

โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต

นางสาวรตา มโนเกื้อกุล



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Area Redevelopment of Chalong Bay District,Phuket

Rata Manokurekool



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

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต
ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นางสาวรดา มโนเกื้อกุล
อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ชัยยุทธ ลาตเสนา
คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะเมืองที่ต้องอยู่ร่วมกับท่าเรือและการรองรับการท่องเที่ยวโดยทำการศึกษาประวัติความเป็นมา ข้อมูลด้านกายภาพ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ความเปลี่ยนแปลงการพัฒนาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จึงเลือกพื้นที่บริเวณย่านท่าเรืออ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต เพื่อทำการวิเคราะห์ถึงปัญหา ความเปลี่ยนแปลง ศักยภาพ ความต้องการในอนาคต และความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว ศึกษาแนวทางการจัดการพื้นที่สาธารณะริมทะเล เสนอแนวทางการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลองให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ และเกิดการพัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับนโยบายต่างๆในการพัฒนาเมือง

จากการศึกษาพบว่าย่านท่าเรืออ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต เป็นย่านท่าเรือท่องเที่ยวที่สร้างรายได้ทางเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดภูเก็ต นักท่องเที่ยวสามารถเปลี่ยนเส้นทางการท่องเที่ยวไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญอื่นๆและยังเปลี่ยนเส้นทางจากทางบกยังทางน้ำเพื่อไปท่องเที่ยวตามเกาะต่างๆ และในปัจจุบันยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช(PYCC:PHUKET YACHT CONTROL CENTER) ทำหน้าที่เป็นประตูเมืองทางน้ำที่คอยให้บริการจัดการการเข้า-ออกเรือสำราญและกีฬาประเภทเรือยอร์ช ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สร้างเม็ดเงินสะพัดไปยังหลายธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เมื่อเก็บข้อมูลในปัจจุบันพบว่า ในพื้นที่ยังคงขาดธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่รองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวเรือยอร์ช และเนื่องด้วยพื้นที่เป็นแหล่งเศรษฐกิจทำให้มีราคาที่ดินสูงขึ้นเรื่อยๆแต่สาธารณูปการอย่างพื้นที่สาธารณะกลับขาดแคลน และระบบคมนาคมในพื้นที่บางส่วนยังขาดความเชื่อมโยงและเข้าถึงได้ยาก

จากการวิเคราะห์ปัญหา และศักยภาพของพื้นที่ นำไปสู่แนวทางการออกแบบเชิงกายภาพด้วยการนำเสนอการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลองโดยด้านระบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน มีการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากโครงการรถไฟฟ้ารางเบา รวมถึงพัฒนาที่ตั้งสถานีรถไฟรางเบาและทำการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนระหว่างระบบรางกับเรือ โดยเส้นทางเดินเท้าและยังเชื่อมโยงกับระบบรถด้วยการจัดตั้งตำแหน่งป้ายรถประจำทางให้มีความครอบคลุม แล้วยังมีการเชื่อมโยงไปยังกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจต่างๆและและยังเชื่อมโยงไปยังพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่งที่ได้พัฒนาขึ้นเพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพื้นที่ชายทะเลได้สะดวกและช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางด้านสังคมและช่วยส่งเสริมคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น ทำการยกระดับพื้นที่เศรษฐกิจให้มีการรองรับระดับนานาชาติ โดยการพัฒนาให้พื้นที่มีการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจที่

มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจชายฝั่งทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับมารีน่า และธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเลที่ขึ้นชื่อของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้มีความผสมผสานและเกิดความหลากหลายของทางกิจกรรมเพื่อให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เมืองในอนาคต



ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
 สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Title : Area Redevelopment of Chalong Bay District,Phuket

Student : Miss Rata Manokurekool

Advisor : Miss Chunyaporn Ladsena

Faculty : Architecture and Design

Academic year : 2017

Abstract

The objectives of this thesis are to study the nature of the city that is compatible with the port and to support the tourism by studying its history, physical components, theories of research related, changes from past to present. The study selected the area of downtown port of Chalong Bay, Phuket province and then analyzed the problems of change, potentiality, future needs, and the possibilities of development of the area to support tourism. Moreover, this study aims to learn how to manage public space by the sea and provide guidelines for the development of the Port of Chalong Bay so that it can take advantage of the land in its fullest potential as well as the development of the area in accordance with the development policies of the city.

The study found that the port of Chalong Bay, Phuket Province is a cruise port that is economic important of Phuket province. The visitors can change the travel lines to other key places and also can change from land route to the water route to islands. And, at the present, Chalong Bay is yacht control center(PYCC:PHUKET YACHT CONTROL CENTER) which is the water gate providing a point of access to the cruise and the type of sport yachts, which is a group of visitors to create the cash flow to multiple related business. When the current data is stored, it showed that the area still lacks businesses related to yacht tourists and because the area is in the economically important zone, the price of land gets higher and higher whereas the public utilities like public places are still inadequate. Moreover, it found that some areas lack transportation service and difficult to access in some areas.

After the problems and the potential of the area were studied and analyzed, the development plan of downtown port was designed and proposed., Chalong Bay By the system the Decomposition Tree, traffic and public transport system is the development of the port to support the amount of visitors that will be added in the future from the train light rail to include

the development of the railway station light rail and link it to the system of public transport between the rail system with the ship, By the walking trails and also linked to the system with the establishment of the bus stop to the cover and there is a link to the activities of economic and and the link to the public areas of the shore that have been developed so that everyone can access the seaside area and help reduce the disparity in the social and help to promote the quality of the environment, To raise the economic area to support the international level with the development of the area is the investment in the economy is associated with the business the coast of business related to the and the private sector of the sea, the name of the province is also encourage the use of the area, there is a combination and a wide variety of activities for the potential in the development of the area of the city in the future.



Student's signature

Advisor's signature

Architecture Technology Program

Academic Year 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ด้วยความสนับสนุน ความช่วยเหลือ คำแนะนำ และกำลังใจจากบุคคลหลายท่าน จึงขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณอาจารย์ชัยฎาภรณ์ ลาดเสนา สำหรับการดูแลเอาใจใส่ ค่อยชี้แนะ ให้คำปรึกษาและหาแนวทางในการทำงานรวมถึงการให้ความรู้เพิ่มเติมในด้านต่างในการทำงาน จนสามารถพัฒนาโครงการวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิตติมา สิริหิรัณยานนท์ สำหรับคำแนะนำ ข้อคิด และ คำติติงต่างๆที่เป็นประโยชน์ ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณอาจารย์ดร.จักรสิน น้อยไร่ภูมิ อาจารย์พลิชฐ นิติวรคณาพันธ์ อาจารย์ ปัญจวิชัย วีระกุล และคณะกรรมการในการประเมินผล ที่ได้เพิ่มเติมแนะนำความรู้ต่างๆ ทักษะ ประสบการณ์ต่างๆ จนสามารถพัฒนาโครงการวิทยานิพนธ์นี้ให้สำเร็จ

ขอขอบพระคุณ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดภูเก็ต และเจ้าหน้าที่หน่วยงาน ท้องถิ่นตำบลฉลอง ที่ให้ความอนุเคราะห์ด้านข้อมูลพื้นฐาน รวมไปถึงกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ได้กรุณาให้ สัมภาษณ์ และผู้เกี่ยวข้องที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในข้อมูลด้านต่างๆ

ขอขอบคุณครอบครัวที่คอยให้การสนับสนุน ทั้งในด้านปัจจัยในการทำงานและกำลังใจที่ดี ตลอดมา ทำให้สามารถฝ่าฟันอุปสรรคต่างๆมาได้ และมีกำลังใจในการทำงานต่อไป

ขอขอบคุณ น้องปี(สขม.) หลุยส์(สขม.) โฟม(สขม.) โตโต้(สขม.) น้ามนต์(ผลิตภัณฑ์) และ น้องแซม (สธ.) ที่คอยช่วยเหลือเกื้อกูลกันตลอดมา ตลอดทั้งระยะเวลาที่เรียนและการจัดทำวิทยานิพนธ์ ขอขอบคุณที่ไม่ทิ้งกัน

และสุดท้ายนี้ขอขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมกับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ที่ทำให้มาถึงวันนี้ ถึงแม้ จะไม่สามารถเอ่ยชื่อได้ทุกท่าน แต่ขอกล่าวขอบคุณจากใจมา ณ ที่นี้ ขอขอบคุณค่ะ

นางสาวรตา มโนเกื้อกุล

๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
สารบัญแผนที่	ฏ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑-๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา	๑-๒
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๓
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๓
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๔
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๔
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๕
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๕
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)	๒-๑
๒.๒ แนวคิดความเป็นสถานที่	๒-๒
๒.๓ แนวคิดเมืองคมนาคมขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์	๒-๒
๒.๔ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒-๓
๒.๔.๑ โครงการการวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชยกรรม ชุมชนริมน้ำ กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร	๒-๓
๒.๕ กรณีศึกษา	๒-๔
๒.๕.๑ Westhaven Marina in Auckland, New Zealand	๒-๔
๒.๕.๒ St Kilda Foreshores Promenade	๒-๕

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
สรุปบทที่ ๒	๒-๑๑
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๗
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๑๐
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๐
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๒
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๑๒
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๓
๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๗
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๗
๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๐
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๒๓
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๓
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๒๕
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๒๖
๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๖
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๒๙
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๑
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน	๓-๓๔
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๖
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๘
๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๔๑
๓.๒.๓.๘ ความสูงอาคาร	๓-๔๔
๓.๒.๓.๙ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๖

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๔๘
๓.๓.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๔๘
๓.๓.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๔๘
สรุปบทที่๓	๓-๕๑
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๒.๑ ปัญหาการขาดแคลนในพื้นที่	๔-๑
๔.๑.๒.๒ ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร	๔-๑
๔.๑.๒.๓ ปัญหาความพร้อมด้านการท่องเที่ยว	๔-๑
๔.๑.๒.๔ ปัญหาความเสื่อมโทรมในพื้นที่	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๕
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๕
สรุปบทที่ ๔	๔-๖
บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๑ วิสัยทัศน์พื้นที่	๕-๑
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๑
๕.๒.๑ แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่การใช้งาน	๕-๒
๕.๒.๒ โครงข่ายการสัญจร	๕-๔
๕.๒.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๘
๕.๒.๔ พื้นที่ว่างสาธารณะ	๕-๑๓
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ	๕-๑๗
๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ	๕-๑๗
๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการโครงการ	๕-๑๘
๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ	๕-๒๐

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
๕.๓.๔ โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่สาธารณะ	๕-๒๕
๕.๓.๕ ผังขยาย	๕-๒๗
๕.๓.๖ ระยะดำเนินการ	๕-๓๓
สรุปบทที่ ๕	๕-๓๗
บทที่ ๖	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ	๖-๒
๖.๒.๑ มาตรการและส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย	๖-๒
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๓
ภาคผนวก	ณ
บรรณานุกรม	ถ
ประวัติผู้เขียน	ท



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๒.๑ แสดงมาตรฐานสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เมืองและชานเมือง	๒-๓
ตารางที่ ๓.๑ แสดงจำนวนประชากรในแต่ละหมู่ของพื้นที่ศึกษา	๓-๑๒
ตารางที่ ๓.๒ แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ต (ปี พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๕๙)	๓-๑๓
ตารางที่ ๓.๓ แสดงค่าใช้จ่ายคนไทยที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ตเฉลี่ยต่อคน	๓-๑๔
ตารางที่ ๓.๔ แสดงค่าใช้จ่ายชาวต่างชาติที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ตเฉลี่ยต่อคน	๓-๑๔
ตารางที่ ๓.๕ แสดงจำนวนคนไทยที่เดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว	๓-๑๕
ตารางที่ ๓.๖ แสดงจำนวนคนไทยที่จัดการเดินทางด้วยตนเอง	๓-๑๕
ตารางที่ ๓.๗ แสดงจำนวนชาวต่างชาติที่เดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว	๓-๑๖
ตารางที่ ๓.๘ แสดงจำนวนชาวต่างชาติที่จัดการเดินทางด้วยตนเอง	๓-๑๖
ตารางที่ ๔.๑ แสดงความเป็นไปได้ของโครงการ(SWOT ANALYSIS)	๔-๒
ตารางที่ ๔.๒ แสดงจำนวนประชากร จำแนกตามอัตราการขยายตัวสูง กลาง ต่ำ	๔-๕
ตารางที่ ๕.๑ แสดงรายละเอียดการดำเนินการหรือแผนงานปฏิบัติ	๕-๓๓



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๒.๑ แสดงองค์ประกอบความเป็นสถานที่	๒-๒
ภาพที่ ๒.๒ แสดงแนวคิดองค์ประกอบเมืองคมนาคมขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์	๒-๒
ภาพที่ ๒.๓ แสดงแนวทางในการออกแบบ Westhaven Marina	๒-๔
ภาพที่ ๒.๔ แสดงบรรยากาศของ St Kilda Foreshores Promenade	๒-๕
ภาพที่ ๓.๑ แสดงลักษณะถนนสายหลัก	๓-๓
ภาพที่ ๓.๒ แสดงลักษณะถนนสายรอง	๓-๓
ภาพที่ ๓.๓ แสดงลักษณะถนนสายย่อย	๓-๔
ภาพที่ ๓.๔ แสดงลักษณะประเภทเรือที่สัญจรทางน้ำ	๓-๔
ภาพที่ ๓.๕ แสดงลักษณะรถประจำทาง	๓-๕
ภาพที่ ๓.๖ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา สายท่าหนุ่น – ห้าแยกฉลอง	๓-๒๐
ภาพที่ ๓.๗ แสดงเส้นทางที่ทำการสำรวจโครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยง เส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยว(สายฉลอง-ป่าตอง)	๓-๒๑
ภาพที่ ๓.๘ แสดงลักษณะทางลอดบริเวณห้าแยกฉลอง	๓-๒๒
ภาพที่ ๓.๙ แสดงภาพถ่ายทางอากาศพื้นที่ย่านห้าแยกฉลองทุกๆ ๔ ปี	๓-๒๕
ภาพที่ ๓.๑๐ แสดงโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ	๓-๒๖
ภาพที่ ๓.๑๑ แสดงลักษณะอาคารพักอาศัย	๓-๓๑
ภาพที่ ๓.๑๒ แสดงลักษณะอาคารพาณิชย์กรรม	๓-๓๑
ภาพที่ ๓.๑๓ แสดงลักษณะอาคารราชการ	๓-๓๒
ภาพที่ ๓.๑๔ แสดงลักษณะอาคารสถานศึกษา	๓-๓๒
ภาพที่ ๓.๑๕ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดเล็ก	๓-๓๘
ภาพที่ ๓.๑๖ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดกลาง	๓-๓๘
ภาพที่ ๓.๑๗ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดใหญ่	๓-๓๙
ภาพที่ ๓.๑๘ แสดงลักษณะพื้นที่วางรอกการพัฒนา	๓-๔๑
ภาพที่ ๓.๑๙ แสดงลักษณะพื้นที่วางไม่ได้ใช้ประโยชน์	๓-๔๑
ภาพที่ ๓.๒๐ แสดงลักษณะพื้นที่วางบนถนน	๓-๔๒
ภาพที่ ๓.๒๑ แสดงลักษณะพื้นที่วางสาธารณะริมทะเล	๓-๔๒
ภาพที่ ๓.๒๒ แสดงลักษณะสถาปัตยกรรม	๓-๔๔
ภาพที่ ๓.๒๓ แสดงลักษณะพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว	๓-๔๘
ภาพที่ ๓.๒๔ แสดงลักษณะพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์กรรม	๓-๔๙

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๔.๑ แสดงแผนภูมิแสดงจำนวนประชากรจำแนกตามอัตราการขยายตัวสูง กลาง และต่ำ	๔-๖
ภาพที่ ๕.๑ แสดงรูปด้านโครงการ	๕-๑๙
ภาพที่ ๕.๒ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน A	๕-๒๐
ภาพที่ ๕.๓ แสดงประเภทเรือที่ใช้งานท่าเรือในพื้นที่โซน A	๕-๒๐
ภาพที่ ๕.๔ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน B	๕-๒๑
ภาพที่ ๕.๕ แสดงประเภทเรือที่ใช้งานพื้นที่ Service Marina	๕-๒๑
ภาพที่ ๕.๖ แสดงประเภทกิจกรรมในพื้นที่นันทนาการทางน้ำ	๕-๒๑
ภาพที่ ๕.๗ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน C	๕-๒๒
ภาพที่ ๕.๘ แสดงการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(พาณิชยกรรมกับสำนักงาน)ในพื้นที่โซนC	๕-๒๒
ภาพที่ ๕.๙ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน D	๕-๒๓
ภาพที่ ๕.๑๐ แสดงการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(พาณิชยกรรมกับที่พักอาศัย)ในพื้นที่โซนD	๕-๒๓
ภาพที่ ๕.๑๑ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน E	๕-๒๔
ภาพที่ ๕.๑๒ แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะในแต่ละบริเวณ	๕-๒๔
ภาพที่ ๕.๑๓ แสดงตำแหน่งโครงการพัฒนาโครงการช่ยการสัญจรและพื้นที่สาธารณะ	๕-๒๕
ภาพที่ ๕.๑๔ แสดงรูปตัดถนนสายหลักบริเวณที่มีอุโมงค์ทางลอดห้าแยกฉลอง	๕-๒๕
ภาพที่ ๕.๑๕ แสดงรูปตัดถนนสายหลักบริเวณที่สถานีรถไฟรางเบา	๕-๒๖
ภาพที่ ๕.๑๖ แสดงทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟรางเบา	๕-๒๖
ภาพที่ ๕.๑๗ แสดงรูปตัดพื้นที่สาธารณะบริเวณหน้าพื้นที่นันทนาการทางน้ำ	๕-๒๖
ภาพที่ ๕.๑๘ แสดงตำแหน่งโครงการในผังแม่บท	๕-๒๗
ภาพที่ ๕.๑๙ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	๕-๒๗
ภาพที่ ๕.๒๐ แสดงรูปตัดอาคารท่าเรือในโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	๕-๒๘
ภาพที่ ๕.๒๑ แสดงทัศนียภาพท่าเรือในโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร	๕-๒๘
ภาพที่ ๕.๒๒ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๒๙
ภาพที่ ๕.๒๓ แสดงทัศนียภาพบริเวณ pocket park ในโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๒๙
ภาพที่ ๕.๒๔ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง	๕-๓๐
ภาพที่ ๕.๒๕ แสดงทัศนียภาพในโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง	๕-๓๐
ภาพที่ ๕.๒๖ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่ Mix Use	๕-๓๑
ภาพที่ ๕.๒๗ แสดงทัศนียภาพในโครงการพัฒนาพื้นที่ Mix Use	๕-๓๑
ภาพที่ ๕.๒๘ แสดงทัศนียภาพรวมของโครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง	๕-๓๒

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๕.๒๙ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๑	๕-๓๔
ภาพที่ ๕.๓๐ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๒	๕-๓๕
ภาพที่ ๕.๓๑ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๓ และ ๔	๕-๓๖
ภาพที่ ๖.๑ แสดงพื้นที่ควบคุมความสูงในโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม	๖-๒



สารบัญแผนที่

	หน้า	
แผนที่ ๓.๑	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๒
แผนที่ ๓.๒	ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๖
แผนที่ ๓.๓	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๙
แผนที่ ๓.๔	โครงสร้างสาธารณูปโภค – สาธารณูปการ	๓-๑๑
แผนที่ ๓.๕	ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๒๔
แผนที่ ๓.๖	โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๘
แผนที่ ๓.๗	การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๓๐
แผนที่ ๓.๘	การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๓
แผนที่ ๓.๙	กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๕
แผนที่ ๓.๑๐	สาธารณูปการ	๓-๓๗
แผนที่ ๓.๑๑	มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๔๐
แผนที่ ๓.๑๒	พื้นที่ว่าง	๓-๔๓
แผนที่ ๓.๑๓	ความสูงอาคาร	๓-๔๕
แผนที่ ๓.๑๔	องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๔๗
แผนที่ ๓.๑๕	กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๕๐
แผนที่ ๔.๑	วิเคราะห์จุดแข็งและโอกาส	๔-๓
แผนที่ ๔.๒	วิเคราะห์จุดอ่อนและภาวะคุกคาม	๔-๔
แผนที่ ๕.๑	ผังแนวความคิดในการออกแบบ	๕-๓
แผนที่ ๕.๒	ผังยุทธศาสตร์ด้านโครงข่ายการสัญจร	๕-๕
แผนที่ ๕.๓	โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง(ปัจจุบัน)	๕-๖
แผนที่ ๕.๔	โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง(อนาคต)	๕-๗
แผนที่ ๕.๕	ผังยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว	๕-๙
แผนที่ ๕.๖	ผังยุทธศาสตร์ด้านที่อยู่อาศัย	๕-๑๐
แผนที่ ๕.๗	การใช้ประโยชน์ที่ดิน(ปัจจุบัน)	๕-๑๑
แผนที่ ๕.๘	การใช้ประโยชน์ที่ดิน(อนาคต)	๕-๑๒
แผนที่ ๕.๙	ผังยุทธศาสตร์ด้านพื้นที่สีเขียว	๕-๑๔
แผนที่ ๕.๑๐	พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ(ปัจจุบัน)	๕-๑๕

สารบัญแผนที่(ต่อ)

แผนที่ ๕.๑๑ พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ(อนาคต)

แผนที่ ๕.๑๒ Zoning

หน้า

๕-๑๖

๕-๑๘



บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

ท่าเรืออ่าวฉลอง เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ตำบลฉลอง อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีวงเวียนเป็นจุดเชื่อมของถนนเจ้าฟ้าตะวันตกและเจ้าฟ้าตะวันออก โดยวงเวียนแห่งนี้สามารถแยกไปยัง หาดราไวย์ หาดกะตะ หาดกะรน และตัวเมืองภูเก็ต โดยภูเก็ตมีการแบ่งยุคออกเป็น ๔ ยุคหลักๆด้วยกันคือ ยุคการตั้งถิ่นฐานจะเกิดขึ้นบริเวณกมลาและราไวย์ ต่อมาเป็นยุคศึกสงครามเกิดขึ้นบริเวณเมืองกลาง ต่อมาเป็นยุคเหมืองแร่ซึ่งในยุคนี้มีการก่อการร้ายของกลุ่มอั้งยี่ซึ่งมีความรุนแรงชาวบ้านถูกไล่ฆ่าฟันจนต้องหนีเข้าป่าและหนีไปหลบอยู่ตามวัด ซึ่งวัดฉลองก็เป็นหนึ่งในนั้นโดยในคราวนั้นหลวงพ่อเข้มเป็นหัวหน้าปราบอั้งยี่ และทำให้มีผู้คนศรัทธาเลื่อมใสมาจนถึงทุกวันนี้ พอหมดจากยุคเหมืองแร่ก็เข้าสู่ยุคของการท่องเที่ยวจึงทำให้หลายพื้นที่เกิดความเปลี่ยนแปลงซึ่งบริเวณย่านห้าแยกฉลองก็เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยตรงจากเดิมเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทาง มีบ้านเรือนอยู่เบาบาง อ่าวฉลองมีความสงบ มีสะพานไม้เป็นจุดเด่นที่ทอดยาวไปในทะเลเพื่อให้ชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงได้ใช้ประโยชน์ ต่อมาภูเก็ตเริ่มมีการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ต้องการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้หลั่งไหลเข้ามาท่องเที่ยวในภูเก็ต ทางภาครัฐจึงได้มีโครงการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดภูเก็ตเพื่อรองรับการท่องเที่ยวทำให้อ่าวฉลองถูกพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับให้เรือนำเที่ยวเข้ามาเทียบท่าเพื่อรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยท่าเทียบเรืออ่าวฉลองเป็นจุดเริ่มต้นในการเดินทางไปสู่เกาะแห่งต่างๆทำให้พื้นที่โดยรอบตั้งแต่บริเวณถนนแยกตัวออกมาจากวงเวียนห้าแยกฉลองมาสู่บริเวณอ่าวฉลองกลายเป็นที่ตั้งของบริษัชนำเที่ยว ร้านอาหาร ที่พัก และบาร์เปียร์ จนกลายเป็นย่านท่องเที่ยวที่สำคัญของพื้นที่ และมีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนขึ้นมากมายอย่างรวดเร็วทำให้ขาดการวางแผนทางด้านผังเมืองที่ดีจึงส่งผลมาจนถึงปัจจุบัน

ย่านท่าเรืออ่าวฉลองเป็นย่านเศรษฐกิจสำคัญด้านการท่องเที่ยวแห่งหนึ่งของจังหวัด โดยมีผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ.๒๕๕๘) ของพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเขตสีฟ้าทั่วบริเวณหน้าน้ำอ่าวฉลองตั้งแต่ชายฝั่งลงไปทะเล ๑ กิโลเมตร รองลงมาเป็นเขตสีแดง และเขตสีเหลืองตามด้วยเขตสีส้ม และมีเขตสีเขียว บริเวณริบบริมชายฝั่งตลอดแนว และเขตสีน้ำเงิน บ้างประปรายซึ่งในปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินบางส่วนยังไม่เป็นไปตามศักยภาพตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน ความเจริญยังคงเกาะกลุ่มอยู่ตามบริเวณถนน นอกจากนี้ยังมีลักษณะของถนนที่แคบ ปลายตัน ทำให้การเข้าถึงพื้นที่บางส่วนเป็นไปได้ยากขาดการเชื่อมโยง สูญเสียภูมิทัศน์ริมน้ำในด้านการใช้พื้นที่สาธารณะที่ดีเนื่องจากพื้นที่ริมทะเลส่วนใหญ่กลายเป็นของเอกชน และยังมีแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต(พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๖๔)มีการเสริมสร้างเศรษฐกิจที่เข้มแข็งบนฐานการท่องเที่ยวและแข่งขันได้

อย่างยั่งยืน เพื่อรองรับการพัฒนาในระดับนานาชาติ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างความมั่นคงในการเป็นเมืองแห่งความปลอดภัย ทันสมัย และสังคมดิจิทัล ซึ่งมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาชาติฉบับที่ ๑๒ ที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในพื้นที่เพื่อการขยายตัวในอนาคตและยังมีโครงการในอนาคต โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram way) จากท่าอากาศยานภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง คาดว่าจะก่อสร้างในปี พ.ศ.๒๕๖๑ และโครงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบประมาณราคา : โครงการขยายเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยว(สายฉลอง - ป่าตอง) จังหวัดภูเก็ต ที่ส่งผลให้พื้นที่เกิดการเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่โดยตรงทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม ที่จะทำให้เกิดปัญหาในด้านการเจริญเติบโตของเมืองแบบไร้ทิศทาง ราคาที่ดินจะมีมูลค่าสูงขึ้น ปัญหาการจราจร ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมรวมถึงคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ ซึ่งส่งผลให้พื้นที่มีผลกระทบโดยตรง จึงต้องมีการวางแผนพัฒนาด้านผังเมืองย่านห้าแยกฉลองเพื่อรองรับจำนวนปริมาณนักท่องเที่ยว โครงสร้างระบบคมนาคมขนส่ง และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

จากความสำคัญของพื้นที่ประกอบกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต จึงนำไปสู่ประเด็นในการศึกษาพัฒนาออกแบบเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ย่านท่าเรืออ่าวฉลองเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถของจังหวัดในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนาการบริการในระดับประเทศและนานาชาติ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาโดยส่งเสริมให้ย่านท่าเรืออ่าวฉลองเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว พัฒนาการให้บริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานอย่างยั่งยืน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างความมั่นคงในการเป็นเมืองแห่งความปลอดภัย ทันสมัย และสังคมดิจิทัล ให้เกิดสอดคล้องกับความต้องการและบริบทของเมืองในอนาคต

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- ๑.๒.๑ เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพ สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ ของย่านท่าเรืออ่าวฉลอง
- ๑.๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหา ศักยภาพ ตลอดจนความต้องการในอนาคตของย่านท่าเรืออ่าวฉลอง
- ๑.๒.๓ เพื่อเสนอแนวทางและทำการออกแบบเพื่อพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านท่าเรืออ่าวฉลอง

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ ขอบเขตของการศึกษาด้านพื้นที่

ทิศเหนือ	จรด ซอยเจ้าฟ้า ๔๙ ต่อ ซอยธนุเทพ จรดถนนหมายเลข ๔๐๒๑ ต่อ ซอยบ้านโคกโดนด
ทิศใต้	จรด ซอยมัสยิด ต่อ ซอยร่วมใจ๑
ทิศตะวันออก	จรด แนวชายฝั่งทะเลอ่าวฉลอง
ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ	จรด ซอยเจ้าฟ้า ๔๙ ต่อเขตพื้นที่เอกชนต่อถนนหมายเลข ๔๐๒๘
ทิศตะวันตกเฉียงใต้	จรด ถนนหมายเลข๔๐๒๘ ต่อถนนหมายเลข ๓๐๒๕ ต่อซอยมัสยิด ๗ จรดซอยมัสยิด

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๗.๑๒ ตารางกิโลเมตร(๔,๔๕๐ ไร่) โดยอยู่ในเขตอำเภอเมือง ครอบคลุมพื้นที่ตอนใต้ของตำบลฉลองและตอนเหนือของตำบลราไวย์ โดยเป็นพื้นดิน ๔.๐๕ ตารางกิโลเมตรและเป็นพื้นน้ำ ๓.๐๗ ตารางกิโลเมตร

๑.๓.๑.๒ ขอบเขตของโครงการ

พื้นที่โครงการกำหนดจากความเป็นย่านที่มีกิจกรรมเชื่อมต่อกับท่าเรือ โดยตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของตำบลฉลอง โดยมีขอบเขตพื้นที่ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๘๐ ตารางกิโลเมตร (๑,๑๒๕ ไร่) เป็นพื้นดิน ๐.๖ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	จรด ซอยพรฉลองจรดทะเลอ่าวฉลอง
ทิศใต้	จรด ซอยยูเสี้ยว(ถนนส่วนบุคคล) จรดทะเลอ่าวฉลอง
ทิศตะวันออก	จรด ทะเลอ่าวฉลอง
ทิศตะวันตก	จรด ถนนเจ้าฟ้าตะวันออกต่อถนนวิเศษ

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางประวัติศาสตร์ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่โครงการ

๑.๓.๒.๒ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ ได้แก่ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน โครงสร้างสาธารณูปการและสาธารณูปโภค มวลอาคารและพื้นที่ว่าง ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม ความสูง และองค์ประกอบทางจินตภาพ

๑.๓.๒.๓ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมของย่านห้าแยกฉลอง

๑.๓.๒.๔ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อกำหนดกฎหมาย และโครงการพัฒนาในอนาคต

๑.๓.๒.๕ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมเพื่อหาแนวทางในการพัฒนา

๑.๓.๒.๖ เสนอแนวทางการวางผังและออกแบบพื้นที่โครงการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตให้เหมาะสมกับพื้นที่

๑.๔ ขั้นตอนและวิธีการดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่เพื่อวิเคราะห์ความเหมาะสมของที่ตั้งและความเป็นไปได้ของโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านห้าแยกฉลอง จังหวัดภูเก็ต

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน และการวางผังระบบคมนาคม

๑.๔.๓ ศึกษาและรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและระดับพื้นที่โครงการ จำแนกได้ ๒ ระดับคือ

๑.๔.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม แผนนโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ การศึกษาประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

๑.๔.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในประเด็นเกี่ยวกับปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ฯลฯ ตลอดจนความต้องการในอนาคตของย่านห้าแยกฉลอง

๑.๔.๕ ประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมในการพัฒนาโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านห้าแยกฉลอง จังหวัดภูเก็ต

๑.๔.๖ วางผังแม่บท จัดทำรายละเอียดทางกายภาพ(เช่น แผนผัง รูปตัด ทัศนียภาพ) แบบขยาย และหุ่นจำลอง

๑.๔.๗ นำเสนอแผนและขั้นตอนสู่การนำไปปฏิบัติ รวมทั้งข้อเสนอและการศึกษา

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑.๕.๑ เพื่อบันทึกประวัติความเป็นมาและวิวัฒนาการของพื้นที่
- ๑.๕.๒ พัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพ และคุ้มค่า
- ๑.๕.๓ พัฒนาพื้นที่ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาของภาครัฐ
- ๑.๕.๔ แก้ไขปัญหาการสัญจร และพัฒนาการเชื่อมโยงระบบคมนาคมในพื้นที่
- ๑.๕.๕ ทำการออกแบบเพื่อแสดงถึงเอกลักษณ์ของย่าน

๑.๖ คำจำกัดความ

๑.๖.๑ การพัฒนา หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่มีการกระทำให้เกิดขึ้น หรือมีการวางแผน กำหนดทิศทางไว้ล่วงหน้า โดยการเปลี่ยนแปลงนี้ต้องเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

๑.๖.๒ ย่านท่าเรืออ่าวฉลอง หมายถึง ย่านหนึ่งในตำบลฉลอง ซึ่งมีวงเวียนเป็นจุดเชื่อมของ ถนนเจ้าฟ้าตะวันตก และเจ้าฟ้าตะวันออก โดยวงเวียนแห่งนี้สามารถแยกไปยังท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง หาดราไวย์ หาดกะตะ หาดกะรน และเมืองภูเก็ต โดยท่าเรืออ่าวฉลองเป็นท่าเรือท่องเที่ยวที่สำคัญ แห่งหนึ่งของจังหวัดภูเก็ต และยังเป็นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมเรือยอร์ชซึ่งทำหน้าที่เป็นด่านตรวจคนเข้า เมืองทางน้ำ



บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัย รวมไปถึงกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้ประกอบการวิเคราะห์เปรียบเทียบด้านศักยภาพ และปัญหาต่างๆ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ย่านห้าแยกฉลอง โดยมีเนื้อหาดังต่อไปนี้

๒.๑ แนวคิดของการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)

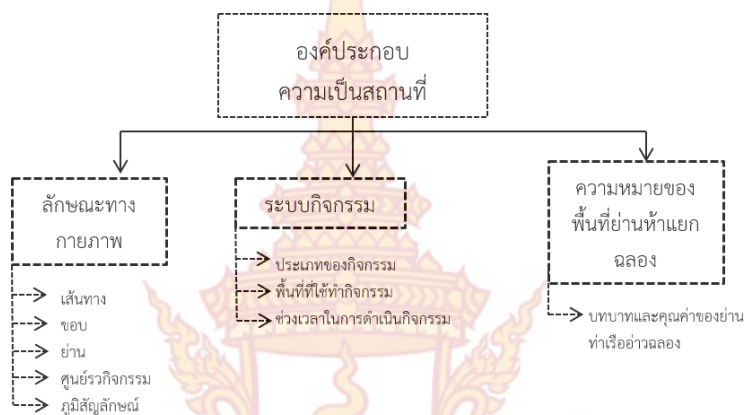
แนวคิดของการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) ก็คือการมองเห็นความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาและคุณภาพชีวิตและผลักดันให้ความเจริญเติบโตที่เกิดขึ้นใหม่ไปทำให้ชุมชนที่มีอยู่แล้วดีขึ้น การนำแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาดไปใช้ในแต่ละชุมชนจะแตกต่างกันไป โดยทั่วไปแล้วแนวคิดนี้จะลงทุนในเรื่องของเวลา ความเอาใจใส่และทรัพยากรในการทำให้ชุมชนคงอยู่และมีชีวิตชีวาในใจกลางเมืองและชุมชนดั้งเดิม แนวความคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาดจะเน้นการพัฒนาที่ศูนย์กลางเมือง เน้นการขนส่งมวลชนและการเดินเท้าที่เชื่อมต่อระหว่างบ้าน ย่าน และชุมชน และให้มีการใช้ที่ดินผสมกันระหว่างที่อยู่อาศัยพาณิชยกรรมและการค้าปลีก จะดำรงรักษาไว้ซึ่งที่โล่งและสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ไม่มีสูตรตายตัวว่าชุมชนใดจะเลือกทำอะไรเพื่อให้เกิดการเติบโตอย่างฉลาด ชุมชนที่ประสบความสำเร็จมีแนวโน้มที่จะมีสิ่งหนึ่งที่เหมือนกัน นั่นคือมีวิสัยทัศน์ว่าจะมุ่งไปที่ใด และมีสิ่งใดที่คนในชุมชนเห็นว่าดีงาม ถูกต้อง เหมาะสมในชุมชนของตนและมีแผนในการพัฒนาที่จะสะท้อนให้เห็นค่านิยมของชุมชน

เกณฑ์ทั้ง ๑๐ ของการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth)

๑. สร้างช่วงของโอกาสการจ้างงาน
๒. ผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดิน
๓. ใช้ประโยชน์จากการออกแบบอาคารที่กะทัดรัด
๔. สร้างย่านที่สามารถเดินได้และช่วงของโอกาสและทางเลือกที่อยู่อาศัย
๕. ส่งเสริมชุมชนที่น่าสนใจและโดดเด่นด้วยสถานที่ที่แข็งแรง
๖. รักษาพื้นที่เปิดพื้นที่การเกษตรความงามตามธรรมชาติและพื้นที่แวดล้อมที่สำคัญ
๗. สร้างและเสริมสร้างการพัฒนาต่อชุมชนเดิม
๘. ให้ความหลากหลายของตัวเลือกการขนส่งโครงสร้างพื้นฐานของเมืองและสังคมบนพื้นฐานของการคาดการณ์ประชากร
๙. ให้การตัดสินใจในการพัฒนาเป็นไปอย่างยั่งยืนคาดการณ์ได้ยุติธรรมและคุ้มค่า
๑๐. ส่งเสริมให้เกิดการมีส่วนร่วมของชุมชนและผู้มีส่วนได้เสียในการตัดสินใจในการพัฒนา

๒.๒ แนวคิดความเป็นสถานที่

ความเป็นสถานที่ของเมือง (Place) คือ การให้ความสำคัญของพื้นที่ เมือง และการสร้างความเข้าใจในลักษณะทางวัฒนธรรม และวิถี ชีวิตของผู้คนภายในเมือง ที่ถ่ายทอดออกมาเป็นเอกลักษณ์ หรือ คุณค่าของพื้นที่เมืองนั้น (Rossi, ๑๙๙๙) โดยความเป็นสถานที่ของเมือง มีองค์ประกอบอยู่ ๓ ส่วนได้แก่ ลักษณะทางกายภาพ ระบบกิจกรรม และเอกลักษณ์ความเป็นสถานที่นั้นๆ



ภาพที่ ๒.๑ แสดงองค์ประกอบความเป็นสถานที่
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๒.๓ แนวคิดเมืองคมนาคมขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์

การพัฒนาเมืองคมนาคมทางน้ำและโลจิสติกส์ เน้นการสร้างประสิทธิภาพด้านการขนส่ง เชื่อมต่อกับยานพาหนะประเภทอื่นได้ และมีกิจกรรมการรวบรวมและกระจายสินค้า รองรับอย่างสมบูรณ์ นอกจากนั้นยังต้องคำนึงถึงมิติทางด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณที่มีความอ่อนไหว การพัฒนาจึงมีการนำแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ ท่าเรือที่เน้นถึงการให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม (Green Port) ควบคู่กันไปกับแนวคิดเมืองชาญฉลาด (Smart Growth)



ภาพที่ ๒.๒ แสดงแนวคิดองค์ประกอบเมืองคมนาคมขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๒.๔ ข้อมูล และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๑ โครงการการวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์กรรมชุมชน
ริมน้ำ กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร (ธีมาพร วัชราทิน,๒๕๕๑)

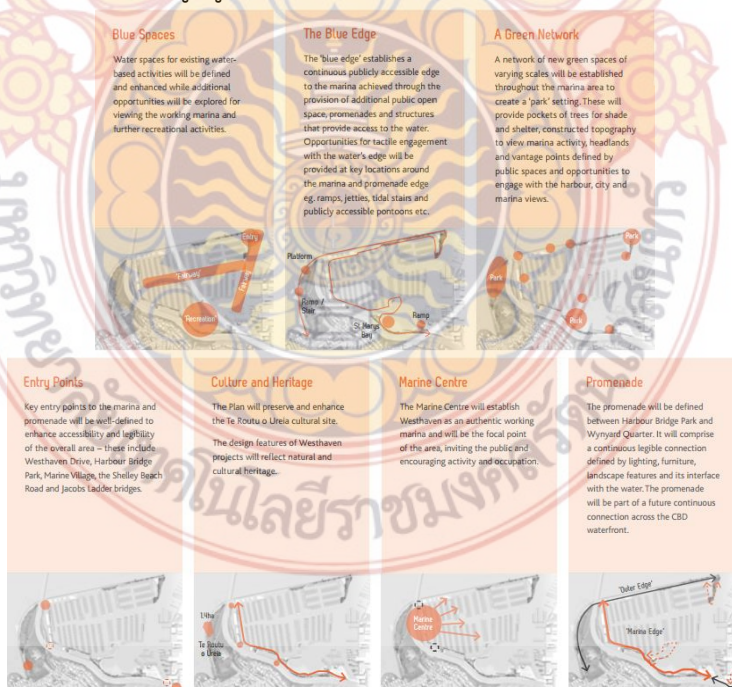
โครงการการวางผังและออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์กรรม
ชุมชนริมน้ำ กรณีศึกษา ย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อวางผัง และ
ออกแบบทางกายภาพที่เหมาะสมกับพื้นที่ย่านตลาดพลูในอนาคตที่ผสมผสานระหว่างการ
เป็นพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรกับการรักษาไว้ซึ่งความเป็นสถานที่ในกรณีย่านเมืองเก่า
เนื่องจากในปัจจุบันเมืองมีการขยายอย่างรวดเร็ว การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งระบบราง
และพื้นที่โดยรอบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรได้กลายเป็นกลยุทธ์สำคัญในการพัฒนาเขตพื้นที่
ใจกลางเมือง ซึ่งเป็นการสร้างแรงดึงดูดให้ผู้คนและกิจกรรมการพัฒนาของเอกชนเข้าสู่พื้นที่
อย่างไรก็ตาม ด้วยเงื่อนไขในการออกแบบพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรโดยเฉพาะกรณี
โครงสร้างเป็นทางยกระดับ มักกลายเป็นปัจจัยคุกคามชุมชนเก่า เหตุการณ์ดังกล่าวกำลังจะ
เกิดขึ้นในย่านตลาดพลู

จากการศึกษา พบว่า การพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรให้มีความเป็นสถานที่
ที่ดีนั้น ควรคำนึงถึงองค์ประกอบความเป็นสถานที่มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ย่านเมืองเก่าทั้ง
โครงสร้างทางกายภาพ และเนื้อเมืองเดิม ในกรณีของย่านตลาดพลู ได้นำ “น้ำ” ซึ่งเป็น
ปัจจัยสำคัญที่มีมาตั้งแต่อดีตเป็นตัวร้อยเรียงองค์ประกอบความเป็นสถานที่ และกิจกรรม
ต่างๆเข้าไว้ด้วยกัน ทั้งกิจกรรมการเดินทาง กิจกรรมการค้า และกิจกรรมทางสังคม โดยสร้าง
ทางเดินเลียบริมคลองที่สำคัญภายในย่าน เช่น คลองบางกอกใหญ่ และคลองบางน้ำชน
นอกจากนี้ยังเน้น และให้ความสำคัญกับเส้นทางเดินเท้าเป็นหลักที่ดึงดูดให้ผู้คนมาใช้งาน
แวดล้อมด้วยกิจกรรมการค้า สิ่งอำนวยความสะดวก และบรรยากาศที่ดี รวมถึงทัศนียภาพที่
สวยงาม นอกจากนี้ยังออกแบบให้สถานีรถไฟฟ้าในอนาคตเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของเนื้อเมือง
และให้มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสานระหว่างการค้า และการพักอาศัยโดยรอบที่สามารถ
ให้บริการ และรองรับกับคนทุกระดับได้อย่างลงตัว รวมทั้งเชื่อมโยงประเภทของการสัญจรที่
หลากหลายกันเป็นระบบ ทั้งระบบราง เรือ และรถโดยสารประจำทางด้วยทางเดินเท้า
ยกระดับที่เชื่อมต่อกัน ซึ่งการออกแบบนั้นได้ผสมผสานกับบริบทดั้งเดิมของพื้นที่ทั้งโครงข่าย
การสัญจรเดินที่สะท้อนให้เห็นถึงร่องสวน และลำประโดง การวางตัวของแนวอาคาร รวมถึง
กิจกรรมและการใช้พื้นที่ที่เป็นบทบาทที่สำคัญ และเอกลักษณ์ของย่าน เพื่อให้องค์ประกอบ
ความเป็นสถานที่ และการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรของย่านตลาดพลูในอนาคต
ผสมผสานกันอย่างเหมาะสม

๒.๕ กรณีศึกษา

๒.๕.๑ Westhaven Marina in Auckland, New Zealand

Westhaven Marina ตั้งอยู่ใจกลาง Auckland โดยสะพานท่าเรือเป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในซีกโลกใต้ St Mary's Bay เป็นสถานที่ยอดนิยมสำหรับการเล่นเรือสำราญช่วงปลายทศวรรษ ๑๘๐๐ และไม่นานหลังจากเปลี่ยนศตวรรษ Ponsonby Cruising Club ตั้งอยู่บนชายฝั่งของอ่าว สร้างเขื่อนกันคลื่นแข็งขึ้นตามแนวตะวันตกของอ่าวในช่วงทศวรรษที่ ๑๙๓๐ เพื่อให้ที่พักพิงที่ดีขึ้นสำหรับเรือยอชท์ที่จอดอยู่ที่นั่นซึ่งกำลังเกิดความเสียหายขึ้นในพายุ สโมสรเรือยอชท์หลายแห่งตั้งอยู่บนสิ่งทีกลายเป็นที่รู้จักในฐานะการบุกเบิกทางตะวันตก ในช่วงปีพ. ศ. ๒๕๒๓ ทางด้านทิศเหนือของท่าจอดเรือเต็มและอาคารเริ่มจากด้านใต้เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ปัจจุบันมีเรือจอดเทียบท่ามากกว่า ๒,๐๐๐ ลำ มีสโมสรเรือยอชท์และผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ ๕๐ แห่งตั้งอยู่ที่นั่น ต่อมาวอเตอร์ฟรอนท์โอ๊คแลนด์เพิ่งวางแผนพัฒนา Westhaven Marina เพื่ออนาคตที่ดีขึ้น แผนนี้ครอบคลุมครอบคลุมการพัฒนาที่ดินและน้ำในท่าจอดเรือที่วางแผนไว้ว่าจะเกิดขึ้นภายใน ๓๐ ปีข้างหน้า มีแผนงานสองแผนสำหรับผู้ขับซึ่งเป็นการประารถนาที่จะปรับปรุงการใช้ประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะและเพื่อให้แน่ใจว่ามีการใช้พื้นที่น้ำอย่างดีที่สุด วิสัยทัศน์สำหรับ Westhaven Marina คือ "เพื่อเป็นท่าจอดเรือที่ประสบความสำเร็จมากที่สุดในซีกโลกใต้และเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับโลก จุดหมายปลายทางโอ๊คแลนด์อันเป็นสัญลักษณ์ที่มีชีวิตชีวาสามารถเข้าถึงได้และดึงดูดผู้คนไปในทะเล"



ภาพที่ ๒.๓ แสดงแนวทางในการออกแบบ Westhaven Marina

ที่มา : <http://www.environmentguide.org.nz/สืบค้นเมื่อ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐>

๒.๕.๒ St Kilda Foreshores Promenade



ภาพที่ ๒.๔ แสดงบรรยากาศของ St Kilda Foreshores Promenade

ที่มา : <http://www.jcba.com.au/> สืบค้นเมื่อ ๑๒ ธันวาคม ๒๕๖๐

ผู้ออกแบบได้ใช้ทุกกลยุทธ์ในการออกแบบให้ชายหาดแห่งนี้มีสภาพเป็นสถานที่สาธารณะ (Public Space) และครองความเป็นสถานที่พิเศษ (The Great Place) ที่โดดเด่นของเมืองไปในตัว เนื่องจากพื้นที่ชายหาดตั้งเชื่อมต่อกับเนื้อเมือง ดังนั้น พื้นที่นี้จึงถูกจัดเป็นพื้นที่กิจกรรมคนเมือง (Urban Spaces) ซึ่งในการออกแบบจะต้องคำนึงถึงปัจจัยการวางผังการใช้ประโยชน์ การเข้าถึง และการเสริมอัตลักษณ์ให้แก่เมือง โดยมีเกณฑ์เด่นๆ ที่ผู้ออกแบบนำมาประยุกต์ใช้มีอยู่ด้วยกัน ๓ ข้อ ได้แก่

๑. ปัจจัยการวางผังพื้นที่สาธารณะ ๕ ด้านคือ
 - มีความเชื่อมต่อ
 - ใช้ประโยชน์ได้หลากหลาย
 - สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่
 - มีคุณภาพ และ
 - ให้ความสำคัญการเชื่อมต่อเนื้อเมือง
๒. การร่วมกันสร้างสรรค์ผลงานโดยนวัตกรรมและความโดดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์
๓. การสร้างประโยชน์ที่สมดุลระหว่างสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติกับความต้องการของมนุษย์

สรุปบทที่ ๒

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีข้างต้นได้นำแนวคิดความเป็นสถานที่มาใช้เป็นเกณฑ์ในการศึกษาพื้นที่ และนำแนวคิดการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth) มาปรับใช้ในพัฒนาพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่า มีการเชื่อมต่อพื้นที่โดยใช้การเดินทางและระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ให้มากขึ้น สร้างโครงข่ายการคมนาคมสร้างความเชื่อมโยงกับชุมชนและสิ่งแวดล้อมโดยรอบ รวมไปถึงการออกแบบเมืองที่สร้างระบบการวางผังการใช้งานแบบผสม(Mixed Used) การวางพื้นที่สีเขียวในมิติของคุณภาพ และสอดคล้องกับความต้องการของเมืองในอนาคต



บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษาบริเวณย่านห้าแยกฉลองตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองภูเก็ต โดยคลุมพื้นที่ตอนใต้ของตำบลฉลองและพื้นที่ตอนเหนือของตำบลราไวย์ ซึ่งในพื้นที่ประกอบไปด้วยย่านธุรกิจ การท่องเที่ยว พาณิชยกรรม สถานศึกษา ศาสนสถาน และที่พักอาศัยในรูปแบบต่างๆ มีการเข้าถึงพื้นที่สะดวกสบายทั้งการคมนาคมทางบกและการคมนาคมทางน้ำ โดยพิจารณาพื้นที่ศึกษาขอบเขตดังนี้

ทิศเหนือ จรด ซอยเจ้าฟ้า ๔๙ ต่อ ซอยธนูเทพ จรดถนน
หมายเลข ๔๐๒๑ ต่อซอยบ้านโคกโดนด

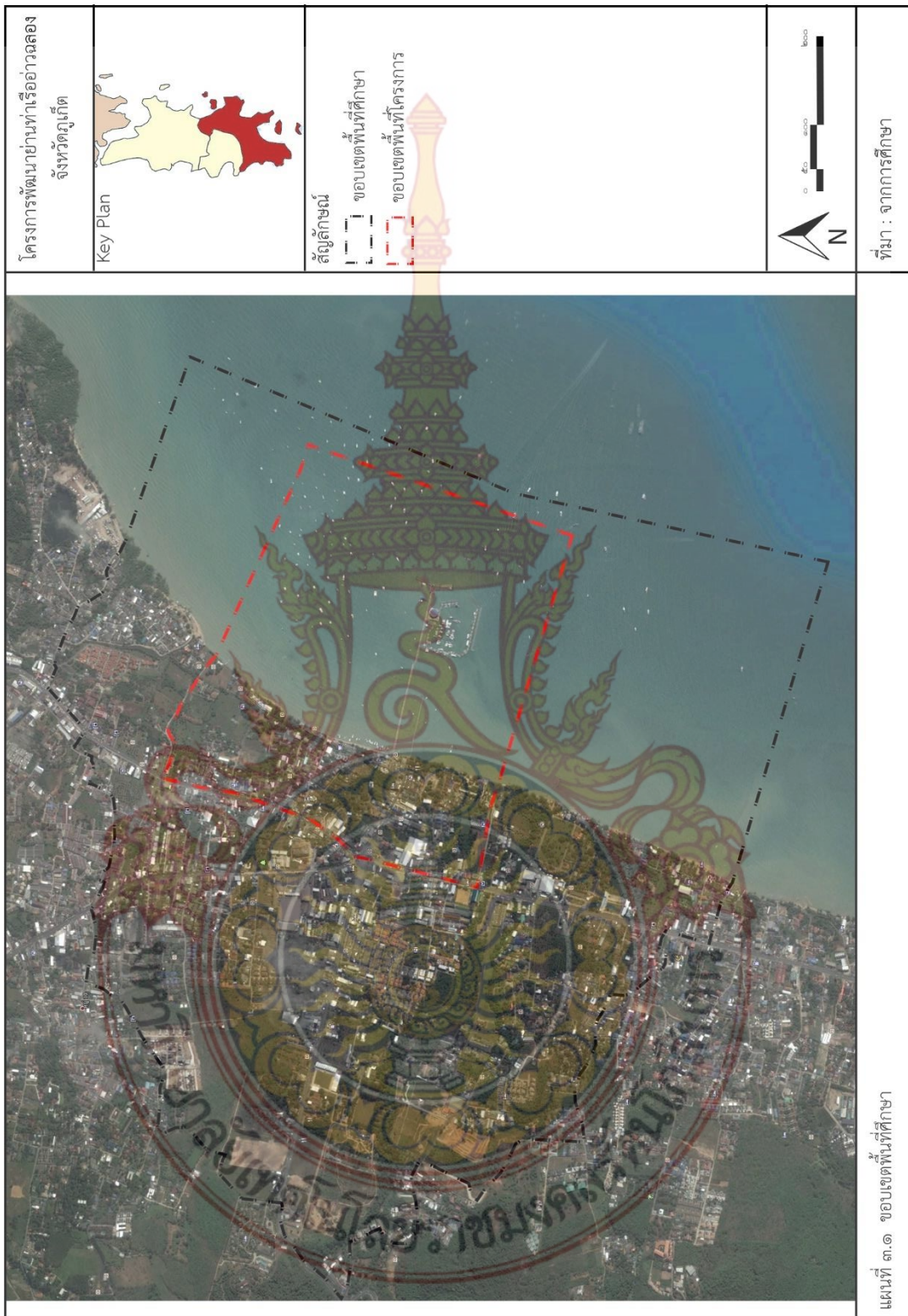
ทิศใต้ จรด ซอยมัสยิด ต่อ ซอยร่วมใจ๑

ทิศตะวันออก จรด แนวชายฝั่งทะเลอ่าวฉลอง

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ จรด ซอยเจ้าฟ้า ๔๙ ต่อเขตพื้นที่เอกชนต่อถนน
หมายเลข ๔๐๒๘

ทิศตะวันตกเฉียงใต้ จรด ถนนหมายเลข๔๐๒๘ต่อถนนหมายเลข
๓๐๒๕ ต่อซอยมัสยิด ๗ จรดซอยมัสยิด

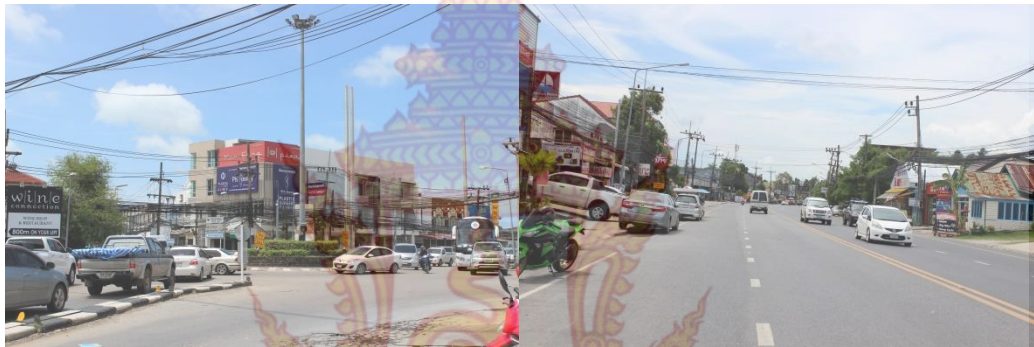
พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๗.๑๒ ตารางกิโลเมตร(๔,๔๕๐ ไร่)
โดยเป็นพื้นดิน ๔.๐๕ ตร.กม.และเป็นพื้นน้ำ ๓.๐๗ ตร.กม.



๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

๑) โครงข่ายการสัญจรทางบก สามารถแบ่งออกได้ ๓ สายได้แก่

๑.๑) ถนนสายหลัก (Primary Road) เป็นถนนที่เชื่อมต่อพื้นที่ภายในสู่ภายนอก และบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ ถนนเจ้าฟ้าตะวันออก เริ่มจากสี่แยกเจ้าฟ้า-ปฏิบัติ มาสิ้นสุดที่วงเวียนห้าแยกฉลอง ถนนเจ้าฟ้าตะวันตก เริ่มจากแยกดาราสุมทราสิ้นสุดที่วงเวียนห้าแยกฉลอง ถนนปฎัก เริ่มจากวงเวียนห้าแยกฉลองไปสิ้นสุดที่วงเวียนหาดกระรอน และถนนวิเศษ เริ่มจากวงเวียนห้าแยกฉลองไปสิ้นสุดที่หาดราไวย์ โดยที่วงเวียนห้าแยกฉลองทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงการเปลี่ยนเส้นทางของถนนทั้ง ๔ เส้นหลัก



ภาพที่ ๓.๑ แสดงลักษณะถนนสายหลัก

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๑.๒) ถนนสายรอง (Secondary Road) เป็นโครงข่ายที่ใช้ในการเชื่อมโยงพื้นที่ย่านห้าแยกฉลองกับพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ ถนนหมายเลข ๓๐๒๕ ที่เชื่อมระหว่างถนนวิเศษกับถนนปฎักโดยที่ไม่ต้องผ่านบริเวณห้าแยกฉลอง และถนนชั้นไรซ์ ที่เชื่อมจากวงเวียนห้าแยกฉลองไปยังท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง



ภาพที่ ๓.๒ แสดงลักษณะถนนสายรอง

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย๒๕๖๐

๑.๓) ถนนสายย่อย (Local Road) เป็นถนนที่แยกจากตัวถนนสายหลัก และถนนสายรองเข้าสู่ซอย อาคารพาณิชย์ และตัวชุมชนต่างๆของพื้นที่ด้านในพื้นที่โดยแบ่งเป็น ซอยย่อยต่างๆ เช่น ซอยกฤษดา ซอยธนะเทพ ซอยปรารภนา ซอยเจ้าฟ้า๔๙ เป็นต้น



ภาพที่ ๓.๓ แสดงลักษณะถนนสายย่อย
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๒) โครงการสัญจรทางน้ำ

การสัญจรทางน้ำเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ย่านท่าแยกคลองกับแหล่งท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง โดยนักท่องเที่ยวเลือกสัญจรไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ไปยังเกาะต่างๆ อาทิเช่น เกาะเฮ เกาะโหลน เกาะไม้ท่อน เป็นต้น



ภาพที่ ๓.๔ แสดงลักษณะประเภเรือที่สัญจรทางน้ำ
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๓) โครงการสัญจรระบบขนส่งมวลชน

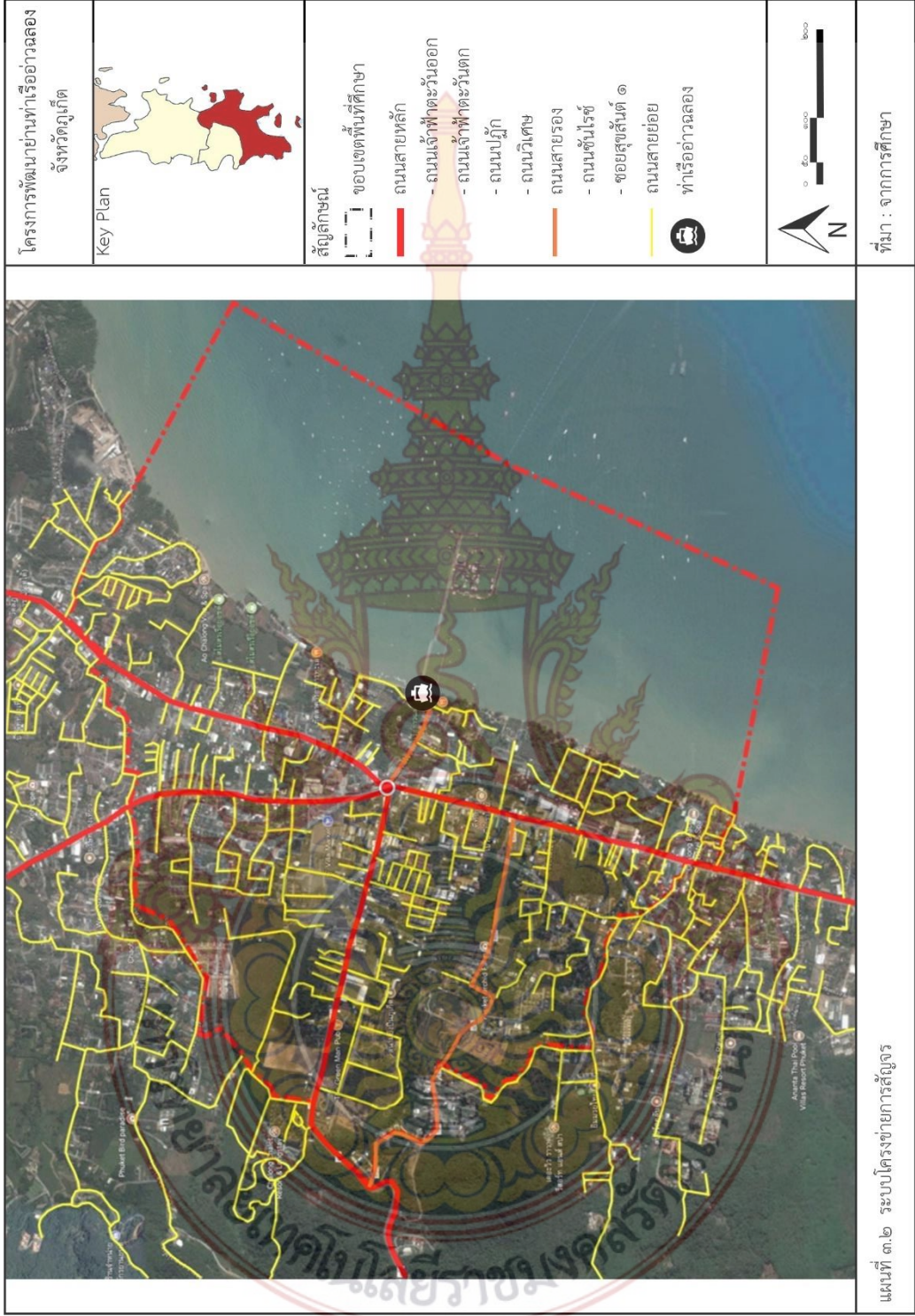
รถประจำทาง (รถไฟฟ้าหรือรถสองแถว) ที่ผ่านย่านท่าแยกคลอง คือสายที่ไปอ่าวฉลองโดยเริ่มจากตลาดดาวทาวน์มาสิ้นสุดที่อ่าวฉลอง เวลาเดินรถ๐๘.๐๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๐-๓๐บาท สายที่ไปหาดกะตะ เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดกะตะ เวลาเดินรถ ๐๗.๓๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดกะรน เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่

หาดกะรน เวลาเดินรถ ๐๗.๓๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดป่าตอง เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดป่าตอง เวลาเดินรถ ๐๘.๐๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๐-๓๐ บาท สายที่ไปหาดราไวย์ เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดราไวย์ เวลาเดินรถ ๐๖.๕๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดในหาน เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดในหาน เวลาเดินรถ ๐๗.๐๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๓๐-๔๕ บาท



ภาพที่ ๓.๕ แสดงลักษณะรถประจำทาง
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐





๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต

จากข้อกำหนดผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต ได้กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.๒๕๕๘ ไว้ให้เป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งพื้นที่ศึกษาครอบคลุม ๒ ตำบลได้แก่ ตำบลฉลองและตำบลราไวย์ มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ๙ ประเภท ได้แก่

๑) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสามสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

๓) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละเจ็ดสิบของแปลงที่ดิน ที่ยื่นขออนุญาต

๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น ที่ดินประเภทนี้ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการ ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

๕) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา

๖) ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมการท่องเที่ยวและการประมง

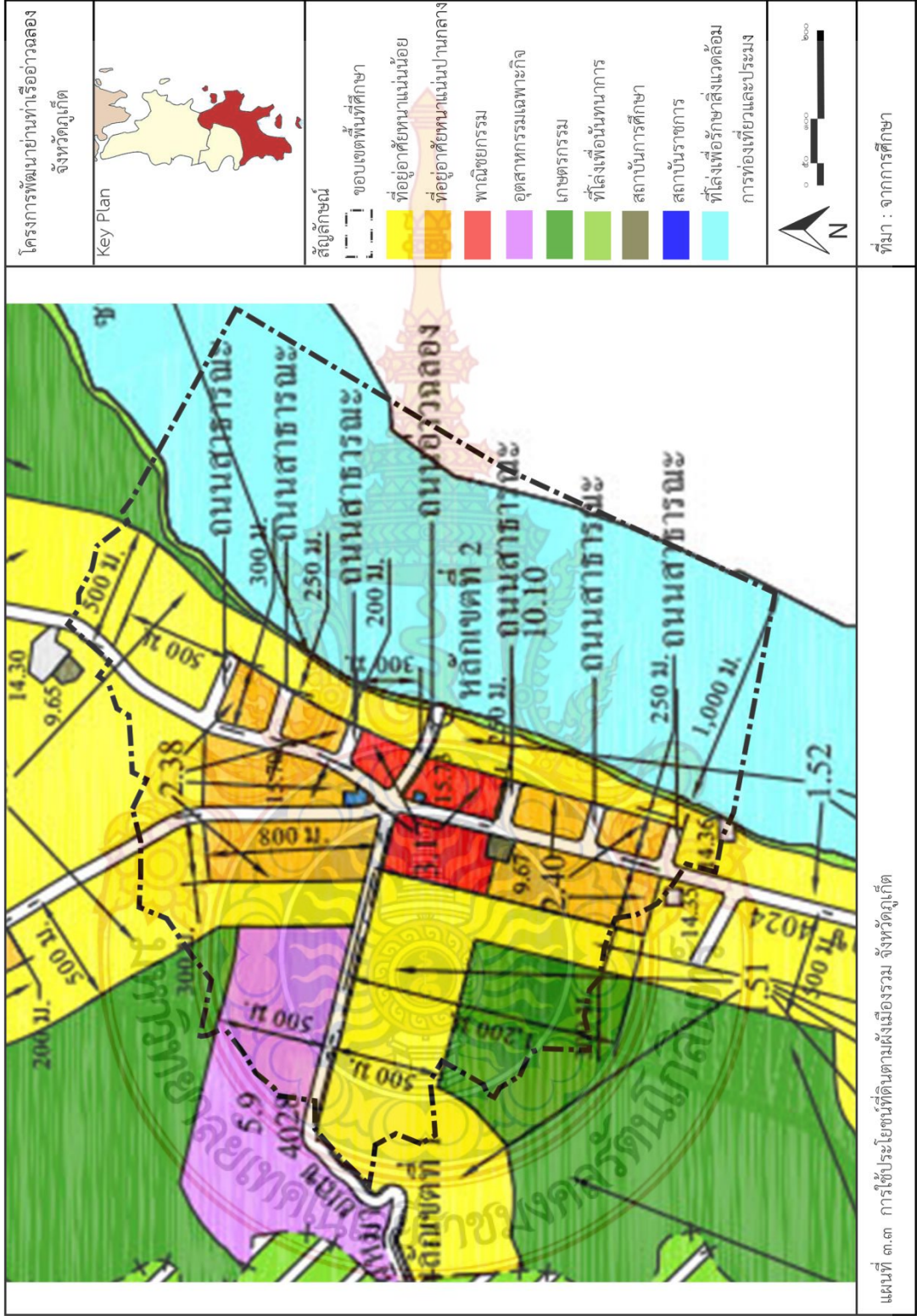
ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวหรือเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การประมงชายฝั่ง ท่าเรือ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น ที่ดินประเภทนี้ในแนวเขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษา หรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและ

กฎหมายเกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๗) ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบัน
ราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น





๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑.) ระบบสื่อสาร บริษัท ทีไอที จำกัด(มหาชน) มีการจ่ายสัญญาณสู่ชุมชนและอาคารทั่วไป พร้อมทั้งให้บริการสัญญาณอินเทอร์เน็ตที่ครอบคลุมพื้นที่

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑.) สถานีตำรวจ ในพื้นที่ศึกษามีสถานีตำรวจ ๑ แห่ง คือ สถานีตำรวจภูธรคลอง
๒.) สถานพยาบาล ในพื้นที่ศึกษามีสถานพยาบาล ๑ แห่ง คือ สถานีอนามัยเฉลิมพระเกียรติ ๖๐ พรรษา นวมินทราชินี

๓.) สถานศึกษา การให้บริการของสถานศึกษาภายในพื้นที่มี ๑ แห่ง เป็นโรงเรียนระดับมัธยมศึกษา คือ โรงเรียน อบจ. เมืองภูเก็ต

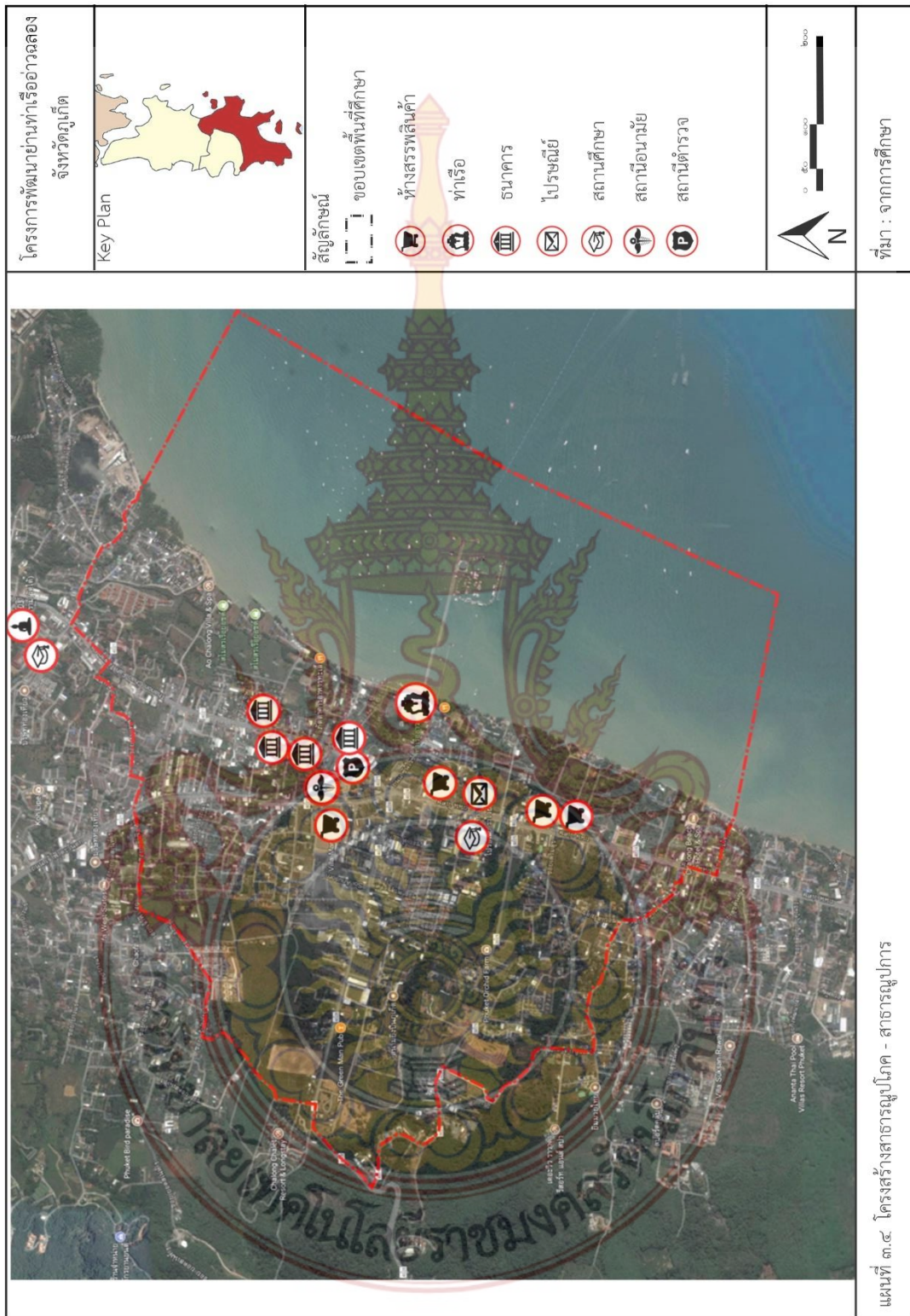
๔.) ที่ทำการไปรษณีย์ ในพื้นที่ศึกษามีที่ทำการไปรษณีย์ ๑ แห่ง คือ ที่ทำการไปรษณีย์ราไวย์ โดยให้บริการครอบคลุมทั้งพื้นที่ตำบลราไวย์และตำบลฉลอง

๕.) สถาบันการเงิน ในพื้นที่ศึกษามีสถาบันการเงินทั้งหมด ๖ แห่ง คือ ธนาคารธนชาติ ธนาคารกสิกรไทย ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา ธนาคารกรุงไทย และธนาคารยูโอบี ซึ่งมีความเพียงพอและครอบคลุมต่อการให้บริการ

๖.) ห้างสรรพสินค้า ในพื้นที่ศึกษามีห้างสรรพสินค้า ระดับไฮเปอร์มาร์เก็ตอยู่ทั้งหมด ๔ แห่ง คือ โฮมโปร ซูเปอร์ชิป เทสโก้โลตัส และแม็คโคร ซึ่งมีความเพียงพอและครอบคลุมต่อการให้บริการ

๗.) สถานีบริการน้ำมัน ในพื้นที่ศึกษามีสถานีเชื้อเพลิง ๑ แห่ง คือ บัม น้ำมันเชลล์(Shell)

๘.) ท่าเรือ ในพื้นที่ศึกษามีท่าเรือ ๑ แห่ง คือ ท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง ที่ให้บริการในการขนส่งผู้โดยสารไปยังเกาะต่างๆ และเป็นที่ตั้งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นที่ตรวจหาเข้าของเรือสำราญ ที่จะเข้ามายังเกาะภูเก็ต



๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

ในส่วนของข้อมูลชุมชนในพื้นที่ศึกษานั้นได้รวบรวมข้อมูลแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน โดยจะจำแนกเป็นชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษาซึ่งจะอยู่ในตำบลฉลอง หมู่ ๘ บ้านโคกทราย หมู่ ๙ บ้านโคกโดนด และหมู่ ๑๐ บ้านยอดเสนห์ ตำบลราไวย์ หมู่ ๔ บ้านบางคณที และหมู่ ๕ บ้านบางคณที(บ้านห้าแยก) พื้นที่ศึกษารอบคลุมพื้นที่ ๒ ตำบล คือ ตำบลฉลอง และตำบลราไวย์ จากสถิติจำนวนประชากรของพื้นที่ศึกษาดังตาราง

ตารางที่ ๓.๑ แสดงจำนวนประชากรในแต่ละหมู่ของพื้นที่ศึกษา

ตำบล/หมู่บ้าน	จำนวนประชากร(คน)			จำนวนครัวเรือน
	ชาย	หญิง	รวม	
ตำบลฉลอง	๑๑,๓๔๙	๑๒,๘๘๙	๒๔,๒๓๘	๑๖,๕๙๙
บ้านโคกทราย	๑,๑๓๘	๑,๒๖๔	๒,๔๐๒	๒,๓๓๗
บ้านโคกโดนด	๑,๖๒๗	๑,๘๓๖	๓,๕๐๓	๑,๖๗๘
บ้านยอดเสนห์	๑,๕๒๑	๑,๖๘๒	๓,๒๐๓	๒,๕๕๙
ตำบลราไวย์	๗,๔๗๓	๘,๕๖๔	๑๕,๙๓๗	๑๒,๓๗๙
บ้านบางคณที	๒,๓๙๗	๒,๖๔๘	๕,๐๔๕	๓,๔๒๕
บ้านบางคณที (บ้านห้าแยก)	๗๐๑	๗๘๓	๑,๔๘๔	๑,๒๓๕

ที่มา : งานทะเบียนราษฎร์ อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต พ.ศ.๒๕๕๙

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

จังหวัดภูเก็ต มีรายได้หลักมาจากการท่องเที่ยวโดย มีนักท่องเที่ยวเข้ามาในจังหวัดประมาณสิบสองล้านคนต่อปี คิดเป็นคนไทย ร้อยละ ๒๗.๓๑ และชาวต่างชาติ ร้อยละ๗๒.๖๙ ซึ่งชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวเป็นอันดับหนึ่งคือ จีน อันดับสองคือรัสเซีย และอันดับสาม คือออสเตรเลีย การท่องเที่ยวหลักของจังหวัดภูเก็ตคือการท่องเที่ยวทางทะเล โดยพื้นที่ย่านห้าแยกฉลองมีท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่สำคัญแห่งหนึ่งของจังหวัดภูเก็ต เนื่องจากศักยภาพในด้านที่ตั้งและการเข้าถึงพื้นที่ที่สะดวก ทำให้มีการลงทุนทางธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวบริเวณนี้จำนวนมาก ในพื้นที่ศึกษาเริ่มมีการลงทุนเพื่อประโยชน์ด้านที่พักอาศัยในรูปแบบอาคารสูงและราคาที่ดินมีการปรับตัวสูงขึ้นและคาดว่าในอนาคตจะปรับตัวสูงขึ้นเรื่อยๆ

ตารางที่ ๓.๒ แสดงจำนวนนักท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ต พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๕๙

	เดือนมกราคม-ธันวาคม		
	๒๕๕๘	๒๕๕๙	การเปลี่ยนแปลง%
ผู้เยี่ยมเยือน	๑๓,๔๑๐,๖๕๘	๑๓,๒๐๓,๒๘๔	+ ๑.๕๗
คนไทย	๓,๗๖๘,๙๕๕	๓,๗๑๔,๓๒๘	+ ๑.๔๗
ชาวต่างชาติ	๙,๖๔๑,๗๐๓	๙,๔๘๘,๙๕๖	+ ๑.๖๑
นักท่องเที่ยว	๑๒,๗๐๙,๔๑๕	๑๒,๕๒๐,๗๖๙	+ ๑.๕๑
คนไทย	๓,๔๗๑,๔๔๔	๓,๔๒๕,๔๑๔	+ ๑.๓๔
ชาวต่างชาติ	๙,๒๓๗,๙๗๑	๙,๐๙๕,๓๕๕	+ ๑.๕๗
นักท่องเที่ยว	๗๐๑,๒๔๓	๖๘๒,๕๑๕	+ ๒.๗๔
คนไทย	๒๙๗,๕๑๑	๒๘๘,๙๑๔	+ ๒.๙๘
ชาวต่างชาติ	๔๐๓,๗๓๒	๓๙๓,๖๐๑	+ ๒.๕๗

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๓ แสดงค่าใช้จ่ายคนไทยที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ตเฉลี่ยต่อคน (หน่วย : บาท/คน/วัน)

ค่าใช้จ่ายรายหมวด	นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		ผู้เยี่ยมเยือน	
	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙
๑. ค่าที่พัก	๑,๑๙๔,๗๙	๑,๑๒๕,๓๖	+ ๖.๑๗	๐.๐๐	๐.๐๐	+ ๐.๐๐	๑,๑๕๘,๖๘	๑,๐๙๑,๒๗	+ ๖.๑๘	๑,๐๙๑,๒๗
๒. ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	๘๖๓,๒๐	๘๑๑,๖๔	+ ๖.๓๕	๕,๕๕,๘๗	๕,๕๕,๘๗	+ ๖.๕๘	๘๕๕,๖๘	๘๐๓,๕๙	+ ๖.๓๖	๘๕๕,๖๘
๓. ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก	๗๑๑,๐๓	๖๖๘,๒๗	+ ๖.๐๐	๖๑๙,๙๔	๕๙๐,๕๒	+ ๙.๙๘	๗๐๘,๒๘	๖๖๕,๙๒	+ ๖.๓๖	๖๖๕,๙๒
๔. ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง	๕๖๘,๑๓	๕๔๒,๘๒	+ ๔.๖๖	๓๙๕,๓๔	๓๙๕,๓๔	+ ๓.๑๔	๕๖๓,๒๕	๕๓๘,๓๓	+ ๔.๖๓	๕๓๘,๓๓
๕. ค่าบริการท่องเที่ยวภายในจังหวัด	๔๖๓,๔๙	๔๘๗,๙๑	+ ๓.๙๘	๒๘๕,๙๑	๒๘๐,๘๔	+ ๑.๘๑	๔๕๘,๑๒	๔๕๒,๘๕	+ ๓.๙๕	๔๕๒,๘๕
๖. ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัด	๕๗๕,๙๓	๕๖๑,๓๐	+ ๒.๖๑	๔๓๗,๓๓	๔๒๖,๙๑	+ ๒.๔๔	๕๗๑,๗๔	๕๕๗,๒๒	+ ๒.๖๑	๕๕๗,๒๒
๗. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	๑๕๖,๑๓	๑๖๖,๓๑	+ ๖.๗๑	๘๘,๙๐	๘๕,๖๓	+ ๓.๘๒	๑๕๕,๑๐	๑๔๕,๔๗	+ ๖.๖๗	๑๔๕,๔๗
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน	๔,๕๓๒,๗๐	๔,๓๐๓,๖๑	+ ๕.๓๒	๒,๔๒๐,๐๕	๒,๓๒๔,๑๑	+ ๔.๑๓	๔,๔๖๘,๘๕	๔,๒๔๓,๖๕	+ ๕.๓๑	๔,๒๔๓,๖๕

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๔ แสดงค่าใช้จ่ายชาวต่างชาติที่เข้ามาในจังหวัดภูเก็ตเฉลี่ยต่อคน (หน่วย : บาท/คน/วัน)

ค่าใช้จ่ายรายหมวด	นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		นักท่องเที่ยว		ผู้เยี่ยมเยือน	
	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙	๒๕๕๘	การเปลี่ยนแปลง%	๒๕๕๙
๑. ค่าที่พัก	๒,๐๒๒,๙๙	๑,๘๑๓,๘๕	+ ๑๑.๕๓	๐.๐๐	-	+ ๐.๐๐	๒,๐๕๕,๒๕	๑,๗๙๖,๖๑	+ ๑๑.๖๑	๑,๗๙๖,๖๑
๒. ค่าอาหารและเครื่องดื่ม	๑,๓๘๖,๓๖	๑,๒๕๖,๓๘	+ ๑๐.๓๕	๓๘๘,๕๖	๓๒๒,๖๔	+ ๙.๒๖	๑,๓๘๘,๑๓	๑,๒๕๑,๓๑	+ ๑๐.๓๗	๑,๒๕๑,๓๑
๓. ค่าซื้อสินค้าและของที่ระลึก	๑,๑๐๐,๐๑	๙๘๘,๘๕	+ ๑๑.๒๔	๘๕๖,๘๘	๗๗๕,๙๔	+ ๑๐.๕๓	๑,๐๙๗,๘๘	๙๘๖,๘๒	+ ๑๑.๒๕	๙๘๖,๘๒
๔. ค่าใช้จ่ายเพื่อความบันเทิง	๘๘๘,๓๙	๗๗๘,๗๑	+ ๑๔.๙๕	๔๒๙,๘๑	๓๙๓,๗๕	+ ๙.๑๖	๘๘๘,๗๒	๘๗๕,๐๕	+ ๑.๕๙	๘๗๕,๐๕
๕. ค่าบริการท่องเที่ยวภายในจังหวัด	๗๙๖,๖๑	๗๔๐,๒๖	+ ๖.๙๔	๓๗๒,๔๗	๓๔๙,๘๒	+ ๖.๕๗	๗๘๗,๙๓	๗๓๖,๕๕	+ ๖.๙๘	๗๓๖,๕๕
๖. ค่าพาหนะเดินทางในจังหวัด	๘๕๔,๓๙	๗๗๒,๙๐	+ ๑๐.๕๔	๔๑๔,๕๖	๓๙๐,๐๗	+ ๖.๒๕	๘๕๐,๕๓	๗๖๙,๒๖	+ ๑๐.๕๖	๗๖๙,๒๖
๗. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	๒๘๕,๑๓	๒๖๕,๔๖	+ ๗.๔๑	๒๔๕,๑๑	๒๓๐,๒๓	+ ๖.๔๖	๒๘๕,๗๗	๒๖๕,๑๒	+ ๗.๔๑	๒๖๕,๑๒
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน	๗,๒๘๘,๘๘	๖,๖๑๖,๔๐	+ ๑๐.๑๖	๓,๑๐๘,๒๙	๒,๘๖๒,๔๕	+ ๘.๕๙	๗,๒๕๒,๒๑	๖,๘๘๐,๗๒	+ ๑๐.๒๐	๖,๘๘๐,๗๒

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, ๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๕ แสดงจำนวนคนไทยที่เดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว

Package Tour	นักท่องเที่ยว							รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	
๑.สายการบิน	๑๓๔,๙๘๐	๔,๔๕๕	๗,๙๙๔	-	-	-	-	๒๑๗,๓๗๘
๒.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-
๓.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-
๔.พาหนะส่วนบุคคล	๖๖,๐๑๐	๙,๒๒๓	๑๑๓,๖๒๒	-	-	-	-	๑๘๙,๘๕๕
๕. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	๒๐๐,๙๙๐	๑๓,๖๗๗	๑๘๘,๕๕๖	-	-	-	-	๔๐๓,๒๒๓

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๖ แสดงจำนวนคนไทยที่จัดการเดินทางด้วยตนเอง

Non Package Tour	นักท่องเที่ยว							รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์	อื่นๆ	
๑.สายการบิน	๖๔๘,๐๘๘	๔๙,๖๘๑	๒๘๑,๐๓๓	๑๘,๕๘๑	-	-	-	๙๙๗,๓๖๓
๒.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-
๓.รถประจำทาง	๒๑๕,๑๕๘	๑๑๗,๙๙๕	๓๑๑,๗๕๕	๔๐,๗๖๒	-	-	-	๖๘๕,๗๑๐
๔.พาหนะส่วนบุคคล	๕๓๕,๑๐๕	๑๑๕,๙๔๕	๔๘๕,๑๐๖	๒๐๙,๐๙๒	-	-	-	๑,๓๔๕,๑๔๘
๕. อื่นๆ	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	๑,๔๓๘,๓๕๑	๒๘๓,๕๒๑	๑,๐๗๗,๙๑๔	๒๖๘,๔๓๕	-	-	-	๓,๐๖๘,๒๒๑

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๗ แสดงจำนวนชาวต่างชาติที่เดินทางผ่านบริษัทนำเที่ยว

Package Tour	นักท่องเที่ยว							นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์		
๑.สายการบิน	๗๗๔,๕๐๐	๒๓,๓๓๔	๖๗๙,๑๐๐	-	-	-	-	-	๑,๔๗๖,๙๓๔
๒.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
๓.รถประจำทาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-
๔.พาหนะส่วนบุคคล	๕๑๘,๐๑๒	๓๒,๕๓๐	๕๓๖,๑๘๘	-	-	-	-	-	๑,๑๖๘,๓๕๐
๕. อื่นๆ	๙๒,๗๕๘	๗,๖๑๔	๑๙๗,๙๑๐	-	-	-	-	-	๔๗,๗๒๐
รวม	๑,๓๘๕,๓๑๐	๖๓,๓๗๘	๑,๔๗๓,๑๙๘	-	-	-	-	-	๓,๐๐๖,๓๙๐

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,๒๕๖๐

ตารางที่ ๓.๘ แสดงจำนวนชาวต่างชาติที่จัดการเดินทางด้วยตนเอง

Non Package Tour	นักท่องเที่ยว							นักท่องเที่ยว	รวมทั้งหมด
	โรงแรม	เกสต์เฮาส์	บังกาโล/รีสอร์ท	บ้านญาติ	พักอุทยานฯ	บ้านรับรอง	โฮมสเตย์		
๑.สายการบิน	๑,๕๗๐,๖๔๑	๑๐๗,๙๘๓	๑,๕๖๗,๕๙๓	๘๘,๗๙๒	-	-	-	-	๓,๒๓๖,๐๐๗
๒.รถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
๓.รถประจำทาง	๓๓๖,๐๙๐	๑๐๕,๒๗๐	๓๖๕,๖๑๒	๘๕,๒๑๐	-	-	-	-	๘๙๑,๑๘๒
๔.พาหนะส่วนบุคคล	๔๘๙,๓๗๘	๑๓๙,๙๘๐	๗๑๖,๕๘๔	๒๑๒,๔๐๖	-	-	-	-	๑,๕๕๘,๓๔๘
๕. อื่นๆ	๑๘๗,๙๓๓	๓๙,๓๒๕	๓๓๗,๘๖๔	๓๖,๔๒๔	-	-	-	-	๖๐๑,๕๔๖
รวม	๒,๕๘๔,๐๔๒	๓๙๒,๕๕๘	๒,๙๔๗,๖๕๓	๔๑๑,๘๓๒	-	-	-	-	๖,๓๕๖,๐๘๘

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา,๒๕๖๐

๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมาย และมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต(พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๖๔)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การเสริมสร้างเศรษฐกิจที่เข้มแข็งบนฐานการท่องเที่ยวและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน เพื่อรองรับการพัฒนาในระดับนานาชาติ

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างความมั่นคงในการเป็นเมืองแห่งความปลอดภัย ทันสมัย และสังคมดิจิทัล

๒) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๒.๑) ผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ.๒๕๕๘

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่จำแนกประเภทให้เป็นไปดังต่อไปนี้

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสามสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละเจ็ดสิบของแปลงที่ดิน ที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม ที่ให้บริการแก่ชุมชน อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมเกี่ยวกับการประมง อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ที่ประกอบกิจการ โดยไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อม คลังสินค้า สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบ ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม หรือเกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละสามสิบ ของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพ สิ่งแวดล้อม หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น ที่ดินประเภทนี้ซึ่งเอกชนเป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย ให้ใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อนันทนาการหรือเกี่ยวข้องกับนันทนาการ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว สถาบันราชการ การสาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการให้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการอื่น ให้ใช้ได้ไม่เกินร้อยละห้าสิบของแปลงที่ดินที่ยื่นขออนุญาต

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา

ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวและการประมงให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวหรือเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การประมงชายฝั่ง ท่าเรือ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น ที่ดินประเภทนี้ในแนวเขตอุทยานแห่งชาติ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการสงวนและคุ้มครองดูแลรักษา หรือบำรุงป่าไม้ สัตว์ป่า ต้นน้ำลำธาร และทรัพยากรธรรมชาติอื่น ๆ ตามมติคณะรัฐมนตรีและกฎหมายเกี่ยวกับการป่าไม้ การสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า และการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

๒.๒) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ.๒๕๕๓

พื้นที่ที่ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตควบคุมอาคารตามพระราชกฤษฎีกาให้ใช้ พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ บังคับในเขตจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. ๒๕๓๔ เป็นเขตพื้นที่ ที่ให้ใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ จำแนกพื้นที่ เป็น ๙ บริเวณ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริเวณที่ ๑ หมายถึง พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวชายฝั่งทะเลรอบเกาะภูเก็ต เข้าไปในแผ่นดิน เป็นระยะ ๕๐ เมตร รวมทั้งพื้นที่ในเกาะต่างๆ เว้นแต่พื้นที่ในบริเวณที่ ๕ บริเวณที่ ๖ และ บริเวณที่ ๗

บริเวณที่ ๒ หมายถึง พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ ๑ เข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ ๑๕๐ เมตร เว้นแต่พื้นที่ในบริเวณที่ ๕ บริเวณที่ ๖ และบริเวณที่ ๗
บริเวณที่ ๓ หมายถึง พื้นที่ที่กำหนดให้เป็นศูนย์ราชการตามมติของคณะรัฐมนตรี และพื้นที่ ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ ๒ เข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ ๒๐๐ เมตร เว้นแต่พื้นที่ในบริเวณที่ ๕ บริเวณที่ ๖ และบริเวณที่ ๗

บริเวณที่ ๔ หมายถึง พื้นที่ในเขตเทศบาลนครภูเก็ต เว้นแต่พื้นที่ในบริเวณที่ ๑ บริเวณที่ ๒ บริเวณที่ ๓ บริเวณที่ ๕ บริเวณที่ ๖ และบริเวณที่ ๗

บริเวณที่ ๕ หมายถึง พื้นที่ดังต่อไปนี้ พื้นที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม ตามกฎกระทรวงที่ออกตามความในกฎหมาย ว่าด้วยการผังเมือง เว้นแต่พื้นที่ในบริเวณที่ ๖ และ บริเวณที่ ๗ พื้นที่ดินของอาคารหรือสถานที่ ดังต่อไปนี้ แนวค่าย(โคกชนะพมา) บ้านพระยาริษิตสงคราม มัสยิดบ้านบางเทา บ้านท่าวเทพกระษัตรี วัดฉลอง หน้า ๔๒ เล่ม ๑๒๗ ตอนพิเศษ ๙๒ ราชกิจจานุเบกษา ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๕๓ วัดทาเรือ วัดเทพกระษัตรี วัดพระทอง วัดพระนางสร้าง สุเหร่าเกาะบ้านเคียน กำแพงเมืองกลางบางโรง ศาลหลักเมืองกลางป่าสัก ศาลหลักเมือง กลางเมืองใหม่ กำแพงเมืองกลาง - บ้านดอน พื้นที่ที่มีรัศมีโดยรอบเป็นระยะ ๑๐๐ เมตร วัดจากเขตที่ดินของอาคารหรือสถานที่ตาม

บริเวณที่ ๖ หมายถึง พื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางตั้งแต่ ๔๐ เมตร ถึง ๘๐ เมตร

บริเวณที่ ๗ หมายถึง พื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเกินกว่า ๘๐ เมตร ขึ้นไป

บริเวณที่ ๘ หมายถึง พื้นที่ในเกาะภูเก็ตและเกาะต่าง ๆ นอกจากบริเวณที่ ๑ ถึง บริเวณที่ ๗

บริเวณที่ ๙ หมายถึง พื้นที่น่านน้ำทะเลภายในเขตจังหวัดภูเก็ต

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

๑.) โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต(รถไฟฟ้ารางเบา)

รูปแบบของโครงการนี้ จะเป็นรถไฟฟ้ารางเบา แบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือ ช่วงแรก เริ่มต้นจากสถานีท่าอากาศยาน จ.พังงา ถึง สนามบินภูเก็ต กับช่วงที่ ๒ จากสนามบินภูเก็ต ถึง ห้าแยกฉลอง รวมระยะทางประมาณ ๖๐ กิโลเมตร มีสถานีย่อย ๒๓ สถานี รูปแบบสถานีเป็นแบบ Modern และ Sino Portuguese ระบบรางเป็นขนาดรางมาตรฐาน ช่วงนอกเมือง ความเร็วสูงสุด ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนในเมืองจะใช้ความเร็ว ๒๐-๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ความจุของระบบ ๒,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง คาดว่าจะลงมือก่อสร้างได้ในปี ๒๕๖๑ ใช้เวลาก่อสร้าง ๓ ปี



ภาพที่ ๓.๖ แสดงเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบา สายท่าอากาศยาน – ห้าแยกฉลอง
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร,๒๕๖๐

๒.) โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยว
(สายฉลอง-ป่าตอง)

โครงการพัฒนาเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม (สายฉลอง-ป่าตอง) ศึกษาและทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรฯ เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเสนอกรม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งผลการศึกษา ได้เลือกเลือกมาทั้งสิ้น ๔ เส้นทาง แต่จากการพิจารณาความเหมาะสม ได้เลือกแนวทางที่ ๒ ระยะทาง ประมาณ ๓.๑๐ กิโลเมตร มี ๒ ช่องจราจร ความกว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร และไหล่ทาง ๐.๕๐-๒.๕๐ ม. ซึ่งส่วนหนึ่งจะเป็นเส้นทางที่ประชาชนเคยมีการใช้อยู่แล้ว แต่มีบางส่วนที่ผ่านเขตป่า โชน ๑A ซึ่งจะต้องมีการทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เบื้องต้นคาดว่าจะใช้งบประมาณในการก่อสร้าง ๒๑๙ ล้านบาท



ภาพที่ ๓.๗ แสดงเส้นทางที่ทำการสำรวจโครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยว(สายฉลอง-ป่าตอง)

ที่มา : <https://mgronline.com/south/detail/> วันที่สืบค้น ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๓) โครงการทางลอดห้าแยกฉลอง จังหวัดภูเก็ต ทางแยกต่างระดับบริเวณห้าแยกฉลอง มีรูปแบบเป็นทางลอดตาม แนวถนนหลวงหมายเลข ๔๐๒๔ หรือถนนวิเศษ และทางหลวงหมายเลข ๔๐๒๑ หรือถนน เจ้าฟ้าตะวันตก ทางลอดของโครงการขนาด ๒ ช่องจราจรไป-กลับ ความกว้างของช่องจราจรละ ๔ เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วยเส้นแบ่งทิศทางจราจรคู่กว้าง ๐.๕๐ เมตร พร้อม Road Stud และ Flexible Pole สลับกันไป นอกจากนี้ ภายในทางลอดยังจัดให้มีทางเท้าเพื่อการบำรุงรักษา และ กรณีฉุกเฉินกว้างข้างละ ๑ เมตร รวมความยาวภายใน ๑๐.๕๐ ม. และมีความสูงของท่อลอดไม่น้อย กว่า ๕ เมตร



ภาพที่ ๓.๘ แสดงลักษณะทางลอดบริเวณห้าแยกฉลอง
ที่มา : [https:// www.khaophuket.com/](https://www.khaophuket.com/) วันที่สืบค้น ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๐

๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการกำหนดจากความเป็นย่านที่มีกิจกรรมเชื่อมต่อกับท่าเรือ โดยตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของตำบลฉลอง โดยมีขอบเขตพื้นที่ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๘๐ ตารางกิโลเมตร (๑,๑๒๕ ไร่) เป็นพื้นดิน ๐.๖ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ จรด ซอยพรฉลองจรดทะเลอ่าวฉลอง

ทิศใต้ จรด ซอยยูเสี้ยว(ถนนส่วนบุคคล) จรดทะเลอ่าวฉลอง

ทิศตะวันออก จรด ทะเลอ่าวฉลอง

ทิศตะวันตก จรด ถนนเจ้าฟ้าตะวันออกต่อถนนวิเศษ





๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

อ่าวฉลอง เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่ตำบลฉลอง อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีวงเวียนเป็นจุดเชื่อมของถนนเจ้าฟ้าตะวันตกและเจ้าฟ้าตะวันออก โดยวงเวียนแห่งนี้สามารถแยกไปยัง ราไวย์ กะตะ กระรน ตัวเมืองภูเก็ต และท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง โดยภูเก็ตมีการแบ่งยุคออกเป็น ๔ ยุคหลักๆ ด้วยกันคือ ยุคการตั้งถิ่นฐานจะเกิดขึ้นบริเวณกมลาและราไวย์ ต่อมาเป็นยุคศึกสงครามเกิดขึ้นบริเวณเมืองกลาง ต่อมาเป็นยุคเหมืองแร่ซึ่งในยุคนี้มีการก่อการร้ายของกลุ่มอั้งยี่ซึ่งมีความรุนแรงชาวบ้านถูกไล่ฆ่าฟันจนต้องหนีเข้าป่าและหนีไปหลบอยู่ตามวัด ซึ่งวัดฉลองก็เป็นหนึ่งในนั้นที่ชาวบ้านเข้ามาหลบ โดยในคราวนั้นหลวงพ่อแหม่มเป็นหัวหน้าปราบอั้งยี่ และทำให้มีผู้คนศรัทธาเลื่อมใสมาจนถึงทุกวันนี้ พอหมดจากยุคเหมืองแร่ก็เข้าสู่ยุคของการท่องเที่ยวจึงทำให้หลายพื้นที่เกิดความเป็นแปลงซึ่งบริเวณย่านท่าเรืออ่าวฉลองก็เกิดการเปลี่ยนแปลงโดยตรงจากเดิมเป็นพื้นที่เชื่อมต่อการเดินทาง มีบ้านเรือนอยู่เบาบาง อ่าวฉลองมีความสงบ มีสะพานไม้เป็นจุดเด่นที่ทอดยาวไปในทะเลเพื่อให้ชาวบ้านที่ประกอบอาชีพประมงได้ใช้ประโยชน์ ต่อมาภูเก็ตเริ่มมีการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ต้องการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้หลั่งไหลเข้ามาท่องเที่ยวในภูเก็ต ทางภาครัฐจึงได้มีโครงการพัฒนาพื้นที่ในจังหวัดภูเก็ตเพื่อรองรับการท่องเที่ยว ทำให้อ่าวฉลองถูกพัฒนาเป็นพื้นที่รองรับให้เรือนำเที่ยวเข้ามาเทียบท่าเพื่อรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ โดยท่าเทียบเรืออ่าวฉลองเป็นจุดเริ่มต้นในการเดินทางไปสู่เกาะแห่งต่างๆทำให้พื้นที่รอบท่าเรืออ่าวฉลองกลายเป็นที่ตั้งของบริษัทนำเที่ยว ร้านอาหาร ที่พัก และบาร์เบียร์ จนกลายเป็นย่านท่องเที่ยวที่สำคัญของพื้นที่ และมีการก่อสร้างอาคารบ้านเรือนขึ้นมากมายอย่างรวดเร็วทำให้ขาดการวางแผนทางด้านผังเมืองที่ดีจึงส่งผลมาจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ ๓.๙ แสดงภาพถ่ายทางอากาศพื้นที่ย่านท่าแยกฉลองทุกๆ ๔ ปี ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๔๗ - ๒๕๕๙

ที่มา : Google Earth Pro สืบค้นวันที่ ๓ สิงหาคม ๒๕๖๐

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

โครงข่ายการเข้าถึงภายในพื้นที่โครงการสามารถแบ่งได้ ๓ ระบบดังนี้

๑) ระบบโครงข่ายการสัญจรทางบก สามารถแบ่งออกได้ ๓ สายได้แก่

๑.๑) ถนนสายหลัก ถนนเจ้าฟ้าตะวันออก เริ่มจากสี่แยกเจ้าฟ้า-ปฎิพัทธ์ มาสิ้นสุดที่วงเวียนห้าแยกฉลอง และถนนวิเศษ เริ่มจากวงเวียนห้าแยกฉลองไปสิ้นสุดที่หาดราไวย์

๑.๒) ถนนสายรอง ถนนชั้นไรซ์ ที่เชื่อมจากวงเวียนห้าแยกฉลองไปยังท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง

๑.๓) ถนนสายย่อย (Local Road) เป็นถนนที่แยกจากตัวถนนสายหลัก และถนนสายรองเข้าสู่ซอย อาคารพาณิชย์ และตัวชุมชนต่างๆของพื้นที่ด้านในพื้นที่โดยจะแบ่งเป็นซอยต่างๆมีอยู่หลากหลายเส้นทาง

๒) ระบบโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ

การสัญจรทางน้ำเป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ย่านท่าเรืออ่าวฉลองกับแหล่งท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง โดยนักท่องเที่ยวเลือกสัญจรไปยังแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ไปยังเกาะต่างๆ อาทิเช่น เกาะเฮ เกาะโหลน เกาะไม้ท่อน เป็นต้น

ระบบโครงข่ายการสัญจร(ทวน้ำ)

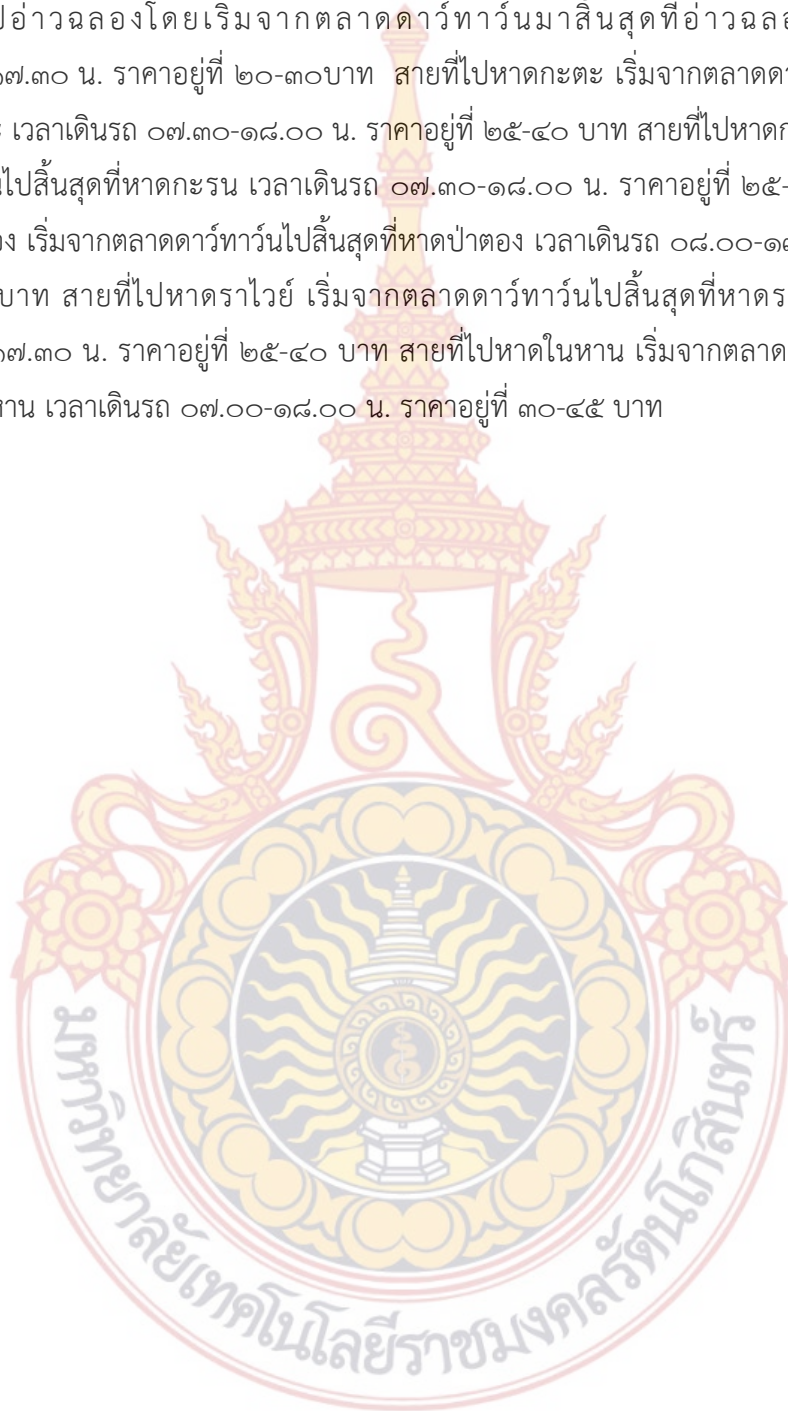


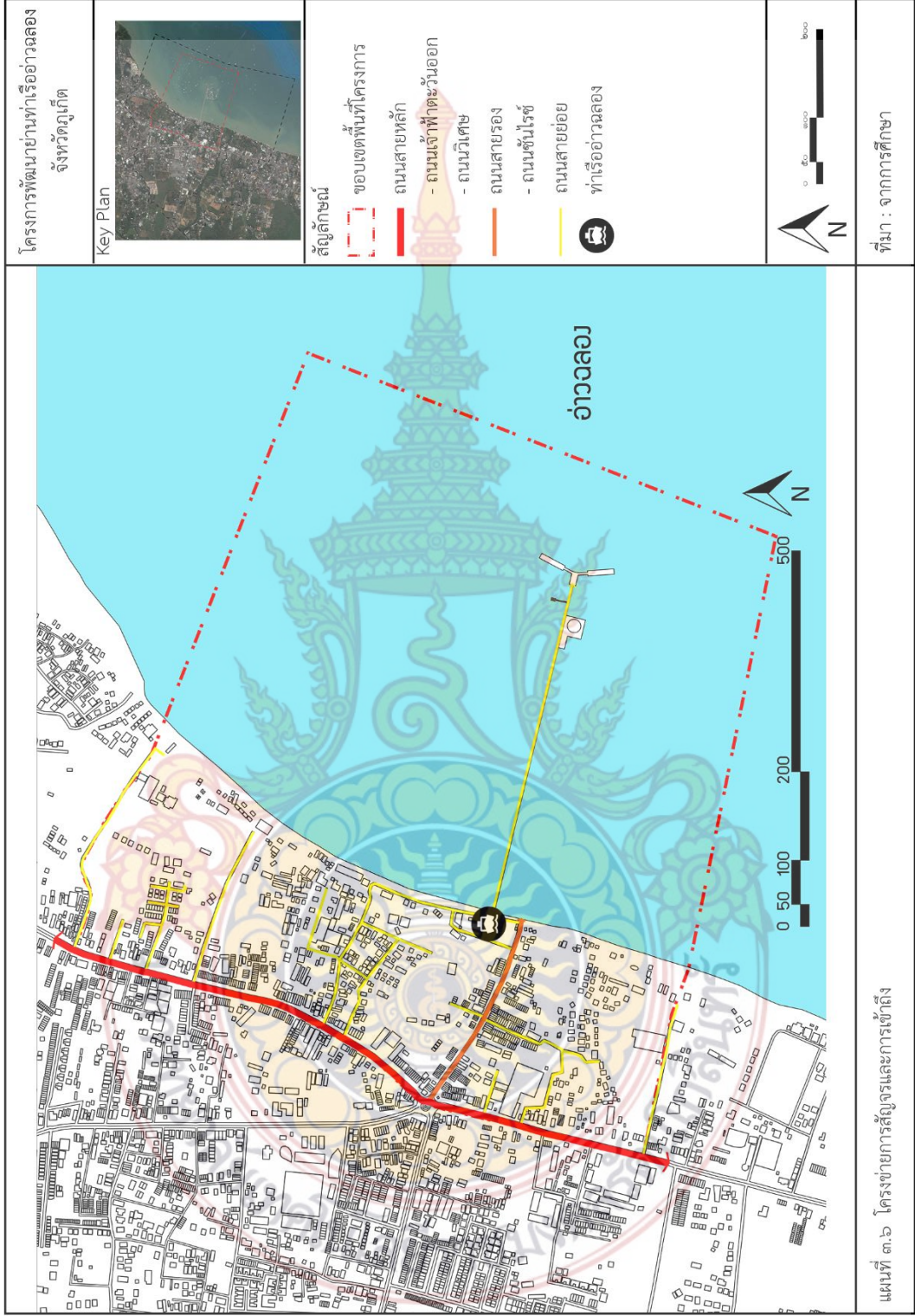
ภาพที่ ๓.๑๐ แสดงโครงข่ายการสัญจรทางน้ำ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๓) ระบบขนส่งมวลชน

รถประจำทาง (รถไฟฟ้าหรือรถสองแถว) ที่ผ่านย่านห้าแยกฉลอง คือ สายที่ไปอ่าวฉลองโดยเริ่มจากตลาดดาวทาวน์มาสิ้นสุดที่อ่าวฉลอง เวลาเดินรถ ๐๘.๐๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๐-๓๐ บาท สายที่ไปหาดกะตะ เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดกะตะ เวลาเดินรถ ๐๗.๓๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดกะรน เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดกะรน เวลาเดินรถ ๐๗.๓๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดป่าตอง เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดป่าตอง เวลาเดินรถ ๐๘.๐๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๐-๓๐ บาท สายที่ไปหาดราไวย์ เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดราไวย์ เวลาเดินรถ ๐๖.๕๐-๑๗.๓๐ น. ราคาอยู่ที่ ๒๕-๔๐ บาท สายที่ไปหาดในหาน เริ่มจากตลาดดาวทาวน์ไปสิ้นสุดที่หาดในหาน เวลาเดินรถ ๐๗.๐๐-๑๘.๐๐ น. ราคาอยู่ที่ ๓๐-๔๕ บาท





๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

พื้นที่ย่านห้าแยกคลองในปัจจุบันมีการใช้งานในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่พักอาศัย และพื้นที่พาณิชยกรรม และในพื้นที่ยังประกอบไปด้วย สถาบันราชการ สถานศึกษา ซึ่งจำแนกรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ดังนี้

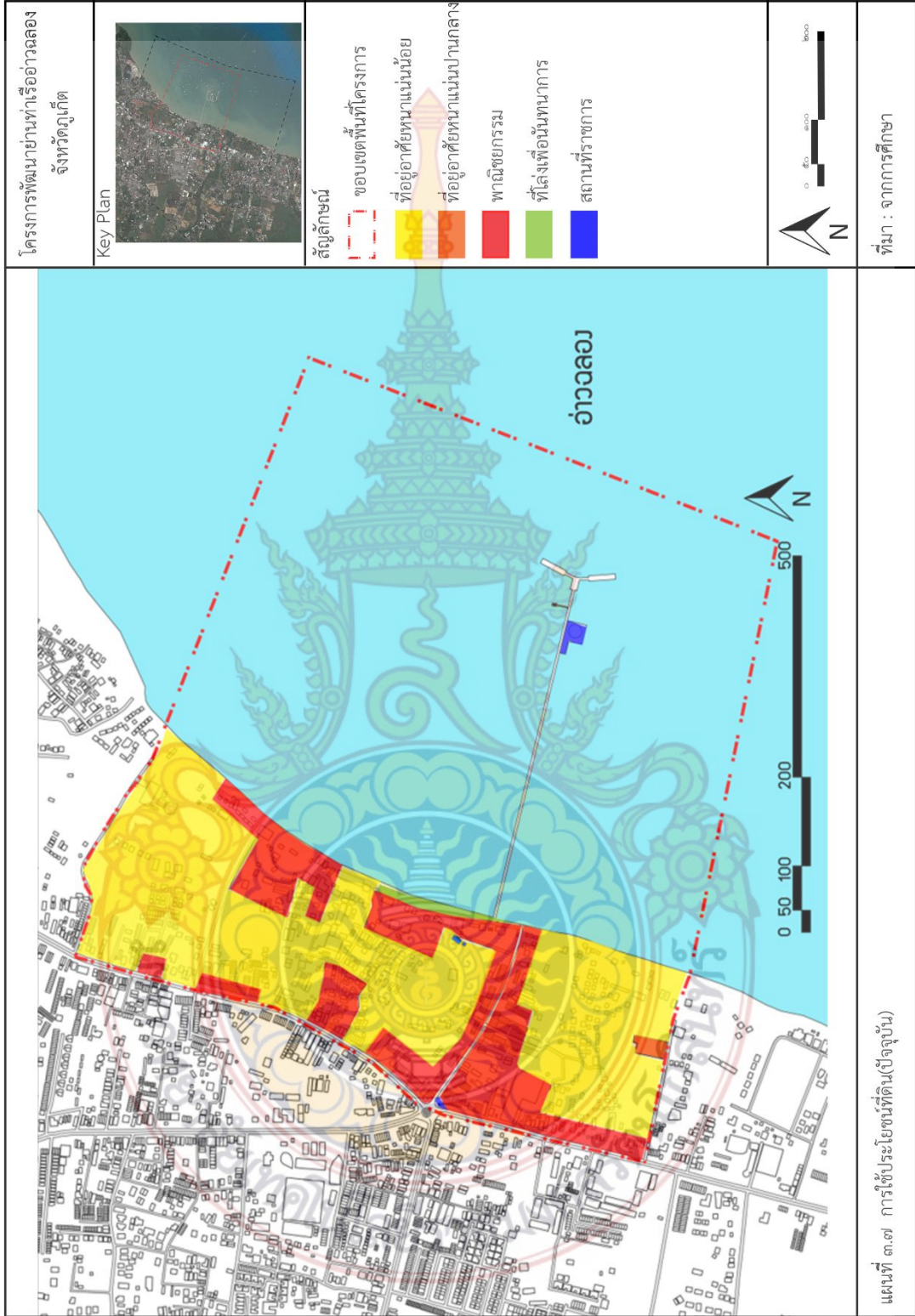
การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่พักอาศัย ส่วนใหญ่อยู่รองลงมาจากพื้นที่พาณิชยกรรม

การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม ส่วนใหญ่เกาะตัวอยู่ตามถนนสายหลัก และถนนชั้นไรซ์

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ อยู่บริเวณริมถนนสายหลัก ประกอบด้วยป้อมตำรวจ และศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช(PYCC)

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานศึกษามี ๑ แห่ง คือ สถานรับเลี้ยงเด็กนานาชาติ





๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่โครงการมีความหลากหลาย โดยสามารถ
จำแนกประเภทอาคารได้ดังนี้

อาคารพักอาศัย มีลักษณะเป็น อาคารทาวนเฮาส์ บ้านเดี่ยว และเริ่มมีที่อยู่
อาศัยแนวตั้งคอนโดมิเนียมเกิดขึ้น



ภาพที่ ๓.๑๑ แสดงลักษณะอาคารพักอาศัย

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

อาคารพาณิชย์กรรม มีลักษณะเป็น ตึกแถว โรงแรม ร้านอาหาร
ห้างสรรพสินค้า และธนาคาร



ภาพที่ ๓.๑๒ แสดงลักษณะอาคารพาณิชย์กรรม

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

อาคารราชการ มีลักษณะเป็นอาคารเดี่ยว ศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช

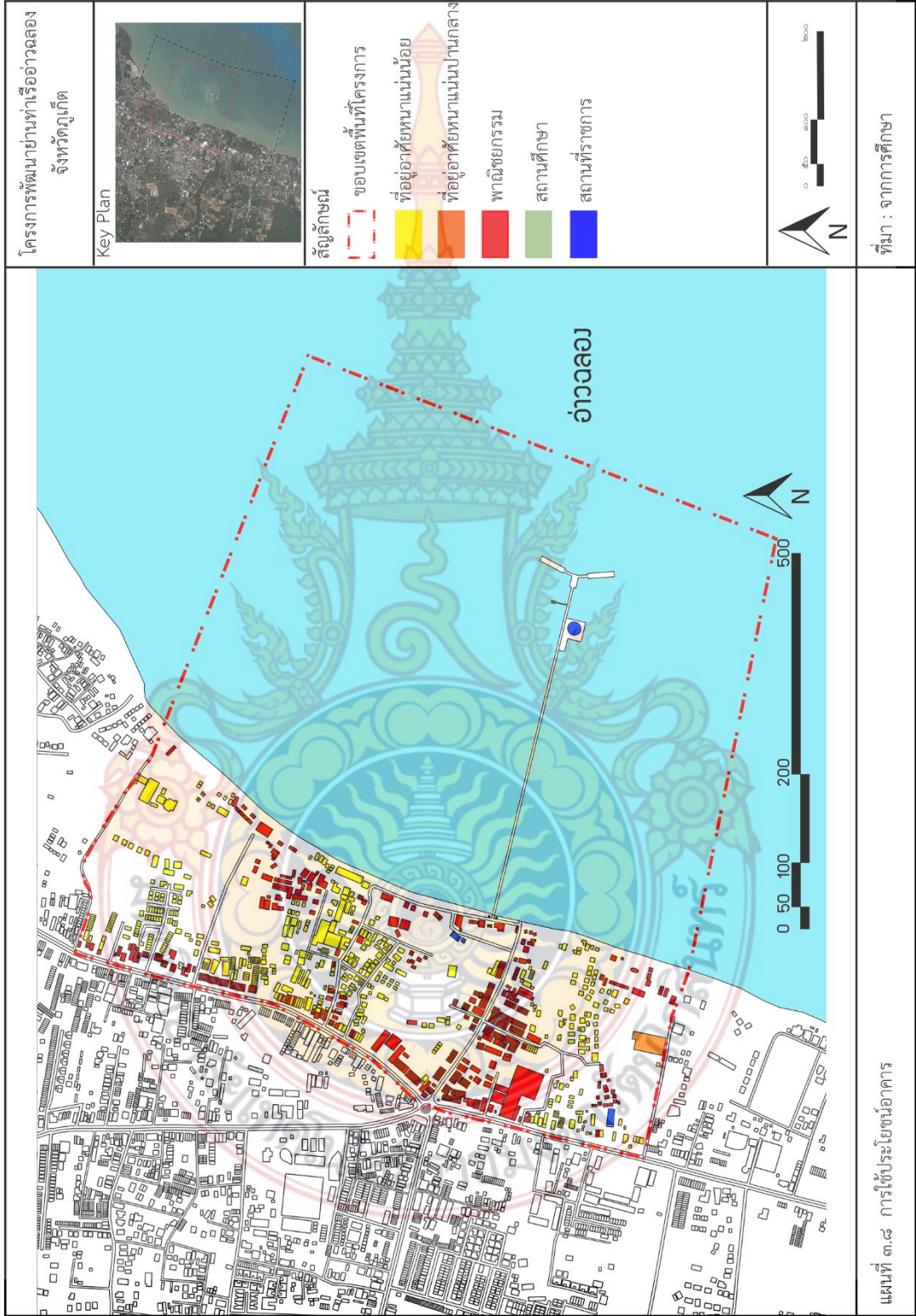


ภาพที่ ๓.๑๓ แสดงลักษณะอาคารราชการ
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐

อาคารสถานศึกษา มีลักษณะเป็นอาคารเรียน



ภาพที่ ๓.๑๔ แสดงลักษณะอาคารสถานศึกษา
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐



๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน

การถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินในบริเวณพื้นที่โครงการมีความหลากหลาย ส่วนใหญ่ประกอบด้วย ที่ดินเอกชนรายย่อย ที่ดินเอกชนรายใหญ่ ที่ดินศาสนสถานและที่ดินภาครัฐ

- ที่ดินเอกชนรายย่อย ประกอบด้วยไปด้วยอาคารพาณิชย์ และที่พักอาศัย
- ที่ดินเอกชนรายใหญ่ ส่วนใหญ่อยู่ตามบริเวณถนนสายหลัก และริมทะเล
- ที่ดินศาสนสถาน เป็นที่ดินริมทะเลบริเวณอ่าวฉลองแต่วัดให้เทศบาลบริหารจัดการ
- ที่ดินของภาครัฐ ในพื้นที่โครงการสามารถพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณะได้ นอกจากนี้ในการพัฒนาพื้นที่ในส่วนที่เป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนต้องคำนึงถึงการโอนสิทธิ์ให้กับเจ้าของที่ดินหรืออาศัยเช่าอยู่ในที่ดินดังกล่าว



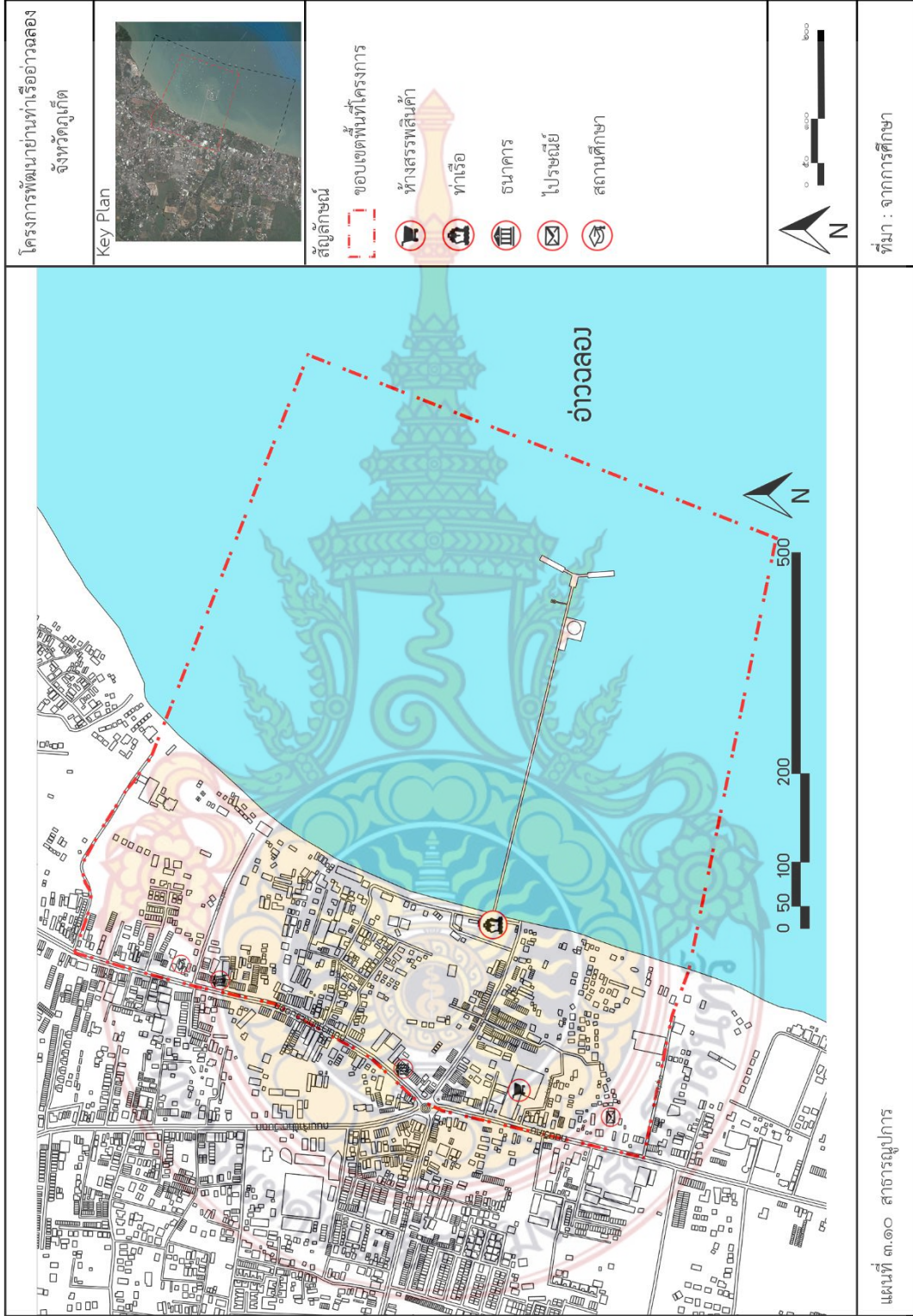


๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

- ๑) สถานศึกษา มีจำนวน ๑ แห่ง เป็นสถานรับเลี้ยงเด็กนานาชาติ
- ๒) สถาบันการเงิน มีจำนวน ๒ แห่ง คือ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงเทพ
- ๓) ห้างสรรพสินค้า มีจำนวน ๑ แห่ง เป็นระดับไฮเปอร์มาร์เก็ต ซูเปอร์ซีป
- ๔) ท่าเรือ

ในพื้นที่ศึกษามีท่าเรือ ๑ แห่ง คือ ท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง ที่ให้บริการในการขนส่งผู้โดยสารไปยังเกาะต่างๆ และเป็นที่ตั้งกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งเป็นที่ตรวจหาเข้าของเรือสำราญ ที่จะเข้ามายังเกาะภูเก็ต





๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

๑) มวลอาคาร

พื้นที่โครงการมวลอาคารแสดงให้เห็นถึงการก่อตัวของมวลขนาดเล็กและขนาดใหญ่ รวมไปถึงพื้นที่ว่าง และการตัดถนนที่เกิดขึ้น โดยสามารถแบ่งรูปแบบของมวลอาคารออกได้ดังนี้

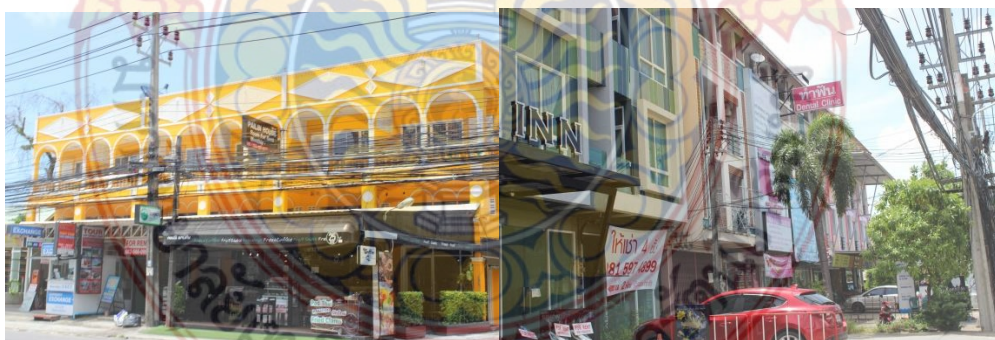
กลุ่มอาคารขนาดเล็ก ได้แก่ อาคารพักอาศัย เกาะกลุ่มตามถนนสายย่อย



ภาพที่ ๓.๑๕ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดเล็ก

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

กลุ่มอาคารขนาดกลาง ได้แก่ อาคารพาณิชย์ ตึกแถว เกาะกลุ่มบริเวณถนนสายหลักและถนนสายรอง



ภาพที่ ๓.๑๖ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดกลาง

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

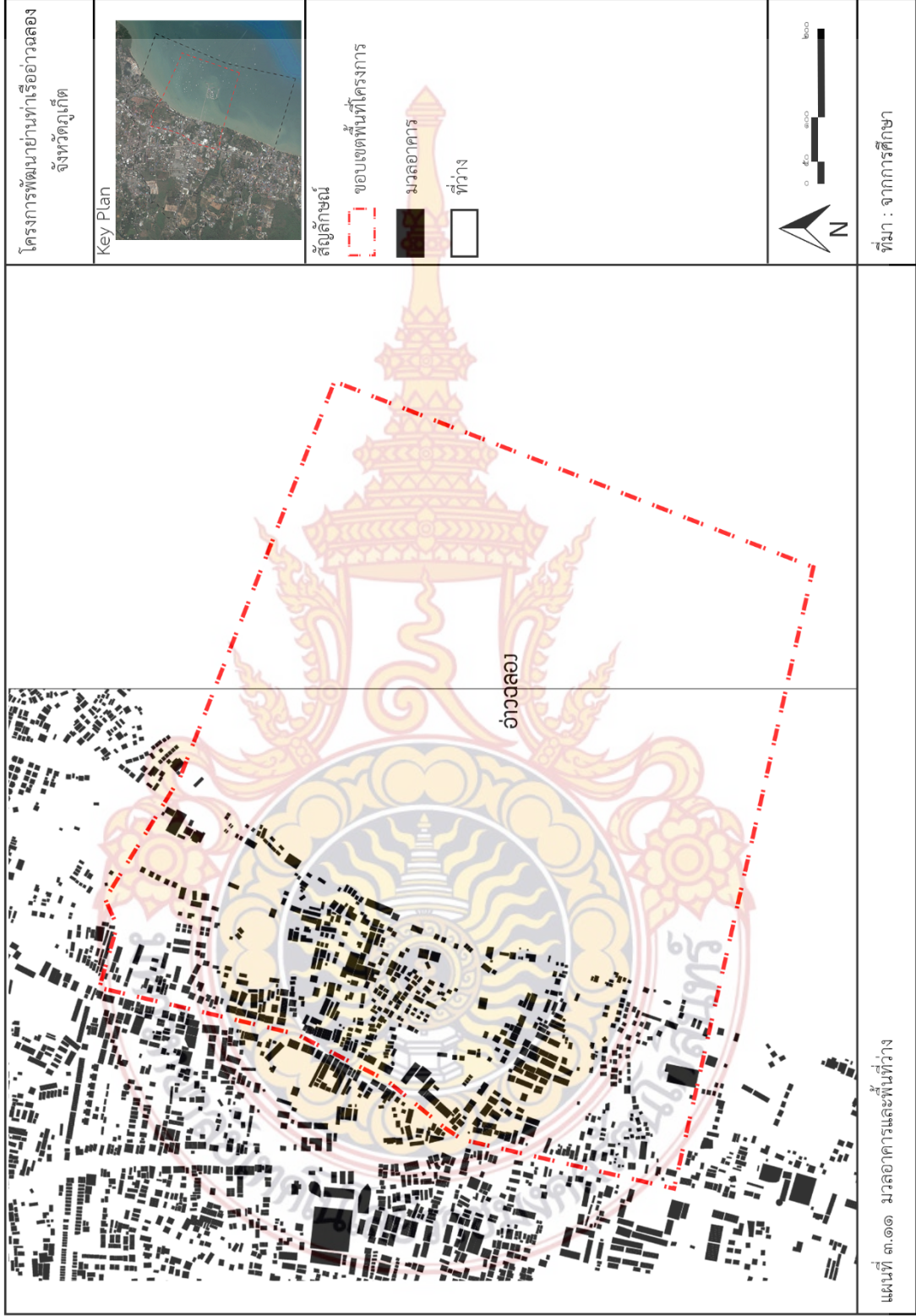
กลุ่มอาคารขนาดใหญ่ ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า คอนโด ซึ่งอาคารส่วนใหญ่
เกาะกลุ่มอยู่ตามถนนที่ตัดผ่านและค่อยลดลงส่วนข้างใน



ภาพที่ ๓.๑๗ แสดงลักษณะกลุ่มอาคารขนาดใหญ่

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





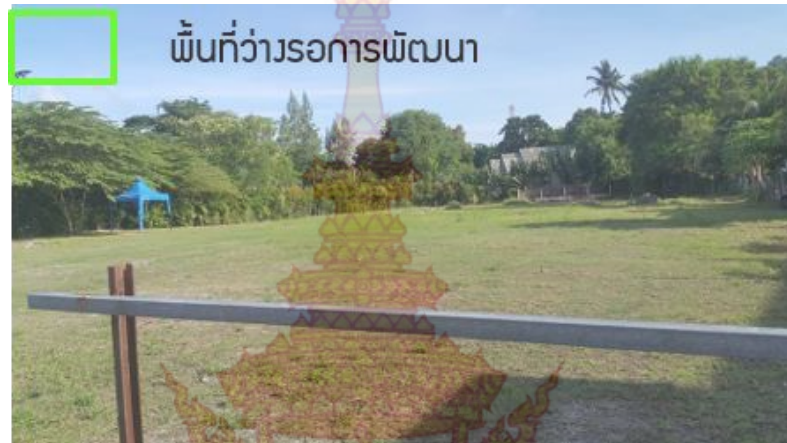
๒) พื้นที่ว่าง

พื้นที่ว่างในพื้นที่โครงการ มีอยู่หลายลักษณะจากการศึกษาสามารถแบ่งได้

๔ ประเภท ดังต่อไปนี้

ความเจริญ

- พื้นที่ว่างรอการพัฒนา ส่วนใหญ่จะพบบริเวณที่ถนนตัดผ่านและเริ่มมี



ภาพที่ ๓.๑๘ แสดงลักษณะพื้นที่ว่างรอการพัฒนา

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

- พื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์ ส่วนใหญ่พบบริเวณที่เป็นถนนปลายตันหรือมีลักษณะเป็นพื้นที่ตาบอด การเข้าถึงยาก ทำให้ไม่มีการดูแล



ภาพที่ ๓.๑๙ แสดงลักษณะพื้นที่ว่างไม่ได้ใช้ประโยชน์

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

- พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่ว่างบนถนน ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่บริเวณพื้นผิวจราจร และพื้นที่จอดรถต่างๆ แต่ยังคงขาดร่มเงาและการจัดระเบียบพื้นที่ให้มีการใช้ประโยชน์ให้เต็มศักยภาพ

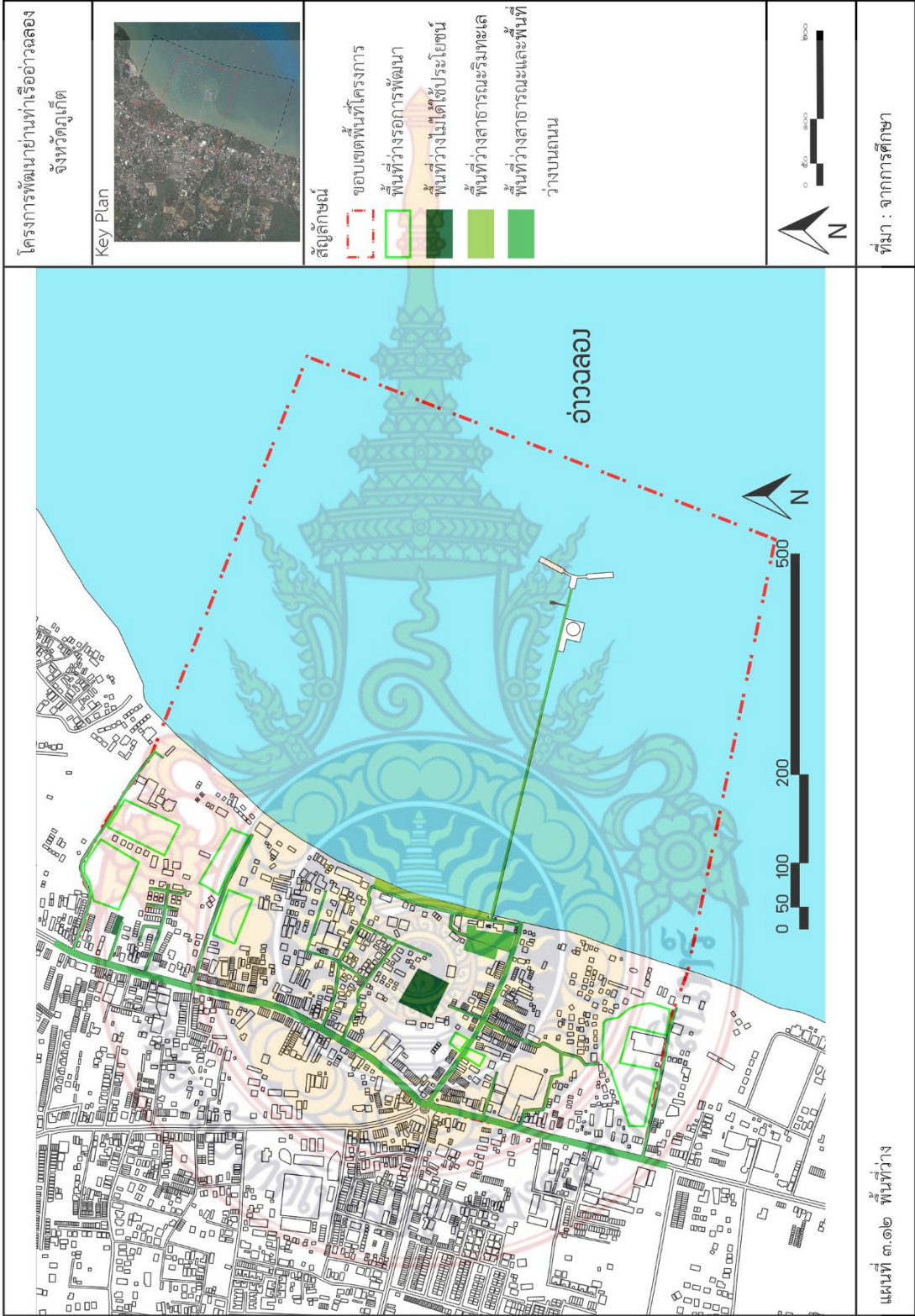


ภาพที่ ๓.๒๐ แสดงลักษณะพื้นที่ว่างบนถนน
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

- พื้นที่ว่างสาธารณะริมทะเล พบว่ามีเพียงแห่งเดียว และไม่สามารถใช้งานได้เต็มศักยภาพ เนื่องจากมีกลุ่มคนที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวทางน้ำเข้ามาจับจองพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์ในการจอดเรือทำให้พื้นที่สาธารณะมีสิ่งกีดขวางจนไม่สามารถใช้งานได้



ภาพที่ ๓.๒๑ แสดงลักษณะพื้นที่ว่างสาธารณะริมทะเล
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

๑) ลักษณะสถาปัตยกรรม ในพื้นที่โครงการเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก สามารถแบ่งได้ ๓ ลักษณะดังนี้

อาคารขนาดใหญ่และอาคารสูง สถาปัตยกรรมประเภทนี้ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็น ห้างสรรพสินค้า คอนโดมิเนียม สถานทูตราชการ และโรงเรียน อาคารพาณิชย์ โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารสูงประมาณ ๒ - ๕ ชั้น ตั้งอยู่บริเวณริมถนนสายหลัก อาคารอยู่อาศัย โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารทาวน์เฮาส์ และบ้านเดี่ยว มีความสูงประมาณ ๑ - ๒ ชั้น

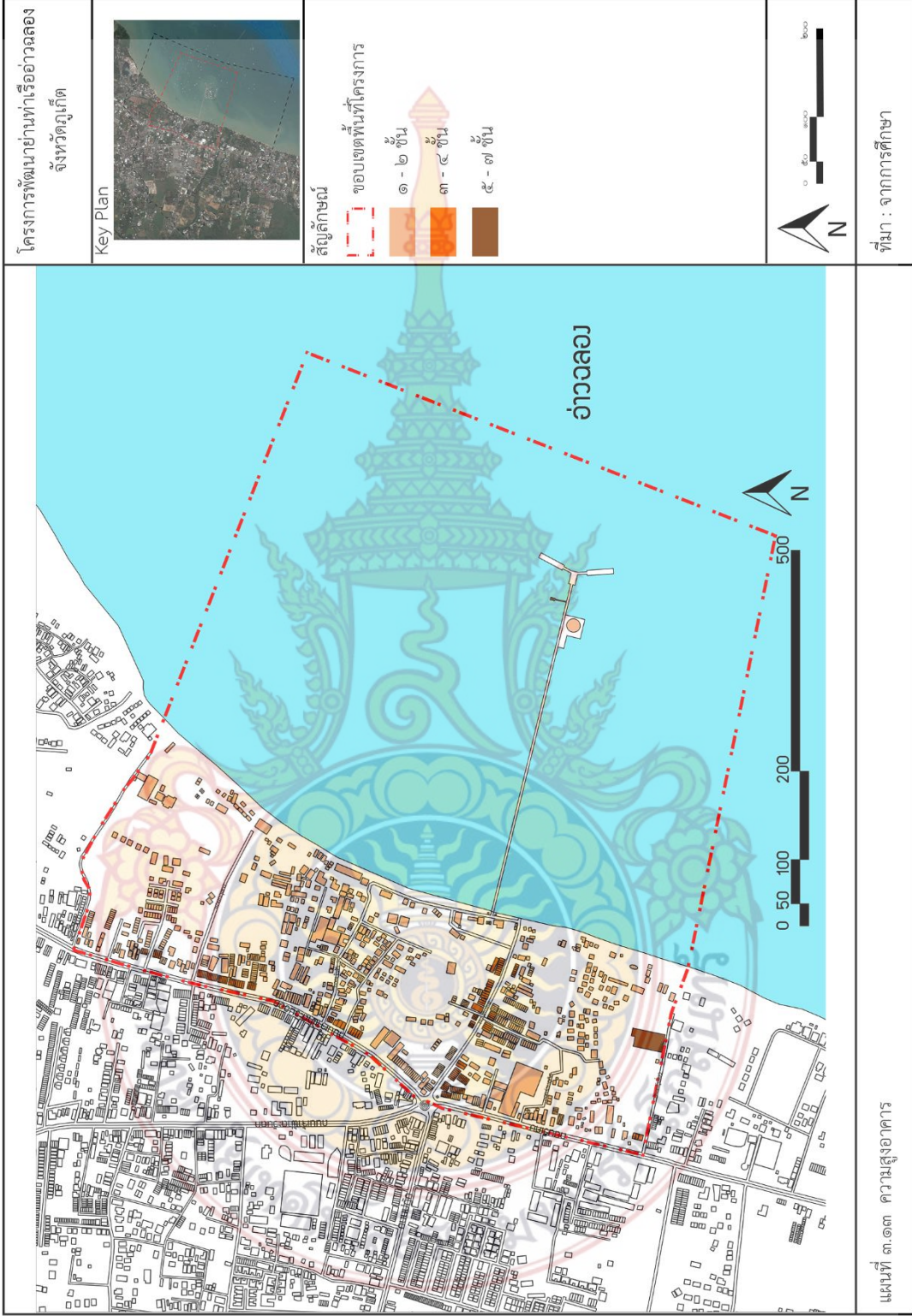


ภาพที่ ๓.๒๒ แสดงลักษณะสถาปัตยกรรม

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย

๓.๒.๓.๘ ความสูงอาคาร

ในพื้นที่สามารถแบ่งกลุ่มความสูงอาคารได้ดังนี้ความสูง ๑ - ๒ ชั้น ประกอบด้วย บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ ห้างสรรพสินค้า และสถาบันราชการ ความสูง ๓ - ๔ ชั้นประกอบด้วย อาคารพาณิชย์ สำนักงาน โรงเรียน และโรงแรม ความสูง ๕ - ๗ ชั้น ประกอบด้วย คอนโดมิเนียม และโรงแรม



๓๒.๓๙ องค์ประกอบทางจินตภาพ

จากการศึกษาองค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง มืองค์ประกอบ ๕ ประการ ได้แก่ เส้นทาง เส้นขอบ จุดหมายตา จุดรวมกิจกรรม และย่าน ซึ่งวิเคราะห์พื้นที่โครงการเมืองค์ประกอบ ดังนี้

๑) เส้นทาง พื้นที่โครงการมีเส้นทางการเข้าถึงพื้นที่สายหลัก ๔ เส้นทาง และสายรอง ๒ เส้นทางด้วยกัน นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสายย่อยเชื่อมภายในพื้นที่อีกหลากหลาย

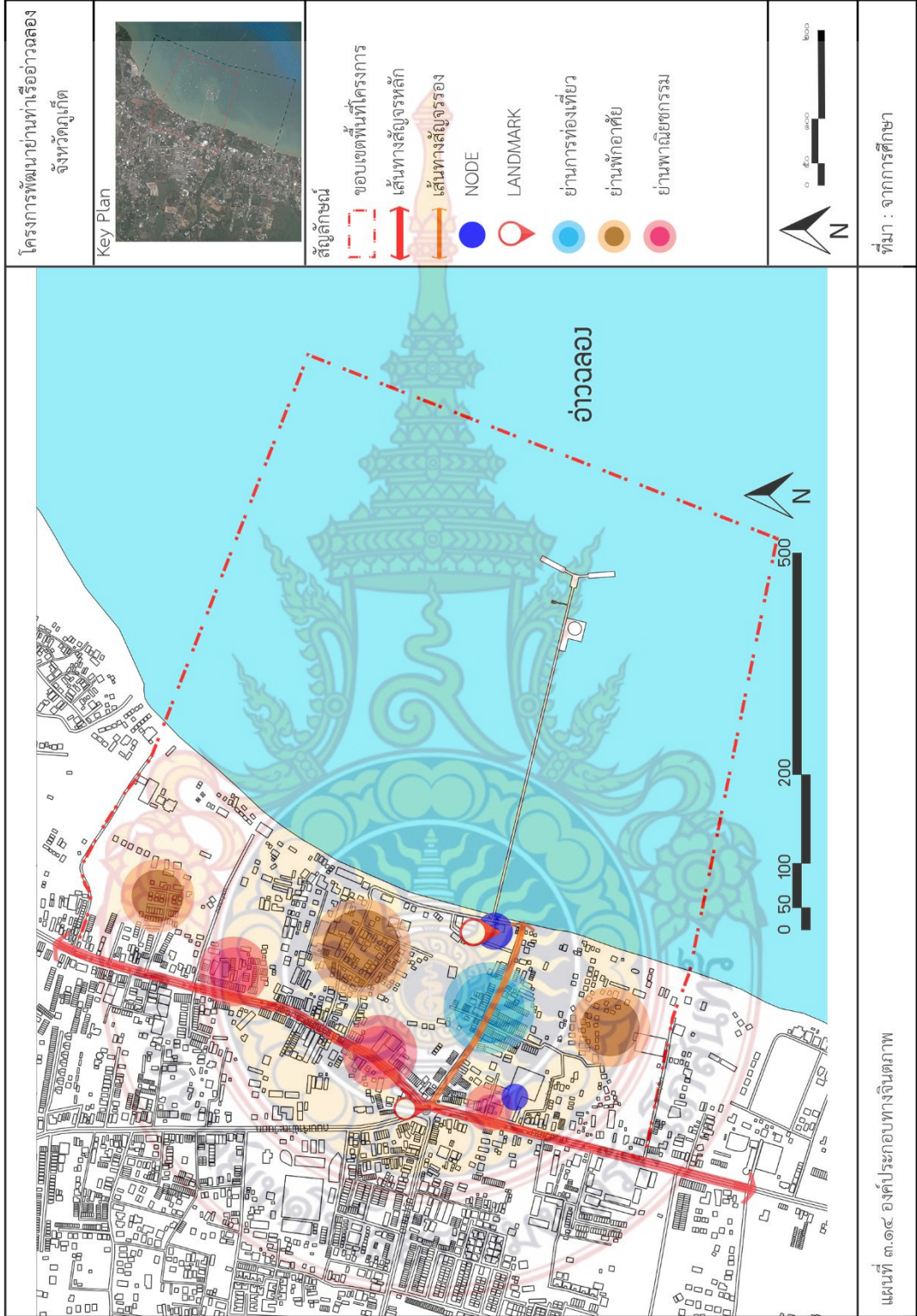
๒) เส้นขอบ แนวชายทะเลอ่าวฉลอง

๓) จุดหมายตา มี ๒ จุด ได้แก่ วงเวียนห้าแยกฉลอง และบริเวณท่าเทียบเรืออ่าวฉลอง

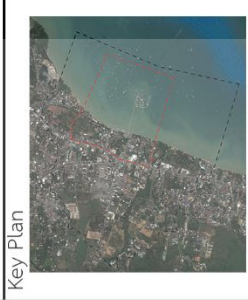
๔) จุดรวมกิจกรรม ในพื้นที่มีจุดรวมกิจกรรมอยู่ด้วยกัน ๓ จุด คือห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ ๑ แห่ง และบริเวณท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลอง

๕) ย่าน พื้นที่โครงการมีความหลากหลายประกอบไปด้วยย่านต่างๆ ได้แก่ ย่านที่พักอาศัย ย่านพาณิชย์กรรม และย่านการท่องเที่ยว





โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออารยธรร
จังหวัดบุรีรัมย์



- สัญลักษณ์
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ
 - เส้นทางสัญจรหลัก
 - เส้นทางสัญจรรอง
 - NODE
 - LANDMARK
 - ย่านการท่องเที่ยว
 - ย่านพักอาศัย
 - ย่านพาณิชย์กรรม



ที่มา : จากการศึกษา

แผนที่ ๓.๑๔ องค์ประกอบทางจินตภาพ

๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ในปัจจุบันพื้นที่ย่านท่าแยกคลองมีการใช้พื้นที่ที่หลากหลาย โดยพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พักอาศัยและพื้นที่พาณิชยกรรม โดยมีลักษณะการตั้งคืออาคารพาณิชย์จะตั้งอยู่บริเวณถนนสายหลัก และไล่เข้าไปเป็นพื้นที่พักอาศัยอยู่ภายใน โดยมาการเชื่อมพื้นที่พักอาศัยโดยถนนสายย่อย โดยลักษณะทางสังคมของคนในชุมชนจะไม่ค่อยมีการรวมกลุ่มกันเนื่องจากประชากรส่วนใหญ่ในพื้นที่เป็นประชากรแฝง ทำให้ไม่เกิดการพูดคุยและการพัฒนาพื้นที่ไปคนละทิศทาง

๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในเรื่องที่ตั้ง โดยพื้นที่มีเอกลักษณ์ที่สำคัญคือการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายของการสัญจรทางด้านการท่องเที่ยว ซึ่งการท่องเที่ยวถือเป็นเศรษฐกิจหลักของจังหวัดภูเก็ต จากศักยภาพดังกล่าวทำให้พื้นที่เกิดกลุ่มกิจกรรมขึ้น โดยแบ่งได้ดังนี้

๑) กลุ่มกิจกรรมที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว

เนื่องจากพื้นที่ท่าแยกคลองมีท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่าวฉลองที่เป็นจุดลงเรือนักท่องเที่ยวที่จะไปยังเกาะต่างๆ ทำให้พื้นที่บริเวณอ่าวฉลองมีการลงทุนทางธุรกิจเกี่ยวกับการนำเที่ยวต่างๆ รวมไปถึงการเปิดโรงแรม และร้านอาหารเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นในพื้นที่



ภาพที่ ๓.๒๓ แสดงลักษณะพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

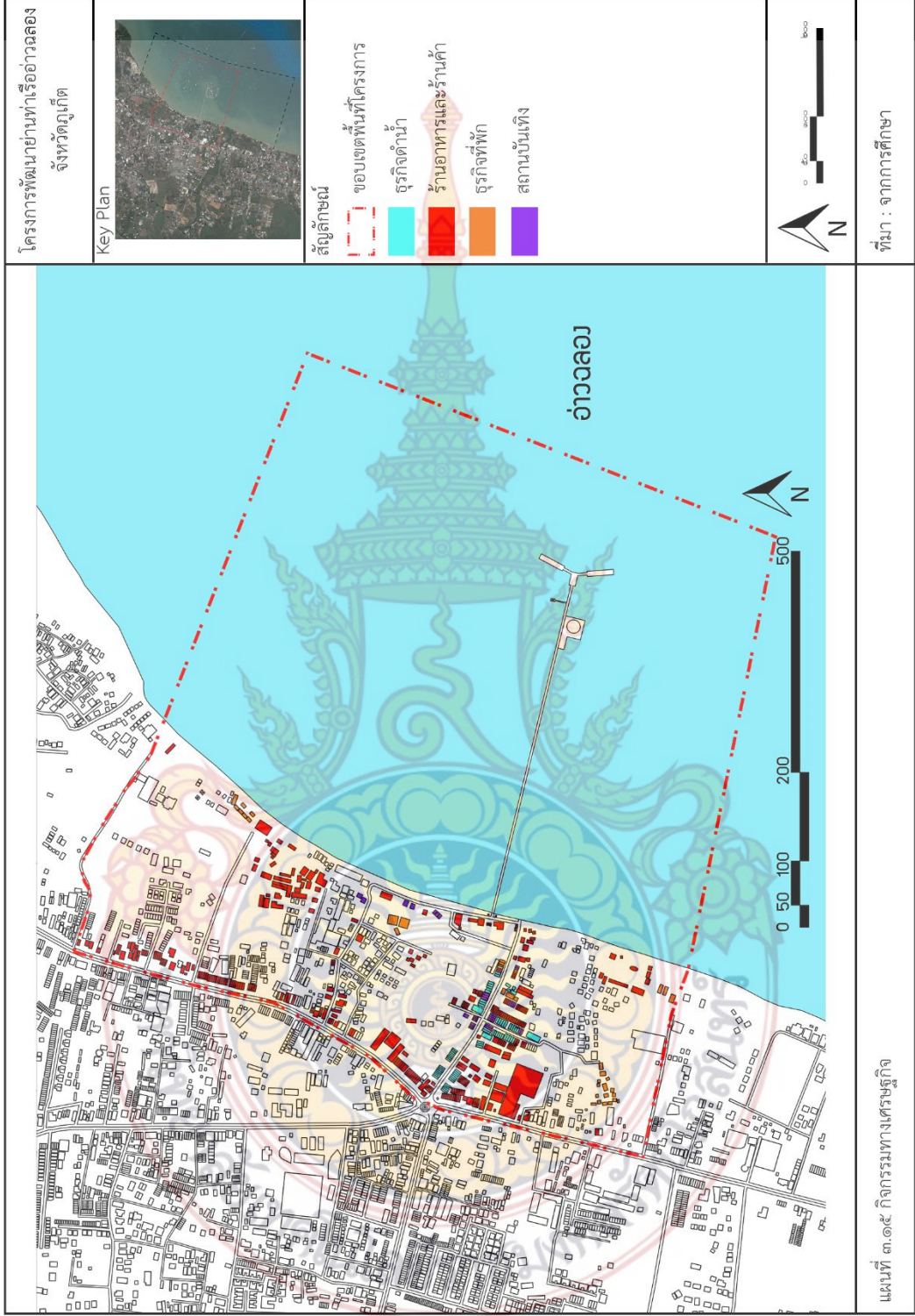
๒) กลุ่มกิจกรรมด้านพาณิชยกรรม

กิจกรรมด้านพาณิชยกรรมเกิดขึ้นบริเวณถนนสายหลัก เนื่องจากพื้นที่มีเรื่องการท่องเที่ยวเข้ามาทำให้พื้นที่มีความเจริญมากขึ้น จึงทำให้มีกิจกรรมด้านพาณิชยกรรมทั้งด้านการค้าขายและการให้บริการเกิดขึ้นมากมาย เพื่อรองรับคนที่ในพื้นที่และผู้คนที่ยังเข้ามาใช้ รวมไปถึงให้บริการแก่กลุ่มธุรกิจการท่องเที่ยว



ภาพที่ ๓.๒๔ แสดงลักษณะพื้นที่กิจกรรมที่เกี่ยวกับพาณิชย์กรรม
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





สรุปบทที่ ๓

จากการศึกษาพื้นที่พบว่าพื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เต็มศักยภาพ โครงสร้างสาธารณูปการยังขาดพื้นที่สีเขียว ขาดการเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมภายในพื้นที่ และจากการวิเคราะห์โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตส่งผลให้เกิดโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการท่องเที่ยวและแหล่งพณิชยกรรมที่สำคัญทางตอนใต้ของจังหวัดภูเก็ต



บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

- พื้นที่โครงการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเส้นทางทางรถท่องเที่ยว
- ทำเลที่ตั้งของพื้นที่ติดทะเล ทำให้ส่งเสริมในเรื่องการท่องเที่ยว
- มีโครงข่ายการสัญจรทั้งทางบกและทางน้ำ

๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๒.๑ ปัญหาการขาดแคลนในพื้นที่

- ขาดพื้นที่สีเขียว
- ขาดแคลนพื้นที่จอดรถ

๔.๑.๒.๒ ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร

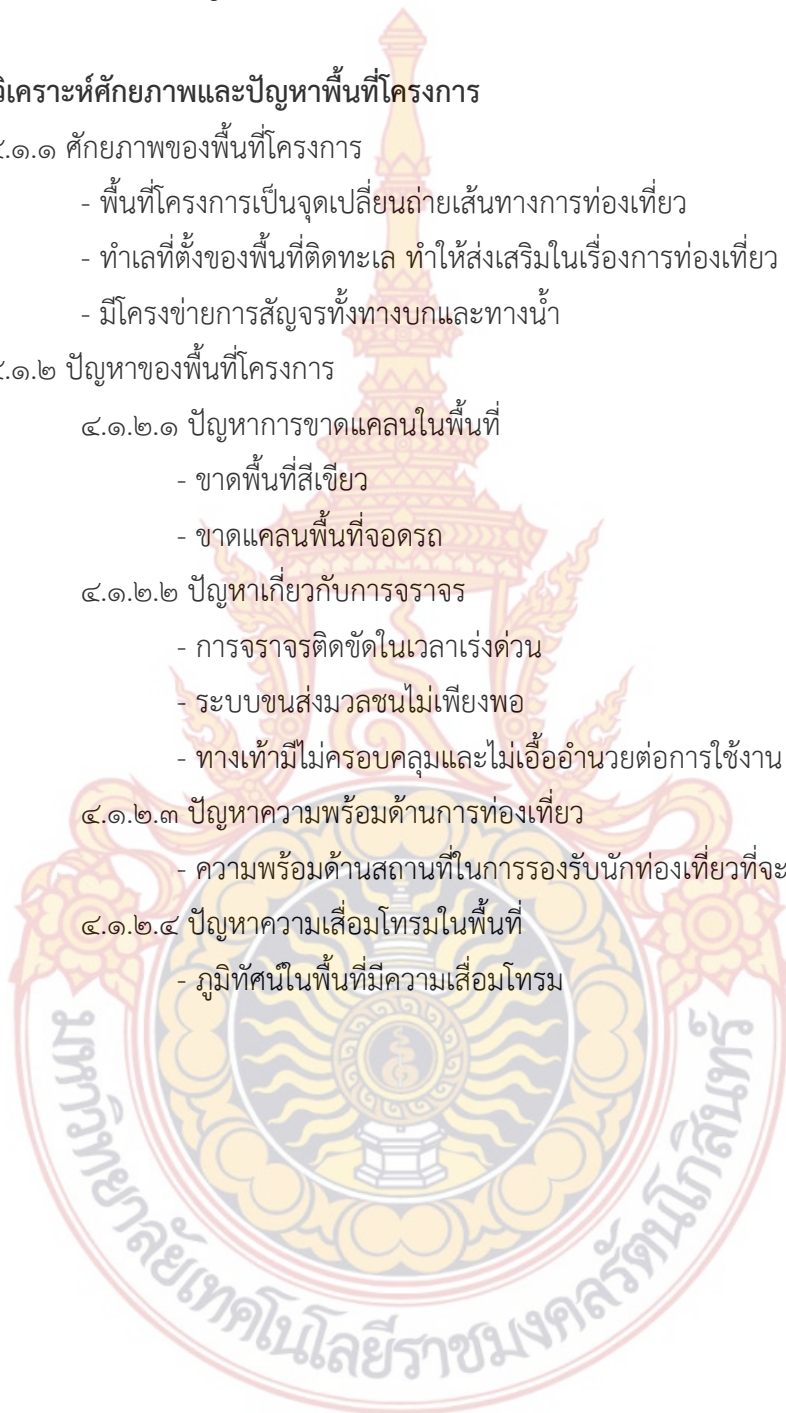
- การจราจรติดขัดในเวลาเร่งด่วน
- ระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอ
- ทางเท้าไม่ครอบคลุมและไม่เอื้ออำนวยต่อการใช้งาน

๔.๑.๒.๓ ปัญหาความพร้อมด้านการท่องเที่ยว

- ความพร้อมด้านสถานที่ในการรองรับนักท่องเที่ยวที่จะขึ้นเรือ

๔.๑.๒.๔ ปัญหาความเสื่อมโทรมในพื้นที่

- ภูมิทัศน์ในพื้นที่มีความเสื่อมโทรม



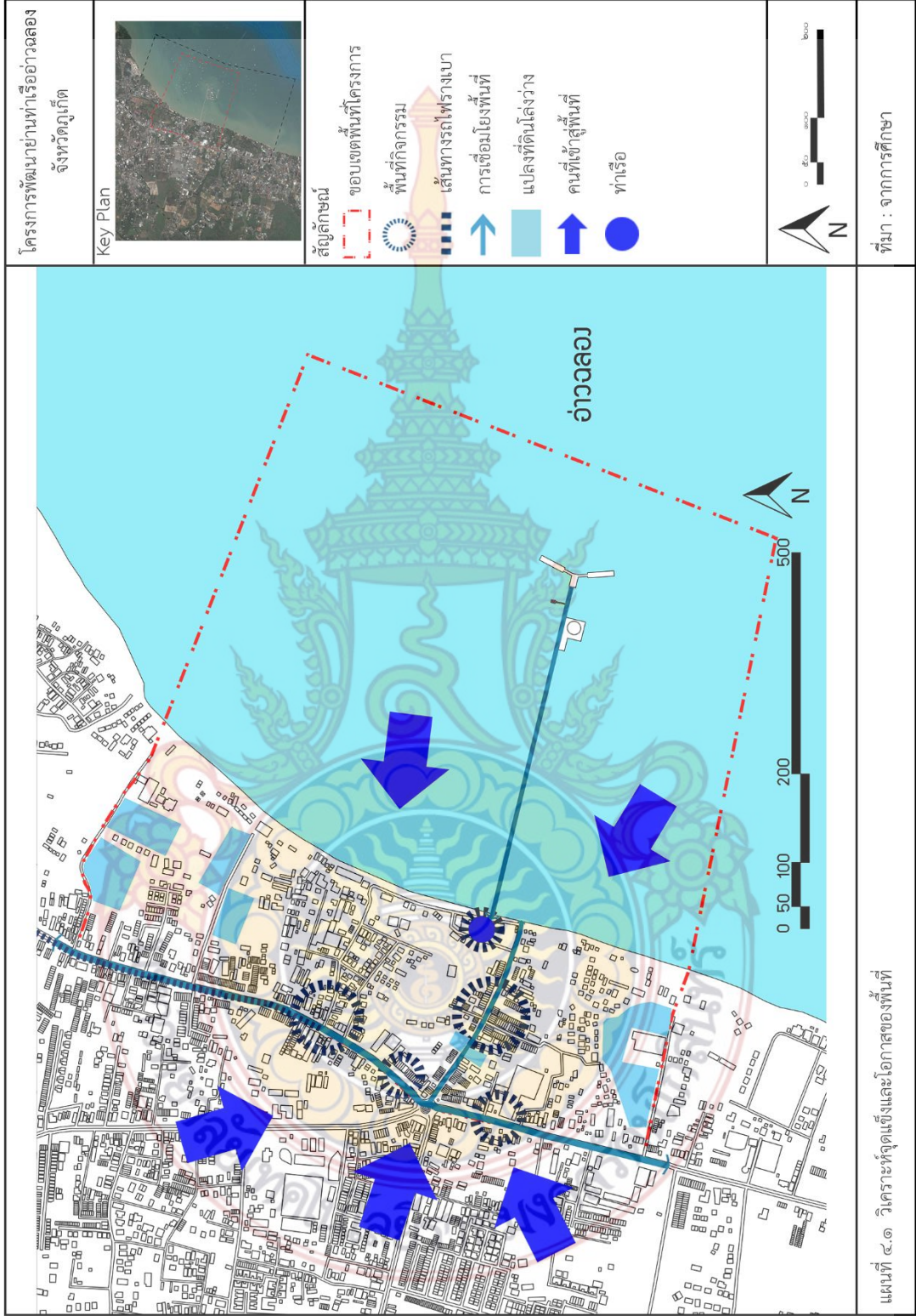
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

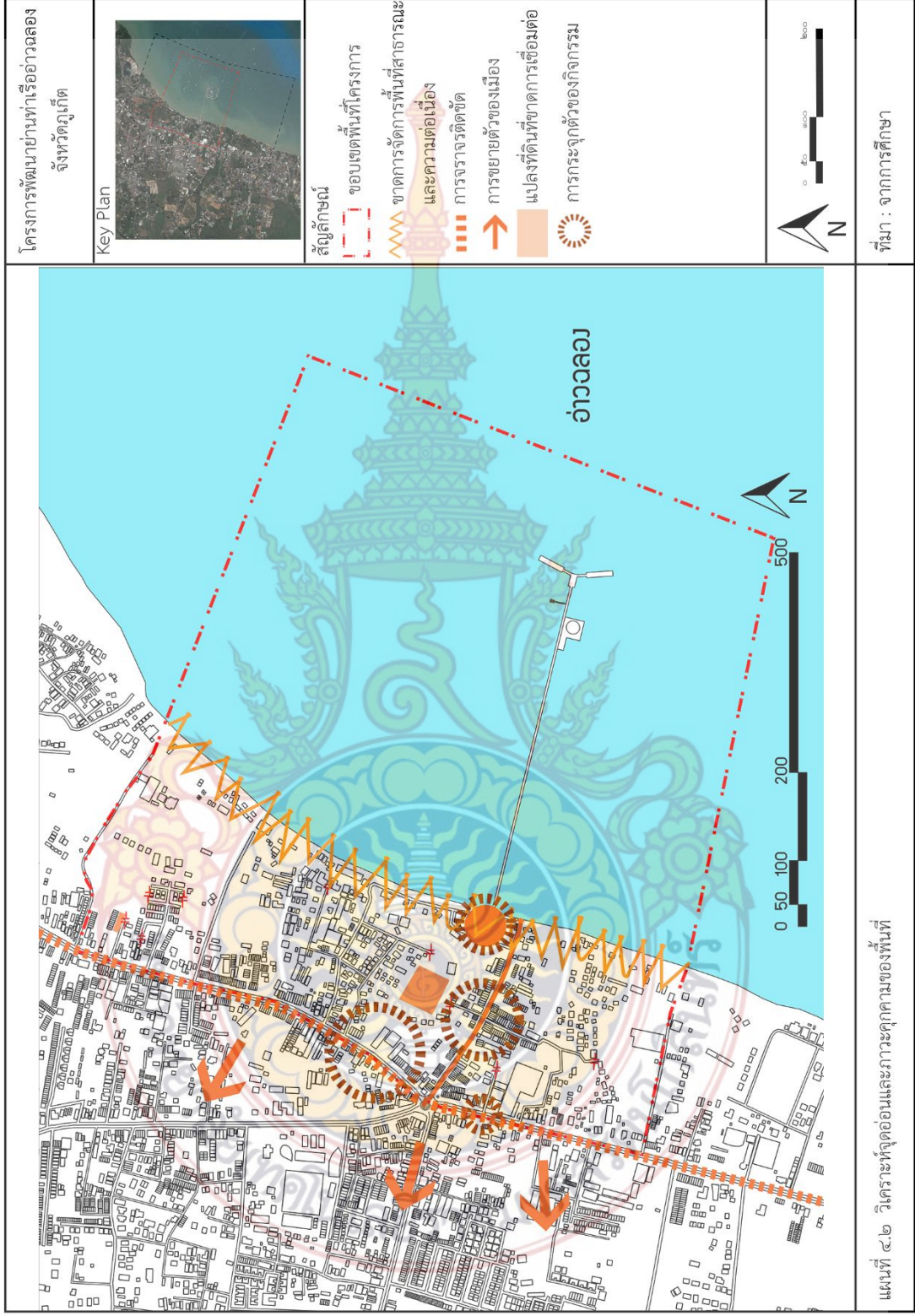
จากการศึกษาพื้นที่ย่านท่าแขกฉลอง ทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของพื้นที่โครงการ เพื่อเป็นการทำไปสู่การเสนอแนะการกำหนดแนวความคิดในการออกแบบวางผัง

ตารางที่ ๔.๑ แสดงความเป็นไปได้ของโครงการ(SWOT ANALYSIS)

การพิจารณา	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	ภาวะคุกคาม
ด้านกายภาพ	<ul style="list-style-type: none"> - เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัด - มีเส้นทางการเข้าถึงพื้นที่ที่หลากหลาย 	<ul style="list-style-type: none"> - รถติด - น้ำท่วมถนนเวลาฝนตก - ทางเลือกของระบบขนส่งมวลชนมีน้อย - ขาดพื้นที่สีเขียว - การใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เต็มศักยภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการรถไฟรางเบา - โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมของแหล่งท่องเที่ยว - การใช้ประโยชน์ที่ดินยังไม่เต็มศักยภาพ เหมาะแก่การพัฒนา 	<ul style="list-style-type: none"> - การขยายตัวของเมืองแบบไร้ทิศทาง - การไม่เชื่อมโยงของพื้นที่
ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> - ทำเทียบเรือท่องเที่ยวที่สำคัญ - มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาในพื้นที่ - ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้น - เลื่อน 	<ul style="list-style-type: none"> - เจ้าของธุรกิจส่วนใหญ่ไม่ใช่คนในท้องถิ่น 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการในอนาคตส่งผลให้ราคาที่ดินปรับตัวสูงขึ้น - โครงการในอนาคตทำให้เกิดการลงทุนทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาที่กระจุกกระจายของภาคเอกชนเนื่องจากขาดแผนแม่บท
ด้านสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ประชากรมีแนวโน้มสูงขึ้น - ประชากรมีความหลากหลายทางศาสนา 	<ul style="list-style-type: none"> - ประชากรแฝงมีจำนวนมาก 	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาในพื้นที่ 	<ul style="list-style-type: none"> - การเวนคืนที่ดินจากภาคเอกชน

ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม ในพื้นที่โครงการ แสดงให้เห็นถึงจุดแข็งในทางด้านโครงข่ายการสัญจรที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเส้นทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ มีความหลากหลายในการเข้าถึงพื้นที่ และมีท่าเทียบเรือท่องเที่ยวที่สำคัญ โดนมีโอกาจากโครงการในอนาคตช่วยส่งเสริมความเชื่อมโยงการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น และช่วยทำให้เกิดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น จุดอ่อนในพื้นที่เนื่องจากพื้นที่เป็นชุมทางของถนนหลายเส้นทางทำให้เกิดปัญหาการติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนและระบบขนส่งมวลชนยังไม่เพียงพอจึงทำให้ทางเลือกในการเดินทางน้อยลง นอกจากนี้ยังขาดพื้นที่สีเขียว และยังมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ยังไม่เต็มศักยภาพ ทำให้เกิดภาวะคุกคามในการขยายตัวของเมืองแบบไร้ทิศทางทำให้จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาและการจัดการพื้นที่ให้เหมาะสม

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

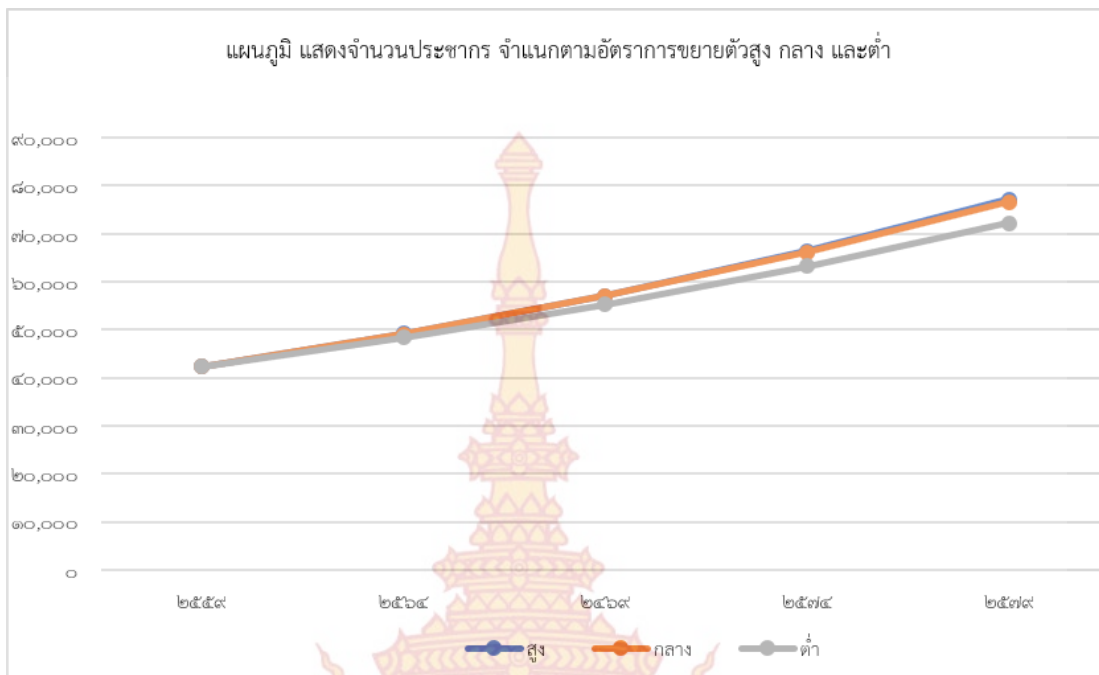
จากการศึกษาโอกาสและภาวะคุกคามของพื้นที่ได้นำมาวิเคราะห์แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มในการขยายตัวของเมือง และการลงทุนที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น โดยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของคนที่เข้ามาในพื้นที่ที่มากขึ้นจากโครงการในอนาคต และจำนวนประชากรที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งส่งผลให้เมืองมีแนวโน้มของการเจริญเติบโตไปในทางรองรับการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ตารางที่ ๔.๒ แสดงจำนวนประชากร จำแนกตามอัตราการขยายตัวสูง กลาง ต่ำ

พ.ศ.	สูง*	กลาง	ต่ำ
๒๕๕๙	๔๒,๓๑๙	๔๒,๓๑๙	๔๒,๓๑๙
๒๕๖๔	๔๙,๒๐๐	๔๙,๑๐๐	๔๘,๕๐๐
๒๕๖๙	๕๗,๑๐๐	๕๗,๐๐๐	๕๕,๓๐๐
๒๕๗๔	๖๖,๕๐๐	๖๖,๑๐๐	๖๓,๒๐๐
๒๕๗๙	๗๗,๑๐๐	๗๖,๖๐๐	๗๒,๒๐๐
อัตราเพิ่ม	๑.๓๕	๒.๙๗	๒.๖๗

*ตามปริมาณนักท่องเที่ยว

ที่มา : จากการศึกษของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๔.๑ แสดงแผนภูมิแสดงจำนวนประชากรจำแนกตามอัตราการขยายตัวสูง กลาง และต่ำ
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

สรุปบทที่ ๔ โปรแกรมการออกแบบและวางผังในพื้นที่โครงการ

สรุปโปรแกรมการออกแบบและวางผังในพื้นที่โครงการคือมีการพัฒนาพื้นที่ใหม่บางส่วนโดยทำให้เกิดการใช้สอยอาคารแบบผสมผสาน และเข้ากับบริบทพื้นที่ อาคารเริ่มขึ้นในแนวตั้งเพื่อให้ค้ำค้ำกับการลงทุน และสร้างความเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายการสัญจรทั้งทางรถ ทางเรือและทางเท้า พร้อมกับปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงามให้เป็นเมืองท่องเที่ยวนานาชาติ

บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์พื้นที่

วิสัยทัศน์ในการออกแบบพื้นที่ย่านท่าเรืออ่าวฉลอง คือการพัฒนาพื้นที่ให้เต็มศักยภาพทั้ง การเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรให้มีความต่อเนื่อง ส่งเสริมด้านเศรษฐกิจให้มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ ลักษณะพื้นที่ มีการผสมผสานระหว่างกิจกรรมกับการใช้พื้นที่ให้เกิดความเป็นสถานที่และยกระดับ พื้นที่ให้เป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญระดับจังหวัด โดยวิสัยทัศน์ในการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลองได้ นิยามให้พื้นที่มีบทบาทเป็น **เปิดประตูเชื่อมเมืองเศรษฐกิจชายฝั่ง** โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๕.๑.๑ เพื่อพัฒนาให้การเข้าถึงพื้นที่ มีความหลากหลายและเป็นประตูเชื่อมโยงโครงข่ายการ ท่องเที่ยวที่สำคัญทางตอนใต้ของจังหวัด โดยเชื่อมระหว่างขนส่งมวลชนให้เข้าถึงกันทั้งระบบรถ ราง เรือ

๕.๑.๒ เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้มีการรองรับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและกลายเป็น ศูนย์กลางเมืองเศรษฐกิจท่องเที่ยวที่สำคัญทางตอนใต้ของจังหวัดภูเก็ต

๕.๑.๓ เพื่อส่งเสริมการใช้งานพื้นที่แบบผสมผสานโดยไม่สูญเสียมูลค่าของพื้นที่และมีการใช้ งานที่เต็มศักยภาพรวมถึงคุณภาพชีวิตที่ดี

๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง

การออกแบบผังแม่บทการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง เป็นการออกแบบเพื่อตอบสนองการ ใช้งานในอนาคตจากแผนงานทางภาครัฐ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถของจังหวัด ในการเป็น ศูนย์กลางการพัฒนาการบริการในระดับประเทศและนานาชาติ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาโดยส่งเสริมให้ ยามท่าเรืออ่าวฉลองเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และพัฒนาการให้บริการด้านการ ท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานอย่างยั่งยืน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างความมั่นคงในการเป็น เมืองแห่งความปลอดภัย ทันสมัย และสังคมดิจิทัล ให้เกิดความสอดคล้องกับความต้องการและ บริบทของเมืองในอนาคต

๕.๒.๑ แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่การใช้งาน

การแบ่งโซนการใช้งานในแต่ละพื้นที่นั้นต้องคำนึงถึงความเหมาะสมทางการใช้งานพื้นที่ที่ต้องสอดคล้องกับกิจกรรมรวมไปถึงข้อจำกัดเรื่องความสูงของอาคารในพื้นที่ และความคุ้มค่าในการใช้งานโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

บริเวณที่ ๑ พื้นที่ริมถนนสายหลัก

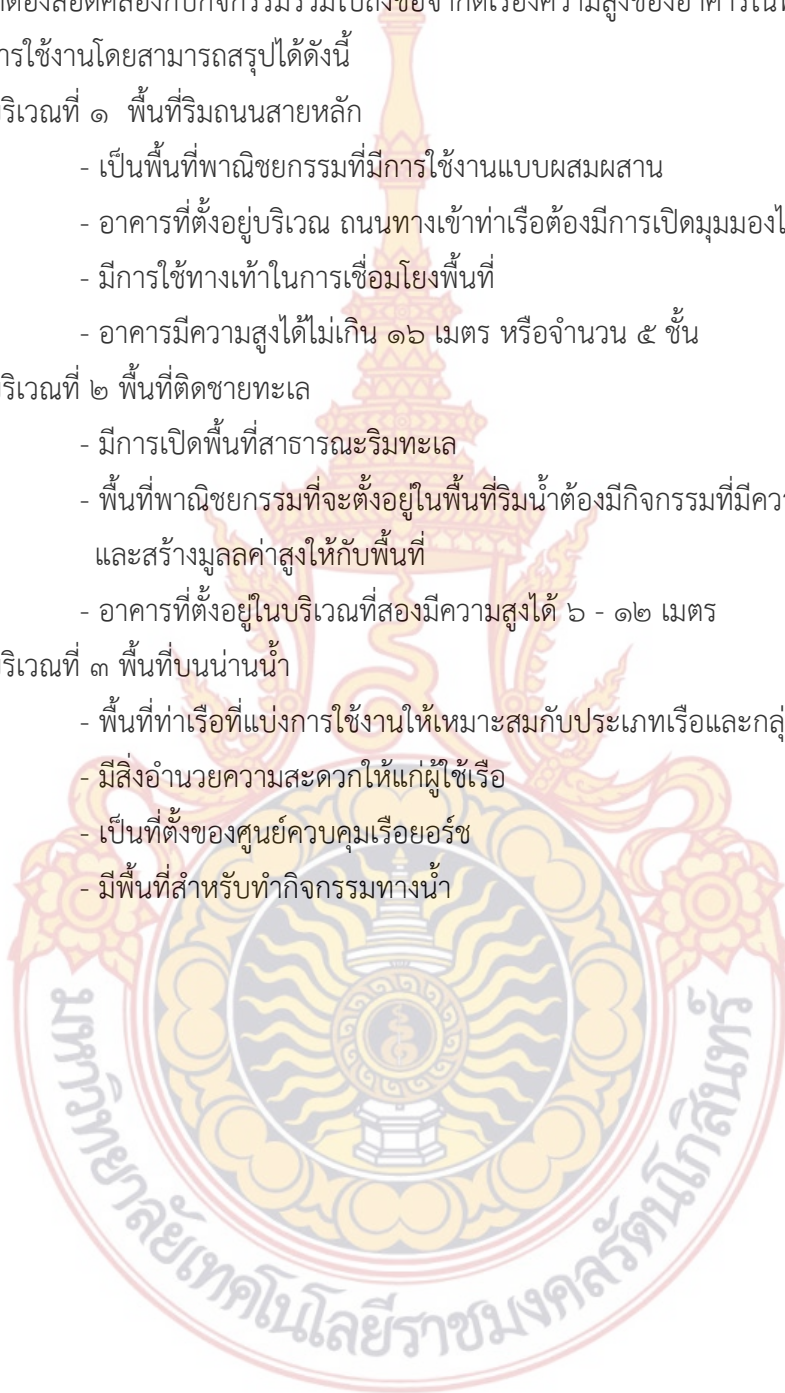
- เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีการใช้งานแบบผสมผสาน
- อาคารที่ตั้งอยู่บริเวณ ถนนทางเข้าท่าเรือต้องมีการเปิดมุมมองไปยังท่าเรือ
- มีการใช้ทางเท้าในการเชื่อมโยงพื้นที่
- อาคารมีความสูงได้ไม่เกิน ๑๖ เมตร หรือจำนวน ๕ ชั้น

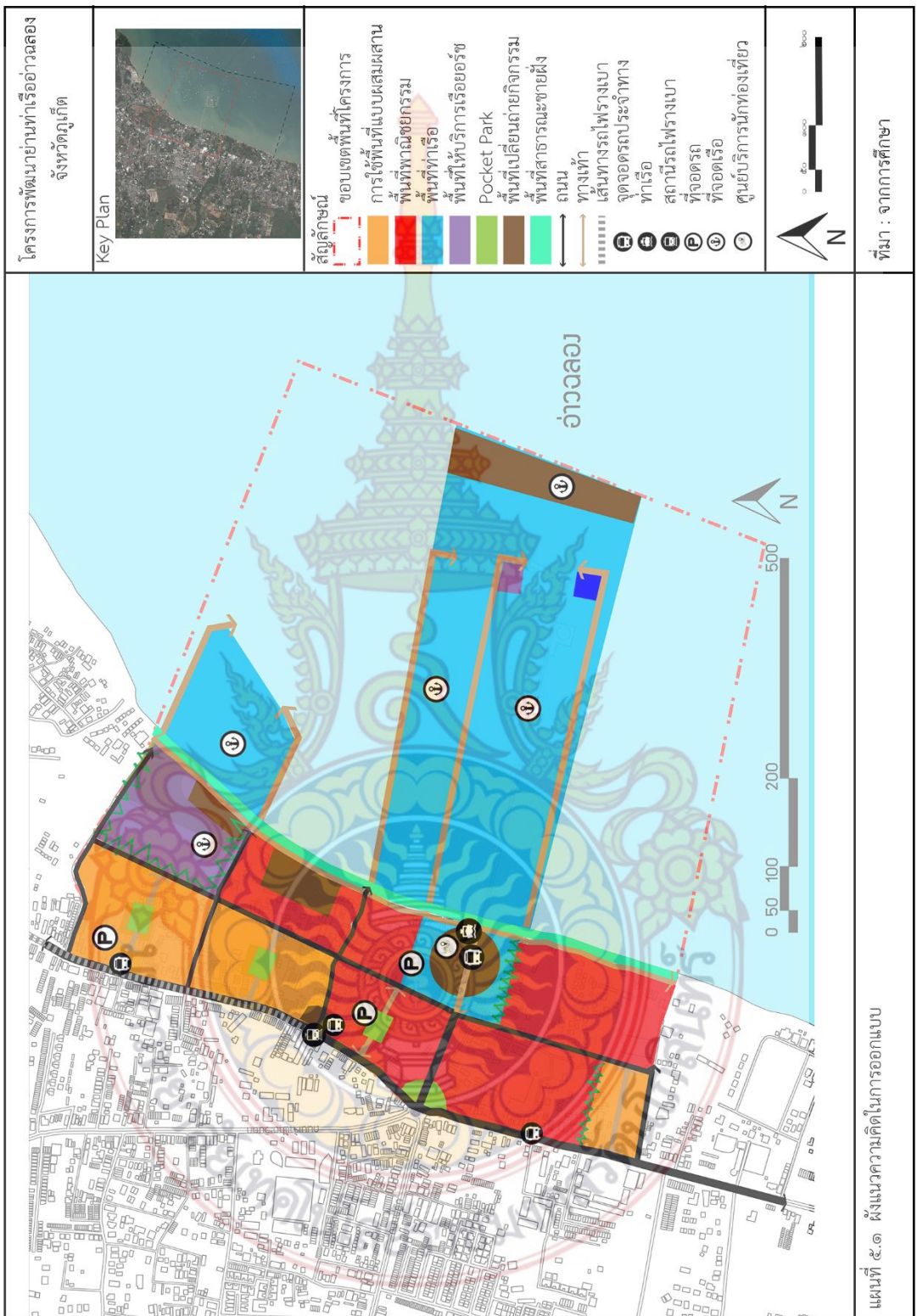
บริเวณที่ ๒ พื้นที่ติดชายทะเล

- มีการเปิดพื้นที่สาธารณะริมทะเล
- พื้นที่พาณิชยกรรมที่จะตั้งอยู่ในพื้นที่ริมน้ำต้องมีกิจกรรมที่มีความเชื่อมโยงกับน้ำ และสร้างมูลค่าสูงให้กับพื้นที่
- อาคารที่ตั้งอยู่ในบริเวณที่สองมีความสูงได้ ๖ - ๑๒ เมตร

บริเวณที่ ๓ พื้นที่บนน่านน้ำ

- พื้นที่ท่าเรือที่แบ่งการใช้งานให้เหมาะสมกับประเภทเรือและกลุ่มผู้ใช้งาน
- มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้เรือ
- เป็นที่ตั้งของศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช
- มีพื้นที่สำหรับทำกิจกรรมทางน้ำ





ที่มา : จากการศึกษา

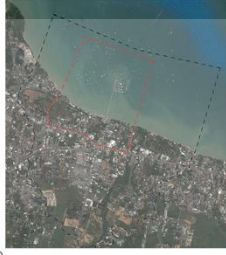
๕.๒.๒ โครงข่ายการสัญจร

การออกแบบเส้นทางการสัญจร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน ให้มีความต่อเนื่อง โดยมีการออกแบบทางเท้าเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆ และทำการเพิ่มเส้นทางเพื่อสร้างความเชื่อมต่อของเส้นทางและปรับปรุงถนนให้ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาบริเวณท่าเรือและมารีน่าให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคตที่มีปริมาณสูงขึ้น



โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง
จังหวัดภูเก็ต

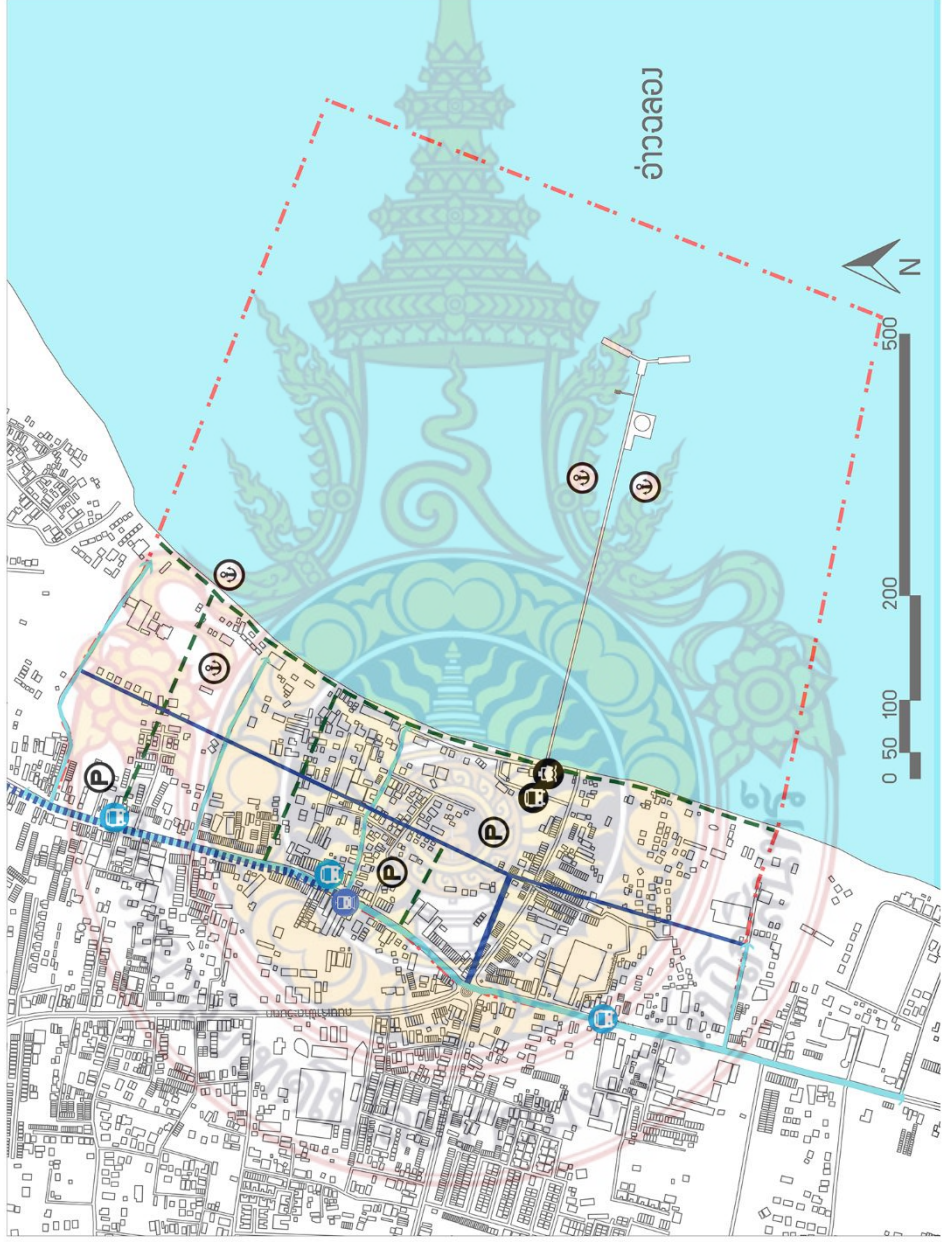
Key Plan



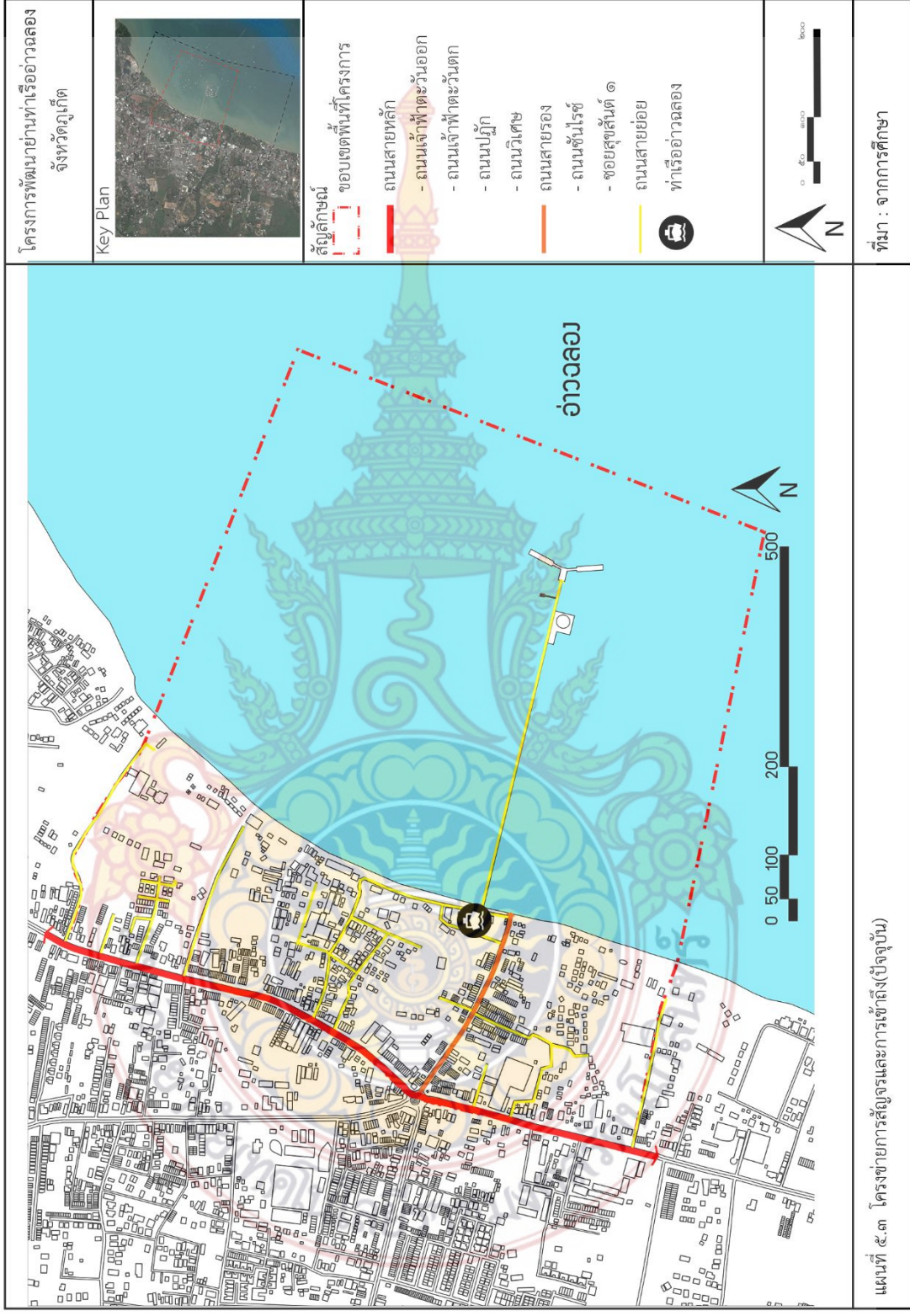
- สัญลักษณ์
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ
 - ถนนเดิมที่ทำการขยาย
 - ถนนใหม่
 - เส้นทางรถไฟรางเบา
 - ทางเท้า
 - จุดจอดรถประจำทาง
 - ท่าเรือ
 - สถานีรถไฟรางเบา
 - จุดจอดรถประจำทางใหม่
 - ที่จอดรถ
 - ที่จอดรถเรือ

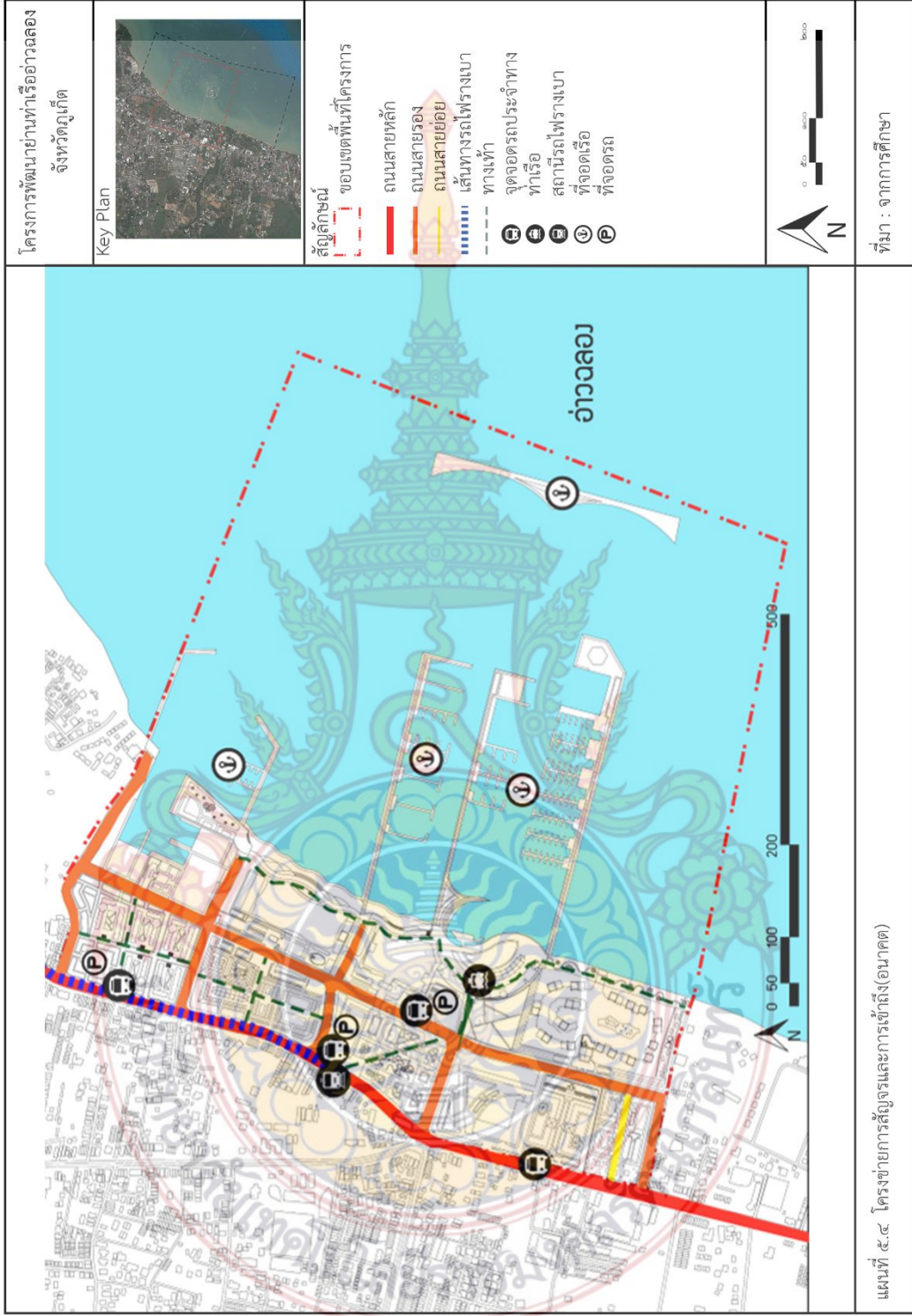


ที่มา : จากการศึกษา



แผนที่ ๕.๒ ผังยุทธศาสตร์ด้านโครงข่ายการสัญจร

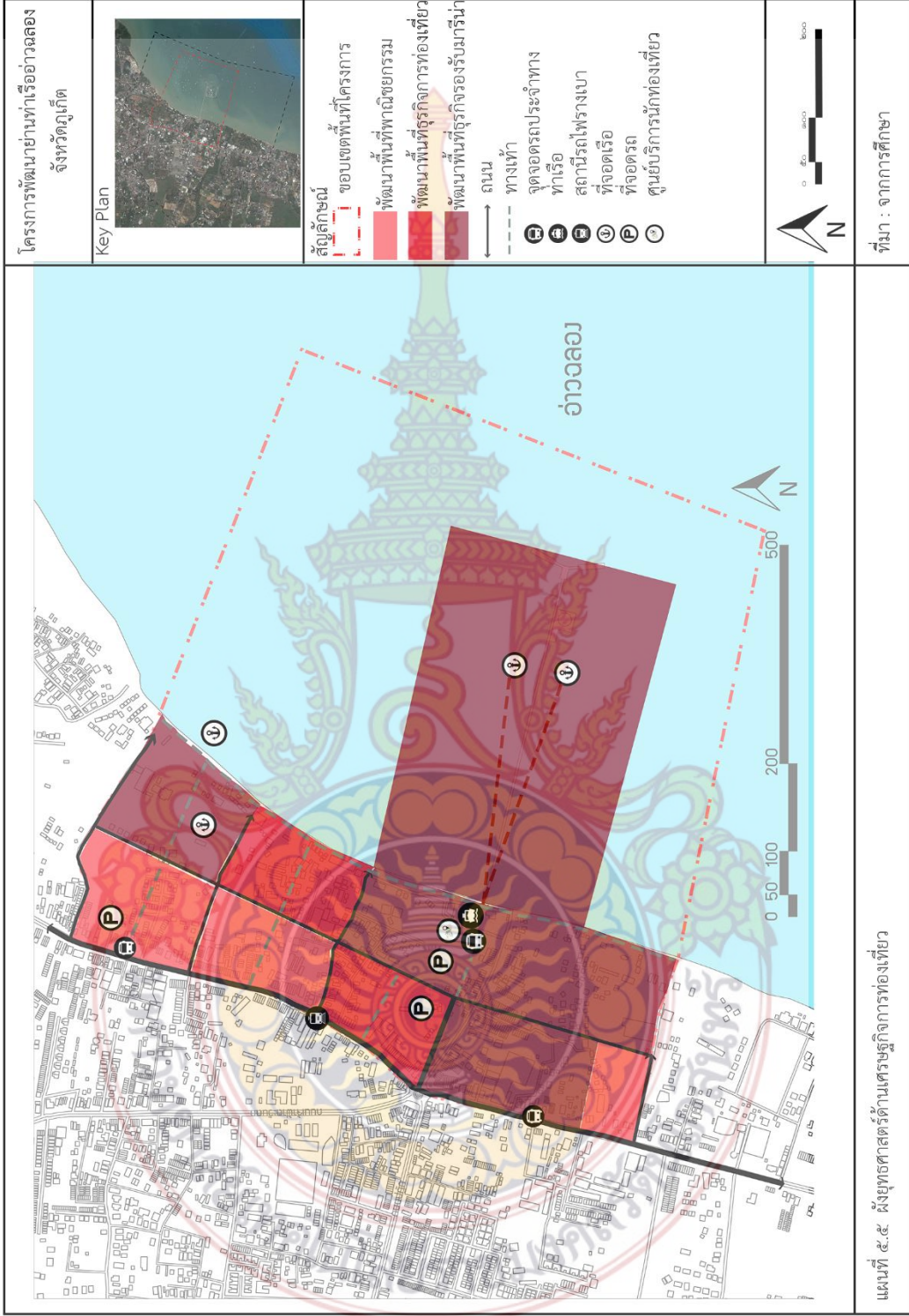


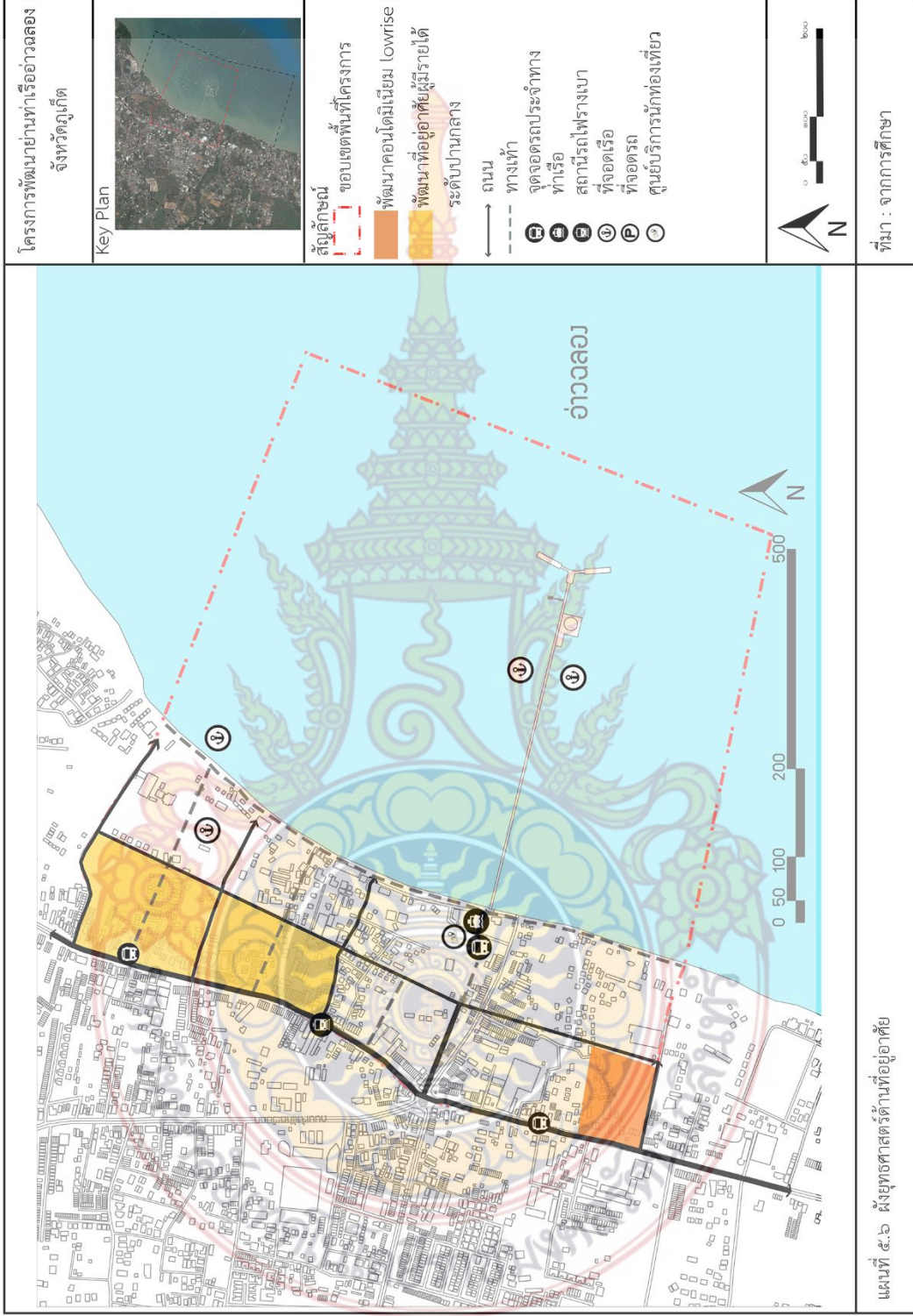


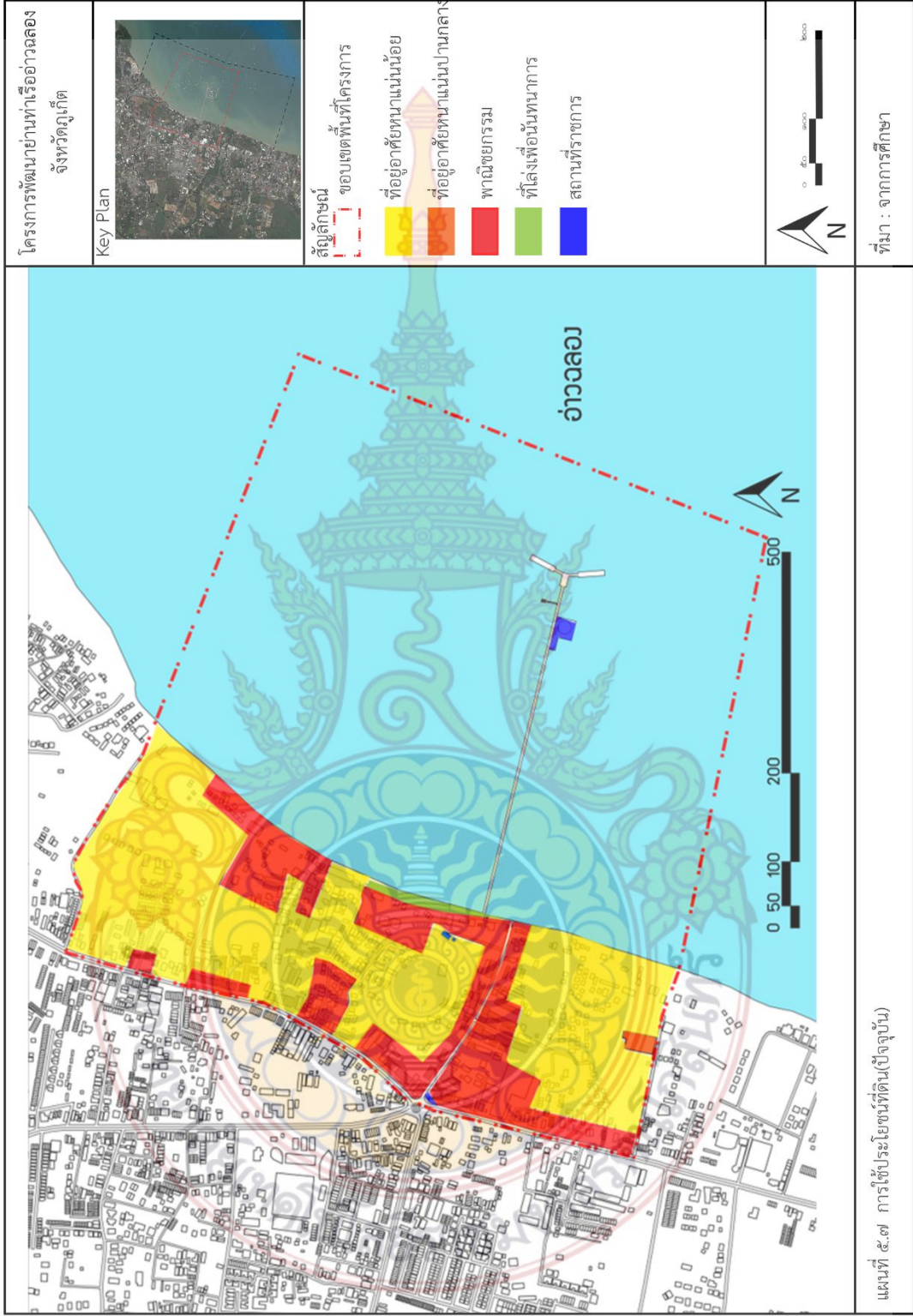
๕.๒.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

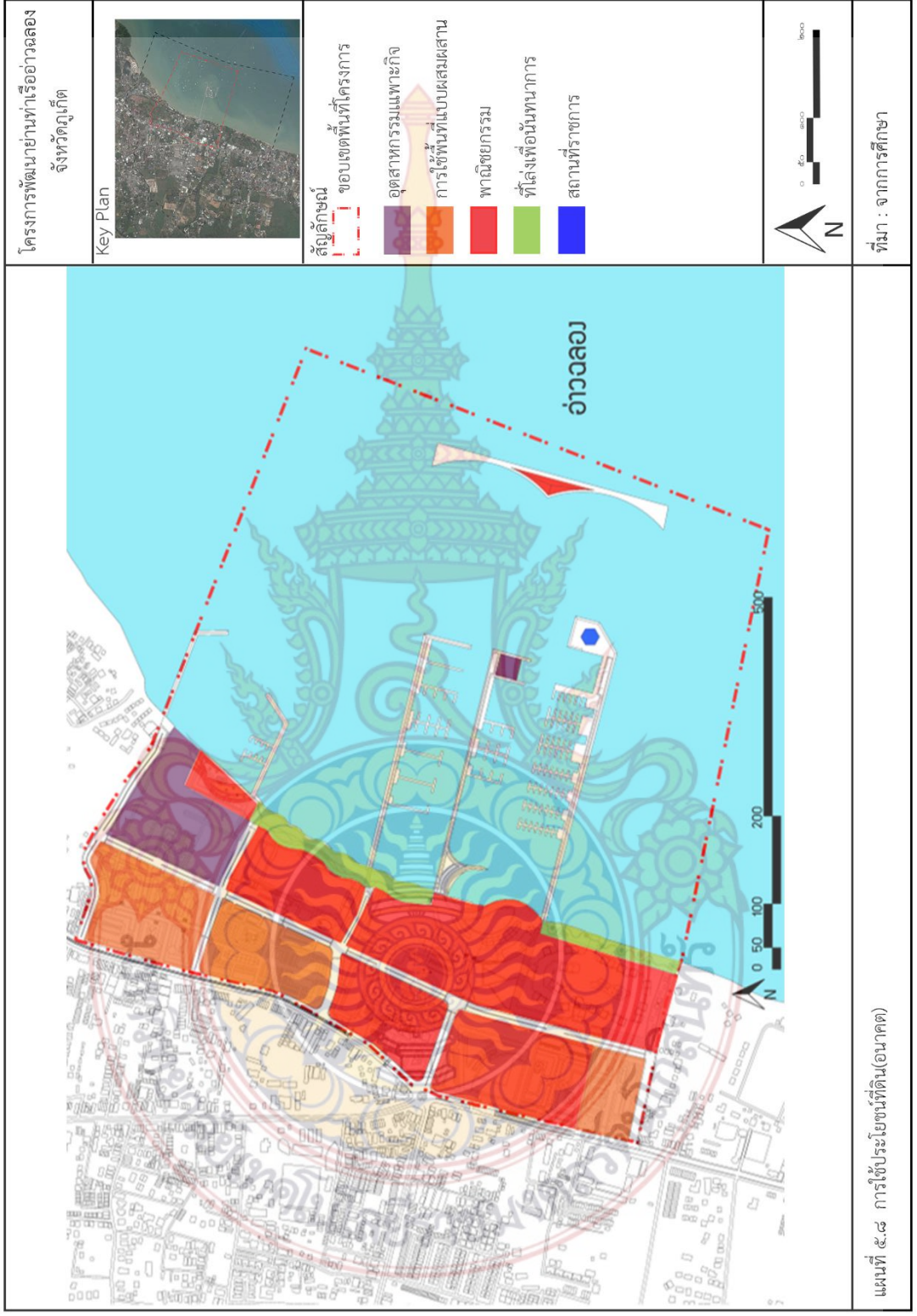
ในอนาคตพื้นที่จะมีการเปลี่ยนแปลงด้านการใช้ประโยชน์ ที่ดินรองรับการใช้งานเพิ่มขึ้นโดยพัฒนาพื้นที่ธุรกิจเพื่อรองรับกิจกรรมมารีน่าและการท่องเที่ยว และมีการยกระดับพื้นที่เศรษฐกิจสู่นานาชาติ มี การส่งเสริมการใช้พื้นที่แบบผสมผสานและพัฒนาที่อยู่อาศัยเหมาะสมกับทุกระดับรายได้รวมทั้งการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเข้าไปในการเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ











๕.๒.๔ พื้นที่โล่งว่างสาธารณะ

แนวความคิดในการออกแบบพื้นที่สาธารณะจะมีการกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ต่างๆ มีการปรับปรุงและพัฒนาภูมิทัศน์ตามโครงการสัญจร การเปิดพื้นที่จริงชายหาดเพื่อเปิดมุมมองและเพิ่มพื้นที่สาธารณะให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพื้นที่บริเวณชายหาดและทำกิจกรรมต่างๆ นอกจากนี้ยังมีการออกแบบพื้นที่สาธารณะเพื่อเป็นพื้นที่ในการเปลี่ยนถ่ายกิจกรรม

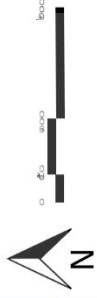


โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง
จังหวัดภูเก็ต

Key Plan



- สัญลักษณ์
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ
 - Pocket Park
 - เปิดพื้นที่สาธารณะริมหาดฝั่ง
 - ปรับปรุง/พัฒนาภูมิทัศน์
 - ริมนถนนและทางเท้า
 - พื้นที่เปลี่ยนถ่ายกิจกรรม
 - ถนน
 - ทางเท้า
 - จุดจอดรถประจำทาง
 - ท่าเรือ
 - สถานีรถไฟรางเบา



ที่มา : จากการศึกษา



แผนที่ ๕.๙ ผังยุทธศาสตร์ด้านพื้นที่สีเขียว





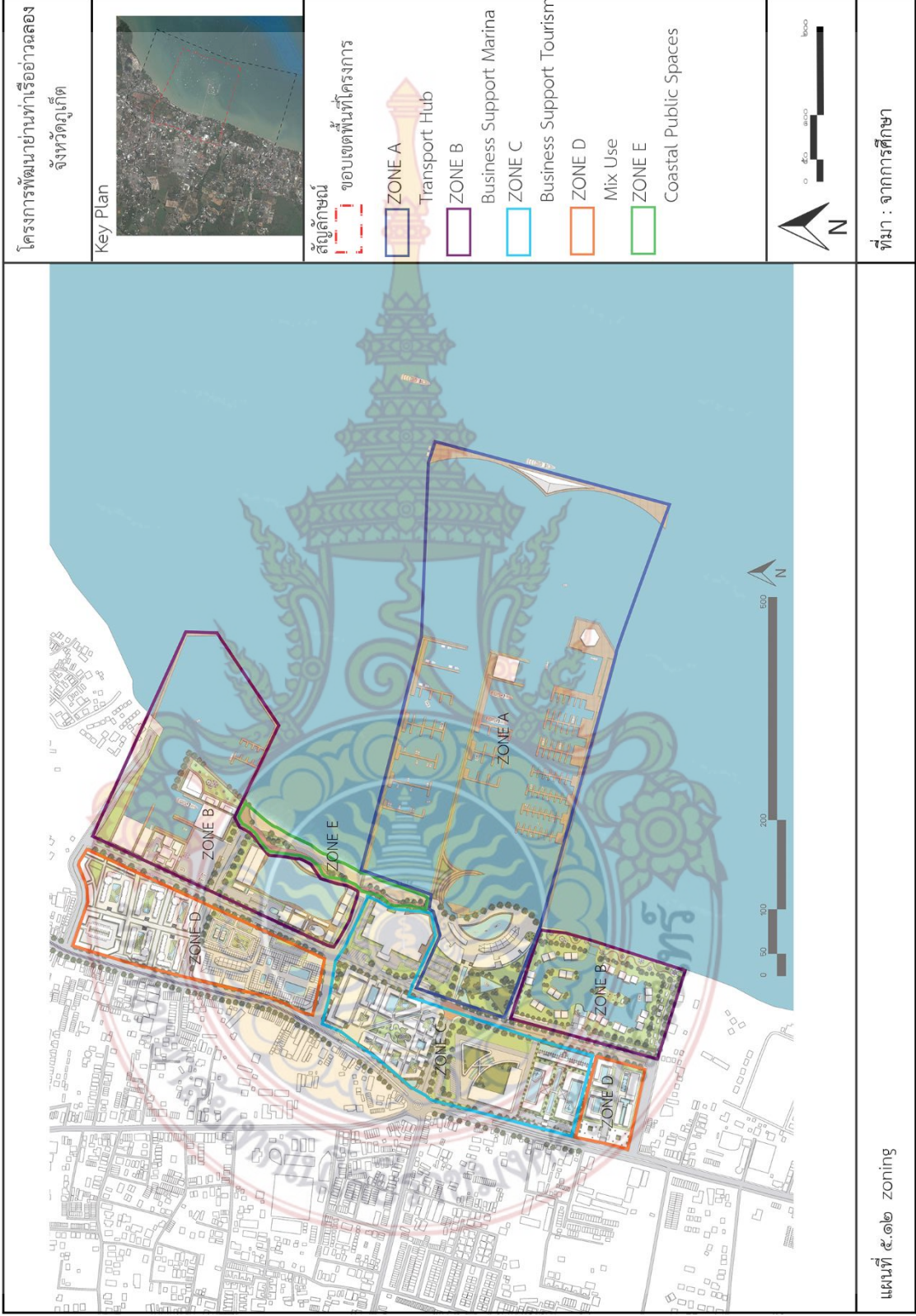
๕.๓ การออกแบบวางผังโครงการ

๕.๓.๑ ผังแม่บทพื้นที่โครงการ

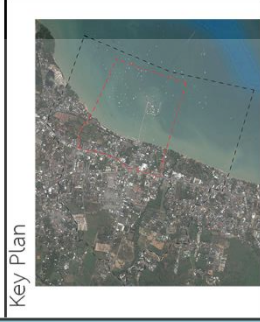
ผังแม่บทโครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลองได้มีการวางแผนระยะในการดำเนินการแล้วเสร็จเป็นระยะเวลา ๒๐ ปี และได้ออกแบบเป็น ๕ ส่วน ให้เหมาะกับการใช้งานได้แก่

- Zone A : Transport Hub
- Zone B : Business Support Marina
- Zone C : Business Support Tourism
- Zone D : Mix Use
- Zone E : Coastal Public Spaces

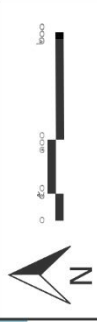




โครงการพัฒนาร้านอาหารคลอง
จังหวัดภูเก็ต



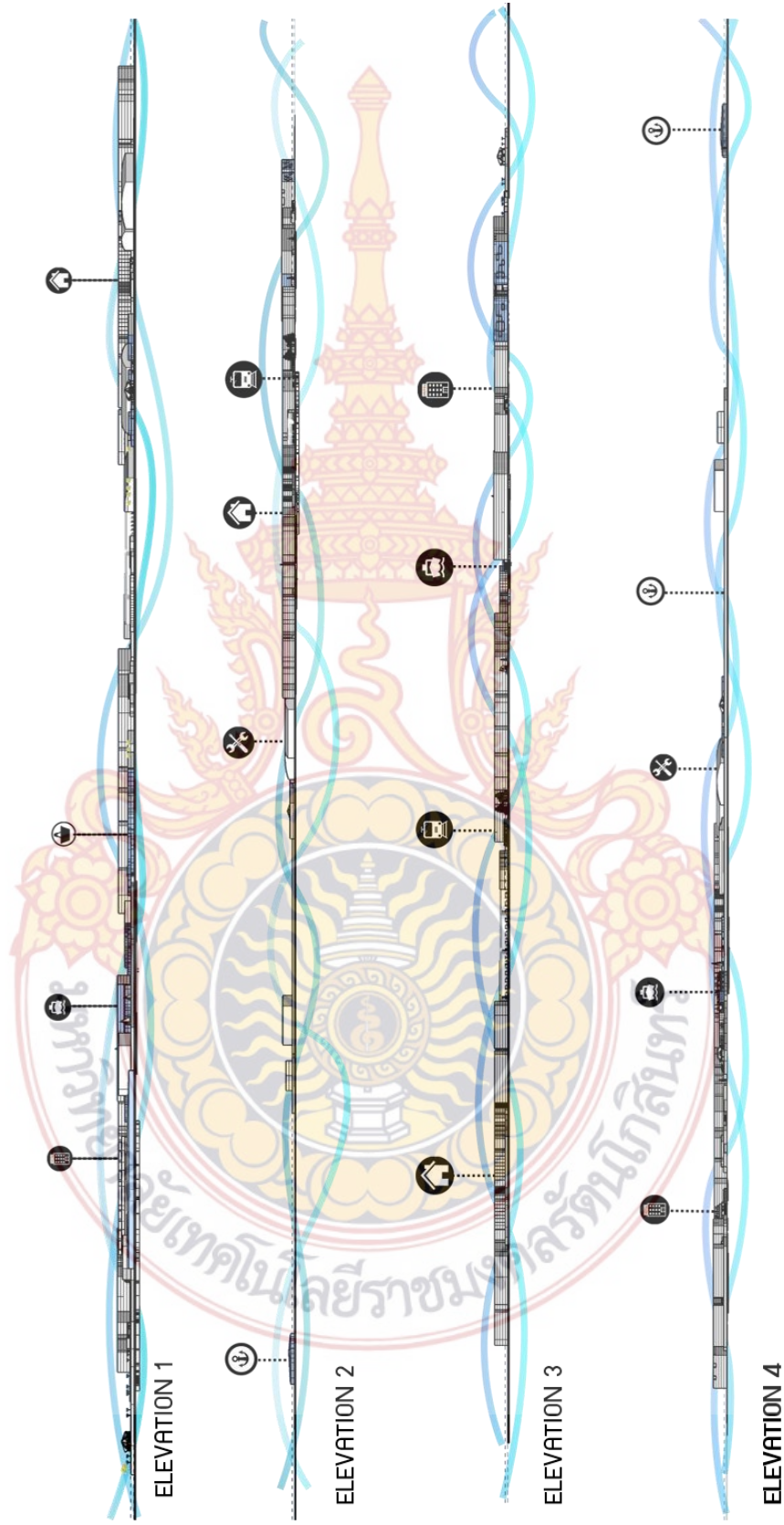
- สัญลักษณ์ ขอบเขตพื้นที่โครงการ
- ZONE A
 - ZONE B
 - ZONE C
 - ZONE D
 - ZONE E
 - ➔ Transport Hub
 - Business Support Marina
 - Business Support Tourism
 - Mix Use
 - Coastal Public Spaces



ที่มา : จากการศึกษา

แผนที่ ๕.๑๒ zoning

๕.๓.๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๕.๑ แสดงรูปด้านโครงการ
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๕.๓.๓ รายละเอียดโครงการ

Zone A : Transport Hub

รายละเอียด

๑.พื้นที่รองรับผู้ใช้บริการ

๒.ท่าเรือ

๓.ศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช

๔.พื้นที่ให้บริการเติมทรัพยากรเรือ

- กลุ่มผู้ใช้งาน



ภาพที่ ๕.๒ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน A

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

- ประเภทเรือที่เข้ามาใช้งานท่าเรือ



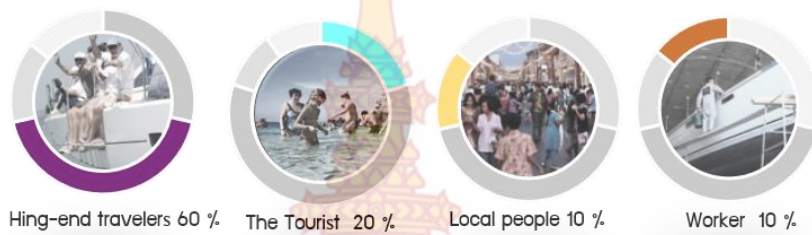
ภาพที่ ๕.๓ แสดงประเภทเรือที่ใช้งานท่าเรือในพื้นที่โซน A

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

Zone B : Business Support Marina

รายละเอียด

- ๑. Service Marina
- ๒. พื้นที่นันทนาการทางน้ำ
- ๓. ธุรกิจที่พักประเภทวิลล่า
- กลุ่มผู้ใช้งาน



ภาพที่ ๕.๔ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน B
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

- ประเภทเรือที่เข้ามาใช้พื้นที่ Service Marina



ภาพที่ ๕.๕ แสดงประเภทเรือที่ใช้งานพื้นที่ Service Marina
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

- ประเภทกิจกรรมในพื้นที่นันทนาการทางน้ำ



ภาพที่ ๕.๖ แสดงประเภทกิจกรรมในพื้นที่นันทนาการทางน้ำ
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

Zone C : Business Support Tourism

รายละเอียด

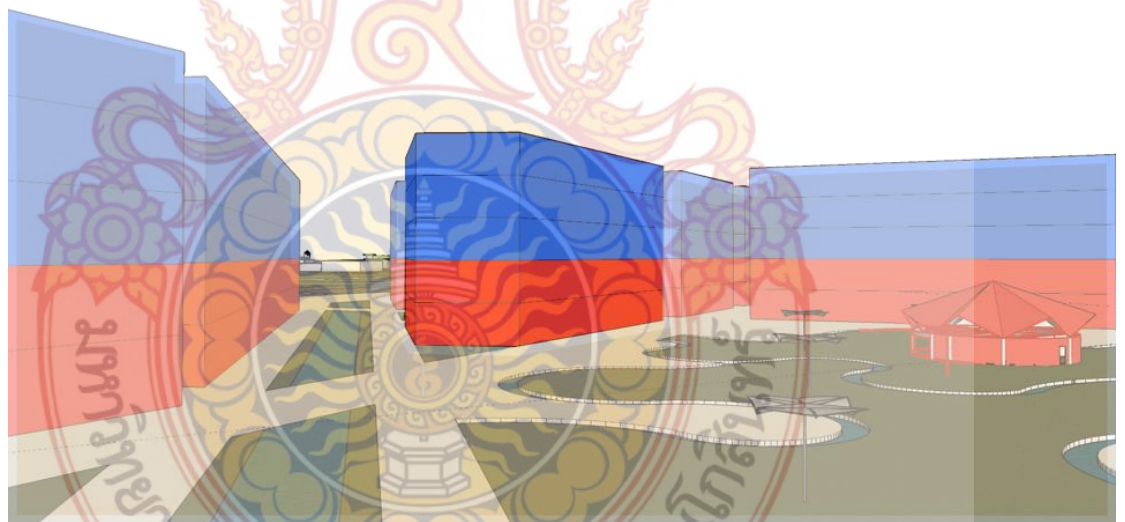
- ๑.พื้นที่ธุรกิจท่องเที่ยว
- ๒.พื้นที่เศรษฐกิจระดับเมือง
๓. King Power
- กลุ่มผู้ใช้งาน

USES



ภาพที่ ๕.๗ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน C

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๘ แสดงการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(พาณิชยกรรมกับสำนักงาน)ในพื้นที่โซน C

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

Zone D : Mix Use

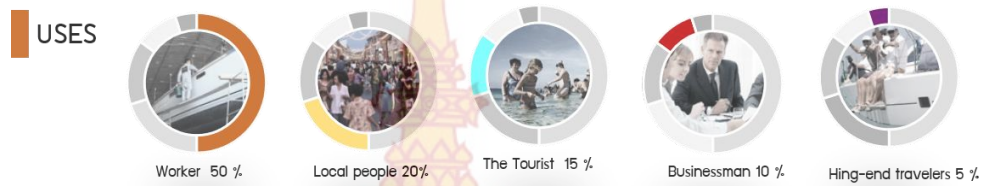
รายละเอียด

๑.พื้นที่พาณิชย์กรรม+ที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ปานกลาง

๒.Community resort sino

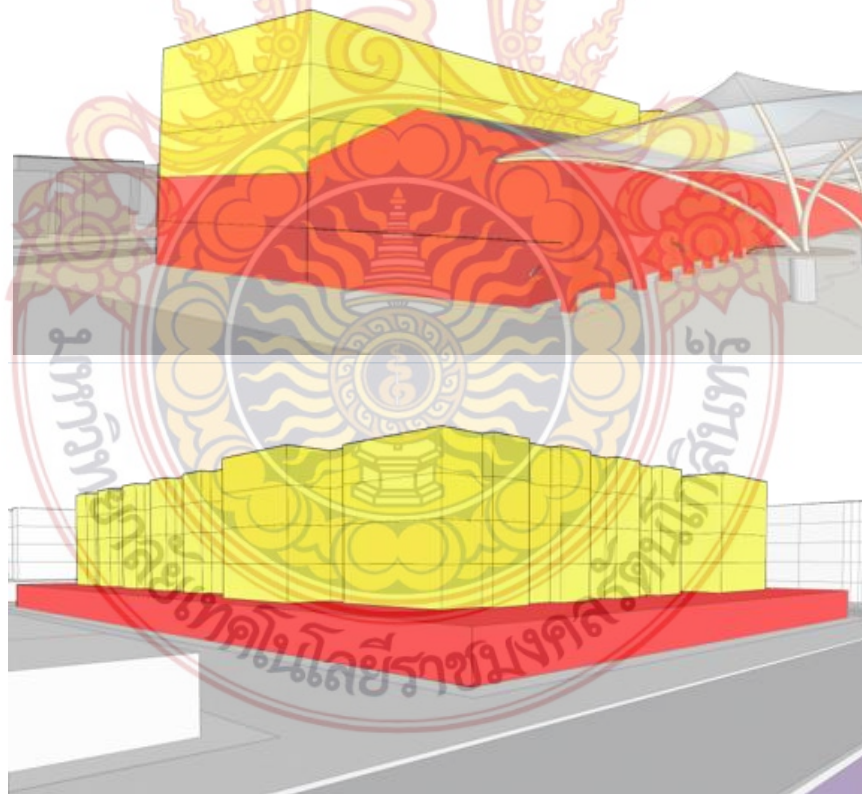
๓.Community+Condominium

-กลุ่มผู้ใช้งาน



ภาพที่ ๕.๙ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน D

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๐ แสดงการใช้งานอาคารแบบผสมผสาน(พาณิชย์กรรมกับที่พักอาศัย)ในพื้นที่โซน D

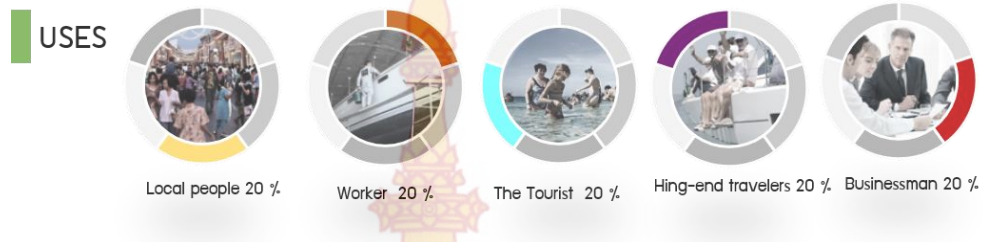
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

Zone E : Coastal Public Spaces

รายละเอียด

๑.พื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง

- กลุ่มผู้ใช้งาน

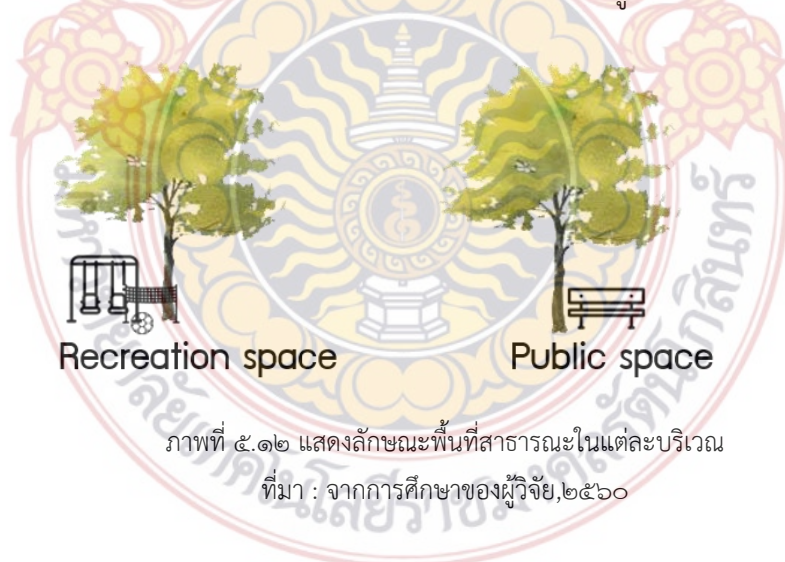


ภาพที่ ๕.๑๑ แสดงกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่โซน E

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

- ลักษณะพื้นที่สาธารณะ

ในโซนจะแบ่งพื้นที่สาธารณะเป็น ๒ ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนบริเวณหน้าพื้นที่นันทนาการทางน้ำมีการออกแบบให้พื้นที่สาธารณะมีลักษณะการใช้กิจกรรมในการผ่อนคลายไม่จะเป็นเครื่องเล่นสำหรับเด็กหรือเครื่องออกกำลังกาย รวมไปถึงการทำกิจกรรมบนชายหาดและทะเล อีกส่วนจะอยู่บริเวณติดกับท่าเรือได้มีการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณนี้ให้มีความสงบกว่าบริเวณแรกให้เป็นพื้นที่นั่งพักผ่อนหรือพักผ่อน รวมไปถึงการจัดพื้นที่ให้ถ่ายรูป และการทำกิจกรรมเบาๆ



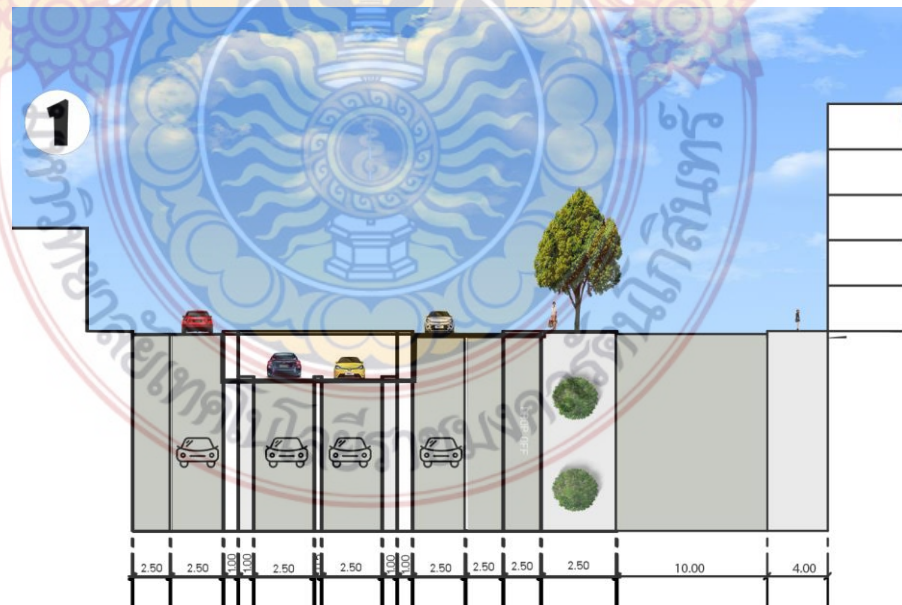
ภาพที่ ๕.๑๒ แสดงลักษณะพื้นที่สาธารณะในแต่ละบริเวณ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

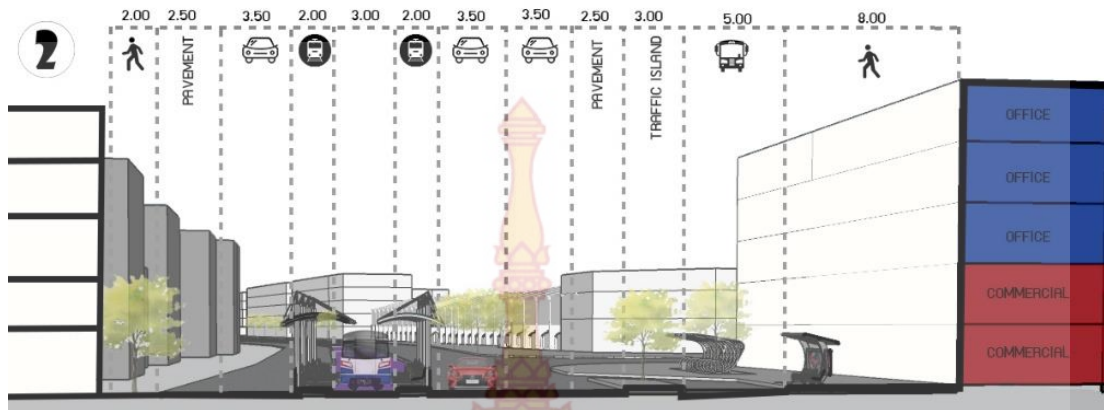
๕.๓.๔ โครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่สาธารณะ



ภาพที่ ๕.๑๓ แสดงตำแหน่งโครงการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่สาธารณะ
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๔ แสดงรูปตัดถนนสายหลักบริเวณที่มีอุโมงค์ทางลอดทำแยกคลอง
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



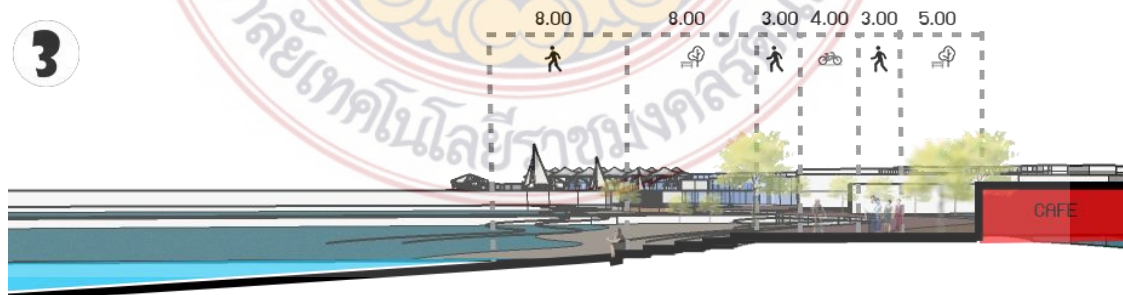
ภาพที่ ๕.๑๕ แสดงรูปตัดถนนสายหลักบริเวณที่สถานีรถไฟรางเบา

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๖ แสดงทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟรางเบา

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๑๗ แสดงรูปตัดพื้นที่สาธารณะบริเวณหน้าพื้นที่นั่งนอนทางน้ำ

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๕.๓.๕ ผังขยาย



ภาพที่ ๕.๑๘ แสดงตำแหน่งโครงการในผังแม่บท

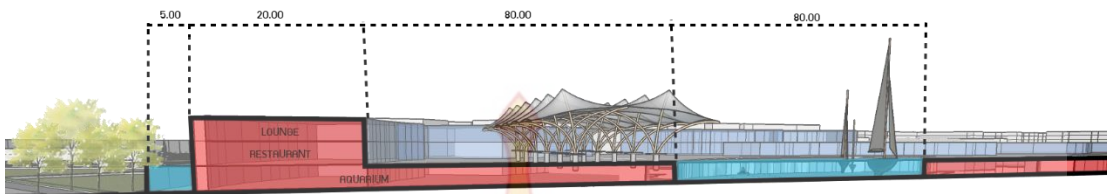
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๑.โครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร ประกอบไปด้วย ท่าเรือท่องเที่ยว ท่าเรือส่วนบุคคล ท่าเรือสำหรับเรือใหญ่ ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ร้านค้าและร้านอาหาร พิพิธภัณฑ์ Kids Club จุดจอดรถประจำทาง พื้นที่สาธารณะ พื้นที่บริการเติมทรีพาร์กเกอร์เรือ และศูนย์ควบคุมเรือยอร์ช(PYCC)



ภาพที่ ๕.๑๙ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

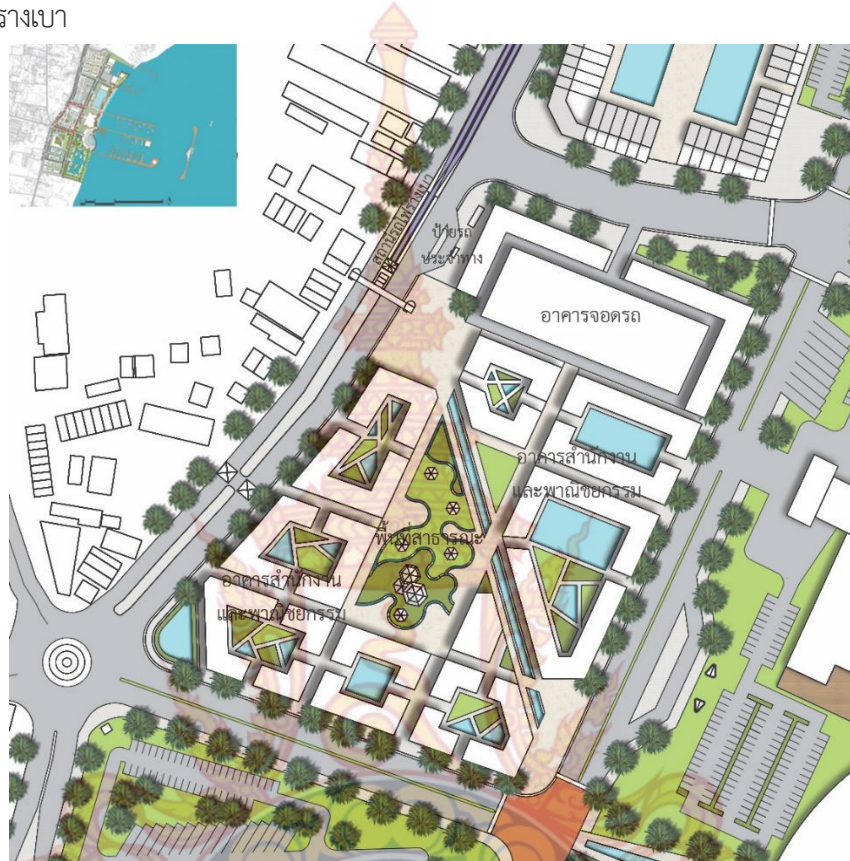


ภาพที่ ๕.๒๐ แสดงรูปตัดอาคารท่าเรือในโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๑ แสดงทัศนียภาพท่าเรือในโครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๒.โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม ประกอบไปด้วย อาคารmix use (พาณิชยกรรม+สำนักงาน) พื้นที่กิจกรรมส่วนกลางของแต่ละอาคาร อาคารจอดรถ pocket park จุดจอดรถประจำทาง สถานีรถไฟรางเบา



ภาพที่ ๕.๒๒ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๓ แสดงทัศนียภาพบริเวณ pocket park ในโครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๓.โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง ประกอบไปด้วย ส่วนบริเวณหน้าพื้นที่นันทนาการทางน้ำมีการออกแบบให้พื้นที่สาธารณะมีลักษณะการใช้กิจกรรมในการผ่อนคลายจากเครื่องเล่นสำหรับเด็กหรือเครื่องออกกำลังกาย รวมไปถึงการทำกิจกรรมบนชายหาดและทะเล อีกส่วนจะอยู่บริเวณติดกับท่าเรือได้มีการออกแบบพื้นที่สาธารณะบริเวณนี้ให้มีความสงบกว่าบริเวณแรก ให้เป็นพื้นที่นั่งพักผ่อนหรือพักผ่อน

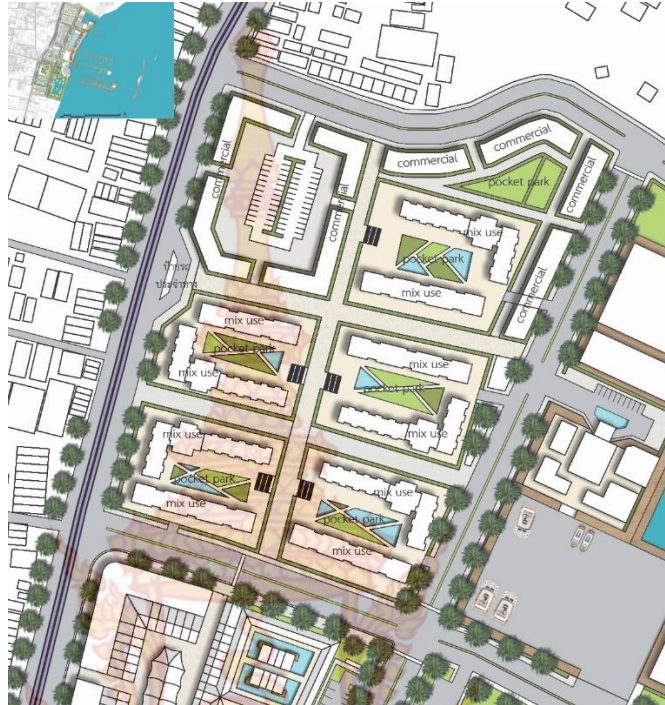


ภาพที่ ๕.๒๔ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๕ แสดงทัศนียภาพในโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่ง
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

๔.โครงการพัฒนาพื้นที่ Mix Use ประกอบด้วย อาคาร mix use (พาณิชย์กรรม+ที่อยู่อาศัย+ที่จอดรถ) pocket park จุดจอดรถประจำทาง อาคารพาณิชย์



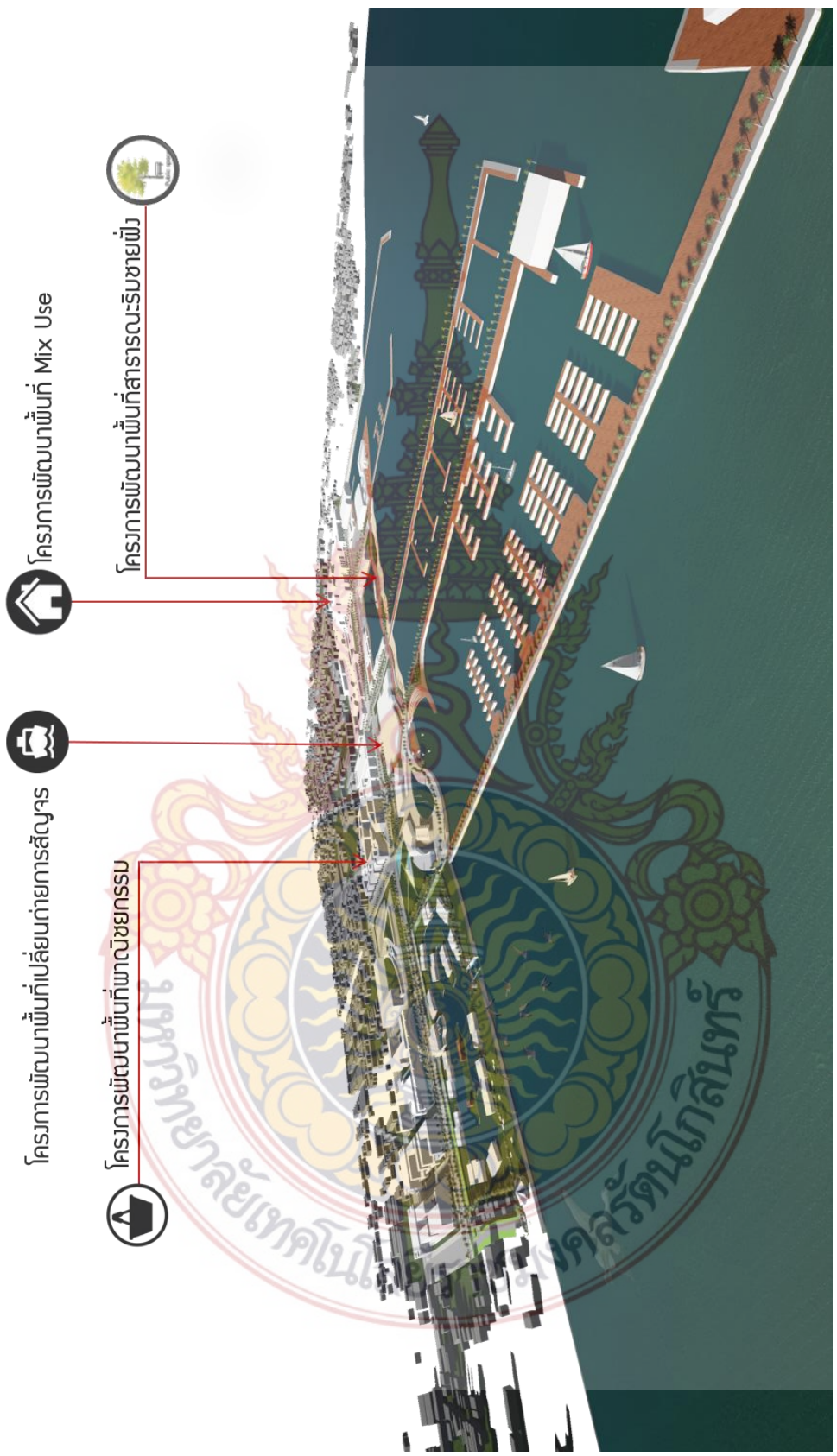
ภาพที่ ๕.๒๖ แสดงผังขยายโครงการพัฒนาพื้นที่ Mix Use

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๕.๒๗ แสดงทัศนียภาพในโครงการพัฒนาพื้นที่ Mix Use

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐



โครงการพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายการสัญจร



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยาน



โครงการพัฒนาพื้นที่ท่าเรืออ่าวฉลอง



ภาพที่ ๕.๒๘ แสดงพื้นที่ภาพรวมของโครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย ๒๕๖๐

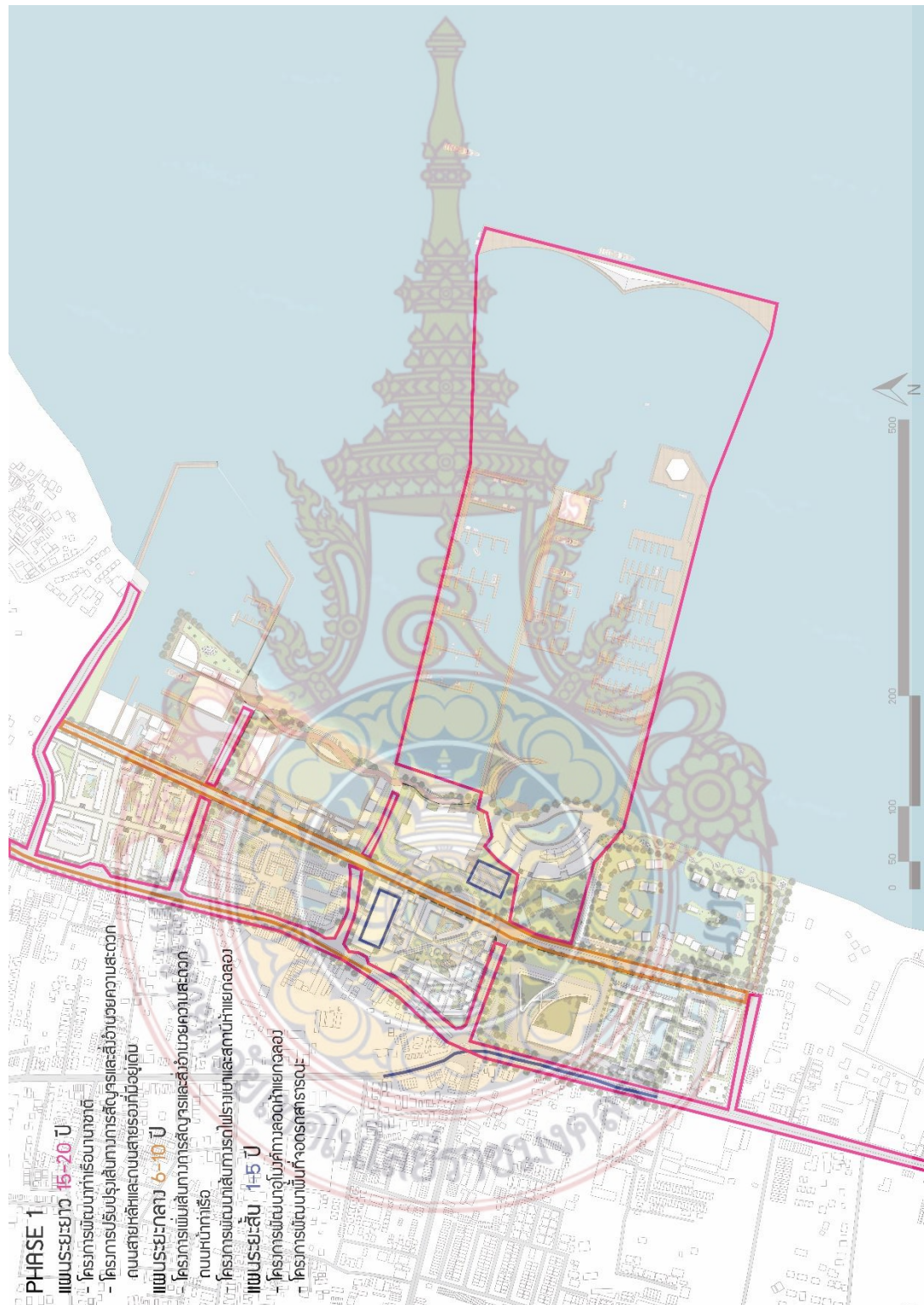
๕.๓.๖ ระยะดำเนินการ

ตารางที่ ๕.๑ ระยะเวลาและขั้นตอนดำเนินการ

แผนกำหนดการออกแบ	ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ				หมายเหตุ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		๕ ปี	๑๐ปี	๑๕ ปี	๒๐ ปี		
ด้านโครงข่ายการสัญจร	โครงการพัฒนาท่าเรือนานาชาติ อ่าวฉลอง						เทศบาลตำบลฉลอง
	โครงการเพิ่มเส้นทางการสัญจรและสิ่งอำนวยความสะดวก ถนนหน้าท่าเรือ						แขวงทางหลวงภูเก็ต
	โครงการปรับปรุงเส้นทางการสัญจรและสิ่งอำนวยความสะดวก ถนนสายหลักและถนนสายรอง						แขวงทางหลวงภูเก็ต
	โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟรางเบาและสถานีท่าแยกฉลอง						การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.)
	โครงการพัฒนาอุโมงค์ทางลอดท่าแยกฉลอง						แขวงทางหลวงภูเก็ต
	โครงการพัฒนาพื้นที่จอดรถสาธารณะ						เทศบาลตำบลฉลอง
ด้านเศรษฐกิจการท่องเที่ยว	โครงการพัฒนาพื้นที่ Service Marina						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่กีฬาทางน้ำ						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาธุรกิจที่พักอาศัยประเภทวิลล่า						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจระดับเมือง ๑ (ศูนย์ประชุม)						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจระดับเมือง ๒ (โรงแรม)						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจท่องเที่ยว ๑ (อาคาร mix use)						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่ธุรกิจท่องเที่ยว ๒ (Kingpower)						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมระดับย่าน						ภาคเอกชน
ด้านที่อยู่อาศัย	โครงการพัฒนาที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ปานกลาง						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาคอนโดมิเนียม Low rise						ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่สีเขียวรองรับกิจกรรม						ภาคเอกชน
ด้านพื้นที่โล่งสาธารณะ	โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่งอ่าวฉลอง						เทศบาลตำบลฉลอง

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

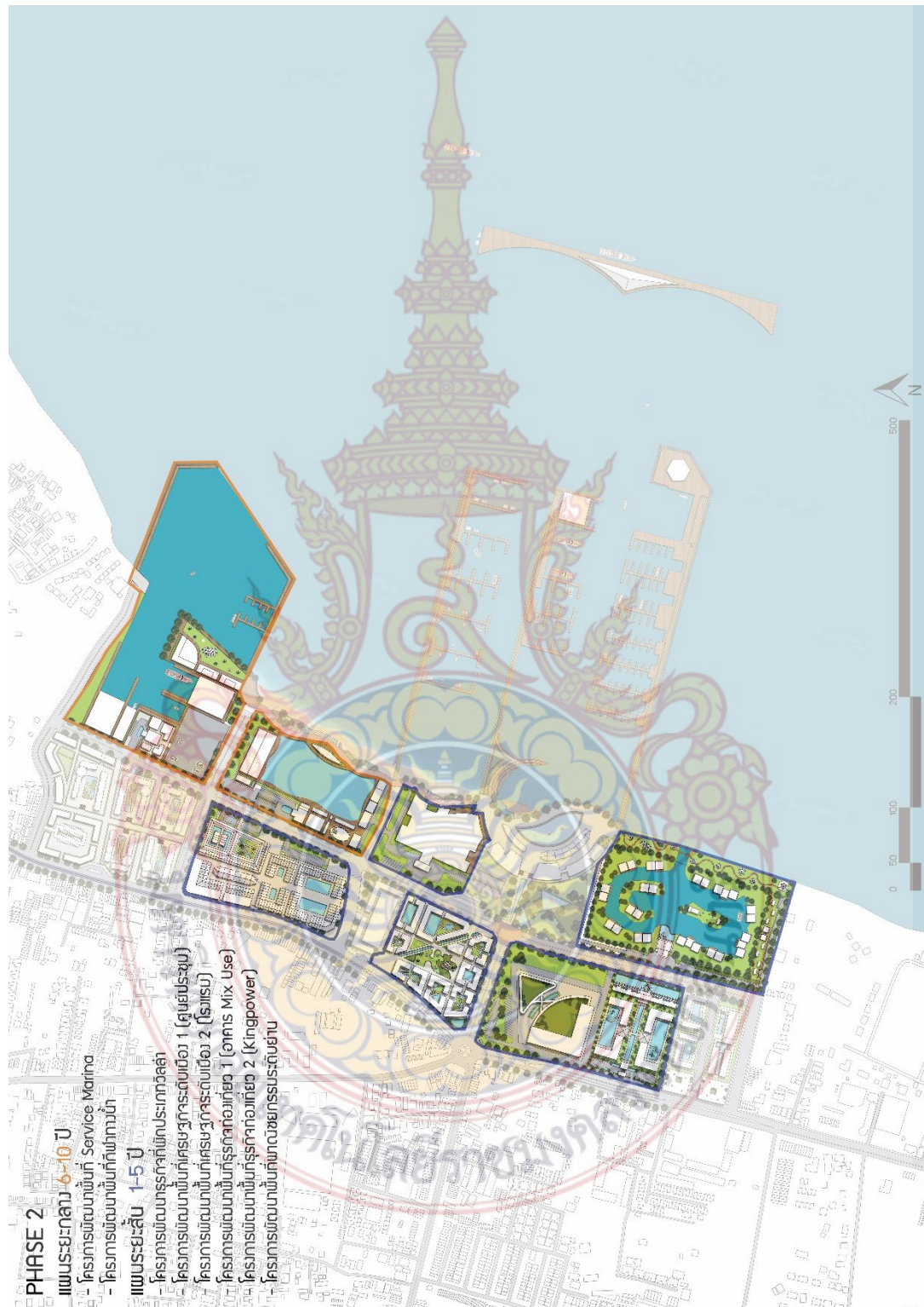
PHASE ๑ แผนด้านการพัฒนาโครงข่ายการสัญจร ประกอบด้วย แผนงานระยะยาว ๑๕-๒๐ ปี
 แผนงานระยะกลาง ๖-๑๐ ปี และแผนงานระยะสั้น ๑-๕ ปี ดังรูป



ภาพที่ ๕.๒๙ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๑

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

PHASE ๒ แผนด้านการพัฒนาเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ประกอบด้วย แผนงานระยะกลาง ๖-๑๐ ปี และแผนงานระยะสั้น ๑-๕ ปี ดังรูป



ภาพที่ ๕.๓๐ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๒

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

PHASE ๓ แผนด้านการพัฒนาที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย แผนงานระยะสั้น ๑-๕ ปี และ PHASE ๔ แผนด้านการพัฒนาพื้นที่โล่งสาธารณะ ประกอบด้วย แผนงานระยะสั้น ๑-๕ ปี ดังรูป



ภาพที่ ๕.๓๑ แสดงระยะดำเนินการ Phase ๓ และ ๔

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย,๒๕๖๐

สรุปบทที่ ๕

จากการศึกษาและการวิเคราะห์พื้นที่ ทำให้ได้วิสัยทัศน์ในการออกแบบที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่คือการเป็นเมืองเศรษฐกิจดังที่กล่าวไว้ในวิสัยทัศน์ว่า **เปิดประตูเชื่อมเมืองเศรษฐกิจชายฝั่ง** โดยมีแนวคิดในการออกแบบการพัฒนาพื้นที่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานอย่างสูงที่สุดโดยแบ่งตามผังยุทธศาสตร์แต่ละด้าน ทั้งด้านโครงข่ายการสัญจรที่มีการออกแบบพื้นที่เพื่อการรองรับการขยายตัวในอนาคตที่จะทำให้มีผู้คนเข้ามาใช้งานพื้นที่จำนวนมาก มีการปรับปรุงและพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานไม่ว่าจะเป็นโครงข่ายการสัญจร ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่เข้ามารองรับการใช้งาน รวมไปถึงด้านพื้นที่สีเขียวที่พัฒนาพื้นที่สาธารณะเพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงและมีกิจกรรมที่หลากหลายให้มีคุณภาพและได้มาตรฐาน ด้านที่อยู่อาศัยและด้านพาณิชยกรรมการท่องเที่ยวก็มีการมีการส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารงานที่มีความผสมผสานและมีความหลากหลายทางกิจกรรมเพื่อให้เกิดศักยภาพอันสูงสุดของพื้นที่ให้เหมาะสมกับพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ศูนย์กลางการเชื่อมโยงการท่องเที่ยว และพัฒนาการให้บริการด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐานอย่างยั่งยืน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเสริมสร้างความมั่นคงในการเป็นเมืองแห่งความปลอดภัย ทันสมัย และสังคมดิจิทัล โดยพัฒนาเกิดความสะดวกคล่องกับความต้องการและบริบทของเมืองในอนาคต โดยมีการกำหนดโซนในการพัฒนาตามลักษณะของพื้นที่ด้วยกัน ๕ โซนตามความเหมาะสมการใช้งาน คือ Zone A : Transport Hub ,Zone B : Business Support Marina ,Zone C : Business Support Tourism ,Zone D : Mix Use และZone E : Coastal Public Spaces ซึ่งเป็นไปตามผังยุทธศาสตร์ทั้ง ๔ ด้านที่ได้กำหนดไว้ และยังมีการวางแนวทางระยะดำเนินการและหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละโครงการตามความเหมาะสมและส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพอันสูงสุดแก่เมืองในอนาคต

บทที่ ๖

สรุปและข้อเสนอแนะ

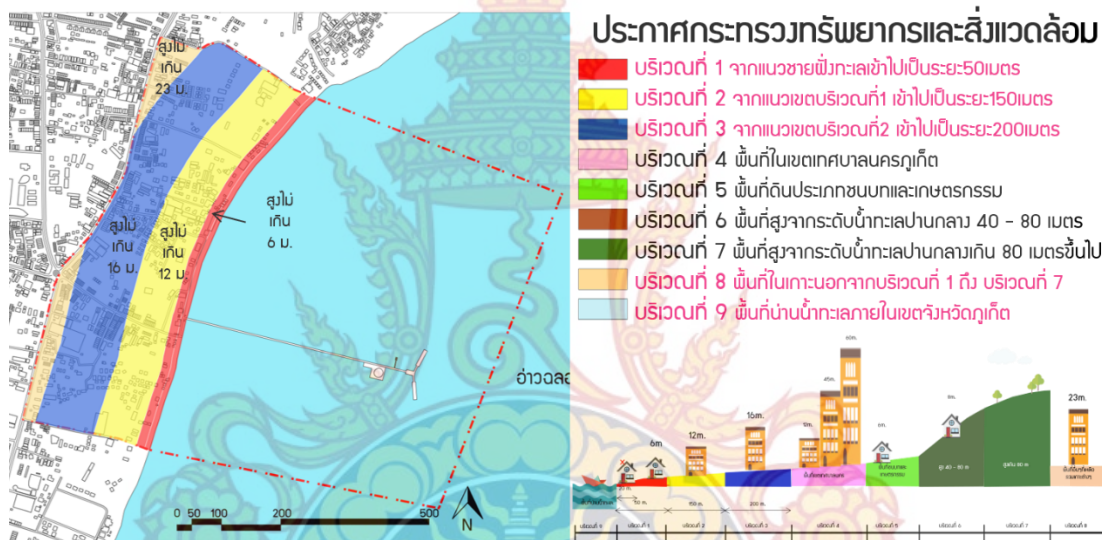
๖.๑ สรุปผลการพัฒนาพื้นที่

โครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง จังหวัดภูเก็ต จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาหาแนวทางและส่งเสริมศักยภาพให้เหมาะสมกับความเป็นพื้นที่ท่าเรือเศรษฐกิจที่ต้องรองรับการท่องเที่ยว โดยพื้นที่โครงการได้รับการพัฒนาจากประเด็นที่สำคัญทางด้านระบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่ตรงกับบริบทของพื้นที่ ตามวิสัยทัศน์ที่ได้กำหนดไว้ โดยด้านระบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน มีการพัฒนาท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตจากโครงการรถไฟรางเบา รวมไปถึงพัฒนาที่ตั้งสถานีรถไฟรางเบาและทำการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชนระหว่างระบบรางกับเรือ โดยเส้นทางเดินเท้าและยังเชื่อมโยงกับระบบรถด้วยการจัดตั้งตำแหน่งป้ายรถประจำทางให้มีความครอบคลุม นอกจากนี้ทางเดินเท้าที่เชื่อมระหว่างระบบขนส่งมวลชนเข้าด้วยกันแล้วยังมีการเชื่อมโยงไปยังกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจต่างๆโดยในพื้นที่มีโครงข่ายทางเท้าที่มีแนวดันไม้สีเขียวช่วยให้ความร่มรื่นในการเดินและยังมีพื้นที่พลาซ่ากิจกรรมที่ตั้งอยู่เรียงราย ช่วยเพิ่มกิจกรรมทำให้ผู้คนในเมืองหันมาใช้เวลาเดินเท้ามากขึ้น และยังเชื่อมโยงไปยังพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่งที่ได้พัฒนาขึ้นเพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพื้นที่ชายทะเลได้สะดวกและช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางด้านสังคมและช่วยส่งเสริมคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้นทำให้คุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ดีขึ้นซึ่งสอดคล้องกับการยกระดับพื้นที่เศรษฐกิจให้มีการรองรับระดับนานาชาติ โดยการพัฒนาให้พื้นที่มีการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจชายฝั่งทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับมารีน่า และธุรกิจท่องเที่ยวทางทะเลที่ขึ้นชื่อของจังหวัด นอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการใช้พื้นที่ให้มีความผสมผสานและเกิดความหลากหลายของทางกิจกรรมเพื่อให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่เมืองในอนาคต

๖.๒ แนวทางการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

๖.๒.๑ มาตรการแลพส่วนสนับสนุนทางกฎหมาย

๑) มาตรการควบคุมความสูงในพื้นที่ที่กำหนดจากประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กำหนดให้พื้นที่บริเวณที่ ๑ จากแนวชายฝั่ง ๕๐ เมตรสามารถก่อสร้างสูงได้ไม่เกิน ๖ เมตร โดย ๒๐ เมตรแรกห้ามก่อสร้าง บริเวณที่ ๒ จากแนวเขตบริเวณที่ ๑ เข้าไป ๑๕๐ เมตรสามารถก่อสร้างได้สูงไม่เกิน ๑๒ เมตร บริเวณที่ ๓ จากแนวเขตบริเวณที่ ๒ เข้าไป ๒๐๐ เมตรสามารถก่อสร้างได้ไม่เกิน ๑๖ เมตร และบริเวณที่ ๘ สามารถก่อสร้างได้ไม่เกิน ๒๓ เมตร โดยพื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ทั้งบริเวณที่ ๑,๒,๓ และบริเวณที่ ๘ เพียงเล็กน้อย



ภาพที่ ๖.๔ แสดงพื้นที่ควบคุมความสูงในโครงการตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๒) มาตรการควบคุมพื้นที่สาธารณะริมชายฝั่งอ่าวฉลอง ตั้งแต่แนวชายฝั่งทะเลเข้ามา ระยะ ๒๐ เมตร ห้ามก่อสร้างและให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

๓) มาตรการควบคุมพื้นที่ติดชายฝั่งให้มีการใช้ประโยชน์เพื่อพาณิชย์กรรมที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางน้ำที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเท่านั้น

๔) มาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์อาคารบริเวณพื้นที่ Zone D เป็นที่พื้นที่ Mix Use โดยควบคุมสัดส่วนในการใช้สอยอาคารให้มีสัดส่วนดังนี้ พื้นที่พาณิชย์กรรมคิดเป็นร้อยละ ๑๕ พื้นที่สีเขียวภายในอาคารคิดเป็นร้อยละ ๑๐ และพื้นที่อยู่อาศัยคิดเป็นร้อยละ ๗๕

๕) มาตรการส่งเสริมการมีพื้นที่สีเขียวภายในอาคาร โดยให้มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ ๑๐ ของพื้นที่ใช้สอยภายในอาคาร

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร

๑. การออกแบบเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยานให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงทางพื้นที่

๖.๓.๒ ด้านสถาปัตยกรรม

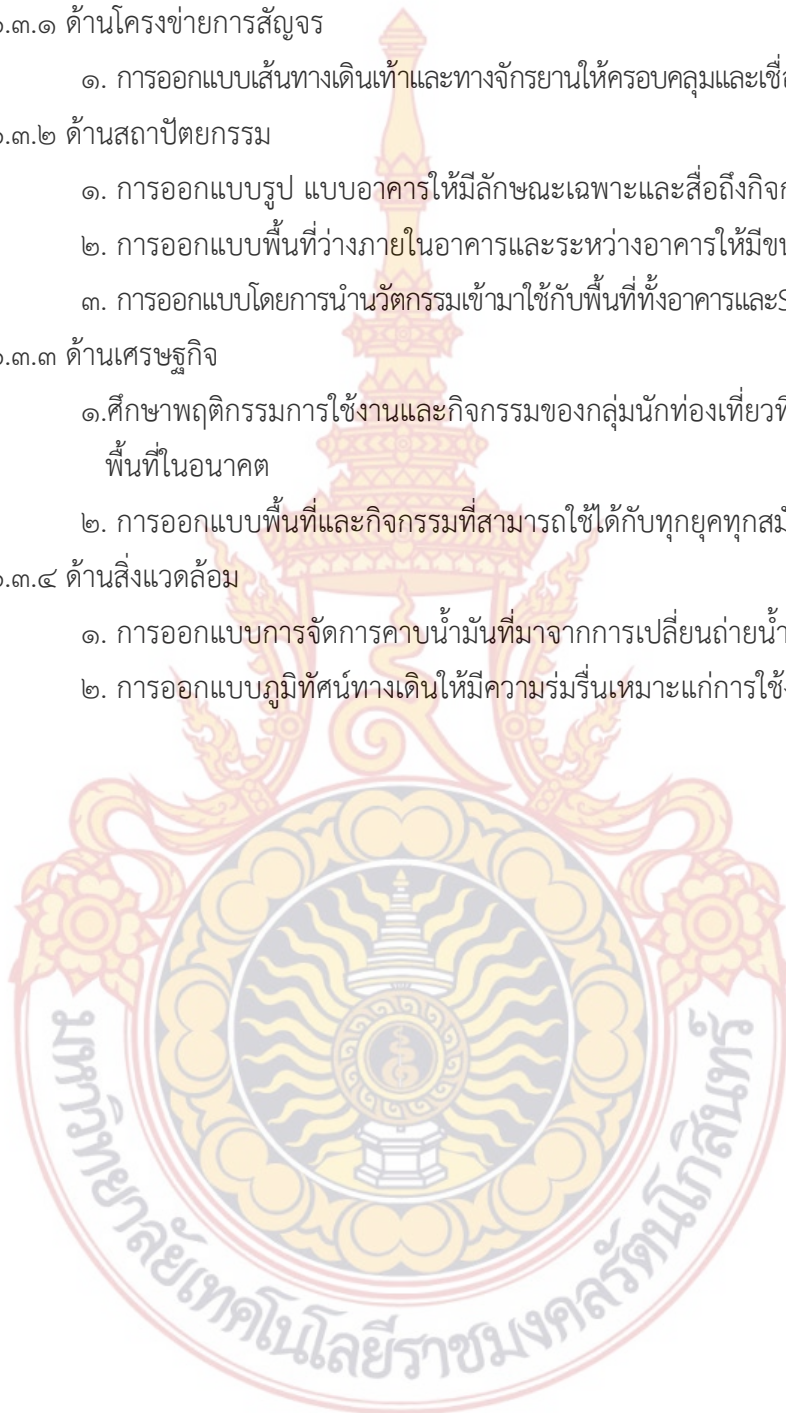
๑. การออกแบบรูป แบบอาคารให้มีลักษณะเฉพาะและสื่อถึงกิจกรรมการใช้งาน
๒. การออกแบบพื้นที่ว่างภายในอาคารและระหว่างอาคารให้มีขนาดที่เหมาะสม
๓. การออกแบบโดยการนำนวัตกรรมเข้ามาใช้กับพื้นที่ทั้งอาคารและStreet Furniture

๖.๓.๓ ด้านเศรษฐกิจ

๑. ศึกษาพฤติกรรมการใช้งานและกิจกรรมของกลุ่มนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้งานพื้นที่ในอนาคต
๒. การออกแบบพื้นที่และกิจกรรมที่สามารถใช้ได้กับทุกยุคทุกสมัย

๖.๓.๔ ด้านสิ่งแวดล้อม

๑. การออกแบบการจัดการคาบน้ำมันที่มาจากการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเรือ
๒. การออกแบบภูมิทัศน์ทางเดินให้มีความร่มรื่นเหมาะแก่การใช้งาน





ภาคผนวก

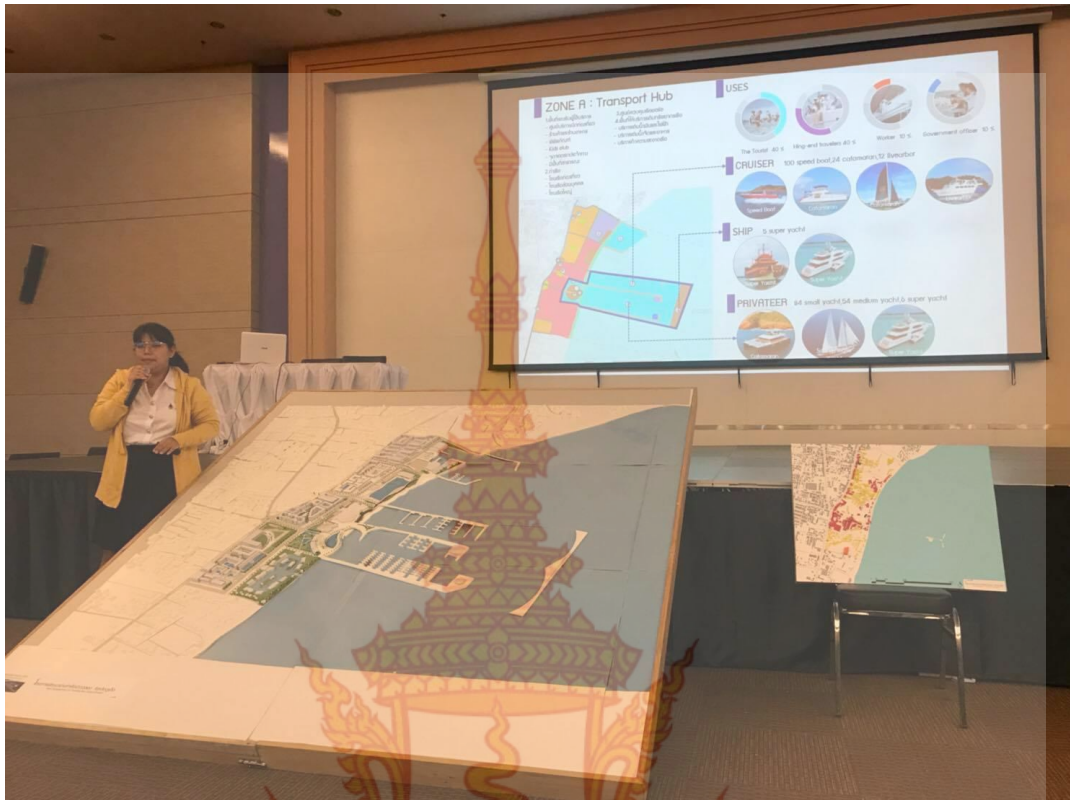
ภาคผนวก



ภาพผลงานโครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง



ภาพบรรยากาศการนำเสนอโครงการพัฒนายานท่าเรืออ่าวฉลอง
ณ ห้อง A๕๐๘ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

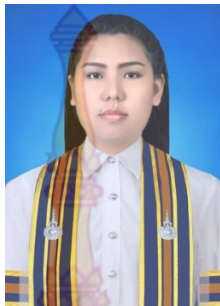


ภาพบรรยากาศการนำเสนอโครงการพัฒนาย่านท่าเรืออ่าวฉลอง
ณ ห้อง A๕๐๘ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บรรณานุกรม

- กฤติน วิจิตรไตรธรรม.๒๕๕๑.แนวทางการออกแบบเพื่อการพัฒนาพื้นที่จุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคม บริเวณแยกบางกะปิ.(วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- การพัฒนา.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <https://www.im2market.com/๒๐๑๕/๑๑/๒๔/๒๐๙๗>
- ชมวิวิทวิศน์.๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕.โครงการ “ผังแม่บท” ดีๆ (ของต่างชาติ) ได้รางวัลมากมาย... ผังแม่บทดีๆ แบบนี้ ของไทย มีบ้างมั๊ย...?.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://oknation.nationtv.tv/blog/smartgrowth/๒๐๑๒/๐๒/๐๕/entry-๑>
- ชาติรี ควบพิมาย.๒๕๕๙.การวิเคราะห์พื้นที่เมืองพิมายตามทฤษฎีจินตภาพ เพื่อสร้างแนวทางการปรับปรุงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว.วารสาร มทร.อีสาน.๙(๑).
- ธีมาพร วัชราทิน.๒๕๕๑.การวางผังการออกแบบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรในย่านพาณิชย์กรรมชุมชนริมน้ำ กรณีศึกษาย่านตลาดพลู กรุงเทพมหานคร.(วิทยานิพนธ์ปริญญาสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- นภระจกน้อย.๘ กันยายน ๒๕๕๓.การพัฒนาอ่าวฉลอง.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://oknation.nationtv.tv/blong/powermedia๕๐/๒๐๑๐/๐๙/๐๘/entry-๒>
- ภูมิทัศน์เมืองสืบค้นเมื่อ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐,จากวิกิพีเดีย <http://th.wikipedia.org/wiki/ภูมิทัศน์เมือง>
- ศุภชัย ชัยจันทร์และณรงพน ไส้ประกอบทรัพย์.๒๕๕๙.แนวคิดสาธารณะ : ของพื้นที่สาธารณะในเมืองวารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น.๑๕(๒),๗๓-๘๓.
- สถานีสืบค้นเมื่อ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๐,จากวิกิพีเดีย <http://th.wikipedia.org/wiki/สถานี>
- ห้าแยกฉลอง.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://www.map.phuketshare.com/index.php?=ห้าแยกฉลอง>
- อ่าวฉลอง.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://thailandholidayhomes.com/th/Phuket/attractions/tours-day-trips/travelers-choice/chalong-bay-and-pier.html>
- Tango Media.๒๐๑๗.เมืองยั่งยืนด้วยนวัตกรรม.[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://www.thesustainablecity.ae/>
- Woraporn Poonyakanok.๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๙.การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development).[เว็บไซต์].สืบค้นจาก <http://www.urbanwhy.com/๒๐๑๖/๑๒/๒๐/transit-oriented-development/>

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์



ชื่อ - นามสกุล	นางสาวรตา มโนเกื้อกุล
วัน เดือน ปีเกิด	๑๐ มีนาคม พ.ศ.๒๕๓๖
สถานที่เกิด	จังหวัดนครปฐม
ประวัติการศึกษา	ระดับมัธยมศึกษาปีที่ ๑ - ๓ จากโรงเรียนสกลวิทยา สามพราน อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.๒๕๔๙ - ๒๕๕๑	ระดับมัธยมศึกษาปีที่ ๔ - ๖ จากโรงเรียนสิรินธรราชวิทยาลัย สนามจันทร์ อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม
พ.ศ.๒๕๕๑ - ๒๕๕๔	ระดับปริญญาตรี คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ศาลายา
พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๑	สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดภูเก็ต ตำแหน่ง ผู้ช่วยนักผังเมือง