

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา



นายสิทธิศักดิ์ บัวสารบรรณ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต  
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Development of Chachoengsao Train Station.



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology  
Department of Architecture and Urban Design , Faculty of Architecture and Design  
Rajamangala University of Technology Rattanakosin  
Academic Year 2017

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา  
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นายสิทธิศักดิ์ บัวสารบรรณ  
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยา พิมลสิทธิ์  
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ  
 ปีการศึกษา : ๒๕๖๐

### บทคัดย่อ

พื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ใน ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือห่างจากตัวเมืองฉะเชิงเทราประมาณ ๒ กิโลเมตร ติดกับถนนมหาจักรพรรดิ (ถนนหมายเลข ๓๐๔) และถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง (ถนนหมายเลข ๓๑๔) ซึ่งเป็นถนนสายหลักสำหรับเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่านกลางเมืองฉะเชิงเทรา โดยสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการขนส่งทางรางของภาคตะวันออกที่สำคัญไปยังสถานีรัฐประเศ จังหวัดสระแก้ว สถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี สถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง จังหวัดชลบุรีและรวมถึงสถานีมาบตาพุด จังหวัดระยอง

ผลจากการศึกษาวิจัยพบว่า การที่เกิดการพัฒนารูปแบบการขนส่งสาธารณะระบบรางทำให้พื้นที่ที่มีผลกระทบการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดอยู่บริเวณโดยรอบสถานีทำให้พื้นที่เป็นจุดที่มีความสำคัญในการเดินทางเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ต่างๆ และการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน อาคารพักอาศัยรวมถึงกิจกรรมรูปแบบการสัญจรบริเวณโดยรอบตามหลักทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

การดำเนินการวิจัยได้เสนอแนวทางในการออกแบบพื้นที่เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่มีศักยภาพที่สูงขึ้นและมีความสอดคล้องกับบริบทเดิมของตัวพื้นที่โดยการใช้หลักแนวความคิด ทฤษฎีการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ทำให้เมืองเกิดความหนาแน่นมากขึ้นและเป็นพื้นที่แหล่งเศรษฐกิจแห่งใหม่รองรับรับจากศูนย์กลางเมืองเดิมโดยได้มีการออกแบบวางผังแนวทางการพัฒนาที่มีความต่อเนื่องระหว่างระบบขนส่งสาธารณะกับพื้นที่โดยรอบเพื่อรองรับการเดินทางที่ดีในอนาคตรวมถึงการกำหนดพื้นที่กิจกรรม พื้นที่สาธารณะที่เป็นตัวส่งเสริมการใช้งานที่มากขึ้น

ลายมือชื่อนักศึกษา..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....  
 คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis Title : Area Development of Chachoengsao Train Station.  
 Student : Mr.Sittisak Buasaraban  
 Advisor : Assistant Professor Vithaya Pimolsith  
 Faculty : Architectural and Design  
 Year : 2017

### ABSTRACT

The area in the train station of Chachoengsao Junction is location Namuang Subdistrict, Muang District, Chachoengsao Province and ๒ km. from the city in the northeast near Mahajakapat Road (No ๓๐๔) and Chachoengsao-Bangpakong Road (No ๓๑๔) which is the main road for traveling to downtown. The train station is the important transit point for rail to the eastern put to Aranyaprathet Station (Sakaew Province) the train station of Kaengkoy Junction (Saraburi Province) Phutalung train station (Chonburi Province) and Maptaput Station (Rayong Province).

It is found that the model development of rail public transport system makes area have an impact which changes the area around the station as a travel link to various area and change the land use for residential building, including activities of roaming around the area surrounding public transportation.

The research has proposed an approach an approach in the designing space to achieve the development and consistent with the context using the main concepts in the development the area around the station (TOD) causing density and eating the source of new economy supporting the city center with the designed layout of the public transport system and the surrounding are to support traveling in the future, the public area that promotes it functions and provide.

Student's signature..... Advisors Signature.....

Department of Architectural and Urban Design Academic year 2017

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี อันเนื่องมาจากการได้รับคำแนะนำสั่งสอนจากหลายท่าน ขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งที่ให้ความกรุณาให้คำปรึกษา ช่วยแก้ไขปัญหาต่างๆ ตลอดจนช่วยให้เล่มวิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์จนแล้วเสร็จ กระผมขอขอบคุณบุคคลดังต่อไปนี้

ขอกราบขอบคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิทยา พิมลสิทธิ์ ที่ได้แนะนำความรู้ด้านวิชาการออกแบบผังเมือง พร้อมทั้งเสนอแนวความคิดในการออกแบบที่ดีและเสียสละเวลาหน้าที่มาอบรมสั่งสอนให้แนวทางการทำงานที่ดีตลอดมาจนเกิดเป็นงานที่มีความสมบูรณ์และประสบความสำเร็จลุล่วง

ขอกราบขอบคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิชาหัวข้อวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จูติมา สิริหิรัญยานนท์ ที่ให้คำแนะนำหลักในการเขียนเล่มวิทยานิพนธ์ที่ต้องรวมทั้งแม้จะมีจำนวนนักศึกษาที่มากแต่อาจารย์ก็แบ่งเวลาให้นักศึกษาทุกคนเพื่อทำให้มีความเข้าใจในการทำงานพร้อมขอขอบคุณที่ให้โอกาสกับตัวกระผมได้เข้าเรียนในสาขาและสถาบันแห่งนี้

ขอกราบขอบคุณบริษัทที่ปรึกษาด้านผังเมือง

บริษัท พิสุทธิ เทคโนโลยี จำกัด ที่ให้ข้อมูลและความรู้ด้านพื้นที่โครงการทำให้เล่มวิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์มากขึ้นหากมิได้ความอนุเคราะห์เป็นอย่างดีจะทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จไปไม่ได้

ขอกราบคุณ นาย สาธ บัวสารบรรณ ที่เป็นบิดาที่ให้ความช่วยเหลือด้านทุนในการทำงานและเป็นกำลังใจให้เสมอแม้ว่ากระผมจะทำสิ่งที่ไม่ควรในบางครั้งแต่ท่านไม่เคยจะลืมหามาถึงความเป็นการเรียนตลอดมาจนสามารถสำเร็จการศึกษาได้ลุล่วง

ขอขอบคุณรุ่นพี่ เพื่อน และน้องทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือเสียสละเวลาในการทำงานส่วนตัวมาช่วยงานจนทำให้งานสามารถเสร็จสมบูรณ์เป็นอย่างดีหากไม่ได้พวกท่านงานที่เกิดอาจจะไม่ดีเท่าที่ควร

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ให้กำลังใจ ความร่วมมือและความช่วยเหลือในทุกด้าน และขอกราบขอบคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่เสียสละเวลามาให้คำแนะนำพร้อมทั้งข้อคิดในการพัฒนา การปรับปรุงแก้ไขงานที่ดีจนงานสามารถสำเร็จด้วยดี ขอขอบพระคุณมาไว้ ณ ที่นี้

นาย สิทธิศักดิ์ บัวสารบรรณ

ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง-ช
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญแผนภูมิ	ญ
สารบัญรูปภาพ	ฎ-ฐ
สารบัญแผนที่	ฑ-ฒ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๒
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๓
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา	๑-๔
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๖
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๗
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๗
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๘
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๘
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD)	๒-๒
๒.๒ แนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)	๒-๒
๒.๓ ข้อกำหนดรายละเอียดอาคารและสภาพแวดล้อม (Form-Based Codes)	๒-๔
๒.๔ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒-๕
๒.๕ กรณีศึกษา	๒-๕

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๒.๕.๑ กรณีศึกษา Shin-Yokohama St. เมืองโยโกฮามา	๒-๘
๒.๕.๑ กรณีศึกษา Orestad เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก	๒-๙
สรุปบทที่ ๒	๒-๑๑
<b>บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง</b>	
๓.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๒
๓.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๖
๓.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๙
๓.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๑๐
๓.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๔
๓.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๕
๓.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๑๗
๓.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๙
๓.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๐
๓.๓.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๑
๓.๓.๒ แผนยุทธศาสตร์นโยบายและโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๓๒
๓.๔ พื้นที่โครงการ	๓-๓๓
๓.๔.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครง	๓-๓๔
๓.๔.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๓๕
๓.๔.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๓๖
๓.๔.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๓๘
๓.๔.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๔๐
๓.๔.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๔๒
๓.๔.๓.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๔๔
๓.๔.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๔๖

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๓.๔.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๔๘
๓.๔.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๔๙
๓.๔.๓.๘ ความสูงอาคาร	๓-๕๑
๓.๔.๓.๙ มรดกวัฒนธรรม	๓-๕๒
๓.๔.๓.๑๐ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๕๓
๓.๔.๓.๑๑ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๕๕
๓.๔.๓.๑๒ ความเป็นสถานที่	๓-๕๖
๓.๔.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๕๖
๓.๔.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๕๖
๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๕๖
สรุปบทที่ ๓	๓-๕๗

## บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่	๔-๑
๔.๑.๑.๑ ด้านโครงข่ายคมนาคม	๔-๑
๔.๑.๑.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๔-๑
๔.๑.๑.๓ ด้านสาธารณูปการ	๔-๑
๔.๑.๑.๔ ด้านเศรษฐกิจและสังคม	๔-๑
๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่	๔-๑
๔.๑.๒.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร	๔-๑
๔.๑.๒.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๔-๑
๔.๑.๒.๓ ด้านเศรษฐกิจและสังคม	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths)	๔-๓
๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน (Weaknesses)	๔-๕



สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส (Opportunities)	๔-๗
๔.๒.๔ ภาวะคุกคาม (Threats)	๔-๙
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๑๐
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๑๐
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ ข้อดี-ข้อเสียและการแก้ไขของพื้นที่	๔-๑๐
๔.๕.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร	๔-๑๐
๔.๕.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๔-๑๐
๔.๕.๓ ด้านเศรษฐกิจและสังคม	๔-๑๐
สรุปบทที่ ๔	๔-๑๐
<b>บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและออกแบบวางผังโครงการ</b>	
๕.๑ วิสัยทัศน์พื้นที่	๕-๑
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๒.๑ แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่ใช้งาน	๕-๔
๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ	๕-๕
๕.๓.๑ โครงข่ายการสัญจร	๕-๘
๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๑๑
๕.๓.๓ พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ	๕-๑๓
๕.๓.๔ มวลอาคาร	๕-๑๖
๕.๓.๕ ผังแม่บท	๕-๑๘
๕.๓.๖ รูปด้านรูปตัด	๕-๑๙
๕.๓.๗ แนวทางการออกแบบ	๕-๒๑
๕.๓.๘ โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร	๕-๒๕
๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ (ผังเฉพาะ)	๕-๒๕
๕.๔.๑ ผังขยาย Zone A	๕-๒๗
๕.๔.๒ ผังขยาย Zone B	๕-๓๑

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๕.๔.๓ ผังขยาย Zone C	๕-๓๔
๕.๔.๔ ผังขยาย Zone D	๕-๓๖
๕.๔.๕ ภูมิทัศน์ถนน	๕-๓๖
สรุปบทที่ ๕	๕-๔๒
<b>บทที่ ๖ สรุปข้อเสนอแนะ</b>	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ	๖-๑
๖.๒ มาตรการการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒

บรรณานุกรม  
ภาคผนวก  
ประวัติผู้เขียน



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๒.๓ แสดงตารางการใช้งาน	๒-๕
ตารางที่ ๓.๑ แสดงจำนวนประชากร ช-ญ เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราปี พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙	๓-๑๕
ตารางที่ ๓.๒ แสดงการเปรียบเทียบประชากรในชุมชน เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๕๗	๓-๑๖
ตารางที่ ๔-๑ แสดงวิเคราะห์จุดแข็งของโครงการในด้านต่างๆ	๔-๒
ตารางที่ ๔-๒ แสดงวิเคราะห์จุดอ่อนของโครงการในด้านต่างๆ	๔-๔
ตารางที่ ๔-๓ แสดงวิเคราะห์โอกาสของโครงการในด้านต่างๆ	๔-๖
ตารางที่ ๔-๔ แสดงวิเคราะห์ภาวะคุกคามของโครงการในด้านต่างๆ	๔-๘
ตารางที่ ๕.๑ แสดงตารางรายละเอียดโครงการ ระยะเวลา ๓๐ ปี	๕-๓๘



## สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ ๒-๔ แสดงกราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟฟ้าต่อวัน

แผนภูมิที่ ๓.๑ แสดงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงประชากรเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

ปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙

หน้า

๒-๖

๓-๑๕



## สารบัญรูปรูปภาพ

	หน้า
รูปภาพที่ ๒.๑ แสดงแนวความคิด TOD	๒-๑
รูปภาพที่ ๒.๒ แสดงพื้นที่เติบโตตามธรรมชาติหรือชุมชนกระจัดกระจายและพื้นที่ที่ได้รับการวางแผนให้เป็นชุมชนสมบูรณ์	๒-๓
รูปภาพที่ ๒.๓ แสดงพื้นที่ที่ดินการรถไฟที่จะถูกพัฒนา	๒-๕
รูปภาพที่ ๒.๔ แสดงที่ตั้งสถานีชินโยโกฮามา	๒-๖
รูปภาพที่ ๒.๕ แสดงสถานีชินโยโกฮามา ค.ศ.๒๕๒๔-ค.ศ.๒๐๐๔	๒-๖
รูปภาพที่ ๒.๖ แสดงขอบเขตพื้นที่ระยะรัน รูปตัดการรันอาคาร	๒-๗
รูปภาพที่ ๒.๗ แสดงการใช้ประโยชน์อาคารแบ่งออกเป็น ๔ โซน	๒-๗
รูปภาพที่ ๒.๘ แสดงสถานีขนส่งและสกายวอล์กเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟชินโยโกฮามา	๒-๘
รูปภาพที่ ๒.๙ แสดงรูปแบบที่พักอาศัยใน Orestad	๒-๘
รูปภาพที่ ๒.๑๐ แสดงผังเมืองใหม่ Orestad โครงการก่อสร้างที่พักอาศัยแบบหนาแน่นสูงในย่านกลางเมือง Orestad ย่านมหาวิทยาลัยใน Orestad	๒-๙
รูปภาพที่ ๓.๑ แสดงระบบคมนาคมทางบกถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา	๓-๔
รูปภาพที่ ๓.๒ แสดงระบบคมนาคมทางบกถนนสายรองในพื้นที่ศึกษา	๓-๔
รูปภาพที่ ๓.๓ แสดงระบบคมนาคมทางบกถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษา	๓-๔
รูปภาพที่ ๓.๔ แสดงระบบคมนาคมทางรางในพื้นที่ศึกษา	๓-๕
รูปภาพที่ ๓.๕ แสดงโครงสร้างระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๐
รูปภาพที่ ๓.๖ แสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๑๘
รูปภาพที่ ๓.๗ แสดงกิจกรรมทางสังคม	๓-๑๙
รูปภาพที่ ๓.๘ แสดงกรอบในด้านการพัฒนา ๖ ด้านของแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	๓-๒๑
รูปภาพที่ ๓.๙ แสดงกรอบในด้านการพัฒนา ๖ ด้านและการส่งเสริมเศรษฐกิจ ๔ ด้านของแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒	๓-๒๒
รูปภาพที่ ๓.๑๐ แสดงวิสัยทัศน์	๓-๒๓
รูปภาพที่ ๓.๑๑ แสดงนโยบายไทยแลนด์ ๔.๐	๓-๒๖
รูปภาพที่ ๓.๑๒ แสดงแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)	๓-๒๗

## สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปภาพที่ ๓.๑๓ แสดงผังแนวความคิดในการออกแบบประเทศ พ.ศ.๒๖๐๐	๓-๒๙
รูปภาพที่ ๓.๑๔ แสดงผังนโยบายประเทศ พ.ศ.๒๖๐๐	๓-๓๐
รูปภาพที่ ๓.๑๕ แสดงโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง	๓-๓๑
รูปภาพที่ ๓.๑๖ แสดงโครงการรถไฟรางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	๓-๓๓
รูปภาพที่ ๓.๑๗ แสดงแผนที่แสดงวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ.๒๕๐๑-๒๕๖๐	๓-๓๕
รูปภาพที่ ๓.๑๘ แสดงถนนสุวินทวงศ์	๓-๓๖
รูปภาพที่ ๓.๑๙ แสดงถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว	๓-๓๖
รูปภาพที่ ๓.๒๐ แสดงถนนมหาจักรพรรดิ	๓-๓๗
รูปภาพที่ ๓.๒๑ แสดงถนนศรีโสธรตัดใหม่	๓-๓๗
รูปภาพที่ ๓.๒๒ แสดงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา	๓-๓๗
รูปภาพที่ ๓.๒๓ แสดงอาคารอยู่อาศัย	๓-๔๒
รูปภาพที่ ๓.๒๔ แสดงอาคารพาณิชย์กรรมที่อยู่อาศัย	๓-๔๒
รูปภาพที่ ๓.๒๕ แสดงอาคารราชการ	๓-๔๒
รูปภาพที่ ๓.๒๖ แสดงรูปแบบพื้นที่ว่างและมวลอาคาร	๓-๔๗
รูปภาพที่ ๓.๒๗ แสดงสภาพอาคารพื้นที่พาณิชย์กรรม	๓-๔๙
รูปภาพที่ ๓.๒๘ แสดงสภาพอาคารพื้นที่อยู่อาศัย	๓-๔๙
รูปภาพที่ ๓.๒๙ แสดงอาคารที่มีความสูง ๑-๒ ชั้น	๓-๕๐
รูปภาพที่ ๓.๓๐ แสดงอาคารที่มีความสูง ๓-๔ ชั้น	๓-๕๐
รูปภาพที่ ๓.๓๑ แสดงอาคารที่มีความสูงกว่า ๔ ชั้น	๓-๕๐
รูปภาพที่ ๓.๓๒ แสดงคริสตจักรฉะเชิงเทรา แบบบัติสต์	๓-๕๒
รูปภาพที่ ๓.๓๓ แสดงศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๕๒
รูปภาพที่ ๓.๓๔ แสดงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราและสถานีขนส่งฉะเชิงเทรา	๓-๕๖
รูปภาพที่ ๕.๑ แสดงวิสัยทัศน์	๕-๑
รูปภาพที่ ๕.๒ แสดงไดอะแกรมแนวความคิดในการออกแบบ	๕-๒
รูปภาพที่ ๕.๓ แสดงรูปด้าน-รูปตัดโครงการ	๕-๑๙
รูปภาพที่ ๕.๔ แสดงอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูง อาคารสำนักงาน อาคารโกดังสินค้า	๕-๒๐

## สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

	หน้า
รูปภาพที่ ๕.๕ แสดงอพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียม ทาวน์โฮม	๕-๒๑
รูปภาพที่ ๕.๖ แสดงรูปตัดถนนสายหลัก	๕-๒๓
รูปภาพที่ ๕.๗ แสดงรูปตัดถนนสายรอง	๕-๒๓
รูปภาพที่ ๕.๘ แสดงรูปตัดถนนสายรองบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดี	๕-๒๓
รูปภาพที่ ๕.๙ แสดงบรรยากาศถนนสายรองบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดี ก่อน-หลัง	๕-๒๔
รูปภาพที่ ๕.๑๐ แสดงรูปตัดถนนสายย่อย	๕-๒๔
รูปภาพที่ ๕.๑๑ แสดงรูปตัดถนนลอดทางรถไฟ	๕-๒๔
รูปภาพที่ ๕.๑๒ แสดงรูปตัดทางเดินริมคลองตาพูน	๕-๒๕
รูปภาพที่ ๕.๑๓ บรรยากาศทางเดินริมคลองตาพูน ก่อน-หลัง	๕-๒๕
รูปภาพที่ ๕.๑๔ แสดงรูปตัดผังขยาย Zone A	๕-๒๗
รูปภาพที่ ๕.๑๕ แสดงบรรยากาศโครงการที่อยู่อาศัยชั้นดี ก่อน-หลัง	๕-๒๗
รูปภาพที่ ๕.๑๖ แสดงบรรยากาศบริเวณลานจัดแสดงกิจกรรม ก่อน-หลัง	๕-๒๗
รูปภาพที่ ๕.๑๗ แสดงรูปตัดผังขยาย Zone B	๕-๒๙
รูปภาพที่ ๕.๑๘ แสดงบรรยากาศบริเวณลานจัดแสดงกิจกรรม ก่อน-หลัง	๕-๒๙
รูปภาพที่ ๕.๑๙ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่คลังสินค้า ก่อน-หลัง	๕-๒๙
รูปภาพที่ ๕.๒๐ แสดงบรรยากาศบริเวณย่านพื้นที่สำนักงานและพื้นที่ริมคลองตาพูนก่อน-หลัง	๕-๓๐
รูปภาพที่ ๕.๒๑ แสดงบรรยากาศ skywalk บริเวณถนนสายหลัก ก่อน-หลัง	๕-๓๐
รูปภาพที่ ๕.๒๒ แสดงบรรยากาศบริเวณพิพิธภัณฑ์ ก่อน-หลัง	๕-๓๐
รูปภาพที่ ๕.๒๓ แสดงบรรยากาศบริเวณสวนสาธารณะห้วยรถไฟเก่า ก่อน-หลัง	๕-๓๑
รูปภาพที่ ๕.๒๔ แสดงรูปตัดผังขยาย Zone C	๕-๓๓
รูปภาพที่ ๕.๒๕ แสดงบรรยากาศบริเวณสถานีขนส่ง ก่อน-หลัง	๕-๓๓
รูปภาพที่ ๕.๒๖ แสดงบรรยากาศบริเวณตลาดสดขนส่ง ก่อน-หลัง	๕-๓๓
รูปภาพที่ ๕.๒๗ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่สำนักงาน ก่อน-หลัง	๕-๓๔
รูปภาพที่ ๕.๒๘ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่ลานรองรับการเดินทาง ก่อน-หลัง	๕-๓๔
รูปภาพที่ ๕.๒๙ แสดงรูปตัดผังขยาย Zone D	๕-๓๖
รูปภาพที่ ๕.๓๐ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยหลายระดับ ก่อน-หลัง	๕-๓๖

## สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

รูปภาพที่ ๕.๓๑ แสดงทัศนทางถนน

รูปภาพที่ ๕.๓๒ แสดงบรรยากาศรายละเอียดโครงการมุมสูง

หน้า

๕-๓๖

๕-๓๖





## สารบัญแนบที่

	หน้า
แผนที่ ๑.๑ ขอบเขตแสดงพื้นที่ศึกษา	๑-๔
แผนที่ ๑.๒ ขอบเขตแสดงพื้นที่โครงการ	๑-๖
แผนที่ ๓.๑ ขอบเขตแสดงพื้นที่ศึกษา	๓-๓
แผนที่ ๓.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจรพื้นที่ศึกษา	๓-๖
แผนที่ ๓.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา	๓-๙
แผนที่ ๓.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการพื้นที่ศึกษา	๓-๑๓
แผนที่ ๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการพื้นที่ศึกษา	๓-๑๔
แผนที่ ๓.๖ แหล่งที่ตั้งชุมชนเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา	๓-๑๘
แผนที่ ๓.๗ ขอบเขตแสดงพื้นที่โครงการ	๓-๓๔
แผนที่ ๓.๘ โครงข่ายการสัญจรและเข้าถึง	๓-๓๙
แผนที่ ๓.๙ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๔๑
แผนที่ ๓.๑๐ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๔๒
แผนที่ ๓.๑๑ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๔๔
แผนที่ ๓.๑๒ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๔๖
แผนที่ ๓.๑๓ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๔๘
แผนที่ ๓.๑๔ ความสูงอาคาร	๓-๕๑
แผนที่ ๓.๑๕ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๕๓
แผนที่ ๓.๑๖ องค์กรประกอบทางจินตภาพ	๓-๕๕
แผนที่ ๔.๑ แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๓
แผนที่ ๔.๒ แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๕
แผนที่ ๔.๓ แสดงการวิเคราะห์โอกาส	๔-๗
แผนที่ ๔.๔ แสดงการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๙
แผนที่ ๕.๑ ผังแนวความคิดในการออกแบบ	๕-๔
แผนที่ ๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบโครงข่ายการสัญจร	๕-๖
แผนที่ ๕.๓ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง (Before)	๕-๗
แผนที่ ๕.๔ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง (After)	๕-๘

## สารบัญแผนที่ (ต่อ)

	หน้า
แผนที่ ๕.๕ การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Before)	๕-๑๐
แผนที่ ๕.๖ การใช้ประโยชน์ที่ดิน (After)	๕-๑๑
แผนที่ ๕.๗ ผังพื้นที่สีเขียว (After)	๕-๑๔
แผนที่ ๕.๘ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง (Before)	๕-๑๕
แผนที่ ๕.๙ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง (After)	๕-๑๖
แผนที่ ๕.๑๐ Master Plan	๕-๑๘
แผนที่ ๕.๑๑ ผังแสดงโครงการพัฒนาเส้นทางสัญจร	๕-๒๒
แผนที่ ๕.๑๒ ผังขยาย Zone A	๕-๒๖
แผนที่ ๕.๑๓ ผังขยาย Zone B	๕-๒๘
แผนที่ ๕.๑๔ ผังขยาย Zone C	๕-๓๒
แผนที่ ๕.๑๕ ผังขยาย Zone D	๕-๓๕
แผนที่ ๕.๑๖ ผังระยะโครงการก่อสร้าง ๕ ปี	๕-๓๙
แผนที่ ๕.๑๗ ผังระยะโครงการก่อสร้าง ๑๕ ปี	๕-๔๐
แผนที่ ๕.๑๘ ผังระยะโครงการก่อสร้าง ๓๐ ปี	๕-๔๑



## บทที่ ๑ บทนำ

### ๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

พื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ตั้งอยู่ใน ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือห่างจากตัวเมืองฉะเชิงเทราประมาณ ๒ กิโลเมตร ติดกับถนนมหาจักรพรรดิ (ถนนหมายเลข ๓๐๔) และถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง (ถนนหมายเลข ๓๑๔) เป็นถนนสายหลักสำหรับเดินทางเข้าสู่พื้นที่ย่านกลางเมืองฉะเชิงเทรา โดยสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการขนส่งทางรางของภาคตะวันออกที่สำคัญไปยังสถานีรัฐประเทส จังหวัดสระแก้ว สถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี สถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง จังหวัดชลบุรีและสถานีมาบตาพุด จังหวัดระยอง เดิมในอดีตบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรานั้นเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ต่อมาได้มีการขยายตัวของเมืองและการก่อตั้งสถานีฉะเชิงเทราทำให้พื้นที่เกิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมตลอดแนวถนนมหาจักรพรรดิและริมเส้นทางรถไฟ ซึ่งการก่อตั้งของสถานีรถไฟชุมทางรถไฟฉะเชิงเทรานั้นเกิดจากการสร้างเส้นทางไปยังกบินทร์บุรีในปี พ.ศ.๒๔๖๗ จึงย้ายสถานีแปดริ้วที่อยู่บริเวณชุมชนตลาดบ่อบัวมายังที่ตั้งในปัจจุบันเรียกว่า สถานีฉะเชิงเทรา ต่อมาเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ” ประมาณปี พ.ศ. ๒๕๒๘ หลังจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แล้วเสร็จ ซึ่งในอนาคตสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรานั้นได้ถูกกำหนดให้เป็นสถานีจอตระไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทาง กรุงเทพฯ-ระยอง เนื่องจากสามารถเข้าถึงตัวสถานีได้สะดวกและยังเชื่อมโยงกับถนนหมายเลข ๓๐๔ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบทำได้ง่ายเพราะยังคงเป็นพื้นที่ว่างที่ขาดการพัฒนา ทำให้บริบทโดยรอบของพื้นที่จะมีการเปลี่ยนแปลงไปจากที่เป็นอยู่ เกิดการพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานีเกิดเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่และเป็นพื้นที่อยู่อาศัยชั้นดีรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครและตัวจังหวัดฉะเชิงเทราตามแผนพัฒนาของภาครัฐ (แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔)

ปัจจุบันพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรามีกลุ่มกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งการค้า การขนส่ง การบริการ ด้านที่พักอาศัยรวมถึงสถานที่ราชการโดยมีลักษณะรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ๑-๕ ชั้น จะเกาะขนานตามแนวเส้นทางถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนหมายเลข ๓๑๔ ถนนมหาจักรพรรดิและถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนทั้งสามเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกิจกรรมการค้าขายและที่อยู่อาศัยจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองฉะเชิงเทราออกสู่พื้นที่รอบนอกตั้งปรากฏชัดเจนจากกลุ่มกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ขนส่ง และบริการบริเวณจุดตัดของถนนมหาจักรพรรดิกับถนนหมายเลข ๓๑๔ เกิดเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า สถานีขนส่งและอาคารพาณิชย์จำนวนมาก ส่วนกิจกรรมที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ตอนในของย่านสถานีเป็นกิจกรรมที่พักอาศัยที่เกาะกลุ่มไปตามถนนสายย่อยต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงกลุ่มบ้านพักของพนักงานการรถไฟด้วย ดังนั้นบริเวณย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราตามแนวถนนมหาจักรพรรดิเชื่อมต่อกับถนนสายย่อย จะเกิดกลุ่มผู้ใช้กิจกรรมที่มีความหลากหลายประเภทและหลายช่วงเวลา เช่น

ที่อยู่อาศัยปะปนกับพื้นที่พาณิชย์กรรม และมีความหนาแน่นมากตามระดับการเข้าถึงบริเวณย่านสถานี แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฉะเชิงเทรายังคงเกิดปัญหาเรื่องความเสื่อมโทรมของกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมริมถนนสายหลักโดยเฉพาะพื้นที่บริเวณสถานีขนส่งเนื่องจากขาดการดูแลรักษาและบางส่วนไม่ได้ใช้งานรวมถึงพื้นที่จอดรถที่ไม่มีมีศักยภาพเพียงพอในการรองรับจำนวนรถที่เข้ามาใช้งานในปัจจุบัน และอาคารพาณิชย์กรรมส่วนใหญ่มีการรुक้าพื้นที่เส้นทางการสัญจรทางเท้าทำให้เกิดปัญหาการเดินทางที่ไม่ต่อเนื่องเป็นอันตรายต่อผู้คนที่เดินเท้า อีกทั้งยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มศักยภาพเกิดเป็นพื้นที่รกร้างและตาดอดสามารถเข้าถึงได้ยากทำให้เป็นพื้นที่อันตรายต่อผู้ที่สัญจรผ่านเกิดเป็นแหล่งอาชญากรรม และส่งผลเสียต่อการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจ ที่อยู่อาศัยและการเป็นพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญในอนาคต

จากเหตุผลข้างต้นที่กล่าวมาในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรายังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ยังไม่เต็มศักยภาพและคุ้มค่า จึงเป็นเหตุทำให้ต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเพื่อตอบสนองต่อการใช้งานของพื้นที่ที่จะเกิดภายในอนาคตโดยการออกแบบให้เกิดความสมดุลระหว่างพื้นที่พาณิชย์กรรมและพื้นที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสมกับศักยภาพพื้นที่เกิดเป็นแหล่งงานอันเป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มคุณภาพชีวิต เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัยที่อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีเป็นแหล่งพบปะของคนแห่งใหม่ ตอบสนองแผนพัฒนาของจังหวัดฉะเชิงเทรา และตามนโยบายของรัฐบาล

## ๑.๒ วัตถุประสงค์

### ๑.๒.๑ วัตถุประสงค์โครงการ

โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา เป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มศักยภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินและสามารถรองรับโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่มีผลกับพื้นที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกลายเป็นแหล่งพาณิชย์ อยู่อาศัยและเป็นแหล่งกิจกรรมแห่งใหม่

๑.๒.๑.๑ เพื่อพัฒนาให้เป็นพื้นที่รองรับการเปลี่ยนถ่ายและการขนส่งในอนาคตที่มีประสิทธิภาพตอบสนองการใช้งานในอนาคต

๑.๒.๑.๒ เพื่อพัฒนาโครงข่ายการสัญจรให้เกิดการเชื่อมโยงไปยังพื้นที่สาธารณะต่างๆ โดยมีเส้นทางการสัญจรที่หลากหลายเกิดความต่อเนื่องโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสุนทรียภาพ

๑.๒.๑.๓ เพื่อพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจ ย่านการค้า อาคารสำนักงานและที่อยู่อาศัยแห่งใหม่รองรับการขยายตัวของจังหวัดกรุงเทพฯ และการเติบโตของเมืองฉะเชิงเทรา

๑.๒.๑.๔ เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนเลือกใช้การเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนและการเดินทางเท้ามากขึ้นเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดภายในตัวเมืองฉะเชิงเทรา

### ๑.๒.๒ วัตถุประสงค์การศึกษา

๑.๒.๒.๑ เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมาของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมบริเวณโดยรอบพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา

๑.๒.๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหาศักยภาพ เส้นทางการเข้าถึงสถานีตลอดจนความต้องการในอนาคตของพื้นที่ถึงการเปลี่ยนแปลงเมื่อมีรถไฟความเร็วสูงตัดผ่าน

๑.๒.๒.๓ เพื่อศึกษาเงื่อนไขและกระบวนการความเป็นไปได้ในการออกแบบพัฒนาพื้นที่

๑.๒.๒.๔ เพื่อออกแบบและเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มประสิทธิภาพเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยคำนึงถึงความสอดคล้องด้านการพัฒนาเมือง

### ๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

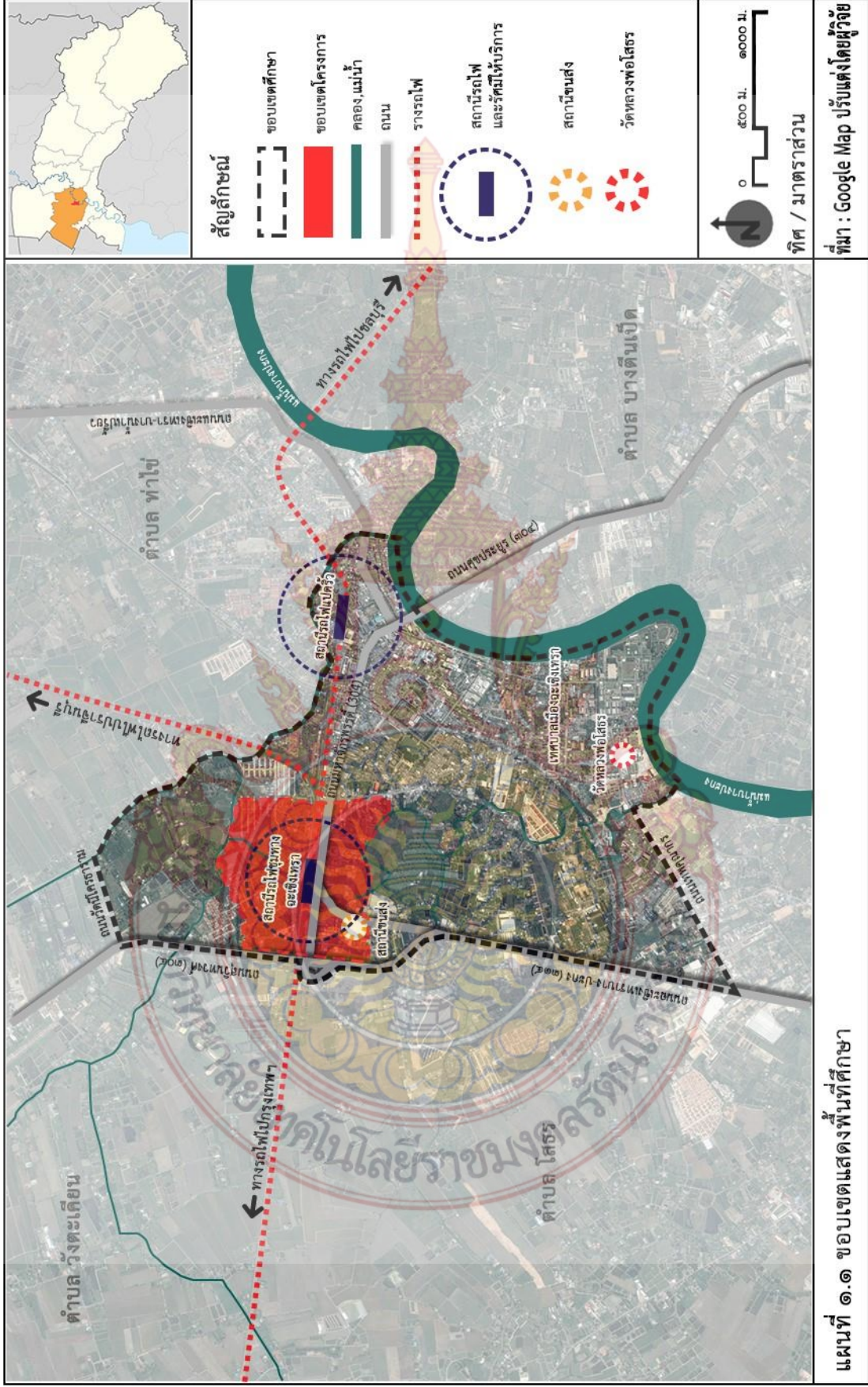
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

มีเกณฑ์ในการเลือกขอบเขตโดยอิงจากพื้นที่โดยรอบที่มีความเชื่อมโยงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ขอบเขตพื้นที่ศึกษานั้นอยู่ภายในเขตตำบลหน้าเมือง อำเภอเมืองมีขอบเขตพื้นที่ศึกษาประมาณ ๙.๕๕ ตารางกิโลเมตร (๕,๙๖๒ ไร่) ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดถนนวัดนิโครธาราม
ทิศใต้	จรดถนนเทพคุณากรและแม่น้ำบางปะกง
ทิศตะวันออก	จรดริมแม่น้ำบางปะกงและคลองท่าไข่
ทิศตะวันตก	จรดถนนสุวินทวงศ์และถนนฉะเชิงเทราบางปะกง



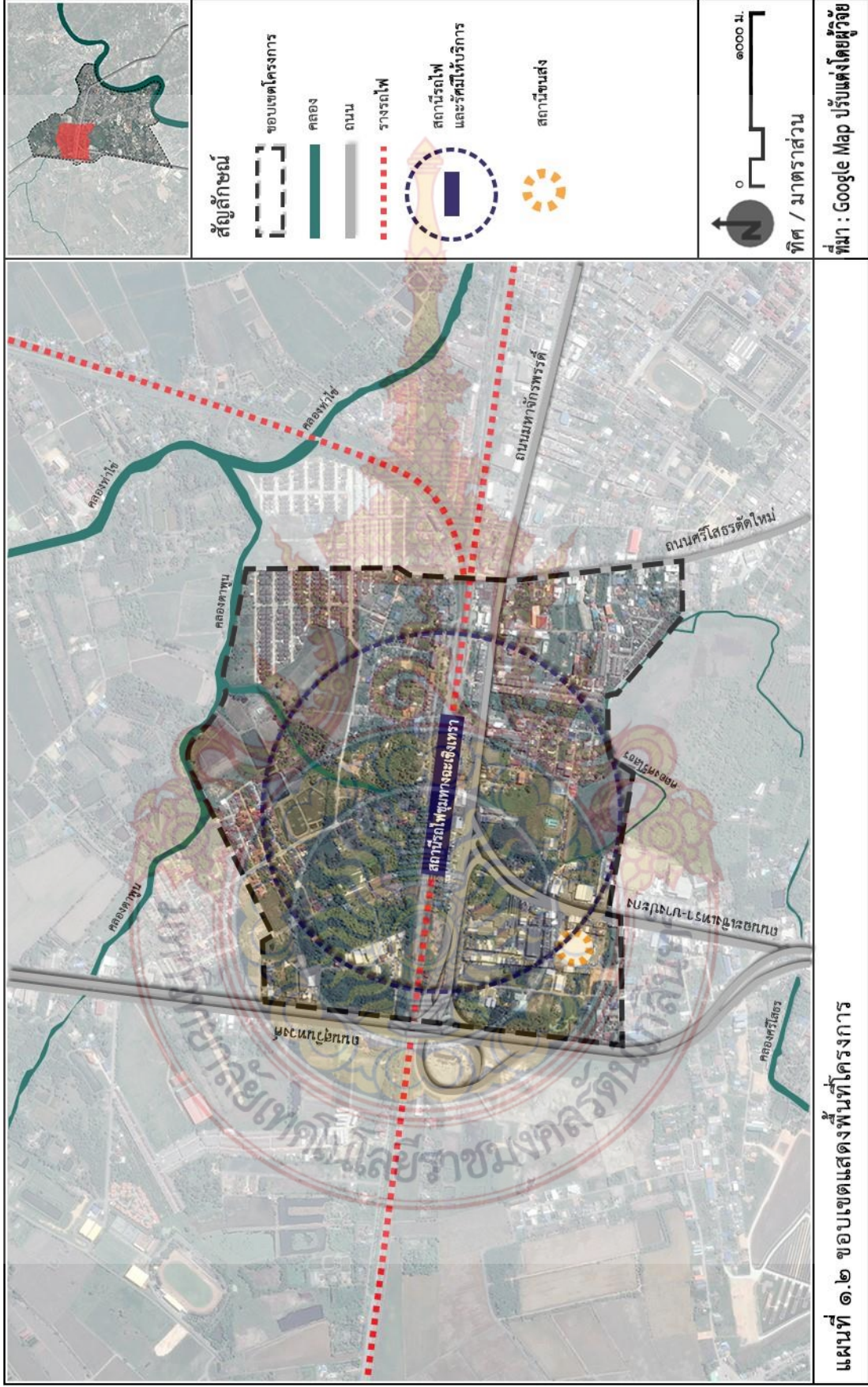


## ๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

พื้นที่เป็นเปลี่ยนถ่ายทางรางและสถานีขนส่งที่สำคัญของจังหวัดมีอาณาเขตเชื่อมต่อซึ่งมีแนวโน้มที่จะได้รับการพัฒนาจากโครงการรถไฟฟ้าความเร็ว มีอาณาเขตพื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๑.๒๕ ตารางกิโลเมตร (๗๘๑.๒๕ ไร่) ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดคลองตาพูน
ทิศใต้	จรดถนนฉะเชิงเทราบางปะกง ๒ และคลองศรีโสธร
ทิศตะวันออก	จรดถนนศรีโสธรตัดใหม่
ทิศตะวันตก	จรดถนนยกระดับสุวินทวงศ์





แผนที่ ๑.๒ ขอบเขตแสดงพื้นที่โครงการ



### ๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา รวมถึงปัญหาด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ตลอดจนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่ได้รับผลจากโครงการที่จะเกิดในอนาคต

๑.๓.๒.๒ ศึกษาศึกษาโครงสร้างพื้นฐานระบบโครงข่ายการคมนาคมรวมถึงประเภทของการสัญจรและกิจกรรมที่การใช้งานในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา

๑.๓.๒.๓ ศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้องและกฎหมายข้อกำหนดในพื้นที่

๑.๓.๒.๔ จัดทำรายละเอียด เสนอแนวทางในการออกแบบพัฒนาพื้นที่

๑.๓.๒.๕ ดำเนินการออกแบบพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา

### ๑.๔ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาและรวบรวมข้อมูล ประกอบด้วย

๑.๔.๑.๑ ข้อมูลเชิงพื้นที่

๑.๔.๑.๒ ข้อมูลเชิงประวัติศาสตร์ กายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม

๑.๔.๑.๓ ข้อมูลเชิงนโยบาย

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาในต่างประเทศที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้กับการออกแบบพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา

๑.๔.๓ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพภาวะคุกคามและความเป็นไปได้ รวมถึงแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการพัฒนาเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูง

๑.๔.๔ กำหนดโปรแกรมการออกแบบและรายละเอียดในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่รอบสถานีชุมทางรถไฟฉะเชิงเทรา

๑.๔.๕ ออกแบบวางผังแม่บทและจัดทำรายละเอียดทางกายภาพ แบบขยาย และหุ่นจำลอง

๑.๔.๖ เสนอแผนและขั้นตอนเบื้องต้นสู่การนำไปปฏิบัติ

### ๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ เป็นการบันทึกประวัติความเป็นมาของพื้นที่บริเวณโดยรอบย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราอย่างเป็นระบบ

๑.๕.๒ เพื่อพัฒนาพื้นที่และแก้ไขปัญหาในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราที่มีความเสื่อมโทรมทำให้พื้นที่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของเมืองที่มีความสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและมีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด

๑.๕.๓ เพื่อเปลี่ยนกิจกรรมของพื้นที่จากกิจกรรมชุมทางรถไฟให้เกิดการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมที่อยู่อาศัยและพื้นที่นันทนาการรองรับการใช้งานในอนาคตและตอบสนองต่อประชากรให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีเกิดการจ้างงานของคนในพื้นที่เพิ่มขึ้น

๑.๕.๔ ทำให้ทราบถึงรูปแบบกายภาพที่เหมาะสมต่อการพัฒนาพื้นที่โดยรอบย่านสถานีรถไฟ

ชุมทางฉะเชิงเทราและการเป็นศูนย์กลางจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งมวลชนของจังหวัด

๑.๕.๕ ทำให้ทราบถึงศักยภาพในพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราว่าเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์กรรมผสมผสานกับพื้นที่อยู่อาศัยให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยต้องคำนึงถึงลักษณะทางกายภาพเศรษฐกิจและสังคมทั้งบริบทโดยรวม

## ๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ การพัฒนาเมือง (Urban Redevelopment) การพัฒนาเมืองในบริเวณพื้นที่ที่มีสภาพทางกายภาพเศรษฐกิจสังคมและสภาพแวดล้อมจำเป็นต้องรื้อถอนทำลายอาคารและสิ่งปลูกสร้างเพื่อพัฒนา

๑.๖.๒ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา (Chachoengsao junction) เป็นสถานีรถไฟ ๑ ชั้นที่มีขนาดใหญ่ติดอันดับ ๑ ใน ๑๐ ของประเทศโดยเป็นหน้าด่านการขนทางรางไปยังภาคตะวันออก



## บทที่ ๒

### แนวคิด ทฤษฎีที่และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

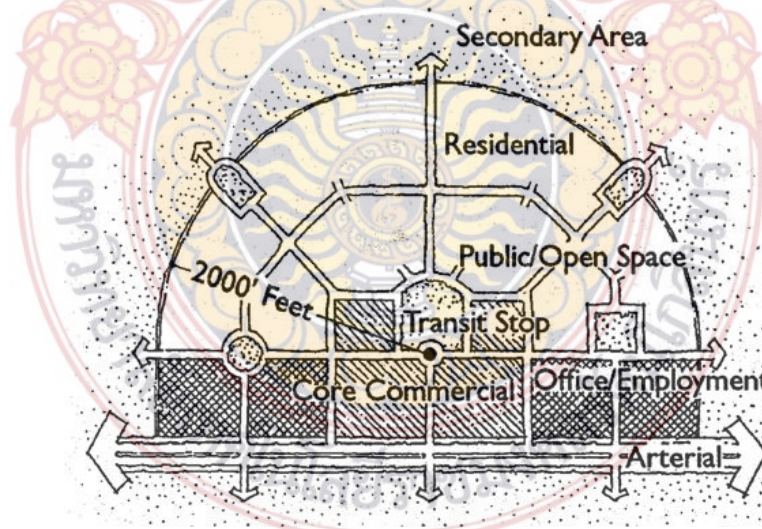
การศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมีจุดมุ่งหมายเพื่อนำมาใช้เป็นกรอบเป็นทางแนวความคิดที่นำไปสู่แนวทางในการแก้ไขปัญหา และรูปแบบทางกายภาพที่มีความเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่ดังต่อไปนี้

- ๒.๑ แนวความคิดทฤษฎี
- ๒.๒ ข้อมูลเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- ๒.๓ กรณีศึกษา

#### ๒.๑ แนวความคิดทฤษฎี

##### ๒.๑.๑ แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit oriented development)

เป็นของ Peter Calthorpe สถาปนิกผังเมืองชาวอเมริกา ที่มีชื่อเรียกว่า Transit oriented development (TOD) เริ่มต้นในปี ค.ศ. ๑๙๙๓ โดยพยายามให้ความสำคัญของการเดินเท้า การใช้จักรยาน และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลักในการเดินทาง เป็นแนวทางการพัฒนาชุมชนเมืองที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของระบบขนส่งสาธารณะให้มีการใช้ประโยชน์อย่างผสมผสาน และสามารถเชื่อมโยงส่วนต่าง ๆ เข้าด้วยกันโดยใช้การเดินทางแนวความคิดนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการรวบรวมการเดินทางภายในชุมชนเมืองจนถึงระดับเมือง



ภาพที่ ๒.๑ แนวความคิด Transit oriented development  
ที่มา: การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน.๒๕๖๐ : ออนไลน์ <http://www.urbanwhy.com>

คำอธิบายของแนวความคิดนี้ คือ บริเวณที่ดินการใช้ประโยชน์ใช้สอยอย่างผสมผสานมีระยะรัศมี ๒,๐๐๐ ฟุต ระยะเวลาการเดินทางเท้าภายใน ๕-๑๐ นาทีมีจุดศูนย์กลางอยู่บริเวณที่เป็นสถานีระบบขนส่งมวลชนสาธารณะนอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบที่สำคัญ เช่น บริเวณย่านพาณิชยกรรมที่อยู่อาศัย การค้าขายย่อย บริเวณสำนักงานบริเวณที่เปิดโล่ง และสถานที่สาธารณะ ซึ่งสามารถเดินด้วยเท้าได้ทั่วถึงในพื้นที่ รวมไปถึงความสะดวกสบาย ของผู้ที่อาศัยและผู้ที่ทำงานในพื้นที่สามารถเดินทางได้โดยระบบขนส่งสาธารณะการเดินทาง รถมอเตอร์ไซด์ รวมไปถึงรถยนต์ นอกจากนี้ (TOD) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาบริเวณที่พิกัดใกล้เคียงกับสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ หรือบริเวณรอบๆสถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งภายในบริเวณอาจมีเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่แตกต่าง

แนวความคิดนี้พยายามสนับสนุนให้ประชาชนได้อยู่อาศัยในบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร ซึ่งแนวทางการพัฒนาบริเวณนี้จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงในการสัญจรในเขตชุมชนเมืองผลที่ตามมาคือประชาชนคนทำงานจะใช้รถยนต์ส่วนตัวลดลงเนื่องจากการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีความสะดวกกว่า

### ๒.๑.๒ แนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน (Sustainable Development)

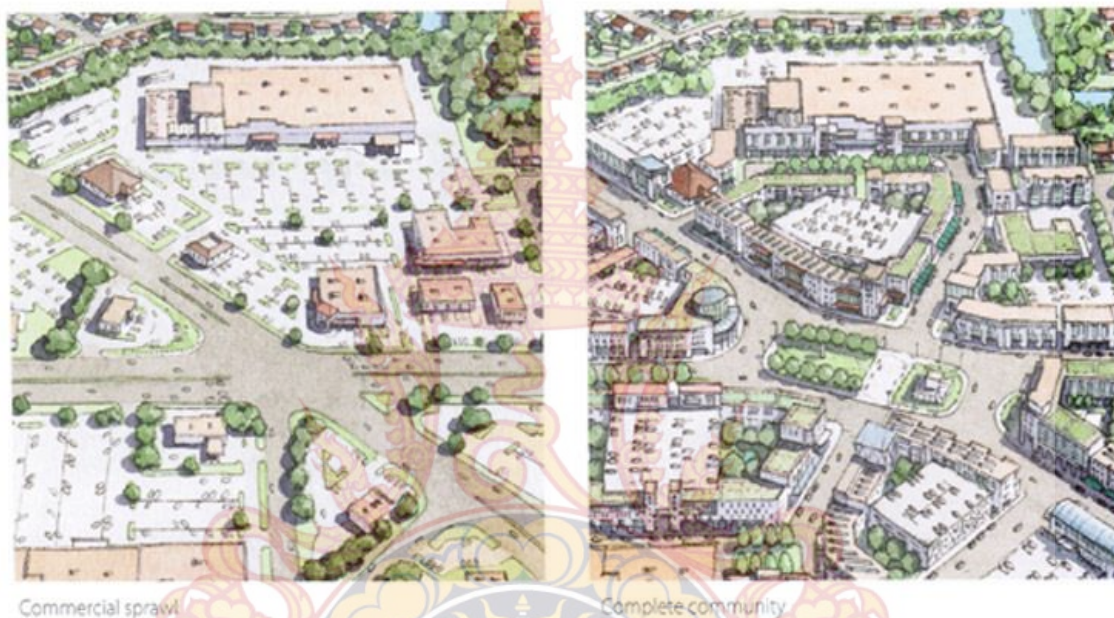
แนวความคิดการพัฒนาแบบยั่งยืนนั้น เกิดจากองค์กรที่ชื่อว่า World Commission on Environment and Development ผ่านรายงานฉบับหนึ่งที่ชื่อว่า “Our Common Future” ในปีค.ศ. ๑๙๘๗ ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อต้องการหาแนวทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็น รูปธรรม โดยความหมายของการพัฒนาแบบยั่งยืนนั้น แบ่งเป็น ๒ ส่วน คือ การพัฒนา (Development) มีเป็นผลต่อเนื่องโดยตรงจากการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ อีกส่วนหนึ่งคือ ความยั่งยืน (Sustainability) อันเป็นผลต่อเนื่องจากการพัฒนาที่ไม่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อม แนวความคิดการพัฒนาแบบยั่งยืนเป็นการพยายามที่จะให้ความสำคัญต่างในด้านต่างๆ เช่น การเอาชนะความยากจนซึ่งเป็นปัญหาในด้านเศรษฐกิจ การดูแลสภาพแวดล้อมให้อยู่ในสภาพที่ดีและมีความปลอดภัย รวมไปถึงความเท่าเทียมกันของประชาชนในด้านสังคม อีกทั้งความสามารถที่จะตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ จึงเป็นแนวทางไปสู่เมืองประหยัดพลังงานและที่สำคัญการพัฒนาแบบยั่งยืนนั้นจะต้องควบคู่ไปกับการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเพื่อเป็นการกำหนดรูปทรงชุมชนเมืองแบบยั่งยืน (Sustainable Urban Form)

สิ่งที่ควรคำนึงในการพัฒนาเมืองแบบยั่งยืนที่จะนำไปสู่การเป็นเมืองประหยัดพลังงานนั้นจะต้องมีองค์ประกอบของรูปทรงชุมชนเมืองแบบยั่งยืน (Elements of Sustainable Urban Form) ที่สำคัญได้แก่ ความหนาแน่นของประชากร รูปแบบภายนอกของอาคาร การเชื่อมต่อของระบบขนส่งรูปแบบต่างๆ การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมผสาน องค์ประกอบเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์กับที่อยู่อาศัย สถานที่ทำงาน สถานที่พักผ่อนรวมถึงการเข้าถึงพื้นที่ส่วนบุคคลหรือที่สาธารณะต่างๆ สิ่งเหล่านี้เป็นผลกระทบโดยตรงที่จะทำให้เกิดเป็นเมืองที่พัฒนาแบบยั่งยืนในที่สุด

### ๒.๑.๓ ข้อกำหนดรายละเอียดอาคารและสภาพแวดล้อม (Form-Based Codes)

FBCs มีเป้าหมายสำคัญต้องการให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความคุ้มค่าและเกิดผลประโยชน์ต่อสาธารณะ นับเป็นกลยุทธ์หนึ่งของการเติบโตอย่างชาญฉลาดที่ใช้เพื่อการหยุดยั้งการกระจายตัวของเมือง (Urban Sprawl) ออกแบบปรับปรุงกายภาพให้เกิดความกระชับส่งเสริมให้ใช้พื้นที่เพื่อเป็นชุมชนแห่งการเดินทาง (Walkable Community) ชุมชนสุขภาพ (Healthy Community)

รวมทั้งการใช้ทรัพยากรที่ดินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด FBCs ก่อกำเนิดขึ้นจากสถาปนิก นักออกแบบชุมชนเมือง และนักผังเมืองที่ต้องการสร้างแนวทางที่เด่นชัดในการจัดการกายภาพย่านและชุมชน รวมทั้งสร้างแนวทางการประโยชน์ที่ดินในอนาคต FBCs มีพัฒนาการมาอย่างยาวนาน แต่มีความชัดเจนในปี ค.ศ.๑๙๘๒ โดย Andres Duany และ Elizabeth Plater-Zyberk สองสถาปนิกออกแบบชุมชนเมืองได้นำเสนอแนวทางในการออกแบบ The Florida resort town of Seaside พร้อมการนำเสนอข้อกำหนดการใช้ที่ดินอย่างละเอียด การสร้างมาตรฐานทางกายภาพจำแนกกายภาพถึงระดับแปลงที่ดินเปรียบเทียบการวางผังแบบดั้งเดิมกับ Form-Based Codes แสดงให้เห็นการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๒ ลักษณะ สรุปได้ดังนี้



ภาพที่ ๒.๒ พื้นที่เติบโตตามธรรมชาติหรือชุมชนกระจัดกระจาย (ซ้าย)

พื้นที่ที่ได้รับการวางแผนให้เป็นชุมชนแบบสมบูรณ์ (ขวา)

ที่มา: การวางผังพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนตามแนวทางการเติบโตอย่างชาญฉลาด

๒๕๖๐ : ออนไลน์ <http://oknation.nationtv.com>

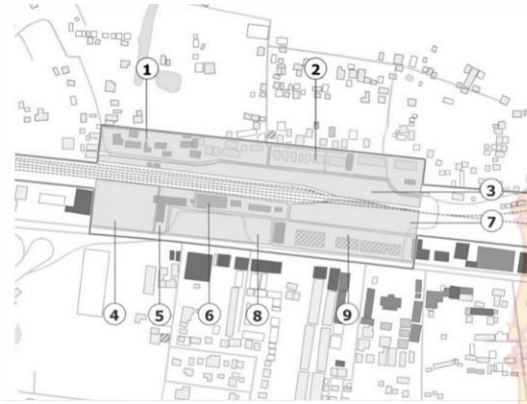
๒.๑.๓.๑. การใช้ประโยชน์ที่ดินลักษณะที่ ๑ มีการวางผังปล่อยให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นไปอย่างธรรมชาติหรือมีลักษณะทางกายภาพที่กระจัดกระจาย ซึ่งได้แก่ การวางผังกำหนดแยกประเภทอาคารและกิจกรรมการใช้ประโยชน์ออกจากกันไม่มีการออกข้อกำหนดกระชับอาคารและส่งเสริมการเกิดกลุ่มอาคาร แต่ได้ส่งเสริมการขยายตัวของอาคารในแนวราบ มีการกำหนดความสูงและไม่สนับสนุนให้เกิดความหนาแน่นในการใช้ที่ดินและอาคารทำให้เกิดความไม่สัมพันธ์กันระหว่างกิจกรรมอาคารกับบริบทพื้นที่

๒.๑.๓.๒. การใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะที่ ๒ มีรูปลักษณะตรงกันข้ามกับการใช้ที่ดินลักษณะแรกซึ่งได้แก่ การวางผังให้เกิดย่านและชุมชนที่กระชับเป็นชุมชนที่สมบูรณ์ (Complete Community) เศรษฐกิจและการใช้ประโยชน์ที่ดินเติบโตตามแผนที่ทุกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันวางและคาดการณ์ไว้ มีการวางผังชุมชนให้มีขอบเขต ภายในเนื้อเมืองได้กำหนดให้กระชับอาคารและส่งเสริมให้เกิดกลุ่มอาคาร ส่งเสริมให้เกิดความหนาแน่นและการขยายอาคารในแนวตั้งในระดับชั้นความสูงที่ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและไม่เป็นปัญหาด้านทัศนอุจาด กำหนดรูปลักษณะและประเภทอาคาร จัดสรรที่ว่างไว้สำหรับการสร้างสถานที่สาธารณะ (Public Spaces) สถานที่บริการส่วนกลาง (Civic Spaces) สร้างระบบการเชื่อมต่อหลักภายในย่านและชุมชนด้วยทางเดินและทางจักรยานมีการวางแผนการใช้ระบบการขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสมกับย่าน

สรุปแล้วจะเห็นได้ว่า FBCs มีศักยภาพพระดับสูงในการวางผังและออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูเมือง และสามารถยกระดับการใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีความคุ้มค่า ประหยัดและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เมืองและประชาชนสามารถคาดการณ์โอกาสและความมั่งคั่งในการใช้ที่ดินในอนาคต ในขณะที่เดียวกันพื้นที่ซึ่งใช้ FBCs จะได้รับการแปรเปลี่ยนจากสภาพไร้การวางแผน (Unplanned Area) เป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาอย่างสมบูรณ์ (Complete Area) ด้วยกายภาพที่ได้รับการออกแบบซึ่งเกิดจากความต้องการและความเห็นร่วมกันของคนในพื้นที่

## ๒.๒ ข้อมูลเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ บริษัทพิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด (๒๕๕๒) เป็นการศึกษาพัฒนาที่ดินของการรถไฟฟ้า โดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้พิจารณาเห็นว่า แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่ที่ดินและอสังหาริมทรัพย์เป็นการเพิ่มศักยภาพพื้นที่ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และจะต้องกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาตามแผนแม่บทแต่เนื่องด้วยเป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งมีผลกระทบกับบริเวณย่านสถานี อาคารที่ทำการ และพื้นที่บริเวณใกล้เคียง เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้รับประโยชน์สูงสุด จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ มาศึกษาและจัดทำแผนผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่ในเขตย่านสถานีต่างๆ ตามแผนแม่บท โดยดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ วิเคราะห์ โครงการลงทุน เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และสถานการณ์ตลาดอสังหาริมทรัพย์ในปัจจุบัน และอนาคต รวมถึงเป็นแนวทางเพื่อให้เอกชนที่สนใจเข้ามาร่วมดำเนินงานและได้นำหลักการวิเคราะห์การลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ คือ “การใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด” (Highest and Best Use Analysis : HBU) มาเป็นกรอบในการวิเคราะห์เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด และดีที่สุดในการพัฒนาที่ดินแต่ละย่านสถานีย่านสถานีรถไฟฟ้าชุมชนทางฉะเชิงเทราได้เป็นย่านสถานีที่ได้รับพัฒนาหนึ่งในนั้นตามที่การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยได้มีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้จากการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๔ ของการรถไฟฟ้า อีกทั้งเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในแผนวิสาหกิจด้านบริหารทรัพย์สิน ประกอบด้วย โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์



แปลงที่ดิน	ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	พื้นที่ (ไร่)
๑	ส่วนใหญ่เป็นสำนักงานและบางส่วนเป็นบ้านพักพนักงานการรถไฟ	๖.๔
๒	บ้านพักและอาคารพักอาศัยของพนักงานฯ	๕.๖
๓	ที่จอดรถและอาคารสำนักงานการรถไฟฯ พื้นที่โล่งและสนามกีฬา	๖.๘
๔	พื้นที่โล่ง	๓.๙
๕	แผงขายอาหาร	๑.๓
๖	ที่ทำการสถานีรถไฟฉะเชิงเทรา	๒.๘
๗	พื้นที่โล่ง	๓.๕
๘	พื้นที่จอดรถของสถานี	๓.๗
๙	ห้องแถวไม้ ๒ ชั้น และอาคารนิยซ์สูง ๓ - ๕ ชั้น	๔.๐
รวมพื้นที่ประมาณ		๓๘.๐

ภาพที่ ๒.๓ แสดงพื้นที่ที่ดินการรถไฟที่จะถูกพัฒนา (ซ้าย) ตารางแสดงการใช้งาน (ขวา)  
ที่มา: โครงการพัฒนาที่ดินย่านสถานีรถไฟ, บริษัทพิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด. ๒๕๖๐

### จุดประสงค์

๑). เป็นการสำรวจพื้นที่ดินของการรถไฟบริเวณสถานีฉะเชิงเทราที่ยังขาดการใช้งานที่ไม่เหมาะสมและศึกษาแนวโน้มในการพัฒนาและแนวทางการปรับปรุงอาคารพักอาศัยพนักงานรถไฟรวมถึงการเข้าถึงตัวสถานี

๒). เป็นออกแบบแนวคิดเบื้องต้น (Conceptual Design) โดยกำหนดแนวทางในการใช้พื้นที่ที่มีศักยภาพและเหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความต้องการของตลาดและนโยบายของรัฐบาล

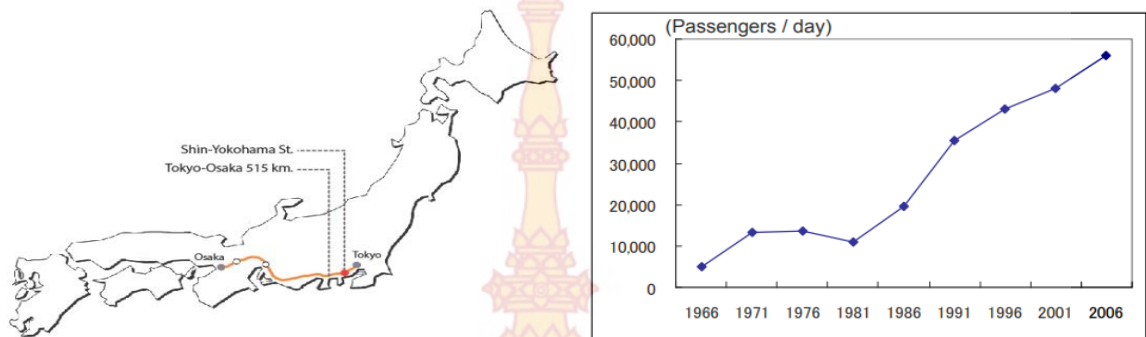
๓). พัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์ เป็นพื้นที่ที่เน้นการพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะทั้งการเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนบริเวณโดยรอบสถานี รวมทั้งการปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ สำหรับพื้นที่พัฒนาเพื่อสาธารณประโยชน์บริเวณสถานีฉะเชิงเทรา เช่น สวนสาธารณะขนาดเล็กโดยรอบอาคารสถานีรถไฟ เป็นต้น

### ๒.๓ กรณีศึกษา

๒.๓.๑ กรณีศึกษา Shin-Yokohama St. เมืองโยโกฮามา จังหวัดคานะงะวะ ประเทศญี่ปุ่น

โครงการ : Shin-Yokohama St. เป็นการออกแบบเมืองใหม่บริเวณย่านสถานีรถไฟความเร็วสูงชินโยโกฮามาหลังจากที่ตัวสถานีมีการเปิดให้บริการในปี ค.ศ.๑๙๖๔ ตัวพื้นที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างระหว่างกรุงโตเกียวกับโอซาการะยะทางรวม ๕๑๕ กิโลเมตร ซึ่งเมืองที่เกิดใหม่บริเวณย่านสถานีตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองเก่าโยโกฮามา ๔.๘ กิโลเมตร การพัฒนาที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับการใช้งานของสังคมชาวญี่ปุ่นที่นิยมเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ลักษณะการสร้างเมืองบริเวณย่านสถานีรถไฟเพื่อความสะดวกในการเดินทางและลดผลกระทบด้านความแตกต่างของพื้นที่เนื้อเมืองเดิมกับเมืองแห่งใหม่ทำให้สามารถพัฒนาพื้นที่ได้อย่างเต็มศักยภาพซึ่งแรกเริ่มย่านสถานีรถไฟชินโยโกฮามานั้นเป็นพื้นที่โล่งว่างมีการทำเกษตรกรรมเป็นหลักและมีอาคารเกาะอยู่ตามแนวถนนเท่านั้นหลังจากได้มีการเปิดใช้สถานีทางภาครัฐบาลจึงมีนโยบายในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้เป็นพื้นที่รองรับ

พาณิชย์กรรมและแหล่งที่อยู่อาศัยมีพื้นที่จัดกิจกรรมสำหรับพักผ่อนหย่อนใจเพื่อสร้างความสะดวกสบายแห่งใหม่รอบสถานีชินโยโกฮามา ปัจจุบันย่านสถานีรถไฟชินโยโกฮามาได้กลายเป็นพื้นที่สำคัญของย่านธุรกิจมีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าใต้ดินกับย่านใจกลางเมืองโยโกฮามาเกิดเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการขนส่งที่มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพซึ่งสามารถรองรับการเดินทางได้ถึง ๖๐,๐๐๐ คน/วัน



ภาพที่ ๒.๔ ที่ตั้งสถานีชินโยโกฮามา (ซ้าย) กราฟแสดงผู้โดยสารรถไฟต่อวัน (ขวา)  
ที่มา: Shin-Yokohama St.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.stophs๒.org](http://www.stophs๒.org)

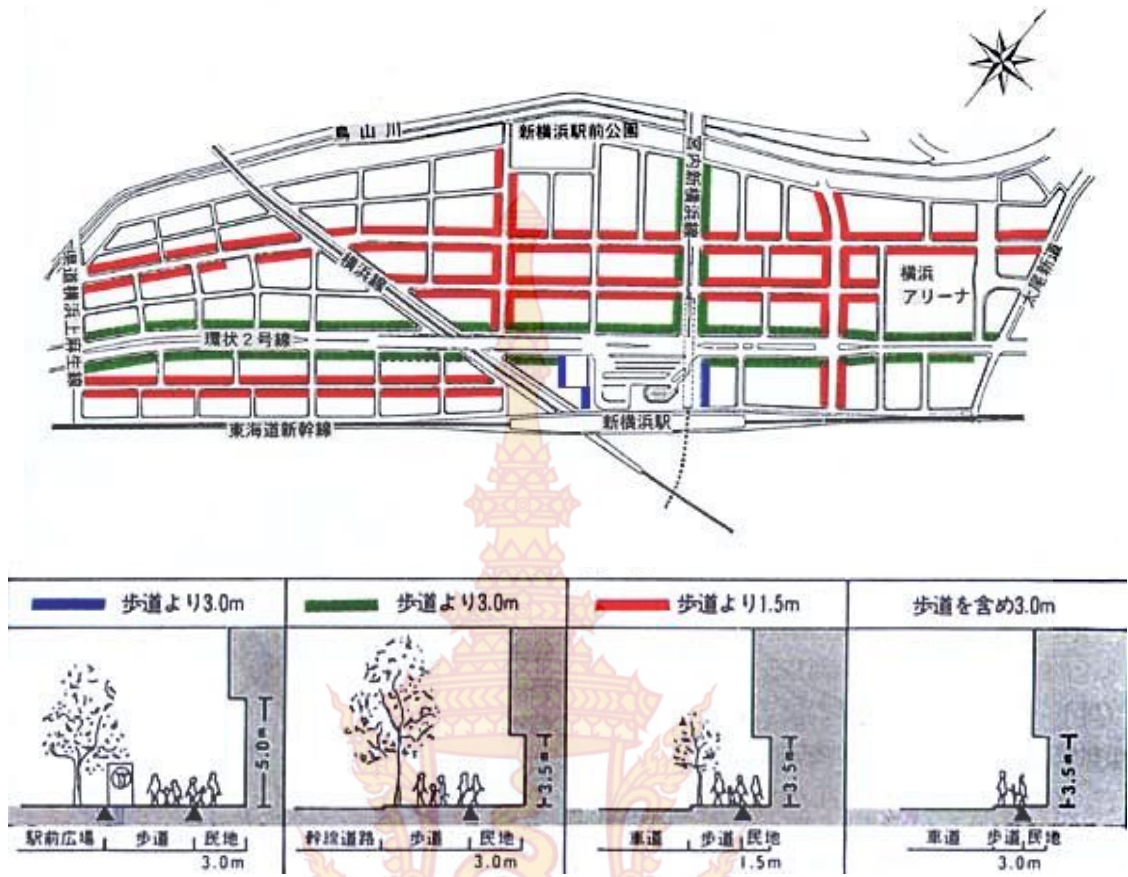


ภาพที่ ๒.๕ สถานีชินโยโกฮามา ค.ศ.๑๙๖๔ (ซ้าย) สถานีชินโยโกฮามา ค.ศ.๒๐๐๔ (ขวา)  
ที่มา: Shin-Yokohama St.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.stophs๒.org](http://www.stophs๒.org)

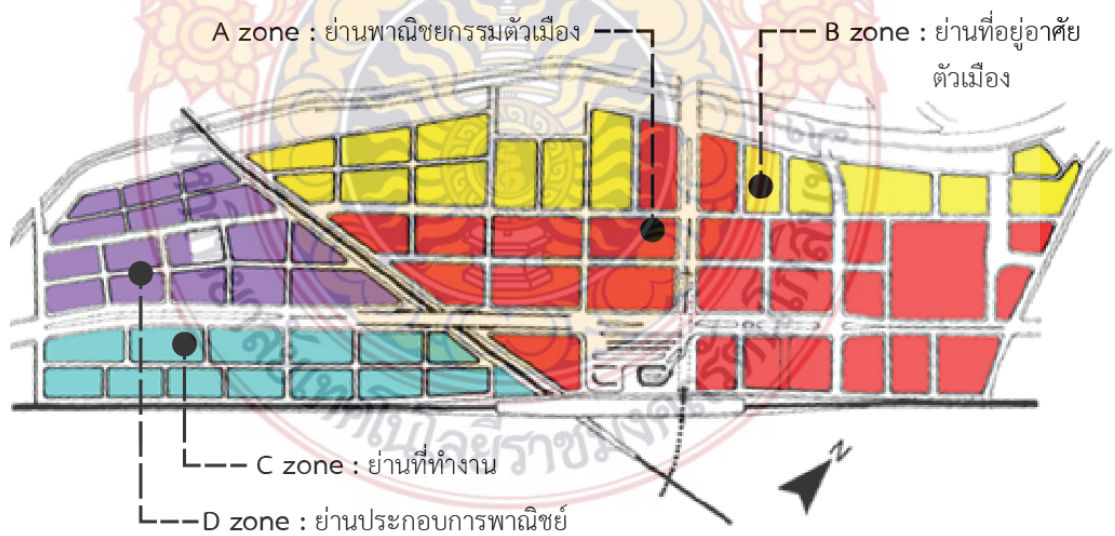
การออกแบบเมืองของย่านสถานีรถไฟชินโยโกฮามา มีจุดประสงค์ในการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาให้เกิดความสอดคล้องกับการใช้งานของคนในพื้นที่และเป็นการควบคุมขนาดอาคารให้มีความเหมาะสมกับกิจกรรมเกิดเป็นเมืองที่กะทัดรัดสามารถเดินทางเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวกซึ่งทางภาครัฐยังได้กำหนดให้มีพื้นที่จอดรถภายในอาคารเพื่อลดการจอดรถบนถนนรวมทั้งส่งเสริมให้มีการปลูกต้นไม้และกำหนดจุดติดตั้งป้ายโฆษณาของร้านค้าเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของเมืองรวมถึงข้อกำหนดขนาดระยะรันพื้นที่สำหรับทางเดินเท้า การใช้รถกับอาคารตามแนวถนนที่มีกิจกรรมการใช้งานที่แตกต่างกันโดยแบ่งออกเป็น ๔ รูปแบบ

- ๑). สีน้ำเงิน: สถานีขนส่งด้านหน้าอาคารสูง ๕ ม. ระยะรันจากตัวอาคาร ๓ ม.
- ๒). สีเขียว: ถนนสายหลักหน้าอาคารสูง ๓.๕ ม. ระยะรันจากตัวอาคาร ๓ ม.
- ๓). สีแดง: ถนนสายรองหน้าอาคารสูง ๓.๕ ม. ระยะรันจากตัวอาคาร ๑.๕ ม.
- ๔). สีขาว: ถนนสายย่อยหน้าอาคารสูง ๓.๕ ม. ระยะรันจากตัวอาคาร ๓ ม.



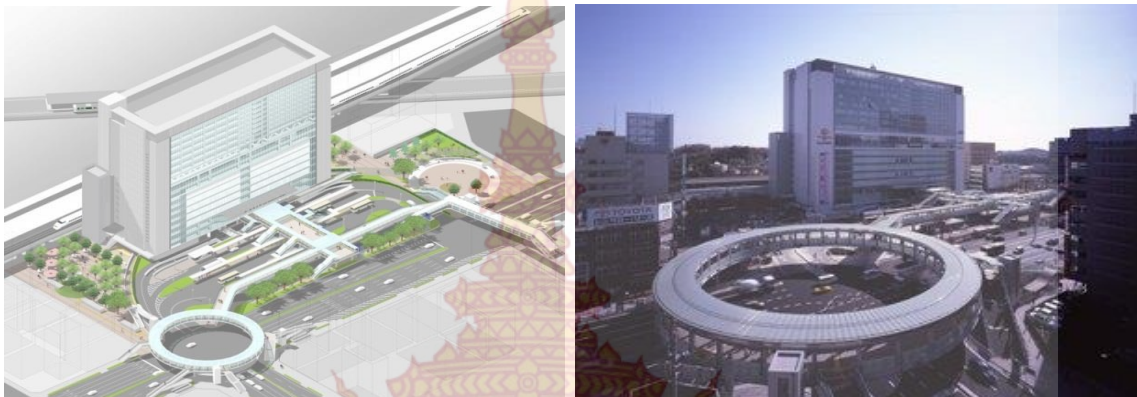


ภาพที่ ๒.๖ แสดงขอบเขตพื้นที่ระยะรัน (บน) รูปตัดการรันอาคาร (ล่าง)  
 ที่มา: Shin-Yokohama St.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.stophs๒.org](http://www.stophs๒.org).



ภาพที่ ๒.๗ แสดงการใช้ประโยชน์อาคารแบ่งออกเป็น ๔ โซน  
 ที่มา: Shin-Yokohama St.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.stophs๒.org](http://www.stophs๒.org)

การพัฒนากรอบย่านสถานีชินโยโกฮามาได้มีมาอย่างต่อเนื่องจากการใช้งานที่มากขึ้นจนกระทั่งในปี ค.ศ.๒๐๐๘ เกิดการลงทุนร่วมกันระหว่างการรถไฟของญี่ปุ่นกับเมืองโยโกฮามาได้จัดสร้างอาคารสถานีขนส่งที่สามารถรองรับการจอดรถสาธารณะอยู่ที่ชั้นใต้ดินประมาณ ๔๗๐ คันมีเส้นทางเชื่อมต่อกับจุดขึ้นรถประจำทางและพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อทำให้เกิดความต่อเนื่องในการเดินทางเพิ่มความปลอดภัยและลดการจราจรที่ติดขัดมีและสนับสนุนการเดินทางเท้าลักษณะเป็นสกายวอล์คเป็นวงกลมระยะทาง ๔๒๐ ม. กว้าง ๔ ม.



ภาพที่ ๒.๘ สถานีขนส่งและสกายวอล์คที่เชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมย่านสถานีรถไฟชินโยโกฮามา  
ที่มา: Shin-Yokohama St.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.stophs๒.org](http://www.stophs๒.org)

### ๒.๓.๒ กรณีศึกษา Orestad เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

โครงการ : Orestad ถูกออกแบบมาให้รองรับประชากรอยู่อาศัยประมาณ ๒๐,๐๐๐ คน ซึ่งจะอาศัยและทำงานภายในเมืองใหม่นี้ เมืองใหม่สามารถรองรับการจ้างงานได้มากถึง ๘๐,๐๐๐ คน เนื่องจากออกแบบให้ตั้งอยู่บนโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนสาธารณะของโคเปนเฮเกน ทำให้ไม่เกิดปัญหาในการติดต่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองใหม่กับส่วนอื่นๆของโคเปนเฮเกน ตำแหน่งที่ตั้งของเมืองใหม่สามารถเดินทางสู่สนามบิน และสถานีรถไฟ ได้ในเวลาเพียง ๖-๗ นาทีเท่านั้น นอกจากนี้รถไฟที่ผ่านเมืองนี้ยังสามารถเชื่อมโยงข้าม Oresund Bridge สู่เมือง Malmo ในประเทศสวีเดนได้ภายในครึ่งชั่วโมง



ภาพที่ ๒.๙ รูปแบบที่พักอยู่อาศัยใน Orestad  
ที่มา: การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.kts๒๐๑๖.com](http://www.kts๒๐๑๖.com)

Orestad แบ่งเป็นชุมชนหลักๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟ คือ ชุมชนด้านเหนือ เป็นส่วนที่ ได้รับการพัฒนามากที่สุด เป็นที่ตั้งของชุมชนอยู่อาศัยมากกว่า ๑,๐๐๐ หน่วย มีอาคารสาธารณะที่สำคัญ เช่น Concert Hall และเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาหลายแห่ง ชุมชนเมือง Orestad (Orestad City) เป็นย่านธุรกิจการค้า เป็นที่ตั้งของอาคารสำนักงาน ศูนย์ประชุม โรงแรม และ ย่านพักอาศัยหนาแน่นสูง ชุมชนด้านใต้ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ สำนักงาน และ อาคารพักอาศัยหนาแน่นปานกลาง-สูงอาคาร และสภาพแวดล้อมทางกายภาพในพื้นที่เมืองใหม่ได้รับการออกแบบให้ได้มาตรฐานและมีคุณภาพสูง



ภาพที่ ๒.๑๐ ผังแสดงเมืองใหม่ Orestad (ซ้าย) โครงการก่อสร้างอาคารพักอาศัยแบบความหนาแน่นสูงใน ย่านกลางเมือง Orestad (ขวาบน) ย่านมหาวิทยาลัยใน Orestad (ขวากลาง-ล่าง)  
ที่มา: การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง.๒๕๖๐ : ออนไลน์ [www.kts๒๐๑๖.com](http://www.kts๒๐๑๖.com)

## สรุปบทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเกิดจากการใช้งานด้านประโยชน์ที่ดินที่ไม่เต็ม ศักยภาพรวมถึงการเชื่อมโยงด้านการใช้งานของพื้นที่กิจกรรมยังมีความไม่สอดคล้องเท่าที่ควรเป็นเหตุผล ที่ทำให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟเพื่อตอบสนองต่อการใช้งานของพื้นที่ที่ถูกกำหนดให้เป็น พื้นที่รองรับการเติบโตของเมืองเดิมและการขยายตัวของกรุงเทพมหานครด้านฝั่งตะวันออกซึ่งลักษณะ การออกแบบต้องทำให้เกิดความสมดุลระหว่างพื้นที่พาณิชย์กรรมและพื้นที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสมเกิด

เป็นแหล่งงานอันเป็นเครื่องมือสำคัญในการเพิ่มคุณภาพชีวิตในอนาคต จึงได้นำแนวความคิดและทฤษฎี ตัวอย่างที่เหมาะสมและสามารถแก้ไขปัญหามาปรับใช้ดังนี้

แนวความคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (Transit oriented development) เป็นการใช้ งานด้านประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเกิดเป็นพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่ง มวลชนเป็นหลักทำให้เกิดแหล่งกิจกรรมที่มีความหลากหลายในพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนลักษณะ เช่น ที่พักอาศัย อาคารพาณิชย์ สำนักงานและการใช้ประโยชน์ประเภทอื่นๆ ควบคู่กับการออกแบบเพื่อ รองรับผู้ใช้ระบบขนส่งมวลชนมีสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินเท้าและใช้จักรยานเพื่อให้มีทางเลือกใน การเดินทางที่หลากหลายลดการพึ่งพาการใช้รถส่วนบุคคลโดยรูปแบบที่นำมาใช้มีลักษณะดังนี้

- ๑). พัฒน่าย่านชุมชนที่สนับสนุนการเดินเท้า
- ๒). ให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์
- ๓). สร้างโครงข่ายถนนและทางเดินที่หนาแน่น
- ๔). พัฒนาพื้นที่ที่อยู่ใกล้สถานีขนส่งคุณภาพสูง
- ๕). วางแผนเพื่อการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน
- ๖). สร้างย่านที่เดินทางในระยะสั้น
- ๗). สนับสนุนให้คนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยการควบคุมที่จอดรถและการใช้ถนน

แนวความคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) เป็นการใช้แนวความคิดด้าน การพัฒนาควบคู่กับความยั่งยืนซึ่งทั้ง ๒ ปัจจัยจะต้องมีความสมดุลกันทำให้เกิดการพัฒนาด้านสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันโดยคำนึงถึงการใช้งานของคนในชุมชนให้มีความเท่าเทียมรวมถึงอยู่ ในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนรุ่นต่อไปในอนาคตเป็นแนวทางไปสู่เมือง ประหยัดพลังงานซึ่งจะต้องมีการพัฒนาควบคู่กับการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรเพื่อเป็นการกำหนด ลักษณะชุมชนแบบยั่งยืนโดยองค์ประกอบที่สำคัญของแนวความคิดประกอบด้วย ๓ ด้านดังนี้

- ๑). ด้านการใช้ทรัพยากรมีพลังงานทดแทนในการใช้งานทั้งจากธรรมชาติและจากกร ประดิษฐ์ เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำไปถึงการออกแบบอาคารประหยัดพลังงาน
- ๒). ด้านเศรษฐกิจที่มั่นคงของชุมชนมีการพัฒนาให้ชุมชนมีเศรษฐกิจที่ดีและครบวงจร
- ๓). คุณภาพชีวิตที่ เช่น มีการอยู่ดีกินดี ปราศจากมลภาวะ มีการจัดสรรการใช้ประโยชน์ จากที่ดินอย่างถูกต้องและเต็มศักยภาพของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น

ข้อกำหนดรายละเอียดอาคารและสภาพแวดล้อม (Form-Based Codes) เป็นเกณฑ์หนึ่งในการ ออกแบบเมืองเติบโตอย่างฉลาด (Smart Growth) พื้นที่ส่วนมากจะอยู่บริเวณย่านชานเมืองโดยการใช้ ข้อกำหนด FBCs ทำให้พื้นที่สามารถยกระดับการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ามาก ขึ้นเป็นการวางแผนการจัดการเมืองโดยไม่ทำให้เกิดเป็นเมืองที่กระจุกกระจายไร้ทิศทางพร้อมทั้งสร้าง ระบบการเชื่อมต่อหลักภายในย่านและชุมชนด้วยทางเดินเท้าและทางจักรยานก่อให้เกิดเป็นชุมชนที่มี ความกระชับและมีความสมบูรณ์

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โครงการพัฒนาที่ดินของการรถไฟ โดยมีบริษัทพิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด เป็น ผู้ดูแลรับผิดชอบทำหน้าที่ในการศึกษาวิเคราะห์ถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาศักยภาพพื้นที่ดินของการ รถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเพื่อส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนด้านอสังหาริมทรัพย์ทำให้การรถไฟมีรายได้

เพิ่มขึ้นและเป็นการจัดสรรพื้นที่ดินของการรถไฟทำให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานรวมถึงการใช้ประโยชน์สูงสุดซึ่งการพัฒนานี้เป็นส่วนหนึ่งในแผนวิสาหกิจ พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๔ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กรณีศึกษา Shin-Yokohama St. เมืองโยโกฮามา จังหวัดคานะงะวะ ประเทศญี่ปุ่น เป็นลักษณะการพัฒนาพื้นที่เมืองใหม่บริเวณโดยรอบสถานีขนส่งชินโยโกฮามาหลังจากมีการตัดเส้นทางของแนวรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองจากเดิมที่เป็นพื้นที่ทางการเกษตรและมีที่อยู่อาศัยเกาะตามแนวถนนเพียงอย่างเดียวซึ่งหลังจากการพัฒนาทำให้พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีมีกิจกรรมที่หลากหลายสามารถรองรับการใช้งานของคนได้จำนวนมากรวมถึงกลุ่มอาคารก็เกิดความหนาแน่นมากขึ้นเกิดเป็นการใช้ที่ดินอย่างคุ้มค่าโดยแนวความคิดที่นำมาประยุกต์ใช้มีดังนี้

- ๑). การจัดโซนของพื้นที่กิจกรรมโดยสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างสะดวกมีความเป็นสัดส่วนที่ชัดเจนระหว่างแหล่งที่ทำงาน ที่อยู่อาศัย พื้นที่พาณิชย์และพื้นที่สาธารณะ
- ๒). การใช้ระยะเว้นเรียงตามความสำคัญของกิจกรรมที่ใช้งานในแต่ละพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเดินทางและลดการใช้รถส่วนตัว
- ๓). การกำหนดจุดติดตั้งป้ายโฆษณาและส่งเสริมการปลูกต้นไม้เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของเมืองไม่ทำให้เกิดทัศนอุจาด
- ๔). การควบคุมรูปทรงและขนาดของอาคารให้มีความเหมาะสมกับพื้นที่กิจกรรมเพื่อทำให้เกิดเป็นเมืองที่มีความกะทัดรัด

กรณีศึกษา Orestad เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เป็นลักษณะการออกแบบเมืองใหม่ตามแนวโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนมีรูปแบบการเกาะตามแนวเส้นทางรถไฟทำให้ไม่เกิดปัญหาในการติดต่อเดินทางสามารถเชื่อมโยงระหว่างเมืองใหม่และพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ได้อย่างสะดวกโดยพื้นที่ทางด้านทิศเหนือจะเป็นย่านพักอาศัยที่มีความหนาแน่นสูงรวมถึงมีอาคารสาธารณะที่มีความสำคัญ ทางด้านทิศใต้เป็นย่านที่พักอาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลางส่วนใหญ่จะเป็นอาคารพาณิชย์และสำนักงานเป็นหลักโดยแนวความคิดที่นำมาประยุกต์ใช้มีดังนี้

- ๑). การกำหนดพื้นที่อยู่อาศัยให้เชื่อมโยงกับแหล่งงานและกิจกรรมลดระยะการเดินทาง
- ๒). การกำหนดพื้นที่สภาพแวดล้อมเพื่อเอื้ออำนวยต่อการอยู่อาศัยและพื้นที่ธุรกิจ
- ๓). การกำหนดพื้นที่อยู่อาศัยที่สามารถเดินทางจากเมืองสู่เมืองอย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔). การกระจายพื้นที่กิจกรรมทั้งทางด้านที่อยู่ ที่ทำงาน พื้นที่สาธารณะและพื้นที่เชิงพาณิชย์เพื่อรองรับการใช้งานได้อย่างทั่วถึงทั้งคนภายในและภายนอกพื้นที่

## บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ

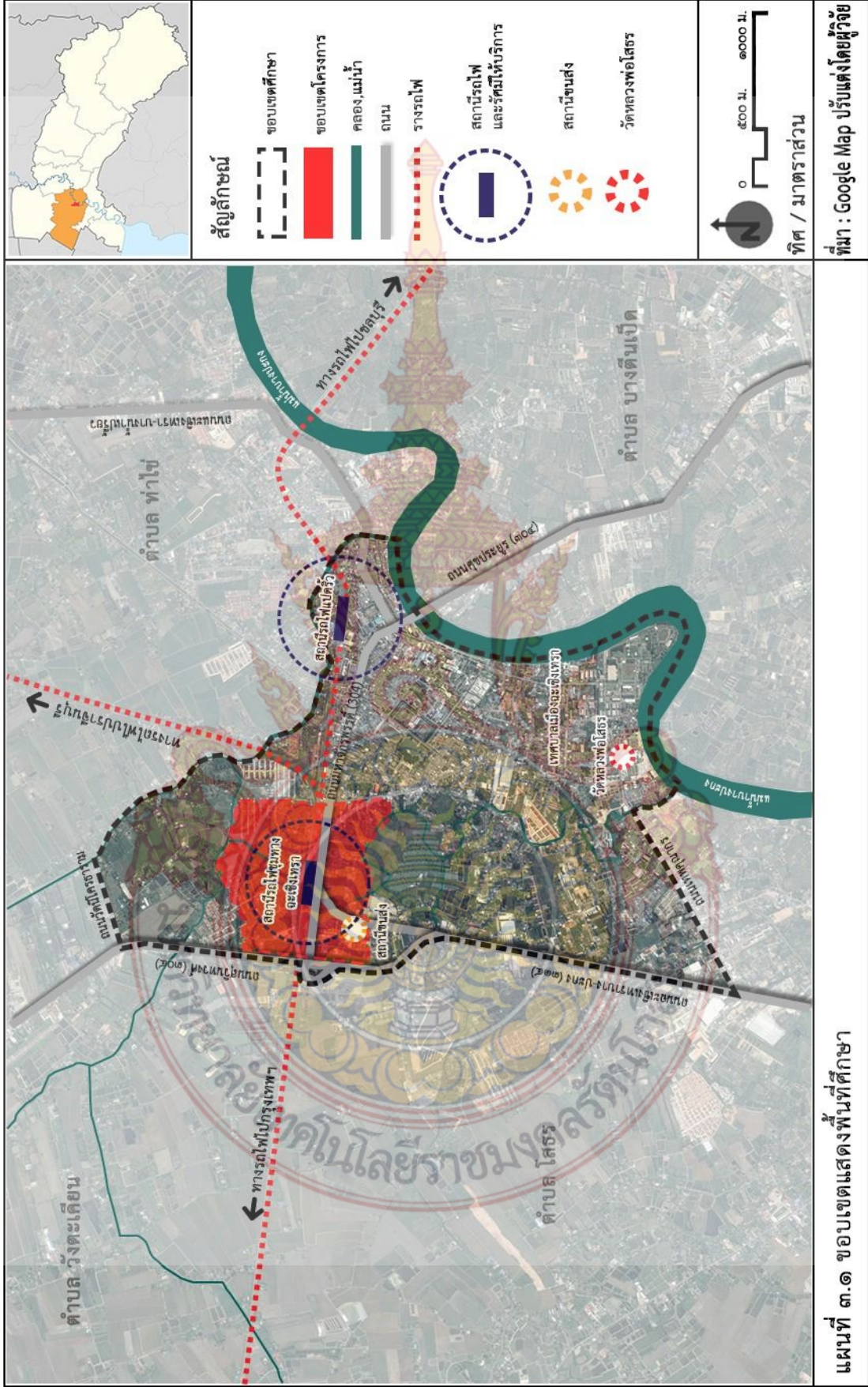
### ๓.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

#### ๓.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

๑). ลักษณะที่ตั้งพื้นที่ศึกษาตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นศูนย์กลางของธุรกิจของจังหวัดรวมถึงที่ตั้งของหน่วยงานราชการต่างๆ เป็นเมืองที่มีความอุดมสมบูรณ์ คนภายในท้องถิ่นนิยมเรียกว่า แปดริ้ว เพราะมีการนำปลาช่อนขนาดใหญ่มาแล่ออกได้แปดริ้ว คำว่า “ฉะเชิงเทรา” เพี้ยนมาจากคำเขมรว่า “สตรง์ตรง” หรือ “ฉตรง์ตรง” ซึ่งแปลว่า “คลองลึก” เพราะเมืองฉะเชิงเทราตั้งอยู่สองฝั่งแม่น้ำบางปะกง อยู่บริเวณด้านทิศตะวันออกของประเทศประมาณเส้นรุ้งที่ ๑๓ องศาเหนือ และเส้นแวงที่ ๑๐๐ องศาตะวันออก อยู่ในเขตพื้นที่ปกครองของเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีพื้นที่ ๑๒.๗๖ ตารางกิโลเมตรหรือ ๗,๙๖๘.๗๕ ไร่ ห่างจากจังหวัดกรุงเทพมหานครรวมระยะทาง ๗๕ กิโลเมตร ตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข ๓๐๔ และประมาณ ๑๐๐ กิโลเมตร ตามทางหลวงหมายเลข ๓ หรือประมาณ ๙๐ กิโลเมตร ตามทางหลวงรถยนต์หมายเลข ๓๔ แยกเข้าหมายเลข ๓๑๔ และประมาณ ๖๑ กิโลเมตร ตามทางรถไฟสาย

ทิศเหนือ	ติดกับ ตำบลท่าไข่และตำบลวังตะเคียน อำเภอเมือง
ทิศใต้	ติดกับ ตำบลโสธร อำเภอเมือง
ทิศตะวันออก	ติดกับ ตำบลตีนเป็ด อำเภอเมือง
ทิศตะวันตก	ติดกับ ตำบลโสธร อำเภอเมือง

๒). ลักษณะภูมิประเทศ ตำบลหน้าเมือง อำเภอเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา เป็นพื้นที่ราบลุ่ม มีระดับความสูงประมาณ ๑.๐๐-๒.๐๐ เมตร จากระดับน้ำทะเลทางด้านทิศตะวันออกมีแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านออกสู่อ่าวไทยและมีคลองที่สำคัญในพื้นที่ได้แก่ คลองศรีโสธร คลองท่าไข่ คลองตาพูน เป็นคลองที่ระบายน้ำเชื่อมต่อกับแม่น้ำบางปะกง พื้นที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจการลงทุนที่สำคัญของจังหวัดทั้งทางด้าน การท่องเที่ยว แหล่งที่อยู่อาศัยและการขนส่งที่สำคัญ



### ๓.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

#### ๓.๑.๒.๑. ระบบคมนาคมทางบก

##### ๑). ถนนสายหลัก

๑.๑). ถนนสุวินทวงศ์ (ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔) เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์หลักสี่ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ผ่านมีนบุรีถึงเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกสามารถไปยัง กบินทร์บุรี ปราจีนและนครราชสีมา ขนาด ๖ ช่องจราจร แบ่งทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจรระยะทาง ๗๕ กิโลเมตร

๑.๒). ถนนมหาจักรพรรดิ (ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔) เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนสุวินทวงศ์กับถนนสุขประยูร เป็นทางสัญจรหลักของตัวเมืองฉะเชิงเทรา ขนาด ๒๐.๐๐ เมตร ๖ ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนแบ่งการสัญจรตลอดแนว ทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจร โดยมีความยาว ๒.๓๔๕ กิโลเมตร

๑.๓). ถนนสุขประยูร (ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔) เป็นถนนที่เชื่อมกับถนนมหาจักรพรรดิฝั่งตะวันออกช่วงสะพานฉะเชิงเทราที่ข้ามแม่น้ำบางปะกงใช้เดินทางไปยังอำเภอบางคล้า อำเภอนวมสารคราม อำเภอบ้านโพธิ์ และจังหวัดปราจีนบุรี ขนาด ๒๐.๐๐ เมตร ๖ ช่องจราจร ทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจร ความยาว ๓.๔๕๐ กิโลเมตร

๑.๔). ถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง (ทางหลวงหมายเลข ๓๑๔) เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนสุวินทวงศ์และถนนมหาจักรพรรดิใช้เดินทางไปยังอำเภอบางปะกงและเป็นเส้นทางไปยังจังหวัดชลบุรี ขนาด ๓๐ เมตร ๘ ช่องจราจร แบ่งทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๔ ช่องจราจรมีเกาะกลางคั่นความยาว ๓.๓๓๕ กิโลเมตร

๑.๕). ถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว (ทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๐) เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนมรุพงษ์เป็นเส้นทางไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ขนาด ๑๘ เมตร ๖ ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน แบ่งทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจร



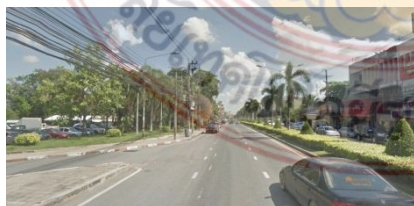
ถนนสุวินทวงศ์



ถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง



ถนนสุขประยูร



ถนนมหาจักรพรรดิ



ถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว

ภาพที่ ๓.๑ ระบบคมนาคมทางบกถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



## ๒). ถนนสายรอง

๒.๑). ถนนศรีโสธรตัดใหม่ เชื่อมต่อถนนมหาจักรพรรดิทางด้านเหนือ และถนนศรีโสธรด้านใต้เป็นเส้นทางสัญจรไปยังวัดหลวงพ่อโสธร ขนาด ๑๔ เมตร ๔ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง ความยาว ๒.๑๔ กิโลเมตร

๒.๒). ถนนพระยาศรีสุนทร เชื่อมต่อระหว่างถนนศรีโสธรตัดใหม่กับ ฉะเชิงเทรา-บางปะกงขนาด ๗ เมตร ๒ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง ความยาว ๑.๔๑๘ กิโลเมตร

๒.๓). ถนนเทพคุณากร เชื่อมต่อระหว่างถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง เข้าสู่ย่านกลางเมืองและผ่านวัดหลวงพ่อโสธรเป็นจุดตัดถนนสายรอง ๒ สาย คือ ถนนมรุพงษ์กับถนน ศรีโสธรตัดใหม่ ขนาด ๑๒ เมตร ๔ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง ความยาว ๒.๓๖๓ กิโลเมตร

๒.๔). ถนนมรุพงษ์ เชื่อมต่อระหว่างถนนเทพคุณากรกับถนน ฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว เป็นถนนที่ติดกับศูนย์ราชการ โรงพยาบาลพุทธโสธรและเรือนจำขนาด ๑๒ เมตร ๔ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง ความยาว ๑.๖๑๘ กิโลเมตร

๒.๕). ถนนสวนสมเด็จ เชื่อมต่อระหว่างถนนมหาจักรพรรดิกับถนน ศรีโสธรตัดใหม่และถนนจุลละนรินทร์ ขนาด ๑๐ เมตร ๒ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง โดยมีความยาว ระยะทางรวม ๐.๗๕๖ กิโลเมตร

๒.๖). ถนนจุลละนรินทร์ เชื่อมต่อระหว่างถนนสวนสมเด็จกับถนนมรุ พงษ์ ติดกับโรงพยาบาลพุทธโสธร ขนาด ๘ เมตร ๒ ช่องจราจร สามารถเติมนรถ ๒ ทาง ความยาว ระยะทางรวม ๐.๖๕๐ กิโลเมตร

๒.๗). ถนนสุขเกษม เชื่อมต่อระหว่างถนนสวนสมเด็จกับถนนมรุพงษ์ พื้นที่สองข้างทางเป็นสถานที่ราชการและแหล่งที่อยู่อาศัยเป็นส่วนมาก ขนาด ๗ เมตร ๒ ช่องจราจร ขนาด ๐.๗๔๖ กิโลเมตร

๒.๘). ถนนวัดนิโครธาราม เชื่อมต่อระหว่างถนนสุวินทวงศ์มุ่งเข้าสู่วัดนิโครธารามและพื้นที่เกษตรกรรมจรดคลองตาพูน ขนาด ๖ เมตร ๒ ช่องจราจร เติมนรถ ๒ ทาง โดยมีความ ยาว ๐.๕๖๕ กิโลเมตร



ถนนศรีโสธรตัดใหม่



ถนนเทพคุณากร



ถนนมรุพงษ์

ภาพที่ ๓.๒ ระบบคมนาคมทางบกถนนสายรองในพื้นที่ศึกษา

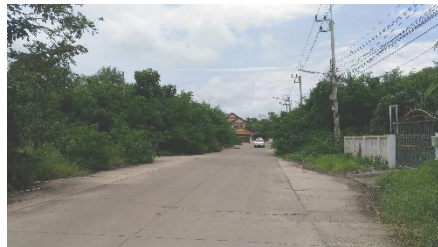
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

## ๓). ถนนสายย่อย

ถนนสายย่อยของพื้นที่ศึกษาเป็นถนนที่แยกจากถนนสายหลักและถนนสายรอง แต่บริเวณย่านพักอาศัยและพื้นที่ริมทางรถไฟนั้นมีรูปแบบของถนนสายย่อยกระจัดกระจายไม่มีรูปแบบที่ชัดเจนแน่นอนทำให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ตาดูดเข้าไม่ถึงยาก อันเนื่องมาจากรูปแบบการพัฒนาที่ไม่มี การวางแผนมาก่อน



ซอยหมู่บ้านหลังสถานีรถไฟ



ซอยหมู่บ้านริมคลอง

ภาพที่ ๓.๓ ระบบคมนาคมทางบกถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

## ๔). ทางราง

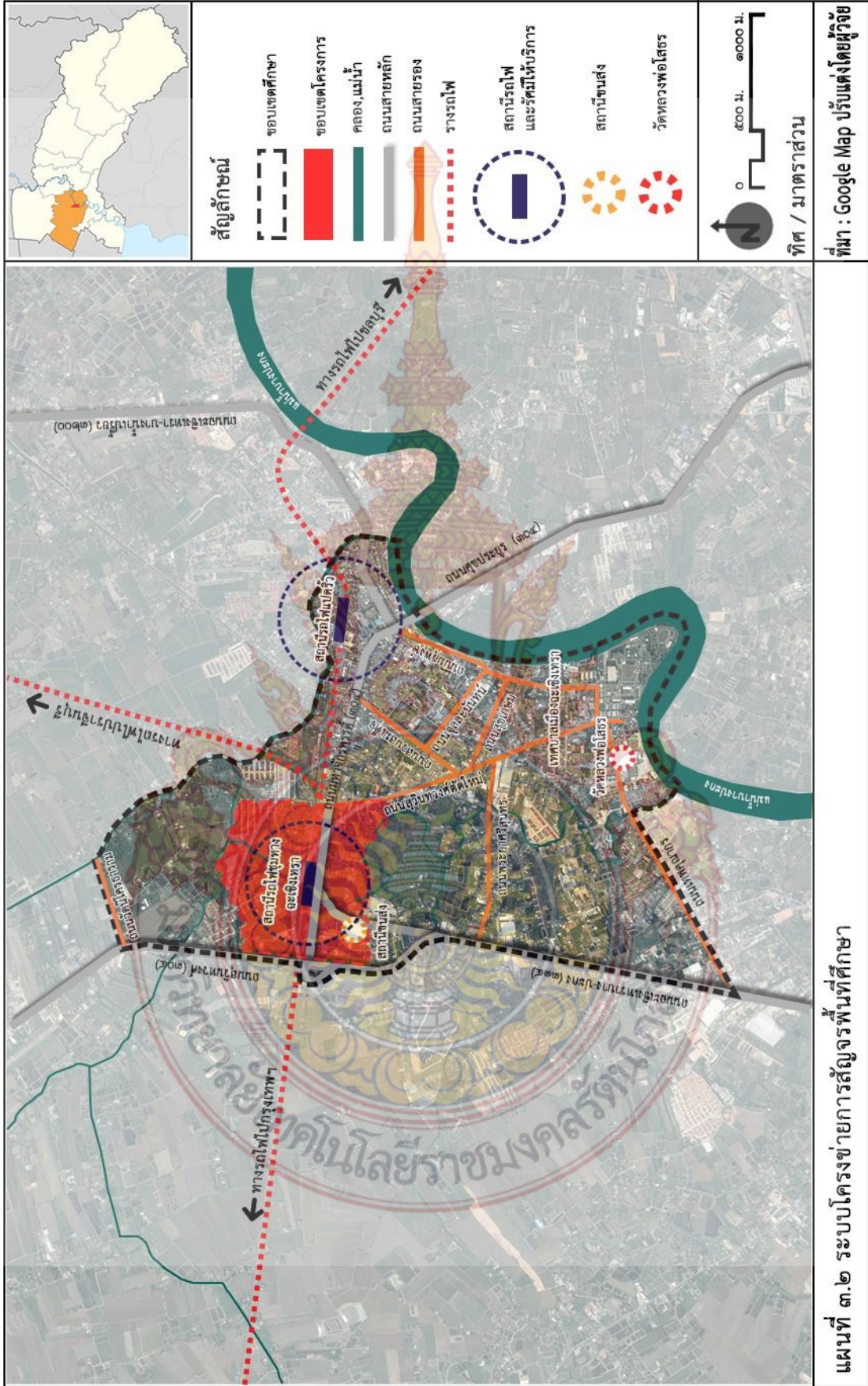
บริเวณพื้นที่มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกอยู่ ๔ สาย คือ เส้นทางฉะเชิงเทราถึงกรุงเทพมหานคร เส้นทางฉะเชิงเทราถึงอัญประเทศ (จ.สระแก้ว) เส้นทางฉะเชิงเทราถึงแก่งคอย (จ.สระบุรี) และเส้นทางฉะเชิงเทราถึงมายตาพุด (จ.ระยอง)



บริเวณสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา

ภาพที่ ๓.๔ ระบบคมนาคมทางบกถนนสายย่อยในพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



### ๓.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ.๒๕๖๐ ได้มีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินไว้ดังนี้

๓.๑.๓.๑. สีเหลืองคาดขาว ที่ดินประเภทอนุรักษ์เพื่อการอยู่อาศัย อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่โครงการบริเวณวัดหลวงพ่อโสธร ติดกับถนนเทพคุณากร ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าของที่ดินประเภทนี้

๓.๑.๓.๒. สีเหลือง ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ส่วนใหญ่อยู่ทางทิศใต้ของพื้นที่โครงการเลียบกับถนนทางหลวงหมายเลข ๓๐๔ และบริเวณพื้นที่โครงการตอนในสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้

๓.๑.๓.๓. สีส้ม ที่ดินประเภทที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาปานกลาง ส่วนใหญ่จะอยู่เลียบถนนศรีโสธรตัดใหม่และบริเวณโดยรอบสถานีขนส่งจังหวัดฉะเชิงเทรา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบห้าของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

๓.๑.๓.๔. สีแดง ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ส่วนใหญ่จะเกาะตามแนวถนนมหาจักรพรรดิตลอดสองฝั่งเป็นแหล่งพาณิชยกรรมใหม่ขยายจากเดิมที่กระจุกตัวอยู่แต่บริเวณตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ย่านกลางเมือง ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

๓.๑.๓.๕. สีเขียว ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม อยู่บริเวณทิศเหนือของพื้นที่โครงการเลียบถนนสุวินทวงศ์มีคลองตาพูนเป็นแนวเขตกั้นกับพื้นที่โครงการให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่สำหรับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสิบของที่ดินประเภทนี้ในแต่ละบริเวณ

๓.๑.๓.๖. สีเขียวมีกรอบเส้นทแยงสีน้ำตาล ที่ดินประเภทปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตร มีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยใกล้กับถนนพระยาศรีสุนทร ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมเท่านั้น

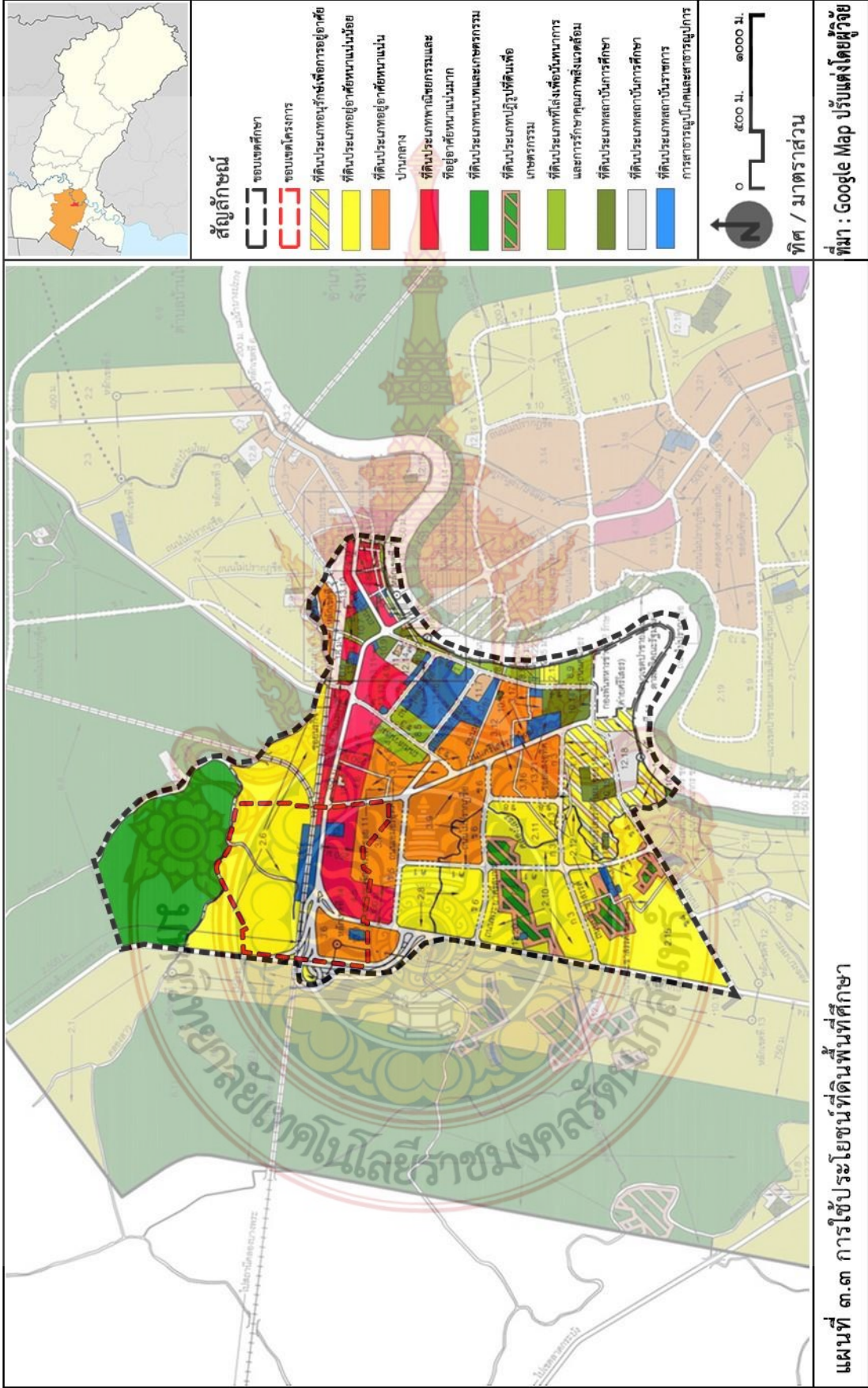
๓.๑.๓.๗. สีเขียวอ่อน ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและอนุรักษ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พื้นที่ส่วนใหญ่ติดกับแม่น้ำบางปะกงและอยู่บริเวณเลียบถนนสวนสมเด็จ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

๓.๑.๓.๘. สีเขียวมะกอก ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา มีการกระจุกตัวอยู่บริเวณย่านกลางเมืองเป็นส่วนมากและใกล้กับบริเวณวัดหลวงพ่อโสธรติดกับถนนเทพคุณากร ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

๓.๑.๓.๙. สีเทาอ่อน ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ในพื้นที่มีอยู่สองแห่งคือ บริเวณ วัดหลวงพ่อโสธรติดกับแม่น้ำบางปะกงและบริเวณย่านกลางเมืองติดกับถนนมรุพงษ์ ให้ใช้ประโยชน์เพื่อ ศาสนาหรือเกี่ยวข้องกับศาสนาการศึกษา สถาบันราชการหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

๓.๑.๓.๑๐. สีน้ำเงิน ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีการกระจายตัวในพื้นที่ศึกษาอย่างครอบคลุมส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเลียบบถนนมรุพงษ์ ให้ใช้ประโยชน์ เพื่อกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น





แผนที่ ๓.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา

### ๓.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๓.๑.๔.๑. ระบบไฟฟ้า การบริการด้านกระแสไฟฟ้าอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทราโดยรับกระแสไฟฟ้าจากสถานีจ่ายย่อยบ้านท่าถั่ว มีกำลังผลิตขนาด ๘๐ เมกะวัตต์และสถานีไฟฟ้าคลองขวางมีกำลังผลิต ๑๐๐ เมกะวัตต์ ซึ่งจำหน่ายไฟฟ้าให้กับประชาชนในพื้นที่ได้อย่างพอเพียง สำหรับไฟฟ้าสาธารณะตามถนนและสถานที่สาธารณะต่างๆ การติดตั้งบำรุงรักษาเป็นหน้าที่ของเทศบาลที่จัดให้มีการขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะออกไปตามความจำเป็น

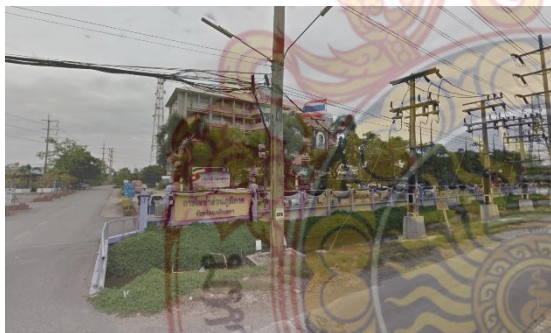
๓.๑.๔.๒. ระบบประปา การประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทราได้จ้างบริษัทประปาฉะเชิงเทราจำกัด เป็นผู้รับผิดชอบให้บริการในเขตพื้นที่เทศบาลโดยอาศัยแหล่งน้ำดิบจากคลองชลประทานท่าไข่ จำนวนผู้ใช้น้ำทั้งหมด ๓๐,๐๑๒ ราย กำลังผลิตที่ใช้งาน ๕๑,๖๐๐ ลบ.ม./วัน สามารถให้บริการน้ำประปาให้แก่ประชาชนในเขตเทศบาลได้อย่างทั่วถึงนอกจากนี้ยังมีบ่อน้ำสำหรับหน้าแล้งอีก ๒,๐๐๐ ลบ.ม. อยู่บริเวณที่ทำการท่าไข่ มีกำลังผลิตสูงสุดในปัจจุบัน ๙,๖๐๐ ลบ.ม./วัน

๓.๑.๔.๓. บริการขนส่งสาธารณะรถยนต์/รถโดยสารสาธารณะ แยกออกดังต่อไปนี้

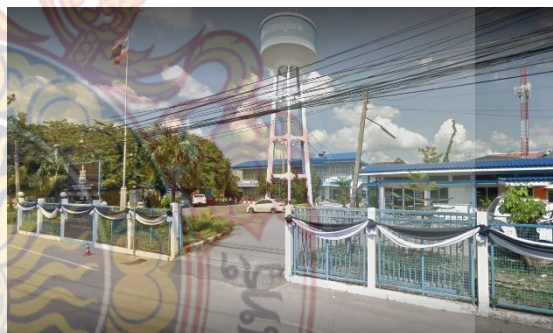
๑). รถยนต์โดยสารประจำทาง (บขส.) ระหว่างจังหวัด ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานครและจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก รวมทั้งสิ้น ๔๗๒ เที่ยว/วัน (ไป-กลับ)

๒). รถยนต์โดยสารประจำทางภายในจังหวัดมีรวม ๔๓๓ เที่ยว

๓). รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพมหานคร-ฉะเชิงเทราจะมีบริการรถโดยสารออกจาก ๒ สถานี คือ สถานีขนส่งสายเหนือ ถนนกำแพงเพชร ๒ และ สถานีขนส่งสายตะวันออก (เอกมัย)



การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดฉะเชิงเทรา



การประปาส่วนภูมิภาค สาขาฉะเชิงเทรา

ภาพที่ ๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

### ๓.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๓.๑.๕.๑. การบริการด้านสาธารณสุข

๑). สังกัดกระทรวงสาธารณสุข ๒ แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลพุทธโสธร ขนาด ๕๐๓ เตียง และสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดฉะเชิงเทรา (ให้บริการเฉพาะผู้ป่วยนอก)

๒). สังกัดโรงพยาบาลเอกชน ๑ แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ฉะเชิงเทรา ขนาด ๑๐๐ เตียง และคลินิกเอกชน ๖๓ แห่ง

### ๓.๑.๕.๒. การบริการด้านการศึกษา

๑). สังกัดสำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ ได้แก่ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์

๒). สังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน ได้แก่ โรงเรียนปัญญพิทยาคาร โรงเรียนเทพประสิทธิ์วิทยา โรงเรียนเซนต์แอนโทนี โรงเรียนเซนต์หลุยส์ โรงเรียนรัชดาวิทยาระยอง โรงเรียนสอนเสริมสวดยเกศวีไล โรงเรียนสอนภาษาวิศวกรรมศาสตร์ โรงเรียนสมาคมสงเคราะห์วิทยา

๓). สังกัดสำนักงานการศึกษาเอกชน (สช.) ประเภทอาชีวศึกษา ได้แก่ โรงเรียนพาณิชยกรรมระยอง เทคโนโลยีระยองและเทคโนโลยีศรีวิกรมการ

๔). สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาระยอง เขต ๑ ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลวัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎ์ โรงเรียนพุทธโสธร โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎ์ โรงเรียนดัดดรุณี โรงเรียนพระปริยัติธรรมวัดโสธรวรารามวรวิหาร

๕). สังกัดเทศบาลเมืองระยอง ได้แก่ โรงเรียนวัดแหลมใต้ และ โรงเรียนเทศบาล ๒

๖). สังกัดค่ายทหาร ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กค่ายศรีโสธร

๗). สังกัดสถาบันอาชีวศึกษา ได้แก่ วิทยาลัยเทคนิคระยองและวิทยาลัยอาชีวศึกษาระยอง

### ๓.๑.๕.๓. ศาสนสถาน

ประชาชนภายในพื้นที่เทศบาลเมืองระยองมีวิถีการดำรงชีวิตแบบเรียบง่ายนับถือศาสนาพุทธ ศาสนาคริสต์และอิสลาม มีจำนวนวัด ๔ แห่ง มัสยิด ๑ แห่ง และโบสถ์ ๑ แห่ง ได้แก่

๑). วัดหลวงโสธรวรารามวรวิหาร (วัดหลวงพ่อโสธร)

๒). วัดปิตุลาธิราชรังสฤษฎ์

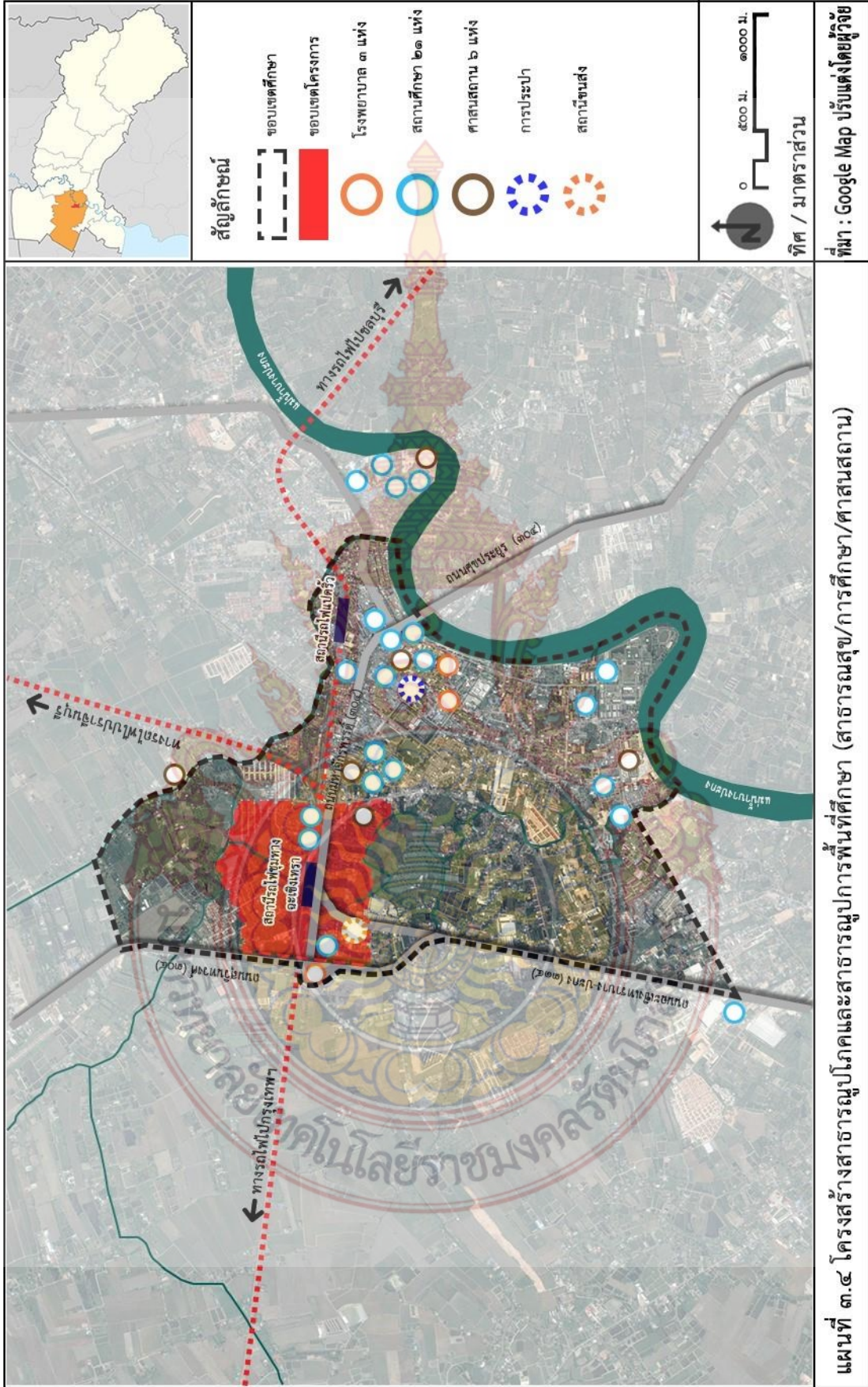
๓). วัดแหลมใต้

๔). วัดนิโคธาราม

๕). มัสยิดกลางจังหวัดระยอง

๖). คริสตจักรระยองแบ็บติสต์





แผนที่ ๓.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการพื้นที่ศึกษา (สาธารณสุข/การศึกษา/ศาสนสถาน)

### ๓.๑.๕.๔. สถาบันราชการ

- ๑). สถานีตำรวจ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ สถานีตำรวจภูธรระยอง
- ๒). สถานีดับเพลิง จำนวน ๑ แห่ง
- ๓). ไปรษณีย์ จำนวน ๒ แห่ง
- ๔). ศาลาว่าการจังหวัด จำนวน ๑ แห่ง
- ๕). ค่ายทหาร จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ค่ายศรีโสธร
- ๖). ศูนย์การเรียนรู้ จำนวน ๑ แห่ง
- ๗). สำนักงานอัยกา จำนวน ๑ แห่ง
- ๘). กรมโยธาธิการและผังเมือง จำนวน ๑ แห่ง
- ๙). สำนักงานเขตการศึกษา จำนวน ๑ แห่ง
- ๑๐). ศูนย์สุขภาพ จำนวน ๑ แห่ง
- ๑๑). เรือนจำกลางจังหวัด จำนวน ๑ แห่ง
- ๑๒). ศาลจังหวัดระยอง จำนวน ๑ แห่ง
- ๑๓). สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ จำนวน ๑ แห่ง

### ๓.๑.๕.๕. สวนสาธารณะ

- ๑). สวนฉลอง สิริราชสมบัติ
- ๒). สวนสมเด็จพระศรีนครินทร์

### ๓.๑.๕.๖. ตลาด

- ๑). ตลาดสดขนสง
- ๒). ตลาดบ่อบัว
- ๓). ตลาดทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

### ๓.๑.๕.๗. สำนักงานธนาคาร จำนวน ๘ แห่ง

จากการศึกษาลักษณะโครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในพื้นที่ แสดงให้เห็นถึงรูปแบบทิศทางการให้บริการ โดยโครงสร้างส่วนมากจะมีการเกาะกลุ่มอยู่บริเวณศูนย์กลางเมืองเดิมและมีการกระจายออกตามถนนสายหลักเนื่องจากการขยายตัวของเมืองและเพื่อรองรับการใช้งานของคนในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้น



**๓.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม**

**๓.๒.๑ ชุมชนและประชากร**

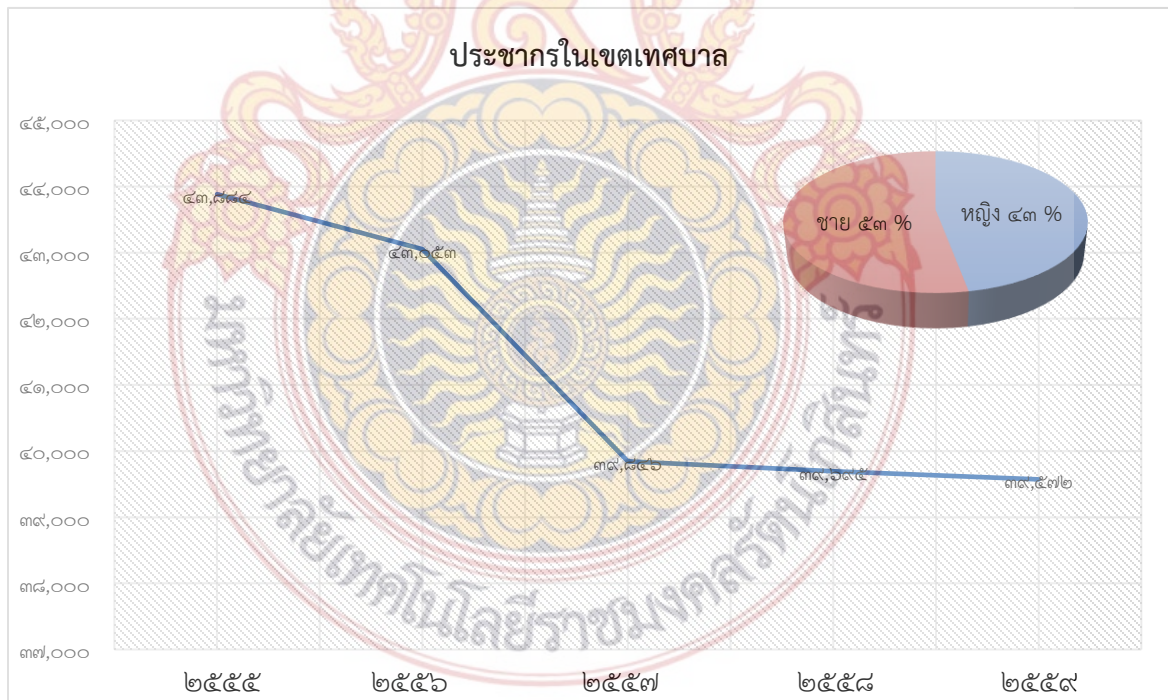
๓.๒.๑.๑. ประชากรในพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๗ มีประชากรรวมทั้งสิ้น ๓๙,๕๗๒ คนแยกเป็นชาย ๑๘,๖๓๐ คน หญิง ๒๐,๙๔๒ คน มีความหนาแน่นของประชากรเฉลี่ย ๓,๑๐๑ คน/ ตร.กม. จำนวนบ้าน ๑๗,๒๕๙ หลังคาเรือน ความหนาแน่นของจำนวนบ้าน ๑,๓๕๒.๕ หลังคาเรือน/ตร.กม

ตารางที่ ๓.๑ จำนวนประชากรชาย-หญิง เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙

ปี พ.ศ.	ประชากรในเขตเทศบาล	ชาย	หญิง	จำนวนหลังคาเรือน
๒๕๕๕	๔๓,๘๘๔	๒๑,๒๕๓	๒๒,๖๓๑	๑๖,๑๒๕
๒๕๕๖	๔๓,๐๕๓	๒๐,๘๗๔	๒๒,๑๗๙	๑๖,๒๓๒
๒๕๕๗	๓๙,๘๔๖	๑๘,๘๙๙	๒๐,๙๔๗	๑๖,๕๘๕
๒๕๕๘	๓๙,๖๙๕	๑๘,๗๖๒	๒๐,๙๓๓	๑๖,๙๔๖
๒๕๕๙	๓๙,๕๗๒	๑๘,๖๓๐	๒๐,๙๔๒	๑๗,๒๕๙

ที่มา : กรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย ๒๕๕๗

แผนภูมิที่ ๓.๑ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา ปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙



แผนภูมิ สถิติจำนวนประชากร

ที่มา: กรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย ๒๕๕๗

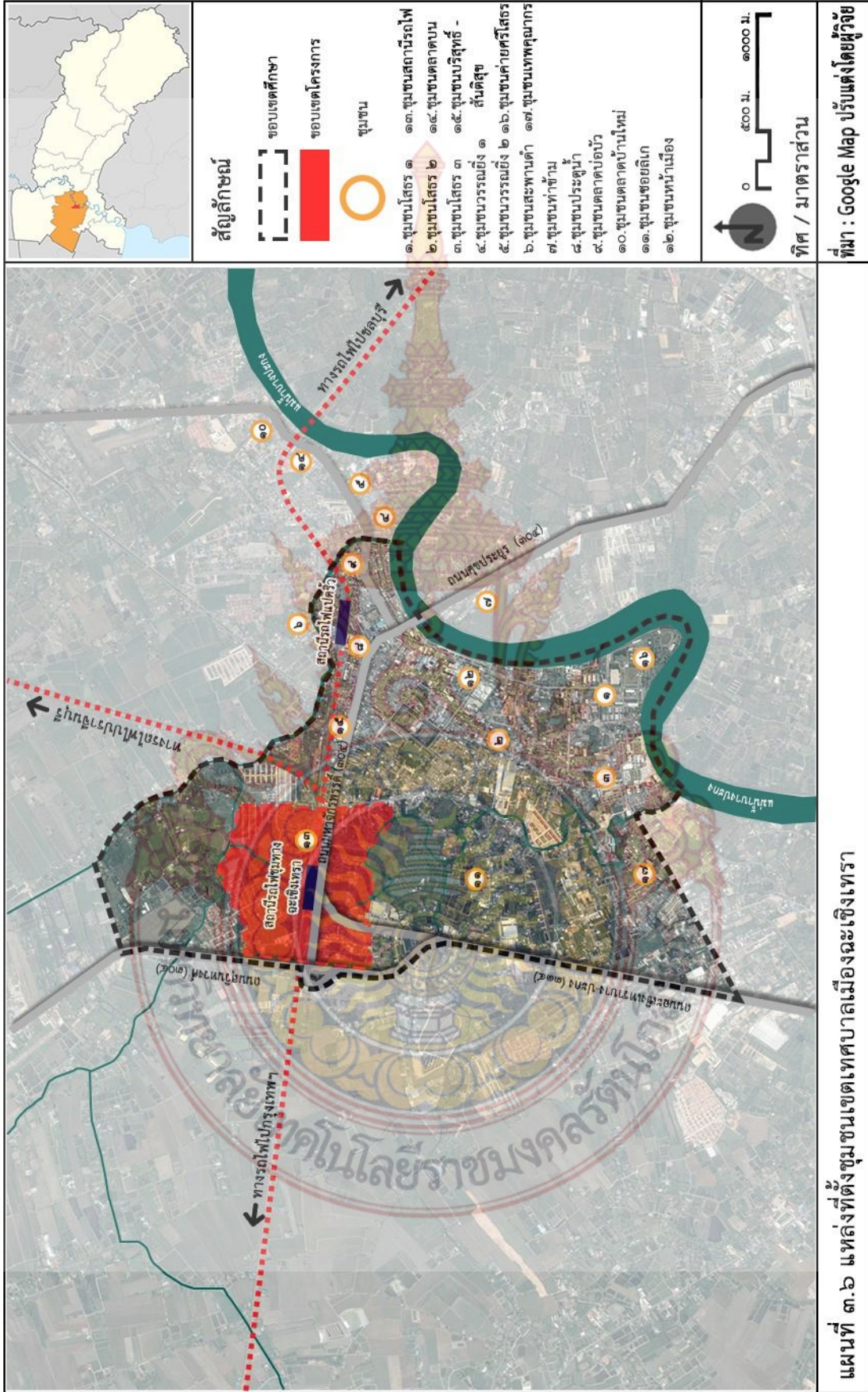
จากข้อมูลจำนวนประชากรระหว่างปี พ.ศ.๒๕๕-๒๕๕๙ พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงด้านจำนวนประชากรโดยมีอัตราการลดลงของจำนวนประชากรที่เห็นได้ชัดเจนในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ มีอัตราการลดลงถึงร้อยละ ๗.๔๔ แสดงให้เห็นว่าในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีการเติบโตเต็มที่ที่ประชากรจะเข้ามาทำงานแล้วกลับไปอยู่นอกเขตเทศบาลเพราะฉะนั้นเมืองในเขตเทศบาลจึงมีแนวโน้มในการขยายตัว และในอนาคตได้มีการคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนประชากรที่เพิ่มสูงจากเดิมเนื่องด้วยการโครงการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงจะทำให้พื้นที่มีการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพเกิดเป็นแหล่งเศรษฐกิจบริเวณโดยรอบตัวสถานีรถไฟ

๓.๒.๑.๒. ชุมชนในพื้นที่ศึกษาอยู่ในพื้นที่ ตำบลหน้าเมือง ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยผสมกับพื้นที่พาณิชยกรรมโดยมีความหนาแน่นมากบริเวณศูนย์กลางเมืองและมีการขยายตัวออกเพิ่มขึ้นเกาะตามแนวถนนสายหลักได้แก่ ถนนมหาจักรพรรดิ และ ถนนฉะเชิงเทราบางปะกง ซึ่งชุมชนในพื้นที่มีจำนวนทั้งหมด ๑๗ ชุมชน ตามการจัดตั้งชุมชนย่อยของกระทรวงมหาดไทย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ ๓.๒ แสดงการเปรียบเทียบประชากรในชุมชน เทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พ.ศ.๒๕๕๗

ลำดับ	ชุมชน	จำนวนประชากร		
		ชาย	หญิง	รวม
๑	ชุมชนโสธร ๑	๗๕๓	๙๑๒	๑,๖๖๕
๒	ชุมชนโสธร ๒	๙๖๑	๑,๑๐๐	๒,๐๖๑
๓	ชุมชนโสธร ๓	๑,๘๖๑	๒,๒๖๐	๔,๑๒๑
๔	ชุมชนวรรณying ๑	๘๖๖	๙๒๓	๑,๗๘๙
๕	ชุมชนวรรณying ๒	๙๓๐	๑,๐๗๑	๒,๐๐๑
๖	ชุมชนสะพานดำ	๗๐๑	๘๔๕	๑,๕๔๖
๗	ชุมชนทาชาม	๑,๐๒๐	๑,๑๘๒	๒,๒๐๒
๘	ชุมชนประตูน้ำ	๘๖๑	๙๗๘	๑,๘๓๙
๙	ชุมชนตลาดบอบัว	๑,๐๒๘	๑,๑๗๑	๒,๑๙๙
๑๐	ชุมชนตลาดบ้านใหม่	๙๑๙	๑,๐๗๔	๑,๙๙๓
๑๑	ชุมชนซอยลิเก	๘๙๔	๑,๐๓๘	๑,๙๓๒
๑๒	ชุมชนหน้าเมือง	๘๔๖	๙๕๓	๑,๗๙๙
๑๓	ชุมชนสถานีรถไฟ	๙๔๕	๑,๑๓๑	๒,๐๗๖
๑๔	ชุมชนตลาดบน	๑,๒๒๒	๗๗๙	๒,๐๐๑
๑๕	ชุมชนปริสุทธิ์-สันติสุข	๒,๐๖๖	๒,๐๕๒	๔,๑๑๘
๑๖	ชุมชนคายนศรีโสธร	๙๙๒	๑,๐๑๖	๒,๐๐๘
๑๗	ชุมชนเทพคุณากร	๑,๗๓๒	๑,๗๑๑	๓,๔๔๓
	รวม	๑๘,๕๙๗	๒๐,๙๗๕	๓๙,๕๗๒

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา



แผนที่ ๓.๖ แหล่งที่ตั้งชุมชนเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา

### ๓.๒.๒. กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

๓.๒.๒.๑. กิจกรรมทางเศรษฐกิจ กิจกรรมในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็นหลายเป็นเภท เช่น ย่านพาณิชยกรรม สำนักงาน การบริการ รวมถึงพื้นที่พักอาศัย เป็นต้น โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ศึกษา มีความเด่นชัดในระดับย่านซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการค้าขายของในลักษณะเดียวกันซึ่งโดยแต่ละย่านมีชื่อเรียกตามองค์ประกอบของเมืองที่สำคัญในย่าน แบ่งออกดังนี้

๑). ย่านสถานีรถไฟ เป็นย่านที่มีความหลากหลายด้านการเศรษฐกิจซึ่งเป็นศูนย์รวมในการขนส่งหลักในพื้นที่มีทั้ง สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง (ขสมก.) ที่รวมท่ารถในการเดินทางไปยังพื้นที่และยังมีตลาดสดขนส่งที่ให้บริการ

๒). ย่านทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ มีการใช้พื้นที่ตามชอกซอยเป็นที่ตั้งของแผงลอย ตลาดสดและเป็นย่านพาณิชยกรรมและมีความหลากหลายของการใช้งานของพื้นที่ โดยกิจกรรมที่โดดเด่นอีกอย่างคือ การค้าบริเวณห้างแห่งแรกของฉะเชิงเทรา ชื่อ ห้างตะวันออกพลาซ่า

๓). ย่านวัดโสธรวรารามวรวิหาร เป็นพื้นที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับวิถีชีวิตของชาวพุทธ โดยสินค้าหลักมีทั้งวัตถุดิบอาหารและผลไม้สด

๔). ย่านตลาดบ่อบัว เป็นย่านพาณิชยกรรมขนาดและมีความหนาแน่นของกิจกรรมสูง มีลักษณะเป็นการค้าส่งเป็นส่วนใหญ่รูปแบบพื้นที่คือการเดินซื้อของตามตรอกชอกซอยที่เกิดจากการเรียงตัวและความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร

๕). ย่านตลาดบ้านใหม่ เป็นย่านพาณิชยกรรมเก่ามีการค้าขายบริเวณริมแม่น้ำบางปะกง มีอาคารไม้เก่าที่มีคุณค่า มีการค้าทั่วไปรวมถึงร้านอาหารริมแม่น้ำ



รูปที่ ๓.๖ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ  
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

### ๓.๒.๒.๒. กิจกรรมทางสังคม

ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา มีวิถีการดำรงชีวิตแบบเรียบง่ายมีงานประเพณีสำคัญที่คนในพื้นที่นิยมปฏิบัติสืบทอดกันมานับตั้งแต่โบราณจนถึงปัจจุบัน คือ

- ๑). งานเทศกาลนมัสการหลวงพ่พุทธรโสธร จัดขึ้นปีละ ๓ ครั้ง ณ วัดโสธรวรารามวรวิหารคือวันขึ้น ๑๔ ค่ำ-วันแรม ๑ ค่ำ เดือน ๕ (๓ วัน ๓ ค่ำ) วันขึ้น ๑๒ ค่ำ-วันแรม ๑ ค่ำ เดือน ๑๒ (๕ วัน ๕ ค่ำ) และเทศกาลตรุษจีน เริ่มตั้งแต่วันซิวยิด ซิวยี่ ซิวซา ซิวสี่ ซิวโหง
- ๒). งานนมัสการพระพุทธรโสธรและงานกาชาดประจำจังหวัดฉะเชิงเทรา จัดขึ้นในวันขึ้น ๑๒ ค่ำ เดือน ๑๒ ถึง แรม ๕ ค่ำ เดือน ๑๒ ณ บริเวณหน้าศาลากลางจังหวัดฉะเชิงเทรา โดยจัดขบวนแห่หลวงพ่พุทธรโสธรในวันขึ้น ๑๒ ค่ำ เดือน ๑๒ ทางน้ำในวันขึ้น ๑๕ ค่ำ เดือน ๑๒
- ๓). งานวันมะม่วงและของดีเมืองแปดริ้ว จัดขึ้นประมาณเดือนมีนาคม-เมษายน ของทุกปี ณ บริเวณโรงเรียนวัดพุทธรโสธร
- ๔). งานวันสงกรานต์ จัดขึ้นในวันที่ ๑๒-๑๓ เมษายนของทุกปี โดยเทศบาลจัดขบวนแห่หลวงพ่พุทธรโสธรและขบวนแห่นางสงกรานต์ในวันที่ ๑๒ เมษายนและมีการตักบาตรตอนเช้าวันที่ ๑๓ เมษายน ป้ายเป็นการละเล่น สำหรับภาคค่ำของวันที่ ๑๒-๑๓ จะมีมหรสพสมโภช
- ๕). งานลอยกระทงจัดงานนมัสการหลวงพ่โสรและงานกาชาดจังหวัดฉะเชิงเทราในวันขึ้น ๑๕ ค่ำ เดือน ๑๒
- ๖). งานปีใหม่ จัดขึ้นในทุกวันที่ ๓๑ ธันวาคมและวันที่ ๑ มกราคมของทุกปี โดยเทศบาลจัดให้มีการทำบุญตักบาตรในตอนเช้าวันที่ ๑ มกราคมและมีมหรสพสมโภชในตอนกลางคืนวันที่ ๓๑ ธันวาคมและวันที่ ๑ มกราคม



รูปที่ ๓.๗ กิจกรรมทางสังคม  
ที่มา : จากการวิเคราะห์ผู้ศึกษา ๒๕๖๐



### ๓.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

#### ๓.๓.๑ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พรบ. ควบคุมอาคาร พ.ศ.๒๕๒๒ หมวด ๔ แนวอาคารและระยะต่าง ๆ

๓.๓.๑.๑. ข้อ ๔๑ อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะที่มีความกว้างน้อยกว่า ๖ เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย ๓ เมตรอาคารที่สูงเกินสองชั้นหรือเกิน ๘ เมตร ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ โรงงาน อาคารสาธารณะ ป้ายหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นสำหรับติดหรือตั้งป้าย หรือคลังสินค้า ที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้ถนนสาธารณะ (๑) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า ๑๐ เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากกึ่งกลางถนนสาธารณะอย่างน้อย ๖ เมตร (๒) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ ๑๐ เมตรขึ้นไป แต่ไม่เกิน ๒๐ เมตร ให้ร่นแนวห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย ๑ ใน ๑๐ ของความกว้างของถนนสาธารณะ (๓) ถ้าถนนสาธารณะนั้นมีความกว้างเกิน ๒๐ เมตรขึ้นไป ให้ร่นแนวอาคารห่างจากเขตถนนสาธารณะอย่างน้อย ๒ เมตร

๓.๓.๑.๒. ข้อ ๔๒ อาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะ เช่น แม่น้ำ คู คลอง ลำราง หรือลำกระโดง ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างน้อยกว่า ๑๐ เมตร ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๓ เมตร แต่ถ้าแหล่งน้ำสาธารณะนั้นมีความกว้างตั้งแต่ ๑๐ เมตรขึ้นไป ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร สำหรับอาคารที่ก่อสร้างหรือดัดแปลงใกล้แหล่งน้ำสาธารณะขนาดใหญ่ เช่น บึง ทะเลสาบ หรือทะเล ต้องร่นแนวอาคารให้ห่างจากเขตแหล่งน้ำสาธารณะนั้นไม่น้อยกว่า ๑๒ เมตร ทั้งนี้ เว้นแต่ สะพาน เขื่อน รั้ว ท่อระบายน้ำ ท่าเรือ ป้าย อุเรือ คานเรือ หรือที่วางที่ใช้เป็นที่จอดรถไม่ต้องร่นแนวอาคาร

๓.๓.๑.๓. ข้อ ๔๓ ให้อาคารที่สร้างตามข้อ ๔๑ และข้อ ๔๒ ต้องมีส่วนต่ำสุดของกันสาดหรือส่วนยื่นสถาปัตยกรรมสูงจากระดับทางเท้าไม่น้อยกว่า ๓.๒๕ เมตร ทั้งนี้ ไม่นับส่วนตบแต่งที่ยื่นจากผนังไม่เกิน ๕๐ เซนติเมตร และต้องมีท่อรับน้ำจากกันสาดหรือหลังคาต่อแนบหรือฝังในผนังหรือเสาอาคารลงสู่ท่อสาธารณะหรือบ่อพัก

๓.๓.๑.๔. ข้อ ๔๔ ความสูงของอาคารไม่ว่าจากจุดหนึ่งจุดใด ต้องไม่เกินสองเท่าของระยะราบ วัดจากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตด้านตรงข้ามของถนนสาธารณะที่อยู่ใกล้อาคารนั้นที่สุด ความสูงของอาคารให้วัดแนวตั้งจากระดับถนนหรือระดับพื้นดินที่ก่อสร้างขึ้นไปถึงส่วนของอาคารที่สูงที่สุด สำหรับอาคารทรงจั่วหรือปั้นหยาให้วัดถึงยอดผนังของชั้นสูงสุด

๓.๓.๑.๕. ข้อ ๔๕ อาคารหลังเดียวกันซึ่งมีถนนสาธารณะสองสายขนาดไม่เท่ากันขนานอยู่เมื่อระยะระหว่างถนนสาธารณะสองสายนั้นไม่เกิน ๖๐ เมตร และส่วนกว้างของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่กว้างกว่าไม่เกิน ๖๐ เมตร ความสูงของอาคาร ณ จุดใดต้องไม่เกินสองเท่าของระยะราบที่ใกล้ที่สุดจากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตถนนสาธารณะด้านตรงข้ามของสายที่กว้างกว่า

๓.๓.๑.๖. ข้อ ๔๖ อาคารหลังเดียวกันซึ่งอยู่ที่มุมถนนสาธารณะสองสายขนาดไม่เท่ากัน ความสูงของอาคาร ณ จุดใดต้องไม่เกินสองเท่าของระยะราบที่ใกล้ที่สุด จากจุดนั้นไปตั้งฉากกับแนวเขตถนนสาธารณะด้านตรงข้ามของสายที่กว้างกว่า และความยาวของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่แคบกว่าต้องไม่เกิน ๖๐ เมตร สำหรับอาคารซึ่งเป็นห้องแถวหรือตึกแถว ความยาวของอาคารตามแนวถนนสาธารณะที่แคบกว่าต้องไม่เกิน ๑๕ เมตร

๓.๓.๑.๗. ข้อ ๔๘ การก่อสร้างอาคารใกล้อาคารอื่นในที่ดินเจ้าของเดียวกัน พื้นหรือผนังของอาคารสำหรับอาคารสูงไม่เกิน ๙ เมตร ต้องห่างอาคารอื่นไม่น้อยกว่า ๔ เมตร และสำหรับอาคารที่สูงเกิน ๙ เมตร แต่ไม่ถึง ๒๓ เมตร ต้องห่างอาคารอื่นไม่น้อยกว่า ๖ เมตร ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ที่ว่างที่ใช้เป็นที่จอดรถ

๓.๓.๒ แผนยุทธศาสตร์นโยบายและโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๓.๒.๑. แผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

เป็นเป้าหมายแนวทางในการพัฒนาประเทศชาติระยะยาวเกิดจากการร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชนและประชาชนเป็นผู้กำหนดขึ้นเพื่อจะทำให้การพัฒนาเป็นไปอย่างต่อเนื่องซึ่งระยะเวลาของการใช้แผนพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เริ่มจากปี พ.ศ.๒๕๖๐-พ.ศ.๒๕๗๙ และจะมีการแยกย่อยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติออกเป็น ๔ ช่วงซึ่งมีการวางแผนช่วงละ ๕ ปี คือ

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๒ พ.ศ.๒๕๖๐-พ.ศ.๒๕๖๔
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ พ.ศ.๒๕๖๕-พ.ศ.๒๕๖๙
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๔ พ.ศ.๒๕๗๐-พ.ศ.๒๕๗๔
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๕ พ.ศ.๒๕๗๕-พ.ศ.๒๕๗๙



รูปที่ ๓.๘ กรอบในด้านการพัฒนา ๖ ด้านของแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ที่มา : จากการวิเคราะห์ผู้ศึกษา ๒๕๖๐

ความหมายของกรอบการพัฒนาทั้ง ๖ ด้าน

- ๑). ความมั่นคง : การเมืองจะต้องมีเสถียรภาพลดความเสี่ยงพร้อมป้องกันภัยคุกคามจากภายนอก รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นแก่ประเทศในอาเซียนและประชาคมโลก
- ๒). การสร้างความสามารถในการแข่งขัน : หลังจากปี พ.ศ.๒๕๗๙ ประเทศจะมีรายได้ระดับสูง ๑๓,๐๐๐ ดอลลาร์/ปี GDP จะเพิ่มขึ้น ๕-๖ % สร้างเศรษฐกิจไทยให้เข้มแข็ง
- ๓). การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน : คนทุกช่วงวัยจะต้องมีความสุข ภาวะที่ดีเสริมสร้างคุณภาพการศึกษาให้มีความสอดคล้องกับทักษะในศตวรรษที่ ๒๑ (๓R๘C)

๔). การสร้างโอกาสเสมอภาคและเท่าเทียมกันในสังคม : ลดความเหลื่อมล้ำในสังคมโดยสังคมไทยมีค่าประสิทธิภาพไม่เสมอภาคอยู่ที่ ๐.๓๖ %

๕). การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม : เสริมสร้างเศรษฐกิจที่ดีและสังคมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยมีการลดลงของก๊าซเรือนกระจก ๒๐-๒๕ %

๖). การปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการของภาครัฐ : การบริหารทางภาครัฐจะต้องมีประสิทธิภาพ ทันสมัย โปร่งใสสามารถตรวจสอบได้จากประชาชนที่มีส่วนร่วม

๓.๓.๒.๒. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) เป็นแผนพัฒนาเพื่อส่งเสริมยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยจะมีการเจาะลึกด้านประเด็นการพัฒนาที่มากขึ้น โดยจะแยกออกเป็น ๖ ด้านแนวความคิดแต่จะมีการเพิ่มแผนพัฒนาเพื่อส่งเสริมด้านเศรษฐกิจขึ้นมากอีก ๔ ด้าน ซึ่งแผนพัฒนาฉบับที่ ๑๒ จะเป็นการมุ่งเน้นความสำคัญการพัฒนาให้ประเทศมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นตามหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มีการพัฒนาที่ยั่งยืน และคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา” ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙-๑๑ และยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการ เจริญเติบโตจากการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม



รูปที่ ๓.๙ กรอบในด้านการพัฒนา ๖ ด้านและการส่งเสริมเศรษฐกิจ ๔ ด้านของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ที่มา : จากการวิเคราะห์ผู้ศึกษา ๒๕๖๐

ความหมายของการส่งเสริมเศรษฐกิจ ๔ ด้าน

๑). การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีการลงทุนในระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบรถไฟรางคู่ รวมถึงการสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง

๒). การพัฒนาวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรมผ่านอุตสาหกรรมหลักภายใต้โครงการประเทศไทย ๔.๐ ที่สนับสนุน การพัฒนาอุตสาหกรรม รถยนต์

อิเล็กทรอนิกส์ การแพทย์ การท่องเที่ยว การเกษตร รวมถึงการสร้างศักยภาพในอุตสาหกรรมใหม่เช่น หุ่นยนต์ การบิน การขนส่งพลังงานทางเลือก ธุรกิจดิจิทัล การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้สิทธิยกเว้นภาษีนิติบุคคลถึง ๑๐ ปีในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย

๓.๓.๒.๓. การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจ ซึ่งโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก(Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นโครงการแรกโดยในเบื้องต้นจะเป็นประตูหลักในการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มประเทศ CLMV และในที่สุด จะเป็นทางเชื่อมต่อ เส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road) ภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) ของจีนและมีหลักในการพัฒนาเมือง ๓ ส่วนคือ

๑). พัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองศูนย์กลางของจังหวัด ให้เป็นเมืองนำอยู่ เอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม

๒). พัฒนาพื้นที่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ให้เป็นฐานการผลิตทางด้านอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างสมดุล

๓). พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ ใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

๔). ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาโดยเฉพาะกลุ่ม ประเทศ CLMV ซึ่งเป้าหมายระยะ ๕ ปี ของแผนคือ GDP โตเฉลี่ย ๕% ต่อปี โดยเน้นการลงทุนจากภาครัฐและเอกชนที่เพิ่มขึ้น ๑๐% และ ๗.๕% ตามลำดับ ซึ่งแผนจะสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างประชากรไทยที่เข้าสู่สังคมสูงวัย บนความพยายามที่จะลดการพึ่งพาแรงงานภาคอุตสาหกรรมโดยเพิ่มอัตราการเติบโตธุรกิจบริการที่ ๖% ต่อปี

๓.๓.๒.๔. วิสัยทัศน์

**“ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง”**



ความมั่นคง



ความมั่งคั่ง



ความยั่งยืน

รูปที่ ๓.๑๐ วิสัยทัศน์

ที่มา : จากการแผนพัฒนาประเทศ ๒๕๖๐

**ความมั่นคง** : การมีความมั่นคงปลอดภัย จากภัยและการเปลี่ยนแปลงทั้งในและนอกประเทศในทุกระดับประเทศ มีความมั่นคงในเอกราชและประชาธิปไตย มีสถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ที่เข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน ระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่ การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและโปร่งใสตามหลักอภิบาลสังคม มีความปรองดองสามัคคี

สามารถนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศชุมชนเข้มแข็งครอบครัวอบอุ่นประชาชน มีความมั่นคงในชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิตมีที่อยู่อาศัยปลอดภัยฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงเชิงอาหาร พลังงานและน้ำ

**ความมั่งคั่ง :** ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ยกระดับเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง มีความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างมีความเท่าเทียมเศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูงสามารถสร้างรายได้ทั้งในและนอกประเทศสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตและเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่งการผลิต การค้า การลงทุนและการทำธุรกิจ มีบทบาทสำคัญในระดับภูมิภาคและระดับโลก เกิดสายสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างมีพลังความสมบูรณ์ในการลงทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่อง ได้แก่ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญาทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม ทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

**ความยั่งยืน :** การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่ไม่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเกินพอดีไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาระบบนิเวศการผลิตและการบริโภคเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับกฎระเบียบของประชาคมโลกซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้นคนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทรเสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนร่วมมุ่งประโยชน์ส่วนร่วมอย่างยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วนเพื่อพัฒนาในทุกระดับอย่างมีความสมดุลมีเสถียรภาพและยั่งยืนประชาชนทุกภาคส่วนในสังคม ยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

#### ๓.๓.๒.๕. เป้าหมายการพัฒนาประเทศ

เป้าหมายการพัฒนาอย่างที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาของโลกภายหลังปี ค.ศ.๒๐๑๕ ซึ่งเกิดจากองค์กรสหประชาชาติกำหนดต่อเนื่องจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ (Millennium Development Goals : MDGs) เพื่อให้ประเทศ นำไปปฏิบัติให้บรรลุผลสำเร็จเกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมในช่วงระยะเวลา ๑๕ ปี (เดือนกันยายน ๒๕๕๘ - สิงหาคม๒๕๗๓) ประกอบด้วยเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ๑๗ ข้อ ได้แก่

- เป้าหมายที่ ๑ จัดความยากจนในทุกรูปแบบ ทุกที่
- เป้าหมายที่ ๒ จัดความหิวโหย บรรลุเป้าความมั่นคงทางอาหารและโภชนาการที่ดีขึ้นและส่งเสริมเกษตรกรรมยั่งยืน
- เป้าหมายที่ ๓ ทำให้แน่ใจถึงการมีสุขภาพะในการดำรงชีวิต และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของคนในทุกช่วงอายุ
- เป้าหมายที่ ๔ ทำให้แน่ใจถึงการได้รับการศึกษาที่ได้คุณภาพอย่างเท่าเทียมและทั่วถึงและส่งเสริมโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิตแก่ทุกคน
- เป้าหมายที่ ๕ บรรลุถึงความเท่าเทียมทางเพศ เสริมสร้างพลังให้แก่เด็กสตรีและเด็กหญิงทุกคน

- เป้าหมายที่ ๖ ทำให้แน่ใจว่าเรื่องน้ำและการสุขาภิบาลได้รับการจัดการอย่างยั่งยืน และมีสภาพพร้อมใช้สำหรับทุกคน

- เป้าหมายที่ ๗ ทำให้แน่ใจว่าทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานที่ทันสมัย ยั่งยืน เชื่อถือได้ตามกำลังซื้อของตน

- เป้าหมายที่ ๘ ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยั่งยืนและทั่วถึงให้ เป็นไปอย่างยั่งยืน ส่งเสริมศักยภาพการมีงานทาและการจ้างงานเต็มที่ และงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน

- เป้าหมายที่ ๙ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริม การปรับตัวให้เป็นอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืนและทั่วถึง และสนับสนุนนวัตกรรม

- เป้าหมายที่ ๑๐ ลดความเหลื่อมล้ำทั้งภายในและระหว่างประเทศ

- เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความปลอดภัย ทั่วถึง พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน

- เป้าหมายที่ ๑๒ ทำให้แน่ใจถึงการมีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน

- เป้าหมายที่ ๑๓ ดำเนินการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพ ภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

- เป้าหมายที่ ๑๔ อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากร ทางทะเลสำหรับการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

- เป้าหมายที่ ๑๕ พิทักษ์ บูรณะ และส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ยั่งยืนของระบบ นิเวศบกจัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้กับการแปรสภาพเป็นทะเลทราย ภัยแล้งและฟื้นฟูความเสื่อม โทรมของที่ดิน และหยุดยั้งการสูญเสียมลพิษทางชีวภาพ

- เป้าหมายที่ ๑๖ ส่งเสริมให้สังคมมีความเป็นปกติสุข ไม่แบ่งแยก เพื่อการ พัฒนาที่ยั่งยืนมีการเข้าถึงความยุติธรรมโดยถ้วนหน้า และสร้างให้เกิดสถาบันอันเป็นที่พึงของส่วนรวม มี ประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับในทุกระดับ

- เป้าหมายที่ ๑๗ เสริมสร้างความเข้มแข็งในวิธีการปฏิบัติให้เกิดผล และสร้าง พลังแห่งการเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระดับสากลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

๓.๓.๒.๖. นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐

ไทยแลนด์ ๔.๐ เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือโมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล บนวิสัยทัศน์ที่ว่า “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีภารกิจสำคัญใน การขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศด้านต่าง ๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง และสร้างหนทางพัฒนา ประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับโอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ ๆ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ใน ศตวรรษที่ ๒๑

- ประเทศไทย ๑.๐ เน้นการเกษตรเป็นหลัก เช่น ผลิตและขาย พืชไร่ พืชสวน

- ประเทศไทย ๒.๐ เน้นอุตสาหกรรมแต่เป็นอุตสาหกรรมเบา เช่น การผลิต และขายรองเท้า เครื่องหนัง เครื่องดื่ม เครื่องประดับ เครื่องเขียน กระเป๋า เครื่องนุ่งห่ม

- ประเทศไทย ๓.๐ เน้นอุตสาหกรรมหนักและการส่งออก เช่น การผลิตและ ขายส่งออกเหล็กกล้า รถยนต์ กลั่นน้ำมัน แยกก๊าซธรรมชาติ ปูนซีเมนต์ เป็นต้น

- ประเทศไทย ๔.๐ เน้นให้เป็นเศรษฐกิจใหม่ (New Engines of Growth) มีรายได้สูงหรือเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมมีเป้าหมายในระยะเวลา ๕-๖ ปี

การเปลี่ยนแปลงระบบ ๔ องค์ประกอบที่สำคัญ

๑). เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิม (Traditional Farming) เป็นการเกษตรสมัยใหม่ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) เกษตรกรแบบเป็นผู้ประกอบการ

๒). เปลี่ยนจาก Traditional SMEs ที่รัฐต้องให้ความช่วยเหลือตลอดเวลาไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups ที่มีศักยภาพสูง

๓). เปลี่ยนจาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่าค่อนข้างต่ำไปสู่ High Value Services

๔). เปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญและทักษะสูง



รูปที่ ๓.๑๑ นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐  
ที่มา : จากแผนพัฒนาประเทศ ๒๕๖๐

๓.๓.๒.๗. นโยบายพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

การพัฒนาเมืองสำคัญในพื้นที่ EEC อาทิ

- ฉะเชิงเทรา : พัฒนาเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีที่ทันสมัยรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร และ EEC

- พัทยา : พัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ สุขภาพและนันทนาการ ศูนย์ประชุมและศูนย์แสดงสินค้านานาชาติชั้นนำของอาเซียน เมืองนวัตกรรมการท่องเที่ยว เมืองท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีชีวิตชีวา และศูนย์การให้บริการด้านการแพทย์ระดับนานาชาติ

- อุตะเภาะ : พัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์

- ระยอง : พัฒนาเป็นเมืองแห่งการศึกษาและวิทยาศาสตร์เมืองนานาชาติ ที่



**๓.๓.๒.๘. นโยบายทางด้านผังเมือง**

**๑). ผังประเทศไทย ๒๖๐๐**

ในผังประเทศไทย พ.ศ.๒๖๐๐ มีการวางระบบเมืองและชุมชนโดยจัดเป็นลำดับคักย เพื่อวางจังหวัดสำหรับรองรับประชากรที่จะเข้ามาสู่พื้นที่เมืองเพิ่มขึ้น โดยไล่ลำดับเป็น เมืองมหานคร และเมืองลำดับที่ ๑-๔ โดยเนื้อหาปลีกย่อยของแต่ละเมืองก็จะมีบทบาทของเมือง ซึ่งบางแห่งมีบทบาทเป็นเมืองชายแดน เมืองประวัติศาสตร์ เมืองท่องเที่ยว เมืองอุตสาหกรรม เมืองศูนย์กลางคมนาคม และการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น ซึ่งจากการวางลำดับของเมืองตรงนี้ ทำให้เราต้องหันมามอง เมืองลำดับที่ ๑ ซึ่งเป็นเมืองที่จะมีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างแน่นอนในอนาคต และเมืองลำดับที่ ๑ นี้ไม่ได้แบ่งเป็นจังหวัด แต่ลงลึกถึงระดับเขตและอำเภอบทบาทและวิสัยทัศน์ในการวางและจัดทำผังประเทศ



- ระยะเวลาแรก ๕ ปี พ.ศ.๒๕๕๕ ประเทศไทยเป็นประตูการค้า (Gateway) ระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนและจีนตอนใต้ เป็นศูนย์กลางการผลิตส่งออก แหล่งผลิตอาหารปลอดภัยมาตรฐานสากลและอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและบริการของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

- ระยะเวลาที่สอง ๑๕ ปี พ.ศ.๒๕๖๕ ประเทศไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรมการผลิต และการบริการบนฐานทรัพยากรและองค์ความรู้ของตนเอง เป็นสังคมที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศอย่างทั่วถึงเพื่อนำไปสู่สังคมอุดมความรู้ รวมทั้งเป็นแหล่งอาหารชั้นนำของโลกเป็นศูนย์กลางสุขภาพและการท่องเที่ยวในระดับทวีป

- ระยะเวลาที่สาม ๓๐ปี พ.ศ.๒๕๘๐ ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้วมีความสมดุล ระหว่างเมืองและชนบท เป็นศูนย์กลางส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมและบริการที่ใช้ทรัพยากรและเทคโนโลยีของภูมิภาค เป็นศูนย์กลางการบริการและการท่องเที่ยวสำคัญของโลก เป็นสังคมอุดมความรู้ที่มีนวัตกรรมของตนเองอย่างต่อเนื่อง

- ระยะเวลายาว ๕๐ปี พ.ศ.๒๖๐๐ ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำของโลก ในด้านการเกษตรอุตสาหกรรมการเกษตรและเทคโนโลยีด้านอาหาร การบริการด้านสุขภาพและการท่องเที่ยว ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ ประเทศชาติมั่นคง และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน

#### ๓.๓.๒.๙. ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาพื้นที่

๑). ยุทธศาสตร์การกระจายความเจริญและฟื้นฟูบูรณะศูนย์กลางเดิม โดยการกระจายความเจริญออกจากเมืองขนาดใหญ่ ที่เป็นเมืองโตเดี่ยวไปยังเมืองในภูมิภาคอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ เพื่อสร้างความสมดุลของระบบเมืองและการใช้ที่ดิน ควบคู่ไปกับการบูรณะฟื้นฟูศูนย์กลางเดิมและเมืองเดิมที่ถูกลดความสำคัญลงให้ยังคงมีแหล่งงานและกิจกรรมที่พอเพียงต่อประชากรที่ยังอยู่ พร้อมทั้งปรับปรุงคุณภาพของสภาพแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้น โดยมีนัยของพัฒนาเมืองดังนี้

- กระจายกิจกรรมออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยกระจายแหล่งงานและแหล่งที่อยู่อาศัยออกไปยังเมืองขนาดกลางที่อยู่โดยรอบพร้อมกับสร้างระบบโครงข่ายการสัญจรคมนาคมขนส่งและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่

- สร้างแหล่งงานใหม่ ๆ ในพื้นที่ศักยภาพ เช่น เมืองศูนย์กลางภูมิภาค เมืองชายแดน เพื่อลดการย้ายถิ่นของประชากรวัยทำงานและรองรับแรงงานอพยพจากประเทศเพื่อนบ้าน

- ปรับปรุงฟื้นฟูคุณภาพชีวิตและรวมถึงสิ่งแวดล้อมเมืองในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่เมืองต่อเนื่องในเขตปริมณฑลโดยรอบให้มีความน่าอยู่ มีแหล่งงานและที่อยู่อาศัยอย่างเพียงพอและไม่ขยายตัวกระจุกจัดกระจายจดทลายพื้นที่เกษตรกรรมคุณค่าสูง

๒). ยุทธศาสตร์กลุ่มเมือง เป็นการจัดระบบเมืองและชุมชนโดยมีการจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามบทบาทหน้าที่อย่างชัดเจน ไม่มีกิจกรรมซ้ำซ้อนเพื่อให้มีการพึ่งพากันอย่างเป็นระบบในกลุ่มเมืองนั้นๆ โดยที่การส่งเสริมบทบาทหน้าที่ในแต่ละเมืองจะต้องยืดหยุ่นตามศักยภาพภายใต้เครือข่ายการคมนาคมสื่อสารภายในกลุ่มและระหว่างกลุ่มที่เป็นระบบและคล่องตัว

๓). ยุทธศาสตร์เมืองเพื่อการสร้างสรรค์เป็นการพัฒนา เมืองให้เอื้ออำนวยต่อ

การสร้างสรรค์และนวัตกรรมสำหรับพัฒนาผลผลิตด้านต่างๆ เพื่อให้ประเทศสามารถพึ่งพาตนเองและเป็นหนึ่งในผู้นำของโลกในอนาคตโดยมีการส่งเสริมให้กิจกรรมหลักด้านการวิจัย และพัฒนาอยู่ใกล้ๆกัน สนับสนุนให้เกิดความรู้และการเพิ่มมูลค่าทางด้านเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่ขนาดใหญ่ที่เชื่อมโยงระหว่าง ศูนย์กลางเมืองและชานเมืองมีสภาพแวดล้อมที่โปร่งสบาย รวมทั้งมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและระบบสารสนเทศ โดยจะต้องเลือกกำหนดเมืองบางแห่งในประเทศให้เป็นเครือข่ายเพื่อยกระดับ การพัฒนาสู่เมืองและพื้นที่อื่นๆ ของประเทศต่อไป

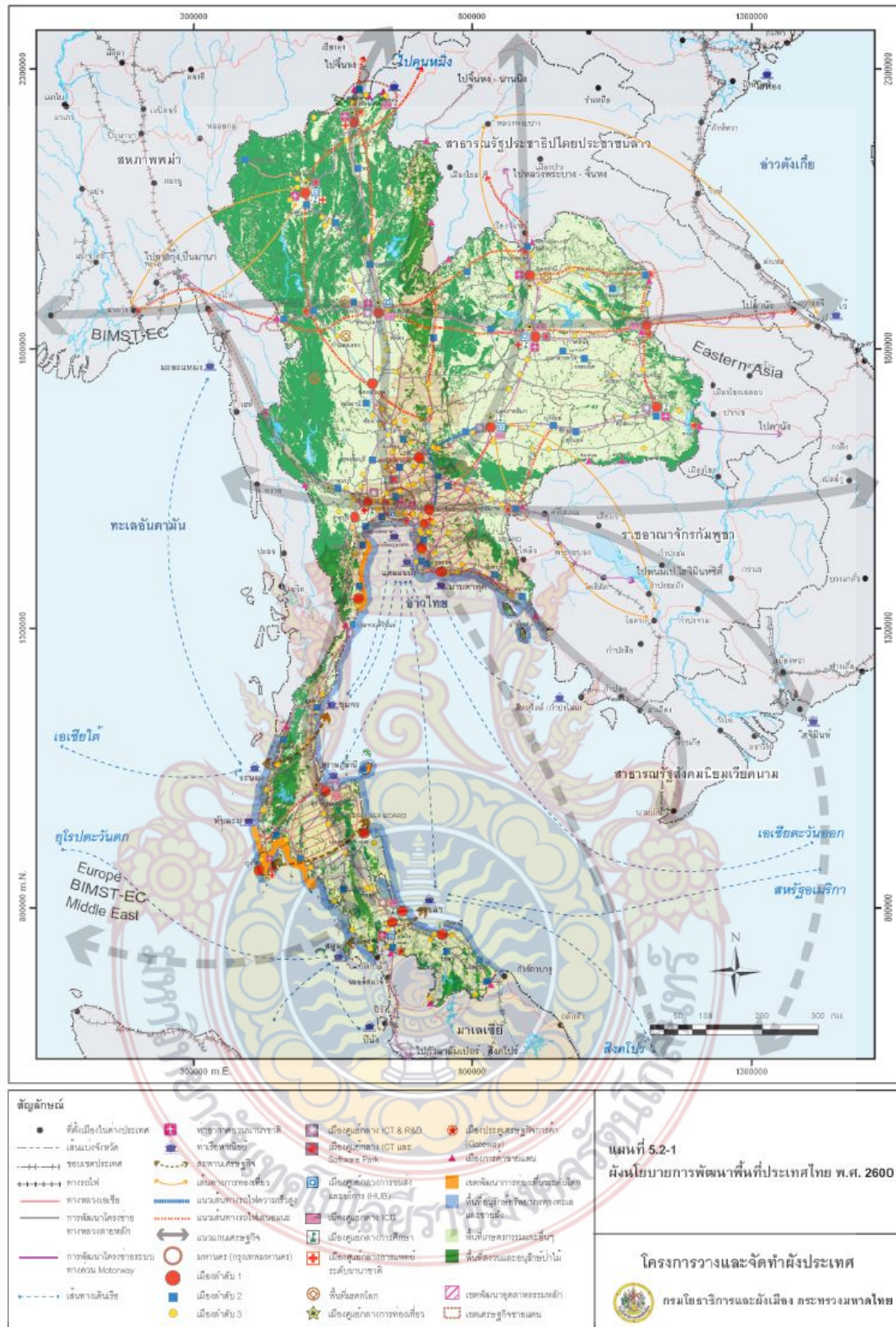
๔). ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน โดยมีการตั้งถิ่นฐานของเมืองและชุมชนในพื้นที่ที่เหมาะสม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินโดยหลีกเลี่ยงพื้นที่เสี่ยงภัย เมืองและชุมชนไม่หนาแน่นเกินไป แต่มีพื้นที่โล่งสาธารณะ มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่งรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ มีการรวมกลุ่มพื้นที่เป็นนิคมและเมืองอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับการผลิต ขนาดที่ในพื้นที่เกษตรกรรมได้รับการคุ้มครองจากการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรมพื้นที่ป่าไม้ต้นน้ำลำธารทรัพยากรชายฝั่งและแหล่งน้ำ ได้รับการอนุรักษ์คุ้มครองและขยายพื้นที่เพิ่มเติมให้ มากขึ้นเพื่อรักษาระบบนิเวศได้อย่างสมดุล เพื่อนำไปสู่การเป็นเมืองที่ยั่งยืนที่มีองค์ประกอบสำคัญคือ เป็นเมืองที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ยังคงดำรงความเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของตนเองไว้ได้ สะท้อนความหลากหลาย ไม่มีรูปแบบสำเร็จตายตัว

๕). ยุทธศาสตร์เมืองและชนบทพอเพียงเป็นการนำแนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงประยุกต์ใช้กับการพัฒนาพื้นที่เมืองและชนบท โดยการพัฒนาเมืองที่เป็นศูนย์รวมของการพัฒนาเศรษฐกิจนอกภาคเกษตรจะต้องเน้นกาส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เหมาะสมตามศักยภาพของเมือง ทั้งในภูมิศาสตร์ความสมดุลของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและจะมีระบบสาธารณสุขประโภคที่สามารถพัฒนาและบริหารจัดการได้ดี ขนาดที่การพัฒนาชนบทซึ่งเป็นแหล่งสำคัญ



รูปที่ ๓.๑๓ ผังแนวความคิดในการออกแบบประเทศ พ.ศ.๒๖๐๐

ที่มา : จากแผนพัฒนาประเทศ ๒๕๖๐



รูปที่ ๓.๑๔ ผังนโยบายประเทศ พ.ศ.๒๖๐๐  
 ที่มา : จากแผนพัฒนาประเทศ ๒๕๖๐

๓.๓.๒.๑๐. โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง จุดเริ่มต้นของโครงการอยู่ที่ สถานีลาดกระบัง ผ่านสถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา ไปสิ้นสุดที่สถานีระยอง รวมระยะทาง ๑๙๓ กิโลเมตร เป็นรถไฟขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร โดยมีเดโปหรือศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา และมีอุโมงค์ขนาดใหญ่รูปแบบอุโมงค์เดี่ยวแต่ก่อสร้างให้เป็นทางคู่ที่เขาศี จรรย์ยาวราว ๓๐๐ เมตรใช้ระยะเวลาการเดินทางจากลาดกระบังถึงระยองประมาณ ๑ ชั่วโมง เบื้องต้น นั้นจุดสิ้นสุดทางรถไฟปัจจุบันอยู่ที่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด แนวเส้นทางจะใช้เกาะกลางของ ทางหลวงหมายเลข ๓๖(ทางเลี่ยงเมือง) จะสามารถตัดเข้าสู่เมืองระยองได้จากทางหลวงหมายเลข ๓๑๓๘ โดยโครงสร้างสถานีวางคร่อมอยู่บน ทล.๓๖ ส่วนด้านการเวนคืนสำหรับการก่อสร้างไฮสปีดเทรนเส้นทาง สู่ภาคตะวันออกนี้จะมีการเวนคืนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ประมาณ ๘๓๖ ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ๓๘ ไร่ ฉะเชิงเทรา ๕๕๐ ไร่ ชลบุรี ๑๒๐ ไร่ ระยอง ๑๒๗ ไร่ โดยจะมีการรื้อถอนอาคารสิ่งปลูก สร้างจำนวน ๑๕๓ หลัง สิ่งปลูกสร้างที่บุกรุกพื้นที่เขตทางรถไฟอีก ๑๙๓ หลัง สำหรับวงเงินลงทุนไฮสปีด เทรนเส้นทางนี้จะใช้รูปแบบ PPP Net Cost มีวงเงินลงทุนประมาณ ๑๕๒,๔๔๘ ล้านบาทโดยเอกชนจะ ลงทุนทั้งงานโยธาราว ๑๑๑,๕๘๘ ล้านบาท งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถราว ๓๒,๘๓๐ ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ ราว ๕,๙๓๗ ล้านบาท ส่วนรัฐจะจ่ายค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินราว ๒,๐๙๓ ล้าน



รูปที่ ๓.๑๕ โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-ระยอง  
ที่มา : จากการวิเคราะห์ผู้ศึกษา ๒๕๖๐

๓.๓.๒.๑๑. โครงการรถไฟรางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย เป็นเส้นทางหนึ่งที่ใช้ในการส่งสินค้า ไปยังท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ โดยในปัจจุบันสภาพทางรถไฟในช่วงดังกล่าวเป็นทางเดี่ยว ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง โดยต้องเสียเวลารอเพื่อสับหลักขบวนรถไฟ อีกทั้งเมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งในปัจจุบัน จะพบว่าในช่วงแก่งคอย-คลองสิบเก้า มีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยประมาณ ๕,๘๘๐ ตัน/วัน โดยมีขบวนรถสินค้าวิ่งบนช่วงดังกล่าว ๓๐ ขบวน/วัน ในขณะที่ความจุทางในช่วงดังกล่าว สามารถรองรับได้ ๓๕-๓๖ ขบวน/วัน และในช่วงคลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา มีปริมาณการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยเท่ากับ ๕,๘๘๐ ตัน/วัน มีปริมาณผู้โดยสาร

ซึ่งผ่านเส้นทางในช่วงดังกล่าว ๕,๕๐๐ คน/วัน (ขบวนรถโดยสารจะผ่านเฉพาะช่วงคลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา เป็นขบวนรถไฟฟ้าธรรมดาเส้นทางกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี-กรุงเทพฯ และ กรุงเทพฯ-ปราจีนบุรี-กรุงเทพฯ) โดยมีขบวนรถสินค้า และขบวนรถโดยสารวิ่งรวมกัน ประมาณ ๔๐-๔๕ ขบวน/วัน ในขณะที่ความจุทางในช่วงดังกล่าวสามารถรองรับได้ ๓๘-๔๐ ขบวน/วัน จากสภาพดังกล่าวจะเห็นว่ามี ความหนาแน่น ของขบวนรถค่อนข้างมากโดยเฉพาะช่วงคลองสิบเก้า-ฉะเชิงเทรา มีปริมาณการขนส่งมากกว่าความจุทางใช้ขบวนประมาณ ๑๑,๓๔๘.๓๕ ล้านบาท มีลักษณะคือ

- ก่อสร้างทางใหม่อีก ๑ ทาง เริ่มจากสถานีฉะเชิงเทรา (กม.๖๑+๑๕๐) ถึง สถานีแก่งคอย (กม.๑๖๗+๘๐๐) รวมระยะทางประมาณ ๑๐๖ กม.

- จัดเตรียมและเวนคืนที่ดินประมาณ ๑๑๙ ไร่ บริเวณนอกย่านสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางบ้านภาชี และชุมทางแก่งคอย เพื่อการก่อสร้างทางคู่เลี้ยงเมือง (Chord Line)
- ก่อสร้างอุโมงค์บริเวณเขาพระพุทธรูถฉายขนานไปกับอุโมงค์เดิม กม. ๑๔๗+๑๐๐ ถึง กม.๑๔๘+๓๐๗ ระยะทางประมาณ ๑.๒ กม.



รูปที่ ๓.๑๖ โครงการรถไฟรางคู่ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย  
ที่มา : จากการวิเคราะห์ผู้ศึกษา ๒๕๖๐



### ๓.๔ ขอบเขตพื้นที่โครงการ

#### ๓.๔.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายทางรางและสถานีขนส่งที่สำคัญของจังหวัดมีอาณาเขตเชื่อมต่อซึ่งมีแนวโน้มที่จะได้รับการพัฒนาจากโครงการรถไฟฟ้าความเร็ว มีอาณาเขตพื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๑.๒๕ ตารางกิโลเมตร (๗๘๑.๒๕ ไร่) ดังนี้

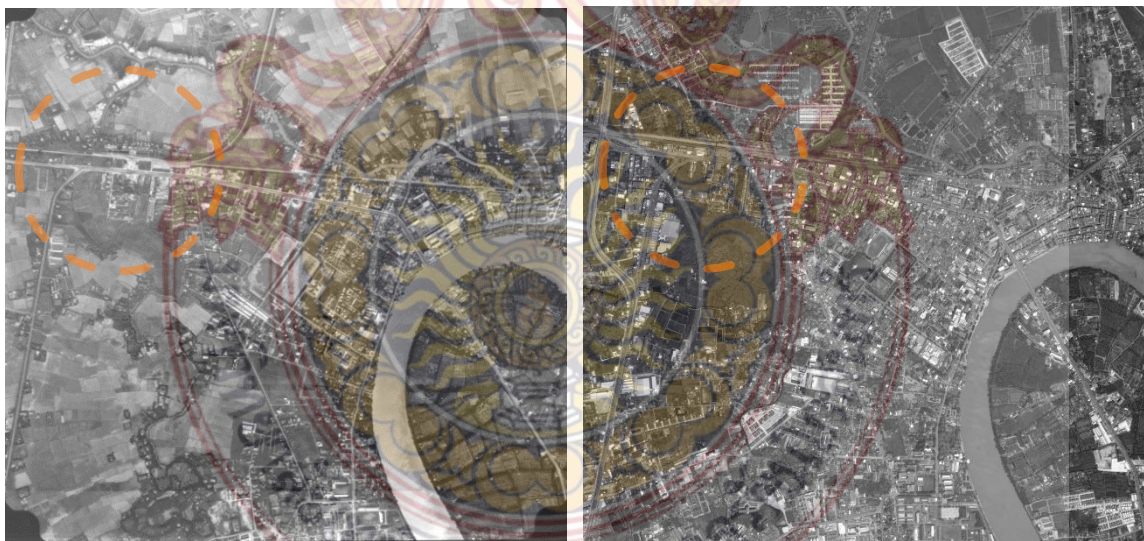
ทิศเหนือ	จรดคลองตาพูน
ทิศใต้	จรดถนนฉะเชิงเทราบางปะกง ๒ และคลองศรีโสธร
ทิศตะวันตก	จรดถนนยกระดับสุขุมวิท
ทิศตะวันออก	จรดถนนศรีโสธรตัดใหม่





### ๓.๔.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

เดิมในอดีตบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรานั้นเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ต่อมาได้มีการขยายตัวของเมืองและการก่อตั้งสถานีฉะเชิงเทราทำให้พื้นที่เกิดเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและเป็นกลุ่มอาคารพาณิชย์กรรมตลอดแนวถนนมหาจักรพรรดิและริมเส้นทางรถไฟ ซึ่งการก่อตั้งของสถานีรถไฟชุมทางรถไฟฉะเชิงเทรานั้นเกิดจากการสร้างเส้นทางไปยังกบินทร์บุรีในปี พ.ศ.๒๔๖๗ จึงย้ายสถานีแปดริ้วที่อยู่บริเวณชุมชนตลาดบ่อบัวมายังที่ตั้งในปัจจุบันเรียกว่า สถานีฉะเชิงเทรา ต่อมาเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น “ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ” ประมาณปี พ.ศ. ๒๕๒๘ หลังจากโครงการก่อสร้างทางรถไฟช่วงฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้แล้วเสร็จปัจจุบันพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรามีกลุ่มกิจกรรมที่หลากหลาย ทั้งการค้า การขนส่ง การบริการ ด้านที่พักอาศัยรวมถึงสถานที่ราชการโดยมีลักษณะรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเป็นอาคารพาณิชย์กรรม ๑-๕ ชั้น จะเกาะขนานตามแนวเส้นทางถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนหมายเลข ๓๑๔ ถนนมหาจักรพรรดิและถนนศรีโสธรตัดใหม่ ถนนทั้งสามเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงกิจกรรมการค้าขายและที่อยู่อาศัยจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองฉะเชิงเทรา ออกสู่พื้นที่รอบนอกดังปรากฏชัดเจนจากกลุ่มกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ขนส่ง และบริการบริเวณจุดตัดของถนนมหาจักรพรรดิกับถนนหมายเลข ๓๑๔ เกิดเป็นอาคารห้างสรรพสินค้า สถานีขนส่งและอาคารพาณิชย์จำนวนมาก ส่วนกิจกรรมที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ตอนในของย่านสถานีเป็นกิจกรรมที่พักอาศัยที่เกาะกลุ่มไปตามถนนสายย่อยต่างๆ ซึ่งรวมไปถึงกลุ่มบ้านพักของพนักงานการรถไฟด้วย ทำให้ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราตามตำแหน่งแนวถนนมหาจักรพรรดิเชื่อมต่อกับถนนสายย่อย เกิดกลุ่มผู้ใช้กิจกรรมที่มีความหลากหลายประเภทและหลายช่วงเวลา



ภาพที่ ๓.๑๗ แผนที่แสดงวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ ปี พ.ศ.๒๕๐๑ - ๒๕๖๐  
ที่มา : ภาพถ่ายทางอากาศ กรมแผนที่ทหาร



### ๓.๔.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

#### ๓.๔.๓.๑. โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

##### ๑). ระบบคมนาคมทางบก

##### ๑.๑). ถนนสายหลัก

๑.๑.๑). ถนนสุวินทวงศ์ (ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔) เริ่มต้นจากอนุสาวรีย์หลักสี่ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร ผ่านมีนบุรีถึงเทศบาลเมืองฉะเชิงเทราเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกสามารถไปยัง กบินทร์บุรี ปราจีน และ นครราชสีมา ขนาด ๖ ช่องจราจร แบ่งทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจรระยะทาง ๗๕ กิโลเมตร



ภาพที่ ๓.๑๘ ถนนสุวินทวงศ์

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

๑.๑.๒). ถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว (ทางหลวงหมายเลข ๓๒๐๐) เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนมรุพงษ์เป็นเส้นทางไปยังอำเภอบางน้ำเปรี้ยว ขนาด ๑๘ เมตร ๖ ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลางถนน แบ่งทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจร



ภาพที่ ๓.๑๙ ถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

๑.๑.๓). ถนนมหาจักรพรรดิ (ทางหลวงหมายเลข ๓๐๔) เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนสุวินทวงศ์กับถนนสุขประดิษฐ์ เป็นทางสัญจรหลักของตัวเมืองฉะเชิงเทรา ขนาด ๒๐.๐๐ เมตร ๖ ช่องจราจร มีเกาะกลางถนนแบ่งการสัญจรตลอดแนว ทิศทางการสัญจรฝั่งละ ๓ ช่องจราจร ความยาว ๒.๓๔๕ กิโลเมตร



ภาพที่ ๓.๒๐ ถนนมหาจักรพรรดิ  
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

### ๑.๒) ถนนสายรอง

๑.๒.๑). ถนนศรีโสธรตัดใหม่ เชื่อมต่อถนนมหาจักรพรรดิทางด้านเหนือและถนนศรีโสธรด้านใต้เป็นเส้นทางสัญจรไปยังวัดหลวงพ่อโสธร ขนาด ๑๔ เมตร ๔ ช่องจราจร เติร์ด ๒ ทาง ความยาว ๒.๑๔ กิโลเมตร ถนนเส้นนี้จะเชื่อมกับถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง

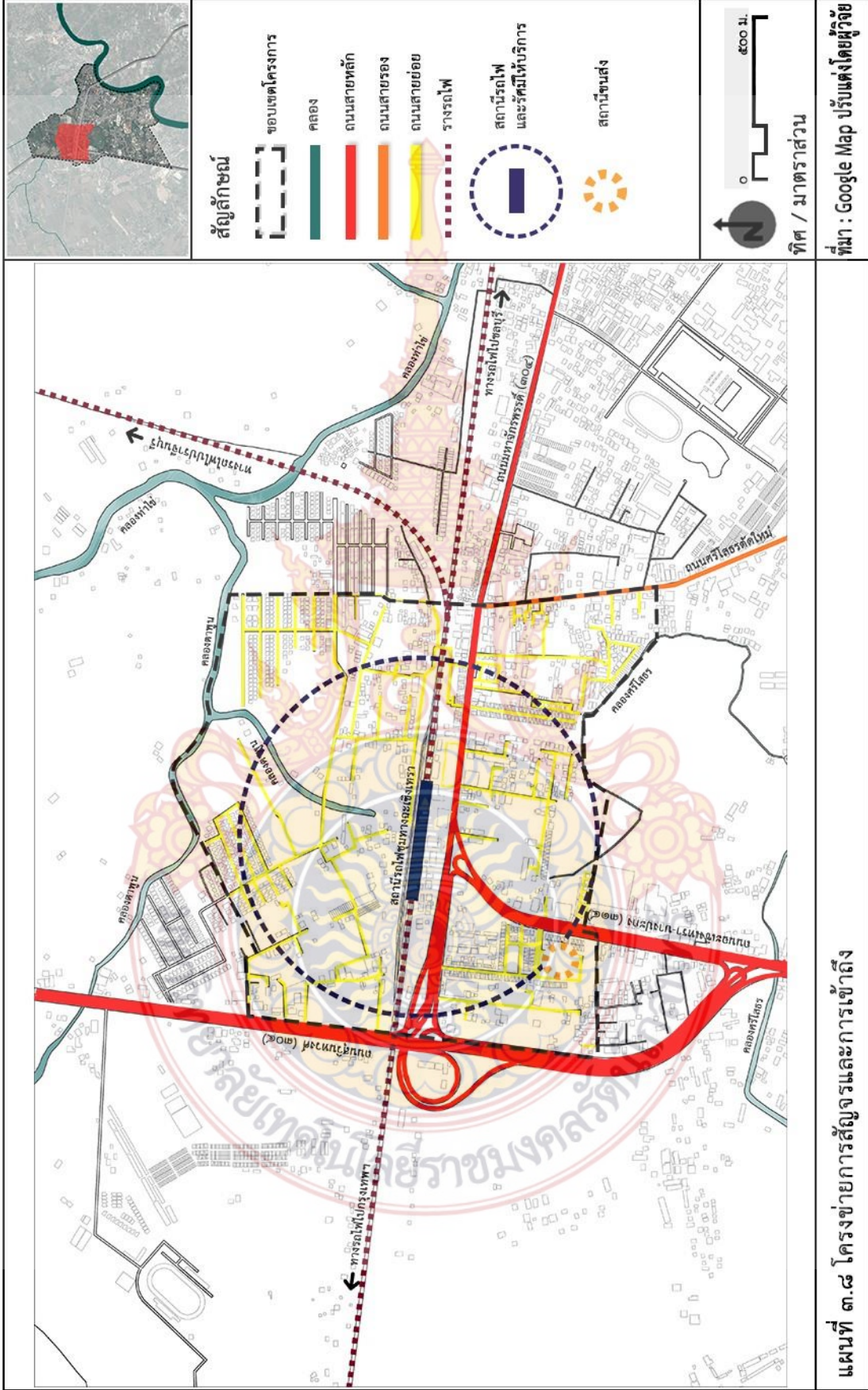


ภาพที่ ๓.๒๑ ถนนศรีโสธรตัดใหม่  
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

๑.๓). ทางราง บริเวณพื้นที่ที่มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกอยู่ ๔ สาย คือ เส้นทางฉะเชิงเทราถึงกรุงเทพมหานคร เส้นทางฉะเชิงเทราถึงอรัญประเทศ (จ.สระแก้ว) เส้นทางฉะเชิงเทราถึงแก่งคอย (จ.สระบุรี) และเส้นทางฉะเชิงเทราถึงมายตาพุด (จ.ระยอง)



ภาพที่ ๓.๒๒ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา  
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

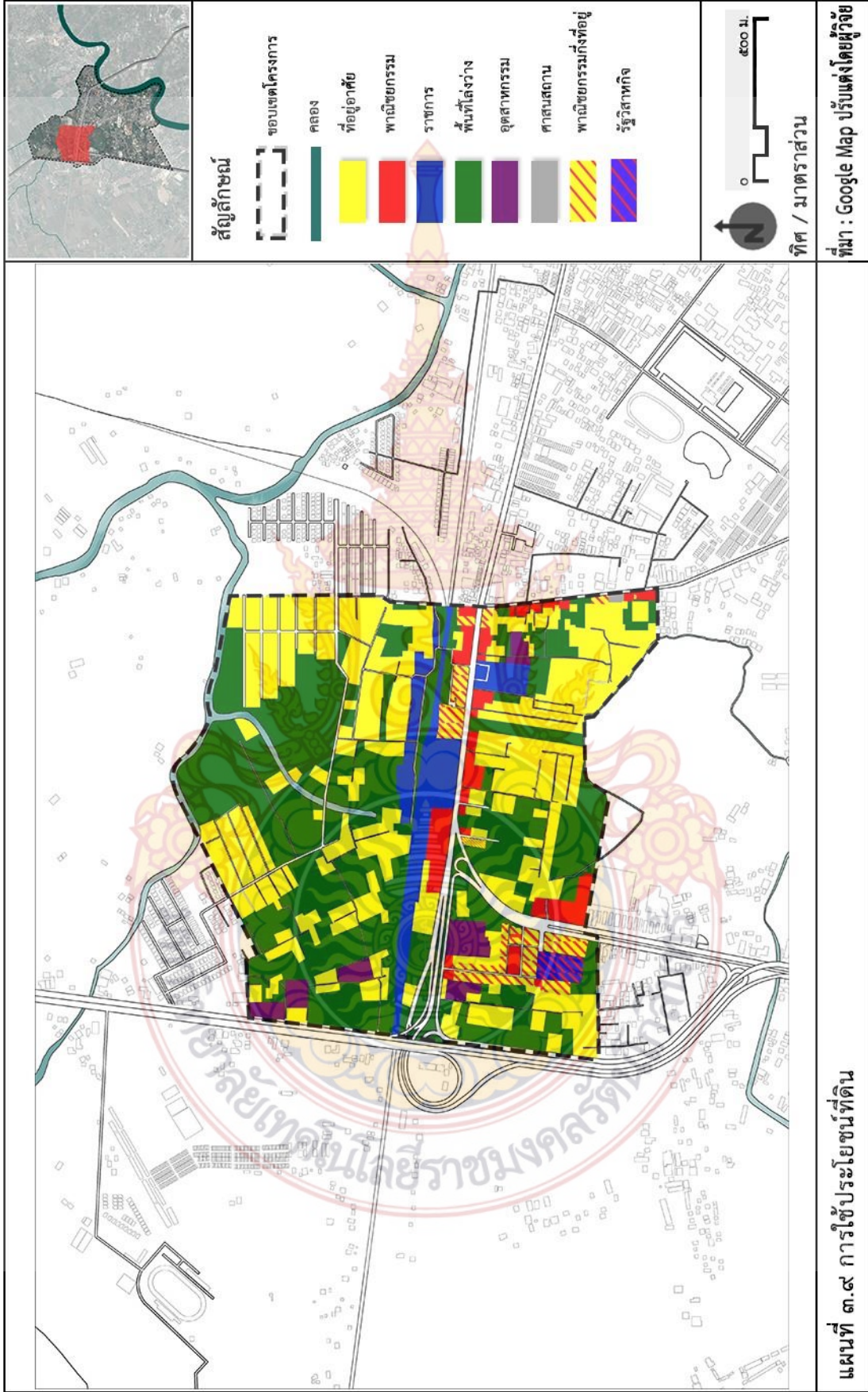


แผนที่ ๓.๘ โครงการย้ายการสัญจรและการเข้าถึง

### ๓.๔.๓.๒. การใช้ประโยชน์ที่ดิน

- ๑). พื้นที่พักอาศัย มีการกระจายอยู่ทั่วพื้นที่โครงการโดยแบบออกเป็น ๒ ส่วน คือ ส่วนตอนในสถานีรถไฟ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงการหมู่บ้านจัดสรร บ้านเดี่ยวและหอพักข้าราชการ ส่วนพื้นที่พักอาศัยที่อยู่ใกล้ถนนมหาจักรพรรดิ เป็นหอพัก ห้องแถว บ้านแถว
- ๒). พื้นที่พาณิชยกรรม ส่วนใหญ่จะเกาะตามแนวถนนสายหลัก ซึ่งได้แก่ ถนนมหาจักรพรรดิและถนนฉะเชิงเทรา-บางน้ำเปรี้ยว ลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์สูงตั้งแต่ ๑ - ๓ ชั้น
- ๓). พื้นที่ราชการและรัฐวิสาหกิจ การใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นของการรถไฟและแขวงทางหลวงอยู่เลยถนนมหาจักรพรรดิ โดยมีพื้นที่รัฐวิสาหกิจเพียง ๑ แห่ง ติดกับถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกงเป็นสถานีขนส่งทางบก
- ๔). พื้นที่โล่งว่าง พื้นที่ส่วนใหญ่จะแบ่งออกเป็นพื้นที่การเกษตรและพื้นที่รกร้าง โดยพื้นที่ทำการเกษตรจะอยู่ตอนในสถานีรถไฟเป็นการเพาะปลูกข้าวและเลี้ยงกุ้งอยู่ติดกับคลองตาพูน ส่วนพื้นที่รกร้างไม่ได้ใช้ประโยชน์มีการกระจายอยู่เต็มทั่วพื้นที่
- ๕). พื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่ดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ส่วนใหญ่เป็นลักษณะโกดังสินค้าอยู่ติดกับถนนสุวินทวงศ์ ส่วนโรงงานเป็นโรงงานแปรรูปไม้และผลิตภัณฑ์ไอศกรีมติดกับถนนมหาจักรพรรดิ
- ๖). พื้นที่ศาสนสถาน ในพื้นที่โครงการที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินดังกล่าวเพียงแห่งเดียวคือ คริสตจักรฉะเชิงเทรา แบ็บติสต์ อยู่ติดกับถนนสุวินทวงศ์ตัดใหม่
- ๗). พื้นที่พาณิชยกรรมกึ่งที่อยู่อาศัย พื้นที่ส่วนใหญ่มีความหนาแน่นอยู่บริเวณสถานีขนส่งติดกับถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกง ซึ่งเป็นศูนย์รวมการขนส่งที่สำคัญของจังหวัดและกระจายอยู่บริเวณถนนมหาจักรพรรดิฝั่งสถานีรถไฟรวมถึงถนนสุวินทวงศ์ตัดใหม่





แผนที่ ๓.๙ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

### ๓.๔.๓.๓. การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออยู่อาศัยโดยในบางส่วนนั้นมีการใช้งานแบบผสมผสานระหว่างที่อยู่อาศัยกับด้านพาณิชย์อยู่บริเวณสถานีขนส่งและเรียบบถนนฝั่งสถานีรถไฟ จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ฝั่งตอนในของสถานีรถไฟนั้นมีแต่การใช้ประโยชน์อาคารเพื่ออยู่อาศัยเพียงอย่างเดียวซึ่งทำให้เกิดการเชื่อมต่อด้านการใช้งานแตกต่างกับพื้นที่ที่ติดกับถนนสายหลักที่มีการใช้ประโยชน์อาคารที่หลากหลาย เช่น อาคารสำนัก อาคารพาณิชย์กรรม



ภาพที่ ๓.๒๓ อาคารอยู่อาศัย

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



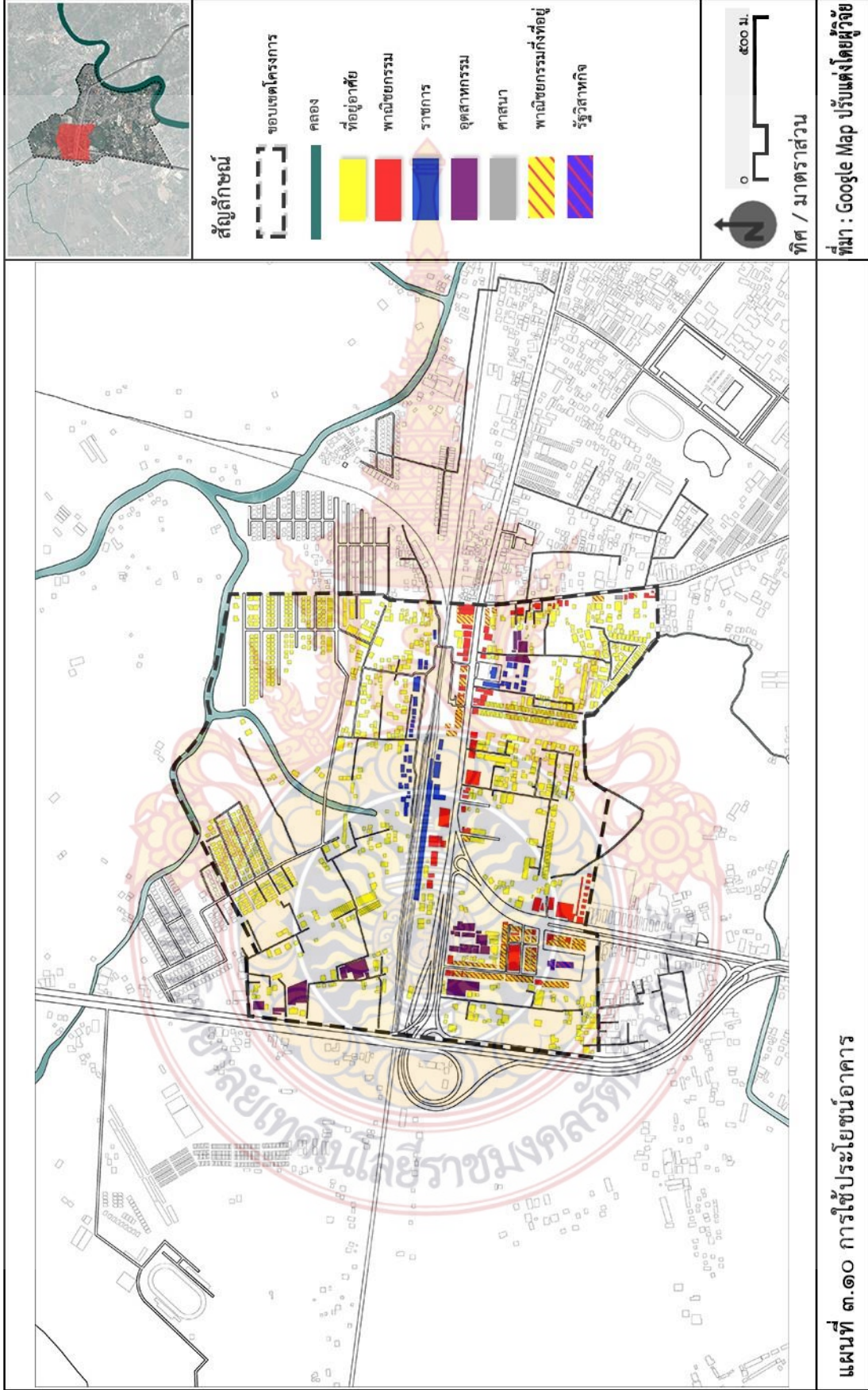
ภาพที่ ๓.๒๔ อาคารพาณิชย์กรรมผสมที่อยู่อาศัย

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๒๕ อาคารราชการ

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



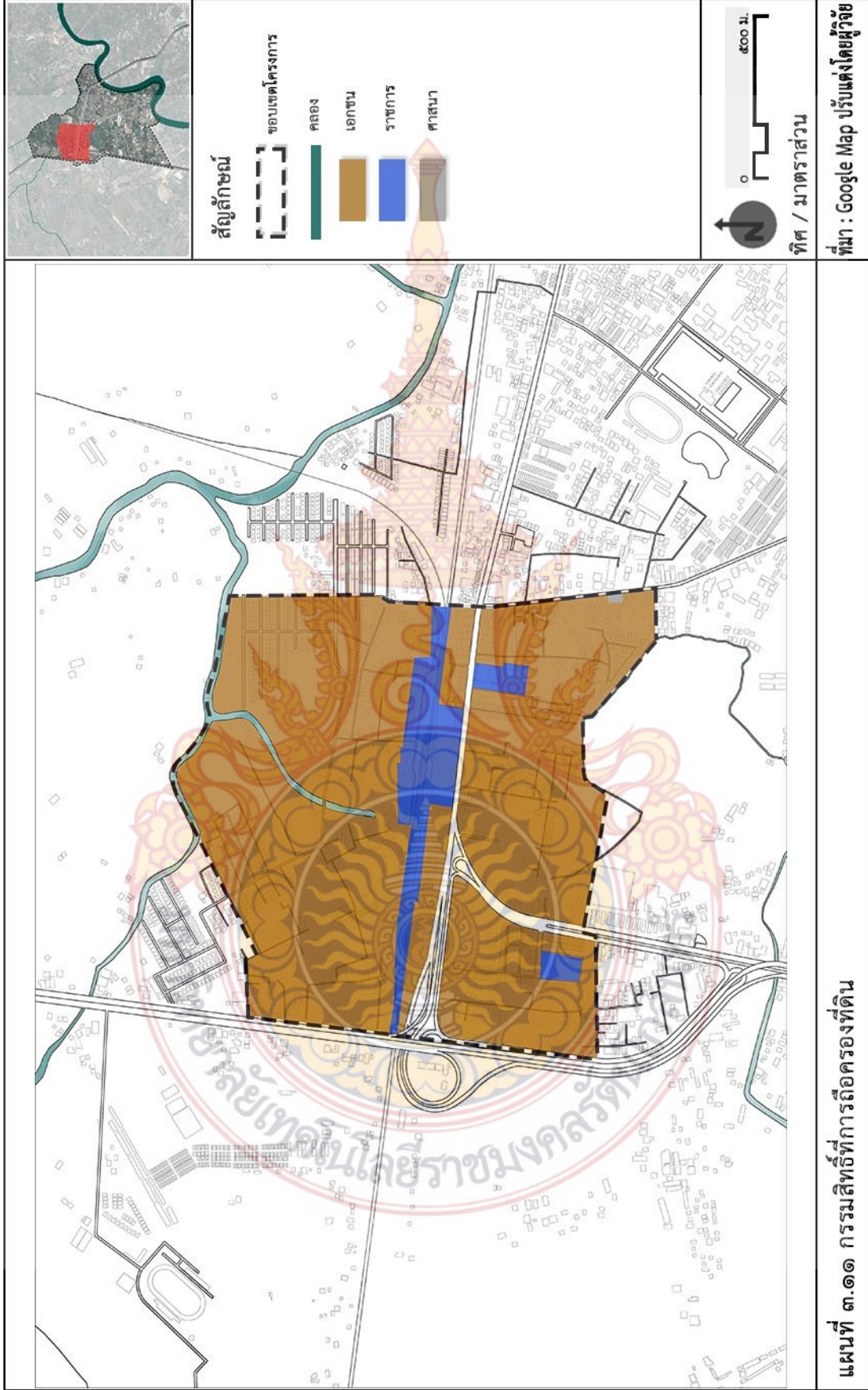
๓.๔.๓.๔. กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน

กรรมสิทธิ์ในพื้นที่โครงการแบ่งออกเป็น ๓ กลุ่มคือ

- ๑). กรรมสิทธิ์ที่ของเอกชน ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณทั้ง ๒ ฝั่งสถานีรถไฟ
- ๒). กรรมสิทธิ์ที่ของราชการ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริเวณพื้นที่สถานีขนส่งฉะเชิงเทราและแขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา
- ๓). กรรมสิทธิ์ที่ของศาสนสถาน ได้แก่ คริสตจักรฉะเชิงเทรา แบ็บติสต์





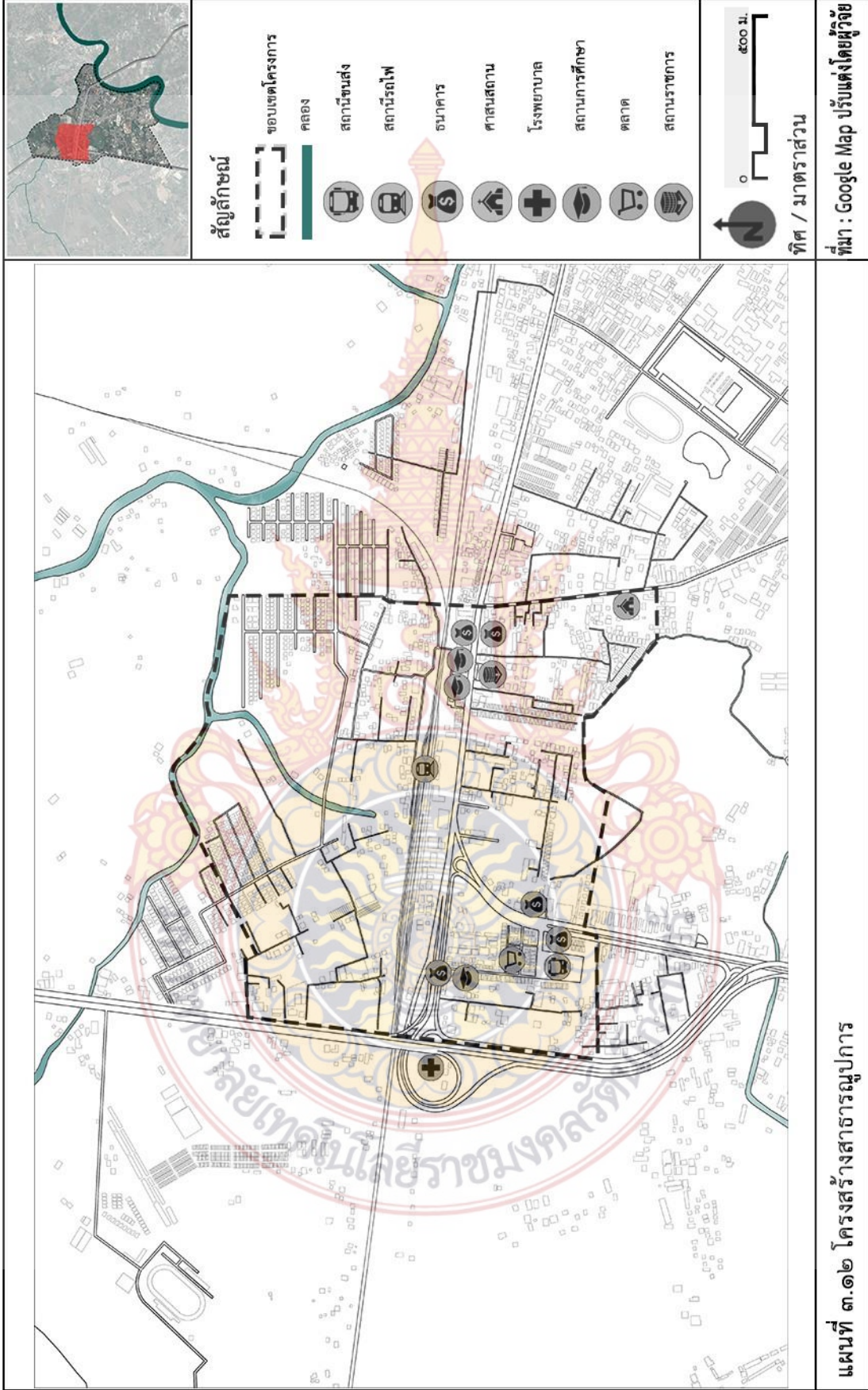


แผนที่ ๓.๑๑ กรมสิทธิที่ดินเพื่อการถือครองที่ดิน

### ๓.๔.๓.๕. โครงสร้างสาธารณูปการ

- ๑). สถานีขนส่ง บริการขนส่งสาธารณะรถยนต์/รถโดยสารสาธารณะ
- ๒). รถยนต์โดยสารประจำทาง (บขส.) ระหว่างจังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร และจังหวัดต่างๆ ในภาคตะวันออก รวมทั้งสิ้น ๔๗๒ เที่ยว/วัน (ไป-กลับ)
- ๓). รถยนต์โดยสารประจำทางในจังหวัดฉะเชิงเทราทั้งหมด ๔๓๓ เที่ยว/วัน
- ๔). รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพมหานคร-ฉะเชิงเทราจะมีบริการรถโดยสารออกจาก ๒ สถานี คือ สถานีขนส่งสายเหนือ ถนนกำแพงเพชร ๒ และสถานีขนส่งสายตะวันออก (เอกมัย)
  - ๕). สถานีรถไฟ บริเวณพื้นที่มีเส้นทางรถไฟสายตะวันออกอยู่ ๔ สาย คือ เส้นทางฉะเชิงเทราถึงกรุงเทพมหานคร เส้นทางฉะเชิงเทราถึงอรัญประเทศ (จ.สระแก้ว) เส้นทางฉะเชิงเทราถึงแก่งคอย (จ.สระบุรี)และเส้นทางฉะเชิงเทราถึงมายตาพุด (จ.ระยอง)
  - ๖). สำนักงานธนาคาร มีทั้งหมด ๕ แห่ง
  - ๗). ศาสนสถาน มีจำนวน ๑ แห่ง คือ คริสตจักรฉะเชิงเทรา
  - ๘). โรงพยาบาล เป็นสถานที่ให้บริการการรักษาใกล้พื้นที่โครงการ ๑ แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ฉะเชิงเทรา ขนาด ๑๐๐ เตียง
  - ๙). สถาบันการศึกษา เป็นสถาบันที่เอกชนเป็นผู้ดูแลมีจำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนรัชดาวิทยฉะเชิงเทรา โรงเรียนสอนเสริมสวยเกศวิไล โรงเรียนสอนภาษาวิศวกรรมศาสตร์
  - ๑๐). ตลาด พื้นที่มีตลาดสด จำนวน ๑ แห่ง คือ ตลาดสดขนส่ง
  - ๑๑). สถานราชการ บริเวณพื้นที่มีการอำนวยความสะดวกด้านการบำรุงรักษาทางหลวง จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ แขวงทางหลวงฉะเชิงเทรา





### ๓.๔.๓.๖. มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

จากการวิเคราะห์พื้นที่ว่างและมวลอาคาร (Figure and ground) เพื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของมวลอาคารและพื้นที่โล่งว่าง โดยสามารถวิเคราะห์และสรุปออกมาได้ ๔ รูปแบบ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑). มวลอาคารขนาดปานกลาง วางตัวเรียงกันตามแนวถนน ได้แก่ อาคารประเภทตึกแถวที่มีการวางตัวเรียงกันชิดแนวเส้นทางการเข้าถึง ซึ่งเป็นรูปแบบส่วนใหญ่ของพื้นที่ แต่จะเห็นได้อย่างชัดเจนในบริเวณถนนสายหลัก จะมีรูปแบบอาคารแคบยาวประเภทตึกแถว วางตัวขนานกับแนวการเข้าถึงเรียงต่อกันเป็นแนวยาว

๒). มวลอาคารขนาดเล็กวางตัวเรียงกันเป็นกลุ่มจะเห็นได้ชัดในบริเวณซึ่งเป็นลักษณะของบ้านเดี่ยวและโครงการหมู่บ้านมีระยะระหว่างอาคารไม่มากนักรูปแบบอาคารวางชิด

๓). มวลอาคารลักษณะเฉพาะ ส่วนใหญ่เป็นสาธารณูปการที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการมีลักษณะเป็นอาคารแนวยาวที่โอบล้อมที่ว่าง แสดงให้เห็นถึงเป็นที่ทำกิจกรรมลักษณะแนวยาวมีพื้นที่โล่งอยู่รอบๆ แสดงให้เห็นพื้นที่รองรับผู้คนที่มาทำกิจกรรมและมวลอาคารที่มีขนาดใหญ่เป็นลักษณะที่แสดงให้เห็นถึงการใช้ประโยชน์อาคารที่คุ้มค่าเป็นกิจการขนาดใหญ่เช่น โรงงาน หอพัก

๔). พื้นที่ว่างในพื้นที่โครงการแบ่งออกได้ ๓ ประเภท ดังนี้

๔.๑). พื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่อยู่ตอนในสถานีรถไฟใกล้กับคลองตาพูน แต่ปัจจุบันได้มีขนาดลดลงเนื่องจากการเข้ามาของโครงการหมู่บ้านทำให้มีความสามารถในการพัฒนาที่สูงขึ้น

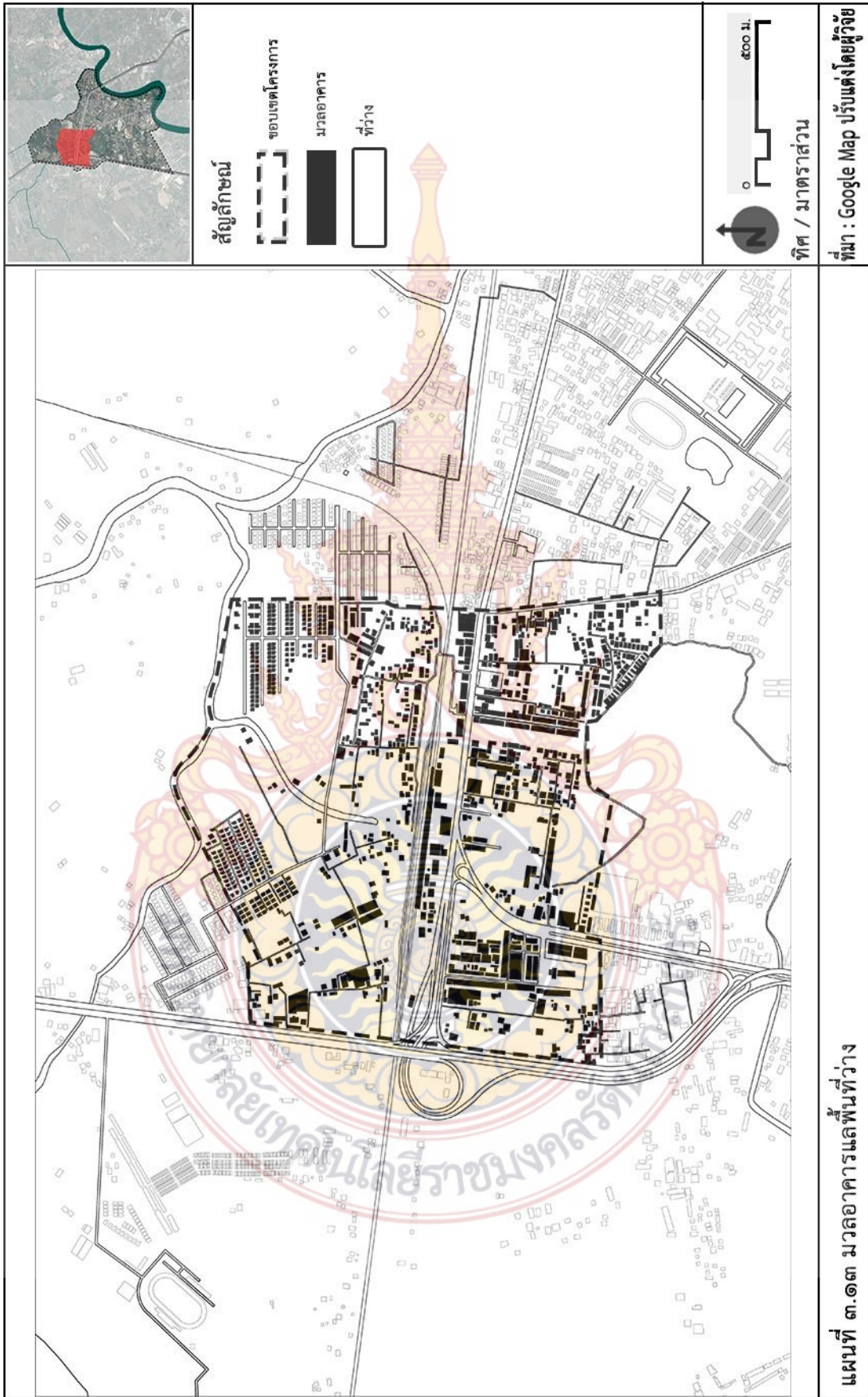
๔.๒). พื้นที่กิจกรรมส่วนใหญ่อยู่บริเวณเลียบริมทางรถไฟเป็นส่วนมากเป็นส่วนสาธารณะและพื้นที่ออกกำลังกายแก่พนักงานการรถไฟกับประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงฝั่งตอนในสถานีแต่ปัจจุบันไม่มีการใช้งานจึงทำให้เกิดเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์

๔.๓). พื้นที่รกร้าง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตาบอด เข้าถึงยากและถูกปิดล้อมด้วยอาคารที่มีกรรมสิทธิ์เป็นของเอกชนที่ยังรอการพัฒนา



ภาพที่ ๓.๒๖ รูปแบบพื้นที่ว่างและมวลอาคาร

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



### ๓.๔.๓.๗. ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

รูปแบบสถาปัตยกรรมในพื้นที่โครงการสามารถแบ่งออกได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่

๑). อาคารพาณิชย์สร้างด้วยคอนกรีต ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้โดยง่าย เช่น ริมถนนสายหลัก หรือซอย ส่วนมากมีการใช้แบบผสมผสาน



ภาพที่ ๓.๒๗ สถาปัตยกรรมพื้นที่พาณิชย์กรรม

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

๒). อาคารที่อยู่อาศัย แบ่งออกเป็น ๒ ส่วน คือ อาคารเก่าและอาคารที่สร้างขึ้นใหม่ ลักษณะอาคารแบบแรกเป็นรูปแบบไม้ทั้งหลังมีความสูง ๑ - ๒ ชั้น อยู่บริเวณสถานีรถไฟ ปัจจุบันมีความเสื่อมโทรมเนื่องจากขาดการบำรุงรักษา ลักษณะอาคารแบบที่สอง เป็นรูปแบบการสร้างด้วยคอนกรีตทั้งหลังมีทั้งบ้านเดี่ยว ห้องแถว ทาวน์โฮม อพาร์ทเมนท์ มีความสูงตั้งแต่ ๑ - ๕ ชั้น ค่อนข้างมีความหลากหลายด้านสถาปัตยกรรม

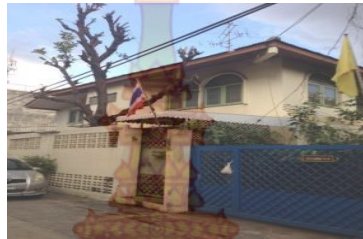


ภาพที่ ๓.๒๘ สถาปัตยกรรมพื้นที่อยู่อาศัย

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

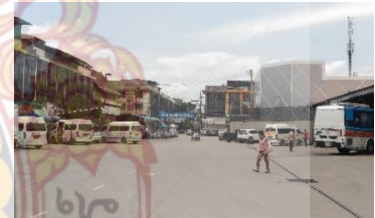
## ๓.๔.๓.๘. ความสูง

ความสูงในพื้นที่ศึกษาโดยจำแนกตามชั้นอาคารจะเห็นได้ว่ากลุ่มอาคารที่มีความสูง ๑ - ๒ ชั้นจะเป็นรูปแบบอาคารพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่ บ้านเดี่ยว ทาวน์โฮมและหมู่บ้านจัดสรร ส่วนอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ ๓ - ๔ ชั้น จะเป็นรูปแบบอาคารพาณิชย์ผสมที่อยู่อาศัย ส่วนใหญ่อยู่บริเวณถนนสายหลักและบริเวณที่มีกิจกรรมความหนาแน่นมากบริเวณสถานีขนส่ง (ขสมก.) ส่วนอาคารที่มีความสูงเกินกว่า ๔ ชั้นมีเพียง ๒ แห่ง ในพื้นที่โครงการคือ อาคารพักอาศัยของพนักงานรถไฟกับอาคารสำนักงานธนาคารกสิกรไทย



ภาพที่ ๓.๒๙ อาคารที่มีความสูง ๑ - ๒ ชั้น

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



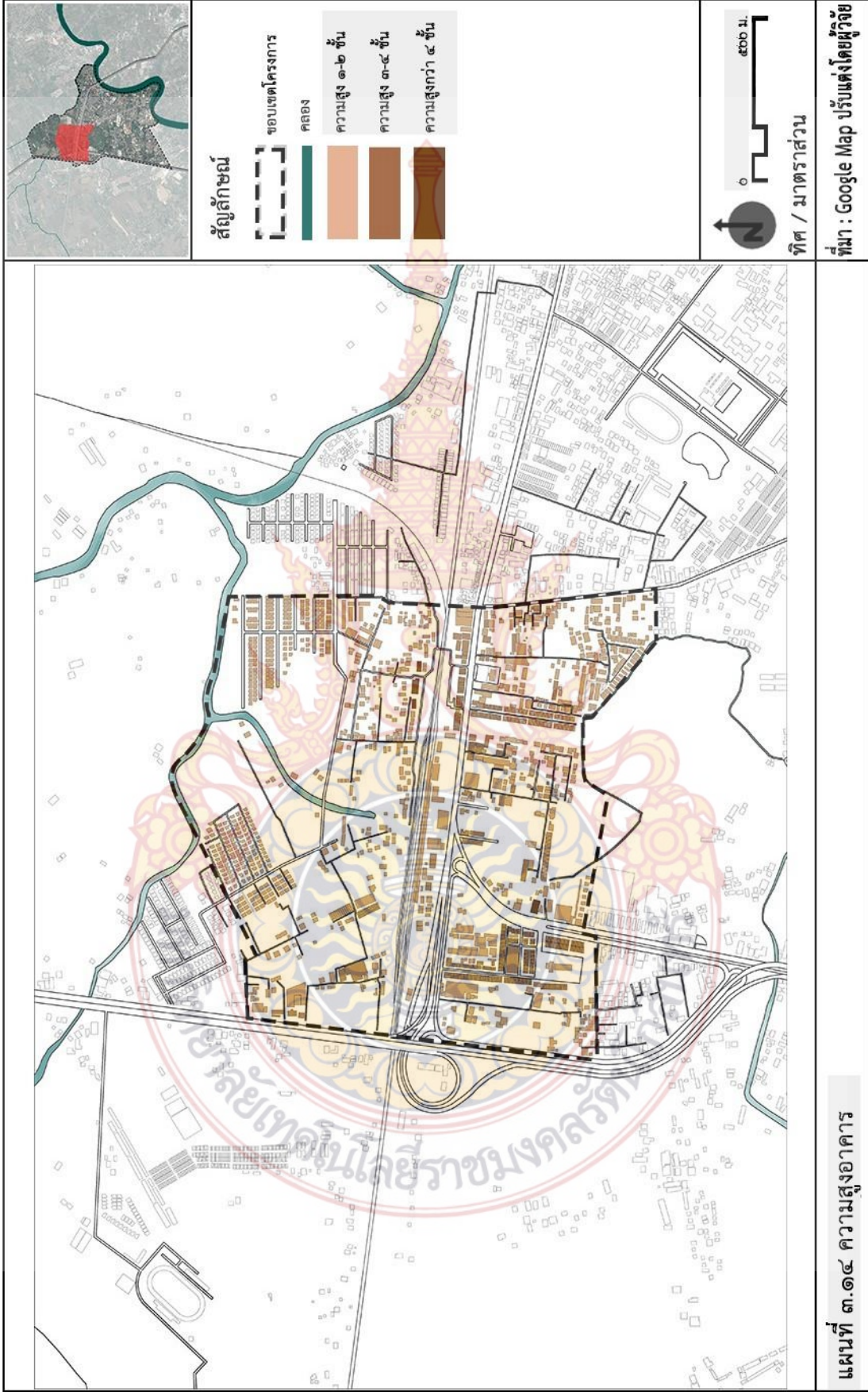
ภาพที่ ๓.๓๐ อาคารที่มีความสูง ๓ - ๔ ชั้น

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๓๑ อาคารที่มีความสูงกว่า ๔ ชั้น

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๑๔ ความสูงอาคาร



๓.๔.๓.๙. มรดกวัฒนธรรม ภายในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ทางวัฒนธรรมเพียง ๑ แห่ง คือ คริสตจักรฉะเชิงเทรา แบ็บติสต์ อยู่บริเวณถนนศรีโสธรตัดใหม่เป็นสถานที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของคนในพื้นที่ที่นับถือศาสนาคริสต์



ภาพที่ ๓.๓๒ คริสตจักรฉะเชิงเทรา แบ็บติสต์

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

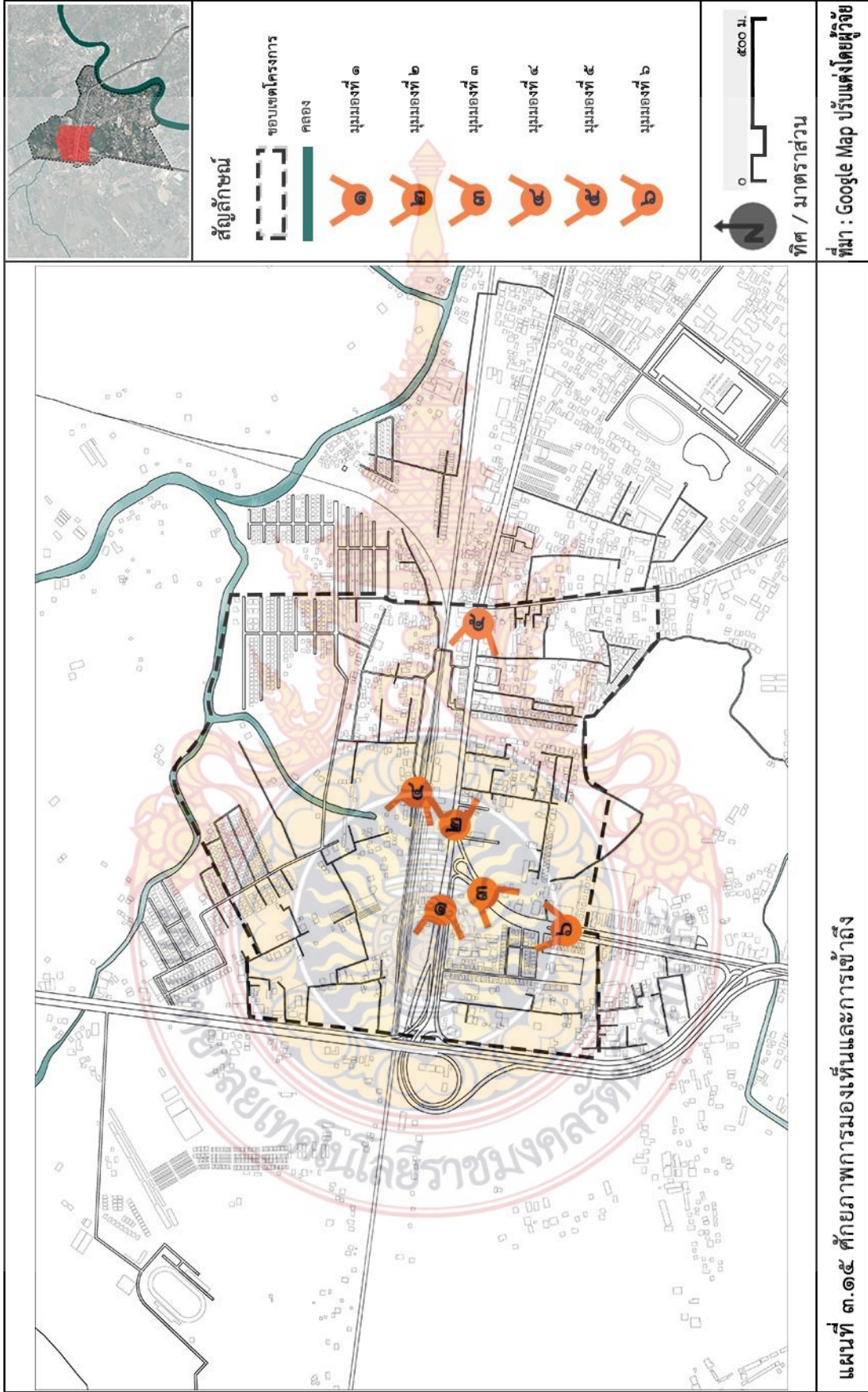
๓.๒.๓.๑๐. ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

- ๑). มุมมองที่ ๑ บริเวณถนนมหาจักรพรรดิมุ่งหน้าเข้าสู่ทางยกระดับกับสุวินทวงศ์ สามารถมองเห็นโรงพยาบาลเกษมราษฎร์ ฉะเชิงเทรา
- ๒). มุมมองที่ ๒ บริเวณจุดตัดระหว่างถนนมหาจักรพรรดิกับถนนฉะเชิงเทรา บางปะกงฝั่งขาออกการสามารถมองเห็นอาคารพาณิชย์บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟ
- ๓). มุมมองที่ ๓ บริเวณถนนฉะเชิงเทราบางปะกงฝั่งขาออกสามารถมองเห็นอาคารพาณิชย์บริเวณสถานีขนส่งทั้งสองฝั่งทาง
- ๔). มุมมองที่ ๔ บริเวณสะพานลอยข้ามรางรถไฟฝั่งขาเข้าจากกรุงเทพมหานคร สามารถมองเห็นทางยกระดับสุวินทวงศ์และอาคารพักอาศัยของพนักงานรถไฟ
- ๕). มุมมองที่ ๕ บริเวณทางแยกระหว่างถนนมหาจักรพรรดิกับถนนสุวินทวงศ์ ตัดใหม่สามารถมองเห็นอาคารพาณิชย์ได้ทั้งสองฝั่งริมถนน
- ๖). มุมมองที่ ๖ บริเวณถนนฉะเชิงเทรา-บางปะกงฝั่งขาเข้าสามารถมองเห็นอาคารพาณิชย์ได้ทั้งสองฝั่งถนนบริเวณหน้าสถานีขนส่งฉะเชิงเทรา



ภาพที่ ๓.๓๓ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

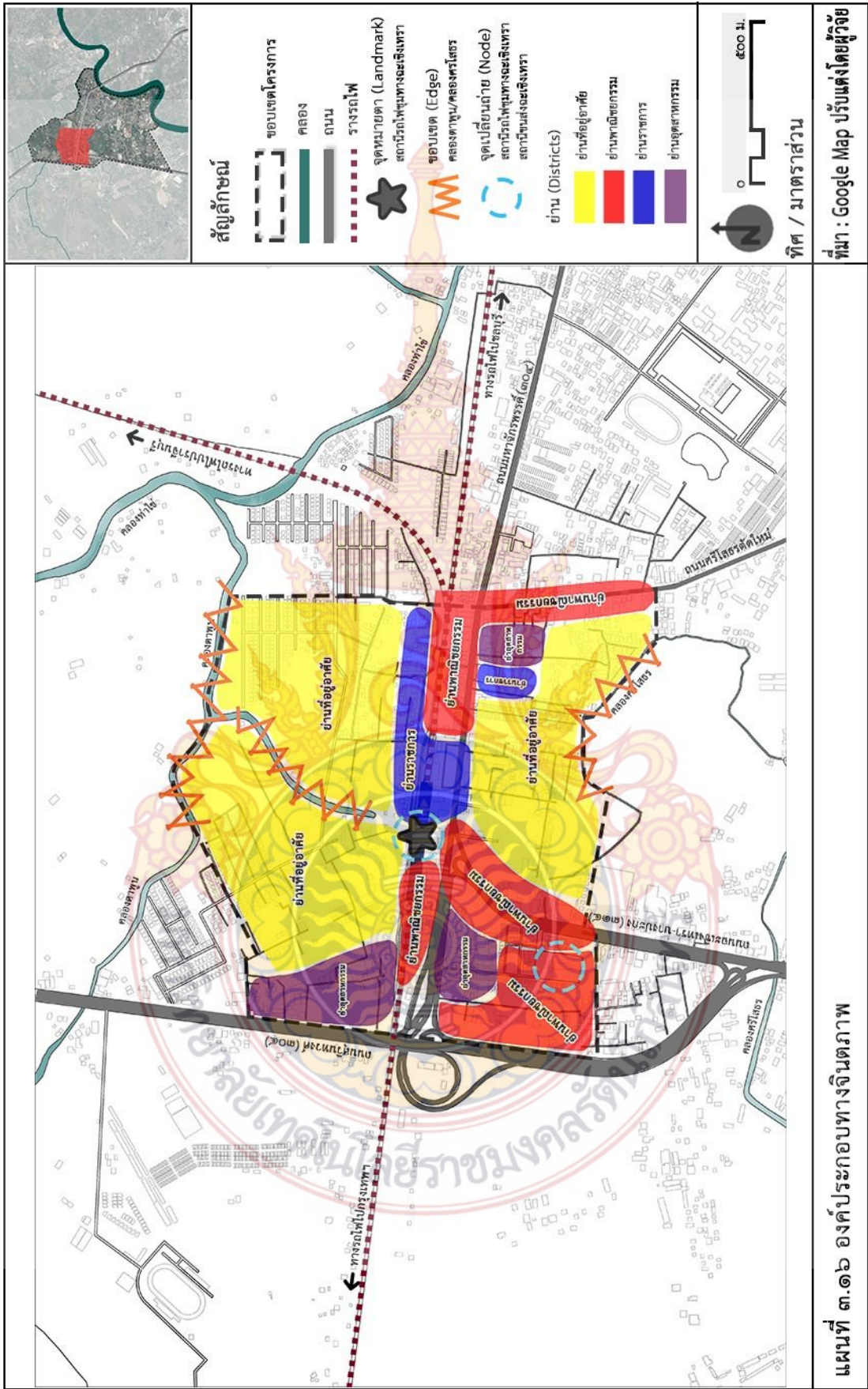
ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐



### ๓.๔.๓.๑๑ องค์ประกอบทางจินตภาพ

จินตภาพเมืองหรือภูมิทัศน์เมืองเป็นลักษณะการรวมองค์ประกอบในการรับรู้ของเมืองจากผู้พบเห็นซึ่งประกอบไปด้วยองค์ประกอบ ๕ ประการ ได้แก่ ทางสัญจร (Path) คือ เส้นทางสัญจรภายในพื้นที่ประกอบด้วย ถนนสุรินทวงศ์ ถนนมหาจักรพรรดิและถนนศรีโสธรตัดใหม่ จุดหมายตา (Landmark) คือ สถานที่ที่เป็นจุดสังเกตแสดงถึงเอกลักษณ์ของพื้นที่ประกอบด้วย ประกอบด้วย สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ขอบเขต (Edge) คือ องค์ประกอบที่กำหนดขอบเขตบริเวณหรือแนวกันตามธรรมชาติประกอบด้วย คลองตาพูน คลองศรีโสธร จุดเปลี่ยนถ่าย (Node) คือ บริเวณที่มีการกิจกรรมเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ประกอบด้วย สถานีชุมทางรถไฟฉะเชิงเทรากับสถานีขนส่งฉะเชิงเทรา ย่าน (Districts) คือ โครงสร้างสภาพความเป็นอยู่ของสังคมในพื้นที่ประกอบด้วย ย่านที่อยู่อาศัย ย่านราชการ ย่านพาณิชยกรรมและย่านอุตสาหกรรม





แผนที่ ๓.๑๖ องค์ประกอบทางจินตภาพ

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

### ๓.๔.๓.๑๒ ความเป็นสถานที่

ความเป็นสถานที่ของพื้นที่โครงการเกิดจากการเปลี่ยนแปลงด้านระบบคมนาคมที่เข้ามาอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางภายในพื้นที่โดยการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือการย้ายสถานีรถไฟจากสถานีแปดริ้วมาตั้งใหม่ในพื้นที่ปัจจุบันและการก่อสร้างสถานีขนส่งบริเวณใกล้เคียงทำให้พื้นที่เกิดการเติบโตขยายตัวบริเวณโดยรอบกลายเป็นแหล่งรวมกิจกรรมที่หลากหลายเพื่อรองรับการใช้งานของคนที่ย้ายเข้ามาในพื้นที่ได้แก่ กิจกรรมด้านการขนส่ง แหล่งที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม



ภาพที่ ๓.๓๔ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา (ซ้าย) และ สถานีขนส่งฉะเชิงเทรา (ขวา)

ที่มา : จากการสำรวจผู้ศึกษา ๒๕๖๐

### ๓.๔.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

#### ๓.๔.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ลักษณะชุมชนย่านสถานีรถไฟเป็นชุมชนที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองโดยพื้นที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่จะอยู่ในซอยหรือถนนสายย่อยซึ่งจะเชื่อมต่อกับถนนสายหลักและถนนสายย่อยมีอาคารพาณิชย์เกาะตามแนวถนนทำให้เกิดความหลากหลายด้านการเศรษฐกิจเป็นศูนย์รวมในการขนส่งหลักในพื้นที่มีทั้ง สถานีรถไฟ และ สถานีขนส่ง (ขสมก.) ที่รวมท่ารถในการเดินทางไปยังพื้นที่ต่างๆ และยังมีตลาดสดขนส่งที่ให้บริการ ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับพาณิชยกรรม ด้านการค้าขายสินค้าอุปโภค-บริโภคต่างๆ ทั้งค้าปลีกค้าส่งรวมไปถึงธุรกิจการบริการต่างๆ รองลงมาจะเป็นข้าราชการและรัฐวิสาหกิจรวมถึงพนักงานในองค์กรเอกชนและรับจ้างทั่วไป

#### ๓.๔.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญในพื้นที่มีหลายรูปแบบซึ่งพื้นที่โครงการมีผู้คนจำนวนมากจากภายในและภายนอกเข้ามาใช้พื้นที่ โดยพื้นที่ทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณโดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งทำให้เกิดกิจกรรมที่หมุนเวียนอีกทั้งบริเวณตลาดขนส่งเป็นรูปแบบการค้าปลีกและค้าส่งตลอดทั้งวันคิดเป็นร้อยละ ๓๓.๘๓ รองลงมาคืองานบริการร้อยละ ๒๘.๒๓ นอกจากนี้เป็นกิจกรรมอุตสาหกรรมเกี่ยวกับการผลิตอาหารร้อยละ ๒๐.๑๐ ของพื้นที่

### สรุปบทที่ ๓

รูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่โครงการ เช่น กิจกรรมที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม การสัญจร รวมถึงด้านอื่นๆ ต่างก็ต้องการพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมที่สอดคล้องกับพฤติกรรมของกลุ่มคนนั้นๆ ซึ่งในการใช้งานที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้น ควรมีความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและความต้องการของพฤติกรรมที่เกิดขึ้นจากความต้องการของผู้ใช้งานรวมถึงการใช้แนวคิด ทฤษฎีหรือข้อกำหนดต่างๆ ทางด้านสถาปัตยกรรมผังเมือง และการออกแบบชุมชนเมือง มาเป็นตัวช่วยในการศึกษาและพิจารณาทางเลือกในการพัฒนาพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด และสอดคล้องกับการใช้งานของผู้ใช้บริการ

ปัญหา ขาดพื้นที่ว่างสาธารณะรองรับกิจกรรมทางสังคม การพักผ่อนหย่อนใจ และการทำกิจกรรมร่วมกัน ทั้งในบริเวณที่พักอาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรม และในพื้นที่โครงการมีการจราจรติดขัด เนื่องจากไม่มีถนนสายรองรองรับในพื้นที่หรือพื้นที่เดินเชื่อมต่อกันภายในพื้นที่ซึ่งไม่สามารถเชื่อมต่อกันได้ และส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเป็นถนนปลายตันอีกทั้งในพื้นที่ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ยังไม่เต็มศักยภาพที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์เข้าถึงได้ยาก

ศักยภาพ พื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงเนื่องจากในอนาคตจะมีการตัดผ่านของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทำให้เกิดเป็นที่อยู่อาศัย แหล่งงานด้านการค้า ธุรกิจต่างๆ ได้มากมาย ซึ่งกลุ่มผู้ใช้งานมาจากทั้งภายนอกและภายใน สามารถพัฒนาทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมได้หลากหลาย



## บทที่ ๔

### การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

การวิเคราะห์ข้อมูลของพื้นที่โครงการ ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม สามารถนำมาสรุปและหาแนวทางการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม (SWOT Analysis) เพื่อเสนอแนะแนวทางและกำหนดวิสัยทัศน์ให้กับพื้นที่โครงการ พร้อมทั้งเสนอแนวคิดในการออกแบบวางผังในการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา ตำบลหน้าเมือง อำเภอหน้าเมือง จังหวัดฉะเชิงเทรา โดยพิจารณาจากข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมภายในพื้นที่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการพัฒนาและหาแนวทางที่เหมาะสมในการรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในอนาคตสามารถพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

#### ๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

##### ๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่

๔.๑.๑.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร พื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานครกับจังหวัดทางภาคตะวันออกได้ทั้งทางรางและทางบกทำให้มีการเดินทางที่สะดวกและในอนาคตจะมีการตัดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงยิ่งเป็นผลดีที่จะทำให้การเดินทางมีประสิทธิภาพรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น

๔.๑.๑.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร ปัจจุบันพื้นที่โครงการยังมีพื้นที่โล่งว่างอยู่เป็นจำนวนมากที่ไม่ได้ใช้งานทำให้สามารถพัฒนาได้โดยง่ายรวมถึงการใช้ประโยชน์ด้านอาคารในพื้นที่ที่มีสภาพค่อนข้างทรุดโทรมเนื่องจากมีการใช้งานเป็นระยะเวลาที่ยาวนานรวมถึงการใช้งานที่ยังไม่เต็มศักยภาพจึงเหมาะแก่การรื้อสร้างใหม่เพื่อรองรับการใช้งานในอนาคต

๔.๑.๑.๓ ด้านสาธารณูปการ พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของจังหวัดทำให้ระบบสาธารณูปการมีความพร้อมในการให้บริการ

๔.๑.๑.๔ ด้านเศรษฐกิจและสังคม พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายในด้านการเดินทางจึงทำให้พื้นที่บริเวณโดยรอบมีการค้าขายและการบริการเป็นหลักเป็นแหล่งงานแก่คนในพื้นที่เกิดเป็นการหมุนเวียนเศรษฐกิจที่ดีทำให้ผู้ที่ใช้งานมีความสะดวกในการจับจ่ายใช้สอย

##### ๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่

๔.๑.๒.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร มีการสัญจรของรถบนท้องถนนที่คับคั่งเนื่องจากเป็นเส้นทางเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองทำให้เกิดปัญหาจราจรที่ติดขัดและบริเวณพื้นที่ตอนในของสถานีรถไฟมีการเชื่อมต่อของโครงข่ายการสัญจรที่ไม่ดีลักษณะเป็นถนนแคบปลายตันเกิดความไม่เชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่

๔.๑.๒.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร การใช้งานอาคารบางพื้นที่มีความไม่สอดคล้องกันกับที่ดินทำให้ใช้งานได้ไม่เต็มศักยภาพ

๔.๑.๒.๓ ด้านเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากพื้นที่มีการใช้งานเป็นระยะเวลานานโดยไม่มีการบำรุงรักษาจึงทำให้เกิดความขบเซาะลงในบางพื้นที่

## ๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

### ๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths)

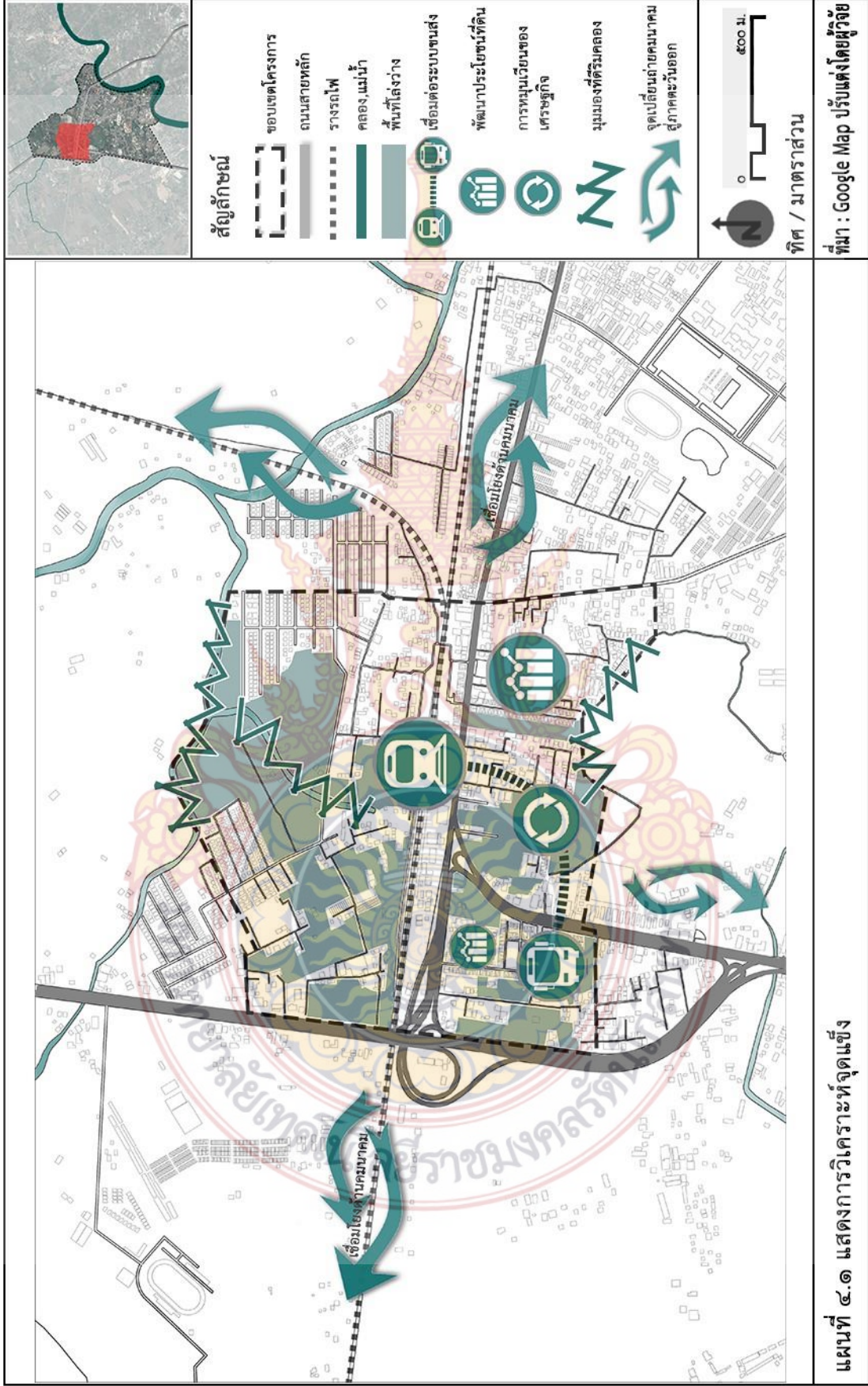
ตารางที่ ๔.๑ วิเคราะห์จุดแข็งของโครงการในด้านต่าง ๆ

<b>โครงข่ายการสัญจร</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลักเข้าถึงได้สะดวก</li> <li>- เป็นจุดศูนย์กลางที่มีระบบขนส่งมวลชนทางบกและทางรางที่เชื่อมต่อกัน</li> <li>- พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการคมนาคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่สำคัญ</li> </ul>
<b>การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีพื้นที่มีว่างไม่ใช้ประโยชน์ที่สามารถพัฒนาได้เป็นจำนวนมาก</li> <li>- พื้นที่ติดริมคลองทำให้มีมุมมองที่ดี</li> <li>- ทางภาครัฐได้มีการปรับผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้พื้นที่และเป็นการรองรับการขยายตัวของเมือง</li> </ul>
<b>สาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความพร้อมในการบริการที่หลากหลายทำให้พื้นที่มีความพร้อมในการรองรับการพัฒนา</li> </ul>
<b>เศรษฐกิจสังคม</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายในการเดินทางทำให้เงินหมุนเวียนในพื้นที่โครงการ</li> <li>- พื้นที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับศูนย์กลางเมืองเดิม</li> </ul>

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย







แผนที่ ๔.๑ แสดงการวิเคราะห์จุดแข็ง

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

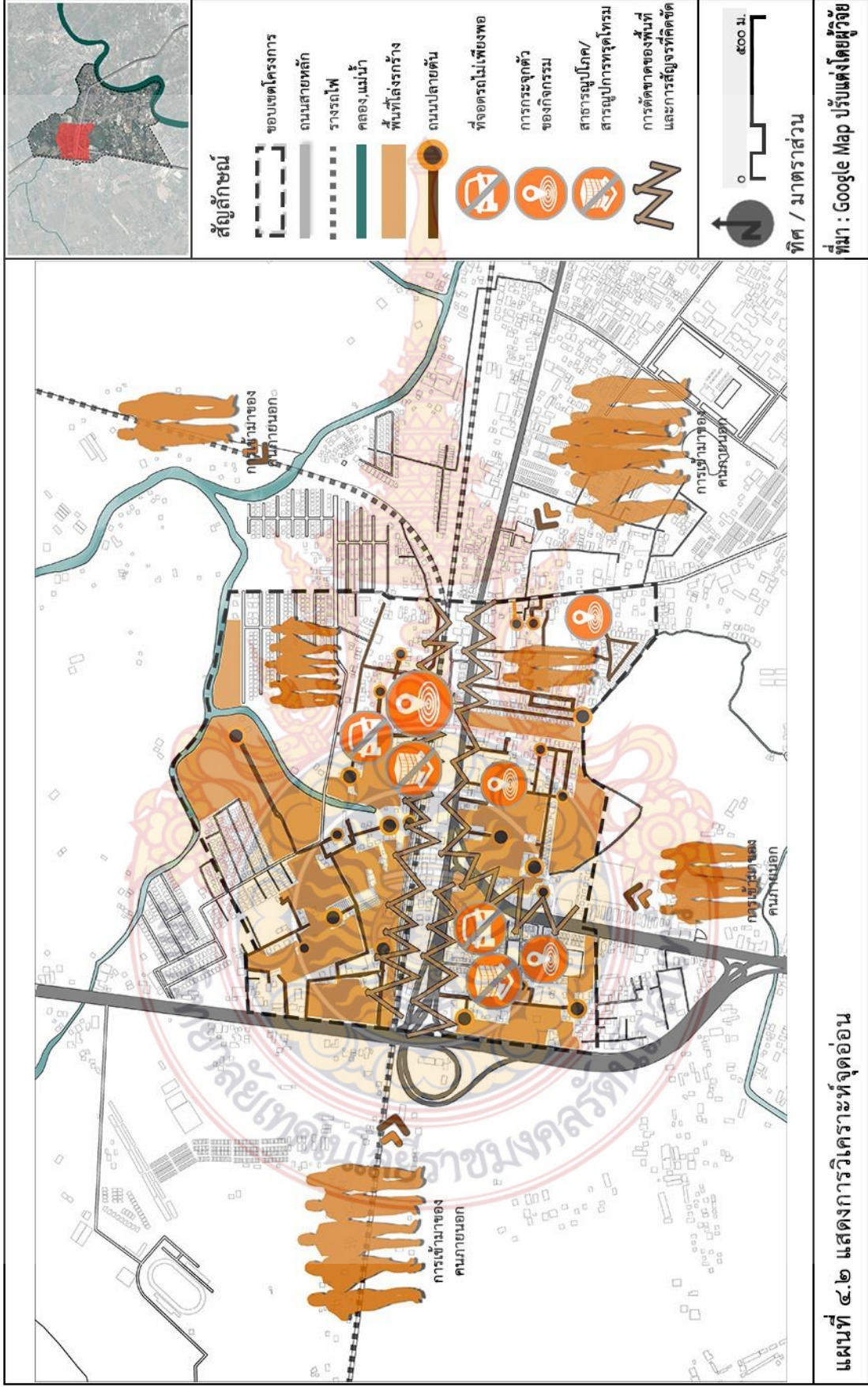
## ๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน (Weaknesses)

ตารางที่ ๔.๒ วิเคราะห์จุดอ่อนของโครงการในด้านต่าง ๆ

<b>โครงข่ายการสัญจร</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระบบโครงข่ายที่ไม่เหมาะสมและไม่เชื่อมต่อกันโดยเฉพาะพื้นที่ตอนในของสถานีรถไฟมีถนนสายย่อยที่เล็กคับแคบรวมถึงถนนปลายตัน</li> <li>- พื้นที่ที่มีพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอต่อการใช้งานของคนในพื้นที่และนอกพื้นที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด</li> <li>- ขาดระบบทางเดินเท้าที่เหมาะสมและต่อเนื่องมีสิ่งกีดขวางทาง</li> <li>- พื้นที่โครงการอยู่บริเวณจุดตัดของถนนสายหลักมีการจราจรที่หนาแน่นรวมทั้งมีรางรถไฟเป็นตัวแบ่งพื้นที่ทำให้การเชื่อมโยงพื้นที่ที่มีความลำบากและมีความอันตรายในด้านการใช้งาน</li> </ul>
<b>การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกทิ้งปล่อยว่างรกร้าง</li> <li>- การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เต็มศักยภาพทำให้ไม่เกิดประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม</li> <li>- พื้นที่โครงการบางส่วนยังขาดความพร้อมด้านโครงข่ายการสัญจรทำให้เป็นพื้นที่ตาบอดไม่สามารถเข้าถึงได้</li> </ul>
<b>สาธารณูปโภค/ สาธารณูปการ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การบริการยังเชื่อมโยงไม่ดีเท่าที่ควร</li> <li>- สาธารณูปการในพื้นที่มีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากขาดการบำรุงรักษา</li> </ul>
<b>เศรษฐกิจสังคม</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่กิจกรรมมีการกระจุกตัวในบางพื้นที่ทำให้กระจายรายได้ไม่ทั่วถึง</li> <li>- การเข้ามาของประชากรแฝงและแรงงานทำให้เกิดปัญหาการแย่งงานของคนในพื้นที่รวมถึงก่อให้เกิดปัญหาอาชญากรรม</li> </ul>

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





แผนที่ ๔.๒ แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อน

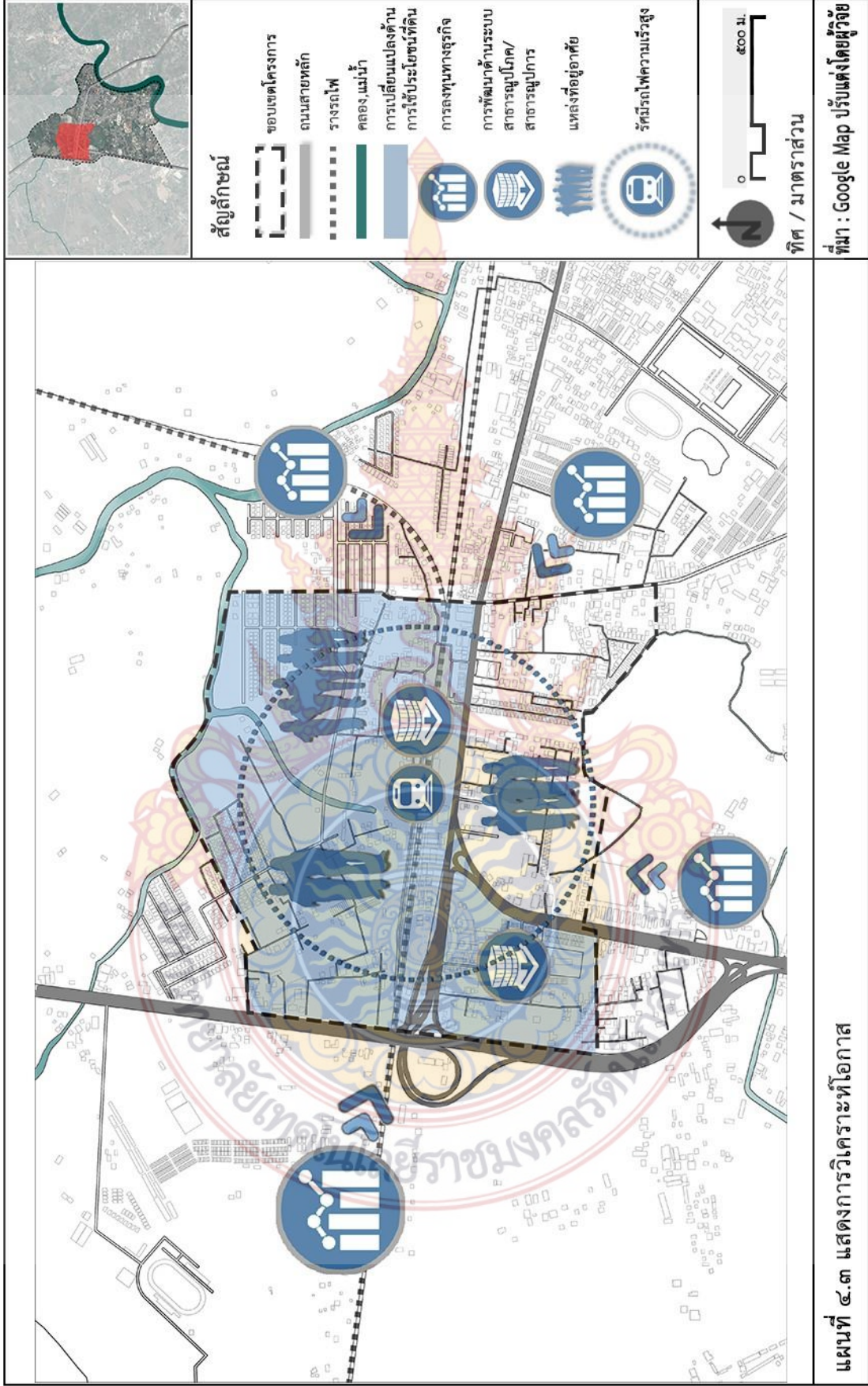
## ๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส (Opportunities)

ตารางที่ ๔.๓ วิเคราะห์โอกาสของโครงการในด้านต่าง ๆ

<b>โครงข่ายการสัญจร</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่จะเป็นตัวเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดด้านฝั่งตะวันออกได้สะดวก</li> <li>- พื้นที่ที่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายหรือประตูภาคตะวันออกที่มีประสิทธิภาพ</li> </ul>
<b>การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่จะมีการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการใช้งานรองรับโครงการในอนาคต</li> <li>- พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีระยะรัศมี ๕๐๐ ม. จะเกิดการก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่เพื่อความคุ้มค่าตามข้อกำหนดของกฎหมาย</li> </ul>
<b>สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเน้นให้พื้นที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยชั้นดีรองรับกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกทำให้สามารถพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการได้ดีขึ้น</li> </ul>
<b>เศรษฐกิจสังคม</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ตามแนวนอนหลักและตามแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสามารถสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่โครงการและยังสามารถดึงดูดนักธุรกิจเข้ามาลงทุนทำให้พื้นที่สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว</li> <li>- พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีระยะรัศมี ๕๐๐ ม. จะมีการลงทุนของเอกชนด้านอสังหาริมทรัพย์ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้นและเกิดเป็นแหล่งงานแห่งใหม่</li> </ul>

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





แผนที่ ๔.๓ แสดงการวิเคราะห์โอกาส

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

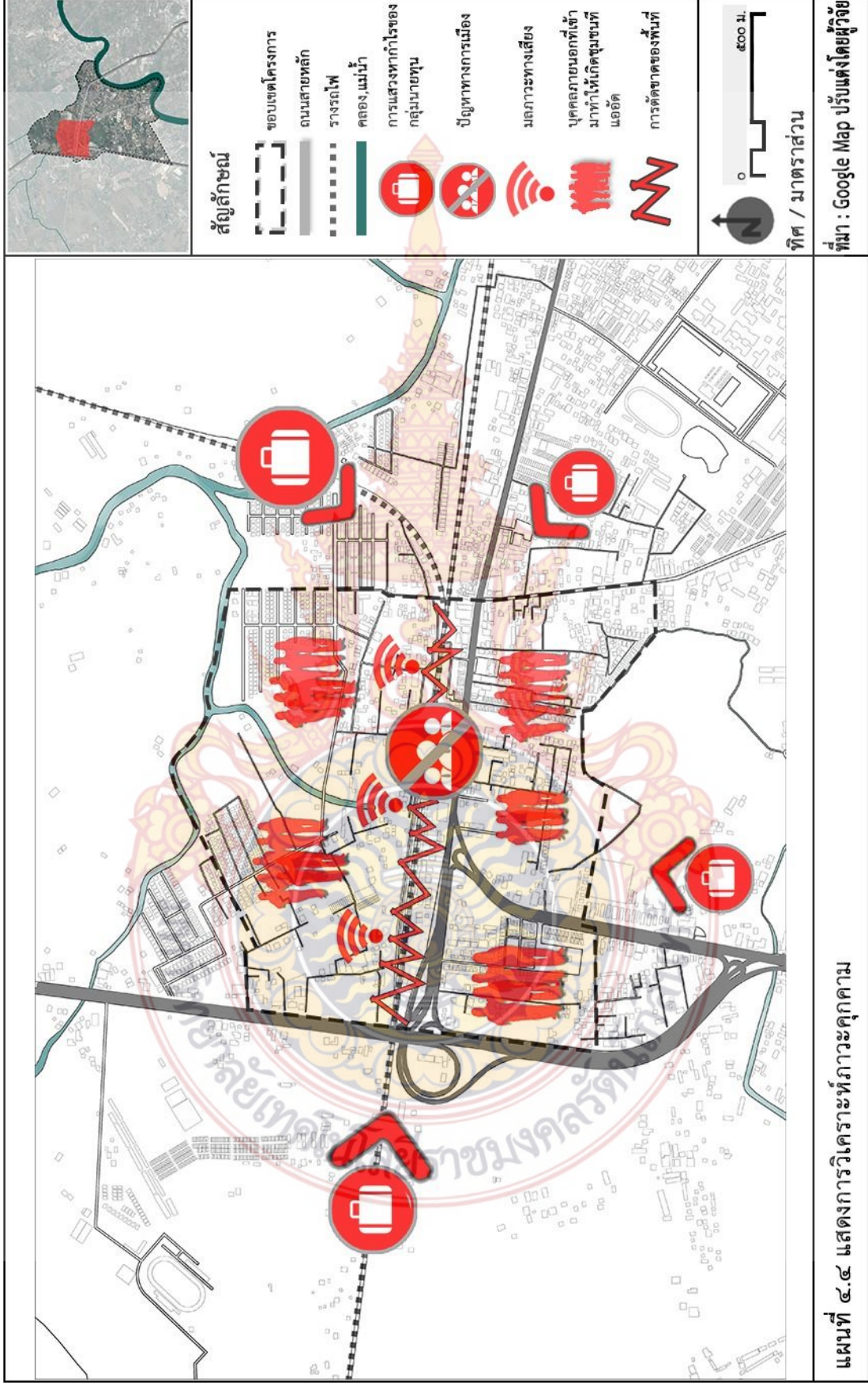
## ๔.๒.๓ ภาวะคุกคาม (Threats)

ตารางที่ ๔.๔ วิเคราะห์ภาวะคุกคามของโครงการในด้านต่าง

โครงการสายการสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะทำให้พื้นที่เกิดการแบ่งแยกหรือเกิดการเชื่อมต่อที่ไม่ดี</li> <li>- ปัญหาทางการเมืองอาจทำให้โครงการหยุดพัฒนา</li> </ul>
การใช้ประโยชน์ที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การบุกรุกและการอพยพของคนภายนอกพื้นที่เข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่ทำให้เกิดชุมชนที่แออัดในพื้นที่โครงการ</li> <li>- ปัญหาการบุกรุกพื้นที่บริเวณชุมชนเดิม</li> </ul>
สาธารณูปโภค/สาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มี</li> </ul>
เศรษฐกิจสังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง</li> <li>- การแสวงหากำไรจากกลุ่มนายทุนอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน</li> </ul>

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย





แผนที่ ๔.๔ แสดงการวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

### ๔.๓ สรุปผลการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

๔.๓.๑ จุดแข็ง พื้นที่เป็นเส้นทางในการเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่สำคัญโดยมีการเดินทางที่สะดวกเนื่องจากสามารถเดินทางได้ทั้งทางรางและทางบกสามารถเดินทางได้โดยระบบขนส่งมวลชน อีกทั้งยังมีพื้นที่ที่จะพัฒนาได้อีกจำนวนมาก

๔.๓.๒ จุดอ่อน ในพื้นที่โครงการตั้งอยู่บนเส้นทางที่มีการทับซ้อนหลายระดับทั้งถนนเส้นหลักและทางรางรถไฟที่เป็นแนวกันพื้นที่ให้แยกออกจากกันทำให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ไม่ดี

๔.๓.๓ โอกาส พื้นที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่ถูกกำหนดให้ใช้รองรับการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองเดิมและเป็นพื้นที่ตั้งของโครงการสถานีรถไฟความเร็วสูงทำให้พื้นที่มีศักยภาพในด้านการพัฒนาที่ดี

๔.๓.๔ ภาวะคุกคาม พื้นที่ได้มีการแบ่งแยกโดยโครงข่ายการสัญจรเดิมแล้วหากมีการตัดเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นจะทำให้พื้นที่มีการเชื่อมต่อด้านการใช้งานที่ไม่ดีตามไปด้วย

### ๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของพื้นที่ชุมชน

ทิศทางในการเติบโตจะเป็นลักษณะของการพัฒนาเพื่อรองรับการอยู่อาศัยเป็นหลักโดยรูปแบบของการอยู่อาศัยแนวราบทำให้เมืองไม่หนาแน่นจนเกินไปและเชื่อมโยงกิจกรรมในพื้นที่ด้วยระบบการขนส่งสาธารณะจะเป็นพื้นที่ที่สร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่มีความสัมพันธ์กับศูนย์กลางเมืองเดิม

### ๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสีย และการแก้ไขปัญหาของพื้นที่

๔.๕.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร ส่งเสริมให้พื้นที่ที่มีการเชื่อมโยงจากถนนสายหลักสามารถเข้าพื้นที่ส่วนต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการสัญจรทางเท้า ทางจักรยานในพื้นที่ เพิ่มมากขึ้นจากเดิมที่ไม่มี

๔.๕.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน กำหนดพื้นที่พาณิชย์กรรมควบคู่กับแหล่งที่พักอาศัยเพื่อรองรับการใช้งานที่มากขึ้นสามารถเพิ่มศักยภาพในการลงทุนของเอกชนเพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดแหล่งงานใหม่ และสร้างพื้นที่สาธารณะให้มีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมตามแนวเส้นทางต่างๆ ในพื้นที่ พร้อมทั้งกำหนดพื้นที่อยู่อาศัยให้มีความชัดเจนจากเดิมที่มีการกระจายอยู่เต็มพื้นที่

๔.๕.๓ ด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ พัฒนาให้มีการเข้าถึงและเชื่อมโยงกับพื้นที่ตอนในของสถานีรถไฟให้ดียิ่งขึ้นเพื่อเป็นการลดการเดินทางของคนในพื้นที่โดยทำให้เกิดความสมดุลทั้งสองฝั่ง

๔.๕.๔ ด้านเศรษฐกิจและสังคม พื้นที่จะมีการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้นจากประชากรที่เข้ามาในพื้นที่รวมทั้งการลงทุนของภาคเอกชนเกิดเป็นแหล่งเศรษฐกิจและแหล่งงานแห่งใหม่รองรับการจ้างงานของคนทั้งในและนอกพื้นที่เกิดเป็นการหมุนเวียนของเงินที่ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น

### สรุปบทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลในด้านโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคารระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการไปจนถึงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สามารถสรุปได้ว่าโครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรานั้นมีความเหมาะสมที่จะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยชั้นดีรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองเดิมและการขยายตัวของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงใต้หรือเป็นประตูสู่ภาคตะวันออกเฉียงใต้



## บทที่ ๕

### การกำหนดรายละเอียดโครงการและออกแบบวางผังโครงการ

#### ๕.๑ วิสัยทัศน์พื้นที่

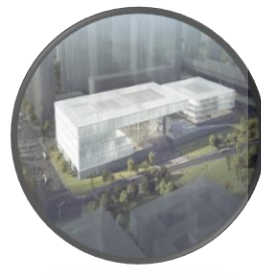
วิสัยทัศน์ (vision) ในการออกแบบทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา คือการพัฒนาพื้นที่ที่ประกอบด้วย ชุมชน พื้นที่การค้าและที่อยู่อาศัยรวมไปถึงงานบริการเพื่อสร้างกิจกรรมให้พื้นที่ที่มีความเชื่อมโยงต่อเนื่องกันโดยอาศัยการผสมผสานระหว่างโครงสร้างพื้นฐานและ กิจกรรมต่าง ๆ ของย่านเพื่อสร้างให้เกิดความเป็นสถานที่พร้อมกับการพัฒนาพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกันกับ บริบทเดิม โดยมีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราได้นิยามให้พื้นที่มีบทบาท เป็น ประตูสู่ภาคตะวันออก ศูนย์กลางที่อยู่อาศัยชั้นดี แหล่งงานฝีมือคุณภาพ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้



การเดินทาง / ท้องเที่ยว / ขนส่งสินค้า



แหล่งที่อยู่อาศัยควบคู่คุณภาพชีวิตที่ดี มีความทันสมัยและสอดคล้องที่อยู๋เดิม



พัฒนาความรู้ความสามารถแรงงาน ยกระดับให้มีคุณภาพ

ภาพที่ ๕.๑ วิสัยทัศน์

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

๕.๑.๑ เพื่อให้มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายทางรางที่สำคัญของภาค ตะวันออกส่งเสริมให้มีการเดินทางที่หลากหลายสามารถเดินทางเข้าถึงสถานีโดยสารได้อย่างรวดเร็วเพื่อ สนับสนุนการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะเป็นหลัก

๕.๑.๒ เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้รองรับบริการใช้งานในอนาคตที่ได้ถูกกำหนดมาให้เป็นที่อยู่อาศัยการ รองรับบริการขยายตัวของกรุงเทพฯ ผังตะวันออกและการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองที่มีความหนาแน่น รวมถึงรองรับการใช้งานด้านแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

๕.๑.๓ เพื่อให้พื้นที่มีกิจกรรมด้านแหล่งงานที่มีประสิทธิภาพมีความรู้ด้านการทำงานสามารถต่อ ยอดการทำงานได้

## ๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง

การออกแบบผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเป็นการออกแบบเพื่อตอบสนองการใช้งานในอนาคตเกิดจากโครงการทางภาครัฐที่เป็นการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโดยพื้นที่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของภาคตะวันออกทางรางได้มีการกำหนดให้พื้นที่ตัวสถานีเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายประชาชนที่ใช้งานไปสู่พื้นที่ต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยพื้นที่โดยรอบสถานีจะมีกิจกรรมคือ พื้นที่อยู่อาศัย ซึ่งเป็นการออกแบบให้รองรับการเข้ามาของประชากรใหม่ในพื้นที่โดยกำหนดให้เป็นพื้นที่อยู่อาศัยแนวราบเพื่อให้มีความสอดคล้องกับตัวชุมชนเดิมแล พื้นที่พาณิชยกรรมจะเป็นส่วนที่รองรับการใช้งานของคนในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้งาน พื้นที่คลังสินค้าเป็นพื้นที่เพิ่มขึ้นมาเพื่อสนับสนุนให้เป็นแหล่งงานแห่งใหม่เป็นการส่งเสริมด้านเศรษฐกิจของพื้นที่ให้ดีขึ้น โดยการเชื่อมต่อแต่ละพื้นที่กิจกรรมจะมีพื้นที่สีเขียวเป็นตัวสร้างสภาวะน่าอยู่และไม่เกิดความแออัดของเมืองจนมากเกิดไปรวมทั้งเป็นพื้นที่พักผ่อนและทำกิจกรรมของคนในพื้นที่ทำให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี



ภาพที่ ๕.๒ ไดอะแกรมแนวความคิดในการออกแบบ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

### ๕.๒.๑ แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่การใช้งาน

การแบ่งโซนการใช้งานในแต่ละพื้นที่นั้นต้องคำนึงถึงความเหมาะสมทั้งด้านการใช้งานความสูงอาคารและปัญหาที่แตกต่างกันไปทำให้แนวความคิดในการออกแบบของพื้นที่มีความแตกต่างออกกันไปด้วยโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

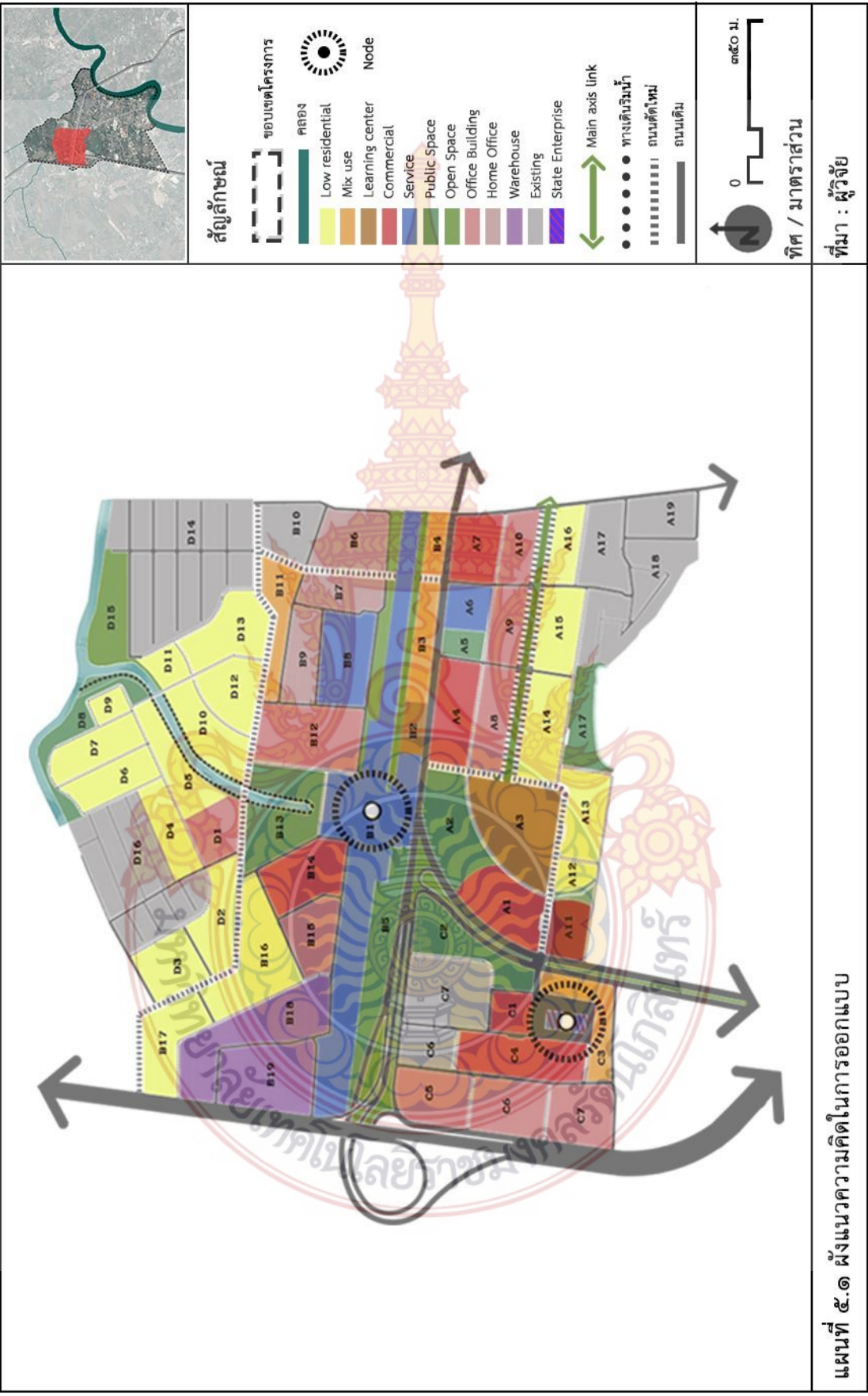
- พื้นที่อยู่อาศัย มีการออกแบบพื้นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้อยู่อาศัยใหม่และเก่าโดยพื้นที่โซนที่อยู่อาศัยจะอยู่บริเวณที่เงียบสงบไม่มีกิจกรรมที่หนาแน่นแต่สามารถเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรมอื่นได้สะดวกโดยมีพื้นที่สาธารณะสำหรับพักผ่อนส่วนใหญ่จะอยู่ติดบริเวณพื้นที่ริมน้ำ

- พาณิชยกรรม มีการออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมให้มีการใช้งานที่มีความคุ้มค่ามากขึ้นและพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ที่สามารถรองรับธุรกิจการค้าแบบใหม่ได้โดยส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณถนนสายหลัก ถนนสายรองและพื้นที่รอบสถานีขนส่ง

- สำนักงาน มีการออกแบบให้สามารถเข้าถึงได้ง่ายเพื่อสะดวกในการเดินทางและสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมอื่นได้ด้วยการเดินเนื่องจากพื้นที่จำเป็นต้องให้ความสะดวกเพราะใช้ในการติดต่อทำธุรกิจโดยพื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้าชุมทางฉะเชิงเทราและพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมใหม่

- พื้นที่สีเขียว จะเป็นลักษณะของการกระจายตัวเพื่อรองรับกิจกรรมการใช้งานของพื้นที่ที่แตกต่างกันออกไปโดยจะเป็นพื้นที่เพื่อรองรับคนให้พักผ่อนเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมโดยพื้นที่ส่วนมากจะอยู่บริเวณรอบตัวสถานีรถไฟฟ้าและพื้นที่ริมคลองเนื่องจากเป็นมุมมองที่ดี





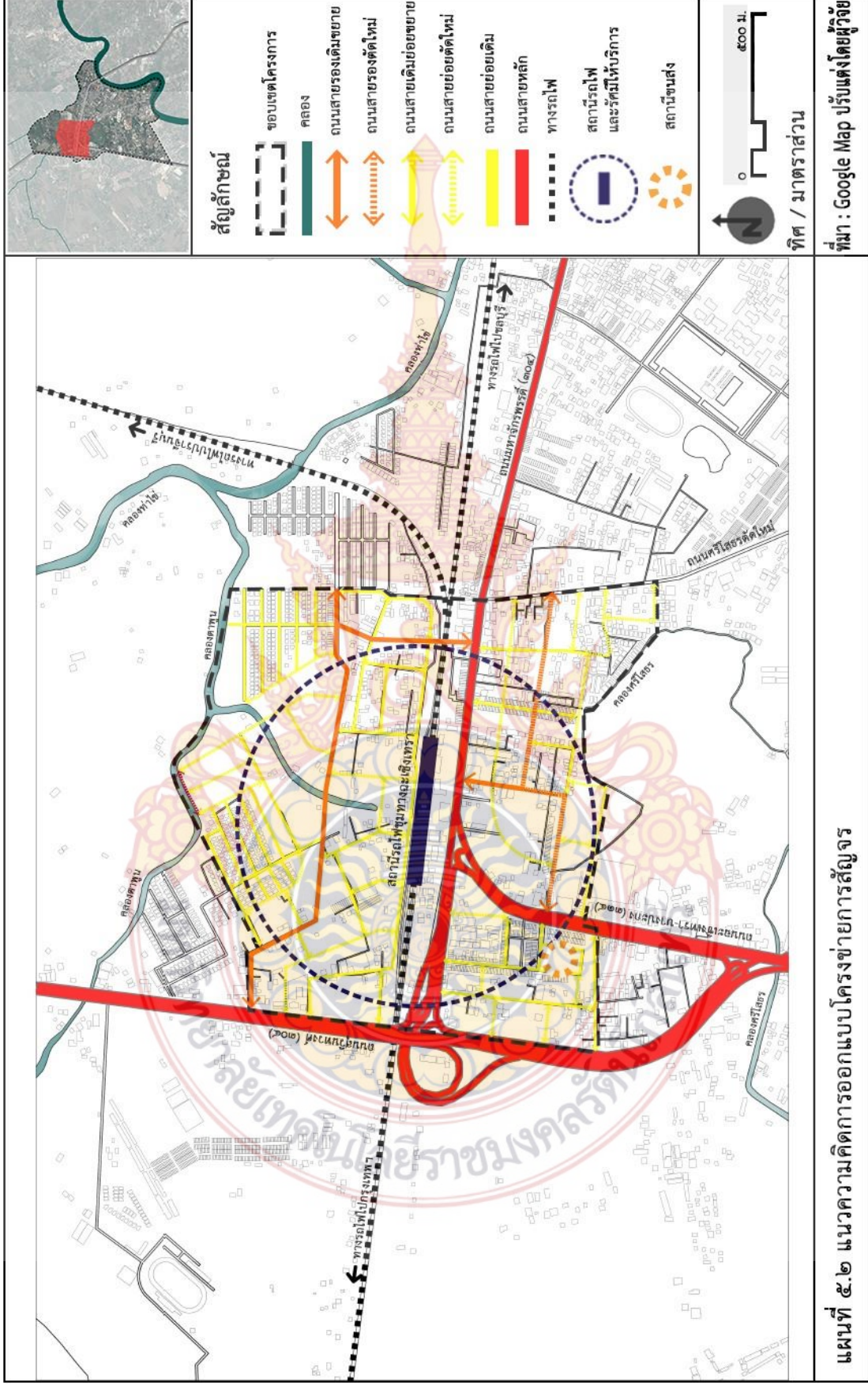
แผนที่ ๕.๑ ฟังแนวความคิดในการออกแบบ

### ๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ

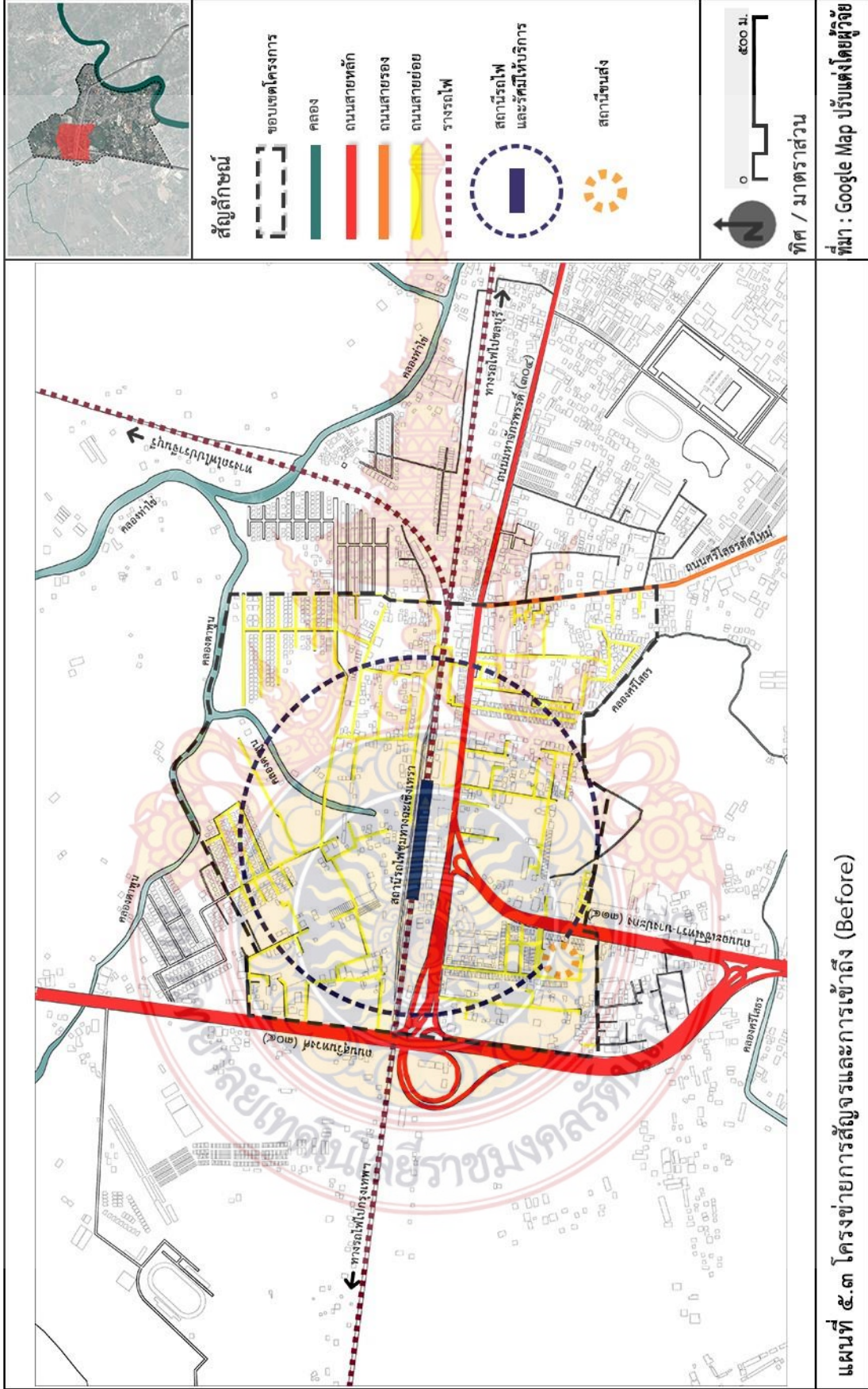
#### ๕.๓.๑ โครงการสายการสัญจร

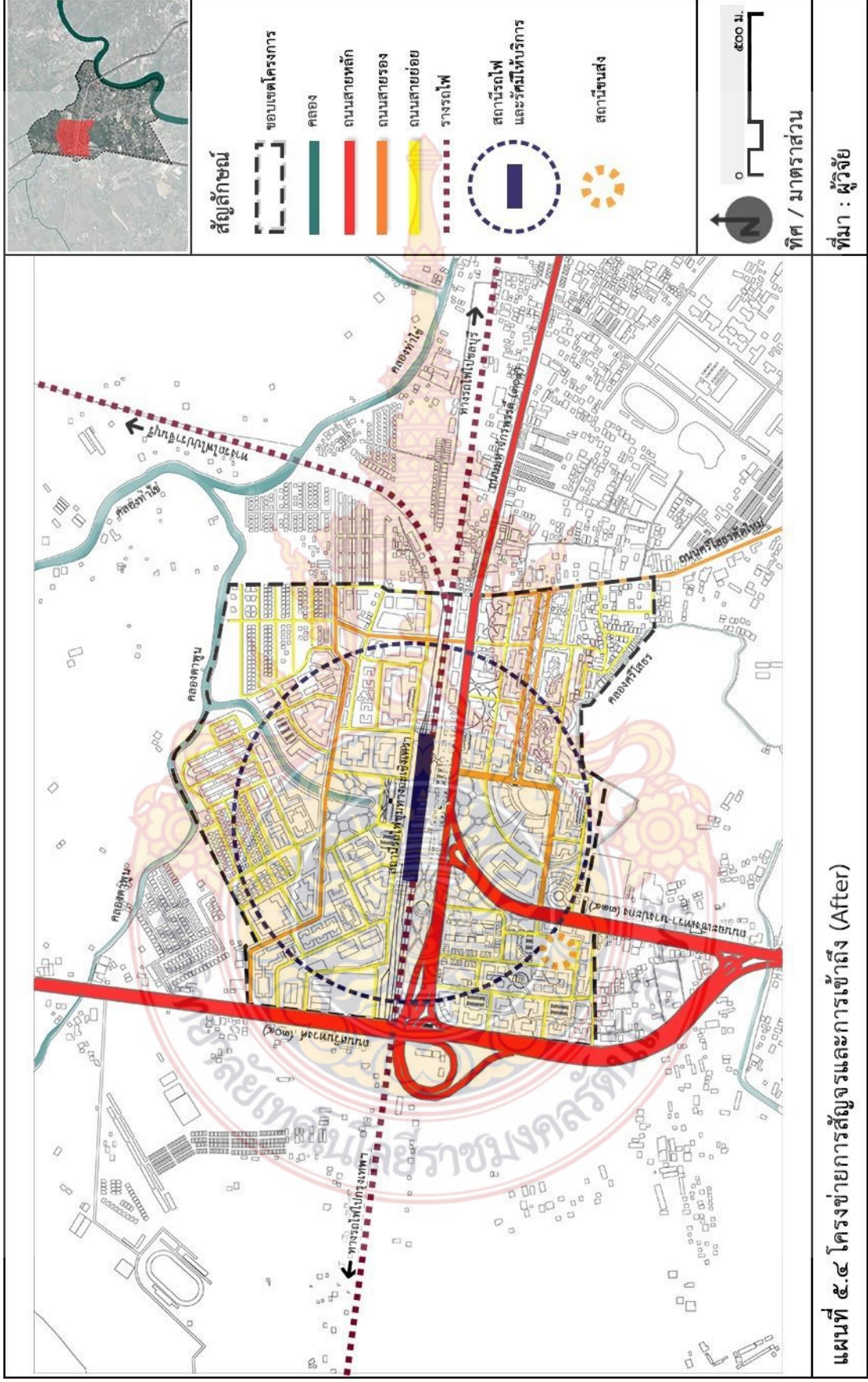
การออกแบบเส้นทางสัญจรส่วนใหญ่ถูกพัฒนามาจากเส้นทางเดิมในพื้นที่ที่มีอยู่แล้วแต่มีปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อโดยได้มีการพัฒนาให้พื้นที่ที่มีการตัดถนนสายรองเพิ่มเพื่อรองรับการใช้งานในอนาคตและพัฒนาจากถนนที่มีซอยเล็กและคับปายตันให้มีการเชื่อมต่อได้อย่างทั่วถึงและการสัญจรที่สนับสนุนในพื้นที่คือเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานที่จะมีความคู่ไปกับแนวเส้นถนนสายหลัก สายรอง และสายย่อยเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางของคนที่ใช้งานในพื้นที่รวมถึงสร้างแนวแกนเส้นสีเขียวรองรับกับการสัญจรทางเท้าบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดี





แผนที่ ๕.๒ แนวความคิดการออกแบบโครงการสัญจร





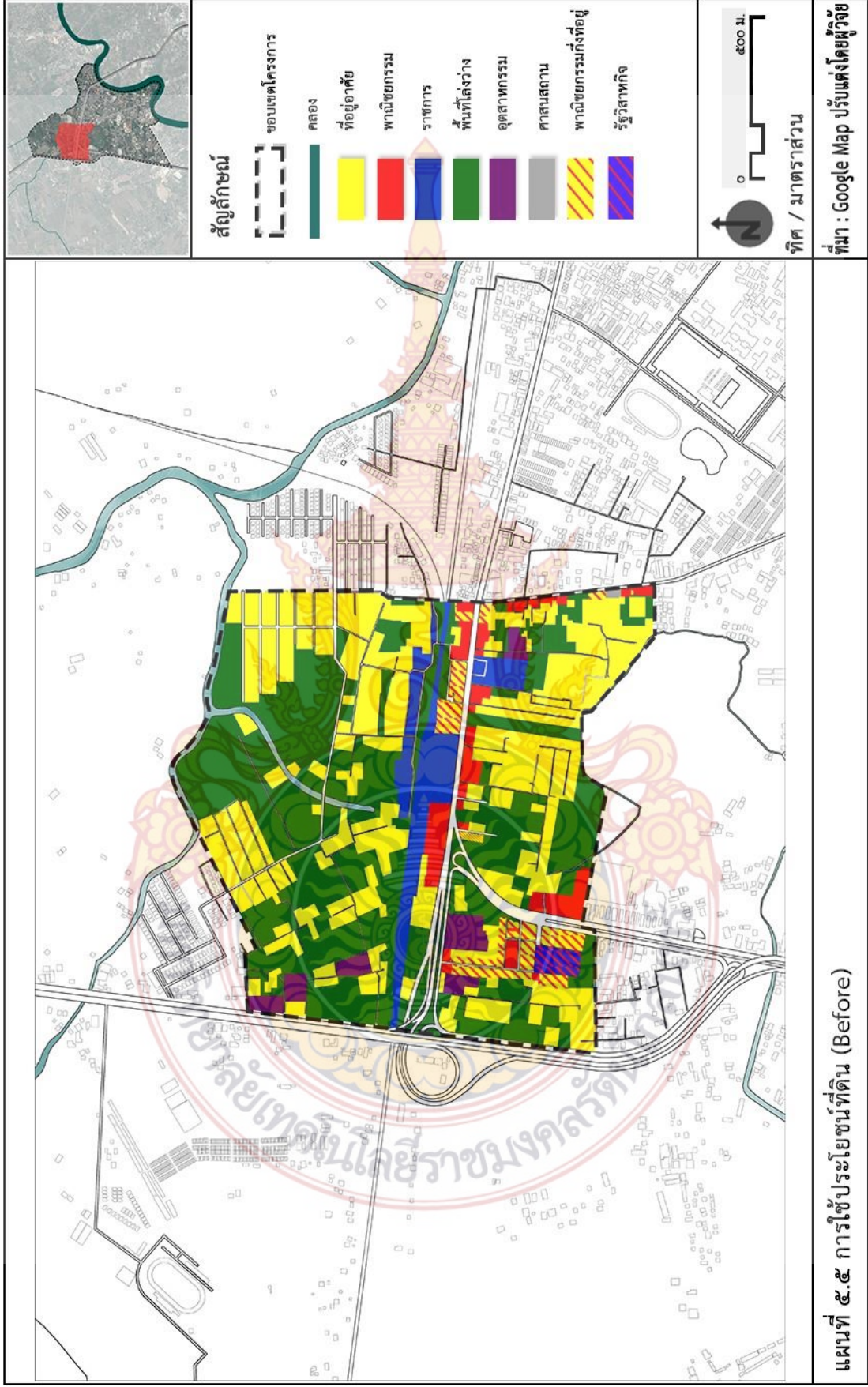
แผนที่ ๕.๔ โครงการขย้ายการสัญจรและการเข้าถึง (After)



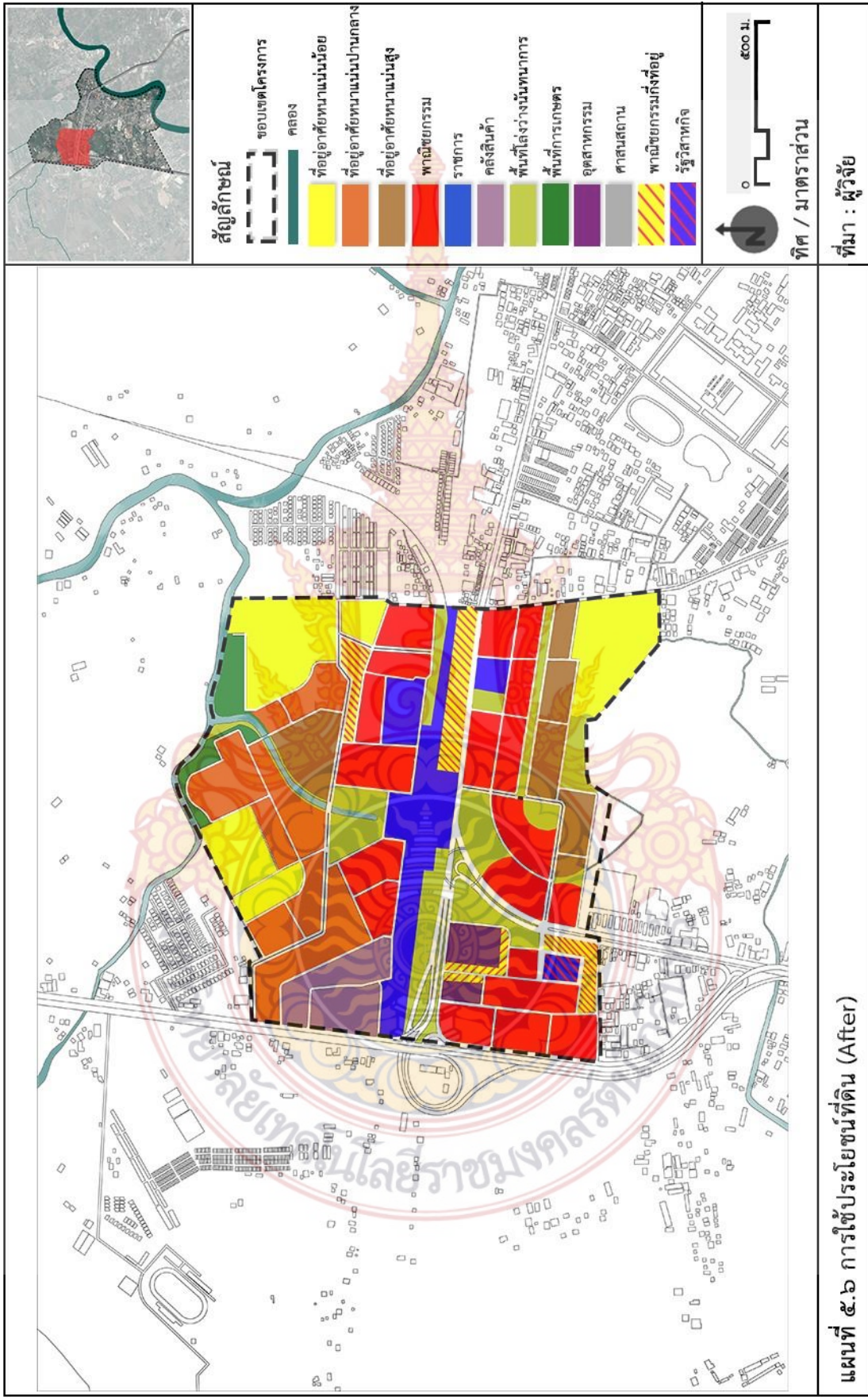
### ๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในอนาคตพื้นที่จะมีการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการใช้งานที่เพิ่มขึ้น โดยพื้นที่โครงการมีพื้นที่สีเขียวกว้างเป็นจำนวนมากทำให้การพัฒนาสามารถเป็นไปได้ง่ายโดยพื้นที่ด้านพาณิชยกรรมและแหล่งที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูงจะเพิ่มมากกว่าเดิมภายในรัศมี 500 ม. จากตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงเนื่องจากการพัฒนาเพื่อรองรับการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้น





แผนที่ ๕.๕ การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Before)



แผนที่ ๕.๖ การใช้ประโยชน์ที่ดิน (After)

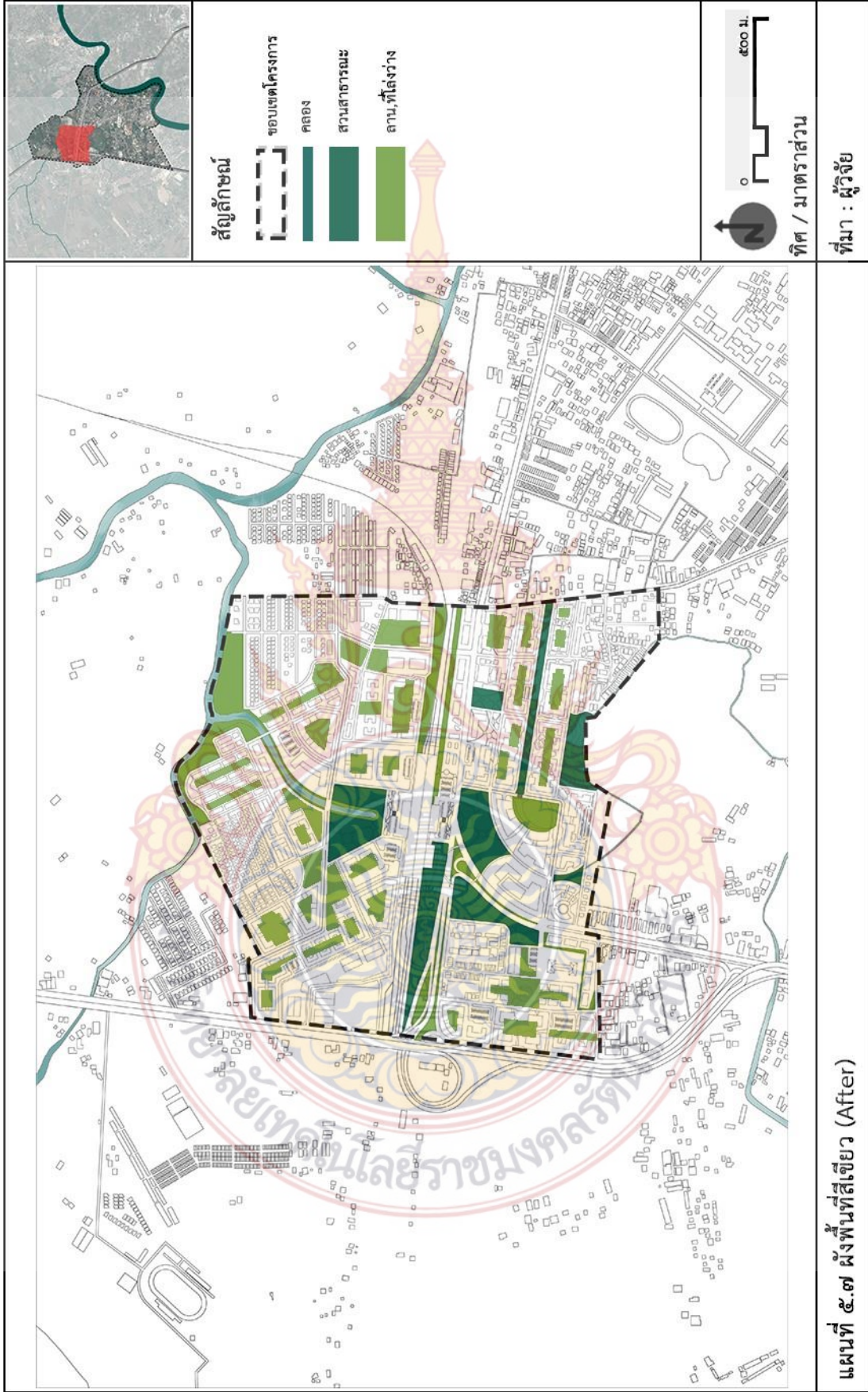
ทิศ / มาตราส่วน

ที่มา : ผู้วิจัย

### ๕.๓.๓ พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ

แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สาธารณะจะมีการกระจายตัวอยู่โดยรอบพื้นที่โครงการเพื่อรองรับกิจกรรมการใช้งานที่หลากหลายทั้งพื้นที่เชื่อมโยงกิจกรรมและพื้นที่สาธารณะเพื่อนันทนาการโดยพื้นที่แต่ละส่วนจะมีขนาดที่ต่างกันไปขึ้นอยู่กับกิจกรรมในพื้นที่นั้น ได้แก่ พื้นที่ว่างระหว่างอาคาร พื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณสวน และพื้นที่ว่างเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรม

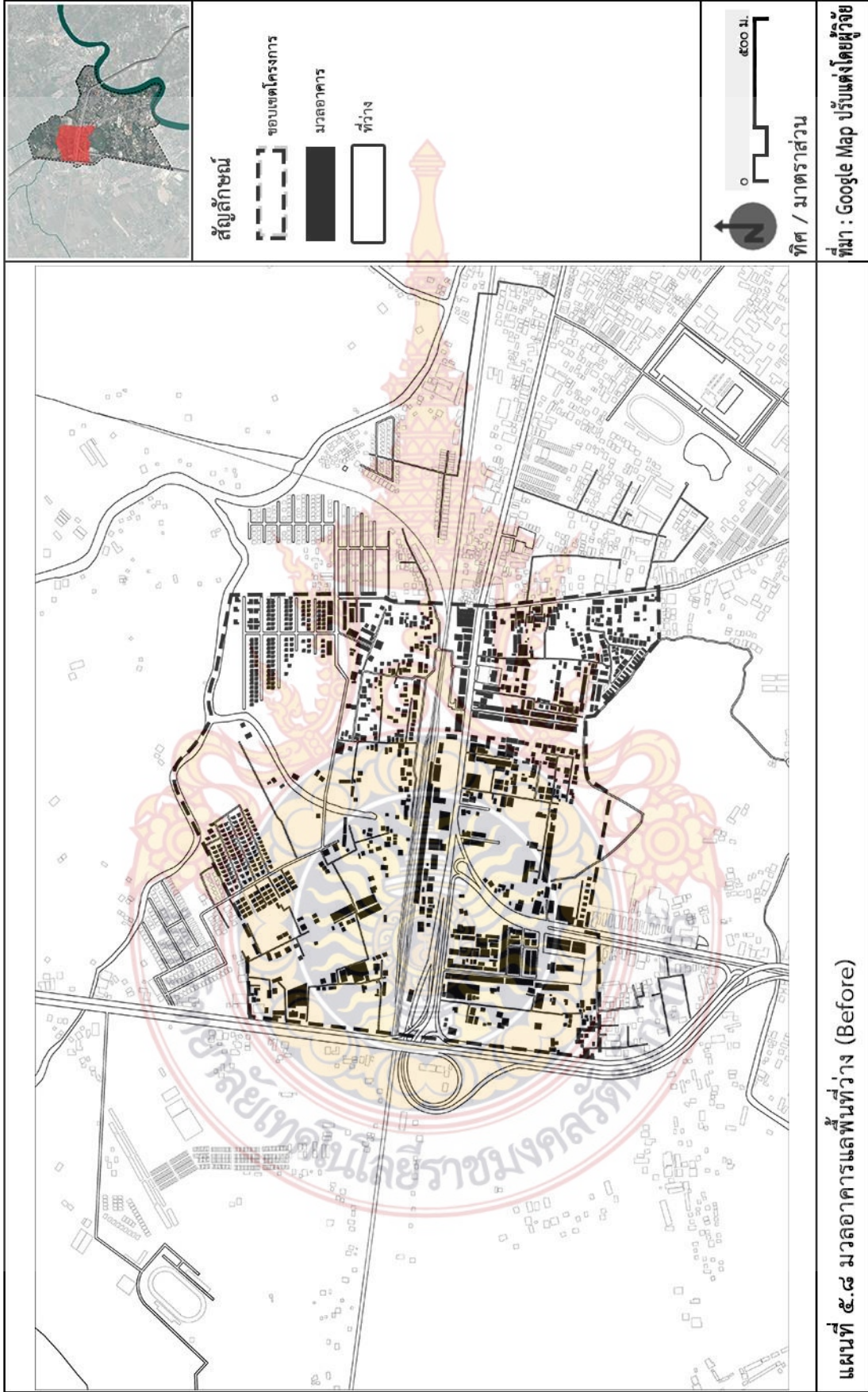




### ๕.๓.๔ มวลอาคาร

รูปแบบการปรับเปลี่ยนของมวลอาคาร จากเดิมที่เป็นแบบมวลอาคารขนาดเล็กกระจุกกระจาย อย่างไรก็ตามทิศทางและขนาดพื้นที่โล่งว่างสาธารณะพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่โล่งว่างรกร้างที่ไม่เกิดประโยชน์ อาจเป็นแหล่งที่ทำให้เกิดปัญหาทางอาชญากรรมได้หลังจากที่ได้มีการออกแบบรูปแบบอาคารมีความเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้นมีขนาดอาคารที่ใหญ่เนื่องจากการใช้พื้นที่ในแนวตั้งที่มากขึ้นแต่ยังคงคำนึงถึงพื้นที่โล่งว่างเพื่อไม่ให้เมืองเกิดความแออัดและพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคารให้ดียิ่งขึ้นจากเดิมโดยส่วนให้พัฒนาจากพื้นที่ที่ไม่ได้มีการใช้งาน







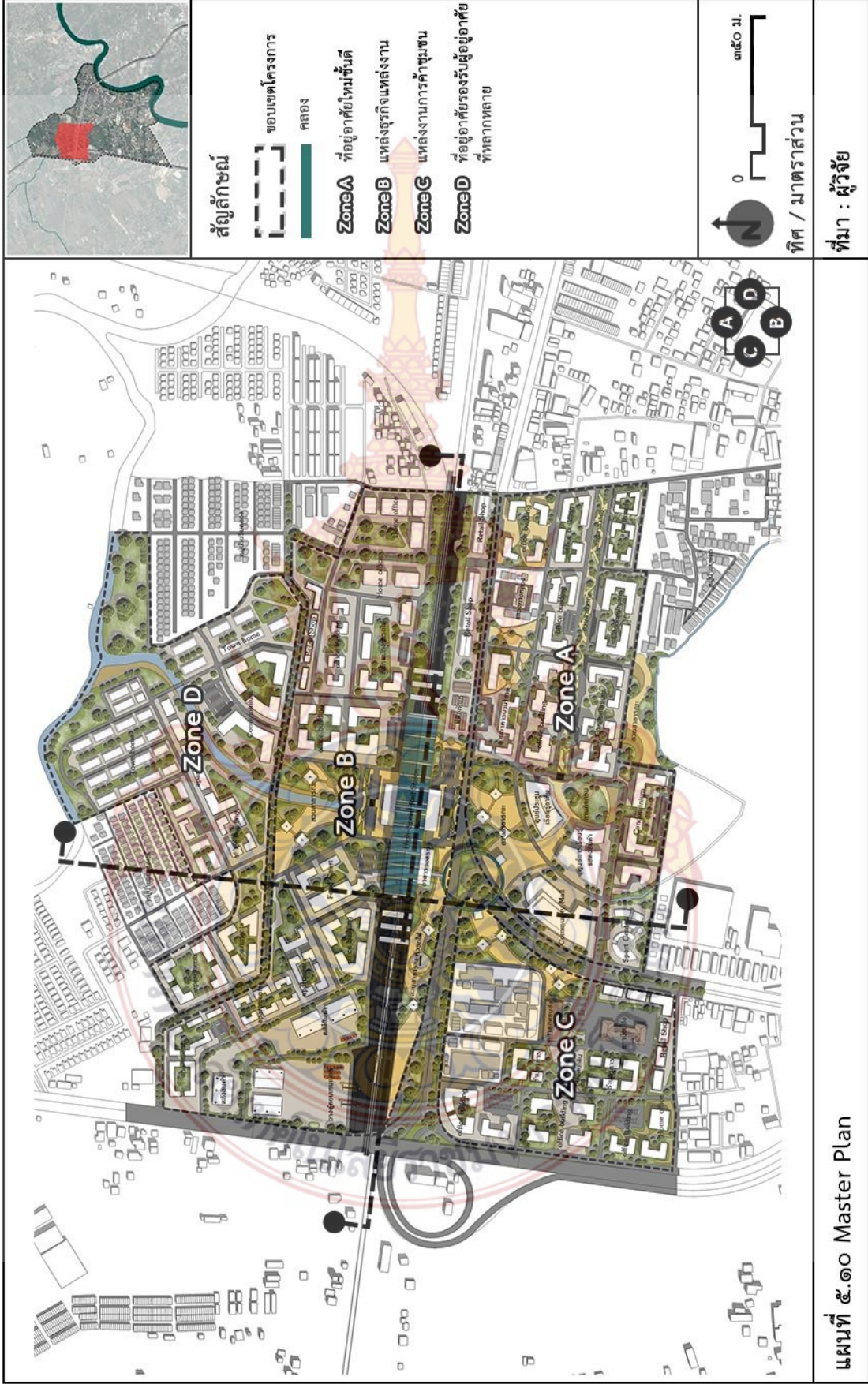


### ๕.๓.๕ ผังแม่บท

ผังแม่บทโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราได้มีการวางแผนระยะในการดำเนินการแล้วเสร็จเป็นระยะเวลา ๓๐ ปี และได้ออกแบบแบ่งเป็น ๔ ส่วนด้านการใช้งานได้แก่

- Zone A : ที่อยู่อาศัยใหม่ชั้นดี
- Zone B : แหล่งธุรกิจแหล่งงาน
- Zone C : แหล่งงานการค้าชุมชน
- Zone D : ที่อยู่อาศัยรองรับผู้อยู่อาศัยที่หลากหลาย





แผนที่ ๕.๑๐ Master Plan

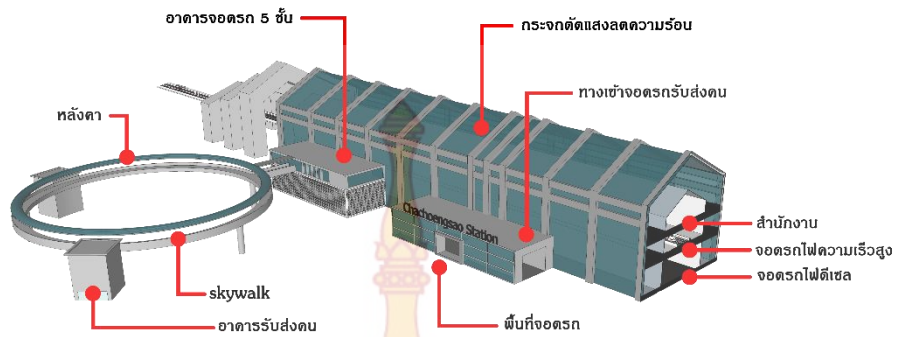
### ๕.๓.๖ รูปด้าน-รูปตัดโครงการ

จากมุมมองรูปด้านและรูปตัดแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าอาคารที่เป็นจุดหมายตาในพื้นที่คืออาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นการทำให้ผู้ใช้งานในพื้นที่สามารถจดจำสถานที่ได้อย่างชัดเจนง่ายต่อการเดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ โดยไม่หลงอาคารที่มีความสูงรองลงมาคืออาคารที่อยู่อาศัยคอนโดมิเนียมเป็นรูปแบบที่อยู่อาศัยแนวราบเพื่อความกลมกลืนลดความแตกต่างกับที่อยู่อาศัยเดิม

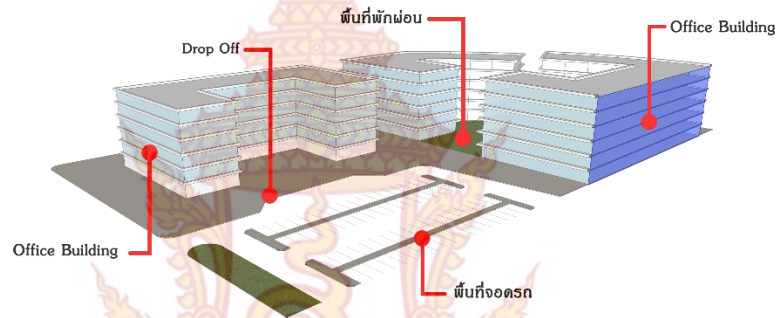


ภาพที่ ๕.๓ รูปด้าน-รูปตัดโครงการ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

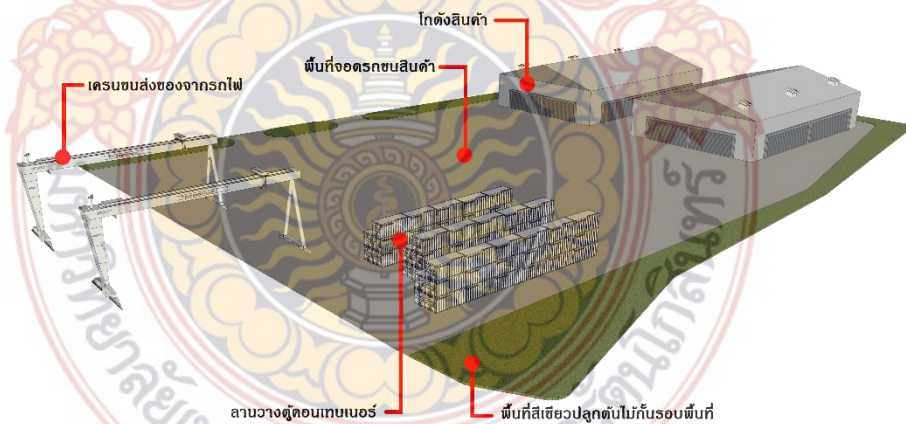
๕.๓.๗ แนวทางการออกแบบ



อาคารสถานีรถไฟมีแนวความคิดจากรูปแบบหลังคาทรงจั่วโดยและออกแบบให้คล้ายชุมประตูทางเข้าเมือง



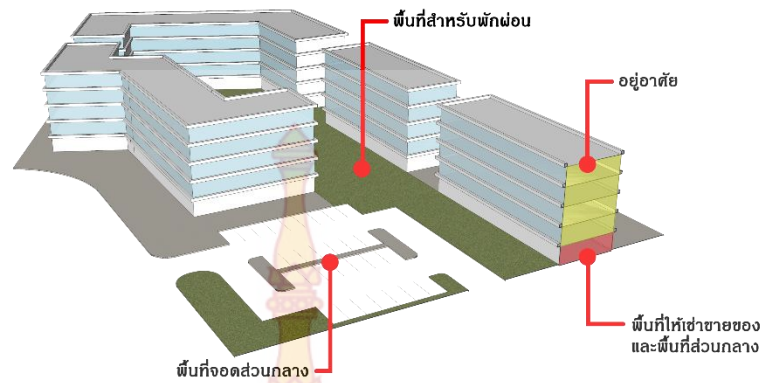
สำนักงานออกแบบให้มีการใช้งานที่สะดวกมีพื้นที่จอดรถส่วนกลางและพื้นที่สีเขียวระหว่างอาคารที่ใช้พักผ่อน



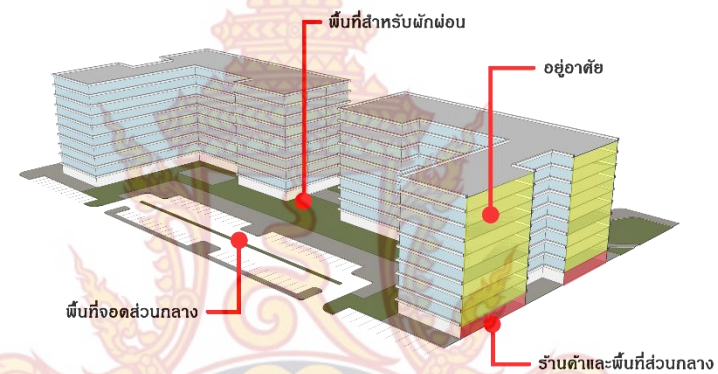
คลังสินค้าจะมีพื้นที่โล่งขนาดใหญ่เพื่อใช้รองรับสินค้าและจอดรถบรรทุกโดยมีพื้นที่สีเขียวเป็นแนวกันโดยรอบ

ภาพที่ ๕.๔ อาคารสถานีรถไฟความเร็วสูง อาคารสำนักงาน อาคารโกดังสินค้า

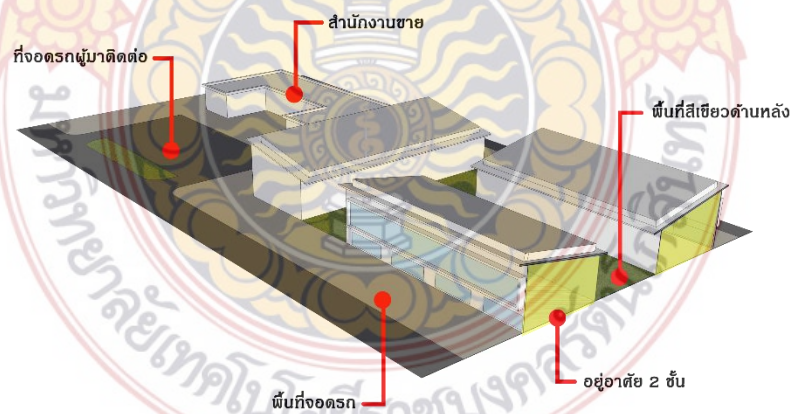
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



ที่อยู่อาศัยแบบอพาร์ทเมนท์ความสูงไม่เกิน ๕ ชั้นมีพื้นที่จอดรถในโครงการและมีพื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนระหว่างอาคาร



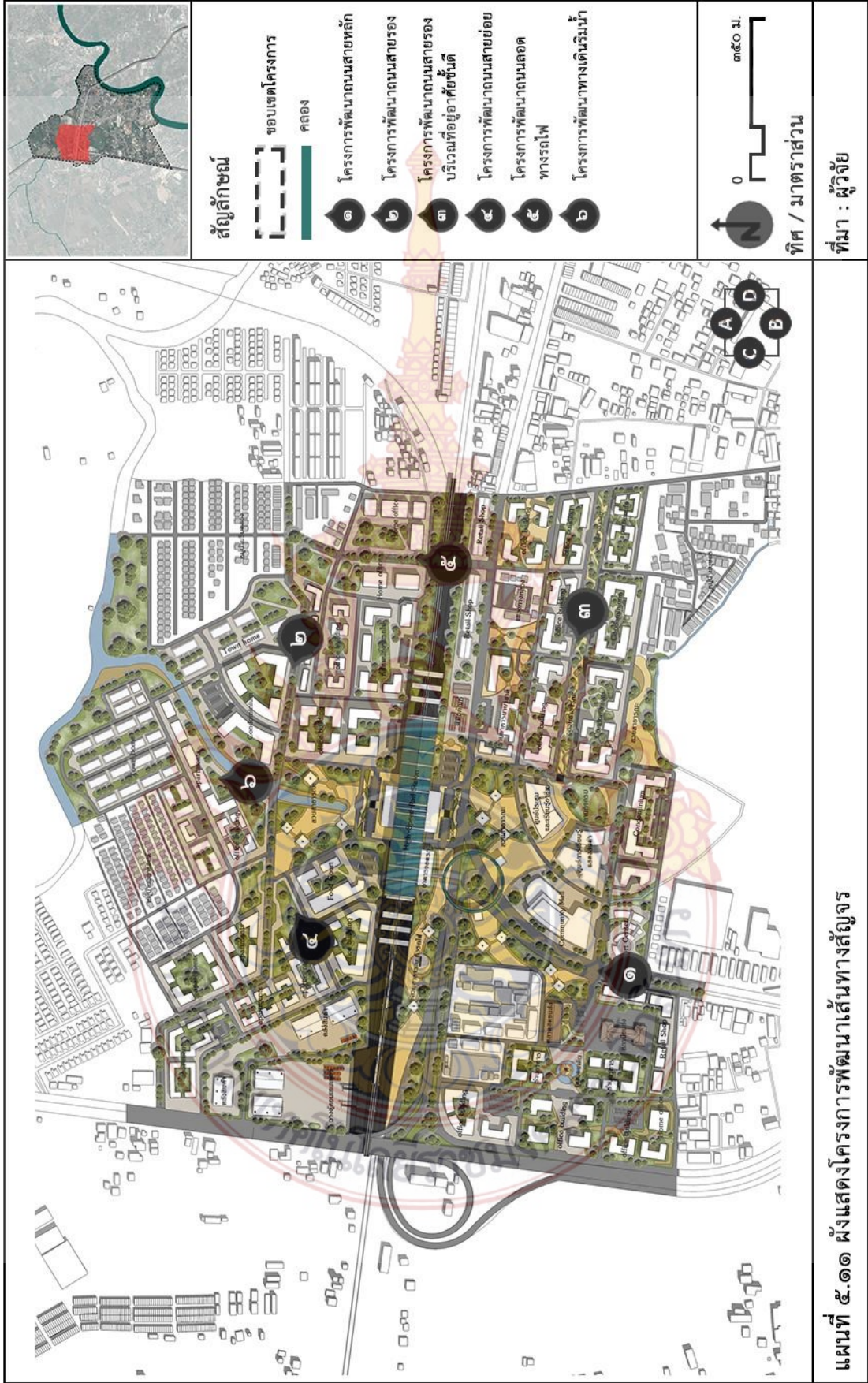
ที่อยู่อาศัยแบบคอนโดมิเนียมความสูงไม่เกิน ๑๐ ชั้นมีพื้นที่จอดรถในโครงการและมีพื้นที่สีเขียวเพื่อพักผ่อนระหว่างอาคาร



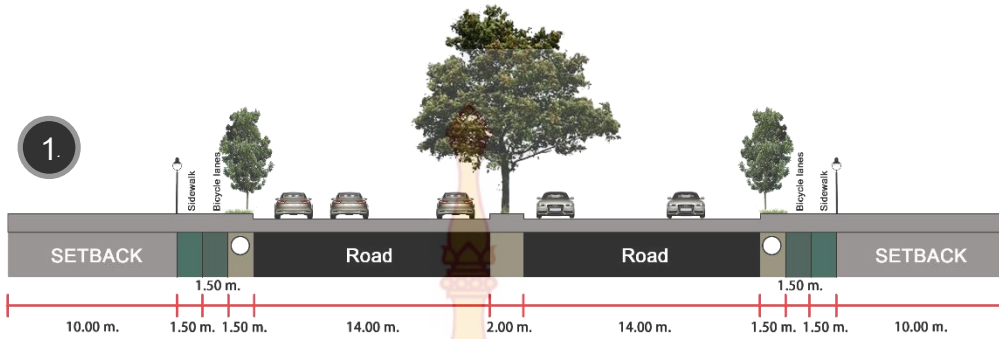
ที่อยู่อาศัยแบบทาวน์โฮมมีความสูง ๒ ชั้นมีพื้นที่จอดรถด้านหน้าอาคารและมีพื้นที่สีเขียวกันระหว่างตัวบ้านด้านหลัง

ภาพที่ ๕.๕ อพาร์ทเมนท์ คอนโดมิเนียม ทาวน์โฮม

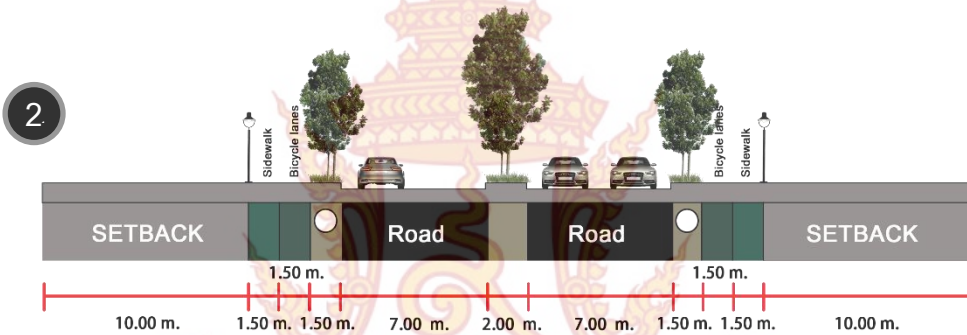
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



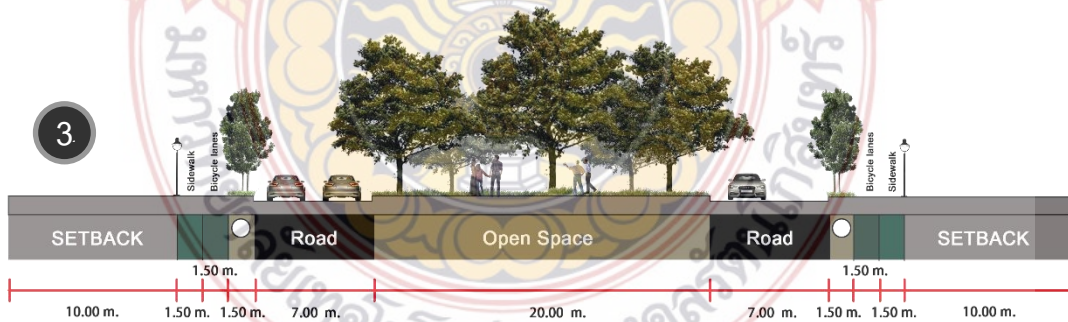
### ๕.๓.๘ โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร



ภาพที่ ๕.๖ รูปตัดถนนสายหลัก  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๗ รูปตัดถนนสายรอง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



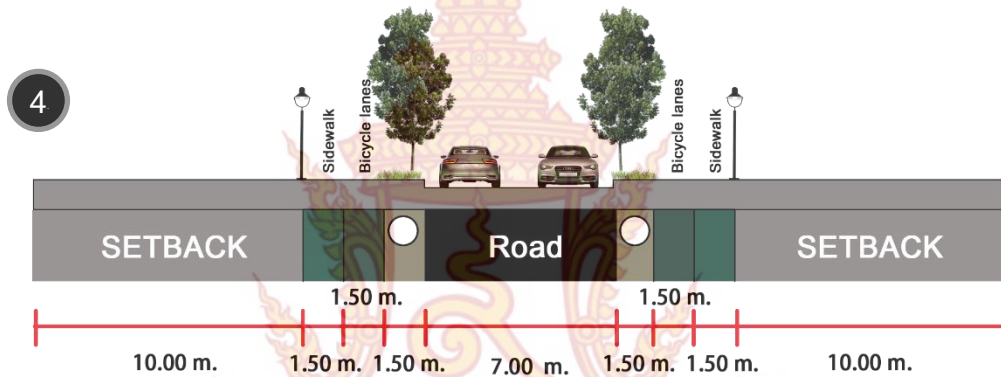
ภาพที่ ๕.๘ รูปตัดถนนสายรองบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดี  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



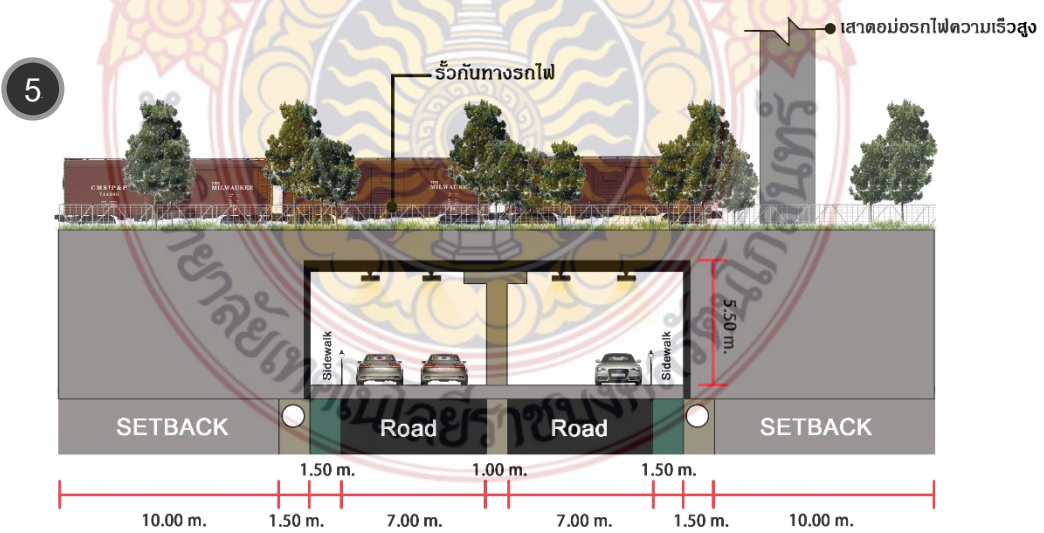
Before

After

ภาพที่ ๕.๙ บรรยากาศถนนสายรองบริเวณที่อยู่อาศัยชั้นดี ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

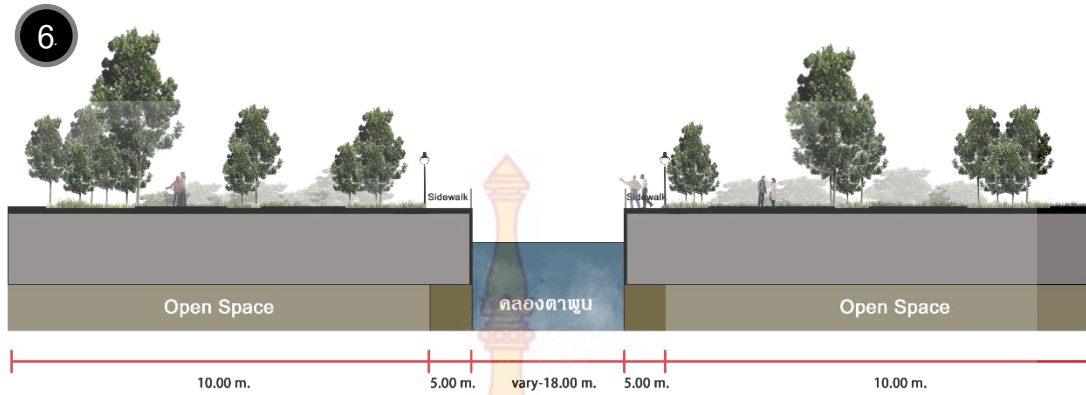


ภาพที่ ๕.๑๐ รูปตัดถนนสายย่อย  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๑ รูปตัดถนนรอตทางรถไฟ  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐





ภาพที่ ๕.๑๒ รูปตัดทางเดินริมคลองตาพูน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

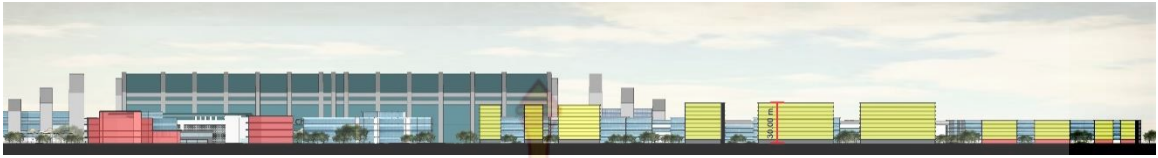
ภาพที่ ๕.๑๓ บรรยากาศทางเดินริมคลองตาพูน ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

#### ๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ (ผังเฉพาะ)

##### ๕.๔.๑ ผังขยาย Zone A

Zone A ที่อยู่อาศัยใหม่ชั้นดี ประกอบด้วย คอนโดมิเนียม/ศูนย์ประชุมและเรียนรู้อาชีพ และศูนย์การเรียนรู้และแสดงสินค้า/สวนสาธารณะ/ร้านอาหารนานาชาติ/Office Building/Sport Center Community mall





ภาพที่ ๕.๑๔ รูปตัดผังขยาย Zone A  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๑๕ แสดงบรรยากาศโครงการที่อยู่อาศัยชั้นดี ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

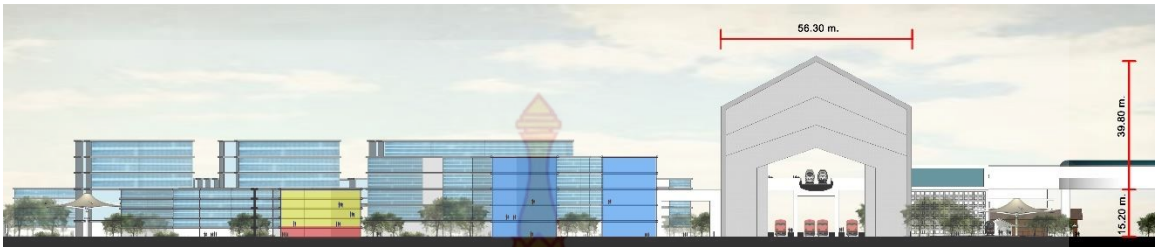
After

ภาพที่ ๕.๑๖ แสดงบรรยากาศบริเวณลานจัดแสดงกิจกรรม ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

### ๕.๔.๒ ผังขยาย Zone B

Zone B ธุรกิจแหล่งงาน ประกอบด้วย อาคารคลังสินค้าและพื้นที่ว่างตู้คอนเทนเนอร์ ที่พักพนักงานรถไฟ/สถานีรถไฟความเร็วสูง/พิพิธภัณฑ์ชุมชน/Apartment/Food Court/Office Building /Home office Retail Shop/สวนสาธารณะห้วยรถไฟเก่า





ภาพที่ ๕.๑๗ รูปตัดผังขยาย Zone B  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๑๘ แสดงบรรยากาศบริเวณลานจัดแสดงกิจกรรม ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๑๙ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่คลังสินค้า ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



**Before**

**After**

ภาพที่ ๕.๒๐ แสดงบรรยากาศบริเวณย่านพื้นที่สำนักงานและพื้นที่ริมคลองตาพูน ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



**Before**

**After**

ภาพที่ ๕.๒๑ แสดงบรรยากาศ skywalk บริเวณถนนสายหลัก ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



**Before**

**After**

ภาพที่ ๕.๒๒ แสดงบรรยากาศบริเวณพิพิธภัณฑ์ ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๒๓ แสดงบรรยากาศบริเวณสวนสาธารณะห้วยรถไฟเก่า ก่อน-หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

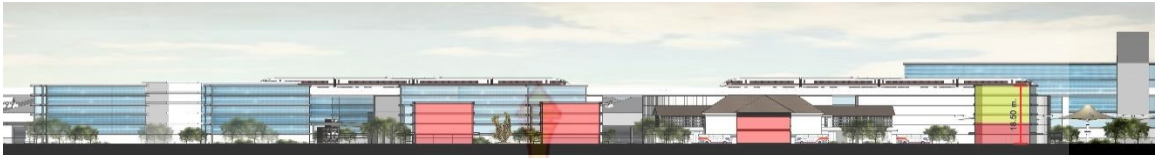
#### ๕.๔.๓ ฝั่งขยาย Zone C

Zone C แหล่งการค้าชุมชน ประกอบด้วย ตลาดสดขนส่ง/สถานีขนส่ง/ร้านอาหารและ  
ถนนคนเดิน/Office Building /Retail Shop









ภาพที่ ๕.๒๔ รูปตัดผังขยาย Zone C  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๒๕ แสดงบรรยากาศบริเวณสถานีขนส่ง ก่อน - หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๒๖ แสดงบรรยากาศบริเวณตลาดสดขนส่ง ก่อน - หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๒๗ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่สำนักงาน ก่อน - หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



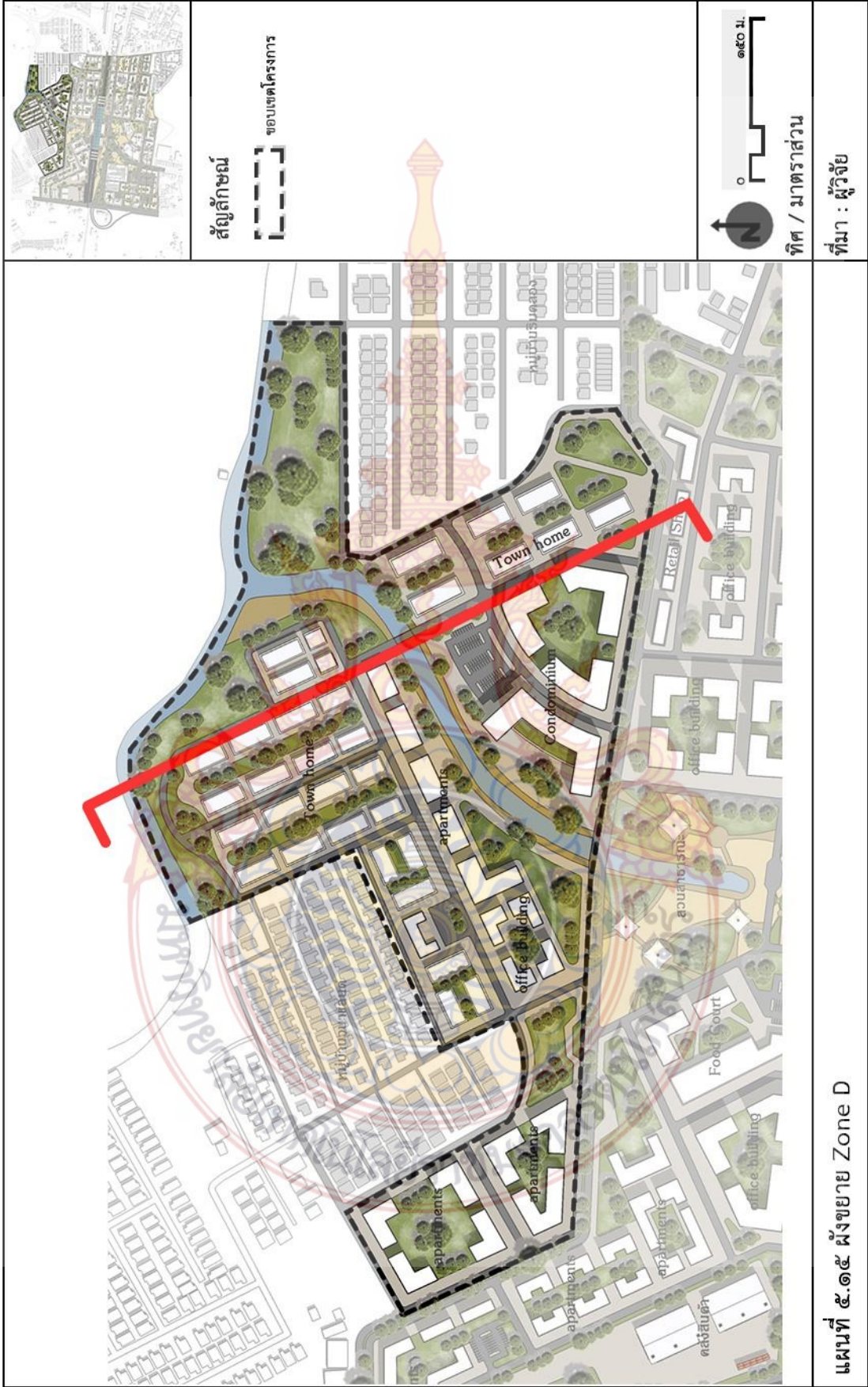
Before

After

ภาพที่ ๕.๒๘ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่ลานรองรับการเดินทาง ก่อน - หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

#### ๕.๔.๔ ฝั่งขยาย Zone D

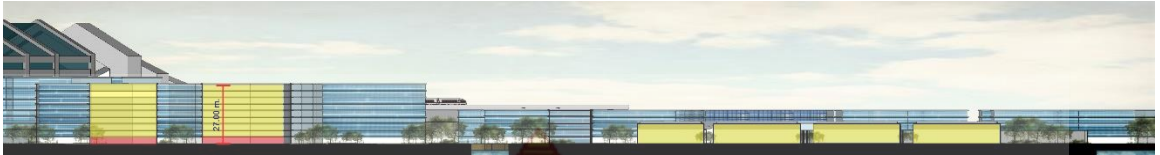
Zone D ที่อยู่อาศัยรองรับผู้อยู่อาศัยหลากหลายระดับ ประกอบด้วย คอนโดมิเนียม  
สวนสาธารณะ/Town Home/Apartment



แผนที่ ๕.๑๕ ผังขยาย Zone D

ทิศ / มาตราส่วน

ที่มา : ผู้วิจัย



ภาพที่ ๕.๒๙ รูปตัดผังขยาย Zone D  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



Before

After

ภาพที่ ๕.๓๐ แสดงบรรยากาศบริเวณพื้นที่อยู่อาศัยหลายระดับ ก่อน - หลัง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

๕.๔.๕ ภูมิทัศน์ทางถนน



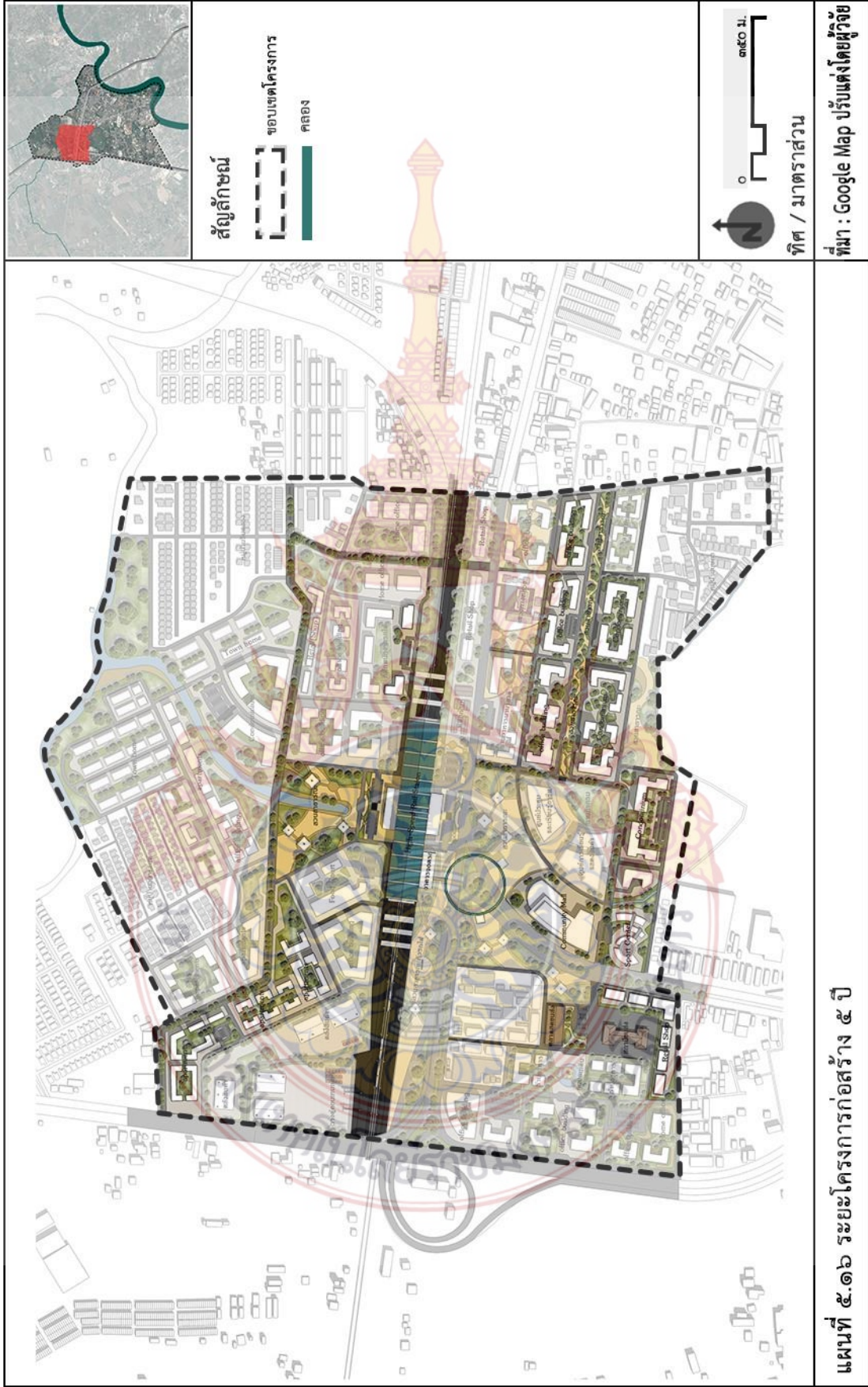
ภาพที่ ๕.๓๑ ภูมิทัศน์ทางถนน  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๓๒ แสดงบรรยากาศรายละเอียดโครงการมুমสูง  
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

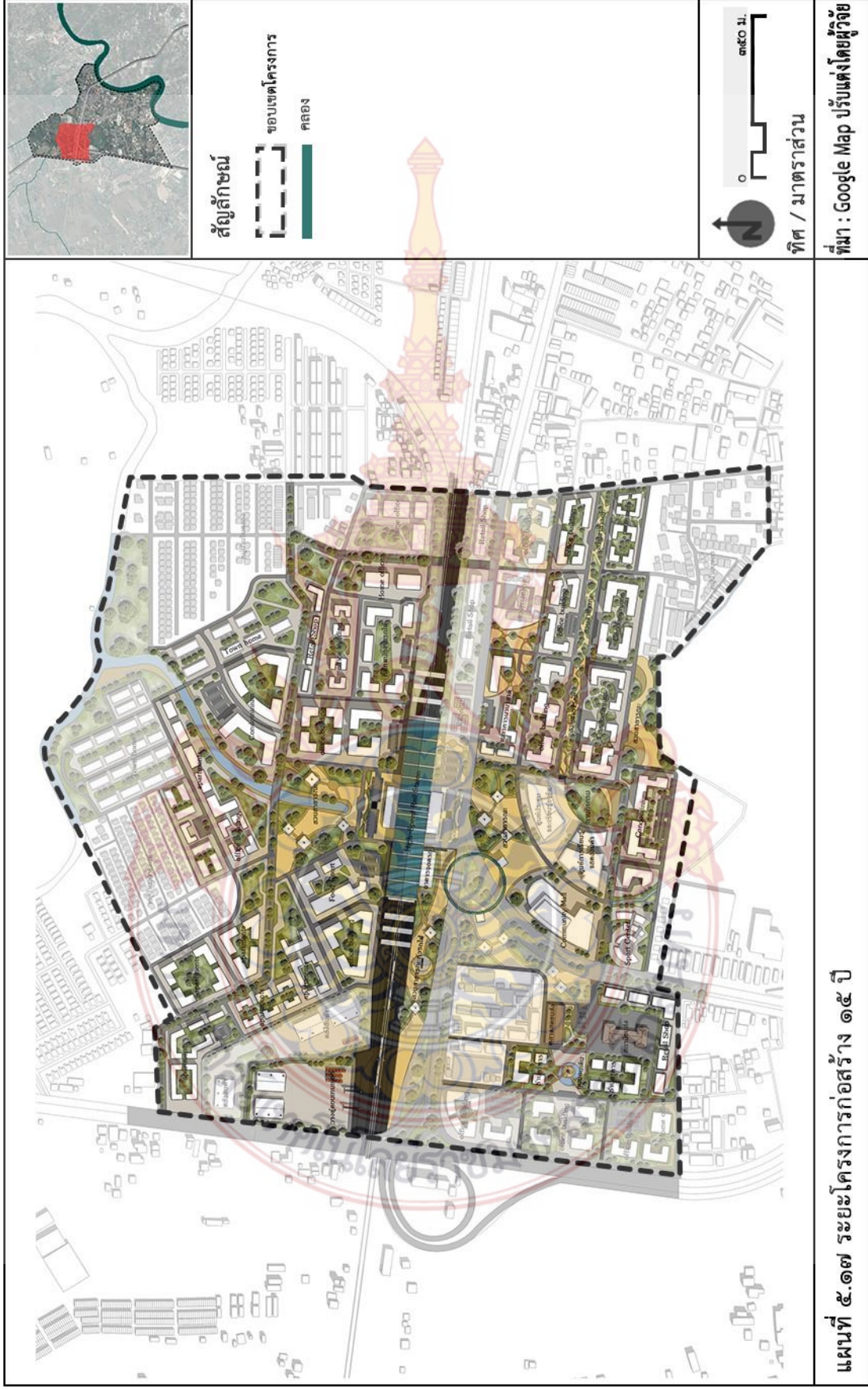






พื้นที่ ๕.๑๖ ระยะเวลาโครงการก่อสร้าง ๕ ปี

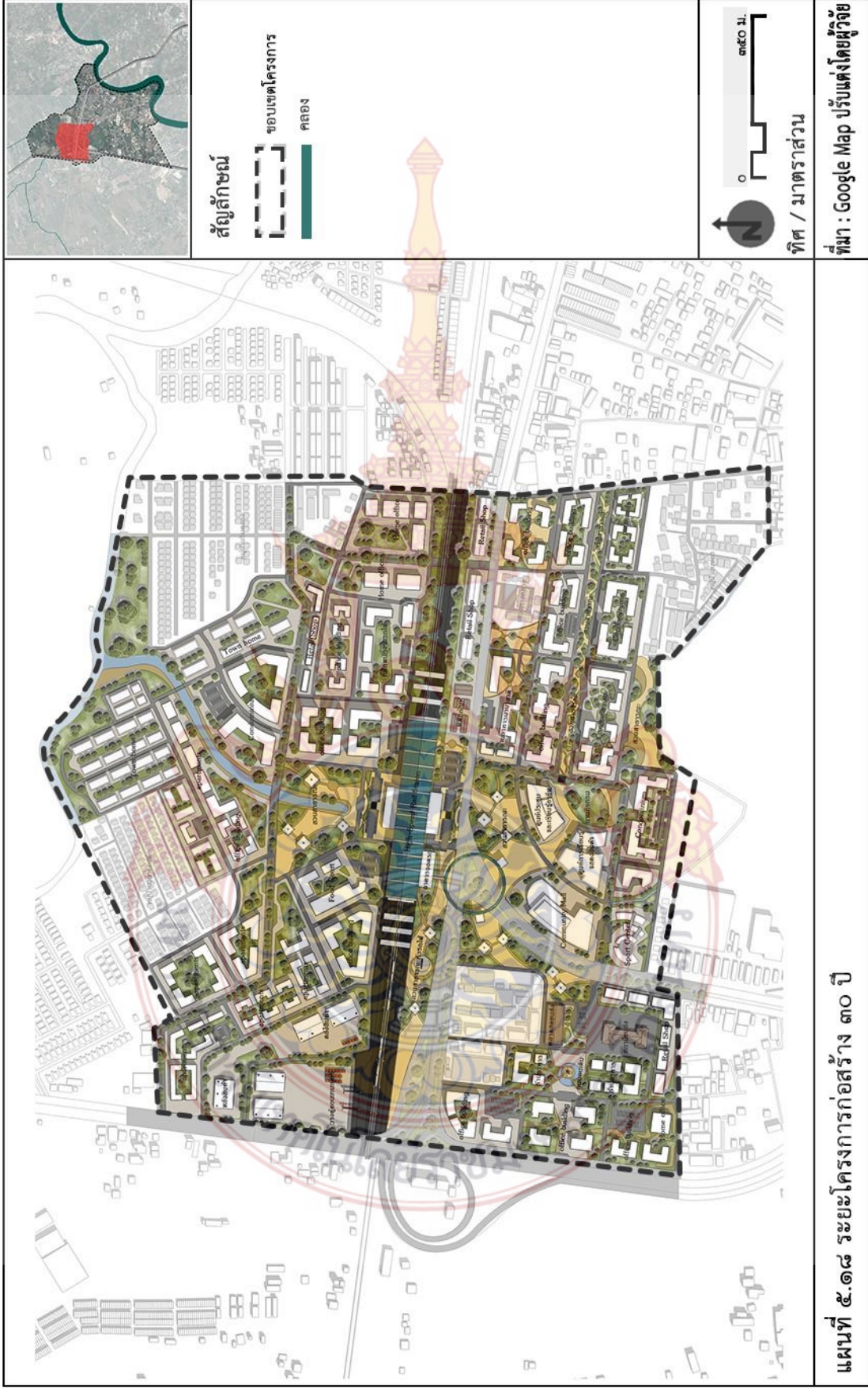
ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



แผนที่ ๕.๑๗ ระยะโครงการก่อสร้าง ๑๕ ปี

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย





แผนที่ ๕.๑๘ ระยะโครงการก่อสร้าง ๓๐ ปี

ที่มา : Google Map ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

## รายละเอียดระยะเวลาในการดำเนินโครงการ

การแบ่งระยะในการพัฒนาออกเป็น ๓ ระยะคือ

- ๑). ระยะ ๕ ปี เน้นการพัฒนาด้านระบบโครงข่ายการสัญจรและที่อยู่อาศัยเป็นหลัก
- ๒). ระยะ ๑๕ ปี เน้นการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเพื่อรองรับแหล่งงาน
- ๓). ระยะ ๓๐ ปี เน้นการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมเป็นหลัก

เหตุผลที่ใช้เวลาในการพัฒนาถึง ๓๐ ปีนั้นเกิดจากความต้องการที่จะส่งเสริมให้เมืองเกิดการพัฒนาแบบค่อยเป็นค่อยไปซึ่งเป็นการทำให้เมืองมีการใช้งานที่ดีและสามารถตอบโจทย์การใช้งานอย่างเหมาะสมคุ้มค่ามากที่สุดโดยไม่เป็นการเร่งรัดในการพัฒนาจนไม่สามารถที่จะควบคุมการใช้งานได้ซึ่งการพัฒนาแต่ละโครงการจะมีความสอดคล้องและต่อเนื่องกันเรียงลำดับจากความสำคัญและจำเป็นมุ่งเน้นความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

## สรุปบทที่ ๕

การพัฒนาพื้นที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานอย่างสูงที่สุดโดยการพัฒนาจะเป็นแบบแนวราบเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างผู้ใช้งานเดิมและผู้ใช้งานใหม่มากเกินไปเป็นการออกแบบพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของศูนย์กลางเมืองเดิมและกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกโดยประกอบไปด้วยแหล่งงาน สำนักงาน พาณิชยกรรมระดับชุมชน พาณิชยกรรมใหม่และที่พักอาศัยรวมถึงการมุ่งเน้นให้เมืองมีการใช้งานส่งสาธารณะเป็นหลักโดยพัฒนาเส้นทางการสัญจรที่ปลอดภัยและทั่วถึงสามารถใช้งานได้แก่บุคคลทุกเพศทุกวัย



## บทที่ ๖

### สรุปข้อเสนอแนะ

#### ๖.๑ สรุปผลการพัฒนาโครงการ

การศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราครั้งนี้ได้เกิดขึ้นเนื่องจากการที่รัฐบาลได้มีการออกข้อกำหนดในการพัฒนาพื้นที่ระยองเศรษฐกิจภาคตะวันออกและได้กำหนดให้พื้นที่ฉะเชิงเทราเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวด้านที่อยู่อาศัยของกรุงเทพมหานครฝั่งตะวันออกรวมถึงพื้นที่ศูนย์กลางเมืองเดิมที่ไม่สามารถจะพัฒนาได้แล้วเนื่องจากพื้นที่มีข้อกำหนดในด้านการพัฒนาหลายด้าน และพื้นที่ได้มีการพัฒนาอย่างเต็มศักยภาพแล้วจึงเกิดเป็นประเด็นที่ว่าพื้นที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัยในรูปแบบใดโดยคำนึงถึงบุคคลในพื้นที่เดิมและผู้ใช้งานใหม่ให้มีความเท่าเทียมกันโดยไม่ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางสังคมและเป็นการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถรองรับการลงทุนของนักธุรกิจได้อย่างเหมาะสมเกิดเป็นแหล่งงานใหม่ให้แก่คนในพื้นที่ทำให้การเป็นอยู่ทางด้านคุณภาพชีวิตและเศรษฐกิจที่ดีขึ้นโดยบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราได้มีการวางแผนที่จะจัดทำเป็นสถานีรถไฟความเร็วสูงในอนาคตจึงเป็นโอกาสที่ดีในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้เกิดการใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพอย่างสูงสุด อีกทั้งพื้นที่บริเวณนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายด้านการสัญจรที่คับคั่งจากระบบขนส่งสาธารณะทางรางและทางบกจึงทำให้สามารถสนับสนุนการสัญจรโดยระบบขนส่งสาธารณะได้เป็นอย่างดี

#### ๖.๒ มาตรการการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ขึ้นอยู่กับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบโดยตรง รวมถึงคนในพื้นที่และเจ้าของธุรกิจที่จะต้องเห็นความสำคัญของปัญหา จึงจะทำให้เกิดแรงผลักดันในการวางแผนและพัฒนาพื้นที่ต่อไป ปัจจัยหลักอีกอย่างหนึ่ง คือ งบประมาณและความร่วมมือของคนในพื้นที่ รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณนี้ หรือ การจัดรูปที่ดินใหม่ เพื่อก่อให้เกิดการดำเนินงานตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งอาจเป็นการจัดหาที่อยู่ใหม่ให้แก่เจ้าของอาคารที่ถูกทำลาย หรือจ่ายค่าตอบแทนพื้นที่ ซึ่งทั้งนี้ต้องอาศัยกฎหมายในการบังคับใช้

๖.๒.๑ มาตรการควบคุม ให้มีการนำกฎหมายอาคารควบคุมในการดัดแปลงต่อเติมหรือถอนอาคาร ความสูงอาคาร ระยะเวลา ที่จอดรถ ให้ควบคุมกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัด รวมถึงพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์

๖.๒.๒ แผนงานในการปฏิบัติและดำเนินการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราจะต้องมีการกำหนดแผนแม่บทที่มีความชัดเจนโดยการร่วมมือระหว่างภาครัฐ และเอกชน ประชาชนในพื้นที่โดยวิธีการใช้การดำเนินการร่วมมือต่างๆ อยู่ในรูปแบบของการทำสัญญา โดยรัฐให้เอกชนดำเนินการพัฒนาก่อสร้างโครงการพัฒนา และรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามสัญญาและตามแบบแผนที่ได้วางหรือกำหนดไว้ทั้งสิ้นโดยจะต้องมีความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้

### ๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

- ๖.๓.๑ รูปแบบอาคารสามารถพัฒนาให้มีเอกลักษณ์หรือทำให้พื้นมีอัตลักษณ์ได้ดีขึ้นกว่านี้
- ๖.๓.๒ ฟังก์ชันในการใช้งานด้านอาคารสถานีรถไฟความเร็วสูงยังไม่ชัดเจนรวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างอาคารยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควร
- ๖.๓.๓ รูปแบบตัวสถานีรถไฟความเร็วสูงมีขนาดอาคารที่ใหญ่เกินความจำเป็นทำให้เกิดการตัดขนาดของพื้นที่ทั้งสองฝั่งมากขึ้น
- ๖.๓.๔ รูปแบบ Skywalk ยังไม่เหมาะสมกับการใช้งานในพื้นที่
- ๖.๓.๕ รูปแบบการถ่ายขนสินค้าทางรางยังไม่เหมาะสมกับการใช้งาน
- ๖.๓.๖ การใช้งานกิจกรรมของตัวอาคารและกิจกรรมภายนอกยังไม่สอดคล้องกัน



## บรรณานุกรม

- กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย.การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงด้านวิธีการจัด  
รูปที่ดินเพื่อพัฒนา Urban Land Readjustment (ออนไลน์) แหล่งที่มา  
<http://www.tuda.or.th> (สืบค้นข้อมูล ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- ข่าวและบทความผุดเมืองใหม่อีอีซี-บุมภาคตะวันออก.แผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก  
๔ ด้าน (ออนไลน์) ๒๕๖๐ แหล่งที่มา: [www.plus.co](http://www.plus.co). (สืบค้นข้อมูล ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- เว็บบอร์ดไฮสปีดเทรน กทม.-ระยอง ๒๕๖๐. รถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยองเริ่มก่อสร้าง (ออนไลน์)  
๒๕๕๙ แหล่งที่มา: [www.soccersuck.com](http://www.soccersuck.com) (สืบค้นข้อมูล ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- สารบัญ - เว็บไซต์จังหวัดฉะเชิงเทรา. แผนพัฒนาจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๐ ทบทวน  
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ออนไลน์) ๒๕๕๙ แหล่งที่มา <http://www.chachoengsao.go.th>  
(สืบค้นข้อมูล ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาค  
ตะวันออก พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ (ออนไลน์) แหล่งที่มา: <http://www.nesdb.go.th>  
(สืบค้นข้อมูล ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔ (ออนไลน์) แหล่งที่มา <http://www.nesdb.go.th>  
(สืบค้นข้อมูล ๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)
- เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายและบริหารผังเมืองกรุงเทพมหานคร พ.ศ.๒๕๑๘ (ออนไลน์)  
แหล่งที่มา <http://libdoc.dpu.ac.th> (สืบค้นข้อมูล ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

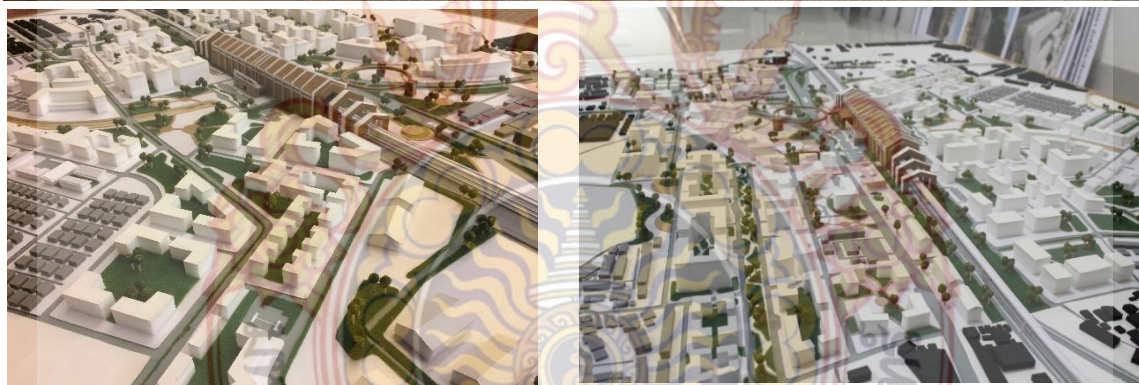




ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ก. หุ่นจำลองโมเดลพื้นที่โครงการและผลงานการนำเสนอคณะกรรมการ







### ประวัตินักศึกษา

ชื่อ-นามสกุล (ภาษาไทย) : นาย สิทธิศักดิ์ บัวสารบรรณ ชื่อเล่น : โอม  
(ภาษาอังกฤษ) : Mr.Sittisak Buasaraban Nickname : Ohm  
ที่อยู่ : บ้านเลขที่ ๖๗/๑๙ หมู่ที่ ๑ ตำบล บางเลน อำเภอบางเลน  
จังหวัด นครปฐม รหัสไปรษณีย์ ๗๓๑๓๐  
โทรศัพท์ : ๐๙๐-๑๕๖-๒๔๐๙  
อีเมลล์ : Ohmton๐๐๐๑@gmail.com

### ประวัติการศึกษา

ชั้นมัธยมศึกษา : โรงเรียนบางเลนวิทยาคม ปีที่จบการศึกษา ๒๕๕๓  
พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๐ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ สาขาออกแบบชุมชนเมือง  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ ศาลายา จังหวัดนครปฐม

### ประสบการณ์ทำงาน

ปี พ.ศ.๒๕๕๙ : ฝึกงานที่ บริษัท พิสุทธิ์ เทคโนโลยี จำกัด ๑๒๕, อาคารเดอะปัญญาชั้น ๕  
ถนนคลองลำเจียก, แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร, ๑๐๒๓๐  
ปี พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๐ : ทำงานตำแหน่ง ดราฟแมน บริษัท เจไอพี ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด  
๔๒๘/๑๒๘ ถนนปิ่นเกล้ารามอินทรา แขวง สามวาตะวันตก  
เขต คลองสามวา กรุงเทพมหานคร ๑๐๕๑๐