

โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Development to Punpin Transportation Point Surat Thani

Kiatkajorn Weesuwan



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology
Department of Architectural Urban Design , Faculty of Architectural and Design
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year ๒๐๖๐

บทคัดย่อ

หัวข้อโครงการ : โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์: นายเกียรติขจร วิสุวรรณ
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ฐิติมา สิริหิรัณยานนท์
 คณะ : สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาปัจจัยและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี อันเนื่องมาจากนโยบาย และแผนงานที่ส่งผลต่อโครงการพัฒนาพื้นที่โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ และเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาอำเภอพุนพิน เพื่อรองรับคมนาคมขนส่งทางรถไฟในอนาคต

การดำเนินการศึกษาประกอบด้วยการใช้ข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากรของอำเภอพุนพิน และข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม เพื่อให้ทราบถึงสภาพพื้นที่และการใช้ประโยชน์ที่ดินของอำเภอพุนพิน เมืองพุนพินได้เริ่มต้นจากการตั้งถิ่นฐานริมแม่น้ำตาปี บทบาทของพื้นที่ในขณะนั้นเป็นด่านชายแดนสำหรับตรวจผู้คนและเก็บภาษีอากร ต่อมาเมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายใต้ ถนน และสะพานข้ามแม่น้ำตาปี ส่งผลให้เกิดการเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบ ทำให้พื้นที่ย่านเปลี่ยนบทบาทเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ซึ่งจากการเป็นจุดเชื่อมต่อคมนาคมที่สำคัญระหว่างพื้นที่ทางภาคกลางกับภาคใต้ตอนบน ส่งผลให้เกิดศูนย์กลางการค้าสินค้าทางเกษตรเติบโตขึ้นมาและจุดเชื่อมต่อของโครงข่ายคมนาคมทางรางและทางบกที่สำคัญของจังหวัดสุราษฎร์ธานีในปัจจุบัน พื้นที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาคได้ ที่สามารถรองรับการขยายตัวทั้งภาคธุรกิจ อุตสาหกรรม เกษตร พาณิชยกรรม การบริการ สภาพปัจจุบันของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีการใช้ประโยชน์ที่ดินและความหนาแน่นของสิ่งปลูกสร้าง สภาพแวดล้อมของเมืองที่เสื่อมคุณภาพลง ซึ่งถือได้ว่าเมืองกำลังเข้าสู่ช่วงความเจริญเติบโตของเมือง อันสืบเนื่องมาจากการมีการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต โดยโครงการจากทางภาครัฐ ซึ่งพื้นที่ได้รับผลกระทบจากโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบกับขาดการพัฒนาพื้นที่อย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รองรับศูนย์กลางคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค ควรใช้แนวทางการพัฒนาด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม โดยใช้การพัฒนาเมือง (Urban Redevelopment) ซึ่งเป็นแนวทางที่เหมาะสมกับการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ เพื่อสามารถรองรับการพัฒนาทางพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟในอนาคต ให้ยังสภาพความเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางราง ทางบก และศูนย์กลางการค้าและบริการของจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
 สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis topic : Area Development To Transition Point Surat Thani Station
 Name of the thesis : Mr.Kiatkajorn Weesuwan
 Advisors : Assistant Professor Thitima Sirihirunyanond
 Faculty : Architecture And Urban Design

Abstract

This thesis aims to study the factors and trends of change in Phunphin District, Surat Thani because of the policy and plans that affect the development of the area of two-way train construction project Chumphon - Surat Thani High Speed Rail Project Phase ๒ and to suggest for the development of Phunphin District for future rail transport.

The study consists of the use of physical, economic, social and demographic data of Phunphin District And field survey data in order to know the area and land use of Phunphin District. Phunphin has started its settlement on the Tapi River. The role of the area at that time was a border checkpoint for people inspection and taxation. Later, when the southern railway, the road and the bridge over the Tapi River were built, this results in a connection to the surrounding area. The area is transformed into a railway transport center as a major transport link between the central and southern regions. As a result, the agricultural trade center has grown and the connection point of the major road and land transport network in Surat Thani province is nowadays. The area is potential as a regional transportation hub. It can support the expansion of the agricultural equipment business. The current state of the area is rapidly changing physically. The land use and density of buildings are increased. The environment of the city is deteriorated. It is considered that the city is entering the growth of the city due to the development of the area in the future with the project of the government and the areas are affected by the transportation projects. The area lacks serious development.

The proposed regional development guidelines for regional transport should be based on the physical, economic and social development using urban development (Urban Redevelopment) as an appropriate approach to the development of infrastructure to support the development of future station transitions. It also serves as a hub for land transportation and the center of trade and service of Surat Thani.

Student Signature.....Advisors Signature.....

Architecture and Urban Design Academic Year 2017

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาและจัดทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีจากการได้รับความกรุณาปลอบความช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่าน ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้เสียสละอันมีค่า ให้คำปรึกษา คำแนะนำถ่ายทอดความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและการจัดทำวิทยานิพนธ์ รวมไปถึงต้องขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน ซึ่งได้รับความกรุณาให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อการปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นนอกจากนี้ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ประจำสาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมืองทุกท่านที่ได้มอบความรู้ที่มีประโยชน์ในการศึกษาอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณสำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม รวมไปถึงประชาชนในพื้นที่เทศบาลเมืองท่าข้ามที่ให้ความช่วยเหลือในด้านข้อมูลแก่ผู้วิจัยเป็นอย่างดี ขอขอบคุณประธานชุมชนบ้านฝายท่า ที่ให้ความช่วยเหลือและคำแนะนำที่ดี และที่ขาดไม่ได้ คือคุณแม่สุภาณี เรนเรือง และรวมไปถึงสมาชิกในครอบครัวทุกท่าน ที่ให้ความช่วยเหลือในทุกๆด้านที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

นายเกียรติขจร วิสุวรรณ
ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	จ
สารบัญภาพ	ฉ
สารบัญแผนภูมิ	ช
สารบัญแผนที่	ซ
บทที่ ๑ บทนำ	๑-๑
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๓
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๗
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๘
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒-๑
๒.๑ หลักการการพัฒนาโดยมีสถานีขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง	๒-๑
๒.๒ หลักการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการขนส่งด้วยศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้า	๒-๔
๒.๓ แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่ (Place)	๒-๗
๒.๒.๑ ลักษณะทางกายภาพของเมือง (Physical Reality)	๒-๘
๒.๒.๒ กิจกรรม (Activity)	๒-๙
๒.๒.๓ ความหมาย (Meaning)	๒-๙
๒.๔ แนวความคิดเมืองนิเวศ (Eco City)	๒-๑๐
๒.๕ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒-๑๒
๒.๖ กรณีศึกษา	๒-๑๒
๒.๖.๑ โครงการศูนย์พัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก	๒-๑๒
๒.๖.๒ โครงการ Tokyp Station Japan	๒-๑๔
สรุปบทที่ ๒	๒๒-๑๕

สารบัญ(ต่อ)

เรื่อง	หน้า
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	๓-๑
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลถ่ายภาพกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๒
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๖
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๗
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๙
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๙
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๐
๓.๑.๑ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๒
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๒
๓.๑.๓.๑ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๒
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๑๖
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๑๖
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๑๙
๓.๒.๔ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๒๓
๓.๒.๔.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๓
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๒๕
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๒๗
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน	๓-๒๙
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๑
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๓
๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๓๕
๓.๒.๓.๘ ความสูง	๓-๓๖
๓.๒.๓.๙ มรดกวัฒนธรรม	๓-๓๘
๓.๒.๓.๑๐ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๔๐
๓.๒.๓.๑๑ องค์กรประกอบทางจิตภาพ	๓-๔๑
๓.๒.๓.๑๒ ความเป็นสถานที่	๓-๔๔
๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๔๔
๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๔๔
๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๔๕

สารบัญ(ต่อ)

เรื่อง	หน้า
สรุบบทที่ ๓	๓-๔๖
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	๔-๑
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
๔.๒.๑ จุดแข็งหรือจุดเด่น (Strengths : S)	๔-๒
๔.๒.๓ โอกาส (Opportunities : O)	๔-๓
๔.๒.๔ จุดอ่อน (Weaknesses : W)	๔-๓
๔.๒.๕ อุปสรรคหรือภาวะคุกคาม (Threats : T)	๔-๔
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม	๔-๘
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๘
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่	๔-๑๑
สรุบบทที่ ๔	๔-๑๑
บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการ	๕-๑
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๓
๕.๒.๑ แนวคิดด้านโครงข่ายการสัญจร	๕-๓
๕.๒.๒ แนวคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๓
๕.๒.๓ แนวคิดด้านสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ	๕-๔
๕.๒.๔ แนวคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและสภาพแวดล้อม	๕-๔
๕.๒.๕ แนวคิดด้านการป้องกันภัยพิบัติ	๕-๕
๕.๓ แผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง	๕-๑๒
๕.๔ แผนพัฒนาด้านเศรษฐกิจ	๕-๑๔
๕.๕ แผนพัฒนาด้านสาธารณูปการ	๕-๑๔
๕.๖ รายละเอียดโครงการและรูปทัศนียภาพ	๕-๑๕
๕.๗ ทัศนียภาพโครงการ	๕-๒๔
๕.๘ รูปด้านโครงการ	๕-๒๕
๕.๙ แผนงานและระยะดำเนินการ	๕-๒๖
สรุบบทที่ ๕	๕-๒๘
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนา	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๒.๑ มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๖-๒

สารบัญ(ต่อ)

เรื่อง		หน้า
	๖.๒.๒ ผลการพัฒนาเชิงพื้นที่	๖-๒
	๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๔
บรรณานุกรม		
ภาคผนวก		
ประวัติผู้วิจัย		



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๓.๑ แสดงข้อมูลสวนสาธารณะของพื้นที่	๓-๕
๓.๒ แสดงจำนวนพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ	๓-๑๑
๓.๓ แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบัน	๓-๒๗
๔.๒ แสดงการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาจากการวิเคราะห์ SWOT	๔-๔
๕.๑ แสดงแผนงานระยะดำเนินโครงการ	๕-๒๗



สารบัญภาพ

รูปภาพที่	หน้า
๒.๑ แสดงแนวคิด Transit Oriented Development	๒-๒
๒.๒ แสดงหลักการและแนวคิดของศูนย์รวมและกระจายสินค้า(DC)	๒-๖
๒.๓ แสดงลักษณะสิ่งก่อสร้างและการจัดวางผังเมืองของ Tianjin Eco-City	๒-๑๑
๒.๔ แสดงทัศนียภาพโครงการศูนย์พัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก	๒-๑๓
๒.๕ แสดงทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	๒-๑๔
๒.๖ แสดงแผนผังสถานีรถไฟโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น	๒-๑๔
๒.๗ แสดงทัศนียภาพมักกะสันสวนสร้างสรรค์	๒-๑๖
๒.๘ แสดงความหลากหลายของประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง – สูง ใน Orestad	๒-๑๗
๓.๑ แสดงการประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.๒๕๔๕ ผังเมืองรวมเมืองพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๓-๕
๓.๒ แสดงเป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)	๓-๑๔
๓.๓ แสดงพื้นที่ปี พ.ศ.๒๕๗๒-๒๕๗๓ ผู้คนเริ่มมาตั้งรถราทางทิศตะวันออกของแม่น้ำ (ถนนราษฎร์ราษฎร์บำรุง ๑)	๓-๒๑
๓.๔ แสดงที่ว่าการอำเภอท่าข้าม ปี พ.ศ.๒๕๖๕	๓-๒๑
๓.๕ แสดงปี พ.ศ.๒๕๖๖ ทหารฝ่ายสัมพันธมิตรได้ใช้เครื่องบิน ปี ๒๕ บรรทุกระเบิดมาทำลายสะพานที่ ตำบลท่าข้าม (สะพานจุลจอมเกล้า)	๓-๒๒
๓.๖ แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับศูนย์คมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๓-๒๕
๓.๗ แสดงสภาพทั่วไปลักษณะอาคารเก่าแก่ในพื้นที่ชุมชนบ้านฝายท่า	๓-๓๕
๓.๘ แสดงความสูงอาคารแต่ละประเภทในพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับศูนย์คมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๓-๓๖
๓.๙ แสดงทัศนียภาพวัดท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๓-๓๘
๓.๑๐ แสดงสะพานจุลจอมเกล้าในอดีต-ปัจจุบัน	๓-๔๐
๓.๑๑ แสดงการเข้าถึงพื้นที่โครงการทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๑๕ หรือสะพานจุลจอมเกล้า และด้านมุมมองเห็นสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นจุดนำสายตาและจดจำพื้นที่	๓-๔๐
๓.๑๒ แสดงบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจหลักของพื้นที่โครงการ	๓-๔๕
๕.๑ แสดงวิสัยทัศน์ในการพัฒนา	๕-๒
๕.๒ แสดงแนวทางในการจำแนกกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดมาตรการ	๕-๕

สารบัญภาพ(ต่อ)

เรื่อง	หน้า
ในการป้องกันอุทกภัยของเมืองพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	
๕.๓ แสดงรูปตัดถนนสายหลัก	๕-๑๒
๕.๔ แสดงรูปตัดถนนสายรอง	๕-๑๓
๕.๕ แสดงรูปตัดถนนสายรอง	๕-๑๓
๕.๖ แสดงรายละเอียดโครงการแผนพัฒนาด้านเศรษฐกิจ	๕-๑๔
๕.๗ แสดงรายละเอียดผังโครงการโซน A	๕-๑๕
๕.๘ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี	๕-๑๖
๕.๙ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวพุนพิน	๕-๑๗
๕.๑๐ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาทางเดินริมแม่น้ำตาปี	๕-๑๘
๕.๑๑ แสดงรายละเอียดโครงการโซน B	๕-๑๙
๕.๑๒ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าอัจฉริยะพุนพิน	๕-๑๙
๕.๑๓ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและการค้าสมัยใหม่	๕-๒๐
๕.๑๔ แสดงรายละเอียดโครงการโซน C	๕-๒๑
๕.๑๕ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการฟื้นฟูย่านตลาดเก่าชุมชนฝ้ายท่า	๕-๒๑
๕.๑๖ แสดงรายละเอียดโครงการ โซน D	๕-๒๒
๕.๑๗ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์ป้องกันภัยพิบัติอุทกภัย	๕-๒๒
๕.๑๘ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง บริเวณย่านที่อยู่อาศัยสีเขียว	๕-๒๓
๕.๑๙ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง บริเวณอ่างเก็บน้ำ	๕-๒๓
๕.๒๐ แสดงทัศนียภาพโครงการ	๕-๒๔
๕.๒๑ แสดงรูปด้านโครงการ	๕-๒๕

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่

๓.๑ แสดงจำนวนประชากรย้อนหลัง ๕ ปี ผังเมืองรวมพูนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

หน้า

๓-๑๐



สารบัญแนที่

แนที่ที่	หน้า
๑.๑ แสดงขอเขตพื้นที่ศึกษาโครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่าย สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี	๑-๔
๑.๒ แสดงขอเขตพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี	๑-๖
๓.๑ แสดงขอเขตพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี	๓-๑๘
๓.๒ แสดงโครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๔
๓.๓ แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๒๖
๓.๔ แสดงการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๒๘
๓.๕ แสดงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๓๐
๓.๖ แสดงมวลอาคารและพื้นที่ว่างปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๓๔
๓.๗ แสดงความสูงอาคารในปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๓๗
๓.๘ แสดงองค์ประกอบจิตราภาพเมืองปัจจุบันในพื้นที่โครงการ	๓-๔๓
๔.๑ แสดงการวิเคราะห์จุดแข็งและโอกาสในพื้นที่โครงการ	๔-๖
๔.๒ แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อนและภาวะคุกคามในพื้นที่โครงการ	๔-๗
๕.๑ แสดงแนวความคิดด้านโครงข่ายการสัญจร	๕-๖
๕.๒ แสดงแนวความคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๗
๕.๓ แสดงแนวความคิดด้านสาธารณูปโภค	๕-๘
๕.๔ แสดงแนวความคิดด้านสาธารณูปการ	๕-๙
๕.๕ แสดงแนวความคิดในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑๐
๕.๖ แสดงแผนผังแม่บท	๕-๑๑



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

เมืองพุนพิน เป็นพื้นที่ที่มีการตั้งถิ่นฐานของประชาชนมาตั้งแต่สมัยอดีต เนื่องจากมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย ปัจจุบันเป็นพื้นที่ที่มีอาณาเขตติดกับอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งสะสมทางด้านวัฒนธรรม โบราณคดี มาตั้งแต่ยุคเริ่มแรกจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งเป็นอำเภอที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยนักประวัติศาสตร์ได้สันนิษฐานตามจดหมายเหตุของพ่อค้าชาวอาหรับและชาวจีนว่าชาวอินเดียทางภาคใต้ได้ติดต่อทำการค้าขายกับชาวสุพรรณภูมิแห่งนี้ โดยได้ติดต่อค้าขายด้วยเรือสำเภาแล้วจึงได้เดินทางไปยังปากน้ำคีรีรัฐนิคม (คลองพุมดวง) และที่นั่นได้กลายเป็นเมืองและสถานที่พักสินค้าขนาดใหญ่ ชื่อ “พั่น-พั่น” หรือ “พาน-พาน” ซึ่งอาจสันนิษฐานได้ว่าในระหว่างกลุ่มแม่น้ำตาปีกับแม่น้ำคีรีรัฐนิคม (คลองพุมดวง) มีเมืองขนาดใหญ่เมืองหนึ่งในยุคเดียวกับเมืองเวียงสระ เมืองนฤพิท (ไชยา) และเมืองท่าทองซึ่งทั้งสามเมืองดังกล่าวคงไม่ใช่เมือง “พั่น-พั่น” หรือ “พาน-พาน” จึงน่าจะตั้งอยู่ระหว่างแม่น้ำตาปีกับแม่น้ำคีรีรัฐ (คลองพุมดวง) มาบรรจบกันเพราะตำแหน่งที่ตั้งเมืองน่าจะตั้งในที่เหมาะสมแก่การคมนาคมซึ่งเมืองที่กล่าวนี้ในปัจจุบันคือ อำเภอพุนพิน สำหรับคำว่า “พุนพิน” นั้นนักประวัติศาสตร์ได้สันนิษฐานว่าน่าจะมาจากคำว่า “พั่น-พั่น” หรือ “พาน-พาน” ซึ่งได้เรียกเพี้ยนไปตามสำเนียงชาวเมืองจนกลายเป็นคำว่า “พุนพิน” ในปัจจุบันมีวัดเก่าแก่อายุ ๒ วัด คือวัดเขาพระอานนท์และวัดเขาพระศรีวิชัย ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กันที่ตำบลศรีวิชัย สถานที่ตั้งเป็นเนินเขาติดกับฝั่งคลองพุนพิน โดยมีโบราณวัตถุแสดงให้เห็นว่าเป็นฝีมือสร้างในสมัยศรีวิชัย คือ เทวรูปพระนารายณ์ สร้างด้วยศิลาแลงขนาดเท่าคน ๑ องค์ ซึ่งกรมศิลปากรได้นำไปเก็บรักษาไว้จนถึงปัจจุบัน

ในปัจจุบัน เมืองพุนพิน เป็นเมืองขนาดกลางที่รองรับการพัฒนาจากศูนย์กลางขนาดใหญ่เมืองสุราษฎร์ธานี มีบทบาทการบริหารการปกครองระดับอำเภอ มีการเจริญเติบโตของเมืองทั้งทางด้านเศรษฐกิจ โดยเป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการ ศูนย์กลางบริการด้านเกษตรกรรม และด้านการคมนาคมขนส่งซึ่งถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการเดินทาง ศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ในขณะเดียวกัน การเติบโตดังกล่าวก็ส่งผลกระทบต่อและนำไปสู่ปัญหาบางประการมาสู่พื้นที่ อาทิเช่น การขัดแย้งในเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาสิ่งแวดล้อมเมือง และทรัพยากรธรรมชาติ การขยายพื้นที่ชุมชนในพื้นที่เสี่ยงภัย เป็นต้น รวมถึงปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ที่นับวันจะมีความรุนแรงมากขึ้น

นอกจากนี้ เพื่อให้ก้าวทันแนวโน้มและทิศทางการพัฒนาประเทศในอนาคต ภายใต้นโยบายของรัฐในการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ประเทศ การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมและขนส่ง โครงการรถไฟทางคู่ช่วง ชุมพร – สุราษฎร์ธานี ระยะทางรวม ๑๖๗.๕ กิโลเมตร จากการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – พ.ศ.๒๕๖๔) สามารถสรุปได้ว่ามีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการ

พัฒนาความเชื่อมโยงด้านขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ในยุทธศาสตร์ที่ ๔ และยุทธศาสตร์ที่ ๕ โดยสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและมั่นคงในภูมิภาคอย่างมีคุณภาพ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ รวมทั้งปรับปรุงระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่สำคัญ รวมถึงพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ (โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วง ชุมพร – สุราษฎร์ธานี การรถไฟแห่งประเทศไทย) และยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕) โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๒ (ศึกษาออกแบบรายละเอียด) ชุมพร – สุราษฎร์ธานี ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร เป็นหนึ่งในโครงการที่มีอยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งไทย โดยเป็นโครงการระยะที่ ๒ ที่มีส่วนทำให้โครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองมีความสมบูรณ์มากขึ้น จึงสามารถตอบสนองการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยเชื่อมโยงรองรับประชาคมอาเซียน และเป็นการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาค จะยกระดับสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค จะเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น เพื่อขยายพื้นที่รองรับที่เกิดในอนาคต

พื้นที่รองรับศูนย์กลางการขนส่งอำเภอพุนพินระดับภูมิภาค ในเขตอำเภอพุนพิน สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญของภาคใต้ที่จะได้รับการพัฒนาให้เป็นรถไฟทางคู่ในอนาคตสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนสายหลัก ตามแนวเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตกได้อย่างสะดวก เป็นทางร่วมทางแยกระหว่างจังหวัดนครศรีธรรมราช ออกไปยัง ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง และสงขลา เป็นต้น จึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการรองรับกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระดับภาค ที่มีกิจกรรมเกี่ยวเนื่องรองรับอย่างครบถ้วน ไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่งคลังสินค้าและห้องเย็น อุตสาหกรรมอุปกรณ์เกษตรกรรม สถานศึกษาเพื่อค้นคว้า และวิจัยด้านการคมนาคมและขนส่ง ที่อยู่อาศัยของแรงงานและกิจกรรมสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีของแรงงานในลักษณะสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่อยู่อาศัย (Job and Housing Balance) โดยมีการออกแบบที่ดี มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการขนส่งขนาดใหญ่และการผลิตอย่างเพียงพอ มีการแยกพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัยออกจากกันอย่างเด็ดขาด แต่ยังสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างสะดวก โดยแยกโครงสร้างพื้นฐานออกเป็นสองชุด เนื่องจากการผลิตกับพื้นที่ชุมชนเมืองมีระดับและรูปแบบความต้องการที่แตกต่างกัน ซึ่งได้กำหนดไว้ในผังนโยบายด้านคมนาคมขนส่งและเศรษฐกิจ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญทั้งด้านประสิทธิภาพการขนส่งและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจให้กับภาคใต้และประเทศ การพัฒนาศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ที่มีความได้เปรียบด้านการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภทการขนส่งที่มีข้อจำกัดสูง ไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการและสถานที่ จึงต้องยึดสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางย่อยในการพัฒนา มีรูปแบบการพัฒนาตามหลักการการพัฒนาพื้นที่โดยใช้สถานีขนส่งเป็นศูนย์กลางเพื่อส่งเสริมความเป็นเมืองศูนย์กลางการขนส่งระดับภูมิภาคได้ (Logistic Center) โดยมีการกระจุกตัวของกิจกรรมต่างๆ เรียงลำดับตามความสำคัญและความเกี่ยวข้องกับสถานีขนส่ง มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งประเภทอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพและไร้รอยต่อ (Seamless Transportation Network) เพื่อพัฒนาเมืองหลักในเขตเทศบาลเมืองท่าข้าม โดยมีการ

พัฒนาเพื่อให้เกิดการใช้สอยพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างการประหยัดจากการขนส่งอย่างรวดเร็วและถูกต้อง (Economy of Speed)

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ๑.๒.๑. เพื่อพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่ง
- ๑.๒.๒. เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และส่งเสริมการเดินทางด้วยขนส่งมวลชน ลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนตัว
- ๑.๒.๓. เพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการเชื่อมต่อบริเวณขนส่งระหว่างระบบถนน กับระบบราง รองรับโครงการพัฒนาทางภาครัฐ

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ จะคำนึงถึงย่านกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี โดยคำนึงถึงความเป็นย่านกิจกรรมที่เป็นศูนย์รวมทางด้านการพัฒนาเศรษฐกิจและพื้นที่บริเวณข้างเคียง อาทิเช่น ย่านตลาดสดเทศบาลเมืองท่าข้าม ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนราษฎร์บำรุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมด้านเกษตรกรรม ถัดจากพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรมหลักดังกล่าว และพื้นที่ชุมชนรถไฟเป็นพื้นที่ต่อเนื่องจากการใช้พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ด้านทิศเหนือพื้นที่ฝั่งนี้ถูกกำหนดด้วยขอบของกิจกรรม (Edge Of Activities) ในส่วนพื้นที่ฝั่งตะวันออกนั้นติดกับพื้นที่ย่านตลาดศรีข้ามและยังเป็นถนนที่เชื่อมเข้าสู่สถานีรถไฟ ได้อย่างสะดวกโดยรถบรรทุกสามารถเข้าถึงได้ง่ายและเชื่อมไปสู่เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ ได้อย่างสะดวกและมีผลกระทบชุมชนน้อยที่สุด สำหรับพื้นที่ฝั่งทิศใต้ของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีเป็นพื้นที่ย่านกิจกรรมเพื่อการอยู่อาศัยหนาแน่นเป็นพื้นที่ที่อาจเกิดผลกระทบในอนาคตต่อการพัฒนารองรับศูนย์คมนาคมขนส่ง จึงเป็นย่านกิจกรรมอีกหนึ่งกลุ่มที่ได้กำหนดในการวางขอบเขตพื้นที่โครงการ

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษา ครอบคลุมพื้นที่ฝั่งเมืองรวมพุนพิน บริเวณสถานีรถไฟชุมทางบ้านต้นโพธิ์ สนามบินนานาชาติสุราษฎร์ธานี สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี และชุมชนโดยรอบ ตำบลหนองไทร ตำบลพุนพิน ตำบลหัวเตย ตำบลท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๔๗,๘๑๒.๕ ไร่ หรือ ๗๖.๕ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ ตำบลศรีวิชัย
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ ตำบลวิภาวดี
ทิศใต้	ติดต่อกับ ตำบลเขาหัวควาย
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ ตำบลน้ำรอบ

๑.๓.๑.๒พื้นที่โครงการ

การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ ครอบคลุมพื้นที่ บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีและชุมชนโดยรอบ เทศบาลเมืองท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๕๐๐ ไร่ หรือ ๐.๘๐ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ ติดกับถนนราษฎร์บำรุง

ทิศตะวันออก ติดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๕๓

ทิศใต้ ติดกับทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๑

ทิศตะวันตก ติดกับถนนพัฒนาท่าข้าม





แผนที่ ๑.๒ แสดงขอบเขตพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาโครงสร้างและองค์ประกอบทางกายภาพของย่านสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันเพื่อนำมาวิเคราะห์โครงสร้างและองค์ประกอบทางกายภาพโดยรอบสถานีรถไฟ ชุมชนโดยรอบ แล้วนำไปสู่ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่รองศูนย์คมนาคมขนส่งพุนพินระดับภูมิภาค อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

- ๑.๔.๑. ศึกษา สภาพปัจจุบัน อดีต อนาคต ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างของชุมชน สิ่งแวดล้อม สภาพเศรษฐกิจและสังคม
- ๑.๔.๒. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย นโยบายแผนงาน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิดในการพัฒนา
- ๑.๔.๓. ศึกษาและเก็บข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษา โดยแบ่งเป็น
 - ข้อมูลปฐมภูมิ คือ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม ได้แก่ ข้อมูลทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประวัติศาสตร์
 - ข้อมูลทุติยภูมิ คือ ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าทางเอกสาร บทความ งานวิจัย ได้แก่ ข้อมูลประวัติศาสตร์ของพื้นที่ การตั้งถิ่นฐาน ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ และสังคม ในแต่ละช่วงเวลา
- ๑.๔.๔. วิเคราะห์ข้อมูลทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงวิเคราะห์ประเด็นปัญหา ศักยภาพ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคามของพื้นที่
- ๑.๔.๕. กำหนดแนวความคิดและวางแผนในการวางผังพัฒนาพื้นที่ ให้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น เพื่อชี้แนวทางในการสร้างโปรแกรมสู่บทสรุปทางการพัฒนา ลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสม
- ๑.๔.๖. วางผังออกแบบในการพัฒนาพื้นที่
- ๑.๔.๗. เสนอแนะแผนและขั้นตอนเบื้องต้นสู่การนำผังไปปฏิบัติ

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑.๕.๑ ทำให้ทราบถึงจุดศูนย์รวมคมนาคมขนส่งและพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของจังหวัด
- ๑.๕.๒ ได้แนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายขนส่งระหว่างเมืองในอนาคต
- ๑.๕.๓ สามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ จุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง หมายถึง การใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในการเป็นพื้นที่ศูนย์รวมระบบขนส่ง ทางราง ทางบก เชื่อมโยงเศรษฐกิจ และพื้นที่ทางด้านธุรกิจ พาณิชยกรรม อาคาร สำนักงาน โรงแรม ร้านค้า ที่พักอาศัย เป็นต้น โดยมีความพร้อมเกี่ยวกับ โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณูปการ สามารถให้มีการเชื่อมต่อและการบริการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขนส่งระดับภูมิภาค หมายถึง รongรับพื้นที่การขนส่งบริการโดยสารและขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคที่เชื่อมระหว่างเมืองหลักและส่งต่อไปยังทั่วประเทศต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะใช้เวลาในการเดินทางและขนส่งรวดเร็วยิ่งขึ้น



บทที่ ๒

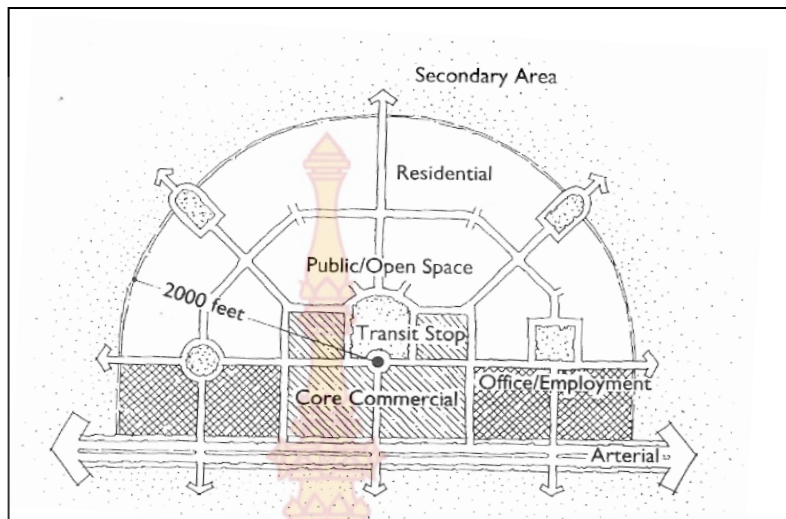
แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาโครงสร้างและองค์ประกอบทางกายภาพโดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี มีความจำเป็นต้องศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวคิดในงานวิจัยเรื่องการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยรายละเอียดของเนื้อหาในการทบทวนวรรณกรรมมีดังนี้

๒.๑ หลักการการพัฒนาโดยมีสถานีขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง (Transit Oriented Development – TOD)

การพัฒนาพื้นที่และกระบวนการขนส่งโดยใช้สถานีขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลางเป็นหลักการที่อาศัยศักยภาพในการเข้าถึงที่มีประสิทธิภาพสูงของสถานีขนส่งสาธารณะ มาเป็นปัจจัยสนับสนุนในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางของพื้นที่ข้างเคียง โดยพัฒนาให้มีกิจกรรมเพิ่มเติมเพื่อเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรมที่มีความต้องการการเข้าถึงสูง เช่น พาณิชยกรรม หรือที่พักอาศัยหนาแน่นสูง ซึ่งมักจะกำหนดให้มีขอบเขตอยู่ในระยะเดินเท้า (Walking Distance) คือ ประมาณ ๔๐๐ ถึง ๕๐๐ เมตรจากสถานีขนส่งสาธารณะที่เป็นศูนย์กลาง เนื่องจากเป็นระยะทางที่สามารถก่อให้เกิดการประหยัดจากการกระจุกตัว (Agglomeration Economy) อย่างเหมาะสม

แนวความคิด TOD กำลังได้รับความสนใจและประยุกต์ใช้ในหลายเมือง เช่น โตเกียว แวนคูเวอร์ ฮองกง เป็นต้น เนื่องจากสามารถใช้ศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งมาสนับสนุนการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ ช่วยแก้ปัญหาการขยายตัวของเมืองลงไปในพื้นที่ที่ไม่มีความพร้อมในการพัฒนา และเป็นการสร้างศูนย์กลางที่กระจายตัวลงไปในพื้นที่ ประชาชนสามารถเข้าถึงแหล่งพาณิชยกรรมจากบ้านพักอาศัยได้ในระยะทางที่เหมาะสม หลักการของการบริหารจัดการ TOD อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดสำหรับพื้นที่พาณิชยกรรมกับการคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกัน หมายความว่า จะต้องมีการสัญจรที่สะดวกสบายและรวดเร็วไปพร้อมๆกับการเป็นย่านพาณิชยกรรมที่คึกคัก ก่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจ



รูปที่ ๒.๑ แสดงแนวคิด Transit Oriented Development

ที่มา : www.transportpolicy/๒๐๑๓.com เข้าถึงเมื่อวันที่ ๒๔/๐๗/๒๕๖๐

ประเภทของ TOD

รูปแบบและวิธีการพัฒนา TOD จะแปรผันไปตามสถานีรถไฟแต่ละประเภท ซึ่งจะมีศักยภาพ ข้อจำกัด โอกาส และอุปสรรคในการพัฒนาที่แตกต่างกันไป วิธีการจัดประเภท TOD ขึ้นกับ วัตถุประสงค์ในการพัฒนา มีวิธีการแบ่งประเภท ๒ ลักษณะ ได้แก่ การแบ่งตามหลักวิศวกรรมการขนส่ง และการแบ่งตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานี

(๑) แบ่งตามหลักการทางวิศวกรรมการขนส่ง ใช้ลักษณะและบทบาทหน้าที่ทางวิศวกรรม การขนส่งของแต่ละสถานีมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทสถานี มีสมมติฐานว่าสถานีแต่ละประเภท จะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมของผู้โดยสารแตกต่างกัน นำไปสู่ความต้องการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีเพื่อ รองรับผู้โดยสารและกิจกรรมเกี่ยวเนื่องที่แตกต่างกันไป โดยจะแบ่งสถานีออกเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

(๑.๑) สถานีกลาง (Central Station) เป็นสถานีที่มีศักยภาพในการพัฒนา พื้นที่โดยรอบมากที่สุด เนื่องจากเป็นสถานีที่เป็นศูนย์รวมของระบบคมนาคมขนส่งหลากหลายประเภทและหลายทิศทาง จึงเป็นพื้นที่ที่มีระดับการเข้าถึง (Accessibility) สูงที่สุด เป็นแรงดึงดูดสำคัญต่อการตั้งถิ่นฐานของพาณิชยกรรมลำดับศักยภาพสูง เช่น ศูนย์การค้าระดับภาค สำนักงานใหญ่ภาคของหน่วยงานของรัฐและเอกชน สาธารณูปการสำคัญต่างๆ รวมถึงที่อยู่อาศัยชั้นดีในพื้นที่ชั้นในของเมืองอีกด้วย สำหรับประเทศไทย สถานีประเภทนี้ได้แก่สถานีกลางบางซื่อ

(๑.๒) สถานีปลายทาง (Terminal Station) เป็นสถานีที่เป็นพื้นที่รอยต่อระหว่างพื้นที่บริการของระบบรถไฟกับพื้นที่อื่นๆ ที่ไม่มีรถไฟบริการ เป็นบริเวณที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างยานพาหนะส่วนตัวจากด้านนอกกับด้านในของพื้นที่ที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่า ทำหน้าที่เป็นศูนย์

พาณิชย์กรรมรองของภาค พื้นที่ค้าปลีกและค้าส่ง สถานีรถประจำทาง ระหว่างเมือง ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นต่ำบริเวณ ชานเมือง และพื้นที่จอดแล้วจร (Park and Ride) เช่น สถานีรถไฟ เชียงใหม่ เป็นต้น

(๑.๓) สถานีเปลี่ยนถ่ายกับสายทางอื่น (Connecting Station) เป็นสถานี บริเวณส่วนกลางของภาคที่มีความสามารถในการเข้าถึงสูงจากระบบ ขนส่งมากกว่าหนึ่งระบบ อยู่ในตำแหน่งที่ตั้งที่มีความสะดวกในการ กระจายการเข้าถึงออกไปหลายทิศทาง จึงมีขอบเขตการให้บริการที่ กว้างกว่าสถานีทั่วไปและเป็นศูนย์กลางรองของประเทศ จึงมีศักยภาพ ในการรองรับพาณิชย์กรรม สำนักงานระดับภูมิภาค และที่อยู่อาศัย หนาแน่นสูง โดยเป็นกิจกรรมเมืองที่ไม่ต้องพึ่งพาการเดินทางด้วย รถยนต์ส่วนตัวมากนัก

(๑.๔) สถานีทั่วไป (General Station) เป็นสถานีที่ทำหน้าที่เข้าถึงเมืองใน ขอบเขตการให้บริการของสถานีรถไฟ จึงเป็นพื้นที่รองรับกิจกรรม พาณิชยกรรมระดับเมืองตามความสามารถทางเศรษฐกิจและสังคม ของเมืองนั้นๆ เป็นศูนย์กลางของที่อยู่อาศัยโดยรอบ และจุดเปลี่ยน ถ่ายระหว่างยานพาหนะขนาดเล็กจากต้นทางมายังสถานีระบอบรางเพื่อ ส่งถ่ายต่อไปยังพื้นที่อื่นๆ ในประเทศ บางสถานีอาจมีความสามารถ ทางเศรษฐกิจเฉพาะทางอันเนื่องมาจากศักยภาพเชิงพื้นที่ของเมือง นั้นๆ ได้แก่ สถานีรถไฟทั่วไปที่อำเภอสำคัญของภาค

(๒) แบ่งตามหลักการด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมหลักโดยรอบสถานีรถไฟ ใช้ ศักยภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเป็นเกณฑ์ในการแบ่งประเภทสถานี โดยมีสมมติฐานว่าการใช้ ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมหลักในพื้นที่ให้บริการของสถานีรถไฟเป็นตัวกำหนดปริมาณและลักษณะ ของผู้โดยสาร ซึ่งนำไปสู่พฤติกรรมการเดินทางและความต้องการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีในทิศทาง จำเพาะเจาะจงให้สอดคล้องกับศักยภาพดังกล่าว ในบางกรณีอาจมีกิจกรรมหลักได้มากกว่าหนึ่ง ประเภทก็เป็นได้ โดยอาจแบ่งประเภทได้ดังนี้

(๒.๑) สถานีศูนย์กลางพาณิชยกรรม มีบทบาทเป็นย่านการค้าการบริการของ เมือง ประกอบด้วยอาคารสำนักงาน การเงินการธนาคาร ศูนย์การค้า และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง มักจะเป็นศูนย์กลางเมืองหรือย่านที่มีพื้นที่พัก อาศัยโดยรอบ

(๒.๒) สถานีเพื่อรองรับกิจกรรมอุตสาหกรรม มีบทบาทเป็นพื้นที่รองรับ สำนักงานส่วนหน้า (Front Office) ของการประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบด้วย พื้นที่สำนักงานของหน่วยธุรกิจอุตสาหกรรม บริการ

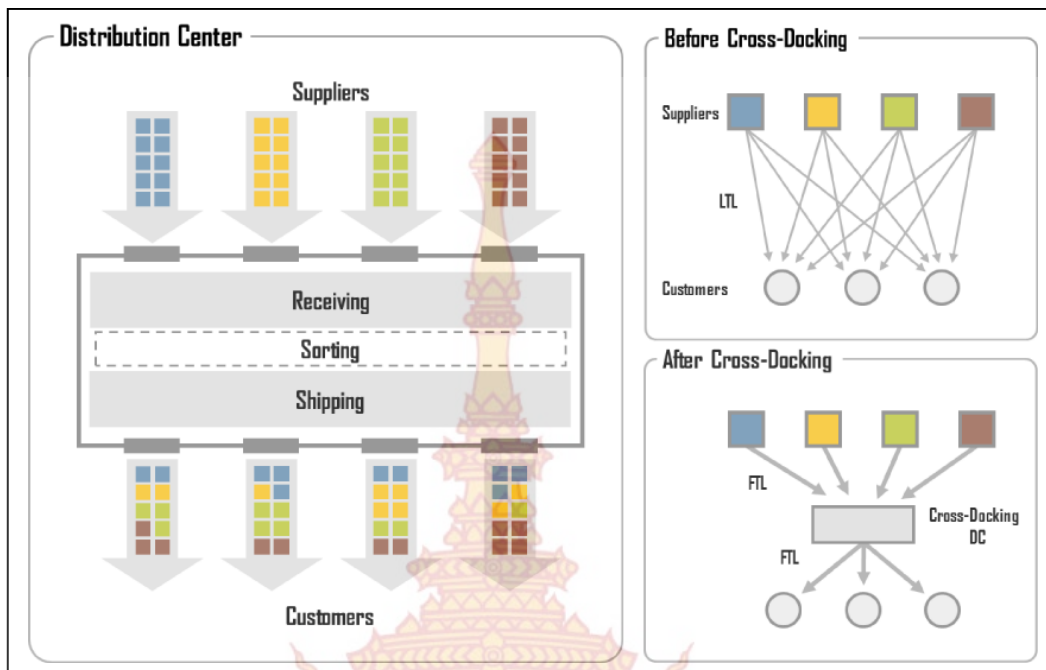
ต่างๆ ของภาครัฐและเอกชน ศูนย์เทคโนโลยี คำนวณและวิจัยด้าน อุตสาหกรรม โรงแรมและที่พักอาศัยของแรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น

- (๒.๓) สถานีศูนย์ประชุมและแสดงสินค้า มีบทบาทหน้าที่เป็นสถานที่จัด แสดงสินค้าและการประชุมระดับชาติหรือนานาชาติ อาศัยประโยชน์ จากรถไฟในการขนส่งบุคคลเข้าและออกจากพื้นที่รอบสถานีได้อย่าง สะดวกรวดเร็ว มีพื้นที่ให้บริการกว้างขวาง และมีความมั่นคงในการ ให้บริการ ประกอบด้วย ศูนย์การประชุม โรงแรม ศูนย์แสดงสินค้า สถานบันเทิง พาณิชยกรรมสนับสนุนต่างๆ
- (๒.๔) สถานีการเปลี่ยนถ่ายการจราจร ทำหน้าที่เป็นประตูระหว่างพื้นที่ โดยรอบสถานีกับพื้นที่อื่นๆ ในภาคหรือประเทศ สถานีเป็นศูนย์รวม ของยานพาหนะหลากหลายประเภทเพื่ออำนวยความสะดวกในการ ขนส่งแบบไร้รอยต่อ (Seamless Network) ให้กับผู้ใช้โดยสาร สามารถ กระจายและรวบรวมผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีกิจกรรมเชิง พาณิชยกรรมและกิจกรรมอื่นๆ ในพื้นที่สถานีเพียงเพื่อรองรับการเปลี่ยน ถ่ายของผู้โดยสารเท่านั้น ประกอบด้วย สถานีขนส่งของยานพาหนะ หลากหลายประเภท ทั้งระดับท้องถิ่นและระดับภูมิภาค รวมถึงพื้นที่ เปลี่ยนถ่ายที่มีประสิทธิภาพสูง

๒.๒ หลักการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการขนส่งด้วยศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) หรือที่มักเรียก ทับศัพท์ว่า DC เป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ ในกิจกรรมของโลจิสติกส์ โดยเป็นกลไกให้เกิดการขับเคลื่อนหรือเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่ลูกค้า ภายใต้ เงื่อนไขของเวลา และต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยความหมายของศูนย์ กระจายสินค้าเป็นหน่วยของโลจิสติกส์ในการทำหน้าที่ทางธุรกรรมรับช่วงส่งสินค้าสำเร็จรูปที่เป็น Final Production เพื่อให้มีการส่งมอบไปสู่ผู้รับซึ่งอาจเป็นลูกค้าหรือผู้ต้องการใช้ของ หรือในอีกนัย หนึ่งทำหน้าที่ในการรับและส่งมอบหรือจัดส่งสินค้า อะไหล่ วัสดุดิบ รวมทั้ง บริการต่างๆ ซึ่งเป็นสาระ ส่วนควบของสินค้าจากแหล่งที่ใช้เป็นศูนย์กลางไปสู่แหล่งที่มีความต้องการตามเงื่อนไขและเวลาที่ได้มี การตกลงกัน ดังนั้น หน้าที่สำคัญของศูนย์กระจายสินค้าจึงเป็นแหล่งในการรวบรวม แบ่ง ประกอบ บรรจุ คัดแยก ให้เหมาะสมกับประเภทพาหนะที่จะใช้ในการขนส่งให้กับลูกค้าหรือผู้รับสินค้า ซึ่งจะมี ความแตกต่างไปตามสภาพแวดล้อม โดยพันธกิจที่สำคัญของศูนย์กระจายสินค้าจะเกี่ยวข้องกับการ จัดการปฏิสัมพันธ์ของข้อมูลข่าวสารระหว่างคนและหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึง การจัดการ คลังสินค้าประเภท “Cross-Dock” และเกี่ยวกับการบรรจุภัณฑ์ (Packaging) รวมทั้งการจัดการ เปลี่ยนโหมดหรือประเภทของการขนส่ง (Mode of Transport) โดยเฉพาะหน้าที่ของการวางแผนการส่งมอบสินค้า เพื่อให้ส่งสินค้าที่ถูกต้องในเวลาที่ต้องการไปสู่ลูกค้าตรงตามสถานที่ซึ่งกำหนดไว้ ชัดเจนและส่งมอบตรงตามเวลาที่ต้องการ

ศูนย์กระจายสินค้า (DC) มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในฐานะเป็นกิจกรรมในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และทำให้ระบบการกระจายสินค้าสามารถขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ การที่ประเทศไทยไม่สามารถพัฒนาการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ไปสู่ในระดับ World Class Logistics ได้นั้น นอกเหนือจากปัจจัยหลายประการแล้ว ปัจจัยที่สำคัญก็คือ ยังขาดการพัฒนาหรือความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของศูนย์กระจายสินค้า คือไม่เข้าใจความแตกต่างระหว่างศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้าหรือศูนย์ขนส่งประเภท “CY/Truck Terminal” ส่งผลให้ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับโลกที่สาม (The Third World Logistics) ซึ่งผลเสียที่ชัดเจนจะเห็นได้จากการที่เรามีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่สูงถึงร้อยละ ๑๖-๑๙ ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ซึ่งประมาณร้อยละ ๔๗ เป็นต้นทุน สต็อกสินค้าและอีกประมาณร้อยละ ๔๑ เป็นต้นทุนที่เกิดจากการขนส่ง ซึ่งเหตุผลสำคัญที่ทำให้ต้นทุนดังกล่าวสูง ก็เกิดจากการที่ผู้ผลิตต้องขนส่งสินค้าไปให้กับลูกค้าในต่างจังหวัด โดยไม่มีศูนย์รวบรวมพักรับสินค้าตามจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางขนส่ง (HUB) ทำให้ส่วนใหญ่แล้วต้องขนส่งรถเที่ยวเปล่ากลับหรือสินค้าส่งมอบไม่เต็มคันรถ (Back Haul) ซึ่งการจะแก้ปัญหาดังกล่าวจะต้องมีศูนย์กระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะมีโครงการกระจายสินค้า ทำหน้าที่ในการรวบรวมสินค้าให้เต็มคันรถหรือจัดพาหนะให้เหมาะสมกับจำนวนและสอดคล้องกับสถานที่ส่งมอบสินค้า อีกทั้ง ยังมีเครือข่ายในการรวบรวมสินค้า หรือเปลี่ยนรูปแบบประเภทการขนส่งไปสู่โหมดที่ประหยัดพลังงานหรือประเภทการส่งมอบแบบ Door to Door ตัวอย่างซึ่งเห็นได้ชัดเจน เช่น ศูนย์กระจายสินค้าของห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ Tesco Lotus ซึ่งทำหน้าที่ในการเก็บและกระจายสินค้าประเภท “Consumer Goods” สำหรับสินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ศูนย์กระจายสินค้าอาจอยู่ใกล้กับประตูส่งออก เช่น ท่าเรือแหลมฉบังหรือสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งจะพบเห็นอาคารศูนย์กระจายวัตถุดิบ , อะไหล่ และสินค้าสำเร็จรูป ทั้งในแบบที่เป็นศูนย์กระจายสินค้าที่ต้องมีการชำระภาษีและประเภท “Free Zone” ซึ่งการที่ต้องตั้งอยู่ในท่าเลดังกล่าว ก็เนื่องจาก ความสะดวกในการกระจายสินค้าประเภทซึ่งเกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกที่เป็นแบบ Just in Time และการประหยัดค่าขนส่ง เพราะใกล้กับท่าเรือหรือสนามบินหลักของประเทศ



รูปที่ ๒.๒ แสดงหลักการและแนวคิดของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า(DC)
 ที่มา : <https://www.linkedin.com/pulse/๒๐๑๔๐๗๒๐๑๒๒๔๓๔-๑๐๐๒๙๕๒๖๐-cross-docking-distribution-system> เข้าถึงเมื่อวันที่ ๒๔/๐๗/๒๕๖๐

อย่างไรก็ดี การบริการจัดการศูนย์กระจายสินค้าจำเป็นต้องมีเครือข่ายและการบริหารงานอย่างมืออาชีพ และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับงานโลจิสติกส์มาใช้ในกระบวนการทางธุรกิจ ด้วยการพัฒนาระบบ E-Trade Logistics เพื่อให้การดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องในระดับเอกชนให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูล ทั้งของภาครัฐและภาคธุรกิจมาเสริมต่อให้อยู่ในโซ่อุปทานเดียวกัน โดยจะต้องมีลักษณะเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในลักษณะที่เป็นสาธารณะ ซึ่งภาครัฐอาจจะมีการประมูลเพื่อให้เอกชนเข้าบริหารตามสถานที่ที่เป็นชุมทางขนส่งของภูมิภาค หรือตามประตูเชื่อมโยงขนส่ง (Corridor Link) สู่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งจะเชื่อมโยงไปสู่ทางหมายเลข ๙ หรือ ที่ท่าเรือเชียงแสนและอำเภอ เชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งจะเป็นประตูในการกระจายสินค้าผ่านเส้นทาง R๓E ไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ รวมทั้ง การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าที่อำเภอแม่สอดในการที่จะรวบรวมและกระจายไปสู่ประเทศพม่า ฯลฯ โดยทั่วไปแล้วศูนย์กระจายสินค้าภายในประเทศควรจะต้องอยู่ตามเส้นทางขนส่งหลัก โดยมีระยะห่างจากศูนย์กลางแหล่งผลิตเป็นระยะทาง ๔๐๐-๕๐๐ กิโลเมตร เช่น ทางภาคเหนือที่พิษณุโลก ส่วนภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขอนแก่น หรือทางภาคใต้ที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น ซึ่งทำเลที่ตั้งควรจะสามารรถเชื่อมโยงกับเส้นทางรถไฟ หรือเชื่อมโยงกับการขนส่งทางแม่น้ำหรือท่าเรือชายฝั่ง เนื่องจากศูนย์กระจายสินค้าจะมีความสัมพันธ์กับการขนส่งที่เรียกว่า Multimodal Transport ซึ่งก็คือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ต้องมีการเปลี่ยนประเภทพาหนะขนส่ง

๒.๓ แนวความคิดเกี่ยวกับความเป็นสถานที่ (Place)

ความเป็นสถานที่ของเมือง (Place) คือ การให้ความสำคัญกับพื้นที่เมือง และการสร้างความเข้าใจในลักษณะทางวัฒนธรรม และวิถีชีวิตของผู้คนภายในเมืองที่ถ่ายทอดออกมาเป็นเอกลักษณ์หรือคุณค่าของพื้นที่เมืองนั้น ประกอบด้วย ๒ องค์ประกอบหลัก คือ องค์ประกอบทางกายภาพ (Permanencies) และคุณค่าทางจิตใจ หรือจิตวิญญาณของสถานที่ (Spiritual value) ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่มองไม่เห็นด้วยตา แต่เกิดจากวิถีชีวิตของผู้คนเกิดเป็นเรื่องราว และความหมายจากการอยู่อาศัยกันมาอย่างต่อเนื่องจนเป็นความทรงจำร่วมกันทำให้เกิดเอกลักษณ์ของพื้นที่ และเป็นที่ยอมรับของคนทั่วไป (Rossi, ๑๙๙๙)

นอกจากนี้ เมืองทุกเมืองประกอบด้วยส่วนต่างๆ หลายส่วน แต่ละส่วนเรียกว่า “ย่าน” ซึ่งสามารถพิจารณาความแตกต่างของแต่ละย่านได้จากลักษณะเด่น การขยายตัว และรูปแบบของย่าน แต่ในความเป็นจริงการพบย่านที่มีลักษณะเฉพาะที่แยกประเภทได้อย่างชัดเจนนั้นมีโอกาสเป็นไปได้ยาก เนื่องจากความสลับซับซ้อนของเมือง และการผสมผสานกิจกรรมหลายๆ ชนิดไว้ด้วยกัน ซึ่งกิจกรรมนั้นได้แสดงออกถึงความเป็นกิจกรรมหลักของพื้นที่ที่ทำให้เกิดลักษณะเฉพาะของย่านแต่ละย่าน ดังนั้น เพื่อให้สามารถจำแนกลักษณะความแตกต่างของย่านภายในเมือง จำเป็นต้องพิจารณาเพิ่มเติมถึงองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม หรือลักษณะทางกายภาพที่ปรากฏของย่าน เช่น รูปทรงของอาคาร ความหนาแน่นของอาคาร วัสดุที่ใช้ รวมทั้งการผสมผสานระหว่างลักษณะของอาคารที่ต่างประเภทกัน เป็นต้น รวมทั้งสภาพภูมิทัศน์ที่ทำให้เกิดความต่อเนื่องของย่าน (วรรณศิลป์ พีรพันธุ์, ๒๕๓๘ : ๑๖-๑๘)

เช่นเดียวกับกฎบัตรเบอร์รา (The Burra Charter, ๒๐๐๔ : ๑-๖) และแนวความคิดของ Harry L.Gamham (๑๙๗๖) ที่ให้ความสำคัญกับเอกลักษณ์ และความเป็นสถานที่ของเมือง (Place) เนื่องจากเมืองแต่ละเมืองมีหลากหลายรูปแบบแตกต่างกันตามขนาดของพื้นที่ การตั้งถิ่นฐาน ความเป็นมา และประวัติศาสตร์รวมถึงประเพณีวัฒนธรรม ทำให้ความเป็นสถานที่ของแต่ละเมือง หรือพื้นที่นั้นย่อมมีความแตกต่างกัน สามารถสะท้อนให้เห็นได้จากมรดกที่สามารถจับต้องได้ (Tangible Heritage) เช่น โบราณสถาน โบราณวัตถุ และสถานที่สำคัญ เป็นต้น และมรดกที่ไม่สามารถจับต้องได้ (Intangible Heritage) เช่น คุณค่าของวิถีชีวิต ความเป็นย่าน สภาพแวดล้อมโดยรอบสถานที่สำคัญ และประเพณี ซึ่งความเป็นสถานที่ไม่จำเป็นต้องให้ความสำคัญเพียงเฉพาะกลุ่มอาคารเท่านั้น แต่วิถีชีวิต หรือกิจกรรมเป็นส่วนหนึ่งที่แสดงออกถึงความเป็นสถานที่ของพื้นที่นั้นๆ ด้วย โดยองค์ประกอบในความเป็นสถานที่ของพื้นที่นั้น ประกอบด้วย

๑. ลักษณะเฉพาะทางกายภาพของพื้นที่ คือ โครงสร้างทางกายภาพที่แท้จริงของสถานที่ ลักษณะจริงของอาคาร ภูมิทัศน์ และคุณลักษณะของสุนทรียภาพ

๒. กิจกรรม และปรากฏการณ์ใดๆ ก็ตามที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ซึ่งสังเกตได้ว่าผู้คนมีปฏิสัมพันธ์ต่อพื้นที่อย่างไร

๓. การสื่อสารความหมาย หรือสัญลักษณ์ หมายถึง นัยสำคัญของพื้นที่ มักเป็นคุณค่าเชิงนามธรรมได้แก่ ความเป็นเอกลักษณ์ และความทรงจำอันเกิดจากความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างผู้คนกับพื้นที่

ดังนั้น องค์ประกอบในความเป็นสถานที่ของพื้นที่เมือง หรือย่านจึงประกอบด้วย ลักษณะทางกายภาพ (Physical Reality) กิจกรรม (Activity) และการสื่อความหมาย (Meaning) โดยในแต่ละองค์ประกอบมีรายละเอียด ดังนี้

๒.๒.๑ ลักษณะทางกายภาพของเมือง (Physical Reality)

ความสำคัญต่อลักษณะทางกายภาพของเมืองนั้น ได้เน้นให้เกิดความเป็นสถานที่จากจินตภาพขององค์ประกอบทางกายภาพที่ชัดเจน โดยเฉพาะอาคาร หรือสิ่งก่อสร้างที่มีมาแต่อดีต และเป็นที่ยึดจำได้จนเป็นสัญลักษณ์ และชื่อเสียงของพื้นที่ ทฤษฎีที่ได้รับการยอมรับมากที่สุดทฤษฎีหนึ่งเกี่ยวกับองค์ประกอบทางกายภาพที่ทำให้ “พื้นที่” หนึ่งเกิดจินตภาพที่เด่นชัด และถูกจดจำเป็น “สถานที่” คือ ทฤษฎีจินตภาพของเมือง (The Image of The City) โดย Kevin Lynch (Lynch, ๑๙๖๐ : ๔๗-๕๐) ซึ่งกล่าวไว้ว่า องค์ประกอบที่เป็นสิ่งกำหนดจินตภาพหรือภาพลักษณ์ จะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม รวมถึงผู้คน และกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบทางกายภาพจะมีผลมากที่สุดต่อผู้สังเกตในการกำหนดภาพลักษณ์ และลักษณะเฉพาะของพื้นที่ผ่านการถ่ายทอดทางแผนที่ในใจ (Mental map) โดยองค์ประกอบทางกายภาพที่มีความเป็นองค์รวม เป็นหนึ่งเดียวกัน และแตกต่างจากสภาพแวดล้อมภายนอกอย่างชัดเจน จะสามารถปลุกความทรงจำของผู้สังเกตให้เกิดขึ้นได้อย่างชัดเจน ไม่รู้สึกแปลกแยก แต่เกิดความรู้สึกปลอดภัย ทำให้ผู้สังเกตรู้สึกถึงความสัมพันธ์ระหว่างตนเองกับพื้นที่จนเกิดเป็นการรับรู้สถานที่ขึ้น ทั้งนี้ ลินช์ได้กล่าวสรุปไว้ว่าจินตภาพของเมืองที่ตื้นเกิดจากองค์ประกอบพื้นฐานทางกายภาพ ๕ ประเภท ได้แก่

๑. เส้นทาง (Paths) หมายถึง เส้นทางที่ผู้คนใช้ในการเดินทางสัญจรไปมา เช่น ถนน ทางเดิน คลอง และทางรถไฟ เป็นต้น โดยเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ผู้คนสามารถสังเกตเห็นถึงองค์ประกอบทางสภาพแวดล้อมของเมืองทั้งอาคารบ้านเรือน พืชพรรณ หรือกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางได้

๒. ขอบ (Edges) หมายถึง แนว หรือสิ่งที่แบ่งพื้นที่ ๒ แห่งออกจากกันเป็นแนวยาวต่อเนื่อง เช่น แม่น้ำ ทะเล ทางรถไฟ ผนัง และกำแพง โดยมักจะใช้เป็นที่ยึดขอบเขตของพื้นที่ของเมือง

๓. ย่าน (Districts) หมายถึง พื้นที่ หรือบริเวณที่มีกิจกรรม หรือลักษณะทางกายภาพที่คล้ายคลึงกันและมีความแตกต่างจากบริเวณอื่นๆ โดยมีพื้นที่ค่อนข้างใหญ่เพียงพอที่ให้ผู้คนสามารถเข้าไปใช้ได้ และมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งภายใน และภายนอกที่สามารถมองเห็นได้ เช่น ย่านเกษตรกรรม และย่านชุมชนเมือง เป็นต้น ลักษณะทางกายภาพที่สำคัญของย่าน (Districts)

ประกอบด้วย องค์ประกอบต่างๆ เช่น รูปทรง ที่ว่าง อาคาร ป้าย กิจกรรมต่างๆ ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่ เป็นต้น องค์ประกอบเหล่านี้มีลักษณะเฉพาะ ซึ่งสามารถบ่งบอกภาพลักษณ์ของแต่ละเมืองได้

๔. ศูนย์รวมกิจกรรม (Nodes) หมายถึง บริเวณ หรือตำแหน่งของพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของกิจกรรมจำนวนมาก เช่น สีแยก จุดตัดของเส้นทางคมนาคม เป็นต้น ซึ่งศูนย์รวมกิจกรรมมักจะเป็นที่พลุกพล่านที่มีความสำคัญในการใช้งาน หรือลักษณะที่สำคัญทางกายภาพ เช่น ร้านค้าหัวมุมถนน หรือสถานีรถไฟ เป็นต้น

๕. ภูมิสัญลักษณ์ (Landmarks) หมายถึง สิ่งที่สามารถมองเห็นได้จากภายนอก และสังเกตได้ง่ายทั้งในระยะใกล้ และระยะไกลในมุมมองต่างๆ รวมทั้งใช้เป็นตำแหน่งในการอ้างอิง หรือบอกทิศทางได้ เช่น อาคาร ร้านค้า ป้าย และอนุสาวรีย์ เป็นต้น ภูมิสัญลักษณ์ที่โดดเด่นสามารถเป็นสัญลักษณ์ของเมืองนั้นๆ ได้

๒.๒.๒ กิจกรรม (Activity)

Chapin (๑๙๗๒: ๒๒๑-๒๕๓) ให้ความเห็นว่า ระบบกิจกรรมเป็นพฤติกรรมของบุคคล ครอบครัว สถาบันที่เกิดขึ้นและปรากฏให้เห็นในรูปแบบทางพื้นที่หรือการใช้พื้นที่ ซึ่งเป็นผลมาจากพฤติกรรมเชิงที่ตั้ง (location behavior) แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ ๑. กิจกรรมเชิงธุรกิจ (Firm activities) เป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดผลผลิต ได้แก่ กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ ๒. กิจกรรมเชิงสถาบัน (Institute activities) เป็นกิจกรรมทางสังคมที่เกิดจากการรวมกลุ่มของคนกลุ่มต่างๆ ภายในชุมชน ได้แก่ กิจกรรมการพัฒนาชุมชน กิจกรรมพื้นฐานของชุมชน และกิจกรรมเพื่อสวัสดิการเฉพาะกลุ่ม และ ๓. กิจกรรมบุคคลและครอบครัว (Individual and household activities) เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการอยู่อาศัย ได้แก่ กิจกรรมในชีวิตประจำวัน กิจกรรมการพบปะสังสรรค์ และการนันทนาการ เป็นต้น.

๒.๒.๓ ความหมาย (Meaning)

พื้นที่ที่มีการรวมตัวของกิจกรรมประเภทใดประเภทหนึ่งอย่างเข้มข้น จะเป็นพื้นที่ที่มีการดึงดูดที่ทำให้เกิดการพบปะของผู้คน และการใช้พื้นที่ที่เข้มข้นกว่าบริเวณอื่น ทั้งยังทำให้เกิดลักษณะของการหมุนเวียน และการสะสมของการใช้พื้นที่นั้นซ้ำๆ นำไปสู่ความมีชื่อเสียงในด้านใดด้านหนึ่ง ทำให้พื้นที่ดังกล่าวได้มีการแต่งตั้งให้เป็นที่หมาย หรือเป็นที่รู้จัก และเป็นที่ต้องการของคนภายนอก (วิมลศรี ลิ้มธนากุล, ๒๕๓๗ : ๑๓-๑๕) นอกจากนี้พื้นที่แต่ละพื้นที่เกิดขึ้นมาด้วยลักษณะภูมิหลัง และตั้งอยู่ในทำเลที่แตกต่างกัน คือ มีสภาพแวดล้อม บุคคลที่แวดล้อม และอาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกันออกไป ทำให้แต่ละพื้นที่มีการแสดงถึงความหมายที่แตกต่างกัน เช่น ย่านสีลมเป็นแหล่งธุรกิจของคนชั้นสูง เป็นต้น ดังนั้น ความหมายของพื้นที่จึงเป็นคุณลักษณะของสถานที่ หรือ

ประสบการณ์ของมนุษย์ที่สืบผลมาจากการที่ผู้คนมีการตอบสนองต่อลักษณะทางกายภาพ และหน้าที่การใช้สอยของพื้นที่เมืองนั้น (Boontharm, ๒๐๐๘ : ๑๐)

๒.๔ แนวความคิดเมืองนิเวศ (Eco City)

แนวคิดเมืองนิเวศ เป็นแนวคิดที่เป็นผลมาจากการปฏิบัติอุตสาหกรรมที่นำไปสู่ภาคการผลิตที่เน้นปริมาณในการผลิต (mass production) ทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรในการผลิตเป็นจำนวนมาก และเร่งพัฒนาเศรษฐกิจที่เน้นตัวเลขการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง รวมไปถึงปัญหาภาวะโลกร้อน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้น จึงทำให้เกิดขึ้น จึงทำให้เกิดแนวคิดที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาที่จะทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจ มนุษย์ และสิ่งแวดล้อมธรรมชาติสามารถอยู่ร่วมกันได้ และเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

Richard Register นักผังเมืองชาวอเมริกา เป็นผู้บัญญัติศัพท์เมืองนิเวศหรือเมืองที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นรายแรกๆในปี ค.ศ.๑๙๗๙ (พ.ศ.๒๕๒๒) และได้เขียนหนังสือขึ้นใน ค.ศ.๑๙๗๘ (พ.ศ.๒๕๓๐) โดยนิยามเมืองนิเวศไว้ว่า หมายถึง การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ซึ่งเอื้ออำนวยให้ประชากรที่อาศัยในเมืองนั้นๆ มีคุณภาพชีวิตที่ดี และใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้น้อยที่สุด

แนวคิดเมืองนิเวศ เป็นแนวคิดที่วิวัฒนาการทางความคิดจากแนวคิดหลายๆแนวคิด ซึ่งได้แก่แนวคิดเมืองกระชับ (Compact City) แนวคิดอุทยานนคร (Garden City) แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism) และแนวคิดเมืองสุขภาพ (Healthy City)

แนวทางในการสร้างเมืองนิเวศหรือการเปลี่ยนแปลง เมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็นเมืองนิเวศ ประกอบด้วย ๗ แนวทาง ดังนี้(การเคหะแห่งชาติ, ๒๕๕๓)

๑. ผลักดันให้มีการปฏิบัติใช้หลัก ๓R (Reduce, Reuse and Recycle) อย่างจริงจัง ด้วยการลดการบริโภคพลังงาน และทรัพยากรธรรมชาติการลดขยะ ฯลฯ การใช้ซ้ำ และการนำ ทรัพยากรหรือสิ่งของกลับมาใช้ใหม่ ในอัตราส่วนที่มากกว่าชุมชนทั่วไป
๒. พยายามเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองให้มากกว่า ๔ ตารางเมตรต่อคน หรือบางเมือง เช่น ในประเทศอังกฤษ ก็พยายามเพิ่มพื้นที่สีเขียวที่มีคุณภาพให้ได้มากกว่าร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่เมืองทั้งหมด
๓. ใช้พลังงานทดแทน เช่น พลังงานจากแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานจากชีวมวล (Biomass) พลังงานจาก Fuel Cell ฯลฯ
๔. ใช้ระบบขนส่งมวลชนซึ่งใช้พลังงานสะอาดการเดินเท้า และการเดินทางด้วยจักรยานเป็นหลัก

๕. อาคารต่างๆ รวมทั้งที่อยู่อาศัยต้องก่อสร้างตาม แนวทาง Eco Architecture หรือ Green Architecture เช่น การออกแบบโดยคำนึงถึงการประหยัดพลังงาน
๖. มีสาธารณูปการที่จำเป็นสำหรับประชากรเมืองได้แก่ โรงเรียน ตลาด สวนสาธารณะ ฯลฯ เพื่อที่จะได้ไม่ต้องเดินทางไปใช้บริการสาธารณูปการนอกเมือง เป็นการลดการใช้ เชื้อเพลิงหรือพลังงาน
๗. การพัฒนาเมืองไม่เกินขีดความสามารถในการรองรับ ของธรรมชาติในพื้นที่นั้นๆ

นอกจากการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเมืองที่เกิดขึ้นจาก ชุมชนแล้ว แนวคิดเมืองนิเวศน์ถูกนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหา การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดมลภาวะขึ้น โดย องค์การพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Industrial Development Organization - UNIDO) ซึ่งเป็นองค์กรที่ก่อตั้งขึ้นตามมติของที่ประชุม สมัชชาสหประชาชาติในปี พ.ศ. ๒๕๐๙ มีวัตถุประสงค์เพื่อ ส่งเสริมและเร่งรัดการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศกำลัง พัฒนาโดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ Vienna International Center กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย หลังจากนั้น จึงมีการนำแนวคิดเมืองนิเวศน์มาพัฒนาเป็นแนวคิด อุตสาหกรรม เขิงนิเวศน์(Eco Industrial Estate) โดยมีเมืองอุตสาหกรรม หลายแห่งได้นำ แนวคิดดังกล่าวไปดำเนินการ ได้แก่ Kawasaki Eco-Town ในประเทศญี่ปุ่น Sino-Singapore Guangzhou Knowledge City ในประเทศจีน Kalundborg และ Eco-industrial Park ในประเทศเดนมาร์ก เป็นต้น



รูปที่ ๒.๓ แสดงลักษณะสิ่งก่อสร้างและการจัดวางผังเมืองของ Tianjin Eco-City

ที่มา : <http://www.greenlattes.com> เข้าถึงเมื่อวันที่ ๐๒/๐๘/๒๕๖๐

๒.๕ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- อธิพิงศ์ ตันมณี การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงด้วยวิธีการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่ (Urban Land Readjustment) กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย
- วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง โครงการผังเมืองเพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง

- การจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาพื้นที่บริเวณเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของไทย วารสารรายไตรมาศ ๒๕๕๖
- การจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาที่อยู่อาศัยและเมือง วารสารรายไตรมาศ ๒๕๕๖
- การรถไฟแห่งประเทศไทย,(๒๕๕๒) ความเป็นมาโครงการรถไฟทางคู่
- รถไฟทางคู่ : ระบบรางที่รอการพัฒนา สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาการศึกษา ๒๕๕๗
- อาคม เต็มพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ระบบโครงสร้างพื้นฐานก้าวไกล สู่ใจประชารัฐ (๒๕๕๙)

๒.๖ กรณีศึกษา

๒.๖.๑ โครงการศูนย์พัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

โครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมจังหวัดพิษณุโลก กรมโยธาธิการและผังเมืองร่วมกับจังหวัดพิษณุโลก องค์การบริหารส่วนจังหวัดพิษณุโลก เทศบาลนครพิษณุโลก สภาพลเมืองจังหวัดพิษณุโลก หอการค้าจังหวัดพิษณุโลก สภาอุตสาหกรรมจังหวัดพิษณุโลก สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดพิษณุโลก สมาคม ATSM E จังหวัดพิษณุโลก สภาเกษตรกรจังหวัดพิษณุโลก และสถาบันวิจัยการเติบโตอย่างชาญฉลาดประเทศไทย ได้ยกร่างยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดภายใต้ชื่อ พิษณุโลก ๒๐๒๐ เขตเศรษฐกิจใหม่สี่แยกอินโดจีน เพื่อเป็นกรอบและแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างและจังหวัดพิษณุโลกให้เติบโตอย่างยั่งยืนสร้างรูปแบบการพัฒนาให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล

๑. โครงการศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจังหวัดพิษณุโลก (Phitsanulok Multimodal Transportation Center Project) บริเวณสถานีรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ เทศบาลนครพิษณุโลก มีเป้าหมายพัฒนาเป็นศูนย์เชื่อมต่อการเดินทางของพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างและของจังหวัดพิษณุโลก

๒. โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (Phitsanulok Mass Transit System Development Project) พื้นที่อำเภอเมืองจังหวัดพิษณุโลก มีเป้าหมายเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างศูนย์เศรษฐกิจด้วยระบบขนส่งมวลชน

๓. โครงการศูนย์การพัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก (Phitsanulok Economic Development Center Project) เป็นศูนย์เศรษฐกิจ (Economic Center) จำนวน ๔๔ ศูนย์ มีเป้าหมายพัฒนาเป็นศูนย์พาณิชย์กรรมผสมผสานที่อยู่อาศัยให้มีชีวิตชีวาทางเศรษฐกิจ เป็นแหล่งจ้างงานและสร้างงานที่มีความแข็งแกร่ง มีศักยภาพในการกระจายรายได้สำหรับประชาชนทุกกลุ่มอาชีพและระดับทางสังคม

๔. โครงการศูนย์พาณิชย์กรรมและโลจิสติกส์ภาคเหนือตอนล่าง (Lower-Northern Regional Logistics Center Project) ตั้งบริเวณบ้านบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก มี

เป้าหมายรวมศูนย์การขนส่งสินค้าและคลังสินค้าของภาคเหนือตอนล่างและของจังหวัดพิษณุโลก ด้วยการขนส่งทางราง การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางอากาศ สนับสนุนให้ภาครัฐและภาคเอกชน ลงทุนด้านการคลังและการกระจายสินค้า และการบริหารจัดการขนส่งสินค้าภายในพื้นที่ของศูนย์ซึ่ง ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคไว้อย่างครบครัน

๕.โครงการเขตอุตสาหกรรมนวัตกรรมอาหารและผลิตภัณฑ์สมุนไพรจังหวัดพิษณุโลก (Phitsanulok Food and Herb Product Innovation Project) ตั้งบริเวณบ้านบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก มีเป้าหมายส่งเสริมผู้ประกอบการรุ่นใหม่ที่ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีระดับกลางถึงสูงในการผลิตผลิตภัณฑ์อาหาร แปรรูปการเกษตร และผลิตภัณฑ์สมุนไพรให้เข้าใช้พื้นที่เขตอุตสาหกรรมซึ่งมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และหน่วยบริการพาณิชยกรรมที่ทันสมัย โดยได้รับสิทธิและประโยชน์ตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด

๖.โครงการเขตนวัตกรรมการผลิตและการวิจัยจังหวัดพิษณุโลก (Phitsanulok Research and Development for Product Innovation Center Project) ในพื้นที่โดยรอบมหาวิทยาลัยนเรศวรและมหาวิทยาลัยพิษณุโลก มีเป้าหมายยกระดับการใช้ที่ดินรอบมหาวิทยาลัยให้เป็นหน่วยการวิจัยและพัฒนา การถ่ายทอดเทคโนโลยี การฝึกอบรมสำหรับเทคโนโลยีและนวัตกรรม การผลิตและบริการขั้นสูงเพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างและจังหวัดพิษณุโลก



รูปที่ ๒.๔. แสดงทัศนียภาพโครงการศูนย์พัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก
ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=๙๗๓๖๕๙> เข้าถึงเมื่อ ๒๖/๐๓/๒๕๖๑

สรุปบทที่ ๒

จากแนวความคิด และทฤษฎี รวมถึงงานวิจัยที่ได้ทำการศึกษาในข้างต้น ได้แก่ แนวคิด หลักการการพัฒนาโดยมีสถานีขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง (Transit Oriented Development – TOD) แนวคิดหลักการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการขนส่งด้วยศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า และแนวความคิดเมืองนิเวศ (Eco City) รวมไปถึงการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่เกี่ยวกับการเกิดขึ้นของศูนย์คมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค พื้นที่มีศักยภาพในการรองรับกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระดับภาค ที่มีกิจกรรมเกี่ยวเนื่องรองรับอย่างครบถ้วน ไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่งคลังสินค้าและห้องเย็น อุตสาหกรรมอุปกรณ์เกษตรกรรม สถานศึกษาเพื่อค้นคว้า และวิจัยด้านการคมนาคมและขนส่ง ที่อยู่อาศัยของแรงงานและกิจกรรมสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีของแรงงานในลักษณะสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่อยู่อาศัย (Job and Housing Balance) โดยมีการออกแบบที่ดี การใช้ประโยชน์ที่แบบผสมผสาน ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวแต่พึ่งพาระบบขนส่งแทน เพิ่มพื้นที่สีเขียว เน้นการเดินทางเดินเท้า สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว สามารถสรุปได้ว่า ล้วนแล้วแต่มีความคล้ายคลึงกับแนวความคิด (Transit Oriented Development – TOD) มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ พัฒนาพื้นที่ย่านการค้าหลัก การกำหนดแนวเขตการพัฒนาหรือ การจำกัดพื้นที่การพัฒนา (Growth Boundaries)และ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน (Mixed Uses) การเข้าถึงบริการสาธารณะ และการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่ง (Mobility and Accessibility) ที่หลากหลายรูปแบบ



บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมพื้นที่ขอบเขตผังเมืองรวมเมืองพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีขนาดพื้นที่ ๗๑.๒๕ ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ ๔๔,๕๓๑.๔๑ ไร่ พื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพุนพิน มีองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ๗ แห่ง ประกอบด้วย เทศเมือง ๑ แห่ง คือ เทศบาลเมืองท่าข้าม และองค์การบริหารส่วนตำบล ๖ แห่ง ได้แก่ องค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโรงช้าง องค์การบริหารส่วนตำบลพุนพิน องค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตย องค์การบริหารส่วนตำบลหนองไทร และองค์การบริหารส่วนตำบลเขาหัวควาย

๓.๑.๑ ข้อมูลกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

๑) ลักษณะทั่วไป

สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่ม ตอนบนของพื้นที่เป็นที่ราบ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร เช่น สวนผลไม้ สวนยางพารา สวนปาล์มน้ำมัน และทำนา เป็นต้น มีแม่น้ำและลำคลองไหลมาบรรจบกัน ๓ สาย ได้แก่ แม่น้ำตาปี แม่น้ำพุมดวง และคลองพุนพิน โดยแม่น้ำตาปีได้แบ่งพื้นที่ชุมชนออกเป็น ๒ ส่วน คือ ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก โดยรอบบริเวณที่แม่น้ำไหลมาบรรจบกัน คือ บริเวณตอนกลางของพื้นที่จะมีลักษณะเป็นชุมชนที่มีการตั้งบ้านเรือนอยู่หนาแน่น ซึ่งจุดที่แม่น้ำตาปี และแม่น้ำพุมดวงไหลมาบรรจบกันที่บริเวณวัดท่าข้าม ด้านทิศเหนือของสะพานจุลจอมเกล้า ในเขตเทศบาลเมืองท่าข้าม สายน้ำของแม่น้ำทั้งสองจะมีสีแตกต่างกัน เมื่อไหลมาบรรจบกันแล้ว ก็ยังคงเห็นความชัดเจนของแม่น้ำที่มีสีต่างกัน โดยมีชื่อเรียกว่า แม่น้ำสองสี

๒) ระดับความสูงต่ำของพื้นที่

พื้นที่เมืองพุนพินมีแม่น้ำตาปีไหลผ่านจากทิศใต้ไหลไปยังทิศเหนือ โดยสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็นสองฝั่ง ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำตาปีมีเนินเขาสูงประมาณ ๖๐ เมตร อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้ ลาดต่ำลงมายังบริเวณชุมชนทางเหนือและทางตะวันออก ลักษณะเช่นนี้ทำให้น้ำฝนไหลบ่าลงพื้นที่ชุมชนและมีน้ำท่วมบริเวณที่ราบชายฝั่งเป็นประจำ ส่วนทางด้านตะวันตกของแม่น้ำตาปีมีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มทุ่งนาเสมอกันตลอด ส่วนพื้นที่ตอนใต้ของเมืองพุนพินเป็นเนินดินสูง

๓) เส้นชั้นความสูง

พื้นที่เมืองพุนพินมีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางประมาณ ๒ - ๕ เมตร โดยพิจารณาจากค่าของเส้นชั้นความสูงที่จำแนกไว้ ๗ ระดับ ตั้งแต่ระดับ ๐ - ๗๐ เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ซึ่งพบว่า ลักษณะของเส้นชั้นความสูงส่วน

ใหญ่ของพื้นที่เมืองพุนพิน ๐ - ๑๐ เมตร ครอบคลุมเกือบทั่วบริเวณพื้นที่วางผัง ยกเว้นบริเวณทิศตะวันออกเฉียงใต้ มีเส้นชั้นความสูงที่ระดับ ๑๑ - ๗๐ เมตร เนื่องจากพื้นที่บริเวณนี้เป็นพื้นที่ราบสูง ลักษณะภูมิประเทศเป็นเนินเขา ในท้องที่ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาหัวควาย

๔) ความลาดชัน

ส่วนความลาดชันจำแนกโดยค่าพิสัยของเปอร์เซ็นต์ความลาดชันของ สภาพภูมิประเทศของเมืองพุนพินได้จำแนกไว้ ๒ ระดับ พบว่า ลักษณะความลาดชัน ส่วนใหญ่ของเมืองพุนพิน มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบ มีความลาดชันอยู่ในช่วงน้อยกว่า ๕ เปอร์เซ็นต์ ครอบคลุมบริเวณพื้นที่วางผังเกือบทั้งหมด ในท้องที่เทศบาลเมืองท่าข้าม องค์การบริหารส่วนตำบลท่าข้าม องค์การบริหารส่วนตำบลท่าโรงช้าง องค์การบริหารส่วนตำบลพุนพิน องค์การบริหารส่วนตำบลหัวเตย และองค์การบริหารส่วนตำบลหนองไทร มีความเหมาะสมต่อการตั้งถิ่นฐานและทำเกษตรกรรม ยกเว้นบริเวณทิศ ตะวันออก มีความลาดชันตั้งแต่ ๕ เปอร์เซ็นต์ ถึงมากกว่า ๑๐ เปอร์เซ็นต์ ในท้องที่ องค์การบริหารส่วนตำบลเขาหัวควาย

๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

๑) ทางบก

จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งประเภทโครงข่ายถนนภายใน พื้นที่ ได้ดังนี้

(๑.๑) ถนนสายประธาน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ เป็นทาง หลวงแผ่นดินสายหลักของภาคใต้ เส้นทางเริ่มจากแยกปฐมพรบนถนนเพชรเกษม ที่ จังหวัดชุมพร จากนั้นจะวิ่งลงสู่ด้านทิศใต้เข้าอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็น เส้นทางในการเดินทางและขนส่ง โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ จะเชื่อมกับทาง หลวงชนบทหมายเลข ๔๑๕๓ ซึ่งเชื่อม ระหว่างอำเภอพุนพินกับอำเภอเมืองสุราษฎร์ ธานี จะมาบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑

(๑.๒) ถนนสายหลัก ได้แก่ ทางหลวงจังหวัด หมายเลข ๔๑๕๓ เป็น เส้นทาง คมนาคมที่แยกหนองขรี ที่เชื่อมกับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑

(๑.๓) ถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมกับถนนสายหลัก ได้แก่ ทางหลวง จังหวัด ๔๑๑๒ ไปยัง เทศบาลเมืองท่าข้ามและอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี มีขนาด ๒ ช่องจราจร

(๑.๔) ถนนสายย่อย เป็นถนนที่เข้าถึงพื้นที่ภายใน มีกระจายทั่วบริเวณ แต่จำนวนไม่มากนัก

๒) ทางราง

ทางรถไฟสายใต้ เป็นเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีรถไฟธนบุรี ผ่านจังหวัด นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี เป็นต้น จนถึงจังหวัดสุราษฎร์ สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่ง โปรี สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ที่เชื่อมโยงไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราช

๓) ทางอากาศ

จากการวิเคราะห์ในพื้นที่ศึกษา การเข้าถึงทางอากาศได้โดย ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ในอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นสนามบินในการเดินทางและขนส่ง และยังรองรับการเดินทางไปยังต่างประเทศ เช่น ประเทศจีน มาเลเซีย

ในภาพรวม จากการวิเคราะห์พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ถนนสัดส่วนที่ค่อนข้างน้อย จึงอาจเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาพื้นที่ด้านในที่ห่างจากถนนสายหลัก ทำให้การคมนาคมขนส่งต้องผ่านพื้นที่ศูนย์กลางอำเภอพุนพิน อาจมีความจำเป็นต้องขยายถนนหรือตัดใหม่ เพื่อให้การเข้าถึงพื้นที่ที่มีการพัฒนาใหม่ที่มีความสะดวกมากขึ้น

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาที่ใช้ขอบเขตผังเมืองรวมพุนพิน ปัจจุบันมีความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรยังคงมีสัดส่วนสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างในแต่ละประเภทที่ดินพบว่ามีการใช้ที่ดินรวมคิดเป็นร้อยละ ๒.๔๔ ของที่ดินทั้งหมด อย่างไรก็ตามการเพิ่มของอาคารในพื้นที่การเกษตรและชนบทซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มการใช้ประโยชน์อาคารประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมที่มีจำนวน ๕๖๕ หลัง ๒๑๐ หลัง ซึ่งการเพิ่มโรงงานอุตสาหกรรมเกิดขึ้นสูงกว่าในพื้นที่ที่จัดไว้เป็นที่ดินอุตสาหกรรมที่มีการเพิ่มการใช้ประโยชน์อาคารประเภทอุตสาหกรรมเพียง ๗๒ หลัง

ผังเมืองรวมเมืองพุนพิน ตามแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน จำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินตามหลัก ๑๐ ประเภท

- ๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย จากพื้นที่ทั้งหมด ๑๑,๕๓๓.๖๐ ไร่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปประมาณ ๔๔๖.๔๔ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๔.๐๔ ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนใหญ่เป็นอาคารพักอาศัยทั่วไป ๑๒๑ หลัง รองลงมาคือ พาณิชยกรรมจำนวน ๑๖ หลัง
- ๒) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีขนาดพื้นที่ประมาณ ๑.๗๒ ตารางกิโลเมตร หรือ ๑,๙๕๕.๖๙ ไร่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปแล้วประมาณ ๖๓,๕๐๒ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๓.๒๕ ของพื้นที่ทั้งหมด มีจำนวนอาคารพักอาศัยทั่วไป ๑๔ หลัง รองลงมา คือพาณิชยกรรมจำนวน ๑๒ หลัง
- ๓) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก มีขนาดพื้นที่ประมาณ ๑.๗๒ ตารางกิโลเมตร หรือ ๑,๐๗๓.๕๘ ไร่ มีการใช้ที่ดินไปแล้วประมาณ ๑๓๑,๓๐ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑๒.๒๓ ของพื้นที่ทั้งหมด อาคารส่วนใหญ่เป็นอาคารเพื่อพาณิชยกรรม จำนวน ๔ หลัง พักอาศัย ๒ หลัง และอุตสาหกรรม ๑ แห่ง

- ๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม มีจำนวนอาคารทั้งหมด ๒๖๕ หลัง เป็นการ ใช้ประโยชน์อาคารพักอาศัยทั่วไป ๑๒๘ หลัง อาคารพาณิชย์กรรม ๓๗ หลัง และอุตสาหกรรม ๗๒ หลัง อื่นๆอีก ๑๓ หลัง รวมพื้นที่ ๒,๗๗๓.๖๔ ไร่
- ๕) ที่ดินประเภทคลังสินค้า มีพื้นที่ทั้งหมด ๒๙๗ ไร่ คาบเกี่ยวอยู่ทั้งในเขต ตำบลพุนพินและตำบลท่าข้าม มีการใช้ประโยชน์ ๖๐ หลัง เป็นการ ใช้ประโยชน์อาคารพักอาศัย ๕๑ หลัง มีการใช้ที่ดินไปแล้ว ๔,๐๕๖ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๑.๓๗ ของที่ดินประเภทนี้
- ๖) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม มีขนาดพื้นที่ ๒๐,๔๗๙.๖ ไร่ มีการใช้ประโยชน์อาคารทั้งหมด ๒,๕๒๙ หลัง เป็นบ้านพักอาศัยทั่วไป ๑,๕๙๙ หลัง ร้อยละ ๖๓ ของอาคารทั้งหมดในเขต รongลงมา คือ การ ใช้ประโยชน์อาคารประเภทอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม จำนวน ๕๖๕ หลัง และ ๒๑๐ หลัง ตามลำดับ ส่วนที่เหลือเป็นประโยชน์อาคารประเภทอื่นๆ การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน ๒๔๖.๑ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๔.๑๙ ของพื้นที่ในเขต
- ๗) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม อยู่ในเขตเทศบาลเมืองท่าข้ามขนาดพื้นที่ทั้งหมด ๕.๔๘ ไร่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตนี้ไปแล้ว ๒.๒๑ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๔.๑๙ ของพื้นที่ทั้งหมด
- ๘) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา มีขนาดพื้นที่ ๑๖๔.๓๔ ไร่ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปแล้ว ๒๒.๑๖๗ คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๔๙ ของที่ดินประเภทนี้
- ๙) ที่ดินประเภทศาสนา มีพื้นที่ทั้งหมด ๒๒๔.๒๖ ไร่ และได้มีการใช้พื้นที่ไปแล้ว ๑๘.๙๕ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๘.๕๗ ของที่ดินประเภทนี้
- ๑๐) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีพื้นที่ทั้งหมด ๗๖๗.๖๕ ไร่ และได้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไปแล้ว ๖๖.๗๒๔ ไร่ คิดเป็นร้อยละ ๘.๖๙ ของที่ดินประเภทนี้

๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑) การไฟฟ้า

การไฟฟ้าในอำเภอพุนพิน อยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคจังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อบริการแสงสว่างตามถนน ตรอกซอย ซึ่งมีจำนวนครัวเรือนที่ใช้ไฟฟ้าทั้งหมดจำนวน ๘,๓๗๘ ครัวเรือน โคม ไฟสาธารณะจำนวน ๑,๒๑๘ ดวง

๒) การประปา

ในปัจจุบันอำเภอพุนพินได้รับการบริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งในปัจจุบันสามารถให้บริการประชาชนในเขตอำเภอได้เกือบจะครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด

๓) การคมนาคมทางน้ำ

ในอดีตการขนส่งทางน้ำมีความสำคัญมากเนื่องจากอำเภอพุนพินเป็นบริเวณที่มีแม่น้ำสายสำคัญของจังหวัดสุราษฎร์ธานีคือแม่น้ำตาปีและ แม่น้ำลัดพุมดวงไหลมาบรรจบกันแต่ปัจจุบันการคมนาคมทางน้ำได้ลด ความสำคัญลงมากคงมีเพียงเรือรับส่งโดยสารในแม่น้ำตาปีและท่าเรือ สำหรับขนถ่ายสินค้าเกษตรเป็นส่วนใหญ่

๔) การคมนาคมทางบก

ทางรถยนต์มีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญหลวงสายดังนี้

- (1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลขที่ ๔๑ เป็นเส้นทางสายที่สำคัญในการติดต่อกับภาคกลางและภาคใต้ของประเทศเชื่อมระหว่างจังหวัดชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช โดยเริ่มต้นจากจังหวัดชุมพรผ่านจังหวัด สุราษฎร์ธานีในเขตอำเภอท่าชนะ อำเภอไชยาอำเภอท่าฉางและอำเภอพุนพิน
- (2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๑๒ เชื่อมระหว่างอำเภอพุนพินและอำเภอท่าฉาง

ทางรถไฟ

เทศบาลเมืองท่าข้ามเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีจากสถานีกรุงเทพมหานคร ถึงสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีระยะทาง ๖๕๑ กิโลเมตรรถไฟวิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร – สุราษฎร์ธานีวันละ ๒๒ เที่ยว ไป ๒๒ เที่ยวกลับ ๑๑ เที่ยวเทศบาลเมืองท่าข้ามจัดให้มีศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ตั้งอยู่ใกล้บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ๑ แห่ง มีผู้มาใช้บริการศูนย์บริการนักท่องเที่ยว จำนวน ๒,๑๓๙ คน โดยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ เช่น ชาวเยอรมัน ฝรั่งเศส และออสเตรเลีย และช่วงที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวมากที่สุด คือ ช่วงเดือนตุลาคม ถึงเดือนมีนาคม และช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์

การคมนาคมทางอากาศ

ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานีที่ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยเตยอำเภอพุนพินห่างจากเทศบาลเมืองท่าข้ามประมาณ ๑๔ กิโลเมตรให้บริการเส้นทางกรุงเทพ - สุราษฎร์ธานี วันละ ๑๐ เที่ยวบิน และเส้นทางต่างประเทศ (กัวลาลัมเปอร์) ในวันอังคาร พฤหัสบดี และวันเสาร์ วันละ ๑ เที่ยวบิน

กาจราจร

เนื่องจากอำเภอพุนพินมีสภาพเป็นเมืองผ่านเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของจังหวัดสุราษฎร์ธานีและภาคใต้ตอนบนทำให้ยานพาหนะเข้า-ออกเป็นจำนวนมากสภาพการจราจรหนาแน่นพอสมควรในบางช่วง อีกทั้งยังเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้าของอำเภอ ทำให้มีรถรับส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากทำให้ถนนบางสายในเขตเทศบาลมีสภาพจราจรที่หนาแน่นขาดความเป็นระเบียบเช่นบริเวณ ถนนศรีพุนพิน และถนนราษฎร์บำรุง

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

สาธารณูปการ (Public Facilities) เป็นบริการสาธารณะซึ่งดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนภายใต้การควบคุมของรัฐ ที่ต้องจัดทำขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการดำเนินชีวิต เช่น การบริการด้านการศึกษา การแพทย์และสาธารณสุข ตลาด โรงฆ่าสัตว์ แหล่งนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และศาสนสถาน เป็นต้น ซึ่งการบริการด้านสาธารณูปการเป็นบริการที่ประชาชนจะต้องเดินทางไปใช้บริการเหล่านั้นด้วยตนเอง ดังนั้นการศึกษาด้านสาธารณูปการในโครงการจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงจำนวน การกระจายตัวมาตรฐานการให้บริการ ความต้องการด้านสาธารณูปการต่างๆ รวมถึงการวิเคราะห์พื้นที่โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) สถานศึกษา

อำเภอพุนพิน อยู่ในพื้นที่สำนักงานศึกษาธิการภาค ๑๑ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดชุมพร จังหวัดนครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา และสตูล) โดยจำนวนสถานศึกษาทั้งหมด ๗ แห่ง ในพื้นที่ที่มีการกระจายของสถานศึกษาทุกระดับ ตั้งแต่ระดับก่อนประถมศึกษาจนถึงระดับมัธยมศึกษา ได้แก่ดังนี้

(๑) สถานศึกษาระดับประถมศึกษา

พบว่ามีการกระจายตัวของสถานศึกษาในพื้นที่จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนตรุไถยพุนพิน โรงเรียนพันธศึกษา โรงเรียนธีราศรมพุนพิน

(๒) สถานศึกษาระดับมัธยมศึกษา

พบว่า มีการกระจายตัวอยู่ในอำเภอพุนพิน จำนวน ๔ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนท่าสะท้อนวิทยา โรงเรียนน้ำรอบวิทยา โรงเรียนบางเดือนสถิตย์พิทยาคม โรงเรียนพุนพินพิทยาคม

๒) การสาธารณสุข

การบริการด้านสาธารณสุขในอำเภอพุนพิน เป็นวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและภาพรวมด้านสาธารณสุข ความเชื่อมโยงและการกระจายตัวของทรัพยากรประเภทต่างๆ มาตรฐานการให้บริการในปัจจุบัน การคาดการณ์ความต้องการในอนาคต รวมถึงวิเคราะห์ด้านสาธารณสุข มีจำนวนและรายละเอียด ดังนี้

(๑) โรงพยาบาลพุนพิน

ซึ่งเป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ให้บริการระดับจังหวัด มีขนาดและจำนวนเตียง ตั้งแต่ ๓๖๐ เตียงขึ้นไป

(๒) โรงพยาบาลสวนสราญรมย์

ซึ่งเป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ที่สามารถบริการด้านสาธารณสุขแก่ประชาชนภายในจังหวัด

๓) ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พิจารณาใน ๒ เรื่องได้แก่ สถานีตำรวจและสถานีดับเพลิงเพื่อพิจารณาถึงความพร้อมในการให้บริการเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของประชาชน และเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุร้ายและการป้องกันภัยในอนาคต ในอำเภอพุนพินมีรายละเอียดดังนี้

(๑) สถานีตำรวจ

ปัจจุบันมีสถานีตำรวจภูธรภาค ๘ ตั้งอยู่บริเวณถนนจุลจอมเกล้า และตามเกณฑ์มาตรฐานของการวางผังเมืองโดยกรมโยธาธิการและผังเมืองกำหนดให้พื้นที่ให้บริการของสถานีตำรวจ ต้องอยู่ในแหล่งชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายในรัศมีบริการ ๑.๕ กิโลเมตร พบว่าบางบริเวณในพื้นที่ยังอยู่นอกเขตพื้นที่ให้บริการ

(๒) สถานีดับเพลิง

สภาพปัจจุบันการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยในอำเภอพุนพิน มีการจัดการเกี่ยวกับสถานีดับเพลิงทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีดับเพลิงพุนพิน งานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลเมืองท่าข้าม ที่ตั้งสถานีดับเพลิง ตามเกณฑ์มาตรฐานของผังเมือง ควรอยู่ในบริเวณที่สามารถเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุได้ภายใน ๑๕ นาที รัศมีให้บริการ ๕ กิโลเมตร จากย่านชุมชน ควรมีสถานีดับเพลิง ๑ แห่ง หรือ รัศมี ๓ กิโลเมตร จากย่านอุตสาหกรรม และการ

เข้าถึงบริการของประชาชนในระยะ ๑.๕ กิโลเมตร เมื่อพิจารณา
สถานีดับเพลิงในพื้นที่ รัศมีการให้บริการสถานีดับเพลิงเฉลี่ย
๖.๘๔ กิโลเมตร ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

๔) แหล่งนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

สภาพปัจจุบันและการกระจายตัวของแหล่งนันทนาการและพักผ่อน
หย่อนใจในพื้นที่ ในที่นี้พิจารณาเฉพาะสวนสาธารณะซึ่งหมายถึง สถานที่ที่สร้างขึ้น
โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ สำหรับประชาชนทั่วไป และเป็น
ประกอบกิจกรรมต่างๆ เช่น การเดินเล่น การพักผ่อน การออกกำลังกาย โดยมีการ
จัดการแต่งบริเวณ ไว้อย่างสวยงาม พร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกไว้คอยรับบริการ
แก่ประชาชน ในพื้นที่มีสถานที่สำหรับเล่นกีฬา กิจกรรมนันทนาการ ได้แก่สนามกีฬา
อเนกประสงค์จำนวน ๒ แห่ง สนามฟุตบอลจำนวน ๒ แห่ง สนามบาสเกตบอล
จำนวน ๒ แห่ง สวนสาธารณะจำนวน ๔ แห่ง โดยสนามกีฬาในความรับผิดชอบของ
เทศบาลมีพื้นที่ประมาณ ๑๕ ไร่ และลานกีฬาของเทศบาล มีพื้นที่ ประมาณ ๒.๕ ไร่

ชื่อสถานที่	พื้นที่(ไร่)
สวนสาธารณะ ๒๙ กรกฎาคม	๓ ไร่
สวนสาธารณะ ๙๐ ปี สุราษฎร์ธานี	๑๖ ไร่
สวนสาธารณะธารทิพย์	๑ ไร่
สวนสาธารณะเชิงสะพานจุลจอมเกล้า	๒ ไร่

ตารางที่ ๓.๑ แสดงข้อมูลสวนสาธารณะของพื้นที่

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม

๕) ศาสนสถาน

มีจำนวนทั้งหมด ๗ แห่ง จะกระจายอยู่ในพื้นที่ชุมชน ประชากรส่วน
ใหญ่เน้นถือศาสนาพุทธ สำหรับศาสนสถานได้แก่ วัดหัวเตย วัดเพ็ง วัดสถลธรรมราม
วัดท่าตลิ่งชัน วัดท่าข้าม วัดเกาะธรรมประทีป วัดรัตนธรรมราม

๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

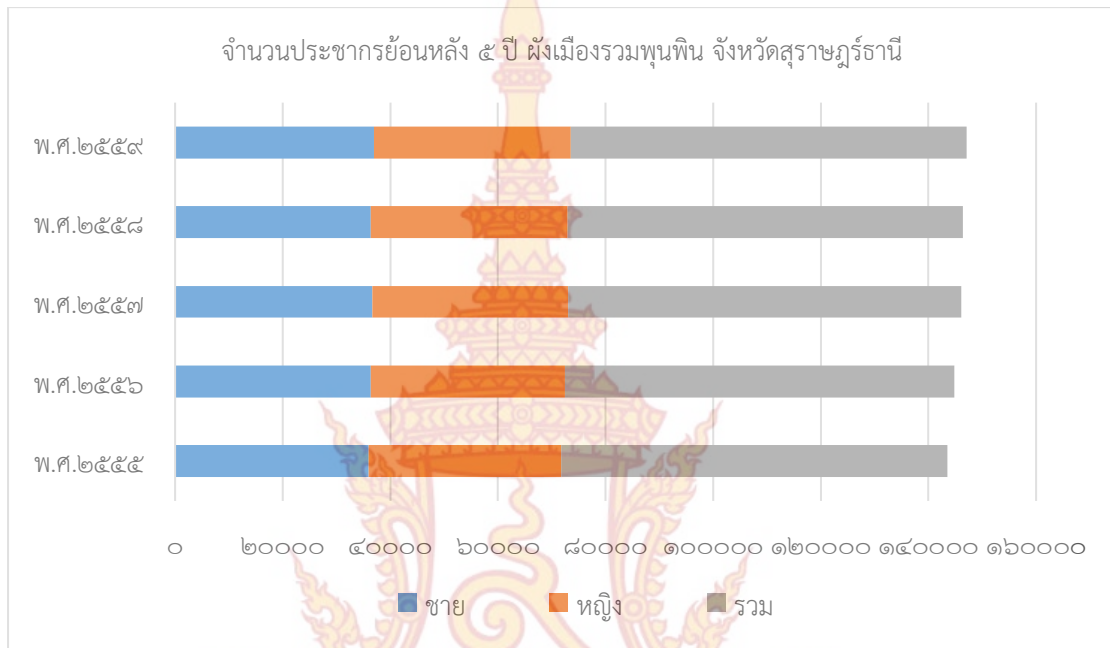
๑) ชุมชน

อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีชุมชนทั้งหมด ๑๖ ชุมชนได้แก่ดังนี้
ชุมชนท่าข้าม ชุมชนท่าสะทอน ชุมชนลีเล็ด ชุมชนบางมะเดื่อ ชุมชน บางเดือน ชุมชน
ท่าโรงช้าง ชุมชนบ้านกรูด ชุมชนพุนพิน ชุมชนบางงอน ชุมชนศรีวิชัย ชุมชนน้ำรอบ
ชุมชนมะลวน ชุมชนหัวเตย ชุมชนหนองไทร ชุมชนเขาหัวควาย และชุมชนตะปาน

๒) ประชากร

จำนวนประชากรและขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลสำนักงานสถิติงานบริหารทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่าในปี พ.ศ.๒๕๕๕ อำเภอพุนพิน มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น ๑๑๒,๑๕๘ คน มีจำนวนประชากรคิดเป็นร้อยละ ๙.๐๓ ของจำนวนประชากรทั้งจังหวัดสุราษฎร์ธานี



แผนภูมิที่ ๓.๑ แสดงจำนวนประชากรย้อนหลัง ๕ ปี ผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักในพื้นที่ศึกษา ผังเมืองรวมพุนพิน ส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับการเกษตรกรรมและประมง การค้าขายและรับจ้างทั่วไป และยังมีอย่างต่อเนื่องไปยังชุมชน ประเภทอาคารพาณิชย์กรรม ค้าขายประเภทอุปกรณ์ทางเกษตร และการประมง ในพื้นที่ที่มีการปลูกพืชเศรษฐกิจเป็นจำนวนมาก ดังนี้

ชนิดพืชเศรษฐกิจ	พื้นที่เพาะปลูก(ไร่)	ผลผลิตเฉลี่ย (ก.ก./ไร่/ปี)
ยางพารา	๓๓๔,๐๓๒	๒๗๐
ปาล์มน้ำมัน	๑๒๕,๐๖๗	๒,๗๓๐
ข้าว	๑,๘๒๒	๓๐๐
มะพร้าว	๕,๔๕๐	๖๐๐
ผลไม้	๙,๘๙๒	๑,๕๐๐
พืชผัก	๑,๕๕๖	๒,๒๐๐

ตารางที่ ๓.๒ แสดงจำนวนพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจ
ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี พ.ศ.๒๕๕๙

ในช่วง พ.ศ. ๒๕๔๖-๒๕๕๘ เศรษฐกิจของอำเภอพุนพินมีการขยายตัวค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นผลมาจากในภาคการผลิตด้านภาคอุตสาหกรรมและสาขาที่เกี่ยวข้องเนื่องเป็นสิ่งสำคัญ โครงสร้างเศรษฐกิจของพื้นที่ศึกษา ขึ้นกับสาขาเกษตรกรรม รองลงมาสาขาอุตสาหกรรม สาขาการขายปลีก และสาขาโรงแรมและภัตตาคาร เป็นต้น ส่วนสาขาการผลิตย่อยที่มีแนวโน้มการขยายตัวค่อนข้างต่ำ เช่น สาขาประมง ที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อปี พ.ศ.๒๕๔๖-๒๕๕๐ อยู่ที่ร้อยละ ๑๖.๐๘ และ ๑.๘๓ ในช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๘ สาขาอุตสาหกรรม ที่มีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยต่อไปอยู่ที่ ๖.๑๐ และร้อยละ ๓.๙๘ สาขาการขนส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์และของใช้ครัวเรือน เป็นต้น

จำนวนสถานประกอบการ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ อำเภอพุนพิน ในพื้นที่มีจำนวนสถานประกอบการทั้งหมด ๘๘๗ แห่ง แบ่งประเภทได้ ๑๑ ประเภท การขาย การบำรุงรักษา ๖๖ แห่ง การขายส่งและการค้า ๑๗ แห่ง การขายปลีก ๓๘๕ แห่ง โรงแรม ๑๕๘ แห่ง กิจกรรมด้านอสังหาริมทรัพย์ ๗ แห่ง กิจกรรมด้านคอมพิวเตอร์ ๓ แห่ง ด้านอุตสาหกรรม ๒๓ แห่ง กิจกรรมนันทนาการ ๑๐๓ แห่ง การผลิต ๙๑ แห่ง การก่อสร้าง ๑๒ แห่ง และการขนส่งทางบก ๒๒ แห่ง เป็นต้น

ลักษณะทางสังคม

๑) ลักษณะทางสังคม

ลักษณะโครงสร้างทางสังคมของประชากรในพื้นที่ฝั่งเมืองรวมพุนพินส่วนใหญ่เป็นสังคมเกษตรกรรมความเป็นครอบครัวมีสูง เป็นลักษณะครอบครัวใหญ่ การตั้งถิ่นฐานกระจุกกระจายออกไปตามแนวถนนสายหลักการรวมกลุ่มจะเป็นลักษณะกลุ่มเครือญาติ ลักษณะการปกครองในสังคมจึงยังเคารพเชื่อฟังผู้นำประเพณีและวัฒนธรรมดั้งเดิม แต่ในภาวะปัจจุบันมีการขยายตัวของการลงทุนภาคอุตสาหกรรมที่มากขึ้น สังคมมีสภาพความเป็นเมืองสูง ค่าครองชีพสูงขึ้น ทำให้

วิถีการดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลงไป มีความซับซ้อน ลักษณะต่างคนต่างอยู่ และเป็นสังคมปัจเจกบุคคลมากขึ้น

๒) การรวมกลุ่มทางสังคม

พื้นที่ศึกษาผังเมืองรวมพุนพินเป็นสังคมเกษตรกรรม ประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งมีการรวมกลุ่มสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกลุ่มคน โดยมีวัตถุประสงค์และมีกิจกรรมร่วมกัน และมีความสอดคล้องในการประกอบอาชีพและวิถีชีวิต

๓) กลุ่มชาติพันธุ์

นอกจากชาวไทยพุทธและชาวไทยมุสลิมที่เป็นกลุ่มชนส่วนใหญ่ของประชากรในผังเมืองรวมพุนพิน ที่มีที่อยู่อาศัยร่วมกันในสังคมที่มีเอกลักษณ์ของกลุ่มชน ความเชื่อ และธรรมเนียมการปฏิบัติที่สอดคล้องกับวิถีธรรมชาติ

๓.๑.๑ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ในแง่ของพื้นที่ศึกษาผังเมืองรวมพุนพินที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวโน้มข้อจำกัด และทิศทางการพัฒนาพื้นที่โครงการ มีกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับบางส่วนที่ควรคำนึงถึง การพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามกฎหมายผังเมืองทั้งด้านการใช้ที่ดินและความหนาแน่น และจะต้องสอดคล้องกับ พระราชบัญญัติควบคุมอาคารของเทศบาลเมืองท่าข้าม จะต้องเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบของพระราชบัญญัติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยอาจจะต้องพิจารณาถึง พระราชบัญญัติร่วมทุนกับภาคเอกชน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ ระเบียบและกฎหมายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีการตื่นตัวที่จะปรับใช้ พัฒนาพื้นที่แปลงอื่นๆ ของการรถไฟอยู่แล้ว เช่น ย่านพหลโยธิน มักกะสัน และหาดใหญ่ เป็นต้น

๓.๑.๔.๑ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

นโยบาย ยุทธศาสตร์ โครงการ และแผนพัฒนาในระดับต่างๆ ที่มีผลต่อการพัฒนาจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความสำคัญต่อการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการพัฒนาพื้นที่ผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากเป็นการกำหนดแนวทางการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต และยังระบุถึงความเชื่อมโยงและรูปแบบความสัมพันธ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔

แผนพัฒนาได้กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสม โดยเร่งสร้างภูมิคุ้มกันเพื่อป้องกันปัจจัยเสี่ยงและเสริมรากฐานของประเทศด้านต่างๆ ให้เข้มแข็งควบคู่ไปกับการพัฒนาคนและสังคมไทยให้มีคุณภาพ มีโอกาสเข้าถึงทรัพยากรและได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นธรรม รวมทั้งสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจด้วยฐานความรู้ และความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การพัฒนาประเทศที่มั่นคงและยั่งยืน

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ จึงนำมาสู่กรอบแนวทางการพัฒนาภาคในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ ซึ่งกำหนดการพัฒนาในระดับภาคและกลุ่มจังหวัด ดังนี้

(๑) บทบาทพัฒนาภาคใต้

เป็นประตูการค้าและขนส่งเชื่อมโยงประเทศเพื่อบ้านด้านใต้และนานาชาติ : ภาคใต้มีพื้นที่เปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน จึงมีศักยภาพในการพัฒนาท่าเรือและเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเล ทางราง เพื่อเชื่อมโยงการค้าการคมนาคมขนส่งสู่ภูมิภาคต่างๆ อาทิเช่น อินเดีย จีน เกาหลี ญี่ปุ่น เป็นต้น รวมทั้งการมีพื้นที่ตอนใต้ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาด่านชายแดนเป็นช่องทางเชื่อมโยงการค้า การขนส่งและการท่องเที่ยวกับประเทศมาเลเซียและสามารถเชื่อมสู่สิงคโปร์ได้อย่างสะดวก

๒) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๖๐)

แผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๒ (พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๖๐) ได้พิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายรัฐบาล และความเชื่อมโยงกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี ๒๕๕๘ โดยมีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน



รูปที่ ๓.๒ แสดงเป้าหมายแห่งความสำเร็จ หรือ สามเหลี่ยมแห่งความสำเร็จ (Triangle of Achievements)

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งไทย

พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕

คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มอบนโยบายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการแก้ไขปัญหาการจราจรในเมืองใหญ่ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ราง น้ำ อากาศ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงแหล่งผลิตเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม การเดินทางระหว่างภูมิภาค และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ โดยให้ความสำคัญกับการสร้างมาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งและจราจร ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนา ๕ ด้าน ได้แก่

- (๑) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง ประกอบด้วยแผนงานโครงการต่างๆ
- (๒) แผนการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- (๓) แผนการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน
- (๔) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งทางน้ำ
- (๕) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

ในส่วนของจังหวัดสุราษฎร์ธานีจัดอยู่ในนโยบายการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะยาว โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีจะแบ่งออกเป็น

- (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและคมนาคมทางบกโดยการเร่งรัดและปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลัก

และเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น ๔ ช่องจราจร ในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๓๕ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๐๙ เป็นต้น

- (๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมระบบราง โดยการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี – ชุมพร ระยะทาง ๑๖๗ กิโลเมตร และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี – ปาดังเบซาร์ ระยะทาง ๕๘๔ กิโลเมตร
- (๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดยการก่อสร้างโครงการท่าเรือ Cruise บริเวณเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๔) แผนพัฒนาภูมิภาคใต้แอ่วไทย พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๑

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งแอ่วไทย (East Coast Southern Sub region) ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของภาคใต้ฝั่งทะเลแอ่วไทย ประกอบด้วยจังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง ท่าเลที่ตั้ง มีความเกี่ยวข้องกับศูนย์กลางของความเจริญรุ่งเรืองของอาณาจักรโบราณในอดีตของคาบสมุทรมลายู ซึ่งมีความสำคัญเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้า

- (๑) การพัฒนาสู่แกนเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภูมิภาค และรองรับการค้าการบริการ การลงทุน การท่องเที่ยว และการพัฒนา ที่ครอบคลุม เชื่อมโยงทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ
- (๒) ประเด็นยุทธศาสตร์
 - ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม และการโลจิสติกส์
 - (๒.๑) พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ ให้มีการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับการพัฒนาของกลุ่มจังหวัด และประเทศอย่างเพียงพอ และทั่วถึง
 - (๒.๒) พัฒนาศักยภาพด้าน โลจิสติกส์ให้มีศักยภาพ คุณภาพ และเพียงพอต่อการรองรับการพัฒนาโลจิสติกส์
 - (๒.๓) พัฒนาระบบสารสนเทศและเทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งและโลจิสติกส์
 - (๒.๔) เสริมสร้างกลุ่มจังหวัดสู่ศูนย์กลางเชื่อมโยงประเทศไทยสู่อาเซียน เชื่อมผสานอันดามัน และแอ่วไทย
 - (๒.๕) พัฒนาระบบการบริการของจังหวัดให้เชื่อมต่อการค้า การลงทุน การบริการ

๕) โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อ การท่องเที่ยว เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต

นโยบายโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนากระบวนรางเพื่อขนส่งมวลชน และ
การบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ซึ่งมีการให้ความสำคัญกับการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและบริการจัดการขนส่งผู้ส่ง
โดยสารและสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง
และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
ทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ เพื่อส่งเสริมสร้าง
ศักยภาพระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนและรองรับการ
ขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ เพิ่มขีดความสามารถ
ในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับ
ประชาชนและนักท่องเที่ยว การเสริมสร้างศักยภาพของโครงข่ายทางรถไฟสายใต้ใน
ปัจจุบัน รวมทั้งแก้ไขปัญหาการจราจรซึ่งเป็นผลกระทบจากการขยายตัวของ
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

(๑) วัตถุประสงค์โครงการ

เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบทางรถไฟสายใหม่ เพื่อการท่องเที่ยวเชื่อมฝั่ง
ทะเลด้านอ่าวไทยกับฝั่งทะเลด้านอันนามัน ในแนวเส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-
ภูเก็ต โดยจะเชื่อมโยงระบบทางรถไฟเข้ากับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนของจังหวัด
ภูเก็ต เพื่อเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกในการ
เดินทางเชื่อมโยง ๒ ฝั่งทะเล ให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว

๖) โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้

แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง เป็นโครงการที่มี
การกำหนดแผนระยะสั้นแผนระยะกลาง และแผนระยะยาว มีการเสนอแนะการ
พัฒนาทางคู่จนครอบคลุมโครงข่ายทางรถไฟสายหลักทั่วประเทศ และเพิ่มเติม
โครงข่ายรถไฟด่วน ๑๒๐ กม./ชม. และเสนอแนะการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง
๒๕๐ กม/ชม. ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้แก่

(๑) สายใต้ (ความเร็ว ๒๕๐ กม./ชม.)

(๑.๑) แผนระยะกลาง (ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๒)

กรุงเทพ-สุราษฎร์ธานี รวมระยะทาง ๖๔๘ กิโลเมตร

(๑.๒) แผนระยะยาว (ปี ๒๕๖๓-๒๕๗๕)

สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-ปาดัง เบซาร์ รวมระยะทาง ๓๓๔
กิโลเมตร

(๒) สายใต้ (ความเร็ว ๑๒๐ กม./ชม.)

(๒.๑) แผนระยะกลาง (ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๒)

หัวหิน-สุราษฎร์ธานี รวมระยะทาง ๔๒๓ กิโลเมตร

(๒.๒) ระยะยาว (ปี ๒๕๖๓-๒๕๗๕)

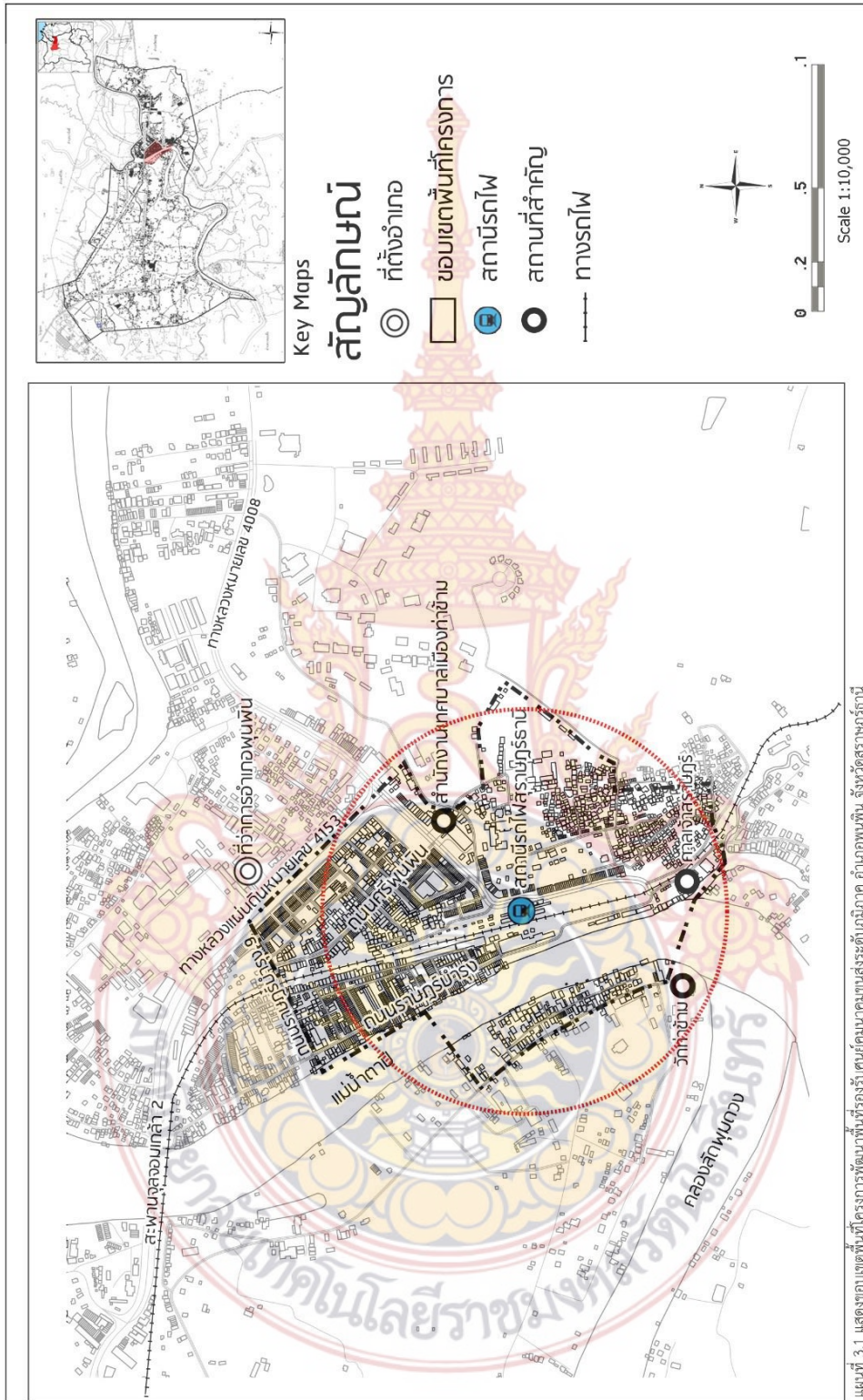
๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ จะคำนึงถึงย่านกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี โดยคำนึงถึงความเป็นย่านกิจกรรมที่เป็นศูนย์กลางรวมทางด้าน เศรษฐกิจหลักในอำเภอพุนพิน และพื้นที่บริเวณข้างเคียง อาทิเช่น ย่านตลาดเทศบาลศรีข้าม ย่าน พาณิชยกรรมบนถนนศรีพุนพิน ซึ่งเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมบริการ บริษัทขนส่งและกลุ่มบริษัท ห้างร้านอื่นๆ เป็นต้น ย่านอาคารอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่นปานกลางในพื้นที่ตอนถัดจากพื้นที่ย่าน พาณิชยกรรม ครอบคลุมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีและชุมชนโดยรอบ เทศบาลเมืองท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๕๐๐ ไร่ หรือ ๐.๘๐ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ ถนนราษฎร์บำรุง ๙
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ ถนนจุลจอมเกล้า
ทิศใต้	ติดต่อกับ แม่น้ำตาปีและคลองลัดพุมดวง
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ แม่น้ำตาปี





ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

เมืองพุนพิน ปัจจุบันตั้งอยู่ใน “เทศบาลเมืองท่าข้าม” ตั้งอยู่ในอำเภอพุนพินเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งสะสมทางด้านวัฒนธรรม โบราณคดี มาตั้งแต่ยุคเริ่มแรกจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งเป็นอำเภอที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจของจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยนักประวัติศาสตร์ได้สันนิษฐานตามจดหมายเหตุของพ่อค้าชาวอาหรับและชาวจีนว่าชาวอินเดียทางภาคใต้ได้ติดต่อทำการค้าขายกับชาวสุวรรณภูมิแห่งนี้ โดยได้ติดต่อค้าขายด้วยเรือสำเภมาแล้วจึงได้เดินทางไปยังปากน้ำคีรีรัฐนิคม (คลองพุมดวง) และที่นั่นได้กลายเป็นเมืองและสถานที่พักสินค้าขนาดใหญ่ ชื่อ “พัน-พัน” หรือ “พาน-พาน” ซึ่งอาจสันนิษฐานได้ว่าในระหว่างลุ่มแม่น้ำตาปีกับแม่น้ำคีรีรัฐ (คลองพุมดวง) มีเมืองขนาดใหญ่เมืองหนึ่งในยุคเดียวกับเมืองเวียงสระ เมืองนฤพิศ (ไชยา) และเมืองท่าทองซึ่งทั้งสามเมืองดังกล่าวคงไม่ใช่เมือง “พัน-พัน” หรือ “พาน-พาน” จึงน่าจะตั้งอยู่ระหว่างแม่น้ำตาปีกับแม่น้ำคีรีรัฐ (คลองพุมดวง) มาบรรจบกัน เพราะตำแหน่งที่ตั้งเมืองน่าจะตั้งในที่เหมาะสมแก่การคมนาคมซึ่งเมืองที่กล่าวนี้ในปัจจุบันคือ อำเภอพุนพิน สำหรับคำว่า “พุนพิน” นั้นนักประวัติศาสตร์ได้สันนิษฐานว่าน่าจะมาจากคำว่า “พัน-พัน” หรือ “พาน-พาน” ซึ่งได้เรียกเพี้ยนไปตามสำเนียงชาวเมืองจนกลายเป็นคำว่า “พุนพิน” ในปัจจุบันมีวัดเก่าแก่อายุ ๒ วัด คือวัดเขาพระอานนท์และวัดเขาพระศรีวิชัย ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กันที่ตำบลศรีวิชัย สถานที่ตั้งเป็นเนินเขาติดกับฝั่งคลองพุนพิน โดยมีโบราณวัตถุแสดงให้เห็นว่าเป็นฝีมือสร้างในสมัยศรีวิชัย คือ เทวรูปพระนารายณ์ สร้างด้วยศิลาแลงขนาดเท่าคน ๑ องค์ ซึ่งกรมศิลปากรได้นำไปเก็บรักษาไว้จนถึงปัจจุบัน

ในอดีต “ท่าข้าม” เป็นท่าเรือริมแม่น้ำตาปีสำหรับข้ามแม่น้ำ เป็นที่ตั้งด่านชายแดนสำหรับตรวจผู้คนและเก็บภาษีอากรระหว่างเมืองไชยากับท้องที่ลำพูน ซึ่งเป็นแขวงขึ้นเมืองนครศรีธรรมราช มีความสำคัญในฐานะชุมทางและจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในฐานะชุมทาง นอกจากจะเป็นท่าเรือสำหรับข้ามแม่น้ำตาปีแล้วยังเป็นสถานที่สำคัญในการเดินทางติดต่อผ่านแม่น้ำตาปีไม่ว่าจะเดินทางไปทางลำน้ำพุมดวงไปยังคีรีรัฐนิคม พนม ตะกั่วป่า พังงา และภูเก็ต หรือไปตามลำน้ำตาปี ซึ่งสามารถระบุดวงของความเปลี่ยนแปลงได้ ดังนี้

๑) สมัยกรุงธนบุรี

(สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช พ.ศ. ๒๓๑๐ - ๒๓๒๔) มีความสำคัญในฐานะชุมทางและจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในฐานะชุมทาง นอกจากจะเป็นท่าเรือสำหรับข้ามแม่น้ำตาปีแล้วยังเป็นสถานที่สำคัญในการเดินทางติดต่อผ่านแม่น้ำตาปีไม่ว่าจะเดินทางไปทางลำน้ำพุมดวงไปยังคีรีรัฐนิคม พนม ตะกั่วป่า พังงา และภูเก็ต หรือไปตามลำน้ำตาปี โดยเป็นเส้นทางที่พระเจ้าตากสินมหาราชส่งกองทัพไปตีเมืองนครศรีธรรมราชในปี พ.ศ. ๒๓๒๑

๒) สมัยกรุงรัตนโกสินทร์

(๑) สมัยรัชกาลที่ ๑ (พระบาทสมเด็จพระปฐมบรมมหาชนกจักรีบรมนารถ พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก พ.ศ. ๒๓๒๕ - ๒๓๕๒) พม่ายกทัพมาตีเมืองนครศรีธรรมราชเมื่อปี พ.ศ. ๒๓๒๘ โดยใช้เส้นทางเดินทัพผ่านท่าข้าม เป็นจุดที่ทางฝ่ายเมืองนครศรีธรรมราชตั้งด่านตรวจและตั้งกองทหารไว้กองหนึ่งในสมัยนั้น

(๒) สมัยรัชกาลที่ ๕ (พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. ๒๔๑๑ - ๒๔๕๓) ได้มีการปฏิรูปการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล ได้มีการจัดตั้งอำเภอพนุนขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๓๙ ที่ว่าการอำเภอพนุนตั้งอยู่หมู่ที่ ๑ ตำบลท่าข้าม ต่อมาในปี ๒๔๔๙ ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ได้ส่งมิสเตอร์กิตตินส์ วิศวกรชาวอังกฤษเลขาธิการกรมรถไฟหลวง กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย และพระยาวิจิตรยารักษ์ เจ้าเมืองไชยา ออกสำรวจเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งต้องกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษ โดยมีมิสเตอร์กิตตินส์ เป็นผู้อำนวยการสร้างทางรถไฟสายใต้ ตั้งแต่ปีพ.ศ. ๒๔๕๓ ช่วงการก่อสร้างจากชุมพรไปยังนครศรีธรรมราชต้องผ่านลำน้ำสายใหญ่ที่ตำบลท่าข้าม เมืองไชยา คือแม่น้ำหลวง การก่อสร้างสะพานเหล็กรูปทรงโค้ง (สะพานจุลจอมเกล้าในปัจจุบัน) แบ่งเป็นสามช่วง ใช้สำหรับให้รถไฟแล่นผ่านอย่างเดียว ต้องใช้งบประมาณ ๑๔๙,๓๖๔ บาท แต่ถ้าจะทำทางคนเดินต้องเพิ่มงบประมาณอีก ๑๓,๐๐๐ บาท และถ้าจะให้สมบูรณ์มีทางเกวียนข้ามได้ด้วย ต้องเพิ่มงบประมาณอีก ๑๔๘,๖๑๐ ซึ่งราคาสูงเกือบเท่าตัวสะพาน ในขณะที่ตำบลท่าข้าม เมืองไชยา ยังไม่ค่อยมีเกวียนใช้มาก ผู้คนก็ไม่มาก จึงขอพระบรมราชานุญาตจากรัชกาลที่ ๕ ให้งดการสร้างทางเกวียน ดังนั้นสะพานข้ามแม่น้ำหลวงจึงมีแต่ทางรถไฟกับคนเดินเท่านั้น

(๓) สมัยรัชกาลที่ ๗ (พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาประชาธิปก พระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. ๒๔๖๘ - ๒๔๗๗) “อำเภอพนุน” เปลี่ยนชื่อเป็น “อำเภอท่าข้าม” ในปี ๒๔๗๓ ทางราชการได้สั่งยุบอำเภอท่าโรงช้างมารวมกับอำเภอท่าข้ามด้วย



รูปที่ ๓.๓ แสดงปี พ.ศ.๒๔๗๒-๒๔๗๓ ผู้คนเริ่มมาตั้งรกรากทางทิศตะวันออกของแม่น้ำ (ถนนราษฎร์ราษฎร์บำรุง ๑

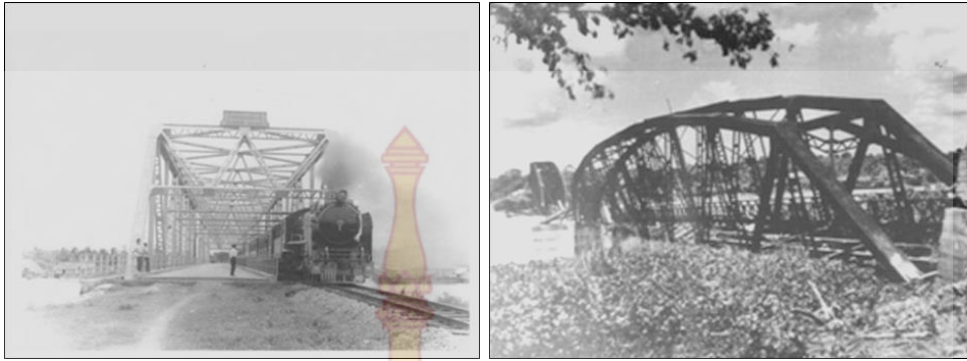
ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม <http://www.takhamcity.go.th>



รูปที่ ๓.๔ แสดงที่ว่าการอำเภอท่าข้าม ปี พ.ศ.๒๔๖๕

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม <http://www.takhamcity.go.th>

(๔) สมัยรัชกาลที่ ๘ (พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล พระอัฐมรามาธิบดินทร พ.ศ. ๒๔๗๗ - ๒๔๘๙) ในปี พ.ศ. ๒๔๘๔ ทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่สุราษฎร์ธานี เชียงสะพานข้ามแม่น้ำตาปี เป็นจุดตั้งฐานทัพทหารญี่ปุ่น และเป็นจุดยุทธศาสตร์ลำเลียงพลไปสู่สมุทราปราการ เพื่อเดินทางไปพม่า และสิงคโปร์ พ.ศ. ๒๔๘๖ ทหารฝ่ายสัมพันธมิตรได้ใช้เครื่องบิน บี ๒๔ บรรทุกระเบิดมาทำลายสะพานที่ตำบลท่าข้าม (สะพานจุลจอมเกล้าในปัจจุบัน) ถึงสองครั้ง โดยครั้งแรกไม่สามารถทำลายลงได้ ครั้งที่สอง จึงใช้ไซ้ผูกร้อยระเบิดเป็นพวงทิ้งทำลายจนสะพานหักลงกลางลำน้ำตาปี เมื่อ พ.ศ. ๒๔๘๖ นอกจากนี้ ได้ระเบิดทำลายบ้านเรือนในตลาดท่าข้ามอีกด้วย



รูปที่ ๓.๕ แสดงปี พ.ศ.๒๔๘๖ ทหารฝ่ายสัมพันธมิตรได้ใช้เครื่องปั้น ปี ๒๔ บรรทุกระเบิดมาทำลาย สะพานที่ ตำบลท่าข้าม (สะพานจุลจอมเกล้า)

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม <http://www.takhamcity.go.th>

(๕) สมัยรัชกาลที่ ๙ (พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช พ.ศ. ๒๔๘๙ - ๒๕๕๙) หลังสงครามสงบ รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัท CORMANLONG CO.LTD ประเทศ อังกฤษมาทำการซ่อมแซมสะพานที่ตำบลท่าข้าม (สะพานจุลจอมเกล้าในปัจจุบัน) โดยเปลี่ยนรูปทรง จากทรงเหล็กโค้ง เป็นแท่งเหลี่ยม ลักษณะรูปทรงเดียวกับสะพานพระรามที่ ๖ แบ่งออกเป็น ๓ ช่วง มีทางรถไฟ ทางคนเดิน และช่องกลางเว้นไว้สำหรับผิวการจราจร ใช้เวลาซ่อมสร้างประมาณ ๖ ปี จึง แล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลปัจจุบันพระราชทานนามให้เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๕๔๔ ว่า “สะพานจุลจอมเกล้า” และทำพิธีเปิดเมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๖ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๒๓ ได้ย้ายที่ว่าการอำเภอมาสร้างใหม่ตั้งอยู่ที่ถนนจุลจอมเกล้า หมู่ที่ ๓ ตำบลท่าข้าม โดยเทศบาลเมืองท่าข้าม ได้รับการยกฐานะจากสุขาภิบาลท่าข้าม อำเภอพุนพิน เป็นเทศบาลตำบล ท่าข้าม เมื่อวันที่ ๑๕ เมษายน ๒๕๒๙ ปราบกฏตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งเทศบาลตำบลท่าข้าม จังหวัดสุราษฎร์ธานี ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ ๑๐๓ ตอนที่ ๕๙ ลงวันที่ ๑๔ เมษายน ๒๕๒๙ และเปิดทำการเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๒๙ โดยใช้อาคารห้องประชุมสุขาภิบาลท่าข้ามเป็น สำนักงานชั่วคราว เมื่อวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๒๙ ต่อมาได้มีพระราชกฤษฎีกาเปลี่ยนแปลงฐานะจากเทศบาลตำบลท่าข้าม เป็นเทศบาลเมืองท่าข้าม โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๔๓ ในปี พ.ศ.๒๕๓๙ กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างเส้นทางถนนที่มีบทบาทเป็นประตูเข้า-ออกตัวเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี พร้อมทั้งก่อสร้าง สะพานจุลจอมเกล้าใหม่เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งสะพาน สำหรับให้ ยวดยานพาหนะต่างๆ รวมทั้งรถบรรทุก ๑๐ ล้อสามารถใช้การจราจรได้รวดเร็ว สะดวก ปลอดภัย เพื่อ เป็นการทดแทนสะพานจุลจอมเกล้าเดิม ซึ่งจะใช้เป็นเส้นทาง สำหรับทางรถไฟ แต่เพียงอย่าง เดียวต่อไป กรมทางหลวงดำเนินการก่อสร้างทาง หลวงหมายเลข

๔๑๕๓ ตอน แยกทางหลวง หมายเลข ๔๑ (บ.หนองขรี) อำเภอพุนพิน ซึ่งประกอบด้วยการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำตาปีแห่งใหม่ สะพานข้ามทางรถไฟ สายใต้ และก่อสร้างทางหลวงที่เป็นโครงข่ายเชื่อมต่อกับ สะพานทั้ง ๒ แห่งเพื่อ บรรเทา ความเดือดร้อนของประชาชนในการใช้เส้นทางดังกล่าว และได้มีพิธีเปิด การจราจรเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๓

๓.๒.๔ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๔.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

จากการวิเคราะห์พื้นที่ สามารถแบ่งประเภทโครงข่ายการสัญจรภายในพื้นที่ โครงการ ได้ ๒ ประเภท ดังนี้

๑) โครงข่ายทางถนน แบ่งได้ ๓ ประเภท

(๑) ถนนสายหลัก ได้แก่ ถนนจุลจอมเกล้า ขนาด ๔ ช่องจราจร เริ่มจาก สะพานจุลจอมเกล้า ด โดยพาดผ่านพื้นที่โครงการ และเป็นถนนในการคมนาคมขนส่ง สินค้าหลักภายในพื้นที่ ที่ เชื่อมไปยังทางหลวงชนบท ๔๐๐๘ ไปยังอำเภอเมืองจังหวัด สุราษฎร์ธานี

(๒) ถนนสายรอง ได้แก่ ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๐๘ ขนาด ๔ ช่อง จราจรเริ่มจากแยกพุนพิน ไปเชื่อมกับถนนสายหลัก ถนนจุลจอมเกล้า เป็นเส้นทางพาด ผ่านพื้นที่โครงการที่ใช้ในการสัญจรของคนในพื้นที่

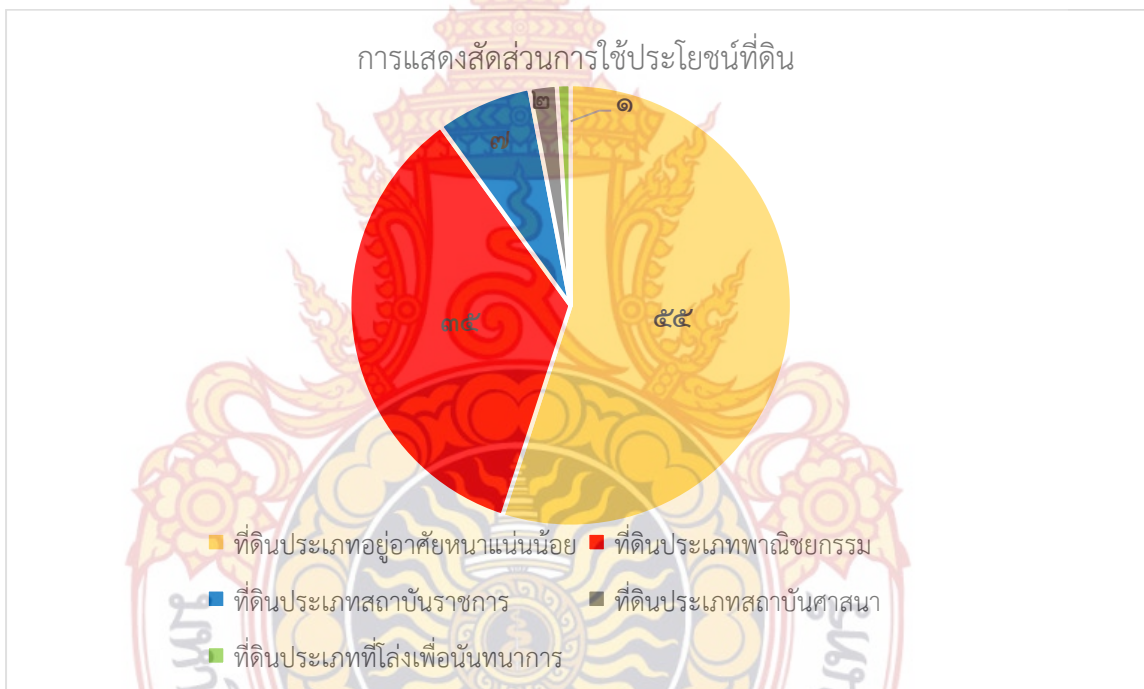
(๓) ถนนสายย่อย ขนาด ๑-๒ ช่องจราจร เป็นถนนเข้าถึงพื้นที่ภายใน พื้นที่โครงการ มีกระจายอยู่ทั่วบริเวณ

๒) โครงข่ายทางราง

สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นสถานีประจำจังหวัดสุราษฎร์ ตั้งอยู่ฝั่ง ตะวันออกของแม่น้ำตาปี เป็นเส้นทางรถไฟสายใต้ที่เชื่อมจากสถานีรถไฟธนบุรี กรุงเทพมหานคร ไปยังสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส ทางรถไฟใช้ในการ ขนส่งสินค้าและเดินทางโดยสารเชื่อมระหว่างภูมิภาค ภาคกลางกับภาคใต้ รวม ระยะทาง ๖๓๕.๐๒ กิโลเมตร

๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการวิเคราะห์ในพื้นที่โครงการ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินรวม ทั้งหมด ๕๐๐ ไร่ หรือ ๐.๘๐ ตารางกิโลเมตร โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของพื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่ดินประเภทอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๕๖% ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนใหญ่มีความสูง ๑-๒ ชั้น รองลงมาที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๓๕% ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาที่ดินประเภทสถาบันราชการ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๗% ของพื้นที่ทั้งหมด รองลงมาที่ดินประเภทสถาบันศาสนา ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ ๒% ของพื้นที่ทั้งหมด และที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ๑% ของพื้นที่ทั้งหมด



รูปที่ ๓.๖ แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟ
จังหวัดสุราษฎร์ธานี
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

จากการวิเคราะห์พื้นที่ มีอาคารในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นลักษณะอาคารที่อยู่อาศัย มีสัดส่วนร้อยละ ๔๙% ของพื้นที่ทั้งหมด มีลักษณะความสูง ๑-๒ ชั้น รองลงมาเป็นการใช้ประโยชน์อาคารพาณิชย์กรรม ร้อยละ ๓๙% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด มีลักษณะความสูง ๑-๔ ชั้น รองลงมาเป็นการใช้ประโยชน์อาคารสถาบันราชการ ร้อยละ ๑๐% ของพื้นที่ทั้งหมด ลักษณะความสูง ๑-๕ ชั้น รองลงมาเป็นการใช้ประโยชน์อาคารศาสนสถาน ร้อยละ ๒% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด ตามลำดับ

นอกจากอาคารสาธารณะดังกล่าว อาคารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีซึ่งอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งมีกลุ่มพื้นที่ว่างที่สามารถนำมาพัฒนาได้ แต่คำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อพื้นที่เป็นย่านชุมชนอยู่อาศัย ย่านพาณิชย์กรรมและการบริการ เป็นต้น

ประเภทการใช้ประโยชน์อาคาร	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	๔๙
พาณิชย์กรรม	๓๙
สถาบันราชการ สาธารณูปการ	๑๐
ศาสนสถาน	๒

ตารางที่ ๓.๓ แสดงสัดส่วนการใช้ประโยชน์อาคารปัจจุบันโครงการพัฒนาพื้นที่
จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟจังหวัดสุราษฎร์ธานี
ที่มา : จากการสำรวจ



๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน

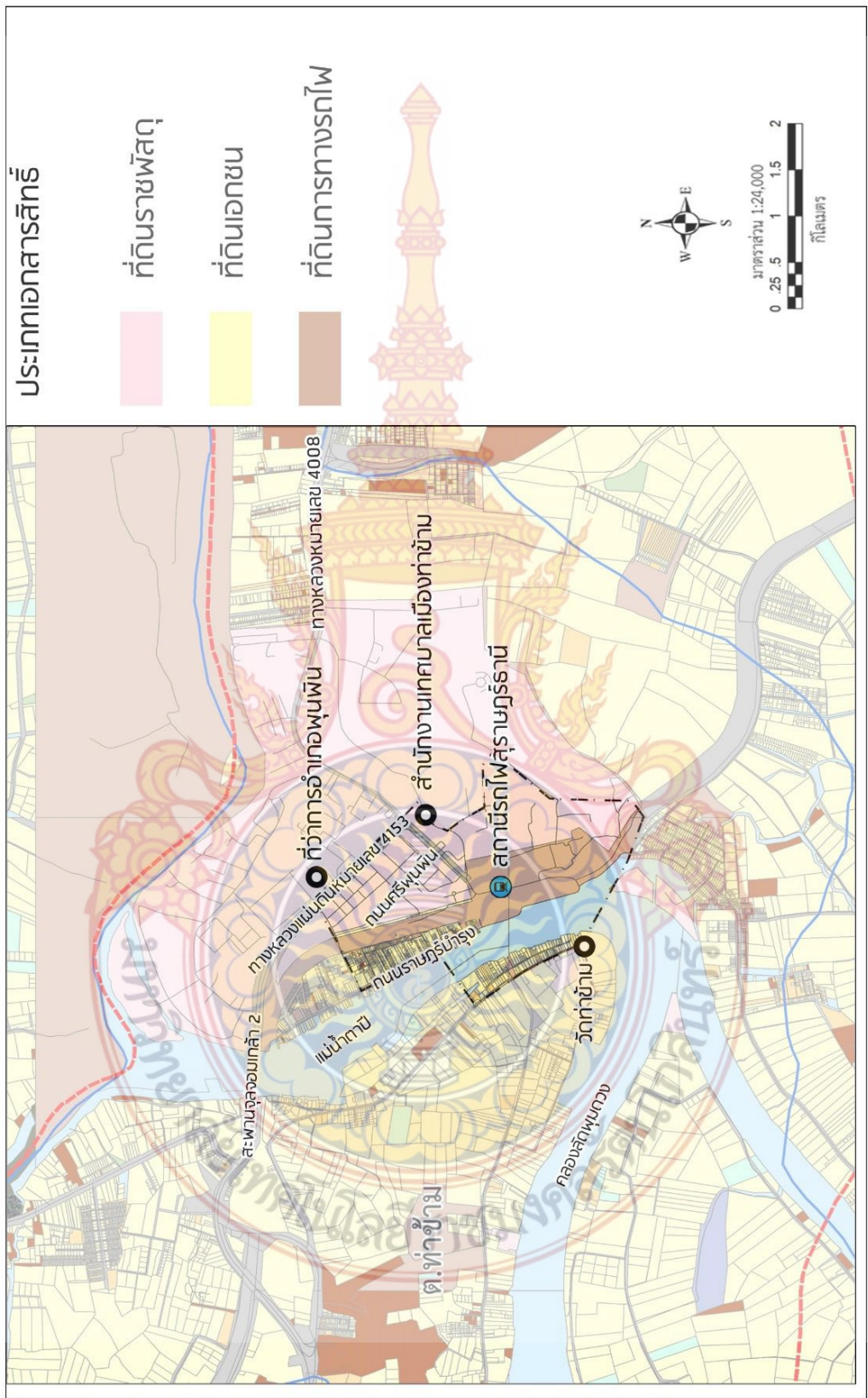
ภายในพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับศูนย์คมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค อำเภอฟุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีสภาพการถือครองที่ดินกรรมสิทธิ์ที่ดินภายในพื้นที่เกือบทั้งหมด แบ่งได้ ๓ ประเภท ได้แก่ดังนี้

๑) ที่ดินราชพัสดุ ในพื้นที่มีลักษณะสัดส่วน ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ อาคารที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม ตึกแถว ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ติดกับถนนสายหลัก สายรอง รวมถึงซอยต่างๆ โดยแปลงที่ดินในลักษณะดังกล่าวมักจะกระจุกตัวอยู่ในย่านที่มีความหนาแน่นของเมืองและชุมชนสูง เช่น ในพื้นที่เทศบาลเมืองท่าข้าม ที่มีที่ดินสัดส่วนร้อยละ ๔๕% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด

๒) ที่ดินการทางรถไฟ ในพื้นที่มีลักษณะ ขอบเขตทางรถไฟ และเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี บริเวณริมแม่น้ำตาปี และมีการจัดสัดส่วนให้เข้าประเภทอาคารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี อาคารที่อยู่อาศัย อาคารพาณิชย์กรรม เป็นต้น โดยแปลงที่ดินในลักษณะดังกล่าวมีการกระจุกตัวโดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี มีที่ดินสัดส่วนร้อยละ ๓๐% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด

๓) ที่ดินเอกชน ในพื้นที่มีลักษณะเป็น โฉนดที่ดิน คือ หนังสือสำคัญแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยมีความหมายรวมถึงโฉนดแผนที่ รูปแบบของโฉนดที่ดิน โดยมีสัดส่วนร้อยละ ๒๕% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด ลักษณะที่ดินการใช้ประโยชน์ เป็นพื้นที่ชุมชนฝั่งตะวันตก และอาคารที่อยู่อาศัยผสมผสานทางด้านทิศเหนือของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี บริเวณริมแม่น้ำตาปี เป็นต้น





แผนที่ 3.5 แสดงกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณสุขการ

เป็นการบริการสาธารณสุขซึ่งดำเนินการโดยรัฐหรือเอกชนภายใต้การควบคุมของรัฐ ที่ต้องจัดทำขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการดำเนินชีวิต เช่น การบริการด้านการศึกษา การแพทย์และสาธารณสุข ตลาด โรงฆ่าสัตว์ แหล่งนันทนาการ และพักผ่อนหย่อนใจ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และศาสนสถาน เป็นต้น ซึ่งการบริการด้านสาธารณสุขเป็นการบริการที่ประชาชนจะต้องเดินทางไปใช้บริการเหล่านั้นด้วยตนเอง ดังนั้นการศึกษาด้านสาธารณสุขในโครงการจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึงจำนวน การกระจายตัวมาตรฐานการให้บริการ ความต้องการด้านสาธารณสุขต่างๆ รวมถึงการวิเคราะห์พื้นที่โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) สถานศึกษา

จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการมีสถานศึกษาจำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนเทศบาลเมืองท่าข้าม ๑ โรงเรียนธีรราชมหิตวิทยา ในระดับประถมศึกษา

๒) สถานพยาบาล

การบริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่โครงการ เป็นวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและภาพรวมด้านสาธารณสุข ความเชื่อมโยงและการกระจายตัวของทรัพยากรประเภทต่างๆ มาตรฐานการให้บริการในปัจจุบัน การคาดการณ์ความต้องการในอนาคต รวมถึงวิเคราะห์ด้านสาธารณสุข มีจำนวนและรายละเอียด ดังนี้

(๑) โรงพยาบาลพุนพิน

ซึ่งเป็นโรงพยาบาลขนาดใหญ่ให้บริการระดับจังหวัด มีขนาดและจำนวนเตียง ตั้งแต่ ๓๖๐ เตียงขึ้นไป

๓) ความปลอดภัย

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พิจารณาใน ๒ เรื่องได้แก่ สถานีตำรวจและสถานีดับเพลิงเพื่อพิจารณาถึงความพร้อมในการให้บริการเพื่อความปลอดภัยในชีวิตของประชาชน และเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุร้ายและการป้องกันภัยในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

(๑) สถานีตำรวจ

ปัจจุบันมีสถานีตำรวจภูธรภาค ๘ ตั้งอยู่บริเวณถนนจุลจอมเกล้า และตามเกณฑ์มาตรฐานของการวางผังเมืองโดยกรมโยธาธิการ และผังเมืองกำหนดให้พื้นที่ให้บริการของสถานีตำรวจ ต้องอยู่ในแหล่งชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่ายในรัศมีบริการ ๑.๕ กิโลเมตร พบว่าบางบริเวณในพื้นที่ยังอยู่นอกเขตพื้นที่ให้บริการ

(๒) สถานีดับเพลิง

สภาพปัจจุบันการป้องกันบรรเทาสาธารณภัยในอำเภอพุนพิน มีการจัดการเกี่ยวกับสถานีดับเพลิงทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ สถานีดับเพลิงพุนพิน งานป้องกันบรรเทาสาธารณภัยเทศบาลเมืองท่าข้าม ที่ตั้งสถานีดับเพลิง ตามเกณฑ์มาตรฐานของผังเมือง ควรอยู่ในบริเวณที่สามารถเดินทางไปยังจุดเกิดเหตุได้ภายใน ๑๕ นาที รัศมีให้บริการ ๕ กิโลเมตร จากย่านชุมชน ควรมีสถานีดับเพลิง ๑ แห่ง หรือ รัศมี ๓ กิโลเมตร จากย่านอุตสาหกรรม และการเข้าถึงบริการของประชาชนในระยะ ๑.๕ กิโลเมตร เมื่อพิจารณา สถานีดับเพลิงในพื้นที่ รัศมีการให้บริการสถานีดับเพลิงเฉลี่ย ๖.๘๔ กิโลเมตร ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

๔) แหล่งนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

สภาพปัจจุบันและการกระจายตัวของแหล่งนันทนาการและพักผ่อน หย่อนใจในพื้นที่ ในที่นี้พิจารณาเฉพาะสวนสาธารณะซึ่งหมายถึง สถานที่ที่สร้างขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ สำหรับประชาชนทั่วไป และเป็นประกอบกิจกรรมต่างๆ เช่น การเดินเล่น การพักผ่อน การออกกำลังกาย โดยมีการจัดการแต่งบริเวณ ไว้อย่างสวยงาม พร้อมกับสิ่งอำนวยความสะดวกไว้คอยรับบริการแก่ประชาชน ในพื้นที่มีสถานที่สำหรับเล่นกีฬา กิจกรรมนันทนาการ ได้แก่

(๑) สวนสุขภาพพุนพิน

(๒) ลานกีฬาอเนกประสงค์พุนพิน

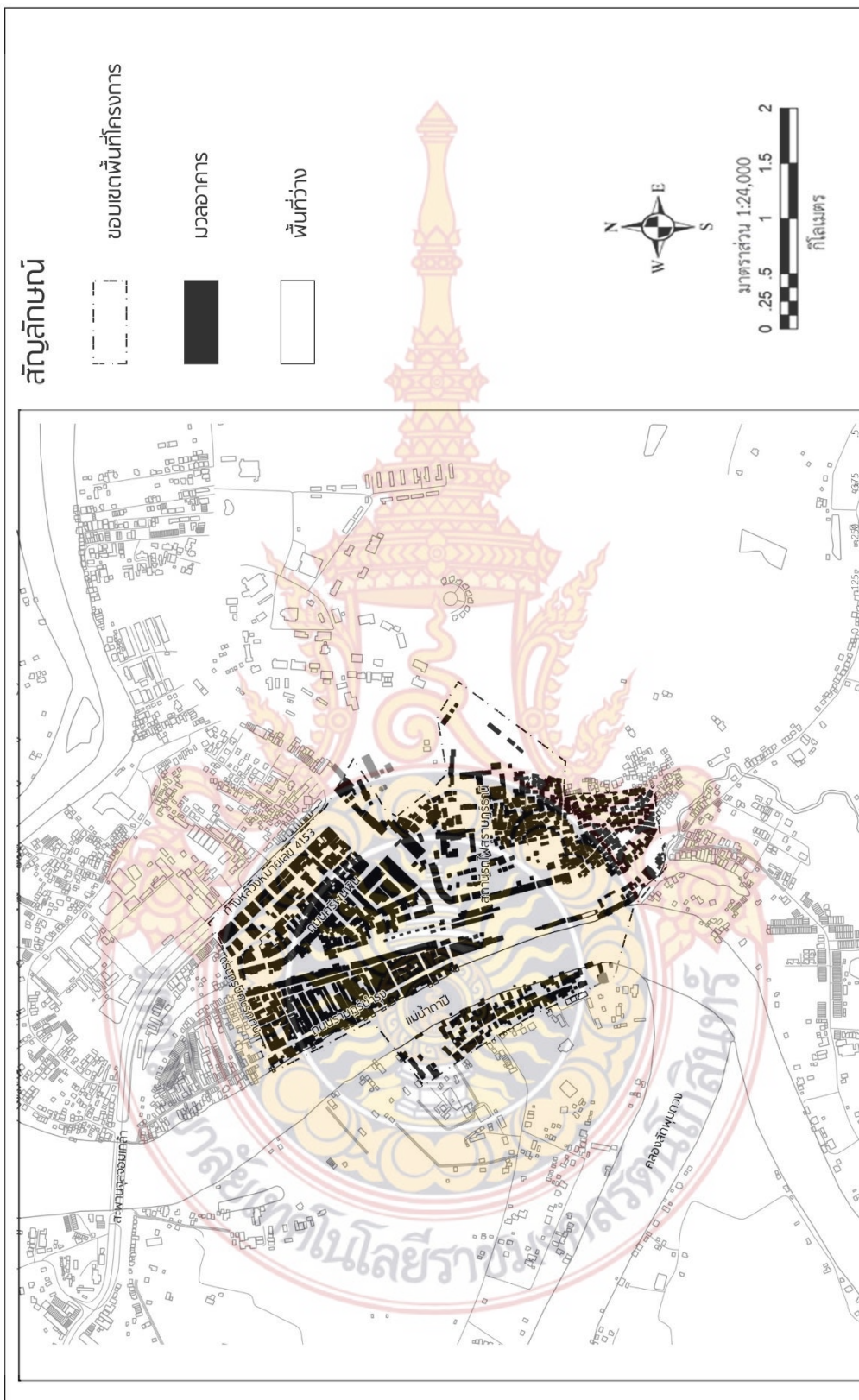
๕) ศาสนสถาน

จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการมีศาสนสถานกระจายตัวอยู่บริเวณชุมชน ทั้งหมด ๒ แห่ง ได้แก่ วัดท่าข้าม ตั้งอยู่บริเวณทางด้านทิศตะวันตกของพื้นที่ ชุมชนบ้านฝ้ายท่า วัดตรณาราม ตั้งอยู่บริเวณชุมชนบ้านบน

๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

จากการวิเคราะห์มวลอาคารและพื้นที่ว่างในพื้นที่โครงการ มวลอาคารมีการกระจายตัวอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ อาคารประเภทที่อยู่อาศัยพาณิชย์กรรม เป็นหลัก และด้านทิศตะวันออก มีการกระจุกตัวชุมชนบ้านบนและชุมชนบ้านล่าง ด้านทิศตะวันตก อาคารที่อยู่อาศัยชุมชนบ้านฝ่ายท่า ที่มีความหนาแน่นปานกลาง พื้นที่ว่างจะอยู่บริเวณสองฝั่งรางรถไฟและด้านข้างสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี จะใช้พื้นที่เป็นลานเก็บคลังสินค้า สัดส่วนของมวลอาคารร้อยละ ๗๘% ของพื้นที่โครงการทั้งหมดและพื้นที่ว่างร้อยละ ๒๑% ของพื้นที่โครงการทั้งหมด ตามลำดับ





แผนที่ ๓.๖ แสดงมวลาการและพื้นที่ว่างปัจจุบันในพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจ

๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

ในบริเวณพื้นที่โครงการจะมีกลุ่มอาคารเก่าที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์และเก็บรักษา ซึ่งโดยส่วนมากอยู่บริเวณทิศตะวันตกริมแม่น้ำตาปี ชุมชนบ้านฝายท่ารูปแบบอาคารเก่าเป็นสถาปัตยกรรมแบบอาคารสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น ที่สร้างจากวัสดุที่หาง่ายในท้องถิ่นหรือตามแหล่งที่อยู่อาศัยริมแม่น้ำตาปี ลักษณะอาคารเป็นอาคารแถวที่ใช้ผนังร่วมกันอยู่ติดกันหลายหลัง เป็นสถาปัตยกรรมของภาคใต้ และพื้นที่ที่เป็นวัดสำคัญของพื้นที่โครงการ วัดท่าข้ามที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน ๑๐๐ ปี ในการตั้งถิ่นฐานของประชาชนในอดีต

ทั้งนี้ หากพิจารณาในภาพรวม สัดส่วนพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินของโครงการ ไม่ควรส่งเสริมให้มีการสร้างอาคารที่มีความหนาแน่นมาก เนื่องจากสภาพพื้นที่บริเวณริมแม่น้ำตาปีเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะทางกายภาพเป็นพื้นที่ลุ่มต่ำ เป็นจุดศูนย์รวมที่น้ำไหลมาจากคลองลัดพุมดวงและแม่น้ำตาปี และไหลลงสู่ทะเลอ่าวไทย หากมีการสร้างอาคารที่หนาแน่นเกินไปอาจทำให้เกิดการรุกล้ำบริเวณพื้นที่ทางน้ำไหลหรือบุกรุกลำน้ำสาธารณะ ซึ่งอาจไปกีดขวางระบบระบายน้ำทาวธรรมชาติ และอาจเกิดปัญหาอุทกภัยได้ในช่วงฤดูฝนของพื้นที่



รูปที่ ๓.๗ แสดงสภาพทั่วไปลักษณะอาคารเก่าแก่ในพื้นที่ชุมชนบ้านฝายท่า

ที่มา : จากสำรวจพื้นที่

๓.๒.๓.๘ ความสูง

ในบริเวณพื้นที่โครงการความสูงอาคารมีลักษณะหลายรูปแบบที่มีความสูงอาคารที่แตกต่างกันโดยแบ่งประเภทการใช้งานอาคาร เช่น อาคารที่อยู่อาศัย มีจำนวน ๑-๒ ชั้น อาคารพาณิชย์กรรม มีจำนวน ๑-๔ ชั้น กระจายอยู่ตรงบริเวณด้านทิศเหนือของพื้นที่โครงการ อาคารสถาบันราชการ สาธารณูปการ มีจำนวน ๑-๕ ชั้น เช่น โรงพยาบาลพูนพิณ เทศเมืองท่าข้าม อาคารผู้โดยสารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี โรงเรียนอาคารสถาบันศาสนสถาน เช่น วัดท่าข้าม วัดตรณาราม เป็นต้น โดยแบ่งประเภทความสูงอาคารได้ ๓ ระดับ ได้แก่

๑) ความสูงอาคาร ๑-๒ ชั้น

ประเภทอาคารส่วนใหญ่จะเป็นที่อยู่อาศัยโดยรอบพื้นที่โครงการ เช่น ชุมชนบ้านฝ้ายท่า ชุมชนบ้านบน ชุมชนบ้านล่าง

๒) ความสูงอาคาร ๓-๔ ชั้น

ประเภทอาคารส่วนใหญ่จะเป็นประเภทอาคารพาณิชย์กรรมและโรงแรม หอพัก จะกระจายตัวอยู่บริเวณด้านทิศเหนือโดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

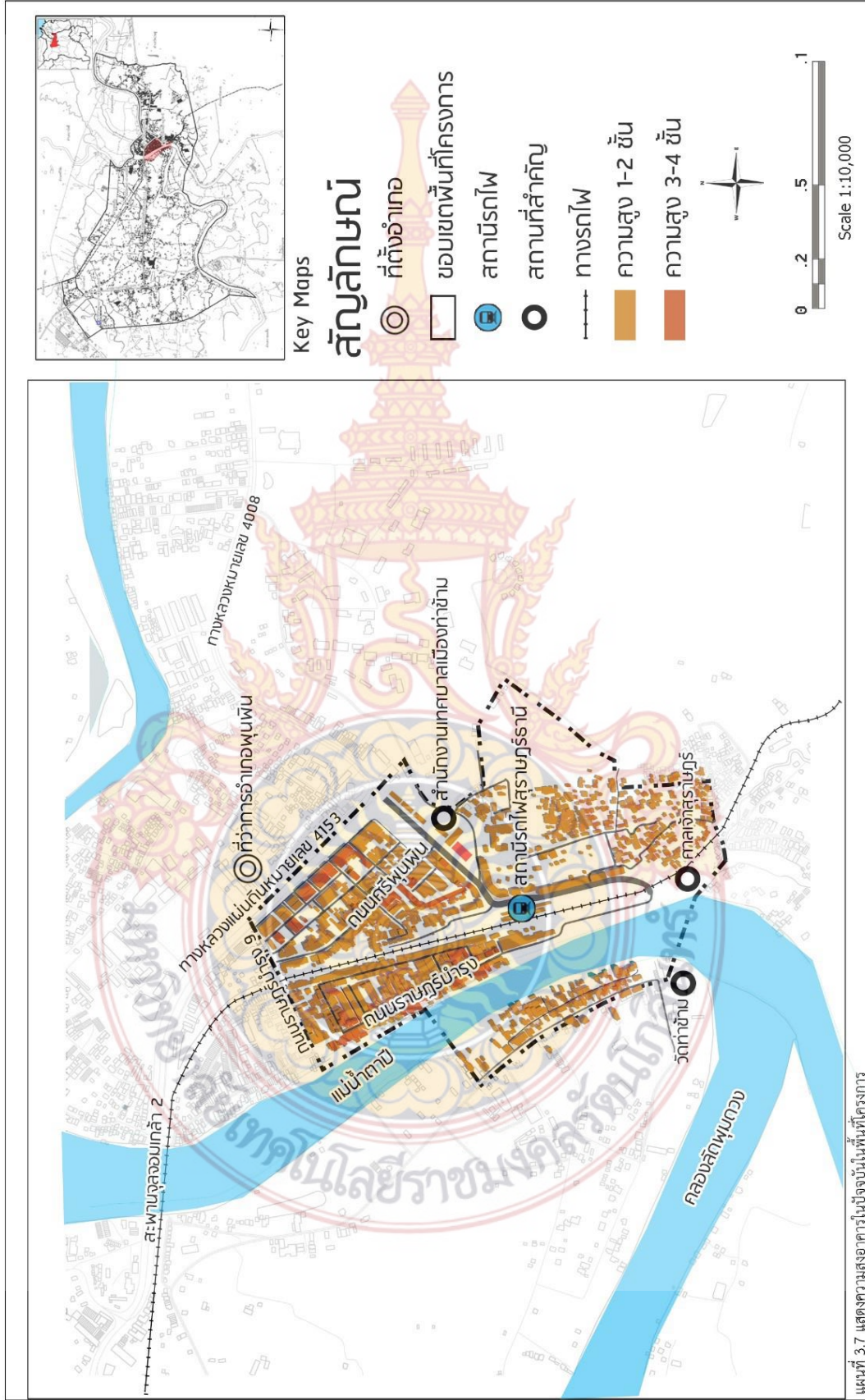
๓) ความสูงอาคาร ๕-๖ ชั้น

ประเภทอาคารส่วนใหญ่จะเป็นอาคารโรงพยาบาลพูนพิณ และอาคารแบบผสมผสาน ตั้งอยู่บริเวณตลาดสดพูนพิณ มีอาคารจำนวนมากในพื้นที่



รูปที่ ๓.๘ แสดงความสูงอาคารแต่ละประเภทในพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับศูนย์คมนาคมขนส่งระดับภูมิภาค อำเภอพูนพิณ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่



แผนที่ 3.7 แสดงความสูงอาคารในปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

๓.๒.๓.๙ มรดกวัฒนธรรม

พื้นที่โครงการ เทศบาลเมืองท่าข้าม เป็นตำแหน่งที่ตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าแก่ที่อยู่ใกล้เขตติดริมแม่น้ำตาปี มีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน ชุมชนบ้านฝ้ายท่านั้นเคยเป็นชุมชนเมืองโบราณที่ปลูกสร้างบ้านเรือนเรียงรายอยู่ตามริมน้ำ แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปสิ่งปลูกสร้างก็เสื่อมโทรมผุพังและมีการก่อสร้างใหม่ขึ้นทดแทนในสมัยหลังอยู่เสมอ จนหลักฐานความเป็นชุมชนตั้งต้นสูญหายไปหมด คงพบเพียงซากศาสนสถานและโบราณวัตถุอื่นๆ ที่เป็นเครื่องแสดงถึงความเป็นสังคมเมืองที่มีความเจริญสูงสุดในยุคก่อนประวัติศาสตร์ และยังคงเคยเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณที่ยิ่งใหญ่ในยุคประวัติศาสตร์

๑) วัดท่าข้าม

เชื่อกันว่าตำนานแห่งพญาท่าข้ามนั้น อาจเป็นเครื่องสะท้อนอย่างหนึ่งถึงความซุกซมของจระเข้ขนาดใหญ่ที่อาศัยอยู่ในแม่น้ำตาปีและพุมดวงมาตั้งแต่ยุคกรุงศรีอยุธยาต่อเนื่องมาจนถึง ๖๐ กว่าปีก่อน ดังที่เคยมีผู้เฒ่าผู้แก่เล่าว่ามักพบเห็นจระเข้ตัวเชื่องนอนอาบแดดเกล็ดลิ่งให้เห็นเป็นประจำจนคนเรือต้องใช้ไม้ไผ่เหลาเป็นซี่ๆ ล้อมกั้นเรือไว้เพื่อป้องกันตัว แม้จะเป็นเรื่องเล่าต่อๆ มาแต่ปัจจุบันนี้ชาวพุนพินต่างก็เคารพศรัทธาในพญาท่าข้ามมากจนมีศาลบูชาถึง ๒ แห่ง แห่งแรกนั้นตั้งอยู่ฝั่งขวาของแม่น้ำตาปี ริมทางรถไฟข้างศาลเจ้าสุราษฎร์ฯ ส่วนอีกแห่งหนึ่งนั้นตั้งอยู่ในบริเวณวัดดอนกะถัน “พญาท่าข้าม” จึงไม่เพียงเป็นตัวแทนของความเชื่อในเรื่องเทพดาผู้คอยปกป้องคุ้มครองบ้านเมืองเท่านั้น หากยังเป็นเครื่องยืนยันว่าครั้งหนึ่งเมืองพุนพินเคยถูกเรียกว่า “เมืองท่าข้าม” เมืองชุมทางที่ก่อกำเนิดโดยสายน้ำตาปี และพุมดวง ที่รุ่งเรืองอย่างยิ่งในด้านเศรษฐกิจต่อเนื่องนานหลายศตวรรษก่อนที่จะถูกเปลี่ยนชื่อกลับมาเป็นพุนพินอีกครั้งในกาลต่อมา



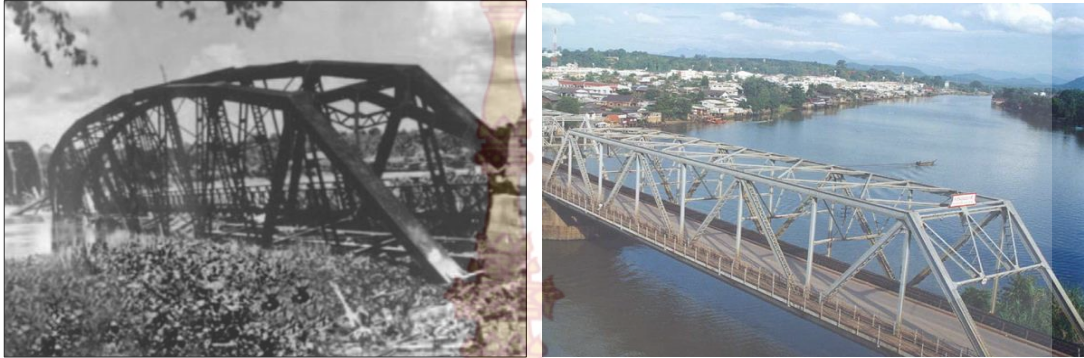
รูปที่ ๓.๙ แสดงทัศนียภาพวัดท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

ที่มา : จากการสำรวจ

๒) สะพานจุลจอมเกล้า

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ ทรงมีพระราชดำริให้ก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ในปี พ.ศ. ๒๔๔๙ โดยทรงมอบหมายให้มิสเตอร์กิตตินส์ วิศวกรชาวอังกฤษ เป็นผู้อำนวยการสร้าง และมีเลขาธิการกรมรถไฟหลวง กรมหลวงดำรงราชานุภาพ เสนาบดีกระทรวงมหาดไทย และพระยาวชิรยศยารักษ์เจ้าเมืองไชยาในเวลานั้น ร่วมสำรวจเส้นทางด้วย โดยในการก่อสร้างนี้ ไทยต้องกู้เงินจากรัฐบาลสหพันธรัฐมลายูของอังกฤษมาจำนวนหนึ่ง หลังจากได้เงินมาการก่อสร้างก็ดำเนินไปอย่างรวดเร็วจนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๔๕๓ ตอนนั้นเส้นทางคืบหน้ามาถึงเมืองไชยาแล้ว และจะต้องสร้างต่อไปยังนครศรีธรรมราช แต่ปรากฏว่ามี ‘แม่น้ำหลวง’ ขวางอยู่ ตรงบริเวณตำบลท่าข้าม จึงจำเป็นต้องก่อสร้างสะพานเหล็กข้ามไป แต่เดิมสะพานถูกออกแบบเป็นรูปทรงโค้ง และแบ่งเป็น ๓ ช่วง ช่วงแรกสำหรับให้รถไฟแล่นผ่าน ต้องใช้งบประมาณ ๑๔๙,๓๖๔ บาท ช่วงที่สองทำเป็นทางคนเดิน ต้องเพิ่มงบประมาณอีก ๑๓,๐๐๐ บาท และช่วงที่สามเป็นทางเกวียน ต้องเพิ่มงบประมาณอีก ๑๔๘,๖๑๐ บาท แต่เนื่องจากมิสเตอร์กิตตินส์เห็นว่าขณะนั้นที่ตำบลท่าข้ามไม่ค่อยมีเกวียนใช้ จึงได้ถวายรายงานต่อกรมหลวงนเรศร์วรฤทธิ์ เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ เพื่อให้ นำความกราบบังคมทูลขอพระบรมราชานุญาต งดการสร้างทางเกวียนเสีย เพื่อประหยัดงบประมาณ ด้วยเหตุนี้สะพานจึงมีเพียงสองช่วง และด้วยรูปทรงของสะพานเป็นทรงโค้งนี้เอง ชาวบ้านก็เลยเรียกสะพานนี้จนติดปากว่า ‘สะพานโค้ง’ ต่อมาช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในปี พ.ศ. ๒๔๘๔ ทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่สุราษฎร์ธานี และยึดเอาพื้นที่บริเวณเชิงสะพานข้ามแม่น้ำตาปีที่ตำบลท่าข้ามไปเป็นฐานทัพและใช้เป็นจุดยุทธศาสตร์ลำเลียงพลไปสู่มลายู เพื่อเดินทางเข้าพม่าและสิงคโปร์ต่อไป กองกำลังฝ่ายสัมพันธมิตรจึงส่งเครื่องบิน ปี ๒๔ บรรทุกระเบิดมาทำลายสะพานเพื่อตัดเส้นทางเดินทัพของญี่ปุ่น แต่ด้วยความแข็งแรงของสะพานจึงไม่สามารถทำลายลงได้ในครั้งแรก ครั้งที่สองฝ่ายสัมพันธมิตรจึงต้องใช้ใ้ฝูงเรือระเบิดเป็นพวงแล้วทิ้งลงมา สะพานถึงหักโค่นลงกลางลำน้ำตาปีเมื่อปี พ.ศ. ๒๔๘๖ ผลพวงของสงครามในครั้งนั้น ยังได้ทำลายบ้านเรือนในตลาดท่าข้ามจนเสียหายหนักอีกด้วย พอสงครามสงบลง รัฐบาลไทยจึงได้ว่าจ้าง CORMANLONG CO., LTD. ประเทศอังกฤษ ให้มาซ่อมแซม โดยได้ริ่ชากสะพานเดิมไปสร้างเป็นสะพานคลองยัน ซึ่งเชื่อมระหว่างตำบลท่ากระดานกับตำบลท่ายาง ในอำเภอคีรีรัฐนิคม จากนั้นก็ซ่อมสร้างสะพานท่าข้ามขึ้นมาใหม่ โดยเปลี่ยนรูปทรงมาเป็นแท่งเหลี่ยม แบบเดียวกับสะพานพระรามที่ ๖ โดยสะพานแบ่งออกเป็น ๓ ช่วง ประกอบด้วยทางรถไฟ ทางคนเดิน และช่องกลางเป็นผิวการจราจร ใช้เวลาราวๆ ๖ ปี จึงแล้วเสร็จ จากนั้นพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ รัชกาลปัจจุบัน ได้ทรงพระราชทานนามให้เมื่อวันที่ ๒๖ เมษายน ๒๔๙๔ ว่า ‘สะพานจุลจอมเกล้า’ เพื่อเป็นที่ระลึกถึงรัชกาลที่ ๕ ผู้ทรงริเริ่มก่อสร้าง และทำพิธีเปิด

อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ นับจากนั้นมาสะพานโค้งก็กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อมักจะมีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมเยื่อนอยู่ไม่ขาดสาย



รูปที่ ๓.๑๐ แสดงสะพานจุลจอมเกล้าในอดีต-ปัจจุบัน
ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองท่าข้าม

๓.๒.๓.๑๐ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

การเข้าถึงพื้นที่โครงการ บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี สามารถใช้ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๑๕๓ หรือ ถนนจุลจอมเกล้า เป็นเส้นทางถนนสายหลักคมนาคม ที่เชื่อมเข้ากับอำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี และมีเส้นทางสายรอง ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๐๘ และถนนสายย่อยหลายเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่ ส่วนในด้านมุมมองและการรับรู้พื้นที่เป็นจะเห็น สะพานจุลจอมเกล้าเป็นจุดนำสายตา โดยสภาพพื้นที่สองข้างทางโดยมากจะเป็นพื้นที่อาคารพาณิชย์กรรมและอาคารสถานที่ราชการอำเภอพุนพิน ของพื้นที่เพื่อให้่ายต่อการจดจำพื้นที่ นอกจากนี้ยังพบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีที่เป็นจุดเด่นการรับรู้และจดจำพื้นที่



รูปที่ ๓.๑๑ แสดงการเข้าถึงพื้นที่โครงการทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๑๕ หรือสะพานจุลจอมเกล้า และด้านมุมมองเห็นสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นจุดนำสายตาและจดจำพื้นที่

ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

๓.๒.๓.๑๑ องค์ประกอบทางจิตรภาพ

องค์ประกอบทางจิตรภาพการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบเมือง ลักษณะที่ตั้งและองค์ประกอบสภาพแวดล้อม ประกอบด้วย ๕ หลัก ได้แก่

๑) ทางสัญจร (Paths)

ทางสัญจรแบ่งได้ ๓ ประเภท

(๑) ถนนสายหลัก

ถนนจุลจอมเกล้า ขนาด ๔ ช่องจราจร เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักที่เชื่อมกับ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ ไปยัง อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(๒) ถนนสายรอง

ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๐๘ ขนาด ๔ ช่องจราจร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อกับถนนจุลจอมเกล้า และทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๑๕๓ ไปยังอำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(๓) ถนนสายย่อย

เป็นถนนที่เข้าถึงพื้นที่ภายในพื้นที่โครงการ มีกระจายทั่วบริเวณ

๒) ขอบเขต (Edges)

การกำหนดขอบเขตครอบคลุมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีและชุมชนโดยรอบ เทศบาลเมืองท่าข้าม โดยพื้นที่รวมทั้งสิ้น ๕๐๐ ไร่ หรือ ๐.๘๐ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ ใช้แนว ถนนราษฎร์บำรุง ๙

ทิศตะวันออก ใช้แนว ถนนจุลจอมเกล้า

ทิศใต้ ใช้แนว แม่น้ำตาปีและคลองลัดพุมดวง

ทิศตะวันตก ใช้แนว ถนนพัฒนาท่าข้าม

๓) ย่าน (Districts)

ย่านกิจกรรมจะกระจายตัวอยู่ทั่วพื้นที่โครงการ ได้แก่

(๑) ย่านที่อยู่อาศัย

บริเวณชุมชนบ้านบน ชุมชนบ้านล่าง ชุมชนบ้านฝ่ายท่า ชุมชนบนควน ชุมชนท้ายควน ชุมชนบ้านกลาง เป็นต้น จะเป็นชุมชนที่ค่อนข้างหนาแน่นปานกลาง ประเภทอาคารที่อยู่อาศัย ร้านค้า

(๒) ย่านพาณิชยกรรม

ศูนย์กลางอำเภอพุนพิน ที่มีบทบาทเป็นชุมทางค้าขาย และเชื่อมกับย่านตลาดสดศรีข้าม ที่มีทั้งอาคารพาณิชยกรรมหลักในพื้นที่ตลอดแนวถนนศรีพุนพินและพื้นที่โดยรอบ และเชื่อมไปยังตลาดกลางพุนพิน และตลาดเทศบาลเมืองท่าข้าม แต่ละสถานที่แตกต่างกันออกไป ทำให้ในพื้นที่มีกิจกรรมตลอดทั้งวัน

(๓) ย่านสถานที่ราชการ

ในพื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางสถานที่ราชการของอำเภอพุนพิน อาทิ เช่น เทศบาลเมืองท่าข้าม ที่ว่าการอำเภอพุนพิน เป็นต้น

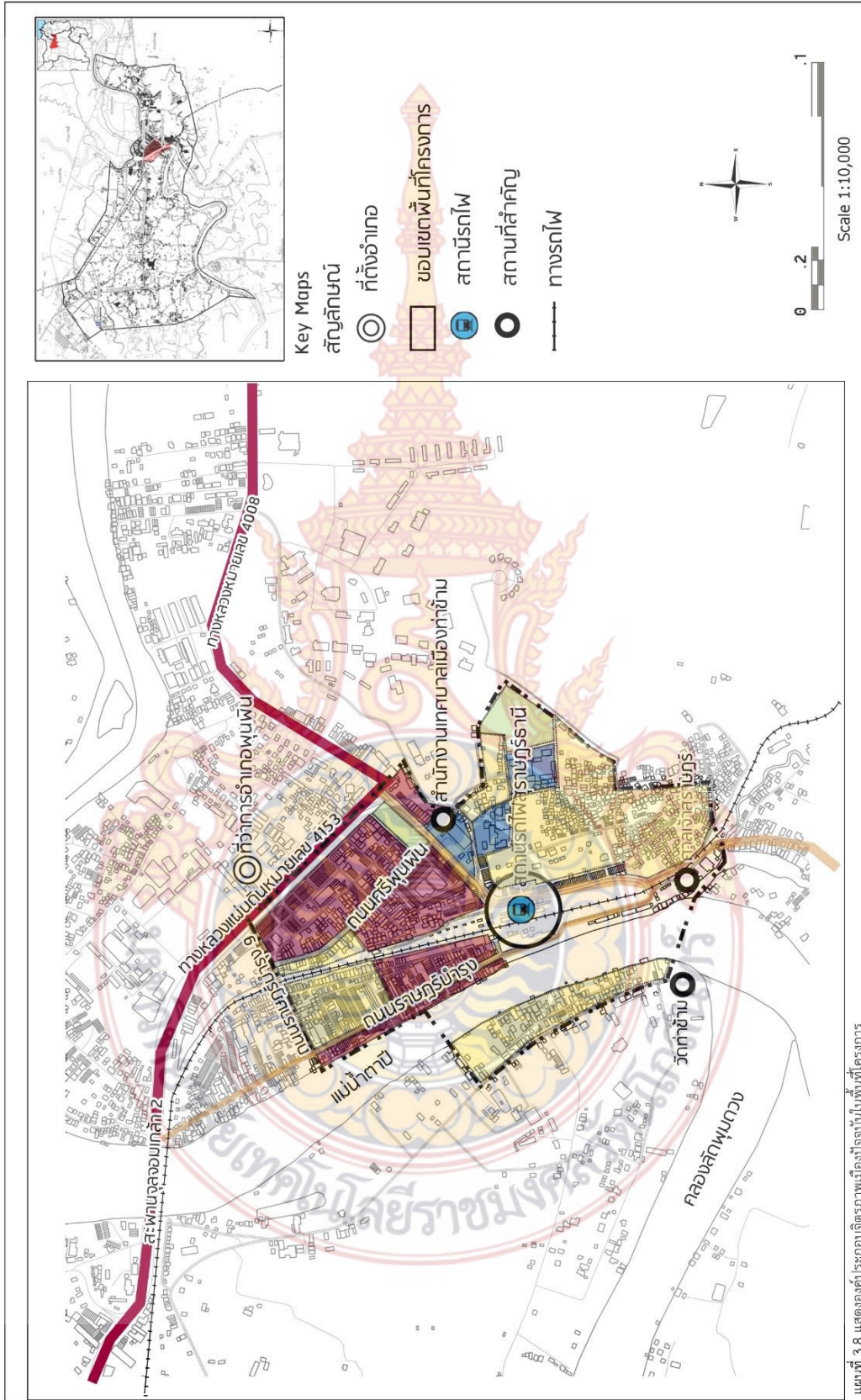
๔) จุดเปลี่ยนถ่าย (Nodes)

๑) สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายทางรางละเอียดเชื่อมกับทางบก โดยรถทัวร์ รถตู้ รถแท็กซี่ เป็นต้น ที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ต่างๆ ไปยังสถานที่ท่องเที่ยว และจังหวัดใกล้เคียง ทำให้มีประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก

๕) จุดหมายตา (LandMarks)

(๑) อาคารผู้โดยสารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เป็นจุดหมายตา ที่สื่อเป็นสัญลักษณ์ของพื้นที่โครงการที่ง่ายต่อการจดจำพื้นที่





แผนที่ 3.8 แสดงองค์ประกอบจิตสภาพเมืองปัจจุบันในพื้นที่โครงการ

๓.๒.๓.๑๒ ความเป็นสถานที่

ลักษณะของพื้นที่โครงการ มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มและราบเรียบในบริเวณตอนกลางพื้นที่เป็นสถานที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐาน มีแหล่งน้ำธรรมชาติแม่น้ำตาปีที่ไหลผ่านไปทางทิศเหนือ ส่วนพื้นที่ด้านทิศเหนือเป็นที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรม ตลาด ส่วนด้านทิศใต้เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย เช่น ชุมชนบ้านบน ชุมชนบ้านล่าง ชุมชนบนควน ส่วนทิศตะวันตกเป็นที่ตั้งชุมชนบ้านฝายท่าที่เป็นชุมชนที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานและยังมีอาคารที่เก่าแก่

๓.๓.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

๑) ชุมชน

บริเวณพื้นที่โครงการมีชุมชนกระจุกตัวเป็นจำนวนมาก เช่น ชุมชนบ้านฝายท่า ชุมชนบ้านบน ชุมชนบ้านล่าง ชุมชนบนควน ชุมชนท้ายควน ชุมชนบ้านกลาง สภาพชุมชนในปัจจุบัน เป็นชุมชนหนาแน่นปานกลางที่มีประชาชนอาศัยอยู่จำนวนมาก มีจำนวนครัวเรือนทั้งหมด ๓,๔๕๓ ครัวเรือน

๒) ลักษณะทางสังคม

ลักษณะโครงสร้างทางสังคมของประชากรในพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นสังคมการค้าขาย บริการ ศูนย์รวมการค้าหลัก ของอำเภอพุนพิน มีความเป็นครอบครัวสูง เป็นลักษณะครอบครัวใหญ่การตั้งถิ่นฐานการจัดกระจายออกไปตามแนวถนนสายหลักและสายรอง จึงยังมีประเพณีและวัฒนธรรมดั้งเดิม แต่ในภาวะปัจจุบันมีการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐที่มากขึ้น สังคมมีสภาพความเป็นเมืองสูง ค่าครองชีพสูงขึ้น ทำให้วิถีการดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลงไป มีความซับซ้อน ลักษณะต่างคนต่างอยู่ และเป็นสังคมเมืองมากขึ้น

๓) วิถีชีวิต

จากความพร้อมของทรัพยากรที่มีอยู่หลากหลายและความได้เปรียบของสภาพพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นที่ตั้งถิ่นฐานแต่โบราณ มีทั้งชุมชนหลายยุคหลายสมัย ประชาชนมีการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมแม่น้ำตาปี เพื่อความสะดวกในการประกอบอาชีพ การเดินทางและขนส่งสินค้า จึงเป็นแหล่งที่มีความสำคัญของพื้นที่

ด้วยการพัฒนาในปัจจุบันที่มีความเชื่อมโยงของกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตความเป็นเมืองหลักของจังหวัด เป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆส่งผลให้พื้นที่โครงการเกิดการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต ซึ่งความเจริญมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงและส่งผลให้วิถีชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนไปทั้งสภาพทางกายภาพ สังคมและวัฒนธรรมในด้านต่างๆ จากบทบาทของการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งของจังหวัดสุราษฎร์ธานีจึง

มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางสังคม มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆอย่างครบสมบูรณ์ทำให้เกิดการหลั่งไหลของประชาชนจากพื้นที่ต่างๆเข้าสู่พื้นที่โครงการมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ชุมชนเกิดการขยายตัวในลักษณะที่กระจุกกระจายโดยเฉพาะตามแนวถนนสายหลัก

๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการ กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลักของพื้นที่ประกอบด้วย การค้าขายอุปกรณ์การเกษตร รองลงมาการค้าขาย รับจ้าง ประเภทอาคารพาณิชย์กรรม บริเวณตามแนวถนนสายหลัก ถนนจุลจอมเกล้า ทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๑๕๓ และถนนสายรองตามแนวถนนศรีพูนพิณ เป็นที่ตั้งตลาดสดศรีข้ามตลาดกลางพูนพิณ ถนนถนนเดินท่าข้าม เป็นพื้นที่กระจุกตัวอาคารพาณิชย์กรรม ๑-๔ ชั้นเป็นหลัก และบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟ มีตลาดเช้าท่าข้าม ที่ขายอาหารทะเลสดเป็นหลักที่เปิดบริหารตั้งแต่ ๐๕.๐๐ น.-๑๐.๐๐ น.จะมีประชาชนในชุมชนโดยรอบมาใช้พื้นที่เป็นหลัก เชื่อมต่อไปยังตลาดเทศบาลเมืองท่าข้าม ที่ขายสินค้า ปลีก-ส่ง ที่เปิดบริการตั้งแต่ ๐๖.๐๐ น. -๑๗.๐๐ น. ทุกวัน จึงทำให้มีการขนส่งสินค้าเข้าออกตลอดทั้งวัน



รูปที่ ๓.๑๒ แสดงบริเวณพื้นที่เศรษฐกิจหลักของพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการสำรวจพื้นที่

สรุปบทที่ ๓

จากการวิเคราะห์การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ของพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ ได้แก่ ด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ได้ทราบถึงบทบาทของพื้นที่ ซึ่งเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายทางราง และมีแผนพัฒนา จากแผนงานและโครงการภาครัฐ ส่งผลให้พื้นที่ตรงสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีและชุมชนโดยรอบได้รับผลกระทบ จากแนวโน้มได้ด้านต่างๆ เช่น นโยบายทางภาครัฐ จำนวนประชากรลดลง จำนวนผู้โดยสารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีเพิ่มมากขึ้นในตลอด ๒ ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้พื้นที่ขาดที่รองรับนักท่องเที่ยว ที่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญของจังหวัดสุราษฎร์ธานี



บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลด้านต่างๆ ประกอบด้วยข้อมูลด้านกายภาพ ลักษณะที่ตั้ง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม นอกจากนี้พื้นที่อำเภอพุนพินเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพความเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่แนวแกนพัฒนาหลักที่ผ่านพื้นที่ที่สามารถสรุปผลการวิเคราะห์เป็นศักยภาพและข้อจำกัดทางกายภาพ การพัฒนาในพื้นที่รอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ดังนี้

(๑) ศักยภาพ

(๑.๑) ด้านกายภาพ

๑) สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีมีระยะห่างจากเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ เพียง ๔ กิโลเมตร ทำให้สามารถพัฒนาการเข้าถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและสินค้าหลายรูปแบบ ได้อย่างสะดวก มีระยะห่างไม่มากนัก ในการพัฒนาจะทำให้หน่วยงานภาครัฐไม่ต้องลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานในราคาสูงมากนัก ช่วยประหยัดงบประมาณของภาครัฐ

๒) พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี มีศักยภาพเนื่องจากโครงการพัฒนาระบบราง ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงกายภาพของพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ตามแนวยาวของทางรถไฟและถนนสายหลัก การพัฒนาพื้นที่ในกรรมสิทธิ์ที่ดินของรัฐ ซึ่งดำเนินการโดยภาครัฐจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและภูมิทัศน์ของพื้นที่

(๑.๒) ด้านเศรษฐกิจ

๑) พื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจหลักอันดับ ๒ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทั้งย่านพาณิชยกรรมและผสมผสานที่อยู่อาศัย ประเภทเศรษฐกิจหลักในพื้นที่เป็นสินค้าทางเกษตรกรรม ที่ส่งออกไปที่โดยรอบและระหว่างภูมิภาคต่างๆ

(๑.๓) ด้านสังคม

๑) พื้นที่โครงการมีวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่คุณภาพดี เนื่องจากล้อมรอบไปด้วยพื้นที่ป่าไม้และแม่น้ำพาดผ่านทำให้เกิดวิถีชีวิตทำประมงและพื้นที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติ รวมถึงมีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากร

(๒) ปัญหา

๑) ระบบเส้นทางสัญจรภายในพื้นที่มีสภาพเสื่อมโทรม และขาดความเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างเส้นทางต่างๆ โดยเฉพาะพื้นที่ด้านในจากถนนสายหลัก

และพื้นที่ริมถนนสายหลัก เช่น ถนนจุลจอมเกล้า และทางหลวงชนบทหมายเลข ๔๐๐๘ เป็นต้น

๒) การเชื่อมโยงภายในระบบโครงข่ายจากพื้นที่สำคัญๆ หลัก อาทิ เช่น ศูนย์คมนาคมขนส่ง ศูนย์กลางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (TOD) ในบริเวณพื้นที่ศูนย์กลางเมือง ยังมีระบบโครงข่ายที่ยังไม่สมบูรณ์และเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ในอนาคตมีรถบรรทุกผ่านพื้นที่ชุมชนเมืองและรถยนต์ จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ผ่านพื้นที่ศูนย์กลางเมืองส่งผลให้เกิดเส้นทางสัญจรที่ตัดกัน (Cross Circulation) เป็นเหตุของอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของชุมชนต่างๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีและเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินผิวดินประเภทในอนาคต

๓) ความเสื่อมโทรมของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี จึงทำให้เปิดใช้พื้นที่ของบริเวณสถานีรถไฟยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สถานที่พักคอยบริเวณชานชรายังมีทัศนียภาพที่ไม่งดงามที่สามารถดึงดูดการใช้งานในพื้นที่ได้ อีกทั้งพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเป็นพื้นที่ศูนย์กลางที่สำคัญโดยเป็นจุดศูนย์รวมของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รูปแบบของสถานที่พักชานชรานั้นยังขาดเอกลักษณ์และการออกแบบให้มีความโดดเด่นและเชื่อมต่อกับระบบพื้นที่โล่ง ชุมชนเมืองและจุดหมายสำคัญต่างๆ

๔) ขาดแคลนจุดศูนย์รวมคมนาคมขนส่ง โดยปัจจุบันจุดจอดรถโดยสารย่อยๆกระจายอยู่ทั่วบริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี รวมถึงระบบการบริหารจัดการในพื้นที่ยังขาดการจัดการพัฒนาเชิงพื้นที่และงานบริหารจัดการทั่วไป

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

การวิเคราะห์ SWOT เป็นวิธีการหรือเครื่องมือที่สำคัญในการวางแผนกลยุทธ์ หรือการบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) ที่ช่วยให้โครงการสามารถกำหนดเป้าหมายและทิศทางการดำเนินงานในอนาคตและบริหารให้บรรลุผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการวิเคราะห์ SWOT ประกอบไปด้วย ๔ ส่วนหลัก ดังนี้

๔.๒.๑ จุดแข็งหรือจุดเด่น (Strengths : S)

๑) พื้นที่ที่ตั้งโครงการเป็นการตั้งถิ่นฐานในประวัติศาสตร์และเป็นที่ตั้งด้านชายแดนตรวจผู้คนและเก็บภาษีอากรในอดีตบริเวณถนนราษฎร์บำรุง ๑

๒) พื้นที่โครงการอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคมทางราง คือ สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคในการเดินทางและขนส่งสินค้า

๓) มีแม่น้ำตาปีพาดผ่านพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่สุดในภาคใต้ ที่ไหลสู่ทะเลอ่าวไทยของประเทศไทย ที่ใช้ในการขนส่งและเดินทางท่องเที่ยว

๔) พื้นที่โครงการมีการเข้าถึงด้วยถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๕๓ ที่เชื่อมกับเส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ ที่สามารถพัฒนาการเข้าถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและกระจายสินค้าได้อย่างสะดวก

๕) พื้นที่ที่มีศักยภาพเป็นจุดศูนย์กลางคมนาคมขนส่งทางบกและทางรางที่เชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตก คือ ทะเลอ่าวไทย กับ ทะเลอันดามัน

๖) พื้นที่โครงการเป็นที่ตั้งของศูนย์กลางยานพาหนะบริการหลักของอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๗) เป็นศูนย์กลางค้าส่งสินค้าเบ็ดเตล็ดและอุปกรณ์การเกษตร โดยมีตลาดขายส่งสินค้าเป็นศูนย์กลางค้าส่งของอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๘) เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งการทำประมงที่มีมาช้านาน ทำให้เกิดรูปแบบของวิถีชีวิตชุมชนที่โดดเด่นในพื้นที่

๔.๒.๓ โอกาส (Opportunities : O)

๑) มีโครงการพัฒนาของภาครัฐที่สำคัญหลายแห่งในพื้นที่โครงการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว เส้นทางจังหวัดสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต โครงการรถไฟความเร็วสูงสายใต้ ช่วง หัวหิน-สุราษฎร์ธานี รวมระยะทาง ๔๒๓ กิโลเมตร โครงการรถไฟทางคู่ช่วงสาย จังหวัดชุมพร-สุราษฎร์ธานี – ปาดัง เบซาร์ โครงการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี – อำเภอดอนสัก ระยะทางรวม ๗๗ กิโลเมตร

๒) ข้อกำหนดตามกฎหมายผังเมืองรวมที่เอื้อต่อการพัฒนาเป็นพื้นที่ศูนย์กลางคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ

๔.๒.๔ จุดอ่อน (Weaknesses : W)

๑) ระบบเส้นทางสัญจรถนนสายรองและถนนสายย่อยยังขาดเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างเส้นทางต่างๆ อย่างสมบูรณ์ ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งยากลำบาก

๒) ขาดแคลนศูนย์กลางขนส่งทางบกในเขตพื้นที่โครงการ โดยปัจจุบันเป็นจุดจอดรถโดยสารย่อยๆกระจายอยู่ทั่วพื้นที่โครงการ

๓) พื้นที่รอบสถานีรถไฟขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟจังหวัดสุราษฎร์ธานี จึงทำให้การเปิดใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบยังไม่สามารถได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สถานที่พักคอยขาชรายังมีทัศนียภาพที่ไม่งดงามที่สามารถดึงดูดการใช้งานพื้นที่ได้ อีกทั้งพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเป็นพื้นที่ศูนย์กลางสำคัญโดยเป็นจุดศูนย์รวมของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต รูปแบบของชานชรานั้นยังขาดแคลนเอกลักษณ์และการ

ออกแบบให้มีความโดดเด่นและเชื่อมต่อกับระบบพื้นที่เปิดโล่ง ชุมชนเมืองและจุดหมายตาสัญคัญต่างๆ

๔.๒.๕ อุปสรรคหรือภาวะคุกคาม (Threats : T)

๑) พื้นที่โครงการมีสภาพพื้นที่ใกล้กับปากแม่น้ำทำให้ได้รับอิทธิพลจากน้ำขึ้น-น้ำลง และจากน้ำเค็มรุกเข้ามาในลำน้ำ ทำให้เป็นจุดรับน้ำจากหลายอำเภอก่อนลงสู่อ่าวไทย ทำให้พื้นที่โครงการมีระดับน้ำท่วมสูงกว่าจุดอื่นในช่วงฤดูฝน

๒) พื้นที่โครงการมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มต่ำกว่าน้ำทะเล ซึ่งทำให้ส่งผลเกิดอุทกภัยเป็นประจำทุกปี ทำให้มีการเสียหายทั้งด้านกายภาพ สิ่งปลูกสร้างที่สำคัญ

๓) ปัญหาการรุกตัวของน้ำเค็มจากน้ำทะเลโดยได้รับอิทธิพลของน้ำขึ้นน้ำลงที่บริเวณปากแม่น้ำตาปี ทั้งนี้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาการตกตะกอน

๔) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรแม่น้ำตาปีและการทำประมง

สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT เพื่อจัดทำกลยุทธ์การพัฒนา

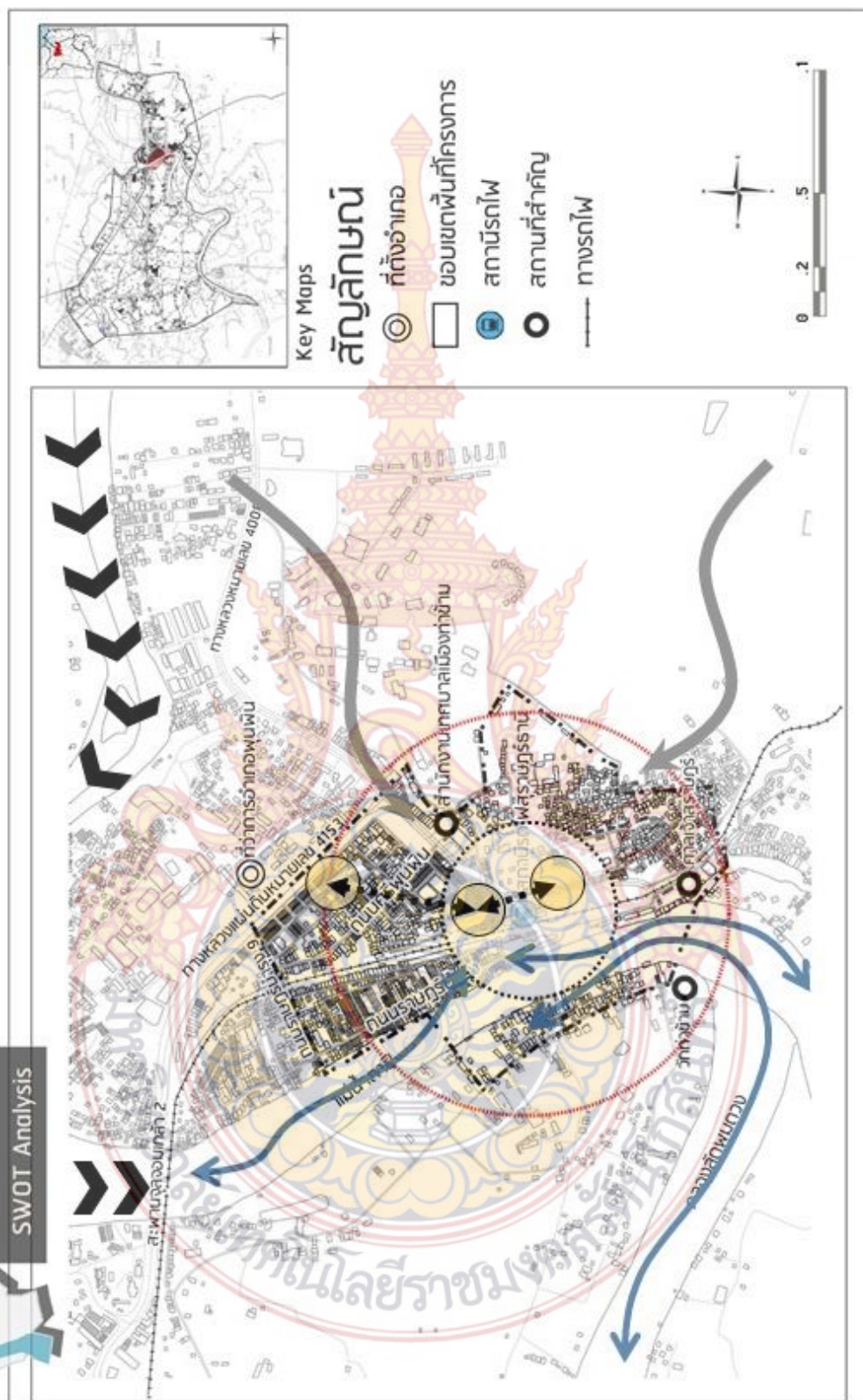
จากผลการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาด้วยวิธี SWOT Analysis เพื่อนำจุดแข็ง-จุดอ่อน ภายในมาเปรียบเทียบกับโอกาส-อุปสรรค จากภายนอก เพื่อนำมาวางแผนกลยุทธ์ในการดำเนินการเมื่ออยู่ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างไรบ้าง ในการวิเคราะห์ SWOT ดังกล่าวนี้ จะอยู่ในสถานการณ์ ๔ รูปแบบดังนี้

SWOT Analysis	จุดแข็ง (Strengths)	โอกาส (Opportunities)
ลักษณะทางกายภาพ	<p>๑.ที่ตั้งเป็นการตั้งถิ่นฐานในประวัติศาสตร์บริเวณถนนราษฎร์บำรุง</p> <p>๒. พื้นที่โครงการอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดศูนย์กลางของการคมนาคมทางราง คือ สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี</p> <p>๓.พื้นที่โครงการมีการเข้าถึงด้วยถนนสายหลัก คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑๕๓ ที่เชื่อมกับเส้นทางทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑</p> <p>๔.มีแม่น้ำตาปีพาดผ่านพื้นที่โครงการ ซึ่งเป็นแม่น้ำสายใหญ่ที่สุดในภาคใต้ ที่ไหลสู่ทะเลอ่าวไทยของประเทศไทย ที่ใช้ในการขนส่งและเดินทางท่องเที่ยว</p>	<p>๑.มีโครงการพัฒนาของภาครัฐที่สำคัญหลายแห่งในพื้นที่โครงการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน</p> <p>๒. ข้อกำหนดตามกฎหมายผังเมืองรวมที่เอื้อต่อการพัฒนาเป็นพื้นที่ศูนย์กลาง คมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลากหลายรูปแบบ</p>

SWOT Analysis	จุดแข็ง (Strengths)	โอกาส (Opportunities)
ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ	๑.เป็นศูนย์กลางค้าส่งสินค้าเบ็ดเตล็ดและอุปกรณ์การเกษตร โดยมีตลาดขายส่งสินค้าเป็นศูนย์กลางค้าส่งของอำเภอพุนพิน	
ลักษณะทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม	๑. เป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งการทำประมงที่มีมายาวนาน ทำให้เกิดรูปแบบของวิถีชีวิตชุมชนที่โดดเด่นในพื้นที่	
SWOT Analysis	จุดอ่อน (Weaknesses)	อุปสรรค (Threats)
ลักษณะทางกายภาพ	๑.ระบบเส้นทางสัญจรถนนสายรองและถนนสายย่อยยังขาดเชื่อมโยงทางกายภาพระหว่างเส้นทางต่างๆ อย่างสมบูรณ์ ส่งผลให้การเดินทางและการขนส่งยากลำบาก ๒.ขาดแคลนศูนย์กลางขนส่งทางบกในเขตพื้นที่โครงการ โดยปัจจุบันเป็นจุดจอดรถโดยสารย่อยๆ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่โครงการ ๓ พื้นที่รอบสถานีรถไฟขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณพื้นที่สถานีรถไฟจังหวัดสุราษฎร์ธานี จึงทำให้การเปิดใช้พื้นที่บริเวณโดยรอบยังไม่สามารถได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ	๑.พื้นที่โครงการมีสภาพพื้นที่ใกล้กับปากแม่น้ำทำให้ได้รับอิทธิพลจากน้ำขึ้น-น้ำลง และจากน้ำเค็มรุกเข้ามาในลำน้ำ ทำให้เป็นจุดรับน้ำจากหลายอำเภอก่อนลงสู่อ่าวไทย ทำให้พื้นที่โครงการมีระดับน้ำท่วมสูงกว่าจุดอื่นในช่วงฤดูฝน ๒.พื้นที่โครงการมีลักษณะพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มต่ำกว่าน้ำทะเล ซึ่งทำให้ส่งผลเกิดอุทกภัยเป็นประจำทุกปี ทำให้มีการเสียหายทั้งด้านกายภาพสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญ
ลักษณะทางด้านเศรษฐกิจ		
ลักษณะทางด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม		๑.ปัญหาการรุกตัวของน้ำเค็มจากน้ำทะเลโดยได้รับอิทธิพลของน้ำขึ้นน้ำลงที่บริเวณปากแม่น้ำตาปี ทั้งนี้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาการตกตะกอน ๒. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านทรัพยากรแม่น้ำตาปีและการทำประมง

ตารางที่ ๔.๒ แสดงการกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาจากการวิเคราะห์ SWOT

ที่มา : จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการ



แผนที่ ๔.๒ แสดงการวิเคราะห์จุดอ่อนและภาวะคุกคามในพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการวิเคราะห์

๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

จากผลการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาด้วย Swot Analysis ให้นำจุดแข็ง-จุดอ่อน ว่ามีศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ สรุปดังนี้

- (๑) บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับการพัฒนาสูง เป็นพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีที่มีความพร้อมในการรองรับโครงการระบบรางในอนาคตทางภาครัฐ เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้สามารถรองรับการขยายตัวในอนาคต เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร เป็นต้น ย่านพาณิชย์กรรมที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอันดับ ๒ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี
- (๒) บริเวณที่มีศักยภาพสำหรับหารพัฒนาระดับค่อนข้างสูง ซึ่งเป็นพื้นที่สถานีรถไฟที่จะเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งหลายรูปแบบ ทางราง ทางบก เพื่อเชื่อมโยงไปยังพื้นที่โดยรอบ
- (๓) เสริมสร้างความเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม ด้านตำแหน่ง ทำเลที่ตั้ง ที่มีการเข้าถึงง่าย จากจุดแข็งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอยู่แล้วในปัจจุบันเพื่อดึงดูดการลงทุนใหม่ๆให้เข้ามาในพื้นที่ ให้เกิดการผสมผสานของกิจการค้ารูปแบบใหม่ๆในอนาคต

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันและปัญหาทั้งพื้นที่โครงการ กับการวิเคราะห์สถานการณ์และศักยภาพของพื้นที่ด้วย SWOT Analysis และ Sieve Analysis สามารถสรุปบทบาทและแนวโน้มการพัฒนาพื้นที่ ได้ดังนี้

(๑) ด้านโครงข่ายการสัญจร

พื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางคมนาคมเปลี่ยนถ่ายทางราง ทางบก เดินตามแนวเส้นทางเหนือ-ใต้ จึงกำหนดบทบาทของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสถานีจุดตัดของภูมิภาค (Regional Connecting Station) ในการเป็น “ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภาคใต้” ประกอบกับการนำแนวความคิด TOD มาประยุกต์ใช้กับการวางแผนพัฒนาเมืองโดยรอบสถานีรถไฟที่ได้รับการพัฒนาเป็นรถไฟทางคู่ในอนาคต

(๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย แบ่งออกเป็นหลายประเภทตามความเหมาะสมของประชากร โดยแบ่งออกเป็นความหนาแน่นหรือระดับรายได้ของประชากร อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันหลายประเทศพยายามที่จะออกแบบรวมประเภทที่อยู่อาศัยต่างๆ เข้าด้วยกันเนื่องจากมีข้อดีหลายประการ เช่น ทำให้บริเวณที่อยู่อาศัยดูน่าสนใจ มีทัศนียภาพที่สวยงามขึ้น สถานภาพทางสังคมและครอบครัวมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น บ้านแต่ละหลังไม่ควรห่างจากถนนที่มีรถประจำทาง ที่ดินประเภทนี้โดยทั่วไปจะมีประมาณร้อยละ ๔๐ ของพื้นที่ชุมชน

๒) ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ร้านค้าขนาดเล็กควรกระจายไปตามกลุ่มของชุมชนต่างๆ เพื่อความสะดวกในการให้บริการ โดยไม่ควรห่างจากอาคารอยู่อาศัยเกิน ๕๐๐ เมตรหรือใช้ระยะเดินไม่เกิน ๑๐ นาที ส่วนย่านการค้าใหญ่ควรอยู่ในศูนย์กลางของชุมชน การคำนวณ

จำนวนร้านค้า ผู้อยู่อาศัย ๑,๐๐๐ คน ต้องการร้านค้าประมาณ ๖ ร้านหรือประมาณ ๓๐๐ คนต่อไร่ ที่ดินประเภทนี้โดยทั่วไปจะมีประมาณร้อยละ ๑๐ ของพื้นที่ชุมชน

๓) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา การคำนวณหาพื้นที่สำหรับโรงเรียนให้แก่ชุมชนขึ้นอยู่กับโครงสร้างอายุของประชากรในพื้นที่ ในระยะแรกของชุมชนเมืองใหม่ประชากรส่วนใหญ่จะอยู่ในวัยแรงงาน การใช้บริการด้านการศึกษาอาจอยู่ในเกณฑ์ต่ำ แต่อนาคตจะมีอัตราการเกิดสูง จึงควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้รองรับ

- โรงเรียนอนุบาล ระยะบริการโดยการเดิน ๐.๕ กิโลเมตร โรงเรียนควรมีพื้นที่ประมาณ ๒ ไร่
- โรงเรียนประถม ระยะบริการโดยการเดิน ๑-๒.๕ กิโลเมตร โรงเรียนควรมีพื้นที่ประมาณ ๕ ไร่
- โรงเรียนมัธยมและอาชีวศึกษาระยะบริการโดยการเดิน ๒.๕ กิโลเมตร โรงเรียนควรมีพื้นที่ประมาณ ๑๐ ไร่

หากพิจารณาความต้องการด้านพื้นที่ตามเกณฑ์และมาตรฐานการจัดทำผังเมือง พ.ศ.๒๕๔๙ กำหนดให้เด็ก ๑ คนต่อ ๓๐ ตารางฟุต ห้องเรียน ๑ ห้อง ไม่ควรมีนักเรียนเกิน ๓๐ คน ความหนาแน่นโดยทั่วไปใช้นักเรียน ๑๐๐ คนต่อไร่ ที่ดินประเภทนี้จะมีประมาณร้อยละ ๕ ของพื้นที่ชุมชน

๔) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งจำเป็นต้องจัดทำเป็นระยะๆ เนื่องจากการลงทุนและการใช้สอยจะต้องประสานกัน การวางแผนทั้งหมดให้เป็นระบบและมีความสมบูรณ์แล้วจึงจัดการแบ่งการจัดทำเป็นระยะ โดยทุกๆ ระยะต้องมีความสมบูรณ์ในตัวเอง โครงการนี้จะต้องประสานกับหลายหน่วย จึงต้องใช้เวลาในการจัดวางแผนและดำเนินงาน ที่ดินประเภทนี้หมายถึงที่ดินที่ใช้เป็นที่ตั้งและอาคารของรัฐหรือเอกชนที่จะให้บริการแก่ชุมชน เช่น การประปา การไฟฟ้า ศูนย์ราชการ การสาธารณสุข สถานีดับเพลิง สถานีตำรวจ การจัดการขยะมูลฝอย ที่ดินประเภทนี้จะมีประมาณร้อยละ ๕ ของพื้นที่ทั้งหมด

๕) ที่ดินประเภทและคลังสินค้า เป็นพื้นที่หลักของโครงการฯ โดยวางแผนให้มีพื้นที่เทกอง รวบรวม บริหารจัดการ และขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงกับประเภทการขนส่งต่างๆ อย่างสะดวก มีพื้นที่สำนักงานและส่วนบริการรองรับอย่างครบถ้วน

๖) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการนันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม โดยปกติแล้วจะหมายถึงที่ดินของรัฐหรือบริเวณที่รัฐได้เตรียมไว้ให้บริการทางนันทนาการ เช่น สวนสาธารณะ สวนสัตว์ สวนหย่อม สนามเด็กเล่น สนามกีฬาและศูนย์เยาวชน เป็นต้น ที่ดินประเภทนี้ควรมีประมาณร้อยละ ๑๕ ของพื้นที่ทั้งหมด หรือประมาณ ตารางเมตรต่อคน หรือ ๒ - ๓.๘ ไร่ต่อประชากร ๑,๐๐๐ คน

๓) ที่ดินสำหรับการคมนาคม โดยทั่วไปถนนในชุมชนที่จะเกิดขึ้นใหม่จะเป็นรูปตาตาราง (gridiron plan) ตามแนวที่ผังเมืองรวมกำหนดไว้แล้ว ภายในตัวชุมชนจะมีถนนสายรองและสายย่อยที่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่กำหนดไว้แล้ว ที่ดินประเภทนี้จะมีประมาณร้อยละ ๑๕ ของพื้นที่ทั้งหมด

๔) ที่ดินประเภทที่โล่งรอบเมือง หรือพื้นที่ฉนวน (buffer zone) มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการขยายตัวทางราบของเมืองและรักษาสภาพแวดล้อมโดยรอบเมืองเอาไว้ ที่ดินประเภทนี้อาจอยู่รวมกับที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการนันทนาการและรักษาสภาพแวดล้อม ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วควรมีประมาณร้อยละ ๑๕-๒๕ ของพื้นที่ทั้งหมด

(๓) ด้านอาคาร สิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ว่าง

โดยกำหนดกิจกรรมเกี่ยวเนื่องรองรับอย่างครบถ้วน ไม่ว่าจะเป็นสถานียขนส่ง คลังสินค้าและห้องเย็น สถานที่ราชการและพิธีการศุลกากร อุตสาหกรรมบรรจุภัณฑ์ สถานศึกษา ค้าปลีก และวิจัยด้านการขนส่ง ที่อยู่อาศัยของแรงงานและกิจกรรมสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีของแรงงานในลักษณะสมดุลระหว่างแหล่งงานกับที่อยู่อาศัย (Job and Housing Balance) มีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับการขนส่งขนาดใหญ่ และการผลิตอย่างเพียงพอ มีการแยกพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจและที่อยู่อาศัยออกจากกันอย่างเด็ดขาด แต่ยังสามารถเชื่อมโยงกันได้อย่างสะดวก โดยแยกโครงสร้างพื้นฐานออกเป็นสองชุด เนื่องจากการผลิตกับพื้นที่ชุมชนเมืองมีระดับและรูปแบบความต้องการที่แตกต่างกัน ซึ่งได้กำหนดไว้ในผังพัฒนารายสาขาด้านคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์และผังพัฒนาด้านเศรษฐกิจ เพื่อเป็นองค์ประกอบสำคัญทั้งด้านประสิทธิภาพการขนส่งและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเชิงเศรษฐกิจให้กับภาคใต้และประเทศ การพัฒนาศูนย์กลางด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำเป็นต้องอยู่ในพื้นที่ที่มีความได้เปรียบ

ด้านการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเภทการขนส่งที่มีข้อจำกัดสูง ไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการและสถานที่ จึงต้องยึดสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา มีรูปแบบการพัฒนาตามหลักการ “การพัฒนาพื้นที่โดยใช้สถานีขนส่งเป็นศูนย์กลาง” (TOD) โดยมีการกระจุกตัวของกิจกรรมต่างๆ เรียงลำดับตามความสำคัญและความเกี่ยวข้องกับสถานีขนส่ง มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งประเภทอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และไร้รอยต่อ (Seamless Transportation Network) โดยมีการวางแผนเพื่อให้เกิดการใช้สอยพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างการประหยัดจากการขนส่งอย่างรวดเร็วและถูกต้อง (Economy of Speed)

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี – ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่

จากการวิเคราะห์แนวโน้มในการพัฒนาและเจริญเติบโตของเมืองในอนาคต มีผลในด้านข้อดี-ข้อเสีย และการแก้ไขพื้นที่ ที่ส่งผลต่อพื้นที่โครงการและสรุปได้ดังนี้

(๑) ข้อดี

พื้นที่โครงการมีการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งระดับภูมิภาคตามแผนงาน นโยบายทางภาครัฐ รองรับการขยายตัวของศูนย์กลางเมือง มีพื้นที่รองรับกิจกรรมรูปแบบใหม่ที่จะเกิดขึ้น จะเป็นผลดีต่อพื้นที่โครงการในด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม ที่มีการลงทุนและพัฒนาที่ดีขึ้น

(๒) ข้อเสีย

การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินเอกชน ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดในการพัฒนาเชิงกายภาพในด้านต่างๆ ทำได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากได้มาซึ่งที่ดินมีความซับซ้อนจึงควรเลือกที่ตั้งอยู่บริเวณเป็นที่ดินของภาครัฐ หรือในเขตพื้นที่ที่นำมาบรรณนำมาซึ่งที่ดินได้อย่างไม่เกิดอุปสรรคมากนัก และมีตัวกลางคอยประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปบทที่ ๔

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ จะนำไปสู่ในการออกแบบและวางผังพื้นที่โครงการต่างๆ จะทราบถึงพื้นที่ที่มีศักยภาพในพัฒนาในอนาคต ขึ้นนำการพัฒนาเมืองเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตจากโครงการพัฒนาทางภาครัฐ ให้พื้นที่โครงการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคมทางราง ทางบก เดินตามแนวเส้นทางเหนือ-ใต้ จึงกำหนดบทบาทของสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ซึ่งเป็นสถานีจุดตัดของภูมิภาค (Regional Connecting Station) ในการเป็น “ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภาคใต้” ประกอบกับการนำแนวความคิด TOD กับการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต รวมทั้งมีการจัดภูมิทัศน์ชุมชนโดยรอบ ให้เป็นศูนย์กลางความเจริญในย่านชานเมืองเหล่านี้มีการพัฒนาอย่างมีแบบแผนที่ดี มีระเบียบ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ และวิถีชีวิตที่ดีขึ้นในอนาคต

บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนา

พื้นที่ย่านพูนพิน ได้มีการพัฒนา การเปลี่ยนแปลงเป็นระยะๆจากการที่มีแผนและโครงการจากภาครัฐด้านระบบขนส่ง บริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี และกิจกรรมหลักทางขนส่ง ที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และบริการอื่นๆ ที่จะเกิดตามมาจะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่อย่างมากในอนาคตอันใกล้นี้ จำเป็นจะต้องวางแผนพัฒนารองรับอย่างเหมาะสม โดยกำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้

- **พัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งมวลชนสีเขียว**

หมายถึง พัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายระบบทางรางบริเวณสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีให้เชื่อมระบบขนส่งมวลชนที่เสนอแนะ

- **เชื่อมต่อศูนย์กลางการค้าอัจฉริยะ**

หมายถึง เชื่อมต่อย่านการค้าอัจฉริยะ รองรับการค้าสมัยใหม่ เน้นการเดินเป็นหลักรวบรวมกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค

- **ส่งเสริมพื้นที่ย่านการค้าหัวเมืองเก่า**

หมายถึง พื้นที่ย่านการค้าท่าข้ามเป็นถนนสายวัฒนธรรม ให้ย่านการค้าสมัยใหม่เชื่อมกับย่านเมืองเก่าอย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง

พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีแนวโน้มจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในอนาคตอันใกล้นี้ เนื่องจากมีปัจจัยใหม่ที่มีระดับความสำคัญการปรับเปลี่ยนพื้นที่อย่างมาก ดังนี้

๕.๒.๑ แนวคิดด้านโครงข่ายการสัญจร

แนวคิดในการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมฝั่งถนนสายหลัก สายรอง สายย่อย แพลนเสนอแนะการตัดถนนขึ้นมาใหม่เพื่อให้สะดวกในการเข้าถึงและเชื่อมต่อบริเวณอย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ ซึ่งพื้นที่โครงการมีถนนสายหลักที่เชื่อมถนนสายประธาน ทำให้มีการเดินทางและขนส่งได้อย่างสะดวก เหมาะแก่การปรับปรุงและพัฒนาขึ้นมาใหม่ เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต(รูปที่ ๕.๓)

๕.๒.๒ แนวคิดด้านการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวคิดการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมเมืองพุนพินจะสอดคล้องกับการจัดระบบชุมชน/ย่าน เพื่อสนับสนุนบทบาทหน้าที่ของเมืองและต่อยอดจากแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินของกฎกระทรวงผังเมืองรวมเมืองพุนพิน พ.ศ. ๒๕๔๕ ดังนี้

- ๑) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- ๒) ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- ๓) ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- ๔) ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า
- ๕) ที่ดินประเภทคลังสินค้า
- ๖) ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม
- ๗) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ๘) ที่ดินประเภทสถานการศึกษา
- ๙) ที่ดินประเภทสถานศาสนา
- ๑๐) ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ
- ๑๑) ที่ดินประเภทโครงการคมนาคมและขนส่ง

โดยที่ปรึกษาจะทำการประเมินผลการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทเพื่อพิจารณาความสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาและปัจจัยแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปของเมืองพุนพิน ร่วมกับการกำหนดวิสัยทัศน์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่เมืองพุนพินที่ปรับปรุงให้เข้ากับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ ร่วมกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดทิศทางการพัฒนาพื้นที่เมืองพุนพิน นำไปสู่การกำหนดนโยบายและแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมต่อไป (รูปที่ ๕.๔)

๕.๒.๓ แนวคิดด้านสาธารณูปโภค-สาธารณูปการ

แนวคิดในการปรับปรุงด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่โครงการ ส่วนใหญ่เน้นการปรับปรุงการให้บริการอยู่แล้ว โดยให้สามารถบริการได้อย่างทั่วถึงเพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดในอนาคต ได้แก่ ปรับปรุง ชุดลอกแม่น้ำ คลอง ให้สามารถรองรับการระบายน้ำจากท่อระบายน้ำสาธารณะตามแนวสายต่างๆ ปรับปรุง ระบบประปา ระบบระบายน้ำ ตามแนวถนนสายหลัก สายรองเดิม ที่มีสภาพทรุดโทรม อุดตัน เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และให้สามารถระบายน้ำลงสู่คลองสาธารณะต่างๆ นอกจากนี้ส่วนการให้บริการสาธารณูปโภคที่จำเป็นต้องการก่อสร้างใหม่ ได้แก่ ระบบประปา ระบบระบายน้ำ ระบบไฟฟ้า ระบบโทรคมนาคม ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาตามแนวถนนสายหลักและถนน สายรองตามผังโครงข่ายคมนาคม

ส่วนแนวคิดในการปรับปรุงและพัฒนาด้านสาธารณูปการในพื้นที่โครงการ ในส่วนที่จำเป็น อย่างยิ่งต่อคุณภาพชีวิตของประชากรและสภาพแวดล้อมที่ดีคือ การพัฒนาพื้นที่สีเขียวพื้นที่นันทนาการ และสวนสาธารณะ โดยมีแนวคิดในการพัฒนาหลัก ดังนี้ ปรับปรุงสภาพแวดล้อมตามแนวถนนสายหลักและสายรองต่างๆ โดยการขยายทางเท้า และปลูกต้นไม้เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ตลอดแนวริมถนนทั้ง ๒ ฝั่ง เพื่อสร้างความร่มรื่นสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและแนวแกน (Axis) ในการเข้าสู่พื้นที่โครงการและเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยสวนสาธารณะและ พื้นที่นันทนาการ อยู่บริเวณจุดตัดของถนนสายหลัก พัฒนาและปรับปรุงสนามกีฬา ลานกีฬาต่างๆที่มีอยู่เดิมให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่และสามารถเข้าใจได้อย่างทั่วถึง จัดให้มีศูนย์บริการชุมชน เพื่อเป็นแหล่งนันทนาการ และศูนย์กลางการจัดกิจกรรมต่างๆภายในชุมชน ในบริเวณที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และมีความเพียงพอต่อการบริการประชาชนในพื้นที่ (รูปที่ ๕.๕ และรูปที่ ๕.๖)

๕.๒.๔ แนวคิดด้านการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและสภาพแวดล้อม

พื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ปรับเปลี่ยนจากการเป็นพื้นที่ สู่ความเป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่ง ได้เตรียมพื้นที่สีเขียวที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชนอย่างเป็นระบบแนวทางแก้ไขและปรับปรุง

พื้นที่หลักที่มองเห็นได้คงจะเป็นการพัฒนาพื้นที่สีเขียวริมแม่น้ำตาปี ซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เป็นการปรับปรุงเสริมภาพลักษณ์ของความเป็น Gate Way การพัฒนาบริเวณถนนสายหลัก สายรอง สายย่อย ถนนตัดใหม่ โดยปลูกต้นไม้ขอบเขตทางเท้านอกจากนั้นควรที่จะเสริมด้วยการสร้างความรู้สึกของชุมชน (Sense of Place) ในพื้นที่ พักอาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมใหม่ ให้องค์ประกอบทางภูมิทัศน์เช่น ทางเท้า มานั่ง โคมไฟ ถึงขยะ ฯลฯ ที่มีมาตรฐานสากล แต่ปรับให้มีการใช้งานและรูปแบบที่สะท้อนเอกลักษณ์ของท้องถิ่น เช่น การใช้สะพานทางเดิน วัสดุที่ผลิตในท้องถิ่น (ถ้ามี) นอกจากนี้ยังสามารถใช้วิธีการทางด้านภูมิสถาปัตยกรรมที่ส่งผลให้เกิดประโยชน์ในภาพรวมของพื้นที่ เช่น ไซตน์ไม่แปดตัวช่วย ลดมลภาวะทางเสียงที่รบกวนชุมชนโดยรอบสร้างพื้นที่กันชนระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งกับชุมชน (รูปที่ ๕.๗)

๕.๒.๕ แนวความคิดด้านการป้องกันภัยพิบัติ

ผังเมืองรวมเมืองพุนพินจะมีการกำหนดแนวคิดเพื่อการป้องกัน-บรรเทาภัยพิบัติจากปัญหาอุทกภัย โดยการควบคุมพื้นที่ (Land Approach) หรือ การป้องกันพื้นที่ชุมชนจากน้ำท่วมเป็นการจัดทำพื้นที่ปิดล้อมเพื่อป้องกันสภาพน้ำท่วมจากน้ำล้นตลิ่งหรือน้ำไหลบ่าจากพื้นที่ข้างเคียงเข้าท่วมพื้นที่ชุมชนเมืองเฉพาะแห่ง (Local Protection) ซึ่งขอบเขตของการป้องกันนั้นจะพิจารณาจากความเหมาะสมทางกายภาพที่มีผลต่อความรุนแรงของอุทกภัย การจำแนกกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความสำคัญจากมากไปหาน้อย ความสำคัญในการรักษาระบบสาธารณสุขเป็นหลัก โดยจะมีการกำหนดมาตรการดำเนินการที่เหมาะสมทั้งมาตรการทางผังเมืองในการควบคุมกิจกรรม และมาตรการที่ใช้สิ่งก่อสร้างในการป้องกันพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อสาธารณะประโยชน์ เช่น โรงพยาบาลและศูนย์พักพิง หรือศูนย์กลางธุรกิจ เป็นต้น



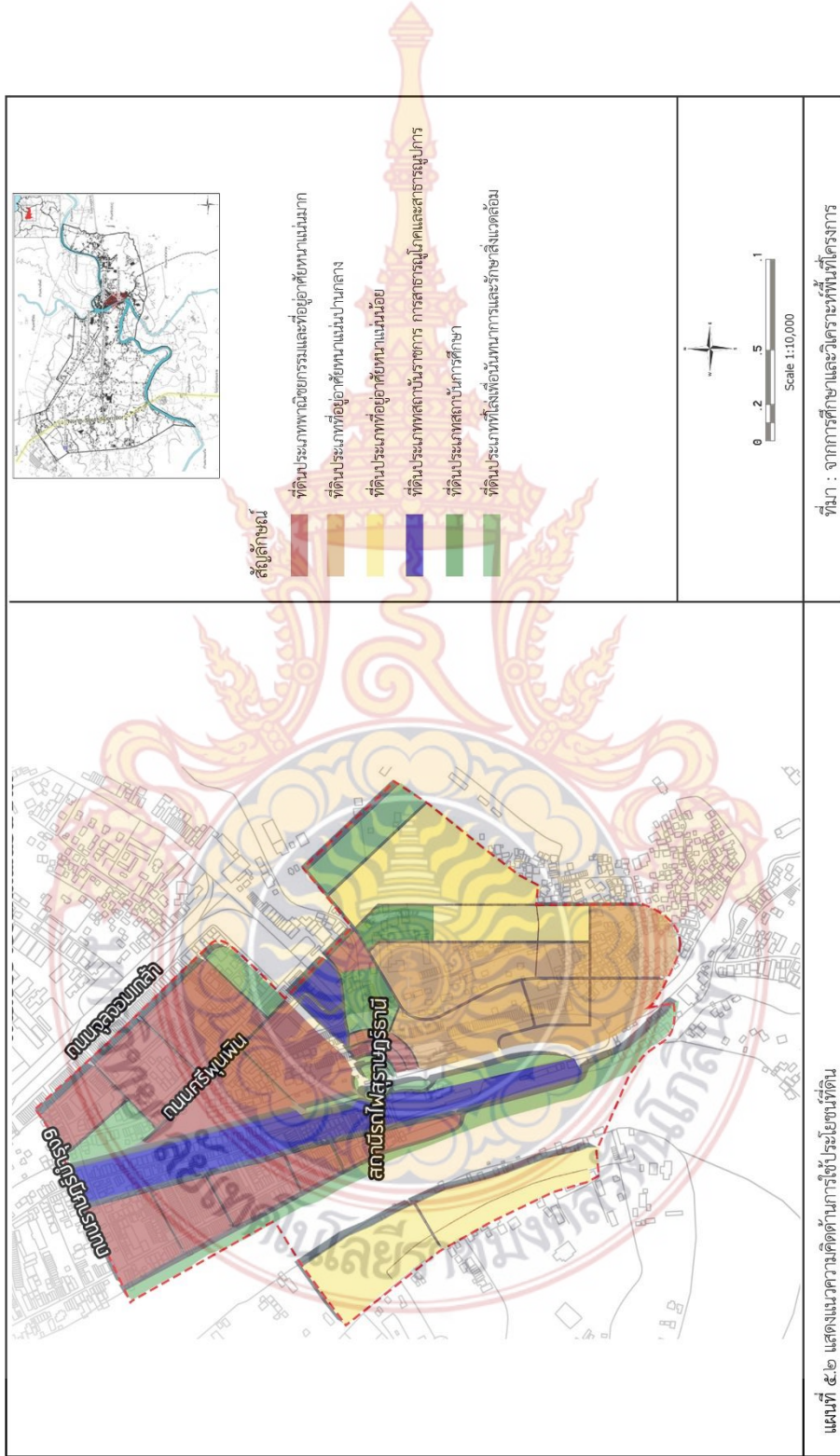
รูปที่ ๕.๒ แสดงแนวทางในการจำแนกกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกำหนดมาตรการ

ในการป้องกันอุทกภัยของเมืองพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

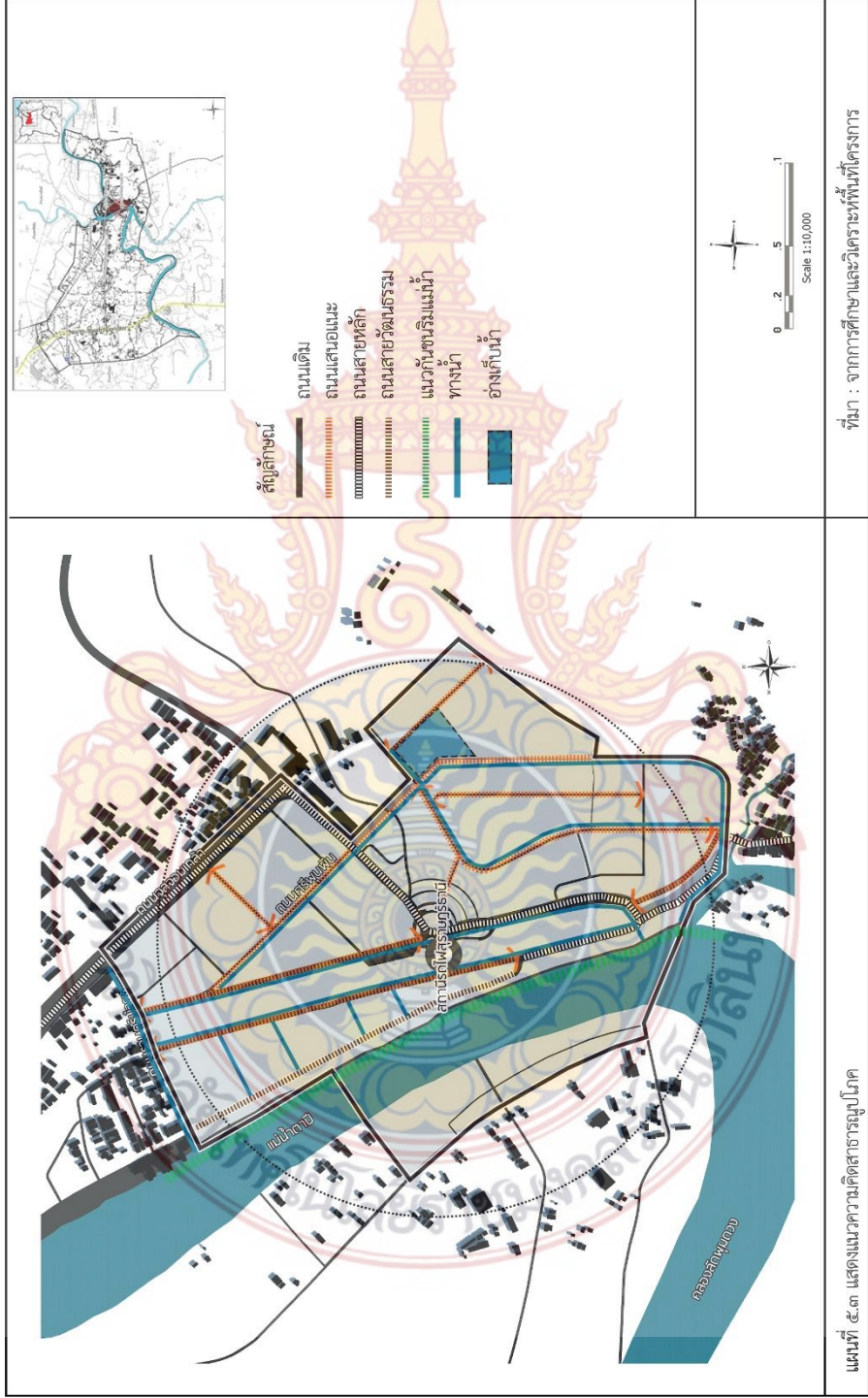
ที่มา : <http://www.chiefscientist.qld.gov.au/publications/understanding-floods/managing-flood-risks>



แผนที่ ๕.๑ แสดงแนวความคิดด้านโครงการข่ายสีเขียว

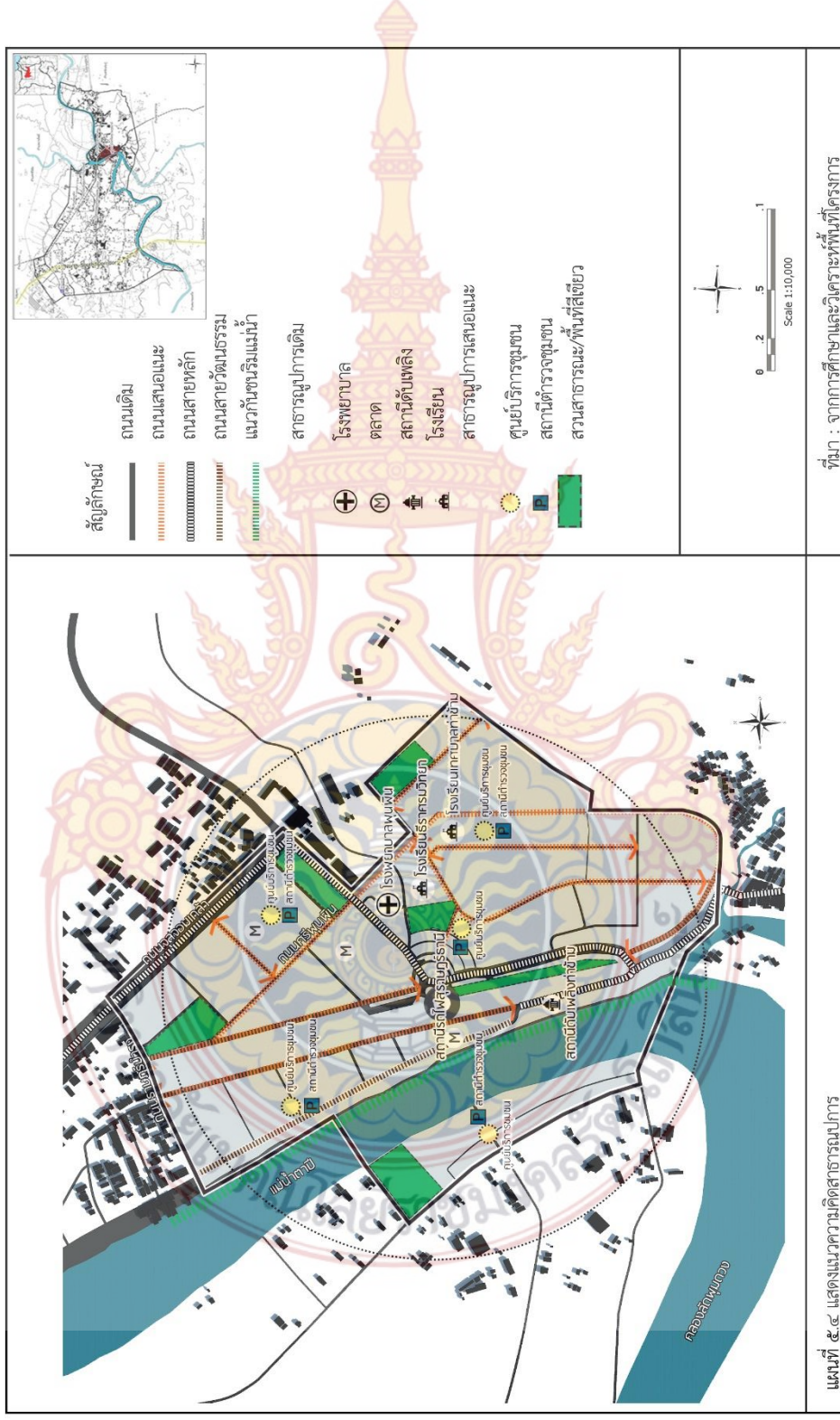


แผนที่ ๕.๒ แสดงแนวความคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

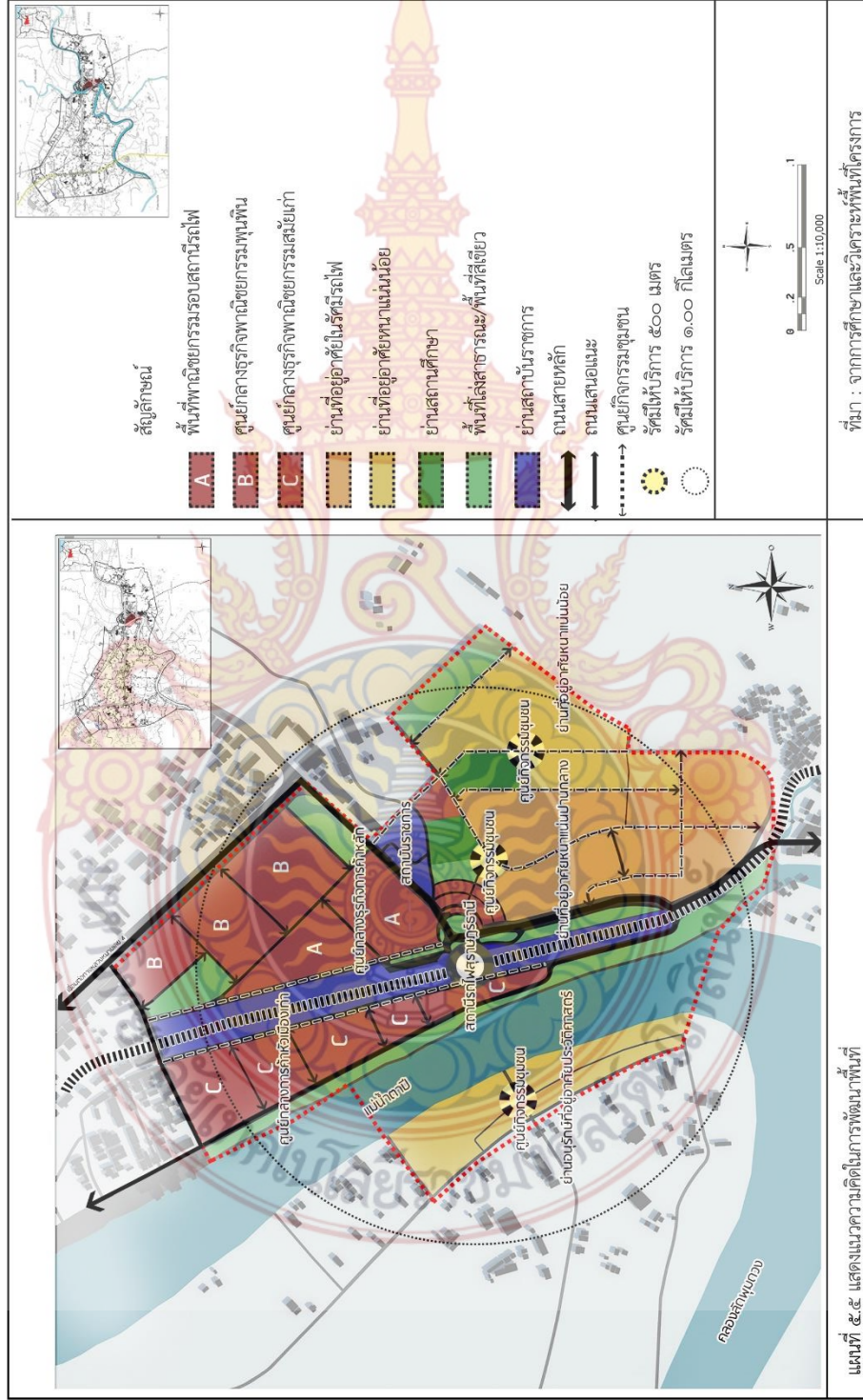


แผนที่ ๕.๓ แสดงแนวความคิดสถาปัตยกรรม

ที่มา : จากการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่โครงการ



แผนที่ ๕.๔ แสดงแนวความคิดสถาปัตยกรรม



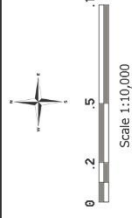


แผนที่ ๕.๖ แสดงแผนผังแม่บท



สัญลักษณ์

- อาคารพัฒนาใหม่
- อาคารที่อยู่อาศัยใหม่
- อาคารปรับปรุงฟื้นฟู
- อาคารเดิม



ที่มา : จากการศึกษาและวิเคราะห์พื้นที่โครงการ

๕.๓ แผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง

เป้าหมายในแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการและการเข้าถึงที่สะดวกและเชื่อมต่อพื้นที่โดยรอบ โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อเพิ่มความเชื่อมโยงเปลี่ยนถ่ายระหว่างระบบขนส่งแต่ละประเภท
- ๒) เพื่อเป็นแนวทางโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่พิเศษเพื่อพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางขนส่งระดับภูมิภาค
- ๓) เพื่อบริหารการจัดการสัญจรให้ปลอดภัย

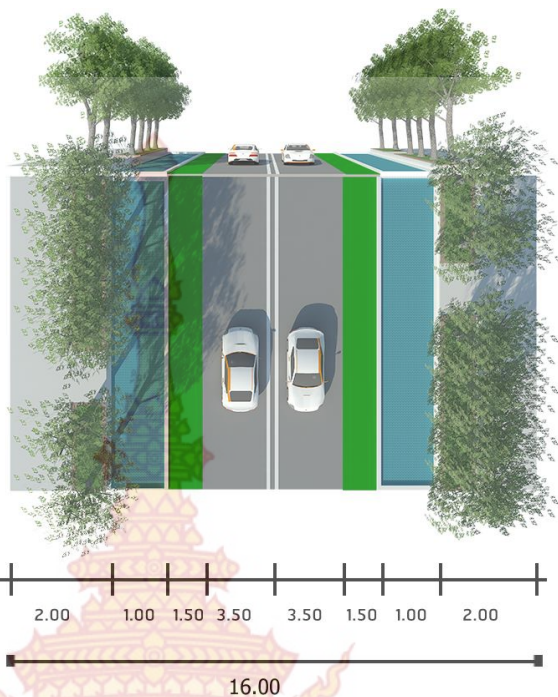
แผนงานและโครงการ

- ๑) โครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งที่สำคัญสุราษฎร์ธานี
- ๒) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนจุลจอมเกล้า
- ๓) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนราษฎร์บำรุง
- ๔) โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนตัดใหม่

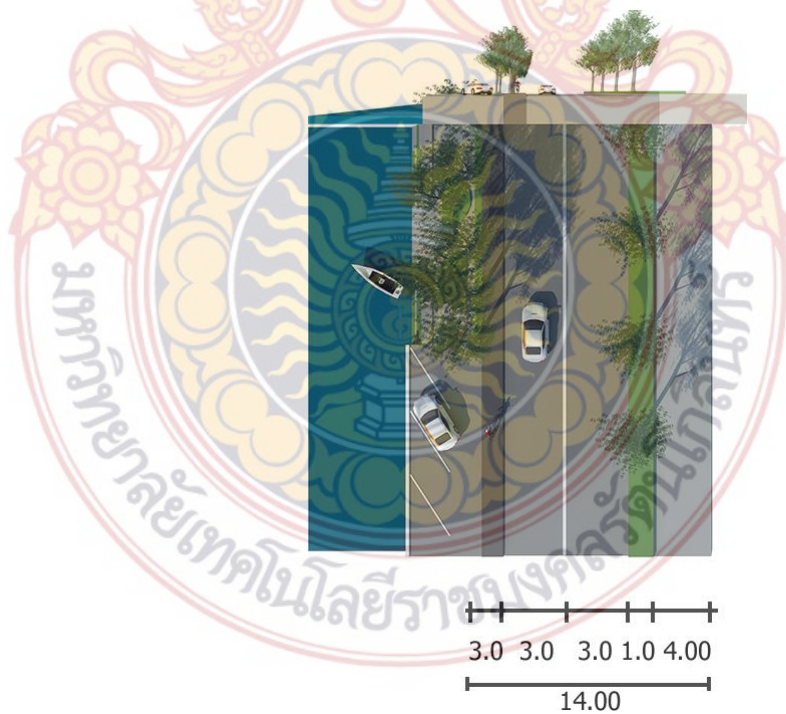


รูปที่ ๕.๓ แสดงรูปตัดถนนสายหลัก

ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๔ แสดงรูปตัดถนนสายรอง
ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๕ แสดงรูปตัดถนนริมแม่น้ำตาปี
ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

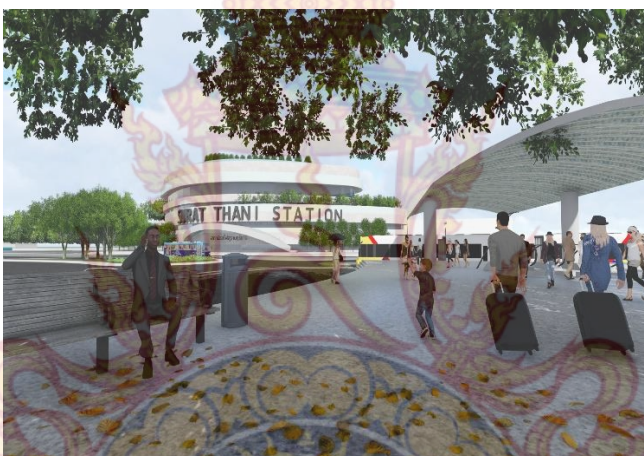
๕.๖ รายละเอียดโครงการและรูปทัศนียภาพ

๕.๖.๑ รายละเอียดโครงการโซน A มีพื้นที่ทั้งหมด

- ๑) โครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
- ๒) โครงการพัฒนาทางเดินริมแม่น้ำตาปี
- ๓) โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวพุนพิน

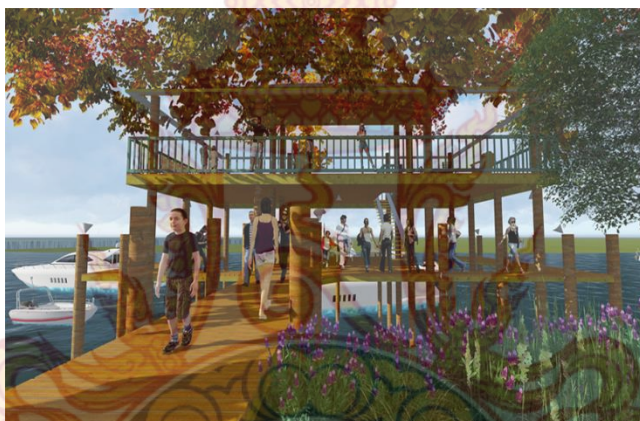


รูปที่ ๕.๗ แสดงรายละเอียดผังโครงการโซน A
ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๘ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์
ที่มา : จากการลงพื้นที่ และ ปรับแต่งโดยผู้วิจัย





รูปที่ ๕.๙ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวพุนพิน
ที่มา : การลงพื้นที่ และ ปรับแต่งโดยผู้วิจัย





รูปที่ ๕.๑๐ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาทางเดินริมแม่น้ำตาปี
ที่มา : การลงพื้นที่ และ ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



๕.๖.๒ รายละเอียดโครงการโซน B มีพื้นที่ทั้งหมด

- ๑) โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าอัจฉริยะพูนพิณ
- ๒) โครงการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและการค้าสมัยใหม่



รูปที่ ๕.๑๑ แสดงรายละเอียดโครงการโซน B

ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๒ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าอัจฉริยะพูนพิณ

ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๓ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและการค้าสมัยใหม่

ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย

- ๕.๖.๓ รายละเอียดโครงการโซน C มีพื้นที่ทั้งหมด
๑) โครงการฟื้นฟูย่านตลาดเก่าชุมชนฝ้ายท่า



รูปที่ ๕.๑๔ แสดงรายละเอียดโครงการโซน C

ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๕ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการฟื้นฟูย่านตลาดเก่าชุมชนฝ้ายท่า

ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย

๕.๖.๔ รายละเอียดโครงการโซน D มีพื้นที่ทั้งหมด
๑) โครงการพัฒนาย่านที่อยู่อาศัยสีเขียว



รูปที่ ๕.๑๖ แสดงรายละเอียดโครงการโซน D

ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

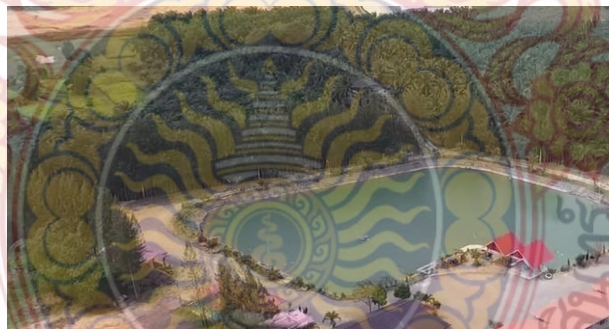


รูปที่ ๕.๑๗ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง โครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนป้องกันภัยพิบัติอุทกภัย

ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๘ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง บริเวณย่านที่อยู่อาศัยสีเขียว
ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย



รูปที่ ๕.๑๙ แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง บริเวณอ่างเก็บน้ำ

ที่มา : การลงพื้นที่และปรับแต่งโดยผู้วิจัย

๕.๗ ทศนียภาพโครงการ



รูปที่ ๕.๒๐ แสดงทัศนียภาพโครงการ

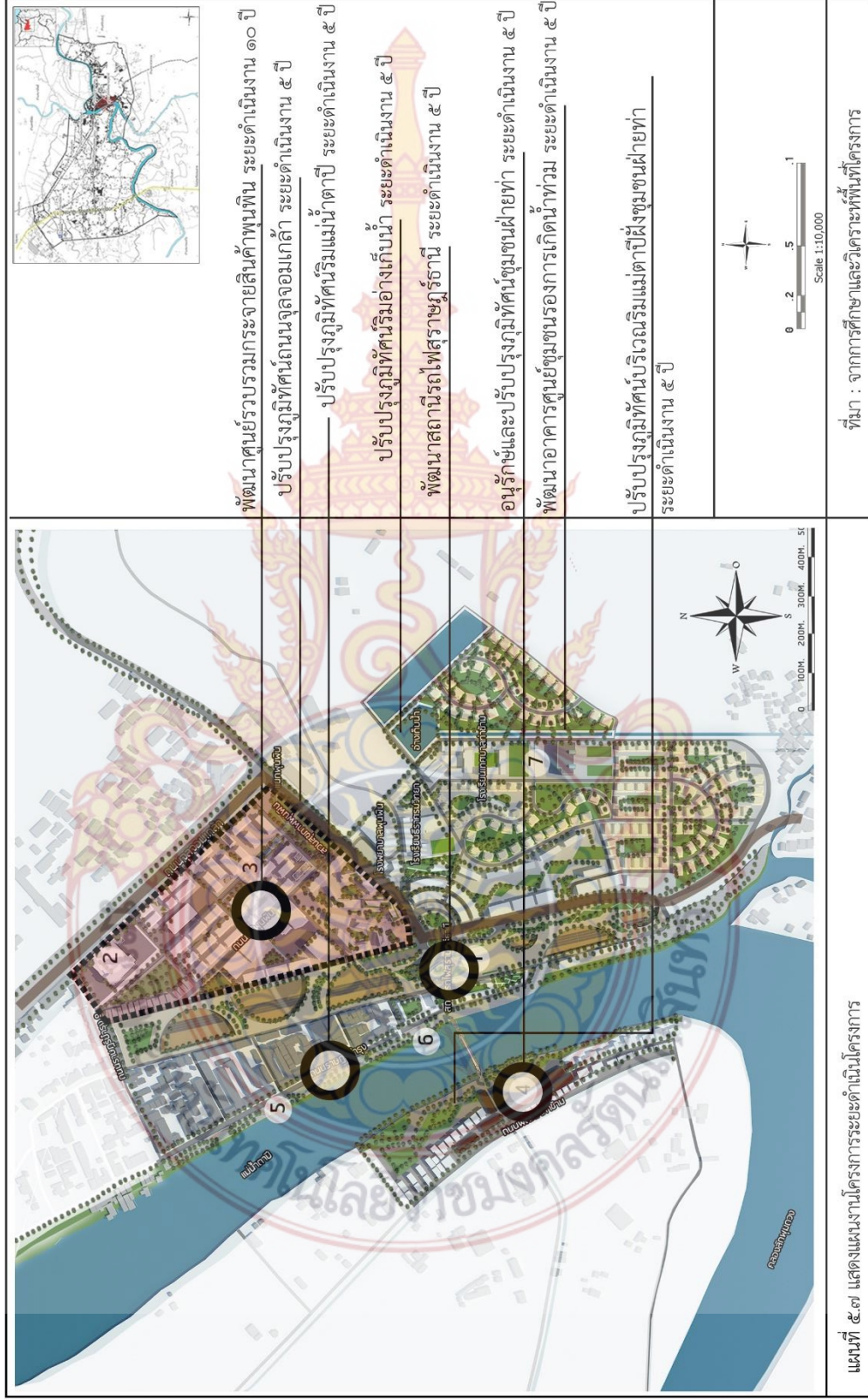
ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย

๕.๘ รูปด้านโครงการ



รูปที่ ๕.๒๑ แสดงรูปด้านโครงการ

ที่มา : ปรับแต่งโดยผู้วิจัย



แผนงาน	โครงการ	วัตถุประสงค์	พื้นที่เป้าหมาย	หน่วยงานรับผิดชอบ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
					ระยะ ๕ ปี	ระยะ ๑๐ ปี
๑. แผนงานด้านโครงการจัดการสื่อจร	-โครงการพัฒนากวดเปลี่ยนถ้ำสถานีสื่อจังหวัดสุราษฎร์ธานี	-เพื่อรองรับแผนงานโครงการจากภาคธุรกิจในระดับจังหวัด	-สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี	-สนง.โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี -การรถไฟแห่งประเทศไทย -ขนส่งจังหวัด	✓	✓
	-โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รถไฟรางเบา	-เพื่อเพิ่มความสมบูรณ์ของการเชื่อมโยงและเปลี่ยนระบบขนส่งแต่ละประเภท	-สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี -เส้นทางในอำเภอพุนพิน	-สนง.โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี -การรถไฟแห่งประเทศไทย -ขนส่งจังหวัด	✓	✓
	-โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวพุนพิน	-เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชนและสามารถเชื่อมโยงเส้นทางเรือต่างๆ	-ท่าเรือข้ามฟากเทศบาลเมืองท่าข้าม	-ขนส่งจังหวัด -กรมเจ้าท่า -เทศบาลเมืองท่าข้าม	✓	✓
	-โครงการปรับปรุงและตัดขยายถนนสายหลักและสายรอง	-เพื่อลดปัญหาการจราจรแออัดบนถนนสายและสายรอง	-ถนนลุดจอมเกล้า -ถนนราษฎร์บำรุง	-กรมทางหลวงชนบท -ขนส่งจังหวัด -เทศบาลเมืองท่าข้าม	✓	✓
	-โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์เส้นทางเดินเท้าและทางจักรยาน	-เพื่อให้การเชื่อมโยงกับพื้นที่รอบนอกอย่างสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ	-ถนนลุดจอมเกล้า -ถนนราษฎร์บำรุง	-เทศบาลเมืองท่าข้าม -สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.)	✓	✓
๒. แผนงานด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	-โครงการพัฒนาศูนย์พณิชยกรรม	-ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเป็นเขตพาณิชย์รวมเคอวันเพื่อการค้าปลีก-ส่ง อันดับ ๒ ของจังหวัดสุราษฎร์ธานี	พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ -พื้นที่ถนนศรีพุนพิน -พื้นที่ถนนลุดจอมเกล้า	-สนง.โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี -เทศบาลเมืองท่าข้าม	✓	✓
	-โครงการพัฒนาศูนย์อยู่อาศัย	-เพื่อเป็นที่รองรับและป้องกันปัญหาอุทกภัยให้กับเมืองพุนพิน -เพื่อเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับชุมชนเมือง	ชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟ	-เทศบาลเมืองท่าข้าม -สนง.โยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานี	✓	✓
๓. แผนงานด้านการปรับปรุงและพื้นที่พุมูมิทัศน์	-โครงการฟื้นฟูตลาดเก่าชุมชนฝ่ายท่า	-เพื่ออนุรักษ์ชุมชนที่มีความเอกลักษณ์ของท้องถิ่น -เพื่อเป็นโครงการอนุรักษ์พื้นที่ชุมชนต้นแบบ	-ชุมชนบ้านฝ่ายท่า	-เทศบาลเมืองท่าข้าม -การท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสุราษฎร์ธานี	✓	✓
	-โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมแม่น้ำตาปี	-เพื่อป้องกันอุทกภัย -เพิ่มพื้นที่สีเขียวที่พัฒนาต่อเนื่องให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว	ริมน้ำตาปี ริมถนนราษฎร์บำรุง เทศบาลเมืองท่าข้าม อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	-เทศบาลเมืองท่าข้าม -กรมเจ้าท่า	✓	✓

ตารางที่ ๕.๑ แสดงแผนงานและระยะดำเนินงานโครงการ

สรุปบทที่ ๕

จากการวิเคราะห์พื้นที่เพื่อการจัดทำโครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี โดยพิจารณาจากการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม จากบทที่ ๔ ซึ่งให้ประเด็น ศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่ จากการที่พื้นที่อยู่ระหว่างการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยที่ดึงดูดการพัฒนา ได้แก่ โครงการสร้างรถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่สายใต้ ที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ ซึ่งจากการวิเคราะห์ พื้นที่มีเป้าหมายการพัฒนาเป็นแผนงานพัฒนาโครงการ แผนผังแม่บทและผังเฉพาะในการพัฒนา แสดงทัศนียภาพก่อน-หลัง ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณที่สำคัญ เพื่อเป้าหมายในการแก้ไขปัญหาพื้นที่ ในอนาคตจากการแผนงานโครงการจากภาครัฐ และรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต



บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

ในการพัฒนาพื้นที่โครงการที่มีความสอดคล้องกับแผนผังแนวความคิดการพัฒนาพื้นที่ที่ได้มีการนำเสนอไปแล้วนั้นในการที่จะนำไปสู่การปฏิบัติจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดพื้นที่เป้าหมายเบื้องต้นและคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสำหรับการวางผังออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) และพื้นที่ตัวอย่างที่ควร มีการออกแบบพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- ๑) การวางผังพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เพื่อใช้กรอบชี้้นำการพัฒนา กำหนดรายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลางและหนาแน่นน้อย และมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน สอดคล้องกับโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เพื่อรองรับการกระจายการให้บริการพื้นฐานและสร้างสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน รองรับการพัฒนาของชุมชนในอนาคตให้มีการเจริญเติบโตอย่างเป็นระเบียบ มีการพัฒนาสอดคล้องกับผังเมืองรวมพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่ประกาศใช้บังคับในปัจจุบัน
- ๒) การวางระบบการคมนาคมและขนส่งสอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินและมาตรการกำหนดความหนาแน่นของการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- ๓) เป็นกรอบชี้้นำการพัฒนาและเป็นแผนแม่บทและการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในความสำเร็จของโครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การบังคับใช้กฎหมายเป็นสิ่งสำคัญ ผังเมืองรวมเมืองพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีความสำคัญกับกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การก่อสร้างอาคาร การคุ้มครองคุณภาพสิ่งแวดล้อม และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ ตลอดจนกฎหมายว่าด้วยเทศบัญญัติ กฎหมายว่าด้วยองค์การบริหารส่วนตำบล ซึ่งมีบทบาทอย่างมากต่อการบริหารจัดการพัฒนาพื้นที่โดยตรง ซึ่งกระบวนการวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองเพื่อประกาศกฎกระทรวงใช้บังคับต่อเนื่อง มีกฎหมายกฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ มากมาย โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก คือ

- 1) กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ด้านผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการวางและจัดทำผังเมืองรวมเมืองพุนพิน
- ๒) กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดแนวนโยบาย ข้อจำกัด และทิศทางการพัฒนาพื้นที่ที่จัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

๕.๒.๑ มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่เมืองพุนพินในปัจจุบันมีความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่หนาแน่นมากนัก โดยเป็นเมืองที่มีจำนวนประชากรในพื้นที่ต่ำกว่า ๖๐,๐๐๐ คน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานการจำแนกขนาดของเมือง จากเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. ๒๕๔๙ ของสำนักพัฒนา มาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง เมืองพุนพินจัดอยู่ในระดับเมืองที่มีขนาดเล็กตามเกณฑ์ มาตรฐาน โดยเฉพาะหากเปรียบเทียบกับขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่นั้นๆ เมื่อพิจารณาในรายละเอียด ค่า FAR ที่ทำการสำรวจจัดเก็บข้อมูลในพื้นที่แยกตามประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่า

๑) ในพื้นที่ดินที่กำหนดให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย ทั้งสามประเภทได้แก่ ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง และพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก พบว่าค่า FAR ที่สำรวจได้ มีค่าสูงสุดอยู่ที่ ๑:๔ ในพื้นที่พาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก บริเวณพื้นที่ริมแม่น้ำตาปี เขตท่าข้าม ซึ่งเป็นพื้นที่ย่านศูนย์กลางเมืองที่มีกิจกรรมการค้าและอยู่อาศัยที่หนาแน่นและคึกคักมาตั้งแต่อดีต ในทางกลับกัน พบว่าค่า FAR เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่าในการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ค่า FAR ที่พบมากที่สุดในพื้นที่จะมีค่าอยู่ระหว่าง ๑:๐.๑ -๑:๐.๙ ซึ่งเป็นค่าที่ต่ำกว่าค่าสูงสุดของค่ามาตรฐานของเมืองขนาดเล็กจากเกณฑ์ และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. ๒๕๔๙ ของสำนักพัฒนา มาตรฐาน กรมโยธาธิการและผังเมือง ที่กำหนดไว้ที่ ๑:๑ โดยค่า FAR สูงสุดของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้จะอยู่ที่ ๑:๓ ซึ่งเป็นค่าที่เกินค่าสูงสุดของค่ามาตรฐาน และต่ำสุดจะอยู่ที่ ๑: ๐.๒๓

๕.๒.๒ ผลการพัฒนาเชิงพื้นที่

จากยุทธศาสตร์ แผนงาน และโครงการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินงานมาแล้วในพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าจังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ถูกกำหนดบทบาทให้เป็นเมืองที่มีบทบาทหน้าที่ในหลายด้าน ตั้งแต่การเป็นเมืองท่องเที่ยว เมืองศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง และเมืองศูนย์กลางการบริการเกษตรที่สำคัญของประเทศ ในฐานะที่มีทรัพยากรทางธรรมชาติ และทำเลที่ตั้งที่ได้เปรียบในพื้นที่บริเวณนี้ รวมถึงเป็นฐานการผลิตทางการเกษตรและแหล่งวัตถุดิบที่มีความสำคัญในระดับภาคและประเทศ โดยสามารถสรุปผลการพัฒนาเชิงพื้นที่ได้ดังนี้

(1) การทำหน้าที่เป็นเมืองท่องเที่ยว

โครงการของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย รวมถึงยุทธศาสตร์การพัฒนาต่าง ๆ ได้ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงกับพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เช่น ยุทธศาสตร์ที่ส่งเสริมสาขาการท่องเที่ยวและสาขาการบินของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีศักยภาพและบทบาทในเชิงพื้นที่ที่เหมาะสม เนื่องจากมีทรัพยากรทางธรรมชาติที่หลากหลายทั้งทรัพยากรทางทะเล และทรัพยากรทางวัฒนธรรม ทำให้แหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดสุราษฎร์ธานีมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักใน

ระดับนานาชาติ เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง เป็นต้น ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของจังหวัดมีการขยายตัวอย่างมาก โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้า การบริการ และขนส่ง

(2) การทำหน้าที่เป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง

โครงการของกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและโครงข่ายทางหลวงเอเชียที่มีอิทธิพลต่อพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ได้ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเส้นทางสายหลัก (AH-๒) เชื่อมโยงจากแม่สาย (ชายแดนไทย-พม่า) ถึงสะเดา (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) ซึ่งทำให้การเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าของจังหวัดสุราษฎร์ธานีและกลุ่มจังหวัดในพื้นที่บริเวณนี้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น รวมถึงมีแผนงานโครงการต่าง ๆ ที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เช่น โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard) โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (land bridge) โดยใช้เชื่อมโยงระหว่างฝั่งอันดามันและอ่าวไทยด้วยระบบคมนาคมขนส่งร่วมแบบผสมผสาน ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก และท่าเทียบเรือน้ำมันทั้ง ๒ ฝั่ง เชื่อมต่อทางด่วน ทางรถไฟ และท่อน้ำมัน และส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมพาณิชย์นาวี ซึ่งโครงการและแผนการพัฒนาต่าง ๆ เหล่านี้จะช่วยส่งเสริมและรองรับการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวที่จะมีการขยายตัวอย่างมากในอนาคต ตลอดจนส่งเสริมการเกษตร และการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อีกด้วย ดังนั้น จังหวัดสุราษฎร์ธานีจึงมีศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งที่สำคัญแห่งหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

(3) การทำหน้าที่เป็นเมืองเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร

จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาต่าง ๆ ส่งเสริมให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีบทบาทการพัฒนาทางด้านเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร มีศักยภาพเป็นฐานการผลิตยางพารา และปาล์มน้ำมันในระดับประเทศ โดยมีการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร อุตสาหกรรมไฮเทค หรืออุตสาหกรรมสะอาดมีมลพิษน้อย มีโครงการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีปาล์มน้ำมันและพลังงานทดแทนในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการพัฒนาอุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมต่อเนื่องในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี

(4) การพัฒนาสู่การเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประวัติศาสตร์ ควบคู่ไปกับการเป็นแหล่งท่องเที่ยว รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง พื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นที่ตั้งของพื้นที่ต้นน้ำลำธารและพื้นที่ที่มีคุณค่าด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมขนาดใหญ่ มีธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ดังกล่าวนำมาสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมาอย่างยาวนานก่อให้เกิดรายได้ในรูปแบบใหม่แก่ประชากรและธุรกิจการค้าการบริการต่าง ๆ ในพื้นที่

(5) การพัฒนาอย่างต่อเนื่องนำมาสู่ปัญหาทางสังคมและสิ่งแวดล้อม

จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นที่ตั้งของป่าไม้และพื้นที่ที่มีคุณค่าด้านสิ่งแวดล้อม มีทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์เป็นจำนวนมาก จากการพัฒนาที่ผ่านมาได้ก่อให้เกิดปัญหาความเสื่อมโทรมและการทำลายทรัพยากรอันมีค่าเหล่านั้นลงเป็นจำนวนมาก ทั้งจากผลกระทบของการ

พัฒนาพื้นที่โดยอ้อมและการทำลายโดยตรงอย่างผิดกฎหมาย รวมถึงปัญหาการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าจากการวิเคราะห์บทบาทและทิศทางการพัฒนาจังหวัดสุราษฎร์ธานีในอนาคต จะมีความสำคัญมากขึ้นในประเด็นการพัฒนาต่าง ๆ และมีความท้าทายมากขึ้นในการสร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาทั้งการสร้าง ความมั่นคงและยั่งยืนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะกระตุ้นให้จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีความสำคัญทางเศรษฐกิจในหลายระดับเพิ่มมากขึ้นในหลายด้าน ดังนั้นจึงต้องมีการวางแผนในระดับจังหวัดระดับเมืองและชุมชนเพื่อรองรับการพัฒนาต่อไปในอนาคต และเป็นกรอบในการกำหนดทิศทางการพัฒนาในพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ให้มีความสอดคล้องกับศักยภาพและบทบาทของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ต่อไป

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานีควรเป็นรวมของระบบขนส่งในทีเดียวกัน ซึ่งจะต้องสะดวกในการเปลี่ยนไปยังอีกระบบขนส่ง การทำรถไฟใต้ดิน ต้องดูบริบทพื้นที่ ต้องมีข้อพิจารณาที่มีเหตุผล ว่ามีเหตุผลอะไรในการสร้าง เช่น พื้นที่นี้เมืองหลวงหรือการจรรยาบรรณแน่นมาก ยิ่งทำตรงสายรถไฟเดิม ยิ่งทำไม่ได้การแก้ไขอาจจะเป็นทางยกระดับแทน อันนี้เป็นไปได้



บรรณานุกรม

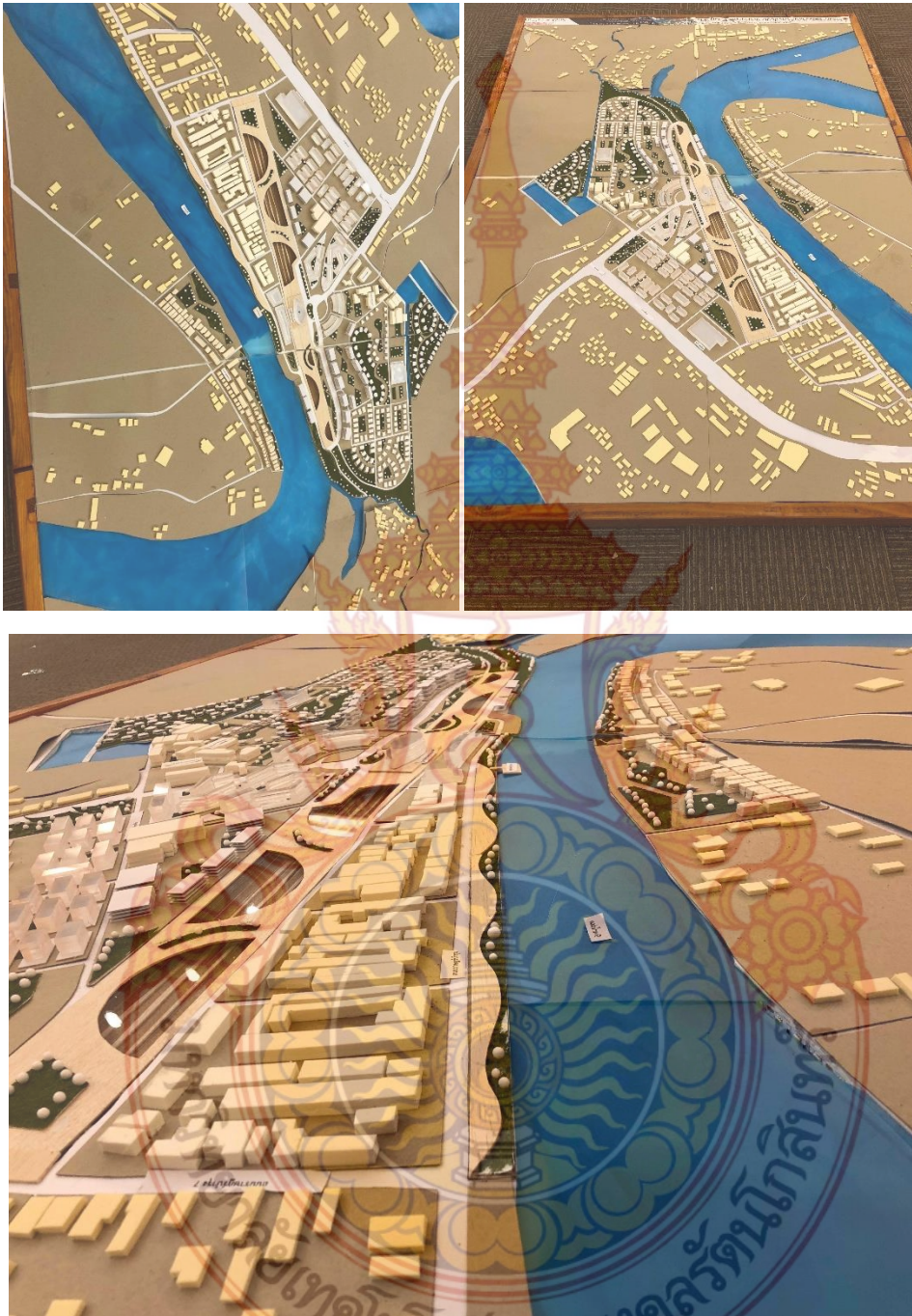
- การรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี เมษายน ๒๕๕๙
รองศาสตราจารย์ ดร.ศักดิ์สิทธิ์ เฉลิมพงศ์ การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูง
๒๕๕๙
- ซัชชาติ สิทธิพันธุ์ รถไฟความเร็วสูง จะเปลี่ยนได้อย่างไร สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐, จาก
<http://www.dasa.nu.ac.th>
- วารสารกรมโยธาธิการและผังเมือง โครงการผังเมืองเพื่อการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง
๒๕๖๐ สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐, จาก
http://eservices.dpt.go.th/eservice_๖/ejournal/๔๑/๔๑-๐๑.pdf?journal_edition=๔๑
- นางสาวธิมาพร วัชรราชิน การวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในบริเวณย่าน
พาณิชยกรรมชุมชนริมน้ำ กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร ๒๕๕๓
- นางสาวแพรว ลาตสุวรรณ แนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะบริเวณเขตทางรถไฟเชื่อมท่า
อากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีพญาไทยถึงสถานีราชปรารภ ๒๕๕๓
- สำนักงานสถิติจังหวัดสุราษฎร์ธานี รายงานสถิติปี พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๕๖๐
- เทศบาลเมืองท่าข้าม แผนพัฒนา ๔ ปี พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๔
- โครงการจัดทำผังเมืองรวมพุนพิน ๒๕๖๐ บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
- โครงการพัฒนาจังหวัดพิษณุโลก สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐, จาก
<http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=๙๗๓๖๕๙>
- โครงการสถานีรถไฟโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๐, จาก
<https://www.tokyometro.jp/th/subwaymap/index.html>



ภาคผนวก



หุ่นจำลองโครงการ



แสดงหุ่นจำลองโครงการ มาตรฐาน ๑:๑๐๐

โครงการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
Area Development To Transition Point Surat Thani Station
 MR KIATKAJORN WEEZUWAN 1561020551101
 สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

LOCATION
 PROVINCE SURAT THANI DISTRICT PHUMPHIN PROJECT AREA

ภาพนี้เป็นภาพของโครงการ
 เมืองพุมพิณ เป็นที่ตั้งรัฐบาลของประชาชนตั้งแต่สมัยอดีต เมืองภาควิเศษการธรรมชาติดีเยี่ยมบูรณ์ และมีแม่น้ำไหล
 ผ่านหลายสาย ปัจจุบันเป็นพื้นที่บริเวณเขตติดกับอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี มีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ เป็นทะเลาะสนามวัฒนธรรม
 โบราณคดี ชาติมรดก สืบราชนกถิ่นพุมพิณ

ทัศนียภาพพื้นที่โครงการบ้าน
 สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี

ทัศนียภาพพื้นที่โครงการบ้าน
 ย่านเมืองเก่า

ทัศนียภาพพื้นที่โครงการบ้าน
 ย่านที่อยู่อาศัยเมืองเก่า

ทัศนียภาพพื้นที่โครงการบ้าน
 ย่านเมืองเก่า

ประวัติความเป็นมาของโครงการ

การตั้งถิ่นฐาน 2310 - 2324

2411-2453

2468-2477

2489-2509

2468-2489


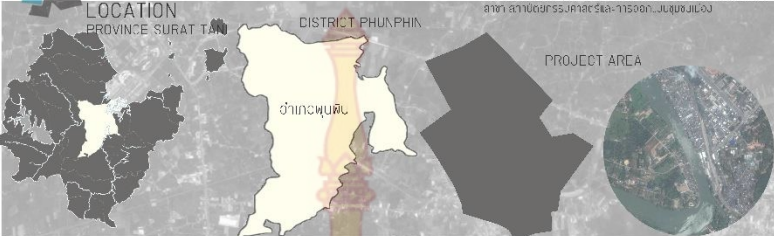

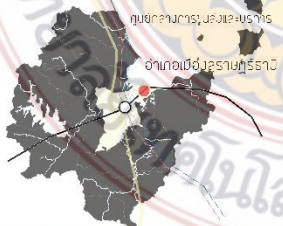

“ท่าข้าม” เป็นท่าเรือแม่น้ำตาปีสำหรับขนถ่ายสินค้าตั้งตามชายแดนสำหรับตรวจคนและเก็บภาษีอากรระหว่างเมืองไชยากับท้องที่
 สำคัญซึ่งเป็นแขวงขึ้นเมืองนครศรีธรรมราชมีความสำคัญในฐานะชุมทางและจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในฐานะชุมทางได้จัดตั้งอำเภอ พุมพิณ
 ขึ้นใน พ.ศ. 2439 ได้จัดตั้งอำเภอ พุมพิณ ขึ้นใน พ.ศ. 2439 ตำบลท่าข้ามได้มีการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2453
 ช่วงก่อนการรถไฟ ได้มีการสร้างสะพานเหล็กบนทางโค้ง ใช้สำหรับทางรถไฟข้ามแม่น้ำตาปีในปัจจุบัน

แผนพัฒนาทุกกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2557-2560

แผนพัฒนาทุกกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (สุราษฎร์ธานี ชุมพร
 นครศรีธรรมราช พัทลุง) (2557-2560)
 การพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและการโลจิสติกส์
 ที่เชื่อมโยงภูมิภาค และรองรับการค้า การบริการ การลงทุน
 การท่องเที่ยว และการพัฒนา ที่ครอบคลุม เชื่อมโยงกับทางบก
 ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ

Case Study

สถานีรถไฟใต้ดินเกียวโตบริการรถไฟระหว่างเมือง รถไฟท้องถิ่น และ
 รถไฟชานเมือง สถานีมีทางเข้าออกสองฝั่ง มีลักษณะอาคารรูปทรง
 โบราณ

โครงการศูนย์พัฒนาพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก (Phitsnulok Economic Center Project)



แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่

แนวคิดเมืองนิเวศน์ ECO - CITY เมืองคาร์บอนต่ำ LOW CARBON
 แนวทางในการออกแบบ ECO-CITY มีหลักการ 3R

1. เพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมืองมากขึ้น
2. ใช้พลังงานทดแทน
3. ระบบขนส่งมวลชนพลังงานสะอาด
4. อาคารที่ยั่งยืน ECO Architecture
5. พัฒนาเมืองให้สามารถในการรองรับของธรรมชาติ
6. มีสาธารณูปการสำหรับประชากรเมือง

แนวคิดการพัฒนา Transit Oriented Development

1. พื้นที่ย่านการค้าหลัก แบบผสมผสาน
2. พื้นที่อยู่อาศัย อยู่ในรัศมีที่สถานีรถเดินทางถึงย่านการค้าหลัก
3. มีรูปแบบที่พักอาศัยหลากหลาย
4. พื้นที่สาธารณะ

MASTER PLAN
 โครงการพัฒนาพื้นที่ภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย

แผนภาพและโครงการ

1. โครงการพัฒนาจุดเปลี่ยนด้วยระบบรางที่สถานีจังหวัดอยุธยา
2. โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าอาหารพิเศษ
3. โครงการพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและการค้าปลีก
4. โครงการฟื้นฟูและตลาดเกษตรแบบยั่งยืน
5. โครงการพัฒนาระบบน้ำในน้ำจืด อ่างกุดชุมบง
6. โครงการพัฒนาระบบระบายน้ำ
7. โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสีเขียว



แสดงรายละเอียด Chat presentation แผ่นที่ ๒



แสดงรายละเอียด Chat presentation แผ่นที่ ๓



แสดงภาพรวมโครงการ



แสดงบรรยากาศการนำเสนอหัวข้อวิทยานิพนธ์

ประวัติผู้วิจัย



ชื่อ-นามสกุล นายเกียรติขจร วิสุวรรณ
 วัน/เดือน/ปี ๑ ตุลาคม ๒๕๓๖
 ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน ๖๔ ถนน ร่วมใจ ตำบล คูหาสวรรค์
 อำเภอ เมือง จังหวัด พัทลุง ๙๓๐๐๐
 อีเมลล์ golfcub_๒๕๓๖@hotmail.co.th
 มือถือ ๐๙๘-๖๗๐-๓๐๘๔

ประวัติการศึกษา

๒๕๕๖-(ปัจจุบัน) กำลังศึกษาอยู่ที่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์สาขาศาสา
 ปริญญาตรี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
 สาขา สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง
 ๒๕๕๓ - ๒๕๕๖ วิทยาลัยเทคนิคกลาง จังหวัดภูเก็ต ประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.)
 สาขา ช่างก่อสร้าง
 ๒๕๕๐ - ๒๕๕๓ โรงเรียนสตรีพัทลุง จังหวัดพัทลุง
 มัธยมศึกษาตอนต้น

ประสบการณ์การทำงาน

๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ - ๒๘ เมษายน ๒๕๖๐
 สหกิจศึกษา ตำแหน่ง ผู้ช่วยนักออกแบบชุมชนเมือง
 แผนก การวางผังเมืองและออกแบบชุมชนเมือง
 บริษัท โชนิจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด