

โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านบางพลี จ.สมุทรปราการ



การันยภาส ทวีลาภนาคม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Development of Commercial Areas in Bangphli District, Samutprakan

Karunyapas Thawilarphanakhom



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

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านบางพลี จ.สมุทรปราการ
 ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ : นายการัญญภาส ทวีลาภธนาคม
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์สมยศ สถิติธรรมนนท์
 คณะ : สถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านบางพลี จ.สมุทรปราการ โดยทำการศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงศักยภาพ ปัญหา และแนวทางการพัฒนาในอนาคต โดยมีแนวความคิดในการพัฒนาเมืองจากการศึกษาพบว่า ย่านบางพลีเป็นพื้นที่พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัยที่มีความสำคัญทั้งในด้านของแหล่งพาณิชยกรรม แหล่งงานและยังเป็นพื้นที่ที่ใกล้เคียงกับสนามบินสุวรรณภูมิ จึงทำให้เกิดประชากรเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก และโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทำให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมและประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยพื้นที่โครงการนั้นยังเป็นพื้นที่ที่มีพื้นที่โล่งอยู่เป็นจำนวนมาก มีถนนสายหลักที่สำคัญเข้าถึงพื้นที่ และการเชื่อมต่อกับพื้นที่ย่านศูนย์กลางเมืองได้สะดวก จึงทำให้เห็นได้ว่ามีศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่

โดยแนวทางการพัฒนาจะเป็นการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย ออกแบบให้แต่ละพื้นที่มีความเชื่อมต่อเข้าหากันจากทางเดินเท้า และระบบขนส่งมวลชน โดยสร้างกิจกรรมภายในพื้นที่ที่ส่งเสริมการเชื่อมต่อกับพื้นที่รอบข้าง และสนามบินสุวรรณภูมิ ส่งเสริมพื้นที่ทางด้านเศรษฐกิจและสังคมด้านฝั่งตะวันออก

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

Thesis Title : Development of Commercial Areas in Bangphli District, Samutprakan
 Student : Mr.Karunyapas Thawilaroyhanakhom
 Advisor : Mr.Somyos Sathittamanon
 Faculty : Architectural and Design

Abstract

Thesis of this book is intended to offer guidelines on development of commercial areas in Bangphli district, Samutprakan. The study was conducted by collecting data from the area survey. Then the data was analyzed to study potentialities, problems and ways for the future development.

The study found that Bangphli area is a commercial area and living area which plays important roles in commercial and employment. Moreover, the area is close to Suvarnabhumi Airport. These are the reasons of high immigration of the population to the area. It is expected that a lot of projects will happen in the future. Therefore, to accommodate the increased activities and population, the area needs proper improvement. It also reveals that the area has high potentials since it has a vast empty land that can be accessible to several main roads and downtown.

The commercial area and living area are designed accessible by footpath and public transportation. As it is an important commercial area of the East Coast, activities in the area are designed to connect with its surrounding areas and Suvarnabhumi Airport.

Student's signature.....

Advisor's signature.....

Department of Architectural and Urban Design

Academic year 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากอาจารย์สมยศ สติธรรมนนท์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ที่ได้ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และแนวคิดในการออกแบบ ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ มาโดยตลอด

ขอขอบคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านที่คอยอบรมสั่งสอน ให้คำแนะนำที่ดีและวิชาความรู้จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ถูกต้องและเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณครอบครัว ที่คอยเป็นกำลังใจ ให้อุ่นใจในการศึกษา และสนับสนุนในทุกๆด้าน เป็นอย่างดีมาโดยตลอด

ขอขอบคุณเพื่อนสาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมืองทุกคนที่เป็นกำลังใจให้กัน และกันตลอดการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณหน่วยงานราชการ ดังต่อไปนี้ กองผังเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดสมุทรปราการ ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลต่างๆ ในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

นายการ์ณยภาส ทวีลาภธนาคม

ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์



สารบัญ

บทที่	หน้า
อนุมัติวิทยานิพนธ์	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญภาพ	ญ
สารบัญแผนที่	ฎ
บทที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของโครงการ	๑
๑.๓ ขอบเขตการศึกษา	๑
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่	๑-๒
๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา	๑-๒
๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ	๑-๕
๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา	๑-๗
๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา	๑-๗
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๑-๗
๑.๖ คำจำกัดความ	๑-๘
บทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน	๒-๒
๒.๒ แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่	๒-๒
๒.๓ แนวคิดศูนย์ชุมชนชานเมือง	๒-๓
๒.๔ แนวคิด Transit-Oriented Development	๒-๔
๒.๕ กรณีศึกษา	
๒.๕.๑ Songdo International Business District (IBD)	๒-๕
๒.๕.๒ Alameda Station	๒-๗
สรุปบทที่ ๒	๒-๘

สารบัญ (ต่อ)

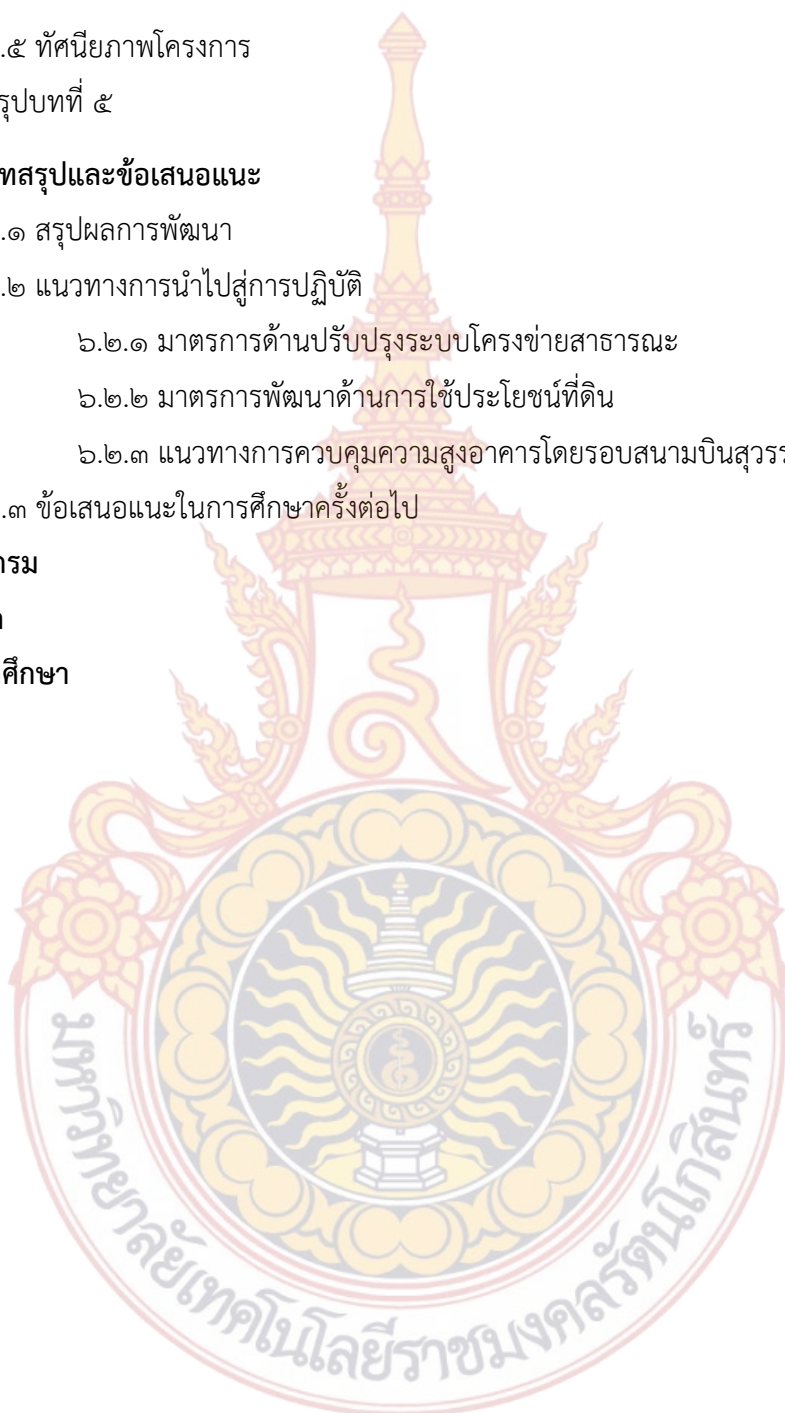
บทที่	หน้า
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๗
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๑๐
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๐
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ	๓-๑๔
๓.๑.๒.๑ ลักษณะชุมชนและประชากร	๓-๑๔
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๖
๓.๑.๓ นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๙
๓.๑.๓.๑ แผนนโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๑๙
๓.๑.๓.๒ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๒๓
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๒๕
๓.๒.๑ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่	๓-๒๕
๓.๒.๒ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๒๕
๓.๒.๒.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๒๕
๓.๒.๒.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๒๘
๓.๒.๒.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๓๒
๓.๒.๒.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๕
๓.๒.๒.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๗
๓.๒.๒.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๓๙
๓.๒.๒.๗ ความสูงอาคาร	๓-๔๑
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๔๓
๓.๒.๓.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๔๓
๓.๒.๓.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๔๓
สรุปบทที่ ๓	๓-๔๓

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๒
๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๒
๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๔
๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส	๔-๖
๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๘
๔.๓ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๑๐
๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๑๐
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่ สรุปบทที่ ๔	๔-๑๐ ๔-๑๑
บทที่ ๕ การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ	
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๑.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์	๕-๑
๕.๑.๒ การวิเคราะห์กลุ่มผู้ใช้	๕-๒
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ	๕-๖
๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๕-๖
๕.๓.๑.๑ ถนน	๕-๖
๕.๓.๑.๒ Activity Park	๕-๗
๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๗
๕.๔ รายละเอียดการออกแบบวางผัง	๕-๘
๕.๔.๑ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านพาณิชยกรรม	๕-๘
๕.๔.๒ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน	๕-๙
๕.๔.๓ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านเมืองเชียงใหม่	๕-๑๐
๕.๔.๔ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านที่พักอาศัย	๕-๑๑
๕.๔.๕ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่พื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า	๕-๑๒

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
๕.๕ ทศนียภาพโครงการ	๕-๑๔
สรุปบทที่ ๕	๕-๑๕
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
๖.๑ สรุปผลการพัฒนา	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๒.๑ มาตรการด้านปรับปรุงระบบโครงข่ายสาธารณะ	๖-๑
๖.๒.๒ มาตรการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	๖-๑
๖.๒.๓ แนวทางการควบคุมความสูงอาคารโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ	๖-๒
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒
บรรณานุกรม	
ภาคผนวก	
ประวัตินักศึกษา	



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
๓.๑ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลบางพลีใหญ่	๓-๑๔
๓.๒ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลราชาเทวี	๓-๑๕
๓.๓ จำนวนประชากรในตำบลบางพลีใหญ่และตำบลราชาเทวะ	๓-๑๖
๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๒
๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๔
๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส	๔-๖
๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๘
๕.๕ การดำเนินการแผนงานปฏิบัติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	๕-๑๔



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
๒.๑ แผนผังแนวความคิดเมืองศูนย์กลางการbin	๒-๒
๒.๒ การแบ่งพื้นที่ตามแนวทาง Smart Code	๒-๓
๒.๓ แนวคิด Transit Oriented Development	๒-๔
๒.๔ perspective เมือง Songdo	๒-๖
๒.๕ Plan เมือง Songdo	๒-๗
๒.๖ Alameda Station Area Plan	๒-๘
๒.๗ ลักษณะทางกายภาพ Alameda Station	๒-๘
๓.๑ การสัญจรทางถนนบางนา-ตราด	๓-๕
๓.๒ การสัญจรทางถนนลาดกระบัง	๓-๕
๓.๓ การสัญจรทางถนนเทพารักษ์	๓-๕
๓.๔ การสัญจรทางถนนกิ่งแก้ว	๓-๕
๓.๕ ศาสนสถาน	๓-๑๐
๓.๖ สถาบันการศึกษา	๓-๑๒
๓.๗ สถานบริการสาธารณสุข	๓-๑๔
๓.๘ ตลาดกิ่งแก้ว	๓-๑๗
๓.๙ ตลาดโบราณบางพลี	๓-๑๗
๓.๑๐ ห้างสรรพสินค้า	๓-๑๗
๓.๑๑ การจับจ่ายซื้อของ	๓-๑๘
๓.๑๒ การไหว้พระ ทำบุญ	๓-๑๘
๓.๑๓ ประเพณีรับบัว	๓-๑๙
๓.๑๔ แผนที่ผังแนวความคิดการพัฒนากรุงเทพและปริมณฑล	๓-๑๙
๓.๑๕ เส้นทางรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit)	๓-๒๐
๓.๑๖ เส้นทางรถไฟฟ้ารางเดี่ยว สุวรรณภูมิ-แพรรักษา-สุขุมวิท	๓-๒๑
๓.๑๗ ภาพทัศนียภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส ๒	๓-๒๑
๓.๑๘ เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพ – ระยอง	๓-๒๒
๓.๑๙ ข้อกำหนดเขตควบคุม	๓-๒๓
๓.๒๐ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.๒๕๕๖	๓-๒๔
๓.๒๑ ถนนสายประธานและถนนสายหลักในพื้นที่โครงการ	๓-๒๖
๓.๒๒ ถนนสายย่อยในพื้นที่โครงการ	๓-๒๖

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
๓.๒๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม	๓-๒๘
๓.๒๔ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย	๓-๒๘
๓.๒๕ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ	๓-๒๙
๓.๒๖ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา	๓-๒๙
๓.๒๗ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า	๓-๒๘
๓.๒๘ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่ว่าง	๓-๓๐
๓.๒๙ อาคารพักอาศัย	๓-๓๒
๓.๓๐ อาคารพาณิชยกรรม	๓-๓๒
๓.๓๑ อาคารที่พักอาศัยกึ่งพาณิชยกรรม	๓-๓๒
๓.๓๒ อาคารประเภทคลังสินค้า และโรงงานอุตสาหกรรม	๓-๓๓
๓.๓๓ อาคารประเภทอื่นๆ	๓-๓๓
๓.๓๔ ที่ดินราชพัสดุ	๓-๓๕
๓.๓๕ ที่ดินเอกชน	๓-๓๕
๓.๓๖ โรงเรียนเตรียมปริญญาอนุสรณ์	๓-๓๗
๓.๓๗ การไฟฟ้านครหลวง บางพลี	๓-๓๗
๓.๓๘ ที่ว่างใช้ประโยชน์	๓-๓๙
๓.๓๙ ที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์	๓-๓๙
๓.๔๐ ความสูงอาคาร	๓-๔๑
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๓ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๕-๖
๕.๔ รูปตัดถนนภายในโครงการ	๕-๖
๕.๕ พื้นที่สีเขียวภายในโครงการ	๕-๗
๕.๖ การใช้ประโยชน์ที่ดินใหม่และการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม	๕-๗
๕.๗ พื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๘
๕.๘ รูปตัดพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๘
๕.๙ ทศนิยมภาพพื้นที่พาณิชยกรรม	๕-๘
๕.๑๐ พื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน	๕-๙
๕.๑๑ รูปตัดพื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน	๕-๙

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
๕.๑๒ ทศนิยมภาพพื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน	๕-๙
๕.๑๓ พื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่	๕-๑๐
๕.๑๔ รูปตัดพื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่	๕-๑๐
๕.๑๕ ทศนิยมภาพพื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่	๕-๑๐
๕.๑๖ พื้นที่ย่านที่พักอาศัย	๕-๑๑
๕.๑๗ รูปตัดพื้นที่ย่านที่พักอาศัย	๕-๑๑
๕.๑๘ ทศนิยมภาพพื้นที่ย่านที่พักอาศัย	๕-๑๑
๕.๑๙ พื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า	๕-๑๒
๕.๒๐ รูปตัดพื้นที่นวัตกรรม	๕-๑๒
๕.๒๑ ทศนิยมภาพพื้นที่นวัตกรรม	๕-๑๒
๕.๒๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ	๕-๑๕
๕.๒๓ ทศนิยมภาพโครงการ	๕-๑๖



สารบัญแผนที่

แผนที่ที่	หน้า
๑.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาระดับเมือง	๑-๓
๑.๒ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๑-๔
๑.๓ ขอบเขตพื้นที่โครงการ	๑-๖
๓.๑ แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา	๓-๒
๓.๒ โครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ศึกษา	๓-๖
๓.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา	๓-๘
๓.๔ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ.๒๕๕๖	๓-๙
๓.๕ ศาสนสถานพื้นที่ศึกษา	๓-๑๑
๓.๖ สถาบันการศึกษาพื้นที่ศึกษา	๓-๑๓
๓.๗ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา	๓-๒๗
๓.๘ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา	๓-๓๑
๓.๙ การใช้ประโยชน์อาคารพื้นที่ศึกษา	๓-๓๔
๓.๑๐ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน	๓-๓๖
๓.๑๑ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๓๘
๓.๑๒ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๔๐
๓.๑๓ ความสูงอาคาร	๓-๔๒
๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง	๔-๓
๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน	๔-๕
๔.๓ การวิเคราะห์โอกาส	๔-๗
๔.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม	๔-๙
๕.๑ ผังการวางโซนนิ่งในการออกแบบ	๕-๓
๕.๒ ผังแนวความคิดในการออกแบบ	๕-๔
๕.๓ ผังแม่บท	๕-๕
๕.๔ โครงการในการพัฒนา	๕-๑๓

บทที่ ๑

บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

กำเนิดของคำว่าบางพลีเพี้ยนมาจากคำว่า "บางพลี" หรือเครื่องเช่น สังเวศ เมื่อ พ.ศ.๒๐๔๑ สมัยอยุธยาในรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ (พ.ศ.๒๐๓๔-๒๐๗๒) ได้โปรดให้ขุดลอกคลองสำโรงพบ เทวรูปสำริด ๒ องค์ ที่คลองทับนาง มีจารึกชื่อว่าพญาแสนตา และมหาสังขกร ได้มีพิธีนำบตรพลี บวงสรวงสังเวศเทวรูป จึงเรียกตำบลนั้นว่า "ที่ทำบตรพลี" นานๆ เข้าเลยเพี้ยนเป็น "บางพลี" ใน สมัยก่อนนั้นชาวบ้านส่วนใหญ่มีอาชีพทำนา จะปลูกโรงอยู่มั่งด้วยจาก เรือนใต้ถุนสูงนั้นมาปลูกกัน ภายหลัง เนื่องจากมียุ้งชุมมากทั้งคน และควายจะต้องอยู่โรงเดียวกัน พอตกเย็นต้องก่อไฟสุมควันไล่ ยุงในโรงเสียก่อน สมัยนั้นชาวบ้านลำบากมาก ชาวเขาก็มักจะกลับไปอยู่บ้านสวนพอใกล้หน้าเกี่ยวกับพา กันมาเก็บเกี่ยว เสร็จก็ขนข้าวกลับบ้าน ชาวบ้านส่วนใหญ่จะใช้เรือพายแจวเป็นพาหนะในการติดต่อ ค้าขายต่างๆ ชาวบ้านส่วนใหญ่แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม คือ คนไทย คนรามัญ และคนลาว ทุกคนจะเสมือน เป็นญาติกัน มีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน อยู่ร่วมกันอย่างอบอุ่น

สภาพปัจจุบันพื้นที่บางพลี เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยถึงปานกลาง และพื้นที่เกษตรกรรม มีพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่บริเวณจุดตัดถนน มีนิคมอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ทำให้เกิดแหล่งงานและ บุคลากรเข้ามาในพื้นที่ทำให้ต้องมีการพัฒนาปัจจุบันเนื่องจากการขยายตัวของเมือง ทำให้สภาพพื้นที่ เปลี่ยนไป เมื่อมีการสร้างถนนเกิดขึ้นนำความเจริญเข้ามาในพื้นที่ การสัญจรก็เปลี่ยนจากทางน้ำมาสู่ ทางบก และการตั้งถิ่นฐานเกาะตามแนวถนน บริเวณพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็น พื้นที่ที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญจากภาครัฐ ส่งผลให้พื้นที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว เกิด การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม จากภาคการเกษตรกรรมมาสู่ภาคอุตสาหกรรมและ พาณิชยกรรมมากขึ้น พื้นที่เป็นจุดขนส่งสินค้าทางอากาศ ทางถนน เพื่อกระจายออกไปทางภาคต่างๆ ของประเทศและทั่วโลก แต่โดยลักษณะของพื้นที่เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรมของอาคาร และ สิ่งแวดล้อม รวมถึงพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวเพื่อรองรับการพัฒนา เพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่

จากบทบาทความสำคัญของพื้นที่ในอดีตจนถึงปัจจุบันที่กำลังจะเกิดขึ้นประกอบกับแนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงในอนาคตที่ถูกกำหนดตามแนวทางแผนและนโยบายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมี การศึกษาวิเคราะห์รูปแบบย่านความสัมพันธ์ ลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมทำ ให้เห็นถึงปัญหาและศักยภาพของพื้นที่ การพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดจะทำให้ช่วย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ให้ดีขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การส่งเสริมการท่องเที่ยว เศรษฐกิจในพื้นที่ที่ดีขึ้น การคมนาคมการเชื่อมต่อในพื้นที่และกับพื้นที่ โดยรอบได้ดีมากยิ่งขึ้น

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์ความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลงของลักษณะทางด้านกายภาพสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด

๑.๒.๒ เพื่อวิเคราะห์ปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนความต้องการในอนาคตของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด

๑.๒.๓ เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง หรือสิ่งที่จะเกิดขึ้นกับพื้นที่โดยรอบในอนาคต

๑.๒.๔ เพื่อทำการออกแบบพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด การพัฒนาและส่งเสริมพื้นที่พาณิชยกรรม การเชื่อมโยงของระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งระบบถนน รางจักรยานและทางเท้า และส่งเสริมพื้นที่ที่เป็นย่านสำคัญบริเวณพื้นที่แยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดให้มีความเหมาะสม

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

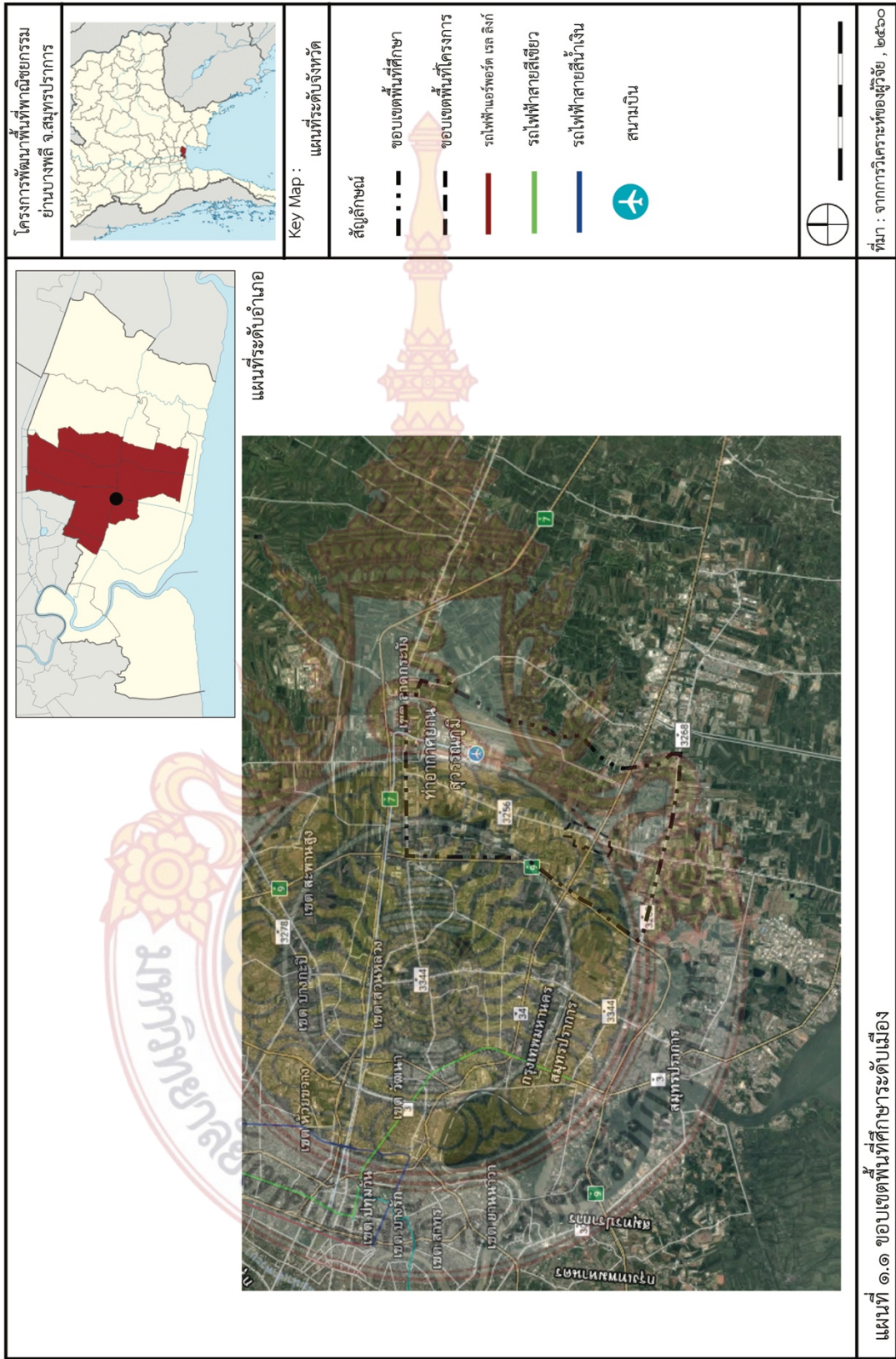
๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

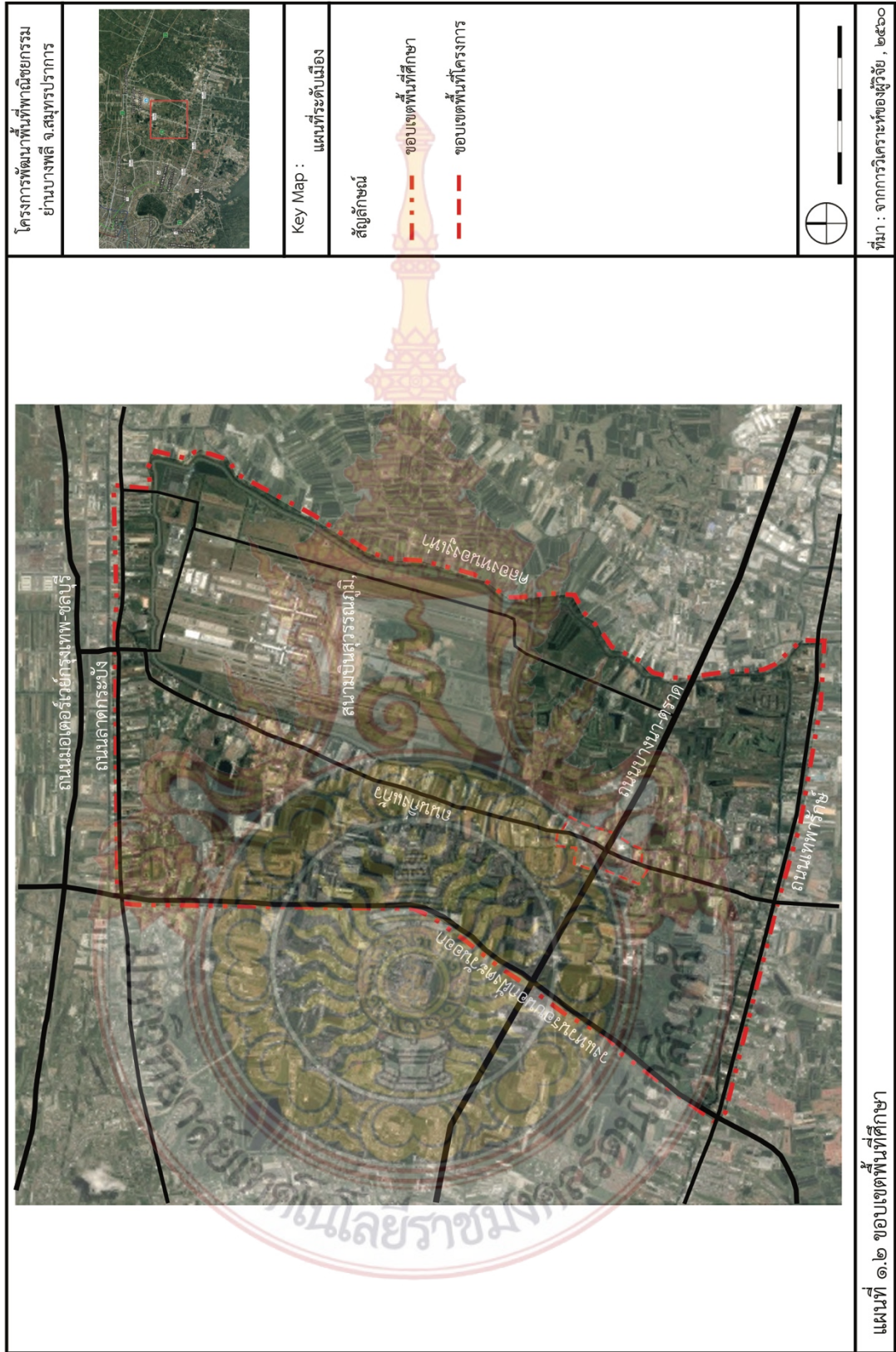
พื้นที่บริเวณในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ และเขตประเวศ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด และพื้นที่ที่มีความเกี่ยวข้องกันในเชิงกายภาพ สังคมและวัฒนธรรม เศรษฐกิจ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ และโครงการที่เกิดขึ้นในอนาคตตั้งอยู่ในพื้นที่ของบริเวณที่ศึกษา โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ทิศเหนือ	จรด	ถนนลาดกระบัง
ทิศใต้	จรด	วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก
ทิศตะวันออก	จรด	คลองหนองงูเห่า
ทิศตะวันตก	จรด	ถนนเทพารักษ์

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑๐๓ ตารางกิโลเมตร โดยอยู่ในเขตอำเภอบางพลี ๙๗.๑๑ ตารางกิโลเมตร และอยู่ในเขตประเวศ ๕.๘๙ ตารางกิโลเมตร



แผนที่ ๑.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาระดับเมือง
ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย , ๒๕๖๐



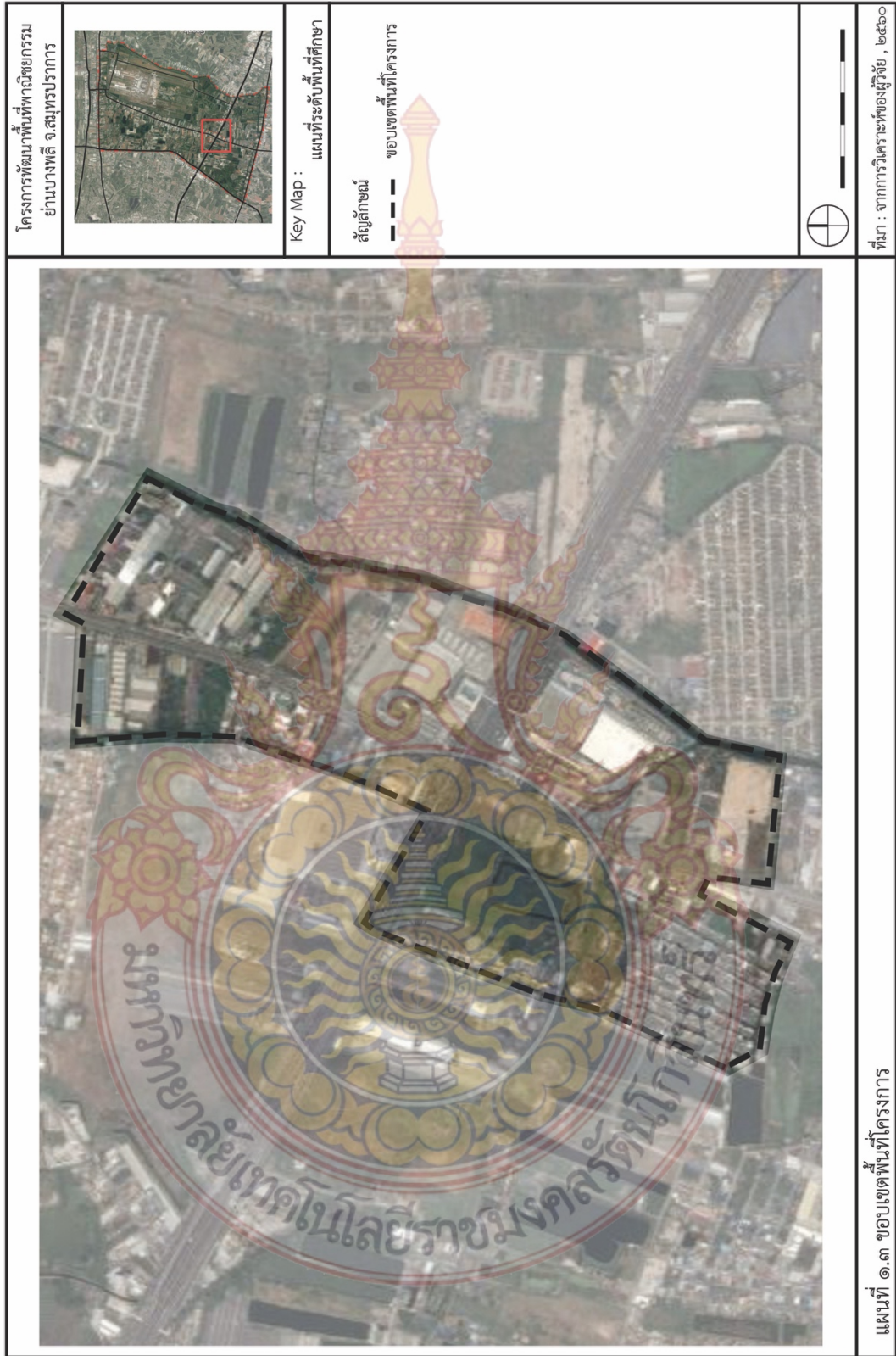
แผนที่ ๑.๒ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย , ๒๕๖๐

๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

พื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด เป็นพื้นที่ที่เป็นจุดตัดของถนนกิ่งแก้วกับถนนบางนา-ตราด พื้นที่โครงการอยู่ในเขตตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๑.๑๑ ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	จรด	ซอยกิ่งแก้ว ๓ และซอยกิ่งแก้ว ๔
ทิศใต้	จรด	ซอยทางเชื่อมเชียงใหม่บางนาและซอยทางเข้าหมู่บ้านภัสสร ๒๕
ทิศตะวันออก	จรด	คลองสวนและคลองลาดกระบัง
ทิศตะวันตก	จรด	คลองขุดลาดข้าวและซอยเมืองเชียงใหม่





แผนที่ ๑.๓ ขอบเขตพื้นที่โครงการ
ที่มา : จากการวิเคราะห์ของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาข้อมูลพื้นฐานทางประวัติศาสตร์ ลักษณะทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ และรูปแบบการวิวัฒนาการของพื้นที่ตั้งแต่สมัยอดีต จนถึงปัจจุบัน

๑.๓.๒.๒ ศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในอนาคต

๑.๓.๒.๓ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกฎหมาย ข้อกำหนดส่วนท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่

๑.๓.๒.๔ เสนอแนะแนวทางและวางผังการพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนา ตราด

๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาข้อมูลเบื้องต้น และข้อมูลทางกายภาพของพื้นที่โครงการ เพื่อทำการวิเคราะห์ความเหมาะสมของที่ตั้งและมาตรการควบคุมควบคุมทางผังเมืองเพื่อการพัฒนาของพื้นที่โครงการ

๑.๔.๒ ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่โครงการ

๑.๔.๓ ศึกษาและรวบรวมข้อมูลระดับพื้นที่ศึกษาและพื้นที่โครงการ

๑.๔.๓.๑ ระดับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ข้อมูลด้านกายภาพ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมแผนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๓.๒ ระดับพื้นที่โครงการ ได้แก่ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ การศึกษาข้อมูลทางด้านกายภาพด้าน สังคมและวัฒนธรรมด้านเศรษฐกิจและประวัติศาสตร์และ วิวัฒนาการของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดในปัจจุบัน

๑.๔.๔ วิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ในด้านปัญหา ศักยภาพ จุดอ่อน จุดแข็ง ตลอดจนโอกาส และความต้องการในอนาคตของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด

๑.๔.๕ การประมวลผลข้อมูลเพื่อกำหนดรายละเอียดโปรแกรมในการพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด

๑.๔.๖ ผังแม่บท จัดทำรายละเอียดทางกายภาพ การจัดทำผังแม่บท ผังบริเวณการออกแบบรายละเอียด รูปด้าน รูปตัด ทัศนียภาพ แบบขยายส่วนต่างๆ และหุ่นจำลอง

๑.๔.๗ นำเสนอแผนและขั้นตอนสู่การนำไปสู่แนวทางปฏิบัติ รวมทั้งข้อเสนอแนะการศึกษา

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ เพื่อทราบถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมา และ วิวัฒนาการของพื้นที่ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ สังคมและวัฒนธรรม เศรษฐกิจ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด

๑.๕.๒ เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดใหม่โดยให้เกิดความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน และความเป็นไปได้ตามศักยภาพของพื้นที่ในอนาคต

๑.๕.๓ เพื่อทำการออกแบบรูปแบบทางอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับกิจกรรมของบริเวณพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด และยกระดับคุณภาพชีวิตให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๑.๕.๔ เพื่อทำการออกแบบกายภาพพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดโดยรวม เพื่อให้คนในพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด รวมถึงนักท่องเที่ยว สามารถรับรู้ถึงความสำคัญและเห็นคุณค่าของพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราดเพิ่มมากขึ้น

๑.๕.๕ เพื่อผลที่ได้จากการศึกษาและผลงานสามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

๑.๖ คำจำกัดความ

การพัฒนาเมือง (Urban development) การพัฒนาเมืองเป็นกระบวนการปรับปรุงชีวิตความเป็นอยู่ของชาวเมืองให้ดีขึ้นทั้งทางด้านประชากร สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง โดยความร่วมมือกันระหว่างรัฐ ภาคเอกชน และประชาชนที่อยู่อาศัยในเมืองนั้นเป็นสิ่งสำคัญ

การปรับปรุง (Urban regeneration) การฟื้นฟูเมืองโดยการพลิกฟื้นพื้นที่ของเมืองให้มีความดีขึ้น โดยการปรับเปลี่ยนการใช้สอยของอาคารหรือพื้นที่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสามารถรองรับกับความต้องการของคนในพื้นที่หรือพลเมืองในพื้นที่นั้นมากขึ้น

พื้นที่พาณิชยกรรม (Commercial District) แหล่งเศรษฐกิจซึ่งได้พัฒนามาจากการยังชีพไปสู่การค้าขาย การให้บริการหลากหลายขนาดต่างกันไป

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาประวัติพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พบว่าโดยสภาพปัจจุบันพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด มีความสำคัญทางด้านพาณิชยกรรม และการคมนาคมไปสู่สนามบินสุวรรณภูมิ และภาคตะวันออก และมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งในด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว แหล่งที่อยู่อาศัย การคมนาคมในพื้นที่ ในพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่บริเวณจุดตัดถนน มีนิคมอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ทำให้เกิดแหล่งงานและบุคลากรเข้ามาในพื้นที่ทำให้ต้องมีการพัฒนาปัจจุบันเนื่องจากการขยายตัวของเมือง ทำให้สภาพพื้นที่เปลี่ยนแปลง เมื่อมีการสร้างถนนเกิดขึ้นนำความเจริญเข้ามาในพื้นที่ การสัญจรก็เปลี่ยนจากทางน้ำมาสู่ทางบก และการตั้งถิ่นฐานเกาะตามแนวถนน บริเวณพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่ที่มีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญจากภาครัฐ ส่งผลให้พื้นที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม จากภาคการเกษตรกรรมมาสู่ภาคอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมมากขึ้น พื้นที่เป็นจุดขนส่งสินค้าทางอากาศ ทางถนน เพื่อกระจายออกไปทางภาคต่างๆ ของประเทศและทั่วโลก แต่โดยลักษณะของพื้นที่เป็นพื้นที่ที่มีความเสื่อมโทรมของอาคาร และสิ่งแวดล้อม รวมถึงพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวเพื่อรองรับการพัฒนา เพิ่มศักยภาพให้กับพื้นที่ ทำให้ผู้ศึกษาเล็งเห็นถึงการพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด ให้มีการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม และเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ให้สูงขึ้น และยังเป็นารรองรับการกระจายของเมืองที่เกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้นในการกำหนดกรอบแนวความคิดในการศึกษา จึงจำเป็นต้องศึกษาแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กรณีศึกษาในการพัฒนาเมือง เพื่อใช้ในการอ้างอิงและเป็นแนวทางในการวิเคราะห์ในการศึกษาลักษณะทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจของพื้นที่ และนำไปสู่กรอบแนวความคิดในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่บริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด ซึ่งประกอบด้วยแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๒.๑ แนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) John D.Kasarda

๒.๒ แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism)

๒.๓ แนวคิดศูนย์ชุมชนชานเมือง

๒.๔ แนวคิด Transit-Oriented Development หรือ TOD

๒.๕ กรณีศึกษา

๒.๕.๑ Songdo International Business District (IBD)

๒.๕.๒ Alameda Station

๒.๑ แนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) John D.Kasarda

Aerotropolis หมายถึง เมืองสนามบิน (Airport City) หรือเมืองที่มีสนามบินเป็นศูนย์กลาง ในการพัฒนารูปแบบผังเมืองโครงสร้างพื้นฐาน และระบบเศรษฐกิจซึ่งจะมีรูปแบบคล้ายกับ “เมือง” (Metropolis) ในความหมายเดิมที่จะมีเขตศูนย์กลางความเจริญอยู่ใจกลางเมืองและมีเขตชานเมืองที่ ขยายตัวออกไป เมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาสนามบินและพื้นที่ โดยรอบในรัศมี ๑๐-๒๐ กิโลเมตร เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างเป็นรูปธรรมในมิติต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านธุรกิจ อุตสาหกรรม ประชากร และการศึกษา ทั้งใน ระดับภูมิภาคและประเทศ เนื่องจากวงรัศมีของการพัฒนาสามารถขยายตัวออกไปจากศูนย์กลางที่เป็น สนามบิน สู่แนวระเบียงพัฒนาที่เชื่อมโยงกับสนามบิน (Airport Corridor) จนเป็นวงกว้างที่ครอบคลุม กลุ่มก้อนของการพัฒนาเมืองในรูปแบบต่างๆ (ในรัศมี ๓๐ กิโลเมตร) ที่สอดรับกิจกรรมต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน และรูปแบบที่พึ่งพาอาศัยสนามบินเป็นแกนหลักในการดำรงชีวิต



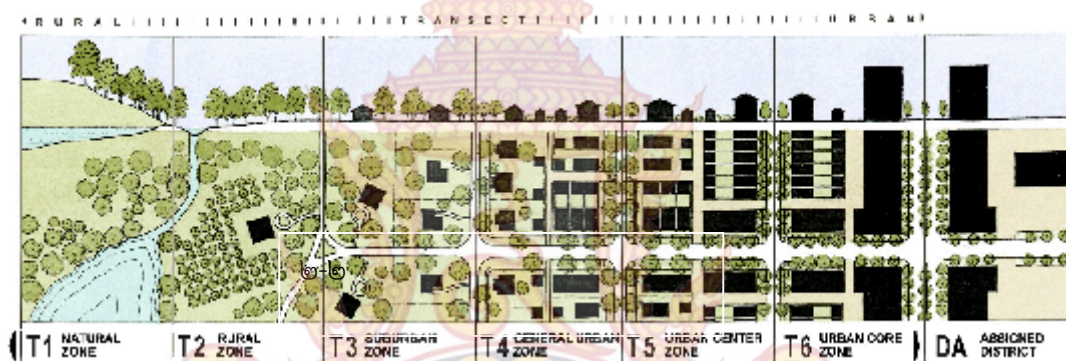
ภาพที่ ๒.๑ แผนผังแนวความคิดเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis)

ที่มา : <http://www.eecthailand.or.th/th/news/-aerotropolis>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๒.๒ แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ (New Urbanism)

ชุมชนเมืองยุคใหม่ นี้เป็นแนวคิดเพื่อแก้ไขปัญหาการเติบโตของเมืองที่กระจายออกไปสู่ บริเวณรอบนอกอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ปัญหาชีวิตสังคมอเมริกันที่ขาดจากกัน ปราศจาก ปฏิสัมพันธ์แม้จะอยู่บ้านติดกัน ปัญหาการแบ่งแยกทางเชื้อชาติ สีผิว รายได้ ปัญหาความเสื่อมโทรม ของย่านใจกลางเมือง ตัวอย่างของแนวคิดนี้ ได้แก่ ชุมชนเมืองกลุ่มย่อยที่เชื่อมกันด้วยระบบขนส่ง

มวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD) หน่วยชุมชนย่อยแบบประเพณี (Traditional Neighborhood Development หรือ TND) ที่มีหลักการคล้ายคลึงกับ Compact City ในความพยายามที่จะทำให้เกิดการประหยัดพลังงานด้วยระบบที่พึ่งพาตนเองได้หาวิธีกำ จัดหรือ บำบัดของเสีย และพัฒนาระบบปรับอากาศโดยไม่สิ้นเปลืองทรัพยากรลดการเดินทางด้วยวิธีต่างๆ เช่น ระยะทางเดินเท้าที่สะดวก โครงข่ายระบบถนนที่ชัดเจนระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมมีความสมดุลทางกิจกรรม ที่อยู่อาศัยแทรกอยู่ในพื้นที่ อื่นๆ และอยู่ใกล้ที่ทำงาน เน้นความสำคัญของพื้นที่สาธารณะ ในบางชุมชนมีการออกแบบ สถาปัตยกรรมแบบ Neo-Tradition เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงถึงบรรยากาศที่ดีของชุมชนย่อยที่เคย เป็นมาในอดีต เพื่อสร้างความรู้สึกรักความคุ้นเคย หรือ Sense of Place ทำให้เกิดภาพลักษณ์ใหม่ของ ชุมชนเมืองที่สงบร่มเย็น น่าอยู่ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี



ภาพที่ ๒.๒ การแบ่งพื้นที่ตามแนวทาง Smart Code

ที่มา : <https://www.gotoknow.org/posts/๙๔๒๘๑>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

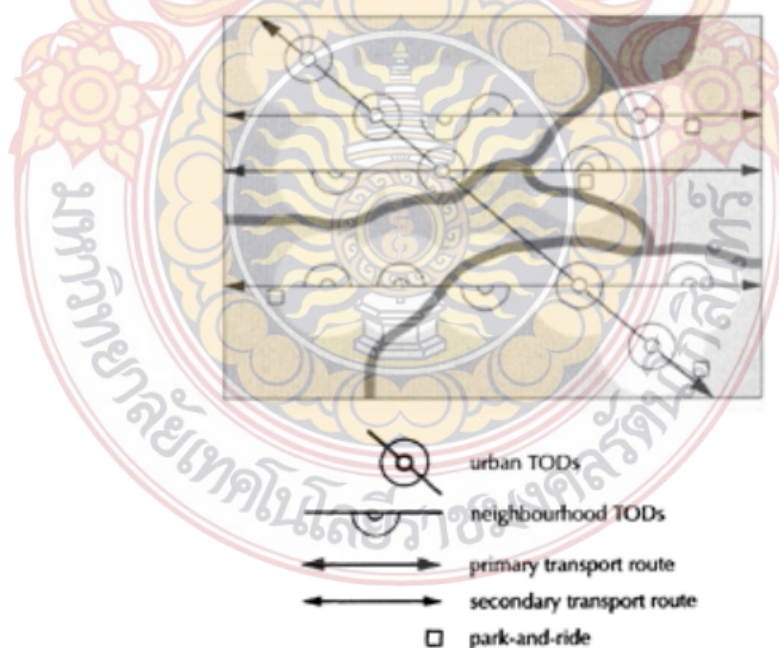
๒.๓ แนวคิดศูนย์ชุมชนชานเมือง

ศูนย์ชุมชนชานเมือง เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ที่วางแผนพัฒนาการเติบโตอย่างมีแบบแผน เป็นการพัฒนาแบบความหนาแน่นสูงมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานในพื้นที่แถบชานเมืองซึ่งกำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ด้วยการพัฒนาเพื่อการพักอาศัยเป็นหลักซึ่งเป็นแบบแผนการพัฒนาดั้งเดิม ศูนย์ชุมชนชานเมืองควรเป็นความเจริญที่มีแหล่งงานทำ ศูนย์การค้าหรือแหล่งร้านค้า สถานบริการ โรงเรียน สถาบันและหน่วยราชการ และบริเวณที่พักอาศัยแบบหนาแน่นสูง ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถเดินทางถึงกันได้โดยสะดวก มีแบบแผนการพัฒนาการขยายตัวที่ส่งเสริมการเดินทางสัญจรสู่ศูนย์ชุมชนชานเมือง และระหว่างศูนย์ชุมชนชานเมืองโดยระบบขนส่งมวลชน บริเวณที่ตั้งศูนย์ชุมชนชานเมืองเหล่านี้มีหลายแห่งที่เป็นการพัฒนาส่วนขยายของเมืองทางประวัติศาสตร์ หรือศูนย์ความเจริญที่มีการพัฒนาเริ่มต้นขึ้นบ้างแล้ว ในขณะที่บริเวณที่ตั้งศูนย์ชุมชนชานเมืองส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันใช้ประโยชน์เพื่อเกษตรกรรมและอื่นๆ ตามแผนจัดระเบียบการพัฒนาที่มีคุณภาพ

๒.๔ แนวคิด Transit-Oriented Development หรือ TOD

แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) เป็นแนวคิดที่สนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก ลดการเดินทาง มีการพัฒนาภายในเมืองที่สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชนบท โดยการศึกษาผลกระทบการขยายตัวพื้นที่เขตชานเมืองต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่จังหวัดปทุมธานีได้ทำการศึกษาแนวคิดแนวคิด “Transit Oriented Development”(TOD) เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้มาใช้ในการประยุกต์ใช้ในด้านกาแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมในพื้นที่ที่เกิดการกระจายตัวของพื้นที่จังหวัดปทุมธานีทั้งในเชิงปฏิบัติและเชิงนโยบายโดยแนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) สามารถแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

ปีเตอร์ คาลโทรล (Peter Cathorpe) ได้นำเสนอแนวคิด “The Next American Metropolis” ด้วยแนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า “Pedestrian Pockets” คาลโทรลกล่าวถึงคุณค่าของประเพณี (Traditional) ที่มีความสัมพันธ์กับความมีชีวิตชีวา ชุมชน สัดส่วนมนุษย์ เป็นสิ่งสำคัญทางวัฒนธรรมของชุมชน แนวคิดนี้ได้นำเสนอคือการรักษาพื้นที่โล่งว่าง สนับสนุนระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก ลดการเดินทาง มีการพัฒนาภายในเมืองที่สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชนบท การสร้าง “Green Belt” เพื่อกำหนดขอบเขตของเมืองที่ชัดเจน และในแต่ละหน่วยชุมชนควรมีขนาดเล็ก ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ คาลโทรลยังเชื่อในลักษณะชุมชนที่มีความหนาแน่นสูงการใช้พื้นที่ปะปนกันอย่างหลากหลายและปฏิสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่สาธารณะของชุมชน



ภาพที่ ๒.๓ แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD)

ที่มา: <http://www.urbanwhy.com/transit-oriented-development/>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

แนวคิด “Transit Oriented Development” (TOD) คือแนวคิดชุมชนกลุ่มย่อยๆที่เชื่อมโยงกันด้วยระบบขนส่งมวลชน โดยที่ชุมชนมีขนาดกระชับภายในระยะการเดินเท้าที่สะดวกรอบสถานีคมนาคมขนส่ง รวมถึงความสะดวกสบายด้วยการเดินเท้าที่หลากหลายทั้งจากระบบคมนาคมขนส่ง ระบบทางจักรยาน การเดินเท้า หรือรถยนต์

ชุมชนจะมีความหนาแน่น ๔๔.๕ ครอบครัวยต่อเฮกตาร์ (๔๔.๕ dwelling units per hectare) โดยที่มี “Neighborhood TOD” (ประชากร ๓,๐๐๐คน) และ “Urban TOD”(ประชากร ๖,๐๐๐คน) ระหว่าง “Urban TOD” นั้นจะเชื่อมกันด้วย “Primary Transport Route”และแต่ละ “Urban TOD” ก็จะใช้เชื่อมโยงกับ “Rural TOD” ด้วย “Secondary Transport Route”๖๑ อีกทั้งยังมีการกล่าวถึงประเด็นสำคัญตามแนวคิดนี้คือ

๑) Relationship to Transit and Circulation พื้นที่ของเมืองจะต้องมีตำแหน่งที่สัมพันธ์กับการเดินเท้าภายในเวลา ๑๐ นาทีที่จะไปสู่จุดขึ้นลงระบบขนส่งการคมนาคมต่างๆ

๒) Mix of Uses ความหลากหลายของการใช้พื้นที่ในชุมชน รวมถึงความหลากหลายในด้านรูปแบบ ราคา และลักษณะของอาคารที่พักอาศัย ซึ่งเชื่อมกับพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่และยังมีความสัมพันธ์กับพื้นที่โดยรอบของหน่วยชุมชนอีกด้วย

๓) Street and Circulation System ระบบของถนนหนทางควรมีระเบียบแบบแผนที่ชัดเจนจดจำได้ รวมถึงความสัมพันธ์กันภายในชุมชน จุดขึ้นลงระบบขนส่ง ย่านการค้า โรงเรียนและสวนสาธารณะถนนหนทางนั้นจะต้องมีชีวิตชีวา

๔) General Design Criteria องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมต่างๆของอาคารในชุมชนจะต้องสัมพันธ์กับถนนหนทางและทางเท้าซึ่งรวมไปถึงการเชื่อมโยงทางกิจกรรมระหว่างสิ่งก่อสร้างกับถนนหนทาง และที่สำคัญจะต้องตอบรับกับย่านการค้า ระบบขนส่ง พื้นที่สาธารณะของชุมชน รวมถึงการให้ความสำคัญกับสัดส่วนมนุษย์

๒.๕ กรณีศึกษา (case study)

๒.๕.๑ Songdo International Business District (IBD)

สืบค้นจาก <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=๑๐๖๗๑๘๗> (ออนไลน์)

เมืองซงโด เป็นเมืองที่ถูกตั้งให้เป็นเมืองแห่งอนาคตของประเทศเกาหลีใต้ โดยจัดอยู่ในเขตธุรกิจสากล หรือ International Business District (IBD) ที่ศูนย์กลางการค้าเสรีและธุรกิจระหว่างประเทศ เมืองซงโดอยู่ห่างจากกรุงโซลเมืองหลวงของประเทศเกาหลีใต้ ประมาณ ๖๕ กิโลเมตร มีลักษณะเป็นเกาะเนื่องจากการถมทะเล ภายใต้โครงการสร้างเมืองใหม่ให้มีความทันสมัย โดยมีเนื้อที่ประมาณ ๑,๕๐๐ เอเคอร์

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ เป็นเมกะโปรเจกต์ระยะเวลา ๑๐ ปี ได้รับการพัฒนาจากรัฐบาลเกาหลีใต้ด้วยงบประมาณ ๑๐,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีผู้ร่วมพัฒนารายใหญ่อย่างสหรัฐฯ ส่ง

บริษัทเข้าไปพัฒนาและลงทุนด้านต่าง ๆ การจัดสรรพื้นที่ภายในนครแห่งนี้จะมีทั้งสำนักงานธุรกิจ ศูนย์การค้า ที่พักอาศัยหรูหรา สวนสาธารณะ โรงแรม โรงพยาบาลศูนย์ราชการ โรงมหรสพ สถานที่ท่องเที่ยว สถาบันการศึกษา พิพิธภัณฑ์ ฯลฯ เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

ซงโดมีแนวคิดที่จะเป็นเมืองแห่งการเชื่อมต่อ (Connected Community) โดยได้รับความร่วมมือจากบริษัทด้านเทคโนโลยีสื่อสารอย่าง CISCO เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีเครือข่ายให้ทั้งเมืองสามารถเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศได้ถึงกันหมดทุกซอกทุกมุม โดยซงโดจะเป็นเมืองทดลองของชุมชนต้นแบบที่ข้อมูลทุกอย่างเชื่อมต่อกันเป็นเครือข่ายเดียวกันในอินเทอร์เน็ต เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การจราจร ฯลฯ

นอกจากนี้ ยังมีการออกแบบภายใต้แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเน้นการเชื่อมต่อพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อการเข้าถึงในการขนส่ง การออกแบบประสิทธิภาพการใช้พลังงานในอาคาร การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพพื้นที่โล่งและที่อยู่อาศัยที่คำนึงถึงความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในเมืองให้มีมากเกือบครึ่งของพื้นที่ทั้งหมด โดยสวนสาธารณะหลักของซงโดมีชื่อว่า central park ที่มีต้นแบบมาจากสวนสาธารณะชื่อเดียวกันในนครนิวยอร์ก central park ถือเป็นปอดของเมืองซงโดเป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ใจกลางเมืองมีเนื้อที่ราว ๑๐๑ เอเคอร์ หรือประมาณ ๑๐% ของพื้นที่เมืองซงโด

แม้ย่านธุรกิจซงโดจะสร้างขึ้นมาจากการถมทะเล และรายล้อมด้วยอาคารสูงมากมาย แต่พื้นที่เขตนี้ก็ยังคงใส่ใจสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างดีโดยอาคารทุกหลังของที่นี่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐานสากลของ LEED ในการเป็นอาคารที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ซงโดกลายเป็นเมืองที่สองของโลกต่อจากเมืองกรีนส์เบิร์ก ในรัฐแคนซัสของเป็นประเทศสหรัฐอเมริกาที่ตึกทุกหลังล้วนผ่านเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าว วิสัยทัศน์ด้านสิ่งแวดล้อมของซงโดไม่ได้หยุดอยู่แค่สวนสาธารณะ และ "กรีนบิวติง" เท่านั้น ในย่านนี้ยังมีการสร้างสถานีชาร์จไฟตามจุดต่างๆ เพื่อรองรับการใช้รถไฟฟ้าที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในอนาคต



ภาพที่ ๒.๔ perspective เมือง Songdo

ที่มา : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=๑๐๖๗๑๘๗>, สืบค้นวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๕ Plan เมือง Songdo

ที่มา : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=๑๐๖๗๑๘๗>, สืบค้นวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐

๒.๕.๒ Alameda Station

สืบค้นจาก <http://bakernow.com/content/getting-south-platte-river-baker> (ออนไลน์)

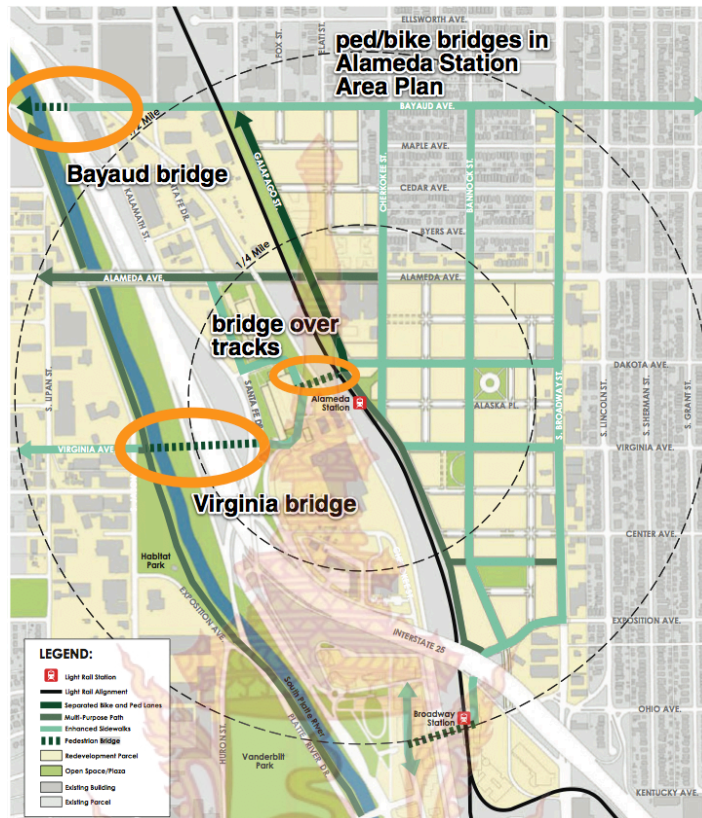
Alameda Station เป็นการออกแบบพื้นที่รอบสถานีที่คำนึงถึงประโยชน์การเข้าใช้พื้นที่ โดยตัวสถานีดังกล่าวตั้งอยู่ระหว่างถนนสายหลักของรถบรรทุกและศูนย์กลางพื้นที่พาณิชยกรรม ซึ่ง

กายภาพนี้เป็นตัวกีดขวางระหว่างย่านที่อยู่อาศัยด้านฝั่งตะวันตกและตะวันออกในการเข้าถึงสถานี

การพัฒนาใหม่จึงสร้างโอกาสที่ดีในการเชื่อมต่อและการใช้สาธารณูปการต่างๆ อย่างทั่วถึง

จากศักยภาพของพื้นที่

- ๑) เสนอทางเลือกที่เพิ่มสำหรับกลุ่มพักอาศัย
- ๒) เพิ่มความปลอดภัยให้กับรูปแบบการเดิน จักรยาน ทางเท้าจากทุกทิศทางที่มุ่งสู่ตัวสถานี
- ๓) จัดพื้นที่นันทนาการ
- ๔) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อฝั่งตะวันออกและตะวันตก
- ๕) ประตุสู่ภูมิภาค



ภาพที่ ๒.๖ Alameda Station Area Plan

ที่มา : <http://bakernow.com/content/getting-south-platte-river-baker>, สืบค้นวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐



ภาพที่ ๒.๗ ลักษณะทางกายภาพ Alameda Station

ที่มา : <http://bakernow.com/content/getting-south-platte-river-baker>, สืบค้นวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๖๐

สรุปบทที่ ๒ แนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวความคิด ทฤษฎี

แนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบการพัฒนาสนามบิน และพื้นที่โดยรอบในรัศมี ๑๐-๒๐ กิโลเมตร เพื่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

แนวคิดชุมชนเมืองยุคใหม่ ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบระยะทางเดินเท้าที่สะดวก โครงข่ายระบบถนนที่ชัดเจนระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมมีความสมดุลทางกิจกรรม ที่อยู่อาศัยแทรกอยู่ในพื้นที่อื่นๆ และอยู่ใกล้ที่ทำงาน เน้นความสำคัญของพื้นที่สาธารณะ

แนวคิดศูนย์ชุมชนเมือง ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบการพัฒนาแบบความหนาแน่นสูงมีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานในพื้นที่แถบชานเมืองซึ่งกำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ด้วยการพัฒนาเพื่อการพักอาศัยเป็นหลักซึ่งเป็นแบบแผนการพัฒนาดั้งเดิม ศูนย์ชุมชนเมืองควรเป็นความเจริญที่มีแหล่งงานทำ ศูนย์การค้าหรือแหล่งร้านค้า สถานบริการ โรงเรียน สถาบันและหน่วยราชการ และบริเวณที่พักอาศัยแบบหนาแน่นสูง ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่สามารถเดินทางถึงกันได้โดยสะดวก

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบบริเวณสถานีแกวและสถานีบางนาตราด ๒ ที่อยู่ในพื้นที่โครงการ จากแนวความคิดนี้การพัฒนาอยู่ที่บริเวณสถานีระบบขนส่งมวลชน ส่งผลที่สำคัญต่อรูปทรงเมืองที่ดี ความหนาแน่น ประโยชน์ใช้สอยอย่าง ผสมผสาน รวมไปถึงการมีขนาดของชุมชนเมืองที่เหมาะสม การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน การสัญจรและการเชื่อมโยงของบริเวณต่างๆ ในชุมชนเมือง

กรณีศึกษา

กรณีศึกษา Songdo International Business District (IBD) ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบภายใต้แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเน้นการเชื่อมต่อพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อการเข้าถึงในการขนส่ง การออกแบบประสิทธิภาพการใช้พลังงานในอาคาร การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพพื้นที่โล่งและที่อยู่อาศัยที่คำนึงถึงความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในเมือง

กรณีศึกษา Alameda Station ได้นำแนวความคิดมาใช้ในการออกแบบพื้นที่รอบสถานีที่คำนึงถึงประโยชน์การเข้าใช้พื้นที่ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมต่อ และการใช้สาธารณูปการต่างๆ อย่างทั่วถึงจากศักยภาพของพื้นที่

บทที่ ๓

การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

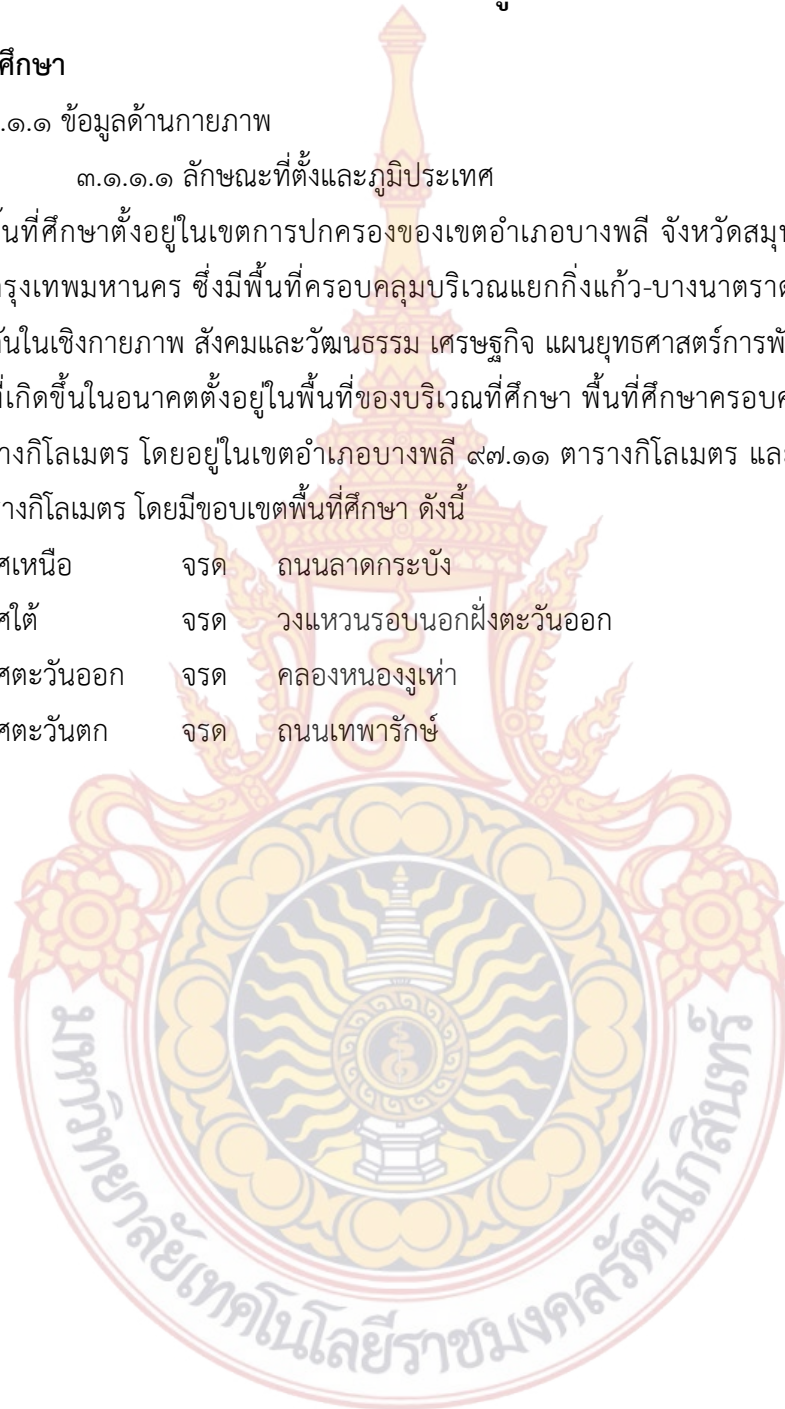
๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

พื้นที่ศึกษาตั้งอยู่ในเขตการปกครองของเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการและเขต
 ประเวศ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมบริเวณแยกกิ่งแก้ว-บางนาตราด และพื้นที่มีความ
 เกี่ยวข้องกันในเชิงกายภาพ สังคมและวัฒนธรรม เศรษฐกิจ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของพื้นที่ และ
 โครงการที่เกิดขึ้นในอนาคตตั้งอยู่ในพื้นที่ของบริเวณที่ศึกษา พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ
 ๑๐๓ ตารางกิโลเมตร โดยอยู่ในเขตอำเภอบางพลี ๙๗.๑๑ ตารางกิโลเมตร และอยู่ในเขตประเวศ
 ๕.๘๙ ตารางกิโลเมตร โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษา ดังนี้

ทิศเหนือ	จรด	ถนนลาดกระบัง
ทิศใต้	จรด	วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันออก
ทิศตะวันออก	จรด	คลองหนองงูเห่า
ทิศตะวันตก	จรด	ถนนเทพารักษ์



๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาอยู่เขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการและเขตประเวศ กรุงเทพมหานคร โดยบทบาทของพื้นที่มีอาณาเขตติดต่อกับหลายพื้นที่ และเป็นพื้นที่ของเส้นทางคมนาคมหลัก เส้นทางหนึ่งที่มุ่งสู่ภาคตะวันออก จึงทำให้เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อหลักทางโครงข่ายระบบคมนาคมและระบบขนส่งมวลชนที่หลากหลาย ง่ายต่อการเดินทางและเข้าถึงค่อนข้างสมบูรณ์ โดยแบ่งโครงข่ายระบบคมนาคมออกเป็น ๑ ระบบ ได้แก่ โครงข่ายระบบคมนาคมทางถนน

ถนนประธาน เป็นถนนที่มีความสำคัญในการเข้าถึงและเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษาไปยังพื้นที่โดยรอบในระดับจังหวัด ได้แก่

๑) ทางพิเศษบูรพาวิถี หรือ ทางด่วน ๔ เป็นทางพิเศษที่ดำเนินการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ ๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๑ และเปิดให้บริการตลอดสายเมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๓ มีจุดเริ่มต้นที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทางทั้งสิ้น ๕๕ กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรอยู่บนถนนบางนา-ตราด เป็นทางพิเศษที่เชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ

๒) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ สายบางนา-หนองไม้แดง เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก แยกออกมาจากถนนสุขุมวิท ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร แล้วไปบรรจบถนนสุขุมวิทที่ทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง ในท้องที่อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ความยาว ๕๙ กิโลเมตร ทางหลวงสายนี้ได้รับการกำหนดให้เป็นทางหลวงเอเชียสาย ๑๙

๓) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายแรกของประเทศไทย มีระยะทางยาว ๑๒๕ กิโลเมตร ทางสายนี้เป็นโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดคับคั่งในถนนสุขุมวิท และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ และเป็นทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่ คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนสายนี้ได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย ๑๙ และทางหลวงเอเชียสาย ๑๒๓

๔) ถนนกาญจนาภิเษก หรือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีระยะทางส่วนใหญ่เป็น ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ เป็นถนนสายสำคัญที่มีเส้นทางเชื่อมต่อกันเป็นวงแหวนล้อมรอบตัวเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ รวมถึงผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยาด้วย มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม ๑๖๘ กิโลเมตร

ถนนหลัก เป็นถนนที่มีความสำคัญในการเข้าถึงและเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษาไปยังพื้นที่โดยรอบในระดับเมือง ได้แก่

๑) ถนนเทพารักษ์ หรือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๖๘ สายสำโรง - บางบ่อ เป็นถนนท้องถิ่นในจังหวัดสมุทรปราการ แยกจากถนนสุขุมวิทบริเวณกิโลเมตรที่ ๒๐ ข้างสถานี

ตำรวจภูธรสำโรงเหนือ ตำบลสำโรงเหนือ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ระยะทางประมาณ ๒๘ กิโลเมตร ผ่านท้องที่ ๔ อำเภอ ได้แก่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ อำเภอบางพลี อำเภอบางเสาธง และอำเภอบางบ่อ โดยไปบรรจบกับถนนรัตนราชและถนนปานวิถี (คลองด่าน-บางบ่อ) บริเวณโรงเรียนอนุบาลชุมชนบางบ่อ ตำบลบางบ่อ อำเภอบางบ่อ

๒) ถนนลาดกระบัง เป็นถนนสายสำคัญสายหนึ่งของกรุงเทพมหานคร มีระยะทางทั้งหมดประมาณ ๘.๗ กิโลเมตร เดิมมีชื่อเรียกว่าซอยสุขุมวิท ๗๗ (ถนนอ่อนนุช) มีจุดเริ่มต้นต่อจากถนนอ่อนนุชที่สะพานข้ามคลองตาฟูก ในท้องที่แขวงลาดกระบัง เขตลาดกระบัง ไปทางทิศตะวันออกผ่านถนนกิ่งแก้ว ถนนร่มเกล้า ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนฉลองกรุง และไปสิ้นสุดที่สะพานข้ามคลองหัวตะเข้ ซึ่งจากจุดนี้ไปก็จะเป็นถนนหลวงแพ่ง

๓) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๕๖ สายบางปู - กิ่งแก้ว แบ่งออกเป็น ๒ ช่วงมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ ๒๔ กิโลเมตร อยู่ในความรับผิดชอบของแขวงทางสมุทรปราการ สังกัดกรมทางหลวง

- ช่วงที่ ๑ เริ่มจากถนนลาดกระบัง (ถนนอ่อนนุชเดิม) ผ่านถนนบางนา-บางปะกง และไปบรรจบกับถนนเทพารักษ์ คือ ถนนกิ่งแก้ว มีระยะทางอยู่ในเขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

- ช่วงที่ ๒ เริ่มจากถนนสุขุมวิท (สายเก่า) ผ่านถนนแพรกษา และไปบรรจบกับถนนเทพารักษ์ คือ ถนนตำรุ-บางพลี มีระยะทางอยู่ในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการและอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

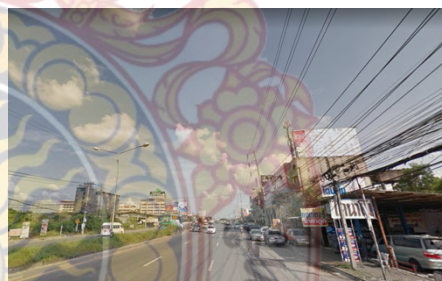
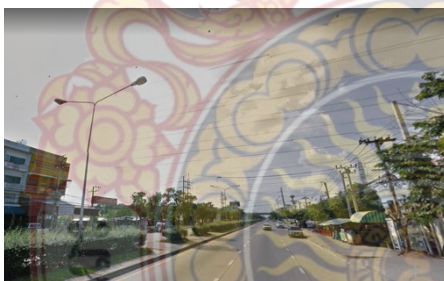
นอกจากนี้ยังมีระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถยนต์สองแถวขนาดเล็ก รถตุ๊กตุ๊ก รถสามล้อปั่น รถแท็กซี่ มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ซึ่งให้บริการครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ ๗๐ ของพื้นที่เขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ทำให้ประชาชนในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ มีความสะดวกในการเดินทาง



ภาพที่ ๓.๑ การสัญจรทางถนนบางนา-ตราด
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐



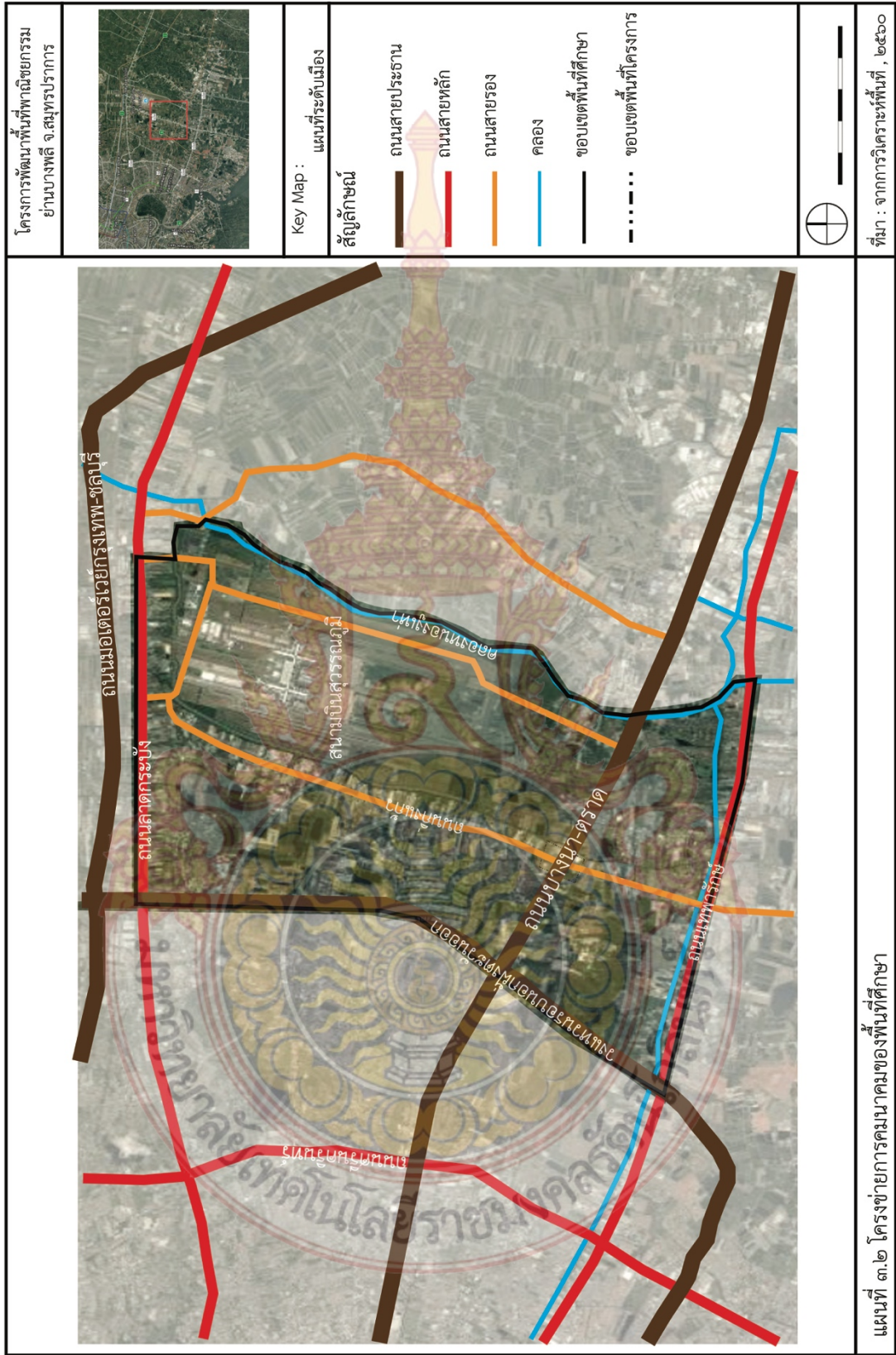
ภาพที่ ๓.๒ การสัญจรทางถนนลาดกระบัง
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๓ การสัญจรทางถนนเทพารักษ์
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๔ การสัญจรทางถนนกิ่งแก้ว
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย,๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๒ โครงการพัฒนาคมนาคมของพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินตามขอบเขตของพื้นที่ศึกษา อยู่ในเขตอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการและเขตประเวศ กรุงเทพมหานคร มีการใช้ประโยชน์ที่ดินตามลักษณะทางกายภาพของพื้นที่นั้น โดยพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดิน อยู่ ๖ ประเภทตามข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการโดยกำหนดให้เป็นไปตามแผนผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตและรายการประกอบแผนผังที่แสดงพร้อมข้อกำหนดนี้

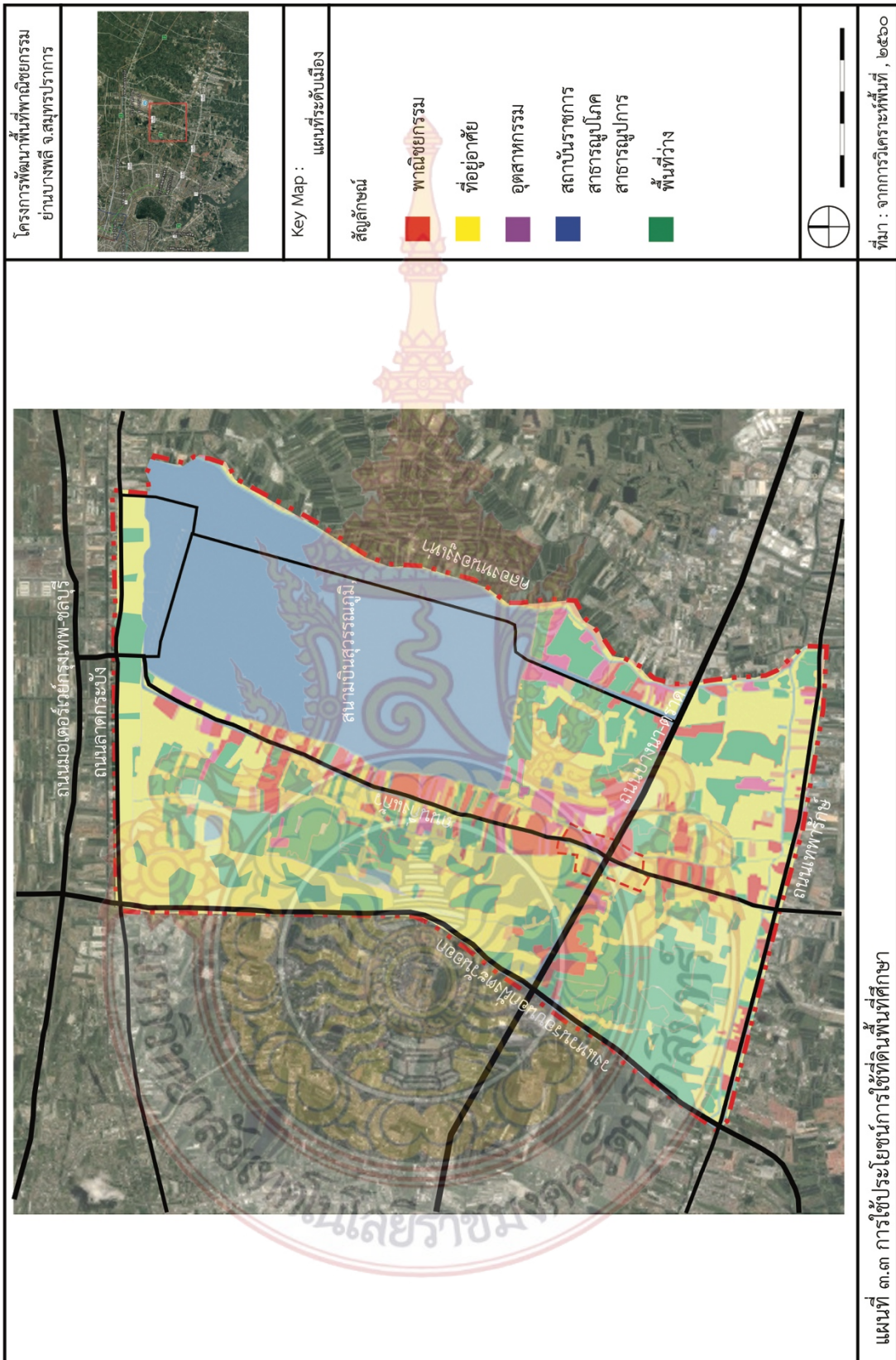
(๑) เขตพื้นที่สีแดง ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งจะอยู่บริเวณตามแนวถนนบางนา-ตราด ถนนกิ่งแก้ว และถนนลาดกระบัง เกิดกลุ่มห้างสรรพสินค้า และอาคารพาณิชยกรรม ซึ่งเป็นกิจกรรมการค้าและธุรกิจที่สำคัญของพื้นที่ศึกษา ซึ่งรูปแบบอาคารสำนักงาน บริษัทห้างร้าน และอาคารบ้านกึ่งสำนักงาน ในส่วนของกิจกรรมการค้าและบริการโดยมากจะประกอบกิจการภายในอาคารพาณิชย์ประเภทตึกแถว

(๒) เขตพื้นที่สีเหลือง ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย การตั้งถิ่นฐานของชุมชนจะเริ่มจากการตั้งบริเวณริมคลองสำโรง ต่อมามีการพัฒนาโครงข่ายถนนเกิดการขยายตัวตามแนวถนน โดยมีโครงการอสังหาริมทรัพย์ โครงการหมู่บ้านจัดสรร เป็นจำนวนมากและหลายแห่งเป็นหมู่บ้านหรือชุมชนที่อาศัยรายได้น้อย โดยที่อยู่อาศัยในพื้นที่มีความหลากหลายทั้งบ้านเดี่ยว อพาร์ทเมนท์

(๓) เขตพื้นที่สีม่วง ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม คลังสินค้า จะอยู่ตามแนวถนนกิ่งแก้ว ซึ่งจะมีโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า

(๔) เขตพื้นที่สีน้ำเงิน ที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ จะอยู่ตามแนวถนนกิ่งแก้ว และถนนลาดกระบัง โดยประกอบไปด้วย โรงเรียน โรงพยาบาล สนามบิน สถานีดับเพลิง สถานีตำรวจ ศาสนสถาน

(๕) เขตพื้นที่สีเขียว ที่ดินประเภทเกษตรกรรม และพื้นที่โล่งว่าง พื้นที่เกษตรกรรมส่วนใหญ่จะเป็นการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ และพื้นที่โล่งว่างจะกระจายตามอยู่พื้นที่ศึกษาโดยรอบ



แผนที่ ๓.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑) ระบบไฟฟ้า การไฟฟ้านครหลวงมีพื้นที่รับผิดชอบบริเวณพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑลทั้งหมด โดยแบ่งพื้นที่ให้บริการออกเป็นทำการไฟฟ้านครหลวง ในพื้นที่ศึกษานั้นอยู่ในความรับผิดชอบของการไฟฟ้านครหลวงเขตบางพลี ซึ่งการจ่ายไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่โครงการทั้งหมดอย่างเพียงพอต่อความต้องการ

๒) ระบบประปา การให้บริการด้านประปาในเขตอำเภอบางพลี อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของการประปาส่วนนครหลวงพระโขนง และการประปาส่วนนครหลวงสมุทรปราการ ซึ่งสามารถใช้บริการน้ำได้ครอบคลุมพื้นที่โครงการทั้งหมดได้อย่างเพียงพอ

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

๑) ศาสนสถาน ภายในพื้นที่มีศาสนสถานอยู่จำนวน ๖ แห่ง ได้แก่ วัดกึ่งแก้ว วัดคลองขวดลากข้าว วัดสลุด มุลินีธรรมกัตถุญญ วัดบางพลีใหญ่กลาง และวัดบางพลีใหญ่ใน พระอารามหลวง



๑.วัดกึ่งแก้ว



๒.วัดคลองขวดลากข้าว



๓.วัดสลุด



๔.มุลินีธรรมกัตถุญญ



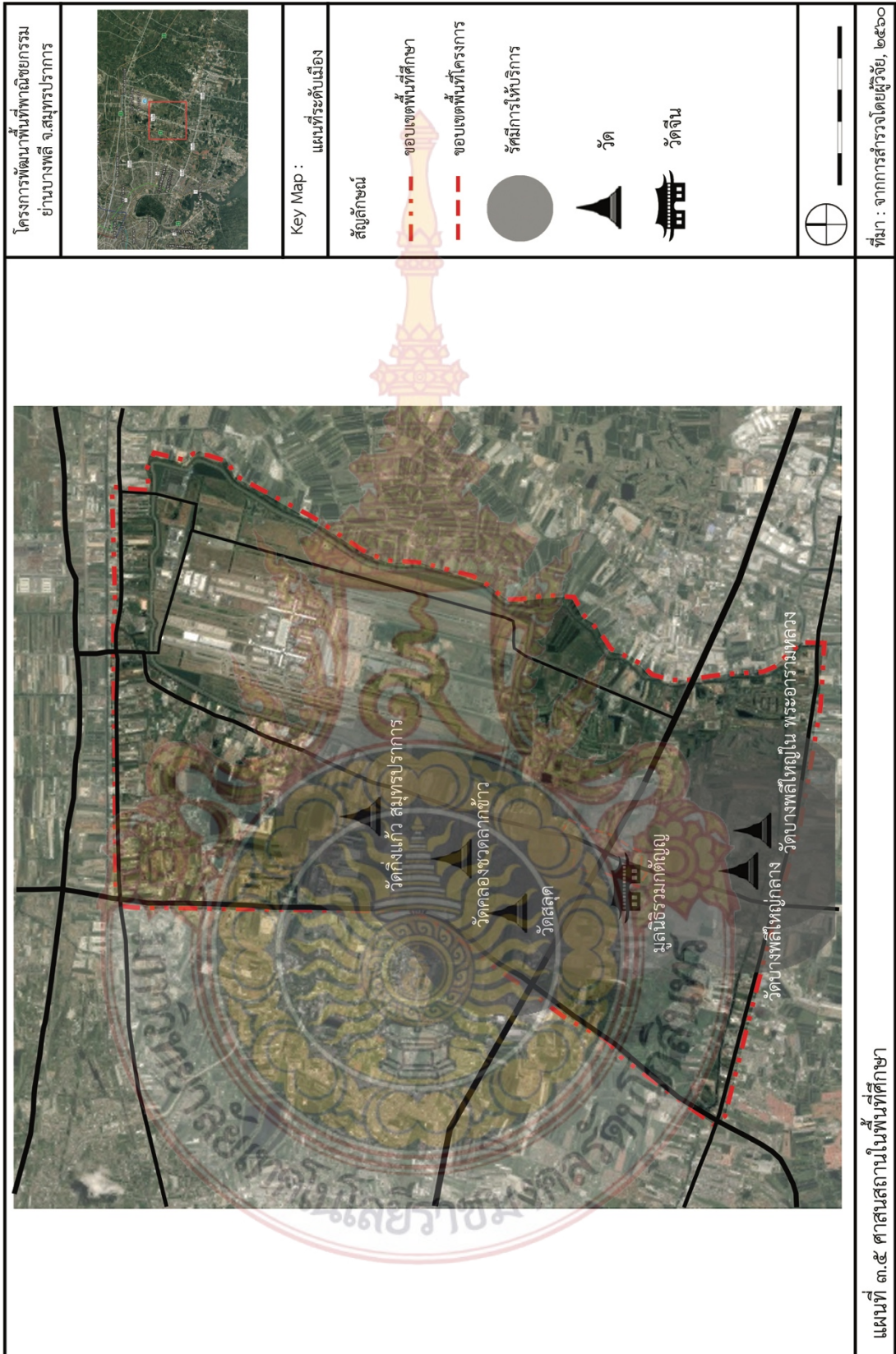
๕.วัดบางพลีใหญ่กลาง



๖.วัดบางพลีใหญ่ในพระอารามหลวง

ภาพที่ ๓.๕ ศาสนสถาน

ที่มา : <http://www.longdo.com>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๕ ศาสนสถานในพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๒) สถาบันการศึกษา มี ๘ แห่ง ได้แก่ โรงเรียนวัดกิ่งแก้ว โรงเรียนวัดสลด โรงเรียนเตรียมปริญญาอนุสรณ์ โรงเรียนนานาชาติไทยจีน โรงเรียนไทย-ไต้หวัน เทคโนโลยี โรงเรียนบางพลีราษฎร์บำรุง โรงเรียนทรงวิทยาเทพารักษ์ โรงเรียนวัดบางพลีใหญ่กลาง



๑.โรงเรียนวัดสลด



๒.โรงเรียนเตรียมปริญญาอนุสรณ์



๓.โรงเรียนนานาชาติไทยจีน



๔.โรงเรียนไทย-ไต้หวัน เทคโนโลยี



๕.โรงเรียนบางพลีราษฎร์บำรุง



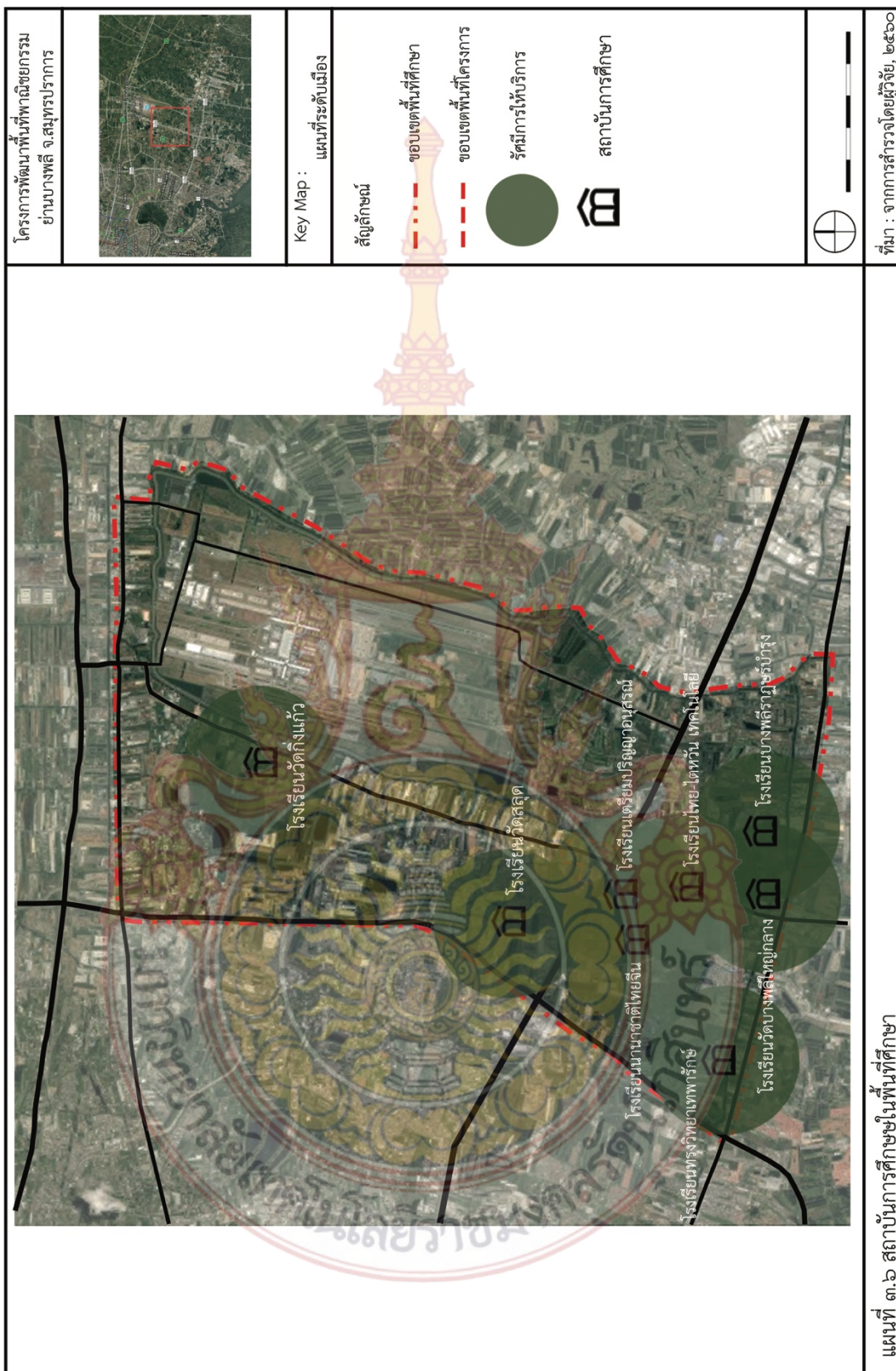
๖.โรงเรียนทรงวิทยาเทพารักษ์



๗.โรงเรียนวัดบางพลีใหญ่กลาง

ภาพที่ ๓.๖ สถาบันการศึกษา

ที่มา : <http://www.longdo.com>



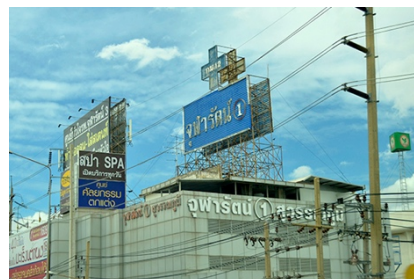
แผนที่ ๓.๖ สถาบันการศึกษาพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓) สถานบริการสาธารณสุข มี ๓ แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ๙ แอร์พอร์ต
 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ๑ และโรงพยาบาลบางพลี



๑.โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ๙ แอร์พอร์ต



๒.โรงพยาบาลจุฬารัตน์ ๑



๓.โรงพยาบาลบางพลี

ภาพที่ ๓.๗ สถานบริการสาธารณสุข

ที่มา : <http://www.longdo.com>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๓.๑.๒ ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ

๓.๑.๒.๑ ลักษณะชุมชนและประชากร

๑) ลักษณะชุมชน ในพื้นที่ศึกษาเป็นการกระจายตัวของชุมชนอยู่เป็นกลุ่ม ซึ่งจะอยู่ตามแนวถนน และคลอง ซึ่งในพื้นที่ศึกษาจะอยู่ในส่วนการปกครองส่วนตำบลบางพลีใหญ่ และตำบลราชาเทวะ

(๑) ตำบลบางพลีใหญ่ แบ่งเขตการปกครอง เป็น ๒๓ หมู่บ้าน

ตารางที่ ๓.๑ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลบางพลีใหญ่

ชื่อหมู่บ้าน	ลักษณะชุมชน
บ้านบางแก้ว	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบางแก้วน้อย	ชุมชนชานเมือง
บ้านพระสว่าง	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองใหม่พัฒนา	ชุมชนชานเมือง
บ้านบางกระบือ	ชุมชนชานเมือง

ตารางที่ ๓.๑ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลบางพลีใหญ่ (ต่อ)

ชื่อหมู่บ้าน	ลักษณะชุมชน
บ้านจตุรมิตร	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบางเสียดาย	ชุมชนชานเมือง
บ้านสุขาพัฒนา	ชุมชนชานเมือง
บ้านบางพลี	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองสำโรง	ชุมชนชานเมือง
บ้านบางพลีนคร	ชุมชนชานเมือง
บ้านลิขิต	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองสวน	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองสลอด	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองชวดลากข้าว	ชุมชนชานเมือง
บ้านวัดใหม่	ชุมชนชานเมือง
บ้านสีบเจ็บบัวคลี่	ชุมชนชานเมือง
บ้านกู่พารา	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบัวคลี่	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองขุดใหม่	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองทุ่งช้าง	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองตาปุ่น	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองกันยา	ชุมชนชานเมือง

ที่มา : องค์การบริหารส่วนตำบลบางพลีใหญ่

(๒) ตำบลราชาเทวะ แบ่งเขตการปกครอง เป็น ๑๒ หมู่บ้าน

ตารางที่ ๓.๒ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลราชาเทวะ

ชื่อหมู่บ้าน	ลักษณะชุมชน
บ้านคลองก้างปลา	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองก้างปลา	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองหนองบอน	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองหนองบอน	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองหนองตะกร้า	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองลาดกระบัง	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบัวเกราะ	ชุมชนชานเมือง

ตารางที่ ๓.๒ รายชื่อหมู่บ้านในตำบลราชาเทวี (ต่อ)

ชื่อหมู่บ้าน	ลักษณะชุมชน
บ้านคลองบัวเกราะ	ชุมชนชานเมือง
บ้านหมู่บ้านพัฒนาวัดกิ่ง	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบัวลอยล่าง	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองบัวลอยใหม่	ชุมชนชานเมือง
บ้านคลองทေးตรง	ชุมชนชานเมือง

ที่มา : องค์การบริหารส่วนตำบลราชาเทวะ

๒) ประชากร ข้อมูลประชากรในพื้นที่ศึกษาแบ่งออกเป็น ๒ ตำบล ได้แก่ ตำบลบางพลีใหญ่ และตำบลราชาเทวะ มีการเพิ่มขึ้น (ดังตารางที่ ๓.๓)

ตารางที่ ๓.๓ จำนวนประชากรในตำบลบางพลีใหญ่และตำบลราชาเทวะ

ตำบล	จำนวนคน (พ.ศ.๒๕๕๕)	จำนวนคน (พ.ศ.๒๕๕๖)	จำนวนคน (พ.ศ.๒๕๕๗)	จำนวนคน (พ.ศ.๒๕๕๘)	จำนวนคน (พ.ศ.๒๕๕๙)
บางพลีใหญ่	๖๕,๑๔๒	๖๘,๓๖๐	๗๑,๕๘๕	๗๔,๙๖๕	๗๘,๐๕๕
ราชาเทวะ	๒๕,๔๘๙	๒๖,๓๖๑	๒๗,๑๑๒	๒๗,๗๒๙	๒๘,๓๔๐

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง

จากตารางที่ ๓.๓ จะเห็นได้ว่าประชากรทั้งตำบลบางพลีใหญ่และตำบลราชาเทวะ มีจำนวนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากการขยายตัวของเมืองชั้นใน ทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยออกมาอยู่ในบริเวณพื้นที่ชานเมือง อีกทั้งโครงการต่างๆ ที่เกิดบริเวณชานเมือง เกิดแหล่งงาน แหล่งค้าขาย แหล่งพาณิชยกรรม จึงส่งผลให้เกิดแหล่งที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมเศรษฐกิจและสังคม

เนื่องจากพื้นที่ตำบลบางพลีใหญ่และตำบลราชาเทวะ มีลักษณะเป็นทั้งชุมชนเมืองและชุมชนเกษตรกรรม ทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ โดยสามารถแบ่งออกเป็นกิจกรรม ๒ ประเภทดังนี้

๑) กิจกรรมเศรษฐกิจที่สำคัญ มีอยู่หลายบริเวณที่เป็นแหล่งรายได้ของประชากรในพื้นที่ จะอยู่ในส่วนของบริเวณถนนบางนา-ตราด ถนนกิ่งแก้ว และถนนเทพารักษ์

(๑) ตลาดกิ่งแก้ว อยู่บริเวณฝั่งถนนบางนา-ตราดขาออก ฝั่งตรงข้ามมาร์เก็ต วิลเลจ สุวรรณภูมิ เป็นตลาดที่ขายของที่หลากหลายทั้งอุปโภค บริโภค



ภาพที่ ๓.๘ ตลาดกิ่งแก้ว

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๒) ตลาดโบราณบางพลี เป็นตลาดเก่าแก่ริมคลองสำโรง พื้นตลาดเป็นพื้นไม้ สามารถเดินติดต่อกันได้ยาวกว่า ๕๐๐ เมตร เดิมชื่อตลาด "ศิริโสภณ" สันนิษฐานว่าชาวจีนเข้ามาเปิดร้านในตลาดนี้ราว พ.ศ. ๒๔๐๐ จำหน่ายสินค้านานาชนิด ทั้งอาหารอร่อย ขนมหวาน ของใช้ ของตกแต่ง บ้านเรือน ของฝาก รวมถึงร้านเสริมสวย ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขาย สัตว์เลี้ยง ฯลฯ



ภาพที่ ๓.๙ ตลาดโบราณบางพลี

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๓) ห้างสรรพสินค้าต่างๆ ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณแนวถนนบางนา-ตราด และ ถนนเทพารักษ์ เป็นการให้บริการกับคนในพื้นที่ในการจับจ่ายใช้สอย ส่วนมากจะเปิดให้บริการ ๑๐.๐๐ - ๒๒.๐๐ น. ทุกวัน ได้แก่ มาร์เก็ตวิลเลจ สุวรรณภูมิ บิ๊กซีบางพลี แม็คโครบางพลี

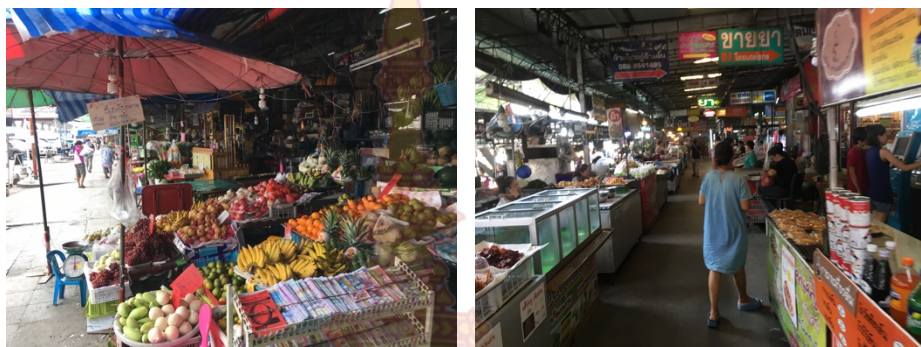


ภาพที่ ๓.๑๐ ห้างสรรพสินค้า

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๒) กิจกรรมทางสังคม

(๑) กิจกรรมประจำวัน ส่วนใหญ่ในพื้นที่ที่จะเป็นการจับจ่ายซื้อของ ไหว้พระ ทำบุญ การออกกำลังกาย การพักผ่อนหย่อนใจ ก็จะมีสถานที่ให้บริการ ได้แก่ บิ๊กซีบางพลี, มาร์เก็ตวิลเลจ สุวรรณภูมิ, เชียงกง, วัดบางพลีใหญ่ใน พระอารามหลวง, วัดบางพลีใหญ่กลาง



ภาพที่ ๓.๑๑ การจับจ่ายซื้อของ
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๑๒ การไหว้พระ ทำบุญ
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๒) ประเพณี

- ประเพณีรับบัว เรื่องเล่าถึงความมีน้ำใจไม่ตรีจิตต่อกัน แม้จะต่างเชื้อชาติและสายพันธุ์ หากแต่ความสัมพันธ์อันดีที่มีต่อกันกลับกลายเป็นมรดกทางวัฒนธรรมส่งต่อจากรุ่นสู่รุ่นมาจนถึงปัจจุบัน เสียงร้องรำทำเพลงเฮฮาตามลำเรือต่างๆ ดังสะท้อนไปทั่วคุ้งน้ำ ยามเช้าตรู่วันขึ้น ๑๔ ค่ำ เดือน ๑๑ การส่งมอบดอกบัวจึงเริ่มขึ้น การส่งและรับดอกบัวจะทำกันอย่างสุภาพ คือส่งและรับบัวกันมือต่อมือ โดยผู้ให้และผู้รับพนมมือตั้งจิตอธิษฐานอนุโมทนาผลบุญร่วมกัน การกระทำเช่นนี้เองจึงได้ชื่อว่าการ “รับบัว” เมื่อปฏิบัติติดต่อกันหลายๆ ปี จึงได้กลายเป็น “ประเพณีรับบัว”



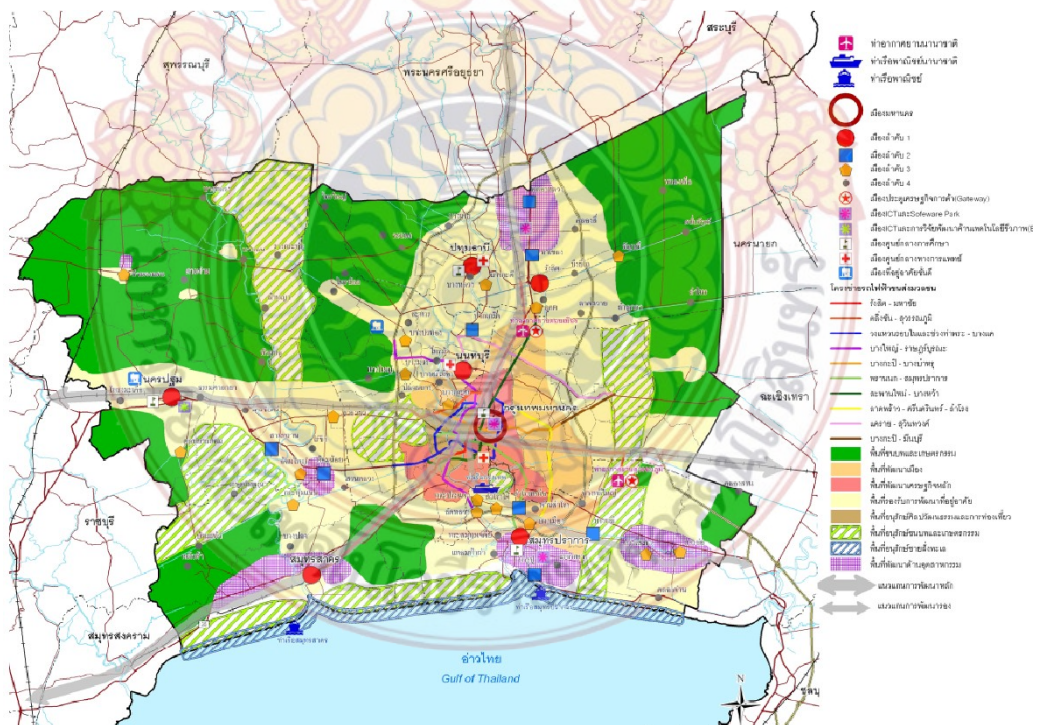
ภาพที่ ๓.๑๓ ประเพณีรับบัว

ที่มา : <http://www.painaidii.com/event/event-detail/lang/th/>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๓.๑.๓ นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ แผนนโยบาย และโครงการที่เกี่ยวข้อง

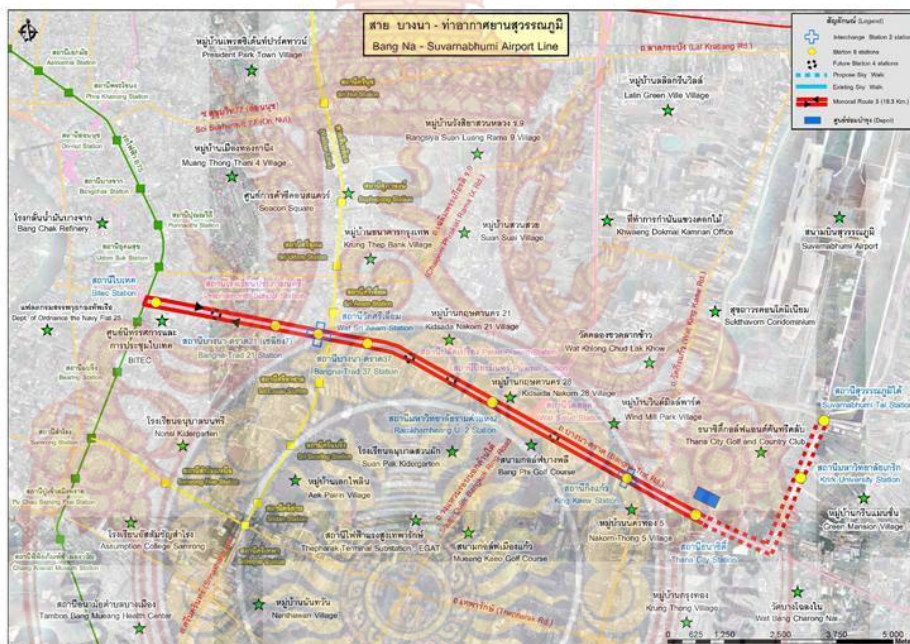
๑) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔ เมือง
 ปริมณฑล เมืองศูนย์กลางการบริการธุรกิจและพาณิชย์ ศูนย์การขนส่ง และโลจิสติกส์ ศูนย์บริการด้าน
 สุขภาพและการศึกษาและเมืองที่อยู่อาศัย ประกอบด้วย ๕ จังหวัด ได้แก่ สมุทรปราการ นนทบุรี
 ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร



ภาพที่ ๓.๑๔ แผนที่ผังแนวความคิดการพัฒนากรุงเทพและปริมณฑล

ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง, ๒๕๖๐

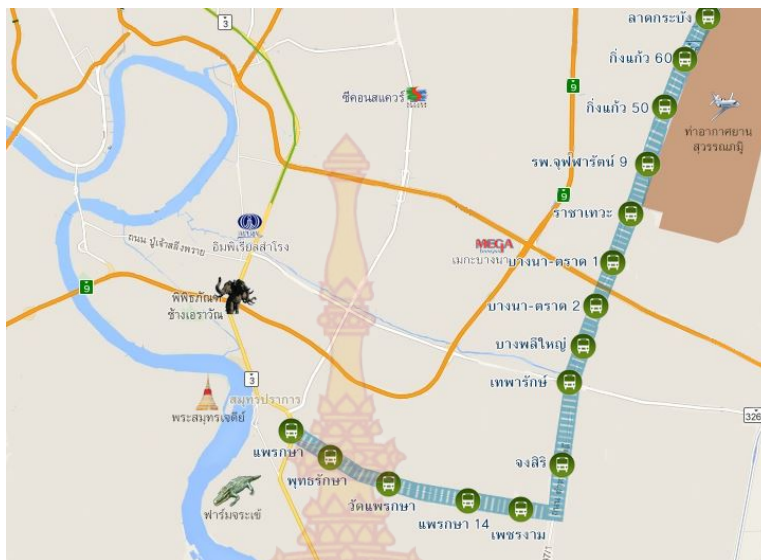
๒) รถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit) สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ๑๕.๓ กม. ๑๒ สถานี เงินลงทุน ๒๒,๙๕๐ ลบ. ได้รับงบ ๑ ลบ. โดยรถไฟฟ้าสายนี้จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) “LRT” จะเป็นรูปแบบลอยฟ้าเหมือนรถไฟฟ้าบีทีเอส สายสุขุมวิทแต่จะช่วยขนผู้โดยสารให้รถไฟฟ้า สายหลักได้เป็นอย่างดี สะดวกในการรับส่งผู้โดยสารจากสุขุมวิทรอบนอก ตลอดจนถึงผู้โดยสารจากเส้นทางบางนา-ตราด เข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ จะช่วยระบายการจราจรและเสริมการใช้รถไฟฟ้าเพื่อลดปริมาณรถยนต์ที่จะเข้าสู่เส้นทางบางนา-ตราด รวมทั้งช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณใกล้เคียงอย่างถนนศรีนครินทร์ได้เป็นอย่างดี โดยเมื่อโครงการนี้เสร็จสมบูรณ์ รถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท และรถไฟฟ้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งสองสายจะต่อกันจนเป็นรูปวงแหวนเหมือนกับรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ตามแผน Light Railสายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๑



ภาพที่ ๓.๑๕ เส้นทางรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit)

ที่มา : <http://www.realist.co.th/blog/งบก่อสร้างของกทม-ปี๒๕๕๗/>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

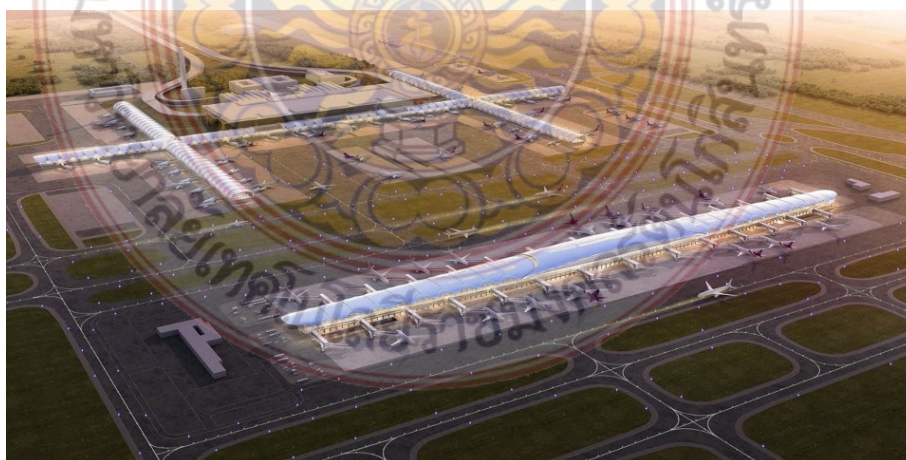
๓) รถไฟฟ้ารางเดี่ยว สุวรรณภูมิ-แพรงษา-สุขุมวิท เนื่องจากสามารถเชื่อมต่อกับสนามบินสุวรรณภูมิกับรถไฟฟ้าสีเขียวได้สะดวก โดยจุดเริ่มต้นจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สถานีลาดกระบัง แล้วจะมาตามถนนกิ่งแก้ว ถนนตำรุ-บางพลี เมื่อถึงแยกแพรงษาจะมุ่งหน้าไปตามถนนแพรงษาสิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิทเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว รวมระยะ ๒๙.๗๙ กิโลเมตร สถานีจะมีทั้งหมด ๑๕ สถานี คาดการณ์ผู้โดยสารในปี ๒๕๖๔ จะมีผู้โดยสารประมาณ ๗๒,๗๐๒ คน/วัน และคาดการณ์ปี ๒๕๙๐ จะมีผู้โดยสารประมาณ ๓๖๕,๙๗๕ คน/วัน



ภาพที่ ๓.๑๖ เส้นทางรถไฟฟ้าวางเดี่ยว สุวรรณภูมิ-แพรกษา-สุขุมวิท

ที่มา : <http://www.erapaknam.com/สะดวกยิ่งกว่ากับรถไฟฟ้า/>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๔) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส ๒ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และลดความแออัดของผู้โดยสาร จากเดิมที่รองรับ เมื่อการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิเฟส ๒ วงเงินลงทุนประมาณ ๖๒,๐๐๐ ล้านบาท แล้วเสร็จจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มอีก ๑๕ ล้านคน จาก ๔๕ ล้านคน เป็น ๖๐ ล้านคน ทั้งนี้ แต่เนื่องจากขณะนี้จำนวนผู้โดยสารใกล้จะเต็มขีดความสามารถในเฟส ๒ แล้ว จึงต้องเร่งรัดการดำเนินการใน เฟส ๓ ด้วยเช่นกัน และจะรองรับเที่ยวบินได้มากขึ้น จากเดิม ๖๘ เที่ยวบิน/ชั่วโมง หลังก่อสร้างแล้วเสร็จจะรองรับได้เพิ่มขึ้นเป็น ๙๘ เที่ยวบิน/ชั่วโมง คาดว่าจะเริ่มการก่อสร้างได้ในวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๙ และจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒



ภาพที่ ๓.๑๗ ภาพทัศนียภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส ๒

ที่มา : <http://suvarnabhumiairport.com/th/airport-development>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๕) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง ระยะทางรวม ๑๙๓.๕ กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานีลาดกระบังไปจนถึงสถานีระยอง ใช้เขตทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหลัก ระบบรางคู่ (Double Track) และมีโครงสร้างทางยกระดับ (Elevated) เกือบทั้งหมด และมีอุโมงค์เดี่ยวทางคู่ (Single Large Tunnel for Double Track) ความยาว ๓๐๐ เมตร บริเวณทางเบี่ยงเขาชีจรรย์ ศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) พื้นที่กว่า ๔๐๐ ไร่ จะตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา คาดว่าจะเปิดเดินรถได้ในปี ๒๕๖๓ (ข้อมูล วันที่ ๑๒/๐๕/๕๙) ในอนาคตจะมีการพัฒนาส่วนต่อขยายจากสถานีระยองไปยังท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และจังหวัดตราด รวมระยะทางอีก ๑๖๐ กิโลเมตร



ภาพที่ ๓.๑๘ เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพ - ระยอง
ที่มา : <http://www.rayonghip.com/hispeedtrain-rayong-info/>, สืบค้นวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๖๐

๓.๑.๓.๒ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

๑) มาตรการควบคุมการใช้ที่ดิน พรบ.ผังเมืองเฉพาะ ได้จัดทำกฎกระทรวงมหาดไทย พ.ศ. ๒๕๔๗ ประกาศควบคุมการก่อสร้างอาคารรอบสนามบิน มีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อควบคุมการพัฒนาพื้นที่ในระหว่างการจัดทำพระราชบัญญัติ ผังเมืองเฉพาะ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(๑) บริเวณที่ ๑ พื้นที่ที่วัดจากแนวเขตที่ดินสนามบินสุวรรณภูมิออกไป โดย ด้านเหนือจดเส้นขนานระยะ ๓๐๐ เมตร ซึ่งควบคุมสิ่งปลูกสร้าง และป้ายต่างๆ ให้มีความสูงไม่เกิน ๑๒ เมตร

(๒) บริเวณที่ ๒ พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ ๑ ออกไป โดยด้านเหนือจดเส้น ขนานระยะ ๓๐๐ เมตร ซึ่งควบคุมสิ่งปลูกสร้าง และป้ายต่างๆ ให้มีความสูงไม่เกิน ๑๘ เมตร

(๓) บริเวณที่ ๓ พื้นที่ที่วัดจากบริเวณที่ ๒ ออกไป โดยด้านเหนือจดเส้น ขนานระยะ ๑,๕๐๐ เมตร ซึ่งควบคุมสิ่งปลูกสร้าง และป้ายต่างๆ ให้มีความสูงไม่เกิน ๒๓ เมตร



ภาพที่ ๓.๑๙ ข้อกำหนดเขตควบคุม

ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง, ๒๕๖๐

๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่

"บางพลี" หรือเครื่องเช่น สังเวศ เมื่อ พ.ศ.๒๐๔๑ สมัยอยุธยาในรัชกาลสมเด็จพระรามาธิบดีที่ ๒ (พ.ศ.๒๐๓๔-๒๐๗๒) ได้โปรดให้ขุดลอกคลองสำโรงพบเทวรูปสำริด ๒ องค์ ที่คลองทับนาง มีจารึกชื่อว่าพญาแสนดา และมหาสังขกร ได้มีพิธีนำบัตรพลี บวงสรวงสังเวศเทวรูป จึงเรียกตำบลนั้นว่า "ที่ทำบัตรพลี" นานๆ เข้าเลยเพี้ยนเป็น "บางพลี" ในสมัยก่อนนั้นชาวบ้านส่วนใหญ่มีอาชีพทำนา จะปลูกโรงอยู่มุ้งด้วยจาก เรือนไต้ถุนสูงนั้นมาปลูกกันภายหลัง เนื่องจากมีชุมชนมากทั้งคน และควายจะต้องอยู่โรงเดียวกัน พอตกเย็นต้องก่อไฟสูมควันไล่อยู่ในโรงเสียก่อน สมัยนั้นชาวบ้านลำบากมาก ชาวนาที่มักกลับไปอยู่บ้านสวนพอใกล้หน้าเกี่ยวก็พากันมาเก็บเกี่ยว เสรีจกขนข้าวกลับบ้าน ชาวบ้านส่วนใหญ่จะใช้เรือพายแจวเป็นพาหนะในการติดต่อค้าขายต่างๆ ชาวบ้านส่วนใหญ่แบ่งเป็น ๓ กลุ่ม คือ คนไทย คนรามัญ และคนลาว ทุกคนจะเสมือนเป็นญาติกัน มีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน อยู่ร่วมกันอย่างอบอุ่น สภาพพื้นที่เป็นที่ราบลุ่มดินอุดมสมบูรณ์ เหมาะแก่การทำเกษตร ทำนาข้าว ทำสวน เลี้ยงปลา มีคลองสำโรงเป็นคลองสำคัญ ซึ่งแยกจากแม่น้ำเจ้าพระยา และมีคลองซอยต่างๆ มากมาย ปัจจุบันเนื่องจากการขยายตัวของเมือง ทำให้สภาพพื้นที่เปลี่ยนไป จากท้องนากลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ และบ้านจัดสรร

๓.๒.๒ ข้อมูลด้านกายภาพ

การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ จะตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตำบลบางพลีใหญ่ อ.บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ทั้งหมด ๑.๑๑ ตารางกิโลเมตร โดยมีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ	จรด	ซอยกิ่งแก้ว ๓ และซอยกิ่งแก้ว ๔
ทิศใต้	จรด	ซอยทางเชื่อมเชิงกงบางนาและซอยทางเข้าหมู่บ้านภัสสร ๒๕
ทิศตะวันออก	จรด	คลองสวนและคลองลาดกระบัง
ทิศตะวันตก	จรด	คลองชวดลาดข้าวและซอยเมืองเชิงกง

ขอบเขตพื้นที่โครงการ ครอบคลุมสถานบันการศึกษา หน่วยงานราชการ ศาสนสถาน ย่านพาณิชย์กรรม ย่านที่พักอาศัย และสามารถเชื่อมต่อกับย่านโดยรอบได้จากโครงข่ายการสัญจรได้อย่างสะดวกสบาย

๓.๒.๒.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

๑) การสัญจรทางถนน

(๑) ถนนสายประธาน

- ทางพิเศษบูรพาวิถี หรือ ทางด่วน ๔ เป็นทางพิเศษ ที่มีจุดเริ่มต้นที่เขตบางนา กรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่จังหวัดชลบุรี ระยะทางทั้งสิ้น ๕๕ กิโลเมตร เป็นทางยกระดับขนาด ๖ ช่องจราจรซ้อนอยู่บนถนนบางนา-ตราด เป็นทางพิเศษที่เชื่อมการคมนาคมขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศ

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ สายบางนา-หนองไม้แดง เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก-ตะวันออก แยกออกมาจากถนนสุขุมวิท ในเขตบางนา กรุงเทพมหานคร แล้วไปบรรจบถนนสุขุมวิทที่ทางแยกต่างระดับหนองไม้แดง ในท้องที่อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ความยาว ๕๙ กิโลเมตร

(๒) ถนนสายหลัก

ถนนกิ่งแก้ว มีระยะทางอยู่ในเขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ กว้างแบบ ๘ ช่องจราจร



ภาพที่ ๓.๒๑ ถนนสายประธานและถนนสายหลักในพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

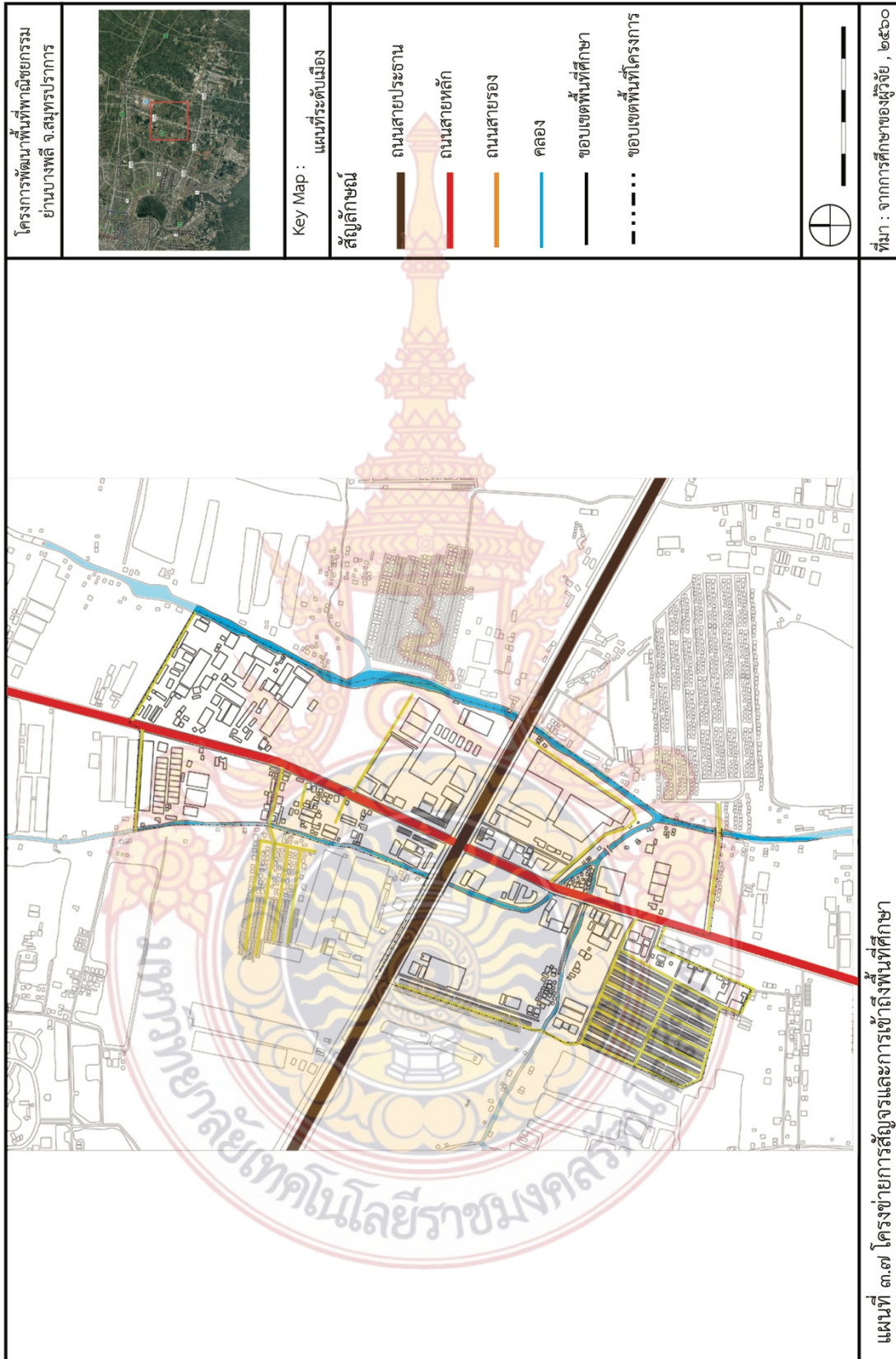
(๓) ถนนสายย่อย

ถนนสายย่อยในพื้นที่โครงการมีหลายเส้นทาง ส่วนมากเป็นสายตัน ไม่มีทางเท้า และมีขนาดเล็ก ใช้ผิดจราจรเป็นที่จอดรถ ทำให้การเข้าออกลำบาก



ภาพที่ ๓.๒๒ ถนนสายย่อยในพื้นที่โครงการ

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



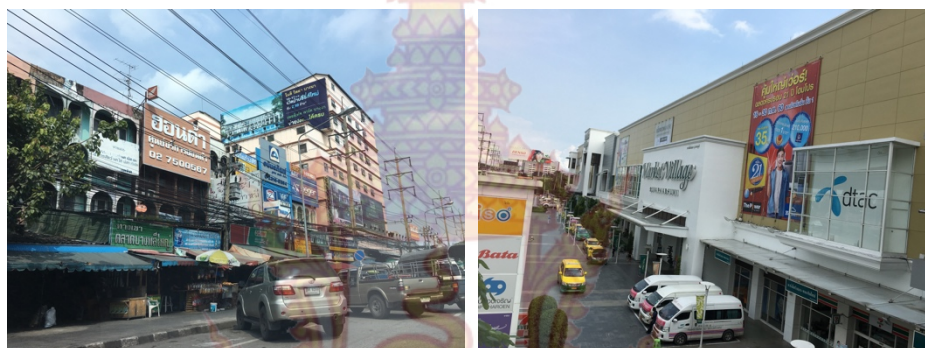
แผนที่ ๓.๗ โครงการสายการสัญจรและการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๒.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการ มีความหลากหลายเนื่องจากเป็นจุดตัดของถนนบางนา-ตราดกับถนนกิ่งแก้ว ทำให้เกิดความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยแบ่งประเภทได้ดังนี้

๑) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม แบ่งออกเป็น ๒ ขนาด คือ พาณิชยกรรมขนาดเล็ก จะแทรกตัวอยู่ชุมชน ให้บริการระดับชุมชนเท่านั้นและพาณิชยกรรมขนาดใหญ่ จะมีลักษณะเกาะกลุ่มกันอยู่บริเวณแนวถนนบางนา-ตราด และถนนกิ่งแก้ว ให้บริการทั้งคนในชุมชน และคนภายนอกพื้นที่ ที่ดินพาณิชยกรรมขนาดใหญ่จะมีลักษณะแปลงที่ดินขนาดใหญ่



ภาพที่ ๓.๒๓ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย จากการสำรวจจะมีลักษณะการแบ่งเป็นซอยย่อยๆ รวมกันเป็นชุมชน



ภาพที่ ๓.๒๔ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๓) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ จากการสำรวจจะนับรัฐวิสาหกิจรวมอยู่ในสถาบันราชการด้วย ในพื้นที่โครงการจะมีรัฐวิสาหกิจอยู่ ๑ แห่ง ได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง บางพลี



ภาพที่ ๓.๒๕ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา ในพื้นที่โครงการมีเพียงแห่งเดียว คือ โรงเรียนเตรียมปริญญาสุรณัม เปิดสอนในระดับชั้นอนุบาล - ชั้นประถมศึกษาปีที่ ๖ สังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาสมุทรปราการ เขต ๒



ภาพที่ ๓.๒๖ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๕) ที่ดินประเภทโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า



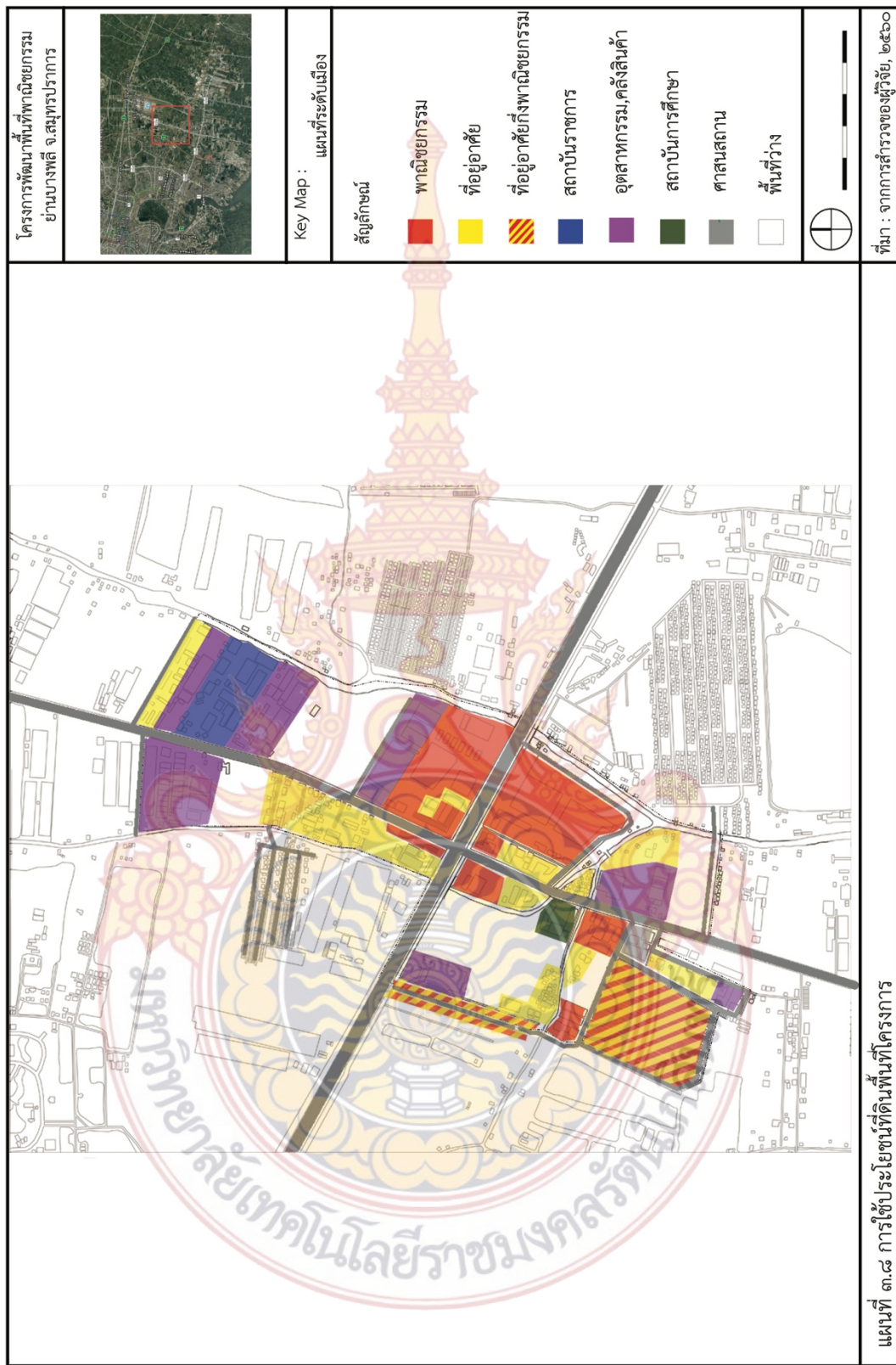
ภาพที่ ๓.๒๗ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทโรงงานอุตสาหกรรม และคลังสินค้า
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๖) ที่ดินประเภทที่ว่าง



ภาพที่ ๓.๒๘ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่ว่าง
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐





แผนที่ ๓.๘ การใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๒.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร
จากการศึกษาพื้นที่โครงการมีการใช้ประโยชน์อาคารในประเภทต่างๆ ใกล้เคียงกัน
โดยมีรูปแบบอาคารทั้งหมด ดังนี้

๑) อาคารพักอาศัย



ภาพที่ ๓.๒๙ อาคารพักอาศัย

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๒) อาคารพาณิชย์กรรม



ภาพที่ ๓.๓๐ อาคารพาณิชย์กรรม

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓) อาคารที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม



ภาพที่ ๓.๓๑ อาคารที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๔) อาคารประเภทคลังสินค้า และโรงงานอุตสาหกรรม

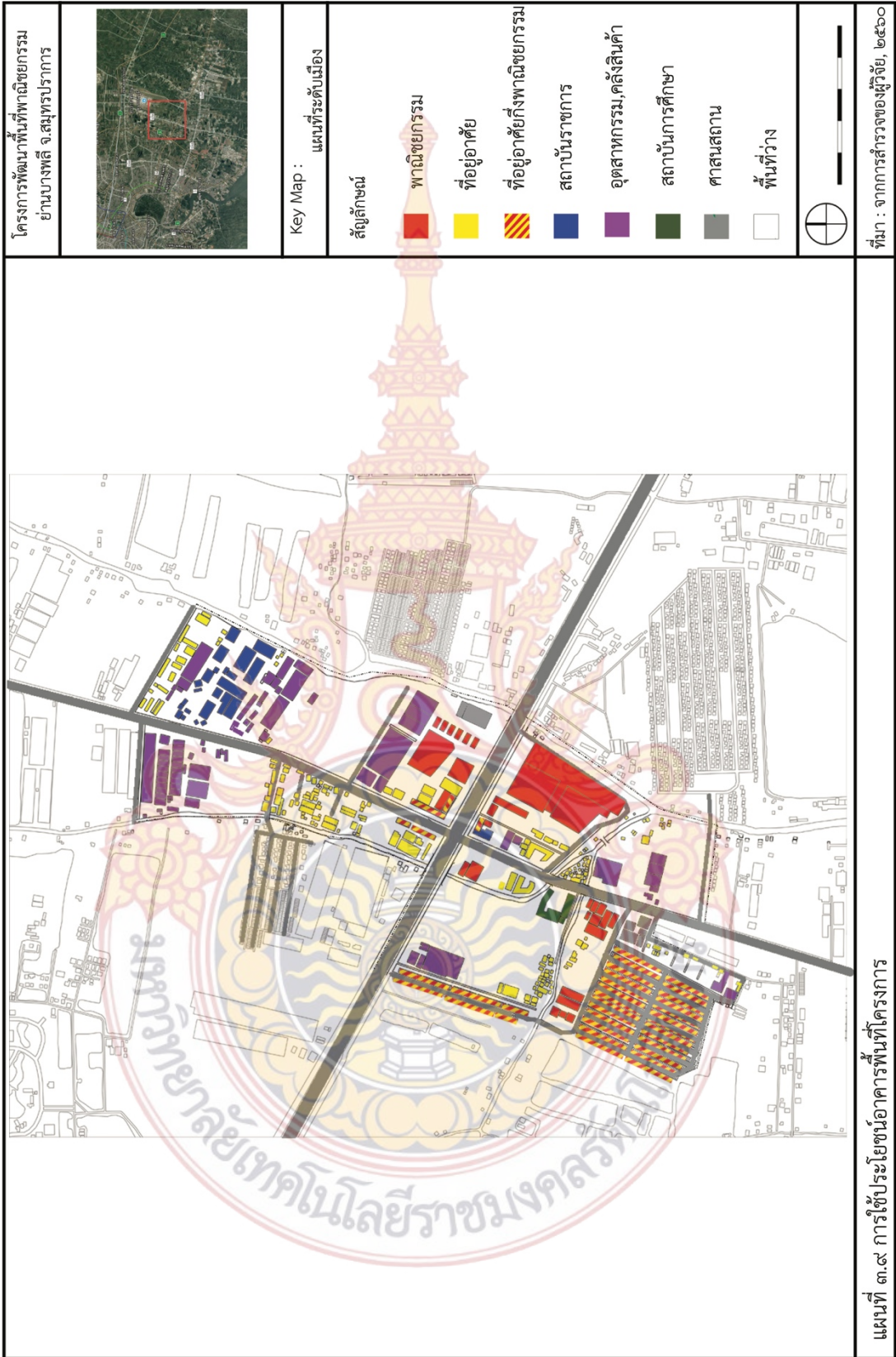


ภาพที่ ๓.๓๒ อาคารประเภทคลังสินค้า และโรงงานอุตสาหกรรม
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๕) อาคารประเภทอื่นๆ เชื้อ อาคารรัฐวิสาหกิจ ศาสนสถาน และ
สถาบันการศึกษา ที่มีอยู่เป็นส่วนน้อยในพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๓.๓๓ อาคารประเภทอื่นๆ
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๙ การใช้ประโยชน์อาคารพื้นที่ศึกษา
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๒.๔ กรรมสิทธิ์การถือครองที่ดิน

ในพื้นที่โครงการมีกรรมสิทธิ์การถือครองที่ดินอยู่ ๒ ประเภท ดังนี้

- ๑) ที่ดินราชพัสดุ คือแปลงที่ดินของรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ ที่ดินของการไฟฟ้านครหลวงบางพลี ที่ดินทั้งหมด ๔๗,๗๘๙ ตารางเมตร หรือ ๒๙.๘ ไร่
- ๒) ที่ดินเอกชน จะมีลักษณะ ๒ ลักษณะ คือที่ดินแปลงใหญ่ และที่ดินแปลงเล็ก ที่ดินแปลงใหญ่ ส่วนมากอยู่ติดถนนบางนา-ตราด และที่ดินแปลงเล็ก อยู่ติดถนนกิ่งแก้ว



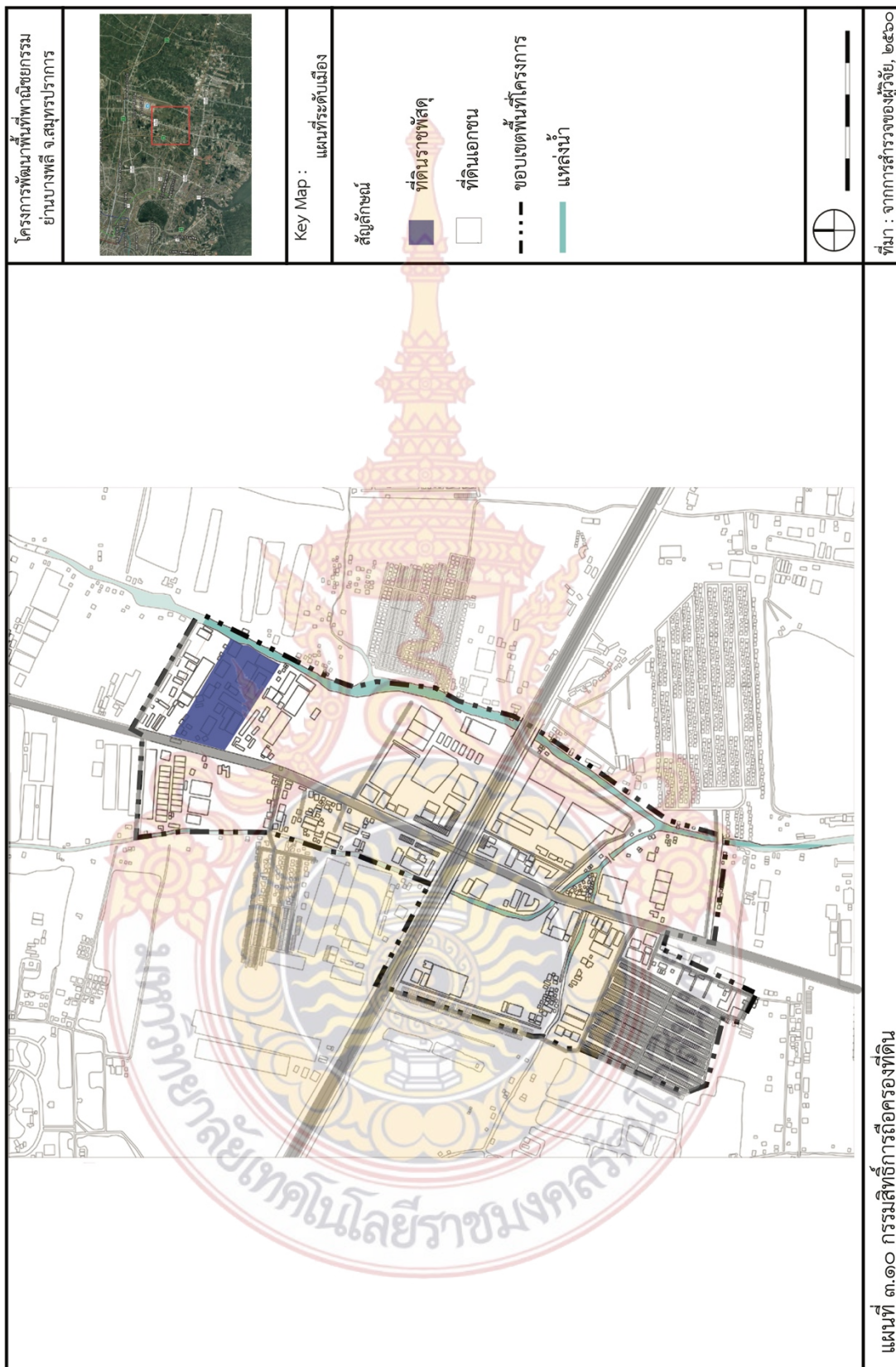
ภาพที่ ๓.๓๔ ที่ดินราชพัสดุ

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



ภาพที่ ๓.๓๕ ที่ดินเอกชน

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๑๐ กรมสิทธิการถือครองที่ดิน
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๒.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ

ในพื้นที่โครงการมีสาธารณูปการที่อยู่ในการดูแลของรัฐบาลอยู่ ๒ ประเภท

๑) สถาบันการศึกษา ๑ แห่ง คือ โรงเรียนเตรียมปริญญาอนุสรณ์



ภาพที่ ๓.๓๖ โรงเรียนเตรียมปริญญาอนุสรณ์

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๒) สถาบันราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ๑ แห่ง คือ
การไฟฟ้านครหลวง บางพลี



ภาพที่ ๓.๓๗ การไฟฟ้านครหลวง บางพลี

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

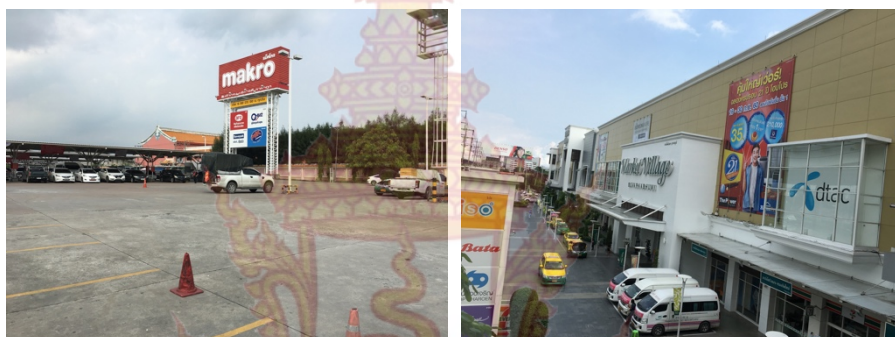
๓.๒.๒.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง เพื่อวิเคราะห์ลักษณะมวลอาคารและลักษณะที่ว่าง สามารถแบ่งออกมาได้เป็น ๓ ลักษณะ ดังนี้

๑) มวลอาคารขนาดเล็ก วางตัวตามแนวคลองสวนและคลองชลลาดข้าวรวมกลุ่มกันเป็นชุมชน

๒) มวลอาคารขนาดใหญ่ ส่วนมากเป็นอาคารพาณิชย์ห้างสรรพสินค้าและคลังสินค้า โรงงานอุตสาหกรรม

๓) ที่ว่าง สามารถแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท ได้แก่

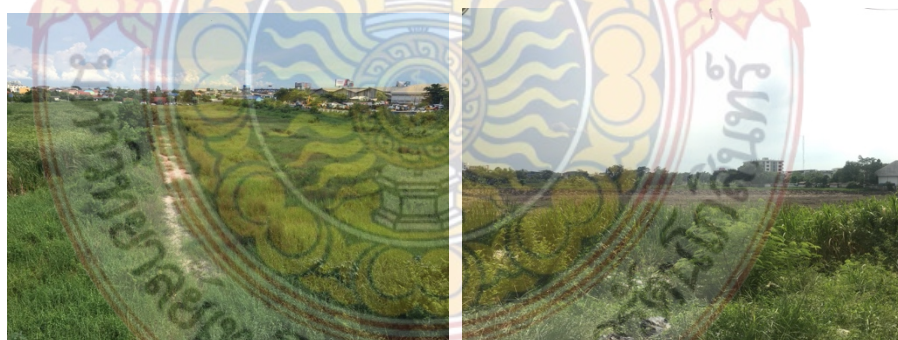
(๑) ที่ว่างใช้ประโยชน์ เช่น ที่จอดรถห้างแม็คโครบางพลี



ภาพที่ ๓.๓๘ ที่ว่างใช้ประโยชน์

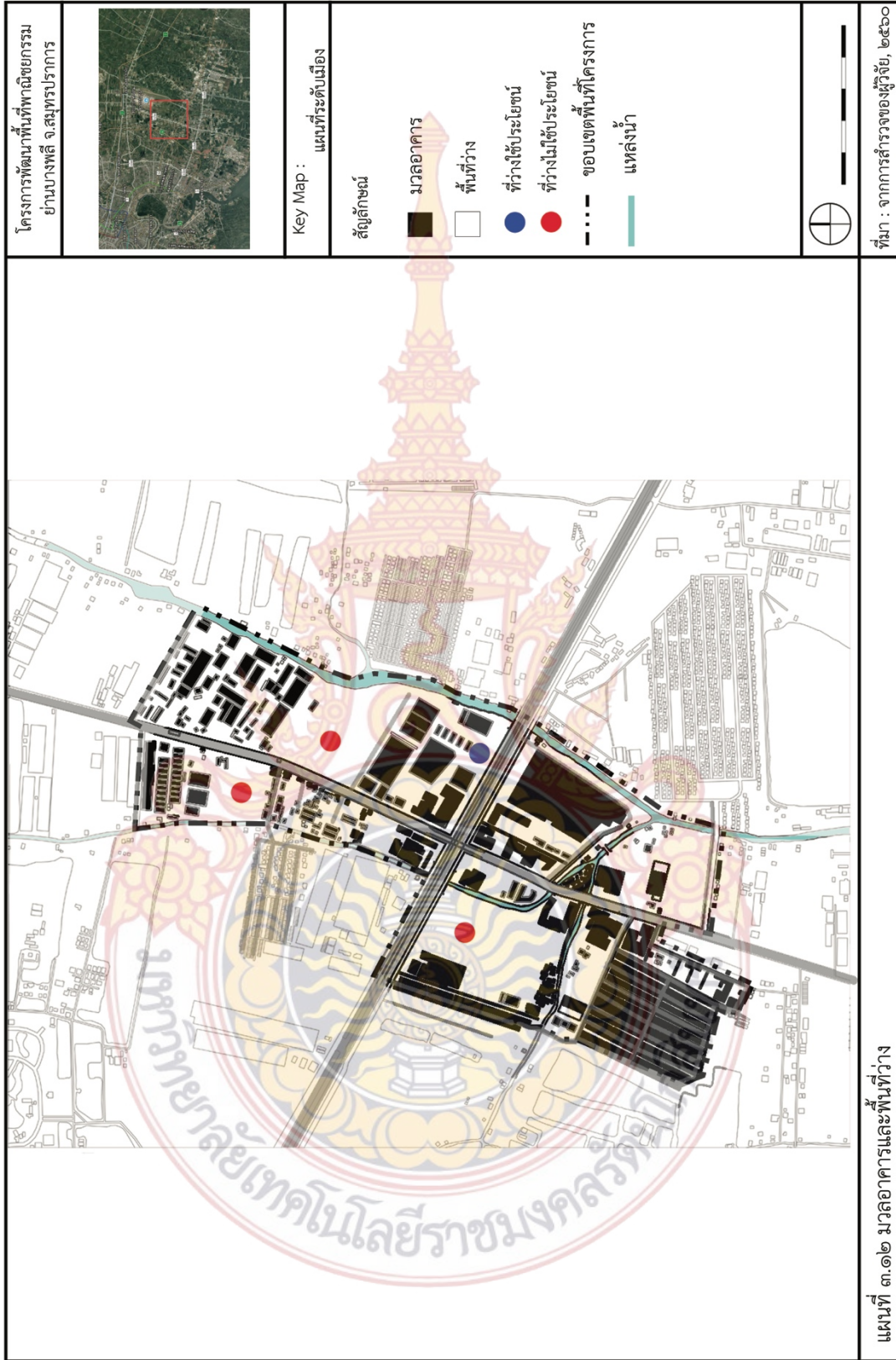
ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

(๒) ที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์ เช่น ที่ว่างบริเวณติดถนนบางนา-ตราดขาเข้าก่อนถึงซอยเมืองเชียงกง และที่ว่างถนนกิ่งแก้วบริเวณซอยกิ่งแก้ว ๒



ภาพที่ ๓.๓๙ ที่ว่างไม่ใช้ประโยชน์

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๑๒ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๒.๗ ความสูงอาคาร

๑) ความสูงอาคาร ๑-๒ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยประเภทบ้านเดี่ยว บ้านแถว อยู่ตามแนวคลองสวนและคลองขุดลาดซ้าย

๒) ความสูงอาคาร ๓-๕ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยกึ่งพาณิชย์กรรม ประเภทอาคารพาณิชย์ และห้างสรรพสินค้า จะอยู่รวมตัวกันบริเวณเมืองเชียงใหม่ และบริเวณแยกถนนบางนาตราด-ถนนกิ่งแก้ว ตามลำดับ

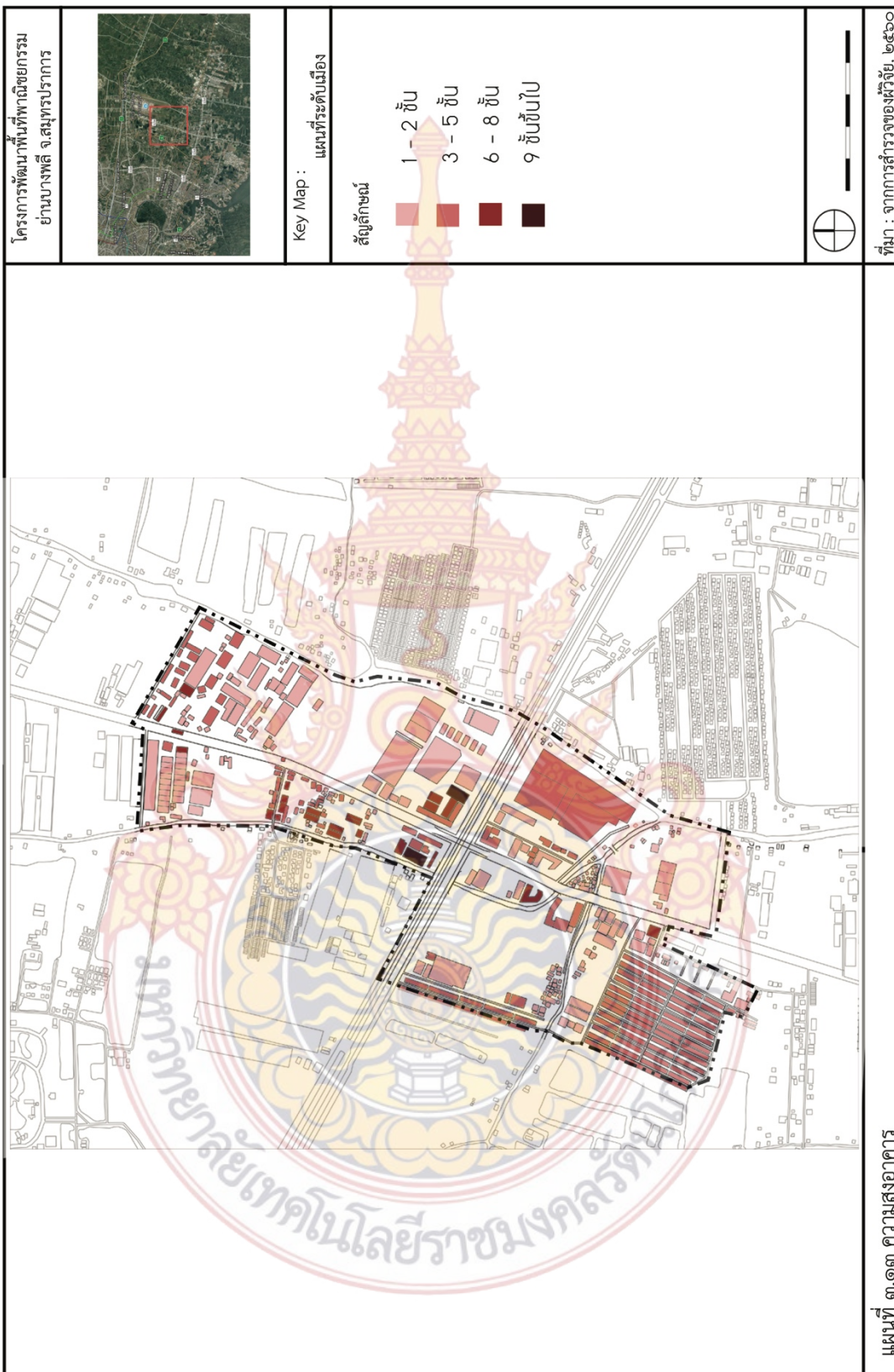
๓) ความสูงอาคาร ๖-๘ ชั้น เป็นที่อยู่อาศัยประเภทอพาร์ทเมนท์ หอพัก เป็นอาคารขนาดเล็ก จะอยู่บริเวณสองฝั่งของถนนกิ่งแก้ว

๔) ความสูงอาคาร ตั้งแต่ ๙ ชั้นขึ้นไป เป็นอาคารพักอาศัยรวม อพาร์ทเมนท์ เป็นอาคารขนาดใหญ่ อยู่บริเวณถนนบางนา-ตราด



ภาพที่ ๓.๔๐ ความสูงอาคาร

ที่มา : จากการสำรวจของผู้วิจัย, ๒๕๖๐



แผนที่ ๓.๑๓ ความสูงอาคาร
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๒.๓.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

ลักษณะทางชุมชน จากการศึกษาชุมชนในพื้นที่โครงการ จะมีลักษณะ ๒ ลักษณะ ได้แก่ ชุมชนที่มีลักษณะเป็นชุมชนแออัด จะมีลักษณะอาคารที่หนาแน่น สูง ๑-๒ ชั้น จะอยู่บริเวณคลองสวนและคลองขุดลาดข้าว และชุมชนที่มีลักษณะเป็นอาคารบ้านเดี่ยว ๑-๒ ชั้น สลับกับมือพาร์ทเมนท์ที่สร้างขึ้นใหม่แทรกตัวอยู่ จะอยู่บริเวณริมถนนกิ่งแก้วฝั่งขาเข้า

ลักษณะทางสังคม เนื่องจากพื้นที่เป็นชุมชนเมือง คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการมีพฤติกรรมการทำงานในช่วงเช้าและกลับเข้ามาในพื้นที่ในช่วงเวลาค่ำ ทำให้กิจกรรมทางสังคมต่างๆ สามารถพบเห็นได้ในช่วงเช้าและช่วงค่ำ เช่น การจับจ่ายซื้อของที่ตลาดหรือห้างสรรพสินค้า และยังมีและมีผู้ประกอบการค้าขายในพื้นที่ ที่สามารถพบเห็นได้ในช่วงเวลาเช้าตลอดจนถึงเวลาค่ำ

๓.๒.๓.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจของคนในพื้นที่ จะมี ๓ ส่วนใหญ่ๆ คือ บริเวณตลาดกิ่งแก้ว ที่เป็นการค้าขายสินค้าอุปโภค บริโภค และเมืองเชียงกง ที่เป็นการค้าขายอะไหล่ ชิ้นส่วนของรถยนต์ และในส่วนของผู้ประกอบการรายใหญ่ที่เป็นห้างสรรพสินค้าที่อยู่บริเวณริมถนนบางนา-ตราด

สรุปบทที่ ๓

จากการศึกษาพื้นที่โครงการและพื้นที่ศึกษา บ่งบอกถึงลักษณะทางกายภาพที่เป็นทั้งลักษณะเด่นที่ควรแก่การส่งเสริมของพื้นที่ และลักษณะด้อยที่ควรเร่งแก้ไขปัญหาและพัฒนา โดยลักษณะเด่นของพื้นที่บริเวณย่านบางพลี ได้แก่ เส้นทางคมนาคมโครงข่ายการสัญจร ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ โครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตทั้งในพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง และลักษณะด้อยที่ควรเร่งแก้ไข ปัญหาในพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่รกร้าง พื้นที่ว่าง เนื่องจากในพื้นที่โครงการมีพื้นที่รกร้างและพื้นที่ว่างอยู่พอสมควร ทำให้ควรค่าแก่การพัฒนา เพื่อให้ได้ใช้ประโยชน์ที่ดินได้เต็มศักยภาพ และการเชื่อมต่อกับพื้นที่ข้างเคียง จึงสรุปได้ว่าจากการศึกษาพื้นที่ตั้งโดยการสำรวจพื้นที่ภาคสนามครั้งนี้ มีรายละเอียดเพื่อนำไปสู่ขั้นตอนของการวิเคราะห์ในบทที่ ๔ และแนวทางการออกแบบสู่โครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางพลีในบทที่ ๕ ต่อไป

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ

จากการศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่โครงการและการทบทวนแนวคิดทฤษฎีต่างๆ ทำให้เข้าใจสภาพปัจจุบันของพื้นที่ในด้านต่างๆ ซึ่งนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาและศักยภาพของพื้นที่โครงการ โดยการนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์และการบูรณาการข้อมูลทางกายภาพด้านต่างๆ กับข้อมูลเศรษฐกิจสังคมเพื่อนำมาเป็นเครื่องมือในการตัดสินใจและหาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ และสามารถกำหนดโปรแกรมการออกแบบได้โดยประเด็นดังนี้

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาพื้นที่โครงการ

จากการวิเคราะห์พื้นที่โครงการทั้งในด้านจุดแข็ง จุดอ่อน การสนับสนุนในด้านโอกาส และการแก้ไขปัญหา จะพบว่าพื้นที่มีศักยภาพและปัญหาในด้านต่างๆ ได้แก่

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากพื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญจรที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งอย่างมาก และยังมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบา ๒ สาย ทำให้ในอนาคตพื้นที่บริเวณนี้ ควรพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย และการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

๔.๑.๑.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ยังไม่คุ้มค่างับศักยภาพ

๔.๑.๑.๓ ด้านสาธารณูปการ เนื่องจากพื้นที่เป็นศูนย์กลางของย่าน ทำให้มีระบบสาธารณูปการครบคั่น

๔.๑.๑.๔ ด้านที่ว่าง เนื่องจากในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างที่ปล่อยรกร้างแปลงใหญ่สามารถนำมาพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะได้

๔.๑.๑.๕ ด้านสังคมเศรษฐกิจ เนื่องจากปัจจุบันในพื้นที่โครงการมีความหลากหลายของประชากรและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในอนาคต ทำให้ต้องพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับอย่างเหมาะสม

๔.๑.๒ ปัญหาของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๒.๑ ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากถนนในพื้นที่มีขนาดใหญ่ จึงขาดความเชื่อมต่อของพื้นที่ และมีถนนสายย่อยที่ไม่ได้รับการพัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และคุณภาพชีวิตที่ไม่ดีตามมา

๔.๑.๒.๒ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็ก จึงทำให้การพัฒนาได้ค่อนข้างยาก

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

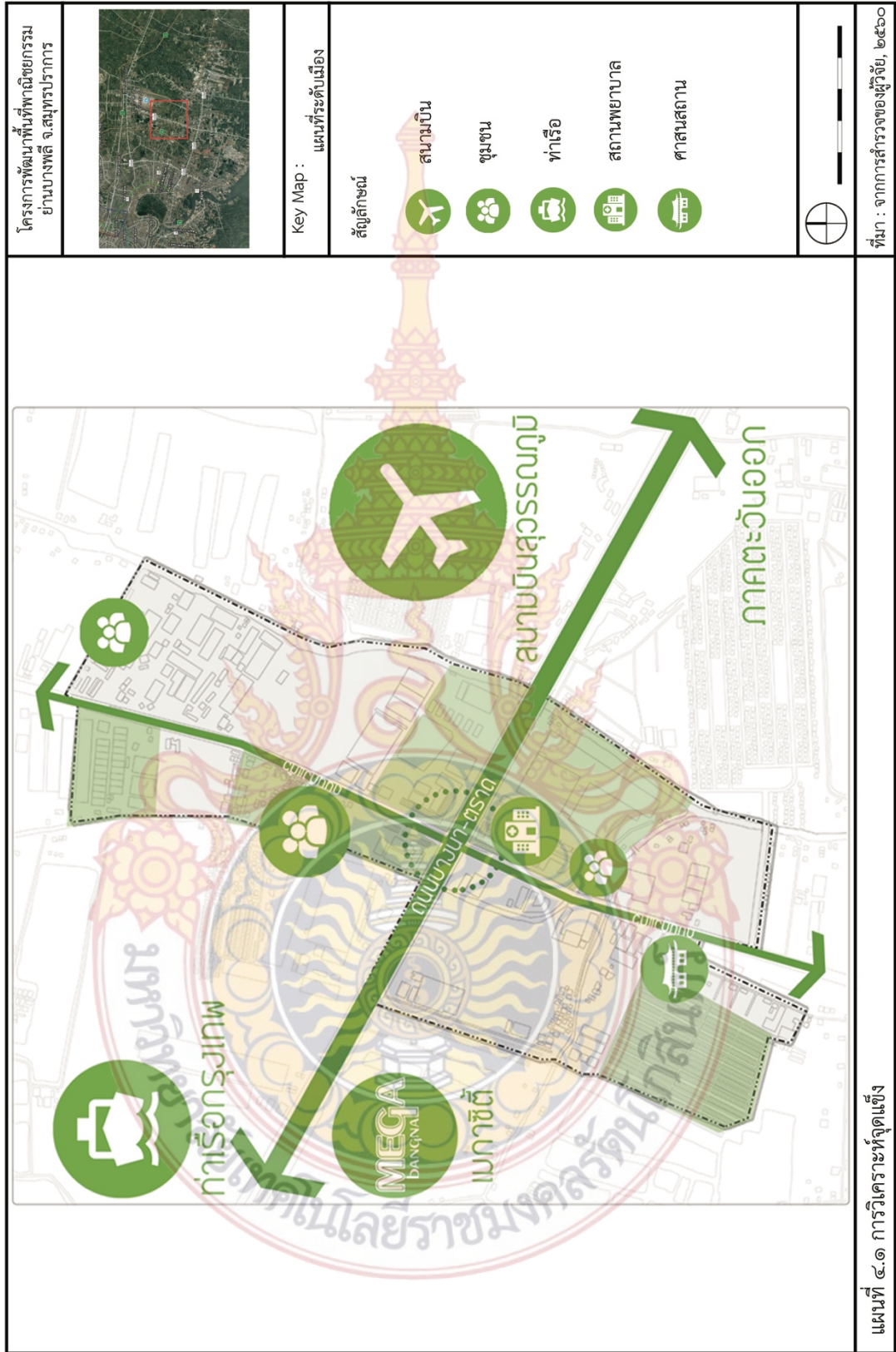
๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง

ตารางที่ ๔.๒.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง

โครงข่ายกสัญญาณ	พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในจุดที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางภาคตะวันออก - การขนส่งโลจิสติกส์ทั้งทางเรือ สนามบิน และเป็นเส้นทางการขนส่งสู่ภาคตะวันออก - เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองอื่นๆ และจังหวัดใกล้เคียง
การใช้ประโยชน์ที่ดิน/อาคาร	- มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดินสมุทรปราการ การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารมีความหลากหลาย
สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	- พื้นที่โครงการมีสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่มีความสะดวกเข้าถึงพื้นที่ได้ดี ทั้งโรงพยาบาล โรงเรียน วัด ให้บริการครอบคลุมพื้นที่โครงการ
เศรษฐกิจและรูปแบบกิจกรรม	- ด้านเศรษฐกิจ พื้นที่โครงการรองรับการขยายตัวของกรุงเทพ สมุทรปราการ - ด้านกิจกรรม ในพื้นที่มีกิจกรรมที่หลากหลายทั้งแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายใช้สอย ห้างสรรพสินค้า ตลาด คลังสินค้า และแหล่งที่พักอาศัย
ลักษณะทางสังคม	- กลุ่มผู้ใช้มีความหลากหลายทั้งพนักงานออฟฟิศ กลุ่มผู้ใช้แรงงาน นักเรียน นักศึกษา และผู้อยู่อาศัยในชุมชน

ที่มา : จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย , ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๑ การวิเคราะห์จุดแข็ง
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

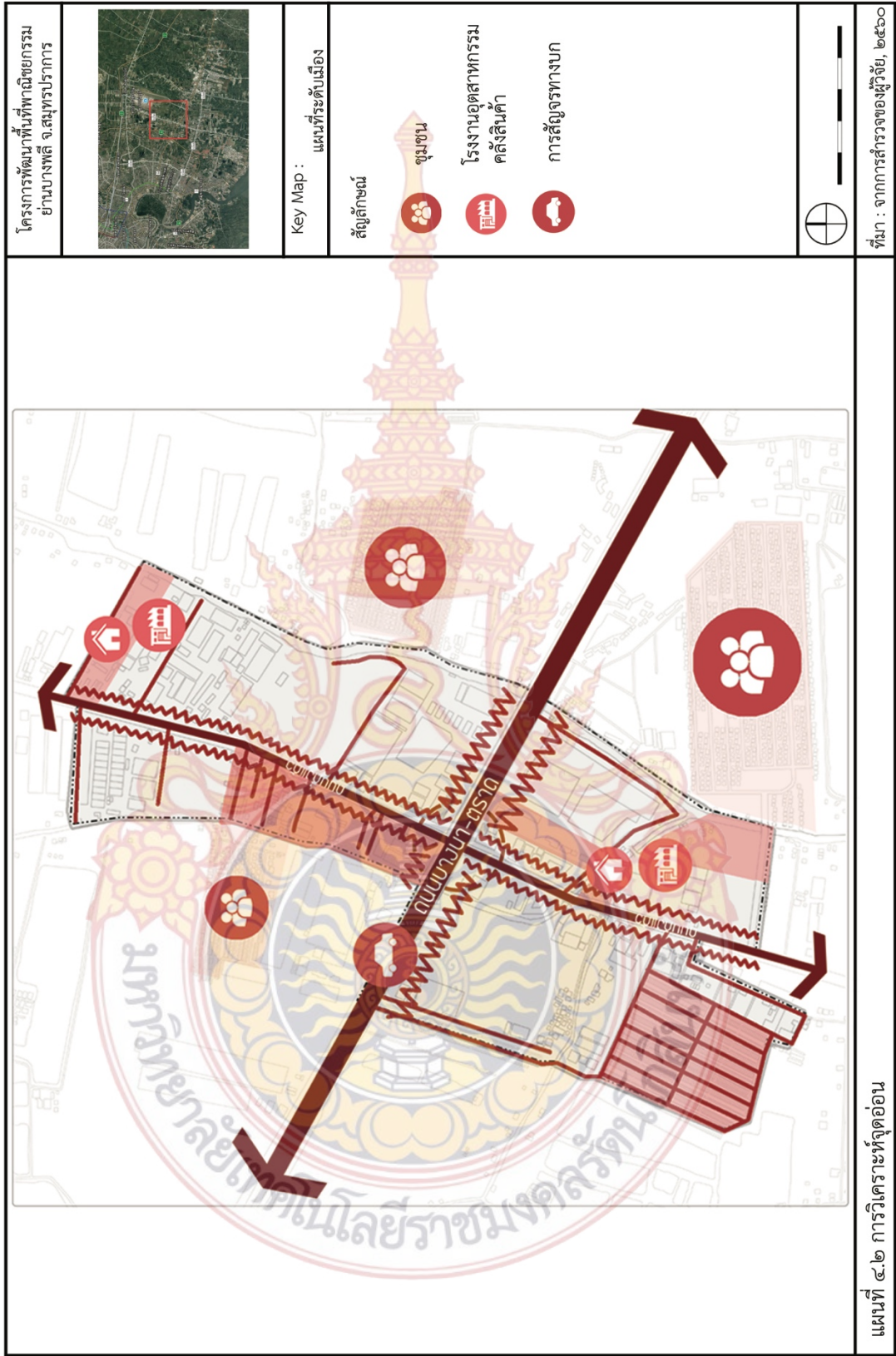
๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน

ตารางที่ ๔.๒.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน

โครงข่ายสัญญาณ	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่โครงการมีถนนขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่ขาดความเชื่อมต่อกัน - ถนนสายย่อยเป็นถนนปล่อยตันทำให้การสัญจรขาดความต่อเนื่อง
การใช้ประโยชน์ที่ดิน/อาคาร	<ul style="list-style-type: none"> - การใช้ประโยชน์ที่ดินยังขาดศักยภาพ พบว่ามีพื้นที่ว่างขาดการพัฒนาค่อนข้างมาก - พื้นที่ขาดความเป็นระเบียบในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น โรงงานอุตสาหกรรมปะปนอยู่กับที่พักอาศัย - การใช้ประโยชน์อาคาร ยังใช้งานไม่เต็มศักยภาพ
สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	<ul style="list-style-type: none"> - บางพื้นที่ที่เป็นถนนปลายตัน ระบบสาธารณูปการเข้าไม่ถึงพื้นที่ เช่น ไฟส่องสว่าง ทำให้เกิดพื้นที่ล่อแหลมก่อให้เกิดมิจฉาชีพ
เศรษฐกิจและรูปแบบกิจกรรม	<ul style="list-style-type: none"> - ด้านเศรษฐกิจ พื้นที่โครงการมีราคาที่ดินที่ค่อนข้างต่ำ ทำให้การขยายตัวของการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ไม่มากนัก - ด้านกิจกรรม ในพื้นที่มีถนนขนาดใหญ่ทำให้กิจกรรมของพื้นที่ขาดการเชื่อมต่อ
ลักษณะทางสังคม	<ul style="list-style-type: none"> - ประชากรในพื้นที่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงเกิดขึ้นมากและมีความเป็นชุมชนมากกว่า

ที่มา : จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย , ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน

แผนที่ ๔.๒ การวิเคราะห์จุดอ่อน
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

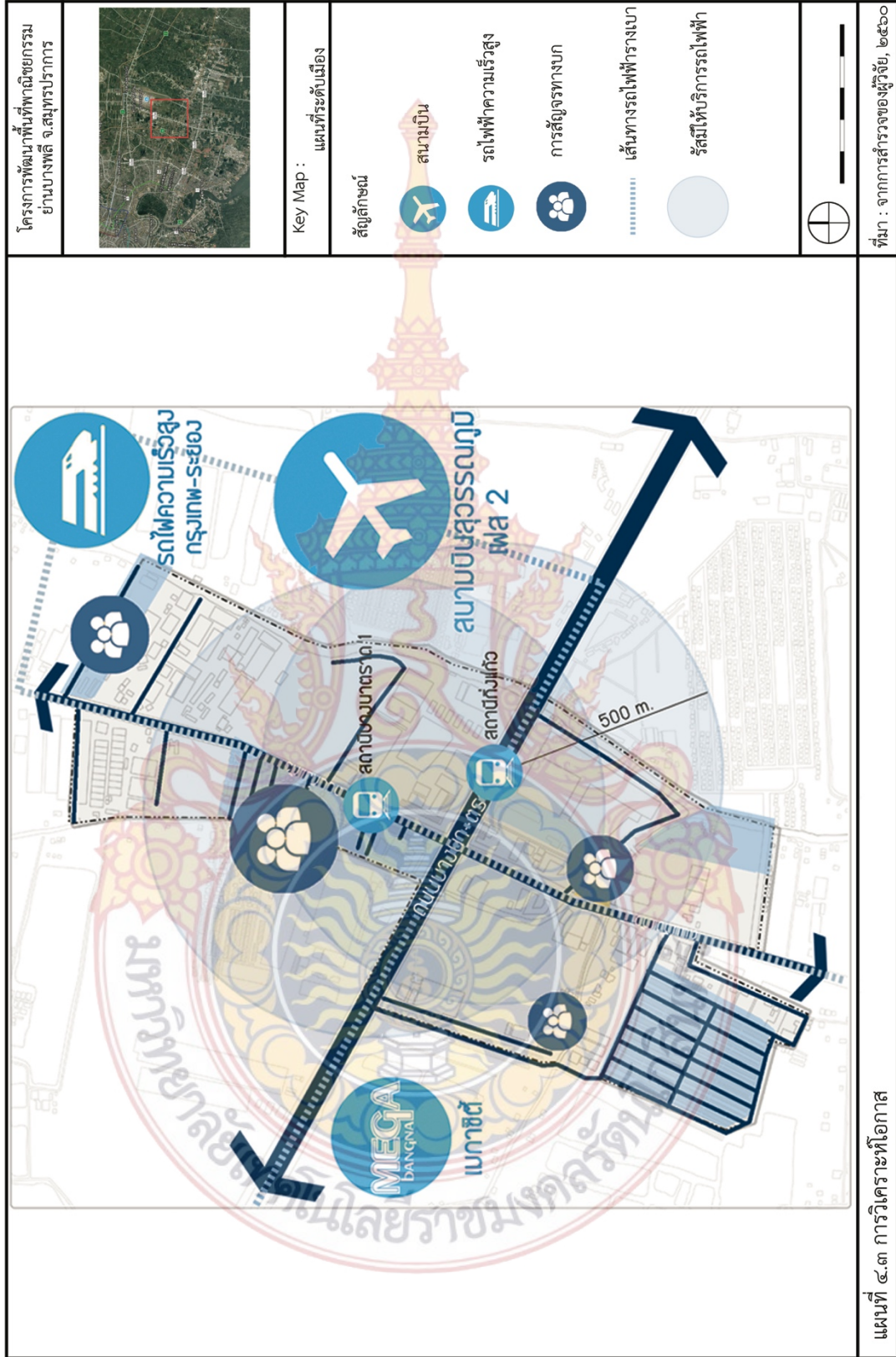
๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส

ตารางที่ ๔.๒.๓ การวิเคราะห์โอกาส

โครงข่ายกัญฉุจร	- โครงข่ายการศัญจรสามารถเชื่อมต้อทั้งระดับเมืองและระดับภูมิภาคได้โดยสะดวก สามารถเชื่อมต้อได้ทั้งสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติและภูมิภาคตะวันออกซึ่งมีบทบาทด้านขนส่งทำเรื่อน้ำลึกและการท่องเที่ยว
การใช้ประโยชน์ที่ดิน/อาคาร	- มีพื้นที่โล่งว่างที่ยังขาดการพัฒนาค่อนข้างมากสามารถรองรับการเจริญเติบโตของพื้นที่ได้มากในอนาคต
สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	- ภาครัฐมีโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการให้ครอบคลุมพื้นที่มากยิ่งขึ้น
เศรษฐกิจและรูปแบบกิจกรรม	- ด้านเศรษฐกิจพื้นที่โครงการมีนโยบายที่ส่งเสริมเศรษฐกิจของพื้นที่ ฝั่งการใช้ประโยชน์ที่ดินสมุทรปราการแผนพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจชาติ - โครงการพัฒนาด้านเอกชนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ เช่น เมกาซิตี, ไบเทคบางนา เฟส 2
ลักษณะทาสังคม	- การพัฒนารองรับประชากรด้านตะวันออกของกรุงเทพและสมุทรปราการ - โครงการพัฒนาต่างๆ สร้างโอกาสเพิ่มประชากรเข้ามาในพื้นที่มากยิ่งขึ้น

ที่มา : จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย , ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๓ การวิเคราะห์โอกาส
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

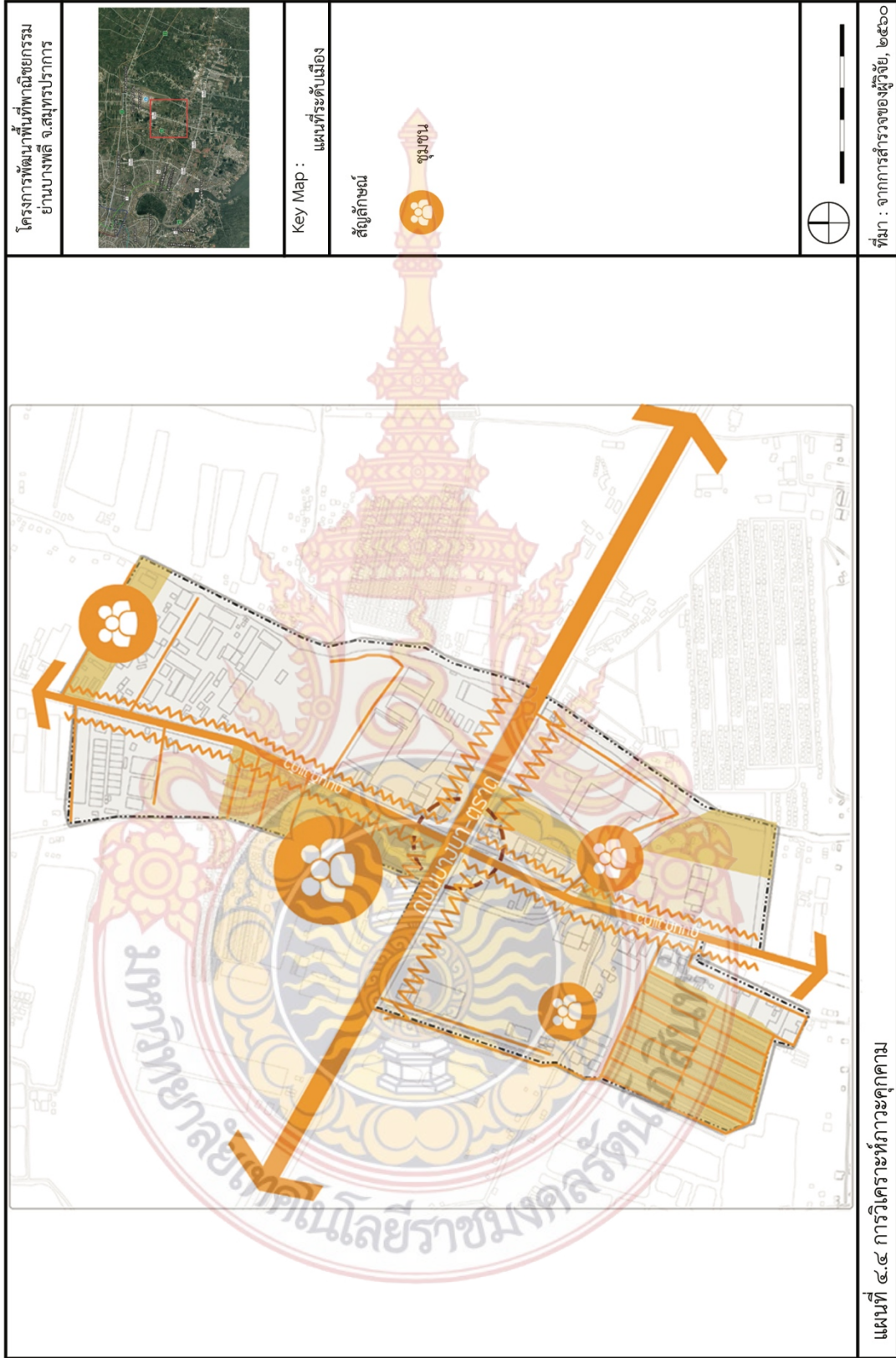
๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

ตารางที่ ๔.๒.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม

โครงข่ายสัญญาณ	- โครงข่ายถนนขนาดใหญ่ตั้งพื้นที่ทำให้การพัฒนาเชื่อมต่อของพื้นที่ทั้งสองฝั่งถนนลำบาก
การใช้ประโยชน์ที่ดิน/อาคาร	- กรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชนมีลักษณะเป็นแปลงเล็กแปลงย่อยทำให้การพัฒนาโครงการใหม่ค่อนข้างยาก
สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	- ภาวะด้านเศรษฐกิจที่ชะลอตัวส่งผลให้งบประมาณในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่เพียงพอ
เศรษฐกิจและ รูปแบบกิจกรรม	- มีโครงการพัฒนารอบสนามบินสุวรรณภูมิจะเป็นการแข่งขันด้านบทบาทกับชุมชนชนเมืองอื่นๆ จึงจำเป็นต้องกำหนดบทบาทเป็นข้อแตกต่างในการพัฒนาพื้นที่
ลักษณะทางสังคม	- ประชากรแฝงที่เข้ามาในพื้นที่อาจเกิดปัญหาด้านแหล่งงาน จึงควรคำนึงถึงทั้งผู้เข้ามาใหม่และผู้พักอาศัยเดิม

ที่มา : จากการวิเคราะห์โดยผู้วิจัย , ๒๕๖๐





แผนที่ ๔.๔ การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม
ที่มา : จากการศึกษาของผู้วิจัย, ๒๕๖๐

๔.๓ สรุปการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

จากการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม ในด้านโครงข่ายกสัญญาณ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เศรษฐกิจ รูปแบบกิจกรรม และลักษณะทางสังคม ทำให้แสดงถึงศักยภาพ ปัญหา โอกาสในพื้นที่ โดยจะแบ่งเป็นดังนี้

๔.๓.๑ จุดแข็ง ในพื้นที่จะเป็นทั้งศูนย์กลางการคมนาคม สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้สะดวก และยังเป็นพื้นที่ที่มีโครงการรองรับการขยายตัวของกรุงเทพ และสมุทรปราการ ในส่วนของด้านกิจกรรมในพื้นที่มีกิจกรรมที่หลากหลายทั้งแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายใช้สอย คลังสินค้า ตลาดห้างสรรพสินค้า และแหล่งที่พักอาศัย

๔.๓.๒ จุดอ่อน ในพื้นที่ส่วนใหญ่การใช้ประโยชน์ที่ดินยังขาดศักยภาพ พบว่ามีพื้นที่ว่างขาดการพัฒนาค่อนข้างมาก พื้นที่ขาดความเป็นระเบียบในการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่นโรงงานอุตสาหกรรมปะปนอยู่กับที่พักอาศัย และการใช้ประโยชน์อาคาร ยังใช้งานไม่เต็มศักยภาพ

๔.๓.๓ โอกาส ในพื้นที่มีโครงข่ายการสัญญาณสามารถเชื่อมต่อทั้งระดับเมืองและระดับภูมิภาคได้โดยสะดวก สามารถเชื่อมต่อได้ทั้งสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติและภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้มีบทบาทด้านขนส่งท่าเรือน้ำลึกและการท่องเที่ยว และมีโครงการรถไฟฟ้า ๒ สาย ที่เข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ รถไฟฟ้ารางเดี่ยว สุวรรณภูมิ-แพรกษา-สุขุมวิท และรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา (Light Rail Transit)

๔.๓.๔ ภาวะคุกคาม ในพื้นที่มีโครงข่ายถนนขนาดใหญ่ตั้งพื้นที่ทำให้การพัฒนาเชื่อมต่อของพื้นที่ทั้งสองฝั่งถนนลำบาก และในส่วนของกรรมสิทธิ์ที่ดินของเอกชนมีลักษณะเป็นแปลงเล็กแปลงย่อยทำให้การพัฒนาโครงการใหม่ค่อนข้างยาก

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชน

ชุมชนในพื้นที่โครงการมีหลากหลายรูปแบบ ทำให้จากการสำรวจ และวิเคราะห์พื้นที่ ทำให้แสดงให้เห็นว่าทิศทางและแนวโน้มการเจริญเติบโตของชุมชนในพื้นที่โครงการนั้น จะเกาะและอาศัยอยู่ไปตามแนวของถนน เนื่องจากสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก และยังสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้สะดวก โดยใช้การขนส่งทางบก และทางราง

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ไขของพื้นที่

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ ทำให้แสดงให้เห็นถึง ข้อดี - ข้อเสีย ของพื้นที่

๔.๕.๑ ข้อดี

(๑) โครงข่ายการสัญญาณ ในพื้นที่มีระบบโครงข่ายการสัญญาณที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งอย่างมาก และยังมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบา ๒ สาย ทำให้ในอนาคตพื้นที่บริเวณนี้ ควรพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย และการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากพื้นที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ยังไม่คุ้มค่ากับศักยภาพ

(๓) ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่หลากหลายทั้งแหล่งงาน แหล่งจับจ่ายใช้สอย
ห้างสรรพสินค้า ตลาด คลังสินค้า และแหล่งที่พักอาศัย

(๔) ในพื้นที่โครงการมีพื้นที่ว่างที่ปล่อยรกร้างแปลงใหญ่ สามารถนำมาพัฒนาเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่สาธารณะได้

๔.๕.๒ ข้อเสีย

(๑) ด้านโครงข่ายการสัญจร เนื่องจากถนนในพื้นที่มีขนาดใหญ่ จึงขาดความเชื่อมต่อของพื้นที่ และมีถนนสายย่อยที่ไม่ได้รับการพัฒนาให้เพียงพอต่อความต้องการ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และคุณภาพชีวิตที่ไม่ดีตามมา

(๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์อาคาร เนื่องจากแปลงที่ดินมีขนาดเล็ก จึงทำให้การพัฒนาได้ค่อนข้างยาก

(๓) ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมที่หลากหลาย ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัด

(๔) พื้นที่ว่าง พื้นที่รกร้าง อาจส่งผลให้เกิดอาชญากรรม มิจฉาชีพได้

การแก้ไขของพื้นที่ เป็นการพัฒนาที่ให้เชื่อมต่อกัน จัดรูปแบบของกิจกรรม และรูปแบบของอาคาร ถนน ให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่ และเพิ่มไฟส่องสว่าง ทำให้ลดปัญหาการเกิดเป็นพื้นที่ล่อแหลม ให้เกิดมิจฉาชีพหรืออาชญากรรมได้

สรุปบทที่ ๔

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการ เป็นการวิเคราะห์ในด้านโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน การใช้ประโยชน์อาคาร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เศรษฐกิจ รูปแบบกิจกรรม และลักษณะทางสังคม โดยที่การวิเคราะห์จะอยู่ในเรื่องของ ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่โครงการ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม และข้อดี-ข้อเสีย รวมไปถึงการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ ทำให้เห็นถึงข้อมูลพื้นที่ในด้านต่างๆ ได้ชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะในการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม ที่จะทำให้ทราบถึง ศักยภาพ ปัญหา และโครงการที่เกี่ยวข้องที่จะสามารถช่วยสนับสนุนพื้นที่โครงการได้ จึงสรุปได้ว่าการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการในด้านต่างๆ มีรายละเอียดที่จะสามารถนำไปสู่ขั้นตอนการออกแบบโครงการพัฒนาพื้นที่ย่านบางพลีในบทที่ ๕ ต่อไป

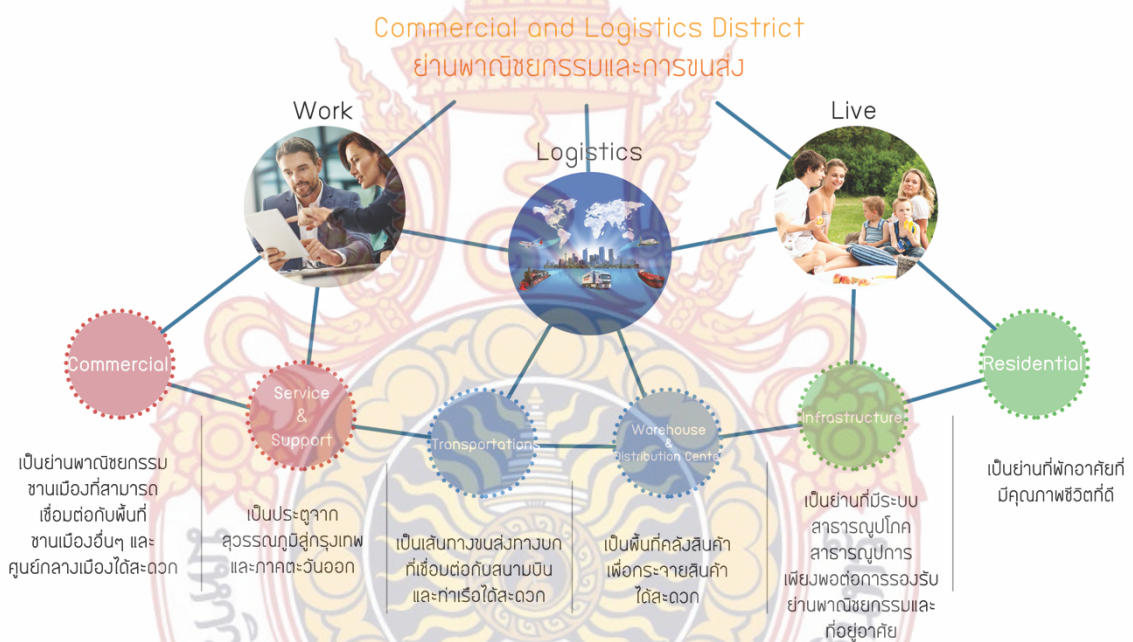
บทที่ ๕

การกำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผังโครงการ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

๕.๑.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์

จากการศึกษาศักยภาพและปัญหาของพื้นที่ เป็นพื้นที่ชานเมืองที่รองรับการขยายตัวจากย่านเศรษฐกิจใจกลางเมือง และเป็นศูนย์ชุมชนที่รองรับการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล สุวรรณภูมิ-แพรงษา-สุขุมวิท และโครงการรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา บางนา-สุวรรณภูมิ ที่จะเพิ่มศักยภาพของพื้นที่ในการเชื่อมต่อพื้นที่พาณิชยกรรมมากยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่ ดังนี้



ภาพที่ ๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

๑) ย่านพาณิชยกรรม

เป็นแหล่งพาณิชยกรรม ที่รองรับทั้งกลุ่มนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ และเกิดกิจกรรมความเชื่อมโยงของย่าน

๒) ย่านนวัตกรรม

เป็นศูนย์แสดงสินค้า ศูนย์ประชุมขนาดรอง ที่สามารถเชื่อมต่อกับศูนย์กลางเมือง และชุมชนชานเมืองอื่นๆ ได้สะดวก

๓) ย่านที่อยู่อาศัย

เป็นย่านอยู่อาศัย มีที่พักอาศัยหลายระดับ และสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่ครบครัน สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้ที่อยู่อาศัย

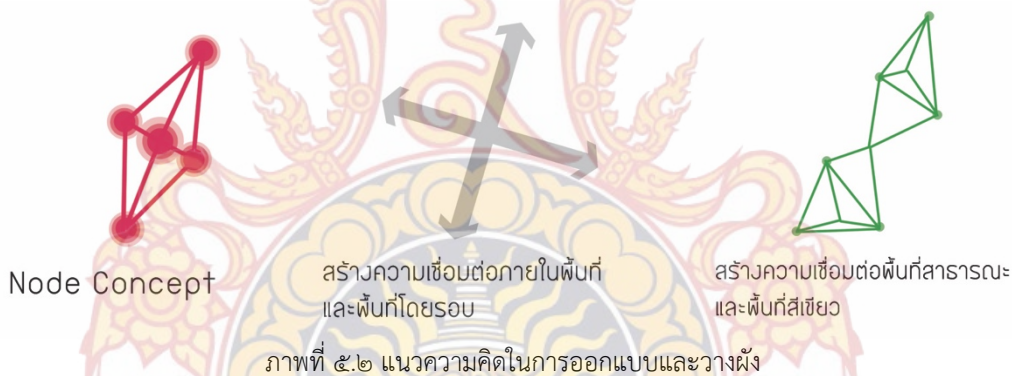
๔) ย่านพักผ่อน

เป็นย่านความบันเทิง ที่รองรับทั้งกลุ่มนักธุรกิจ นักท่องเที่ยว และย่าน นันทนาการ เพื่อรองรับผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่ สร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้ผู้อยู่อาศัย

๕.๑.๒ การวิเคราะห์กลุ่มผู้ใช้

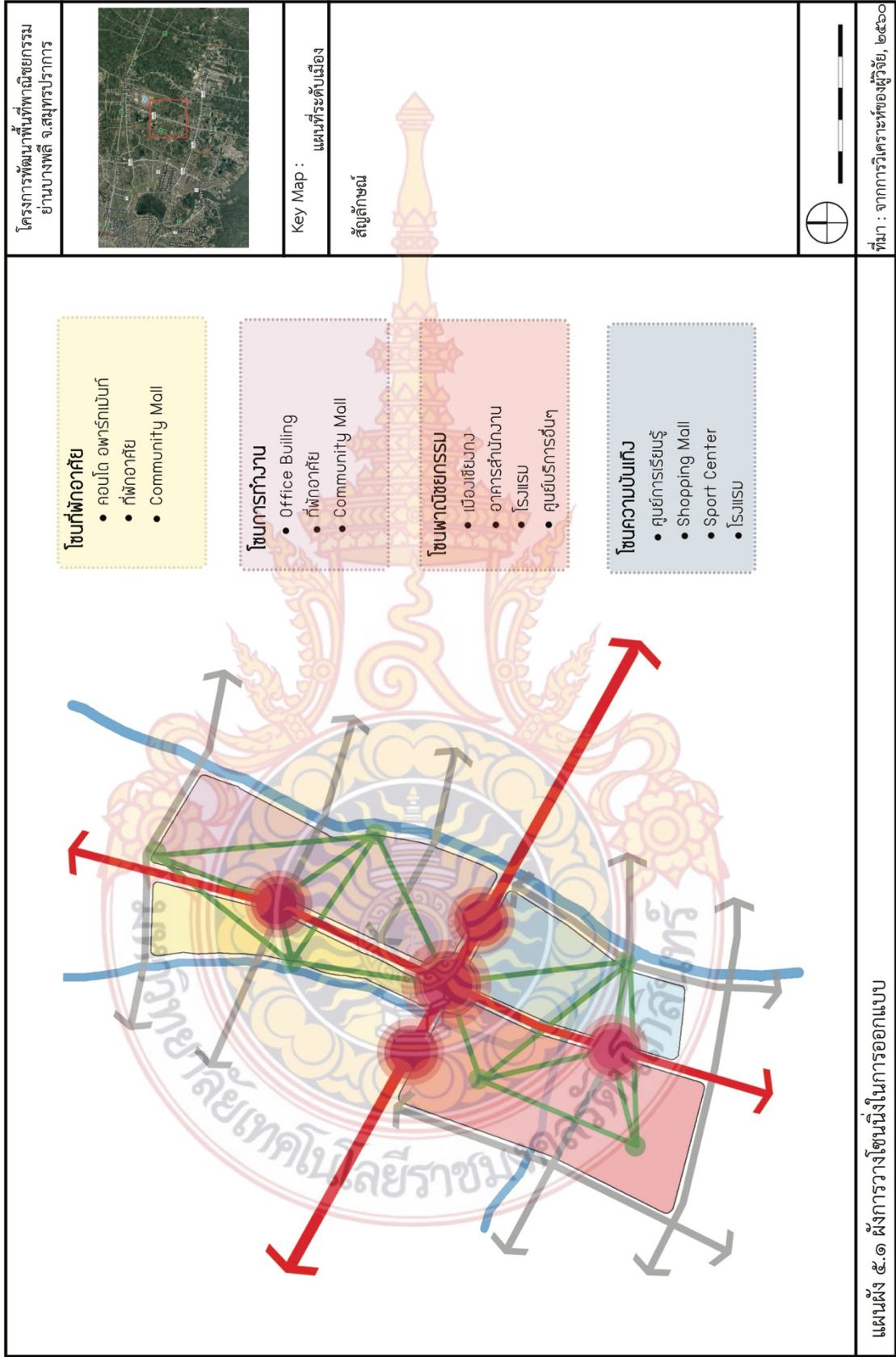
จากการวิเคราะห์กลุ่มผู้ใช้เดิมที่เป็นคนในชุมชน พนักงานออฟฟิศ นักเรียนนักศึกษา และกลุ่มผู้ใช้แรงงาน ซึ่งกลุ่มผู้ใช้ใหม่คาดการณ์ว่าเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคนไทยและคนต่างชาติ ที่ ต้องการเชื่อมต่อเข้าสู่ย่านธุรกิจใจกลางเมือง การออกแบบจึงควรออกแบบให้รองรับได้ทั้งกลุ่มผู้ใช้เดิม และกลุ่มผู้ใช้ใหม่ พร้อมกับการสร้างความเชื่อมโยงของกิจกรรมเดิมและกิจกรรมใหม่ให้ส่งเสริมกัน ภายในพื้นที่

๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง



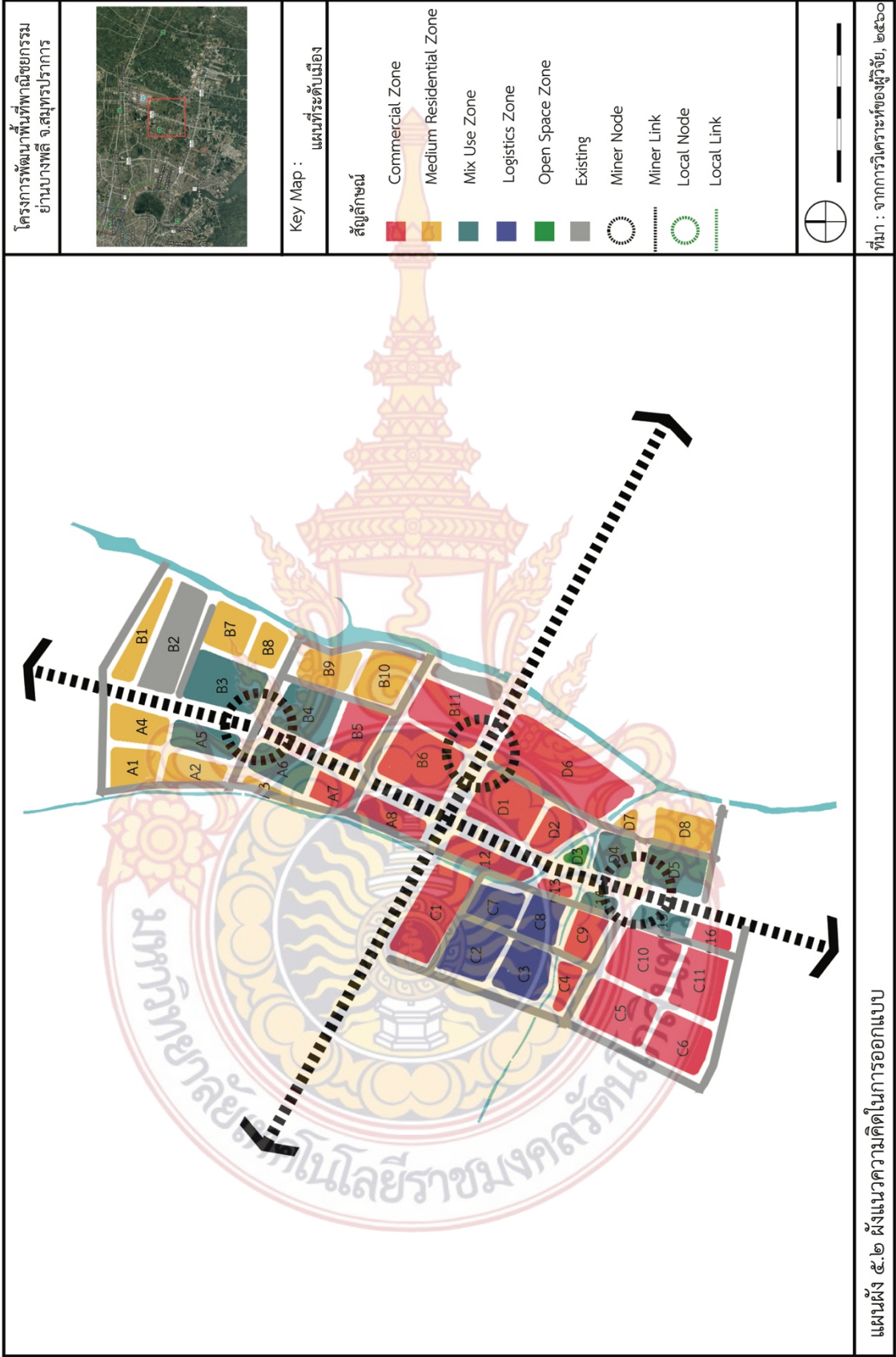
ภาพที่ ๕.๒ แนวความคิดในการออกแบบและวางผัง

จากการวิเคราะห์พื้นที่ พบว่าการพัฒนาเข้ามาของโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรล สุวรรณภูมิ- แพรกษา-สุขุมวิท และโครงการรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดเบา บางนา-สุวรรณภูมิ ทำให้เกิดจุดเปลี่ยนถ่าย และการขยายตัวที่สำคัญ บริเวณแยกกิ่งแก้ว และประกอบกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้ จึงจำเป็นต้องเชื่อมกิจกรรมด้วยถนนสายรอง และถนนสายย่อย เพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อย่านสู่ย่าน เกิดการหมุนเวียนของกิจกรรมได้สะดวก

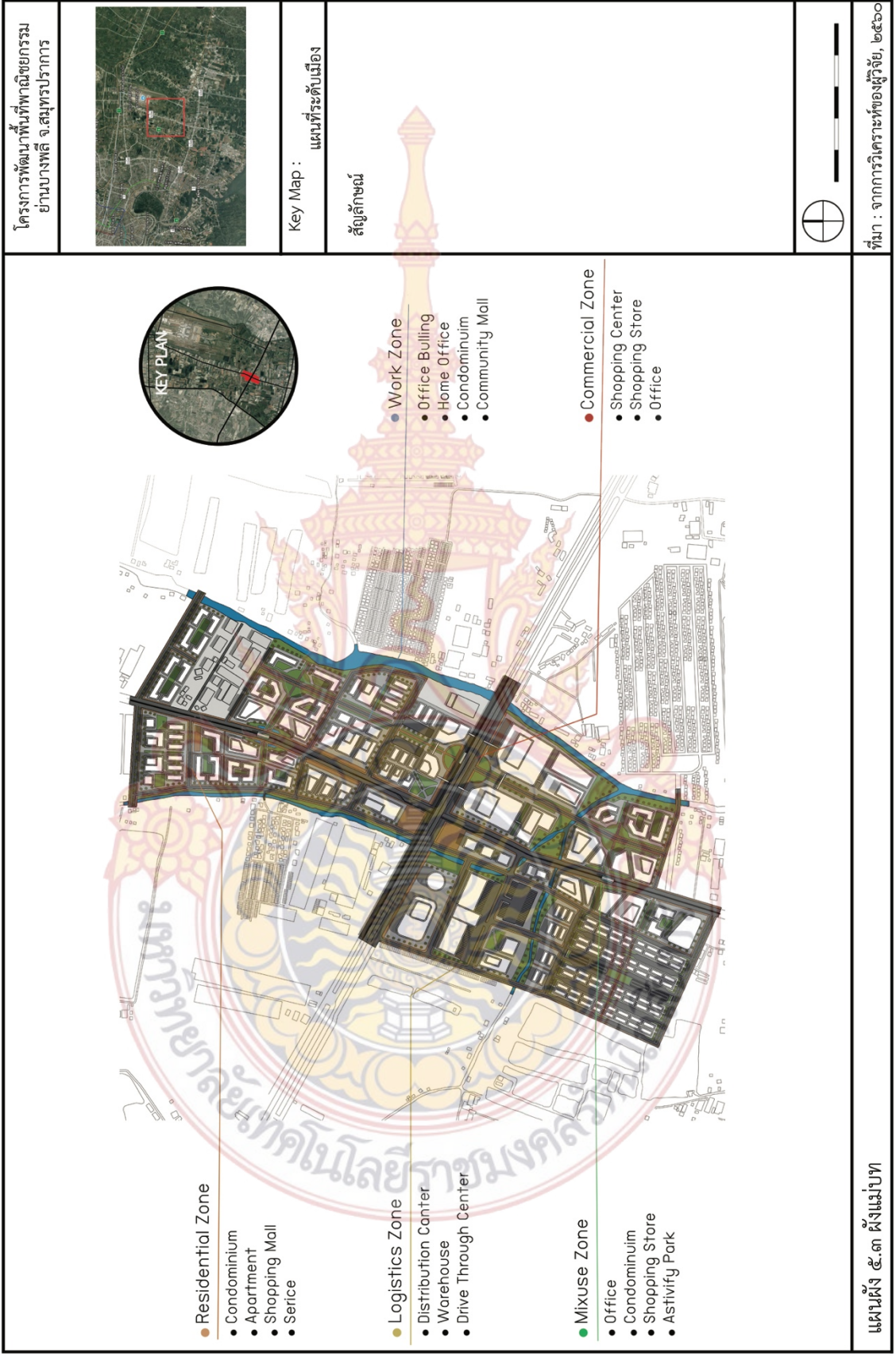


แผนผัง ๕.๑ ผังการวางโซนนิ่งในการออกแบบ

แผนที่ ๕.๑ ผังการวางโซนนิ่งในการออกแบบ



แผนที่ ๕.๒ ฟังแนวความคิดในการออกแบบ



แผนผัง ๕.๓ ผังแม่บท

๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ

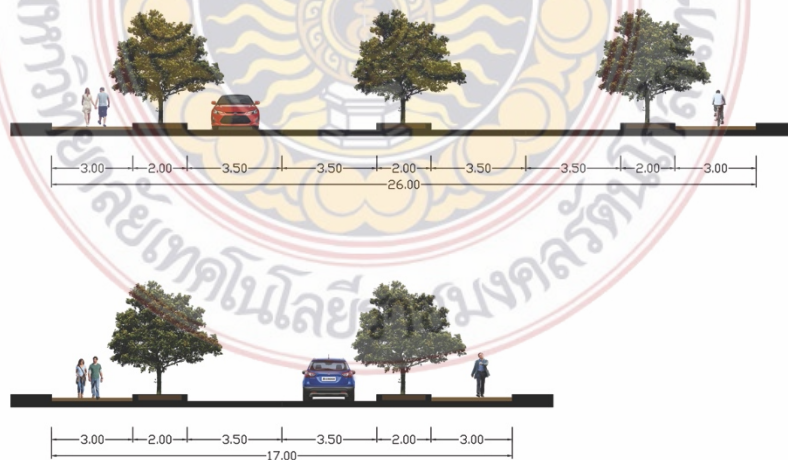
๕.๓.๑ ระบบโครงข่ายการสัญจร

๕.๓.๑.๑ ถนน

ระบบโครงข่ายการสัญจรทางบกที่ขาดความต่อเนื่อง ทำให้พื้นที่ขาดศักยภาพในการพัฒนา การพัฒนาโครงข่ายให้มีความต่อเนื่อง จะส่งผลให้การเข้าถึงได้สะดวก แก้ปัญหาเรื่องพื้นที่รกร้าง สร้างถนนสายรองให้รองรับการพัฒนาพาณิชยกรรมภายในพื้นที่



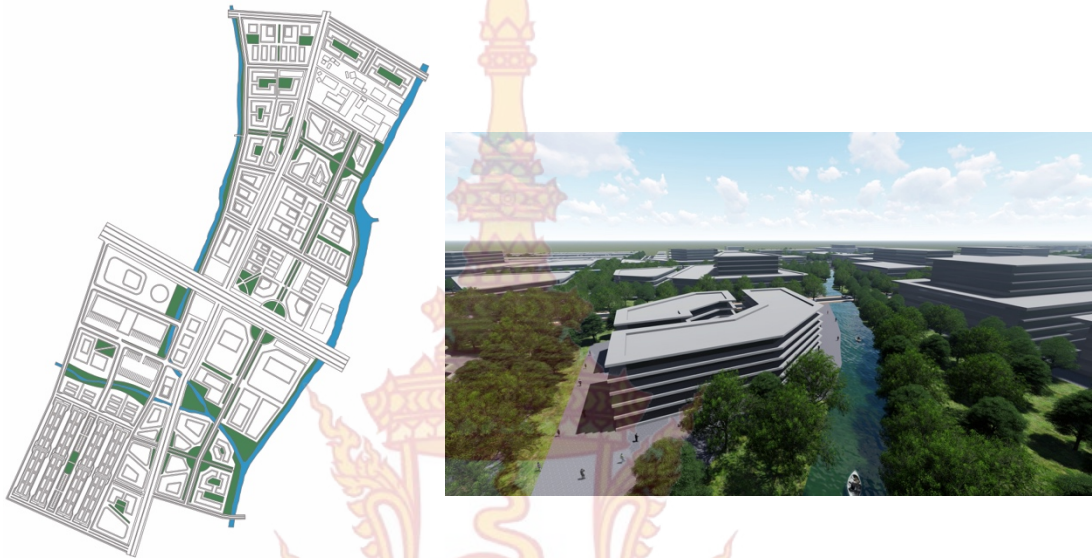
ภาพที่ ๕.๓ ระบบโครงข่ายการสัญจร



ภาพที่ ๕.๔ รูปตัดถนนภายในโครงการ

๕.๓.๑.๒ Activity Park

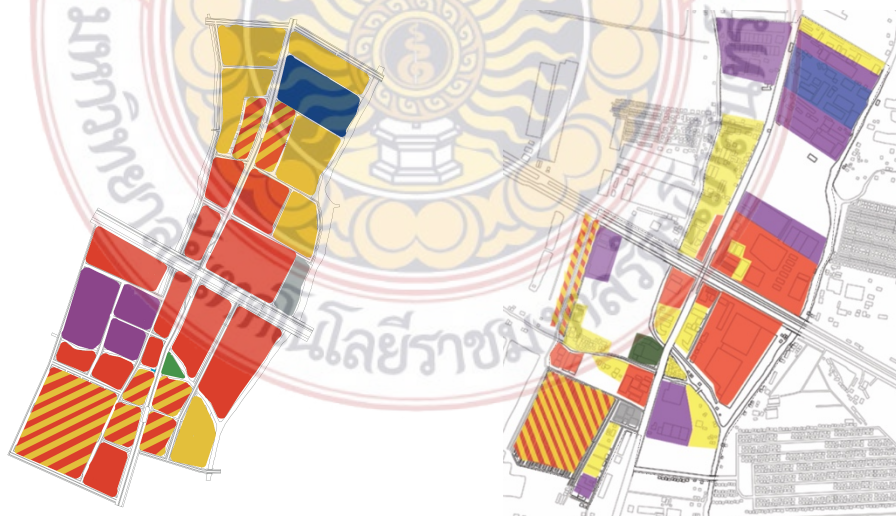
การเชื่อมต่อระหว่างสวนด้วยเส้นทางเดินเท้าและทางจักรยาน ซึ่งจะแยกออกมาไม่ให้ปะปนกับรถยนต์ ส่งเสริมให้ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ลดการสัญจรด้วยรถยนต์ ซึ่งสามารถเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่พักอาศัยและแหล่งพาณิชยกรรมได้



ภาพที่ ๕.๕ พื้นที่สีเขียวภายในโครงการ

๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

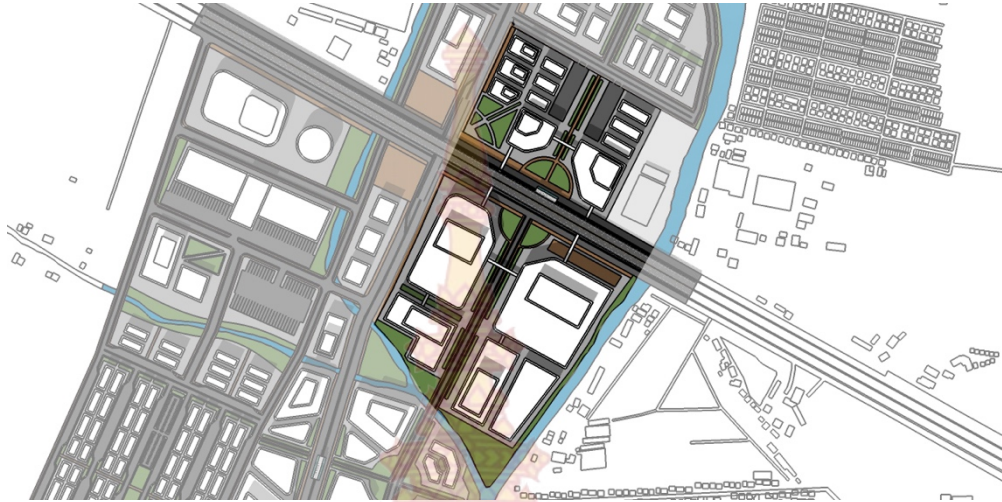
การพัฒนาโดยการตัดถนนสายรองช่วยขยายการพัฒนาตามถนนสายรองจากที่เป็นพื้นที่รกร้างจะช่วยกระตุ้นการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่จะเกิดการหมุนเวียนของกิจกรรม



ภาพที่ ๕.๖ การใช้ประโยชน์ที่ดินใหม่และการใช้ประโยชน์ที่ดินเดิม

๕.๔ รายละเอียดการออกแบบวางผัง

๕.๔.๑ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านพาณิชย์กรรม

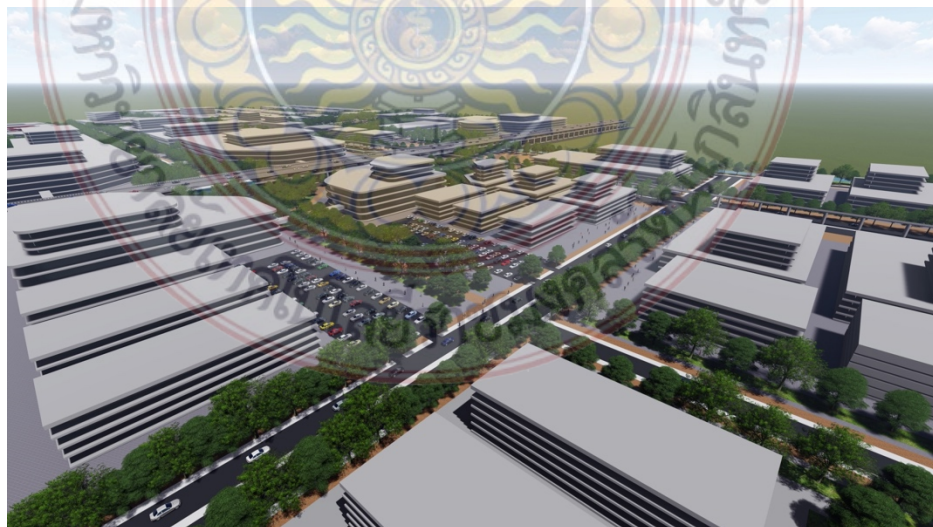


ภาพที่ ๕.๗ พื้นที่พาณิชย์กรรม

พื้นที่พาณิชย์กรรมจะเป็นพื้นที่ที่เป็นศูนย์กลางของโครงการ มีการค้าขายประเภทต่างๆ เพื่อสร้างกิจกรรมการค้าและช่วยส่งเสริมทางด้านเศรษฐกิจเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น เพื่อรองรับนักลงทุน นักธุรกิจ และคนในพื้นที่

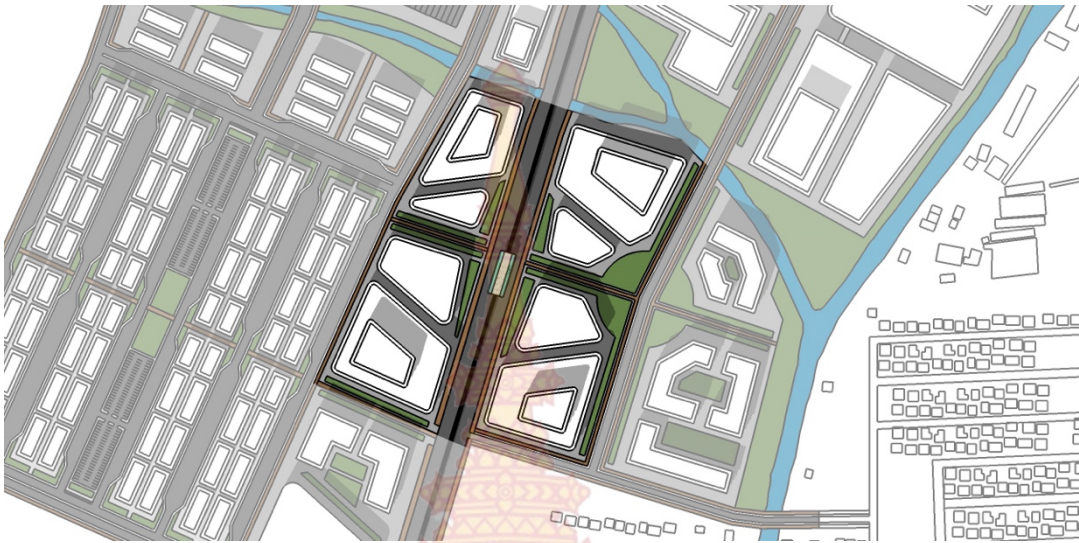


ภาพที่ ๕.๘ รูปตัดพื้นที่พาณิชย์กรรม



ภาพที่ ๕.๙ ทศนียภาพพื้นที่พาณิชย์กรรม

๕.๔.๒ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

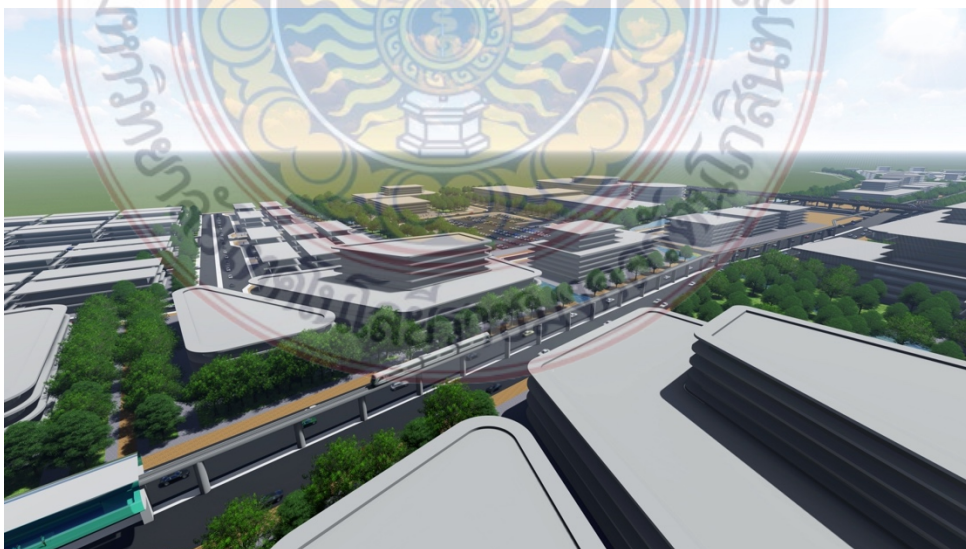


ภาพที่ ๕.๑๐ พื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

เป็นย่านที่ใช้ที่ดินแบบผสมผสานที่มีทั้ง ออฟฟิศ คอนโดมิเนียม ห้างสรรพสินค้า เพื่อลดการใช้พลังงานของผู้ใช้งาน และเป็นพื้นที่แหล่งงานที่สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองชั้นในสู่ย่านชานเมืองได้

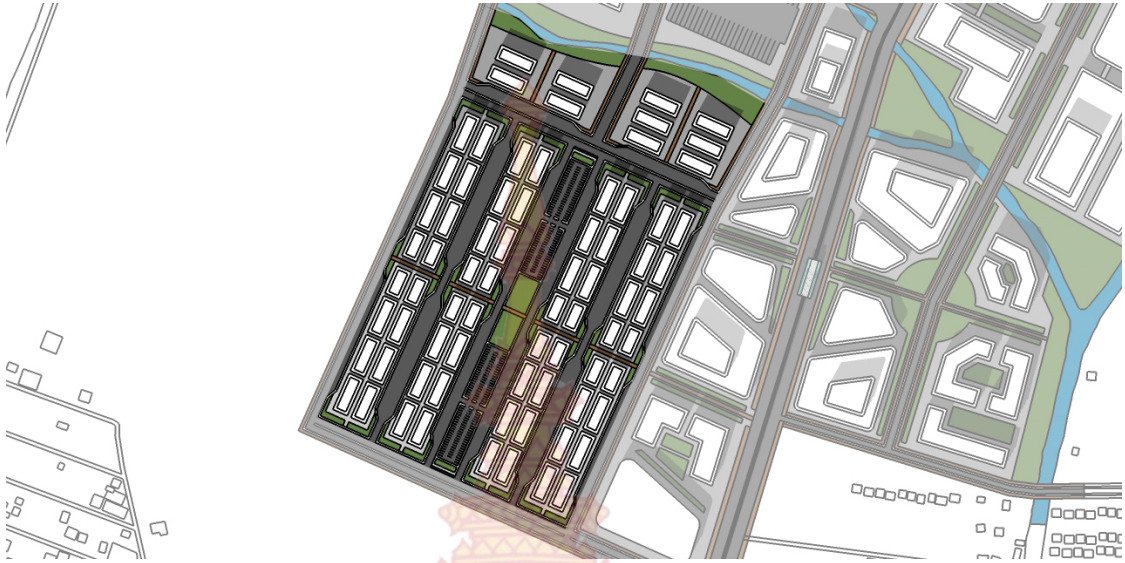


ภาพที่ ๕.๑๑ รูปตัดพื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน



ภาพที่ ๕.๑๒ ทศนียภาพพื้นที่ย่านการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน

๕.๔.๓ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านเมืองเชียงใหม่



ภาพที่ ๕.๑๓ พื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่

เมืองเชียงใหม่ เป็นย่านที่ค้าขายอะไหล่รถเก่า ที่มีขนาดใหญ่ การค้าขายที่สะดวก และการเข้าถึงของพื้นที่ได้ง่ายมากขึ้น เพื่อรองรับนักลงทุน นักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่ที่จะเข้ามาซื้ออะไหล่ในเมืองเชียงใหม่



ภาพที่ ๕.๑๔ รูปตัดพื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่



ภาพที่ ๕.๑๕ ทักษณียภาพพื้นที่ย่านเมืองเชียงใหม่

๕.๔.๔ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่ย่านที่พิกาศัย

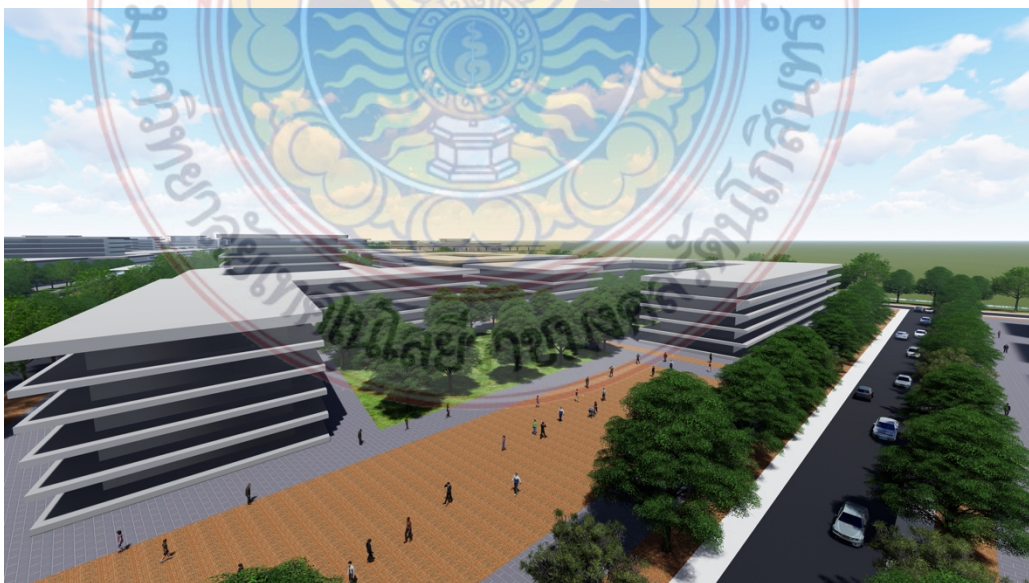


ภาพที่ ๕.๑๖ พื้นที่ย่านที่พิกาศัย

พื้นที่ที่พิกาศัย ที่สามารถรองรับการขยายตัวของเมือง โดยบริเวณพื้นที่นี้มีชุมชนในพื้นที่ จึงสร้างความเชื่อมต่อระหว่างย่านที่พิกาศัยกับแหล่งงาน โดยโซนพิกาศัยจะเน้นพื้นที่สีเขียวส่วนกลาง สำหรับทำกิจกรรมนันทนาการสร้างสาธารณูปการในพื้นที่ชุมชนเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

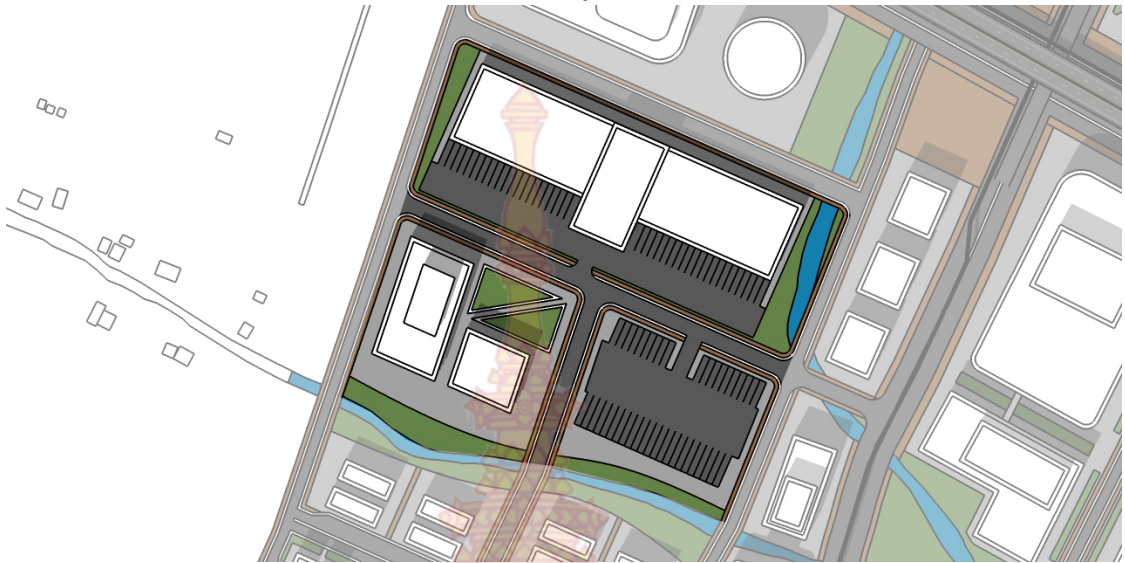


ภาพที่ ๕.๑๗ รูปตัดพื้นที่ย่านที่พิกาศัย



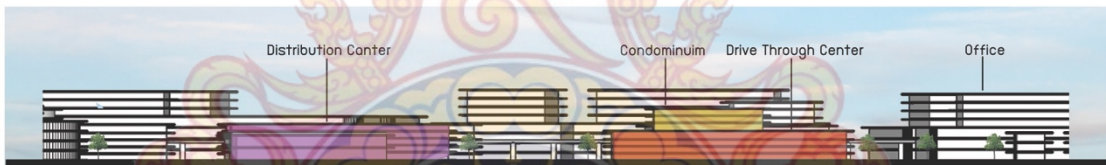
ภาพที่ ๕.๑๘ ทศนียภาพพื้นที่ย่านที่พิกาศัย

๕.๔.๕ ผังรายละเอียดพื้นที่พัฒนาใหม่พื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า

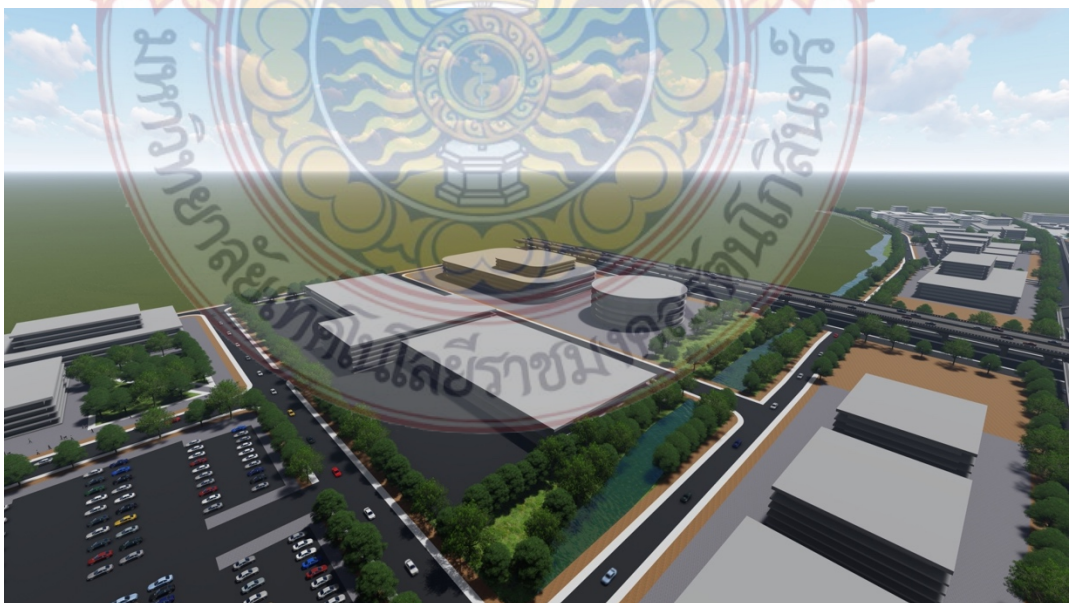


ภาพที่ ๕.๑๙ พื้นที่ศูนย์กระจายสินค้า

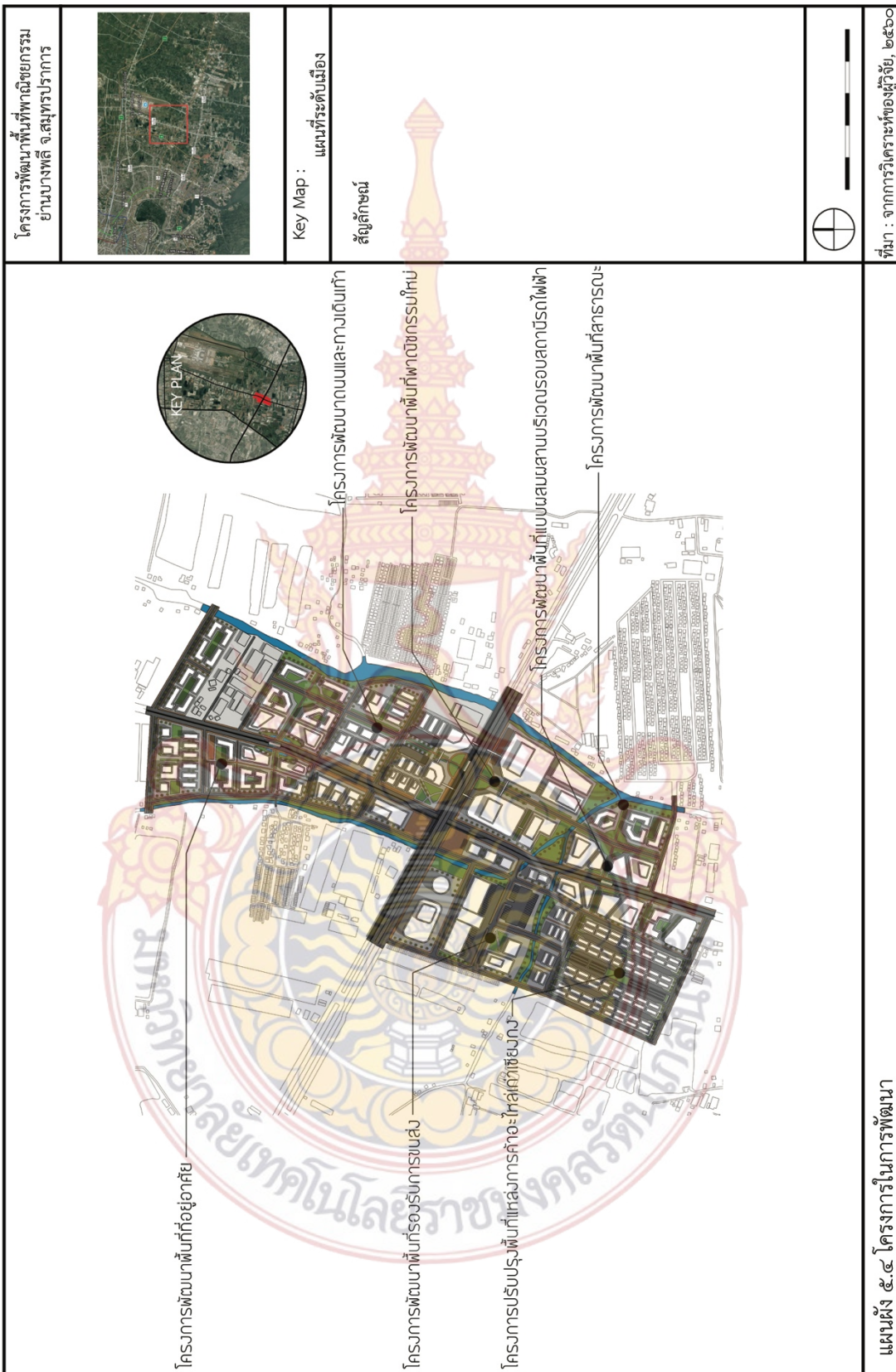
เพื่อสร้างให้พื้นที่เพื่อรองรับระบบขนส่งทางบกที่เป็นบทบาทสำคัญของพื้นที่ โดยจะประกอบไปด้วยศูนย์กระจายสินค้า และเป็นจุดพักของรถบรรทุก



ภาพที่ ๕.๒๐ รูปตัดพื้นที่นวัตกรรม



ภาพที่ ๕.๒๑ ทศนียภาพพื้นที่นวัตกรรม



แผนที่ ๕.๔ โครงการในการพัฒนา

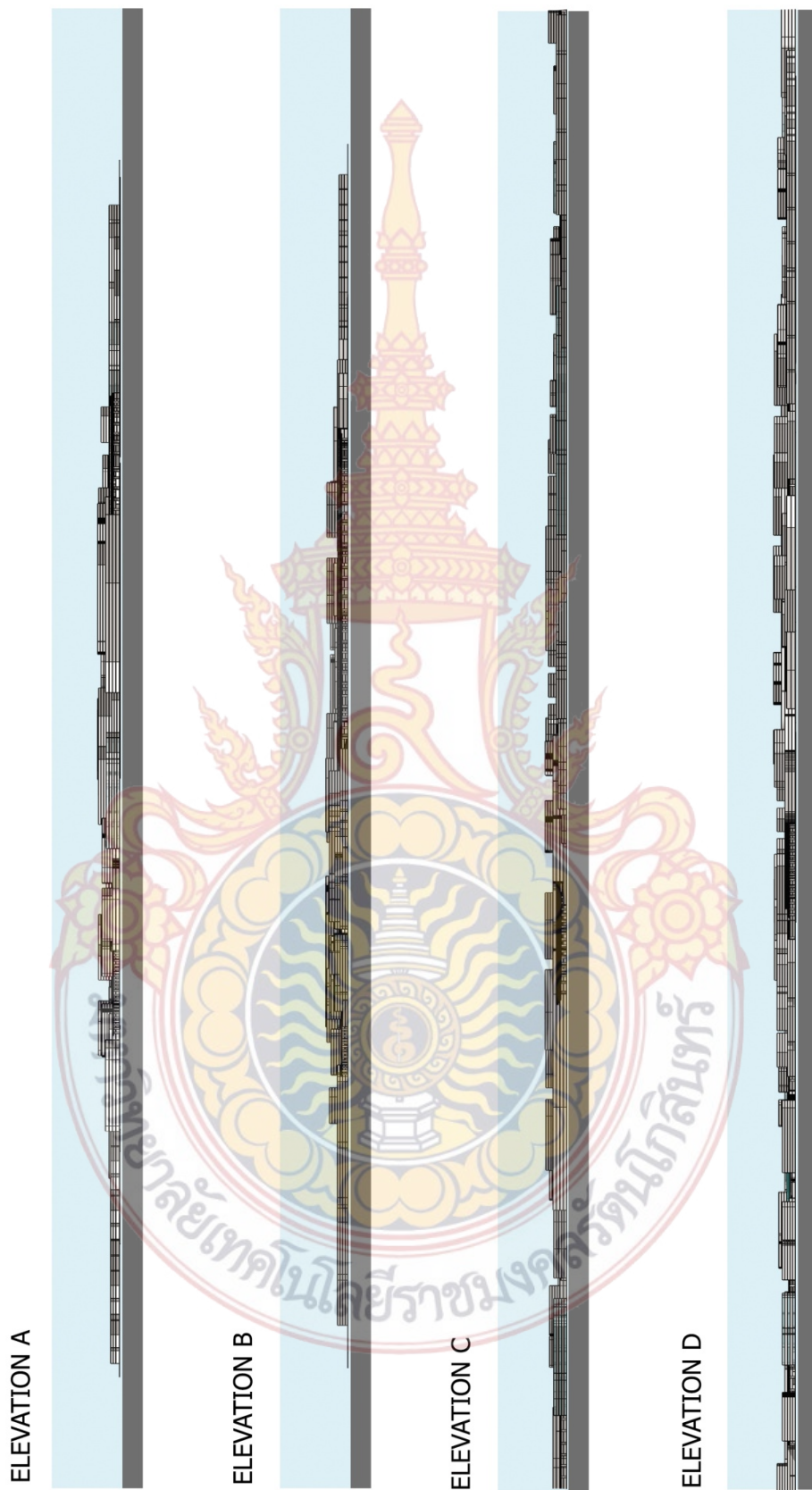
๕.๕ การดำเนินการแผนงานปฏิบัติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

แผนกำหนดการ ออกแบบ	ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ			หมายเหตุ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		๕ ปี	๑๐ ปี	๑๕ ปี		
แผนด้านการสัญจร	โครงการพัฒนาถนนและทางเดินเท้า	_____	_____	_____		อบต.บางพลีใหญ่
	โครงการพัฒนาพื้นที่รองรับการขนส่ง	_____	_____	_____		ภาคเอกชน

แผนกำหนดการ ออกแบบ	ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ			หมายเหตุ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		๕ ปี	๑๐ ปี	๑๕ ปี		
แผนด้านพาณิชย์กรรม	โครงการปรับปรุงพื้นที่แหล่งการค้าอะไหล่เก่าเชียงกง	_____	_____	_____		ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมใหม่	_____	_____	_____		ภาคเอกชน
	โครงการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสานบริเวณรอบสถานีรถไฟท่า	_____	_____	_____		ภาคเอกชน

แผนกำหนดการ ออกแบบ	ชื่อโครงการ	ระยะเวลาดำเนินการ			หมายเหตุ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		๕ ปี	๑๐ ปี	๑๕ ปี		
แผนด้านคุณภาพชีวิต	โครงการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัย	_____	_____	_____		อบต.บางพลีใหญ่
	โครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ	_____	_____	_____		อบต.บางพลีใหญ่





ภาพที่ ๕.๒๒ รูปด้านพื้นที่โครงการ

๕.๖ ทศนียภาพโครงการ



ภาพที่ ๕.๒๓ ทศนียภาพโครงการ

สรุปบทที่ ๕

ผลการวิเคราะห์ และออกแบบวางแผนโครงการได้การพัฒนาและแก้ไขปัญหาของพื้นที่ ๒ ด้าน ได้แก่

๑) ด้านโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน พื้นที่ที่จะส่งเสริมทางเดินเท้า และทางจักรยาน เพื่อเพิ่มจากการเชื่อมต่อพื้นที่และกิจกรรมจากการเดินเท้า และการตัดถนนภายในพื้นที่โครงการ เพื่อแก้ไขปัญหาพื้นที่ดินตาดบอดหรือขอยตันในพื้นที่ และสามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้สะดวกมากยิ่งขึ้น

๒) ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีการจัดทำผังเมืองเฉพาะขึ้นมาในรูปแบบใหม่ให้มีความหนาแน่นภายในพื้นที่โครงการ โดยเฉพาะพื้นที่พาณิชยกรรม ที่ออกแบบมาเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองชั้นใน และโครงการรถไฟฟ้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย เพื่อรองรับบุคลากรและประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยมีพื้นที่สีเขียวสวนสาธารณะระดับย่าน ในการเชื่อมโยงกิจกรรมเข้าด้วยกัน ดังนั้นพื้นที่โดยรวมจะถูกแบ่งสัดส่วนให้พื้นที่พาณิชยกรรมมีบทบาทสำคัญมากกว่าที่อยู่อาศัย



บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการพัฒนา

โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยพื้นที่บริเวณแยกถนนกิ่งแก้วมีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย แนวทางการแก้ไขปัญหาของพื้นที่ เกิดจากการศึกษาข้อมูล รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ แนวทางการปฏิบัติ จะทำอย่างไรให้พื้นที่พาณิชยกรรม เป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมย่านชานเมืองฝั่งตะวันออก โดยมีการแก้ไขปัญหามาจากประเด็นสำคัญ ๒ ด้าน คือ ด้านระบบโครงข่ายการสัญจร ระบบขนส่งมวลชน และด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยด้านระบบโครงข่ายการสัญจรและระบบขนส่งมวลชน จะส่งเสริมด้านทางเดินเท้าและทางจักรยานให้มีประสิทธิภาพ และเชื่อมต่อพื้นที่เข้าหากันและมีความปลอดภัย เพื่อให้ประชากรมีการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้สะดวก ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบใหม่ มีการเพิ่มความหนาแน่นของพื้นที่พาณิชยกรรมมากขึ้น และการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัย โดยมีการออกแบบการใช้ลานอาคารอย่างผสมผสาน และยังเพิ่มพื้นที่สาธารณะระดับย่านเข้าไปให้เกิดกิจกรรมที่หลากหลายสอดคล้องกับแผนนโยบาย

๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ

๖.๒.๑ มาตรการด้านปรับปรุงระบบโครงข่ายสาธารณะ

๑) สร้างทางเท้าขนาด ๓.๕๐ เมตร ทางจักรยานตามแนวถนนในพื้นที่โครงการ เพื่อสร้างสุขภาพในการเดินและเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายในและภายนอกโครงการ

๒) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ต้องการเพิ่มจุดรับ-ส่งป้ายรถประจำทางเข้ามาในพื้นที่ เพื่อเพิ่มการเข้าถึงจากภายนอกเข้ามาภายในพื้นที่ได้อย่างสะดวก

๖.๒.๒ มาตรการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

๑) การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม กำหนดให้อยู่บริเวณแนวถนนบางนา-ตราด และถนนกิ่งแก้ว ให้มีรูปแบบการใช้งานที่หลากหลายผสมผสาน รวมถึงพื้นที่อาคารสำนักงาน

๒) การพัฒนาพื้นที่ที่อยู่อาศัย โดยกำหนดให้มีพื้นที่ประมาณ ๒๐% ในพื้นที่โครงการ เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในอนาคต

๓) การพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน กำหนดให้อยู่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ได้แก่ สถานีบางนาตราด ๑ และสถานีบางนาตราด ๒ โดยมีการใช้งานรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อลดการใช้พลังงานในการเดินทาง

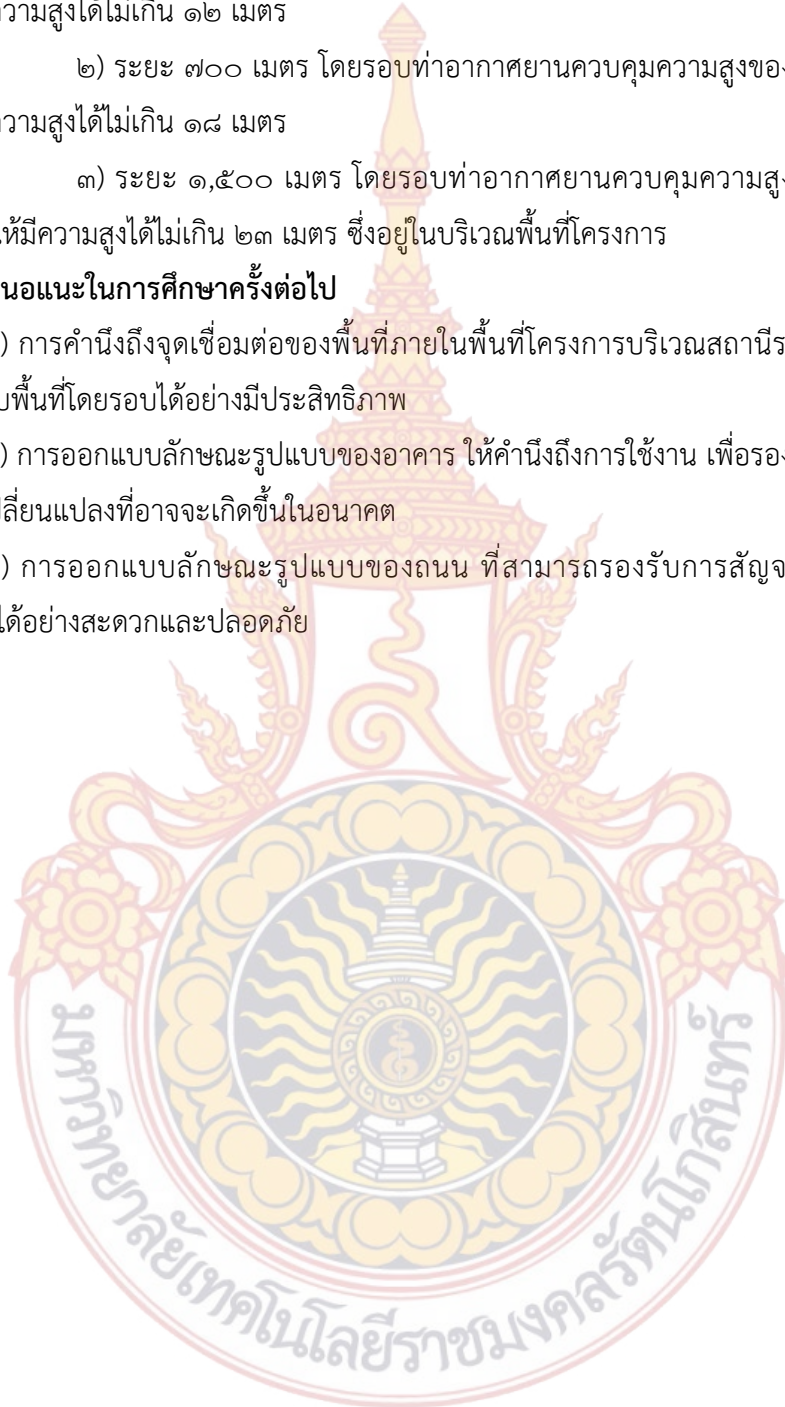
๔) การพัฒนาพื้นที่โล่งว่าง เพื่อช่วยให้มีพื้นที่สีเขียว สร้างกิจกรรมให้เกิดขึ้นภายในพื้นที่โครงการ

๖.๒.๓ แนวทางการควบคุมความสูงอาคารโดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ

- ๑) ระยะ ๓๐๐ เมตร โดยรอบท่าอากาศยานควบคุมความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้มีความสูงได้ไม่เกิน ๑๒ เมตร
- ๒) ระยะ ๗๐๐ เมตร โดยรอบท่าอากาศยานควบคุมความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้มีความสูงได้ไม่เกิน ๑๘ เมตร
- ๓) ระยะ ๑,๕๐๐ เมตร โดยรอบท่าอากาศยานควบคุมความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างให้มีความสูงได้ไม่เกิน ๒๓ เมตร ซึ่งอยู่ในบริเวณพื้นที่โครงการ

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

- ๑) การคำนึงถึงจุดเชื่อมต่อของพื้นที่ภายในพื้นที่โครงการบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ให้สามารถเชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒) การออกแบบลักษณะรูปแบบของอาคาร ให้คำนึงถึงการใช้งาน เพื่อรองรับการเจริญเติบโต และการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต
- ๓) การออกแบบลักษณะรูปแบบของถนน ที่สามารถรองรับการสัญจรของรถยนต์ และรถบรรทุกได้อย่างสะดวกและปลอดภัย



บรรณานุกรม

- ฐาปนา บุญยประวีตร , ๒๕๕๕ การนำแนวคิดการวางผังสู่การออกแบบชุมชนเมือง (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://oknation.nationtv.tv/blog/smartgrowth/๒๐๑๒/๑๐/๒๕/entry-๑> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ , ๒๕๕๙ โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://suvarnabhumiairport.com/th/๘๐๑-airport-development-project> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- ท่องเที่ยวไทย.com , ๒๕๕๙ ประเพณีรับบัว (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://www.ท่องเที่ยวไทย.com/ประเพณีรับบัว-สมุทรปราการ/> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- นคร มุฑุศรี , ๒๕๕๙ จัดระเบียบเมืองใหม่สุวรรณภูมิ (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://www.bmggroups.com/index.php?lay=show&ac=article&id=๒๘๕๔๗๒&Ntype=๖> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) , ๒๕๖๐ รถไฟฟ้าไลท์เรล สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ https://th.wikipedia.org/wiki/รถไฟฟ้าไลท์เรล_สายบางนา-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ , ๒๕๖๐ แนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://www.thansettakij.com/content/๑๖๐๕๘๗> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ , ๒๕๖๐ รถไฟฟ้าโมโนเรล สายบางปู-สุวรรณภูมิ (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ https://th.wikipedia.org/wiki/รถไฟฟ้าโมโนเรล_สายบางปู-สุวรรณภูมิ (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- MGR Online , ๒๕๖๐ เมกาซิตี (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <https://www.manager.co.th/Business/ViewNews.aspx?NewsID=๙๖๐๐๐๐๐๑๐๔๙๙> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)
- thaihispeedtrain-rayong , ๒๕๕๙ โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ระยอง (แหล่งที่มา) ระบบออนไลน์ <http://www.rayonghip.com/hispeedtrain-rayong-info/> (๒๓ ตุลาคม ๒๕๖๐)



ภาคผนวก



THESIS IN ARCHITECTURE AND URBAN DESIGN YEAR 2017

Architectural and Urban Design, Faculty of Architectural and Design
Rajamangala University of Technology Rattanakosin



SITE LOCATION

LOCATION > HISTORY > LEGISLATION > POPULATION >

ที่ตั้งของพื้นที่
พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่ากรุงเทพมหานคร บริเวณถนนราชดำเนินกลาง (โครงการพัฒนา) มีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ และอยู่ติดกับถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่ากรุงเทพมหานคร บริเวณถนนราชดำเนินกลาง (โครงการพัฒนา) มีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ และอยู่ติดกับถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร

LEGISLATION

พื้นที่โครงการตั้งอยู่ในเขตเมืองเก่ากรุงเทพมหานคร บริเวณถนนราชดำเนินกลาง (โครงการพัฒนา) มีพื้นที่ประมาณ 100 ไร่ และอยู่ติดกับถนนราชดำเนินกลาง ซึ่งเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร

POPULATION

ปี	จำนวนประชากร
2558	12,148,878
2559	12,248,878
2560	12,348,878
2561	12,448,878
2562	12,548,878
2563	12,648,878
2564	12,748,878
2565	12,848,878
2566	12,948,878
2567	13,048,878
2568	13,148,878
2569	13,248,878
2570	13,348,878
2571	13,448,878
2572	13,548,878
2573	13,648,878
2574	13,748,878
2575	13,848,878
2576	13,948,878
2577	14,048,878
2578	14,148,878
2579	14,248,878
2580	14,348,878
2581	14,448,878
2582	14,548,878
2583	14,648,878
2584	14,748,878
2585	14,848,878
2586	14,948,878
2587	15,048,878
2588	15,148,878
2589	15,248,878
2590	15,348,878
2591	15,448,878
2592	15,548,878
2593	15,648,878
2594	15,748,878
2595	15,848,878
2596	15,948,878
2597	16,048,878
2598	16,148,878
2599	16,248,878
2600	16,348,878

ราคาที่ดิน
140,000-170,000 บาท/ไร่

SWOT ANALYSIS

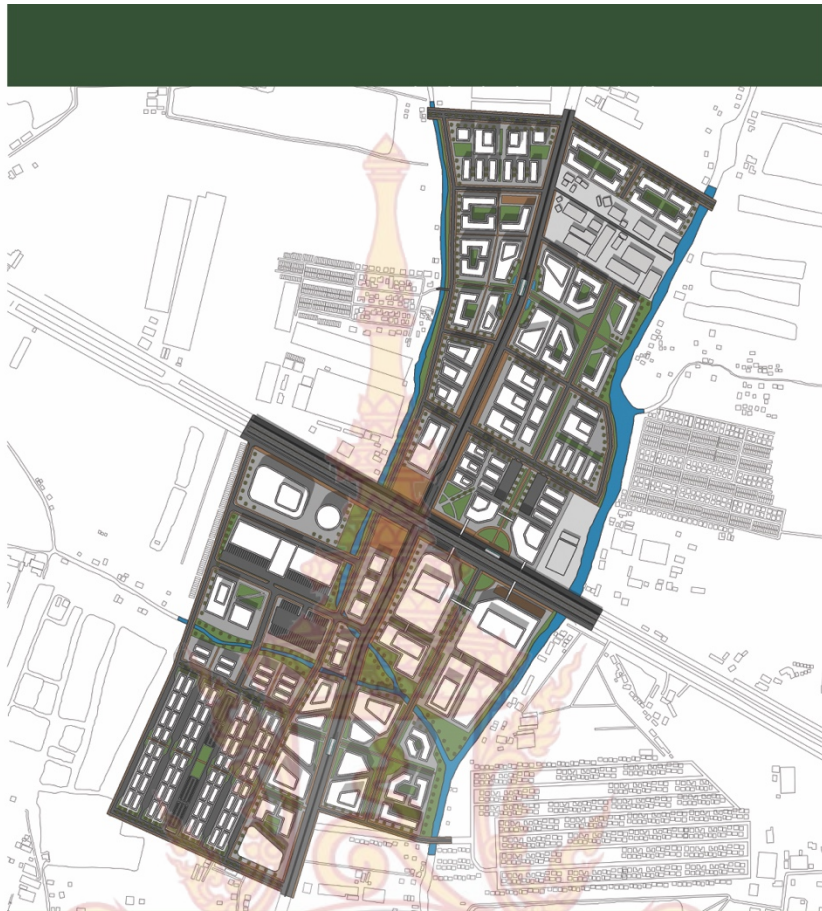
VISION

Commercial and Logistics Market
Urban Development and Innovation

ZONING ANALYSIS

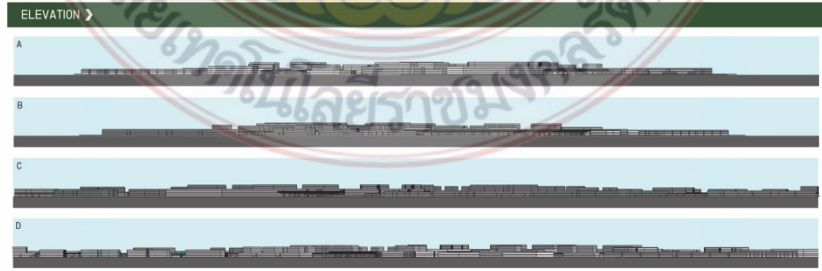
CONCEPTUAL PLAN

ผลงานการออกแบบแผนที่ ๑



MASTER PLAN

PERSPECTIVE >

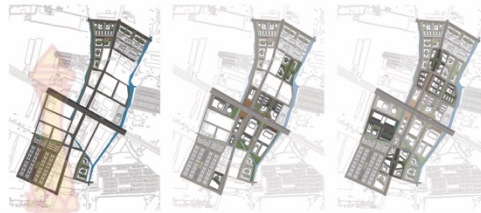


ผลงานการออกแบบแผนที่ ๒

DEVELOPMENT OF COMMERCIAL AREAS IN BANGPHLI DISTRICT, SAMUTPRAKAN

Mr.Karunyapas Thowilarphanakom ID 155102055112

ชื่อโครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ		รวม
	2563	2564	
1. การศึกษา	100	100	200
2. การออกแบบ	100	100	200
3. การก่อสร้าง	100	100	200
4. การดำเนินงาน	100	100	200
5. การประเมินผล	100	100	200
6. การติดตาม	100	100	200
7. การปรับปรุง	100	100	200
8. การบริหารจัดการ	100	100	200
9. การประชาสัมพันธ์	100	100	200
10. การฝึกอบรม	100	100	200
11. การวิจัยและพัฒนา	100	100	200
12. การสร้างนวัตกรรม	100	100	200
13. การส่งเสริมการค้า	100	100	200
14. การพัฒนาบุคลากร	100	100	200
15. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	100	100	200
16. การพัฒนาสิ่งแวดล้อม	100	100	200
17. การพัฒนาสังคม	100	100	200
18. การพัฒนาวัฒนธรรม	100	100	200
19. การพัฒนาสุขภาพ	100	100	200
20. การพัฒนาพลังงาน	100	100	200
21. การพัฒนาเทคโนโลยี	100	100	200
22. การพัฒนาการเกษตร	100	100	200
23. การพัฒนาการท่องเที่ยว	100	100	200
24. การพัฒนาการขนส่ง	100	100	200
25. การพัฒนาการสื่อสาร	100	100	200
26. การพัฒนาการบริการ	100	100	200
27. การพัฒนาการปกครอง	100	100	200
28. การพัฒนาการยุติธรรม	100	100	200
29. การพัฒนาการต่างประเทศ	100	100	200
30. การพัฒนาการศาสนา	100	100	200
31. การพัฒนาการวัฒนธรรม	100	100	200
32. การพัฒนาการกีฬา	100	100	200
33. การพัฒนาการนันทนาการ	100	100	200
34. การพัฒนาการสุขภาพ	100	100	200
35. การพัฒนาการสังคม	100	100	200
36. การพัฒนาการวัฒนธรรม	100	100	200
37. การพัฒนาการกีฬา	100	100	200
38. การพัฒนาการนันทนาการ	100	100	200
39. การพัฒนาการสุขภาพ	100	100	200
40. การพัฒนาการสังคม	100	100	200
41. การพัฒนาการวัฒนธรรม	100	100	200
42. การพัฒนาการกีฬา	100	100	200
43. การพัฒนาการนันทนาการ	100	100	200
44. การพัฒนาการสุขภาพ	100	100	200
45. การพัฒนาการสังคม	100	100	200
46. การพัฒนาการวัฒนธรรม	100	100	200
47. การพัฒนาการกีฬา	100	100	200
48. การพัฒนาการนันทนาการ	100	100	200
49. การพัฒนาการสุขภาพ	100	100	200
50. การพัฒนาการสังคม	100	100	200



OBJECTIVE PLAN > Phase 1 ปีงบประมาณ 1 - 5 ปี > Phase 2 ปีงบประมาณ 1 - 10 ปี > Phase 3 ปีงบประมาณ 1 - 15 ปี >

- โครงการพัฒนาถนนและทางเดินเท้า**

• ถนนขนาด 24 เมตร

• ถนนขนาด 18 เมตร
- โครงการพัฒนาพื้นที่จอดรถ**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร
- โครงการปรับปรุงพื้นที่โครงการท่าอากาศยาน**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร
- โครงการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัย**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร
- โครงการพัฒนาพื้นที่ภาคบริการใหม่**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร
- โครงการพัฒนาพื้นที่ขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร
- โครงการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้าของโครงการ**

SECTION: 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร, 200 เมตร

ผลงานการออกแบบแผนที่ ๓



ภาพผลงานนักศึกษา



ภาพการตรวจผลงานนักศึกษา

ประวัตินักศึกษา



ชื่อ-สกุล	นายการันยภาส ทวีลาภธนาคม
วัน เดือน ปีเกิด	๑๕ ธันวาคม ๒๕๓๖
ที่อยู่ปัจจุบัน	๑๖๑๙/๒๒๓ หมู่ ๖ ตำบลท้ายบ้านใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ๑๐๒๘๐
โทรศัพท์	๐๙๕-๑๖๓-๗๐๙๕
E-mail	karun.aodaod@gmail.com
ประวัติการศึกษา	ระดับมัธยมศึกษา พ.ศ. ๒๕๔๙ - ๒๕๕๔ โรงเรียนสมุทรปราการ ระดับอุดมศึกษา กำลังศึกษาอยู่ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง
ประสบการณ์การทำงาน	สหกิจศึกษาที่ กองผังเมือง องค์การบริหารส่วนจังหวัดสมุทรปราการ ระยะเวลา ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๙ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐