



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ“ประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ
เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทย
เพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ”

โดย นายธำปนา บุญยประวิตร และคณะ

วันที่ 14 เดือนเมษายน พ.ศ.2561

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ“ประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ
เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทย
เพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ”

คณะผู้วิจัย

นายธำปนา บุญยประวิตร และคณะ

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
สารบัญ	1
สารบัญตาราง	3
สารบัญภาพ	7
สารบัญแผนภูมิ	8
บทสรุปผู้บริหาร	1
1. รายงานการประชุมครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ	2
1.1 หลักการและเหตุผล	2
1.2 วัตถุประสงค์	3
1.3 ลักษณะการดำเนินงานและกำหนดการ	3
1.4 วันเวลาและสถานที่	4
1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ	4
2. การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ	5
2.1 กำหนดการประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ	5
2.2 การเปิดประชุมและการบรรยายพิเศษ	9
2.3 การเสวนาเรื่อง แนวทางการสร้างความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนด้านการพัฒนาเมืองในการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเศรษฐกิจ	12
2.4 City Talk Session 1 Session 1 Multimodal Transportation Center & TOD for Economic Revitalization Video presentation & keynote speaker สระบุรี ระยอง ขอนแก่น	13
2.5 City Talk Session 2 Session 2 Downtown and Economic Center Revitalization for Tourism Improvement เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต	15
2.6 การเสวนาเชิงวิพากษ์ เรื่อง New Platform กับโอกาสในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาเมืองของไทย	17
2.7 ข้อเสนอแนะในที่ประชุม	19
2.8 สรุปการประชุม	20
3. การสำรวจความคิดเห็นจากการการประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ	21
3.1 แบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง	21
3.2 สรุปแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง	22
3.3 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)	55
3.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลชุดที่ 1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)	56
3.5 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)	87

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลชุดที่ 2 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)	88
4. การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้	94
ภาคผนวก	119

สารบัญตาราง

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 3.4-1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	56
ตารางที่ 3.4-2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภารกิจ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง	57
ตารางที่ 3.4-3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความ หนาแน่น	58
ตารางที่ 3.4-4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความ หลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ	59
ตารางที่ 3.4-5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามการขยายตัวในแนวตั้ง	60
ตารางที่ 3.4-6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริม ศูนย์เศรษฐกิจ	61
ตารางที่ 3.4-7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัย สำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง	62
ตารางที่ 3.4-8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านการผสมผสานที่อยู่ อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม	63
ตารางที่ 3.4-9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการ เชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน	64
ตารางที่ 3.4-10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการ เชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน	65
ตารางที่ 3.4-11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคาร ให้เกาะกลุ่มกัน	66
ตารางที่ 3.4-12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้ กระชับ	67
ตารางที่ 3.4-13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการ เชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน	68
ตารางที่ 3.4-14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคาร เดี่ยว	69
ตารางที่ 3.4-15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานเขียว	70
ตารางที่ 3.4-16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่าย ทางเดิน ให้เชื่อมต่อกัน	71
ตารางที่ 3.4-17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านออกแบบโครงข่าย ทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการ พาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน	72
ตารางที่ 3.4-18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบถนนและ ภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets	73

สารบัญตาราง (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 3.4-19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบทางเลือก การสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง	74
ตารางที่ 3.4-20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่ง มวลชน	75
ตารางที่ 3.4-21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิ ประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง มวลชน	76
ตารางที่ 3.4-22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบ สถาปัตยกรรมและ ภูมิสถาปัตยกรรมเมือง	77
ตารางที่ 3.4-23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบ สถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown	78
ตารางที่ 3.4-24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคาร สถาปัตยกรรมดั้งเดิม	79
ตารางที่ 3.4-25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์วิถีการ ดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม	80
ตารางที่ 3.4-26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดี เพื่อการเกษตร	81
ตารางที่ 3.4-27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่ง รักษาสภาพแวดล้อม	82
ตารางที่ 3.4-28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟู พื้นที่ทิ้งร้าง	83
ตารางที่ 3.4-29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ ธรรมชาติและพื้นที่ดั้งเดิมตามธรรมชาติ	84
ตารางที่ 3.4-30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟู ย่านพาณิชยกรรมดั้งเดิม	85
ตารางที่ 3.4-31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟู โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง	86
ตารางที่ 3.6-1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา	88
ตารางที่ 3.6-2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภารกิจที่ เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง	89
ตารางที่ 3.6-3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความ หนาแน่น	90
ตารางที่ 3.6-4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความ หลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ	91
ตารางที่ 3.6-5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามการขยายตัวในแนวตั้ง	92

สารบัญตาราง (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 3.6-6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ	93
ตารางที่ 3.6-7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง	94
ตารางที่ 3.6-8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม	95
ตารางที่ 3.6-9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน	96
ตารางที่ 3.6-10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน	97
ตารางที่ 3.6-11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน	98
ตารางที่ 3.6-12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้กระชับ	99
ตารางที่ 3.6-13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน	100
ตารางที่ 3.6-14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารเดี่ยว	101
ตารางที่ 3.6-15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเดี่ยว	102
ตารางที่ 3.6-16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดิน ให้เชื่อมต่อกัน	103
ตารางที่ 3.6-17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน	104
ตารางที่ 3.6-18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets	105
ตารางที่ 3.6-19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง	106
ตารางที่ 3.6-20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน	107
ตารางที่ 3.6-21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน	108

สารบัญตาราง (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
ตารางที่ 3.6-22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบ สถาปัตยกรรมและ ภูมิสถาปัตยกรรมเมือง	109
ตารางที่ 3.6-23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบ สถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown	110
ตารางที่ 3.6-24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคาร สถาปัตยกรรมดั้งเดิม	111
ตารางที่ 3.6-25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์วิถีการ ดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม	112
ตารางที่ 3.6-26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดี เพื่อการเกษตร	113
ตารางที่ 3.6-27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่ง รักษาสภาพแวดล้อม	114
ตารางที่ 3.6-28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟู พื้นที่ทิ้งร้าง	115
ตารางที่ 3.6-29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ ธรรมชาติและพื้นที่ดั้งเดิมตามธรรมชาติ	116
ตารางที่ 3.6-30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟูย่าน พาณิชยกรรมดั้งเดิม	117
ตารางที่ 3.6-31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟู โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง	118

สารบัญภาพ

เรื่อง	หน้า
ภาพที่ 2.11-1 บรรยายภาคการประชุม ประชุมครั้งที่ 1โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาด เพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ	8
ภาพที่ 3.1-1 แสดงแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง	21
ภาพที่ 3.3-1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับ เมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)	55
ภาพที่ 3.5-1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับ เมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)	87

สารบัญแผนภูมิ

เรื่อง	หน้า
แผนภูมิที่ 3.4-1 แสดงร้อยละของระดับการศึกษา	56
แผนภูมิที่ 3.4-2 แสดงร้อยละของภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง	57
แผนภูมิที่ 3.4-3 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมความหนาแน่น	58
แผนภูมิที่ 3.4-4 แสดงระดับความคิดเห็นการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ	59
แผนภูมิที่ 3.4-5 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการขยายตัวในแนวตั้ง	60
แผนภูมิที่ 3.4-6 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ	61
แผนภูมิที่ 3.4-7 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง	62
แผนภูมิที่ 3.4-8 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม	63
แผนภูมิที่ 3.4-9 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน	64
แผนภูมิที่ 3.4-10 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน	65
แผนภูมิที่ 3.4-11 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน	66
แผนภูมิที่ 3.4-12 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการออกแบบย่านให้กระชับ	67
แผนภูมิที่ 3.4-13 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน	68
แผนภูมิที่ 3.4-14 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารเขียว	69
แผนภูมิที่ 3.4-15 แสดงระดับความคิดเห็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเขียว	70
แผนภูมิที่ 3.4-16 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน	71
แผนภูมิที่ 3.4-17 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อนะหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน	72
แผนภูมิที่ 3.4-18 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน	73
แผนภูมิที่ 3.4-19 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง	74
แผนภูมิที่ 3.4-20 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน	75
แผนภูมิที่ 3.4-21 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน	76
แผนภูมิที่ 3.4-22 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง	77
แผนภูมิที่ 3.4-23 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown	78
แผนภูมิที่ 3.4-24 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม	79

สารบัญแผนภูมิ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
แผนภูมิที่ 3.4-25 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิต และศิลปวัฒนธรรม	80
แผนภูมิที่ 3.4-26 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร	81
แผนภูมิที่ 3.4-27 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม	82
แผนภูมิที่ 3.4-28 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ทิ้งร้าง	83
แผนภูมิที่ 3.4-29 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ งดงามตามธรรมชาติ	84
แผนภูมิที่ 3.4-30 แผนภูมิแสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่พุ่มย่านพาณิชยกรรม ดั้งเดิม	85
แผนภูมิที่ 3.4-31 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ เขตเมือง	86
แผนภูมิที่ 3.6-1 แสดงร้อยละของระดับการศึกษา	88
แผนภูมิที่ 3.6-2 แสดงร้อยละของภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง	89
แผนภูมิที่ 3.6-3 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมความหนาแน่น	90
แผนภูมิที่ 3.6-4 แสดงระดับความคิดเห็นการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ	91
แผนภูมิที่ 3.6-5 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการขยายตัวในแนวตั้ง	92
แผนภูมิที่ 3.6-6 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ	93
แผนภูมิที่ 3.6-7 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง	94
แผนภูมิที่ 3.6-8 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม	95
แผนภูมิที่ 3.6-9 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่ อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน	96
แผนภูมิที่ 3.6-10 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่ อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน	97
แผนภูมิที่ 3.6-11 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน	98
แผนภูมิที่ 3.6-12 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการออกแบบย่านให้กระชับ	99
แผนภูมิที่ 3.6-13 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วย ทางเดิน	100
แผนภูมิที่ 3.6-14 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารเขียว	101
แผนภูมิที่ 3.6-15 แสดงระดับความคิดเห็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเขียว	102
แผนภูมิที่ 3.6-16 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน	103
แผนภูมิที่ 3.6-17 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อ ระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน	104
แผนภูมิที่ 3.6-18 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน	105

สารบัญแผนภูมิ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
แผนภูมิที่ 3.6-19 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมตการเดินทาง	106
แผนภูมิที่ 3.6-20 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน	107
แผนภูมิที่ 3.6-21 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน	108
แผนภูมิที่ 3.6-22 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง	109
แผนภูมิที่ 3.6-23 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown	110
แผนภูมิที่ 3.6-24 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม	111
แผนภูมิที่ 3.6-25 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม	112
แผนภูมิที่ 3.6-26 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร	113
แผนภูมิที่ 3.6-27 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม	114
แผนภูมิที่ 3.6-28 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงฟื้นฟูพื้นที่ทิ้งร้าง	115
แผนภูมิที่ 3.6-29 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่งดงามตามธรรมชาติ	116
แผนภูมิที่ 3.6-30 แผนภูมิแสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงฟื้นฟูย่านพาณิชยกรรมดั้งเดิม	117
แผนภูมิที่ 3.6-31 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง	118

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ก่อให้เกิดการแนวทางใหม่ของการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจด้วยแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมืองหรือ New Platform ของไทย โดยเปิดโอกาสบริษัทพัฒนาเมือง ซึ่งเป็นตัวแทนแต่ละภูมิภาคได้แสดงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการยกระดับคุณภาพชีวิตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ รวมถึงการสร้างโอกาสความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างบริษัทพัฒนาเมือง หน่วยงานที่รับผิดชอบ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และภาคส่วนต่างๆ เพื่อพัฒนารูปแบบใหม่ของการพัฒนาเมืองที่มีการผสมผสานแนวความคิดการวางผังและการออกแบบเมืองมาตรฐานสากลกับบริษัทของไทย เพื่อให้เป็นต้นแบบการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจในอนาคต และเป็นการถ่ายทอดประสบการณ์การพัฒนาร่วมกันของบริษัทพัฒนาเมืองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาพื้นที่เมืองตัวอย่างทั้ง 6 เมือง ได้แก่ สระบุรี ระยอง ขอนแก่น เชียงใหม่ สุโขทัย และภูเก็ต เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองอื่นๆ ในประเทศ และมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ สกว. 3 ประเด็น คือ ประเด็นข้อที่ 1 สมรรถนะและความคิดสร้างสรรค์และการทำงานในจังหวัด/เมือง จะต้องมี Platform ในระดับประเทศ ที่มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และแก้ปัญหาร่วมกัน ประเด็นที่ 2 การนำเอาผลงานวิจัยเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการทำงานของแต่ละเมือง ต้องการงานวิจัยที่มีคุณภาพโดยมีทีม สกว. เข้าไปช่วย การนำเอาผลงานวิจัยที่มีอยู่หรือในอนาคตไปทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจะเป็นจุดเปลี่ยนแปลงที่มีประสิทธิภาพ สามารถกำหนดทางเลือกที่มาจากฐานความรู้ สามารถประเมินการเปลี่ยนแปลงโดยใช้ข้อมูลจากงานวิจัยหรือความเชี่ยวชาญของแต่ละท่าน แต่งานวิจัยจะมีระบบที่จะให้ข้อมูลที่เป็นระบบ (Process) งานวิจัยจะแสดงให้เห็นผลกระทบอย่างชัดเจน ประเด็นที่ 3 บริษัทพัฒนาเมืองทำงานร่วมกันกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ในระดับจังหวัด หลายเมือง/หลายบริษัททำงานระดับชาติ ทำให้บริษัทพัฒนาเมืองในแต่ละพื้นที่ทำงานได้ลุล่วงและมีอุปสรรคน้อยลง

1. รายงานการประชุมครั้งที่ 1

โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ

เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทย
เพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขัน
ของประเทศ

1.1 หลักการและเหตุผล

แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) มีนโยบายอย่างชัดเจนในการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยไปสู่ประเทศรายได้สูง ได้กำหนดให้บูรณาการการลงทุนพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ควบคู่กับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน โดยใช้นวัตกรรมและการวิจัยเป็นฐานในการยกระดับขีดความสามารถในทุกสาขาเศรษฐกิจ เพื่อก่อให้เกิดมูลค่าสูงสุดที่ได้จากความสามารถจริงด้วยศักยภาพของคน เทคโนโลยี และทรัพยากร อาศัยการขับเคลื่อนการพัฒนาร่วมกันของภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจจากภาคเอกชนที่เป็นฐานรากของเมืองในพื้นที่ต่าง ๆ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยได้ศึกษาพัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศมาโดยตลอด ได้มองเห็นพัฒนาการแต่ละช่วงเวลาของภาคเศรษฐกิจจริง ซึ่งพบว่า ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา นั้น เป็นผลจากการขับเคลื่อนร่วมกันของภาครัฐและภาคเอกชนในระดับฐานรากหรือในระดับท้องถิ่น โดยภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและภาคเอกชนเป็นผู้ลงทุนในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนอย่างต่อเนื่องของภาคเอกชน ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งมวลชนและการขนส่งทางราง ดังจะเห็นได้จาก กิจกรรมเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นพื้นที่บริเวณสองข้างทางหรือตามระเบียบเศรษฐกิจที่โครงข่ายการขนส่งมวลชนพาดผ่านและพื้นที่ใจกลางของศูนย์การคมนาคมที่มีการเปลี่ยนผ่านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ

ประกอบกับในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ภาคเอกชนในพื้นที่หัวเมืองขนาดใหญ่ได้รวมตัวกันจัดตั้ง “บริษัทพัฒนาเมือง หรือ City Development Agency” ซึ่งบริษัทพัฒนาเมืองเหล่านี้ได้ใช้เกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Principles) เป็นแกนหลักในแผนธุรกิจ (Business Plan) โดยเกณฑ์ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบกายภาพเมืองสู่มาตรฐาน ทั้งการสนับสนุนการลงทุนระบบขนส่งมวลชน การพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development) และการปรับปรุงฟื้นฟูเมืองที่เป็นพื้นที่เศรษฐกิจดั้งเดิมและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตและยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่ ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาเมืองและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมืองมีรูปแบบและแนวคิดการพัฒนาต่างไปจากแนวทางที่หน่วยงานหลักดำเนินการอยู่ในปัจจุบันทั้งด้วยแนวคิดการพัฒนาเมือง แนวทางในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ และการมุ่งเป้าการพัฒนาไปที่การลงทุนระบบขนส่งมวลชนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการลงทุนทางเศรษฐกิจของประชาชน ที่สำคัญคือการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุนทางเศรษฐกิจนั้น บริษัทพัฒนาเมืองได้วางแผนดำเนินการเอง ไม่ได้ขอรับความช่วยเหลือจากภาครัฐ และจะลงทุนทันทีที่มีความพร้อม แนวทางการดำเนินงานของบริษัทพัฒนาเมืองจึงนับเป็นรูปแบบใหม่ของการพัฒนาประเทศ (New Platform) ปัจจุบัน มีการก่อตั้งบริษัทพัฒนาเมืองแล้วทั้งสิ้น 12 แห่งซึ่งได้กระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค และอยู่ระหว่างการก่อตั้งอีก 5 แห่งในพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ

เพื่อให้การขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจจากภาคเอกชนตามรูปแบบบริษัทพัฒนาเมืองสอดคล้องกับแนวนโยบายของแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลในการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ เปลี่ยนผ่านประเทศไทยสู่การเป็นประเทศมีรายได้สูง โดยการสนับสนุนให้ภาคเอกชนได้ร่วมมือขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานรากร่วมกับภาครัฐอย่างใกล้ชิด สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยจึงได้จัดตั้ง โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ เพื่อเป็นตัวแบบในการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับฐานรากด้วยการขับเคลื่อนร่วมกันของภาครัฐและภาคเอกชน โดยมีบริษัทพัฒนาเมืองเป็นศูนย์กลางพัฒนา และเพื่อเกิดความเข้าใจในการแนวทางใหม่ของการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณะ จึงได้กำหนดให้มีการประชุมเรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ เพื่อเปิดโอกาสให้บริษัทพัฒนาเมืองที่เป็นตัวแทนของแต่ละภูมิภาคได้แสดงแนวทางการพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานและชี้ให้เห็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการยกระดับคุณภาพชีวิตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

1. สร้างความเข้าใจในการแนวทางใหม่ของการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจด้วยแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมืองหรือ New Platform ของไทย
2. เปิดโอกาสให้บริษัทพัฒนาเมืองที่เป็นตัวแทนของแต่ละภูมิภาคได้แสดงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและแสดงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการยกระดับคุณภาพชีวิตและการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่
3. เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการบูรณาการแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการสร้างโอกาสความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างบริษัทพัฒนาเมือง หน่วยงานที่รับผิดชอบ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน และภาคส่วนต่างๆ
4. พัฒนารูปแบบใหม่ของการพัฒนาเมืองที่มีการผสมผสานแนวคิดการวางผังและการออกแบบเมืองมาตรฐานสากลกับบริบทของไทย ให้เป็นต้นแบบการพัฒนาเมืองและเศรษฐกิจในอนาคต และเป็นการถ่ายทอดประสบการณ์การพัฒนาร่วมกันของบริษัทเมืองและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ลักษณะการดำเนินงานและกำหนดการ

เพื่อให้เกิดความครบถ้วนและสมบูรณ์ในการประชุมกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่จะเข้าร่วมได้แก่ หน่วยงานด้านนโยบายและแผนการพัฒนาเศรษฐกิจ บริษัทพัฒนาเมือง สื่อมวลชน สถาบันการศึกษา เพื่อเข้าร่วมในการเสวนาในเรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ ลักษณะการดำเนินงานประกอบด้วย

1. การบรรยายพิเศษเรื่องการประยุกต์เกณฑ์ Smart Growth เพื่อการพัฒนา New Platform โดยการพัฒนาของบริษัทพัฒนาเมือง เพื่อเสนอให้เห็นถึงศักยภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้นภายในประเทศ รวมทั้งเสนอแนวทางการพัฒนาโดยใช้แนวคิดการประยุกต์เกณฑ์ Smart Growth ไปใช้ในการพัฒนาเมือง
2. เสวนาเพื่อหาแนวทางในการสร้างความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนด้านการพัฒนาเมืองในการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเศรษฐกิจ

3. City Talk 2019 เรื่อง อนาคต 6 เมืองใหญ่ในภูมิภาคกับการพัฒนาตาม New Platform แบ่งการเสวนาออกเป็นดังนี้

- Session 1 Multimodal Transportation Center & TOD for Economic Revitalization เสวนาเกี่ยวกับปัญหาภายในเมือง สระบุรี ระยอง ขอนแก่น

- Session 2 Downtown and Economic Center Revitalization for Tourism Improvement เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต เพื่อหาแนวทางพัฒนาย่านภายในเมืองเพื่อเป็นตัวอย่างโครงการสำหรับการพัฒนาเมืองต่างๆ ภายในประเทศ

4. การเสวนาเชิงวิพากษ์ เรื่อง New Platform กับโอกาสในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาเมืองของไทย เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ภายในเมือง

1.4 วันเวลาและสถานที่

- กำหนดการประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 08.30-17.00 น. ห้องริชมอนด์-บอลรูม 1 โรงแรมริชมอนด์ สไตลิส คอนเวนชั่น ถนนรัตนธิเบศร์ จังหวัดนนทบุรี

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

ได้รับแนวทางและข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาเมืองโดยใช้แนวคิด Smart Growth เพื่อสร้าง New Platform ในพื้นที่เมือง โดยการพัฒนาพื้นที่เมืองตัวอย่างทั้ง 6 เมือง ได้แก่ สระบุรี ระยอง ขอนแก่น เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาเมืองอื่นๆ ในประเทศ

2. การประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ

2.1 กำหนดการประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทย เพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถ แข่งขันของประเทศ

วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 08.30-17.00 ห้องริชมอนด์บอลรูม 1 โรงแรมริชมอนด์ สไตลิส
คอนเวนชั่น ถนนรัตนวิบูลย์ จังหวัดนนทบุรี

08.30 ลงทะเบียน

09.00 การกล่าวรายงาน โดย ดร.กิตติ สัจจาวัฒนา ผู้อำนวยการหน่วย หน่วยบูรณาการวิจัยและร่วมมือ
เพื่อพัฒนาเชิงพื้นที่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (ABC)

09.10 การเปิดประชุม โดย ศาสตราจารย์ นายแพทย์สุทธิพันธ์ จิตพิมลมาศ ผู้อำนวยการสำนักงาน
กองทุนสนับสนุนการวิจัย

09.25 การบรรยายพิเศษเรื่อง การประยุกต์เกณฑ์ Smart Growth เพื่อการพัฒนา New Platform
การพัฒนาของบริษัทพัฒนาเมือง โดย นายธำนาถ บุญประเวศ อุปนายกสมาคมการค้าผังเมืองไทย
และ ดร.กิตติ สัจจาวัฒนา ผู้อำนวยการหน่วย หน่วยบูรณาการวิจัยและร่วมมือเพื่อพัฒนาเชิง
พื้นที่ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (ABC)

10.15 พักรับประทานอาหารว่าง

10.45 การเสวนาเรื่อง แนวทางการสร้างความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนด้านการพัฒนาเมืองในการ
ขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเศรษฐกิจ

วิทยากรโดย

นายวิจิตร นิมิตรวานิช

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร

ผศ.ดร.ปิ่น เทียงบุญธรรม

รองผู้อำนวยการหน่วย ABC สำนักงานกองทุน
สนับสนุนการวิจัย

นายกำพล บุญชม

รองวิศวกรใหญ่ด้านโครงการพิเศษ
การรถไฟแห่งประเทศไทย

อาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย

รองคณบดี วิทยาลัยปกครองท้องถิ่น
มหาวิทยาลัยขอนแก่น

นายพรนริศ ชวนไชยสิทธิ์

นายกสมาคมอสังหาริมทรัพย์ไทย

ดำเนินรายการโดย รศ.ดร.พชรนันท์ ธรรมภิรมย์โชค คณะศึกษาศาสตร์และพัฒนศาสตร์

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

12.00 พักรับประทานอาหารเที่ยง

13.00 City Talk 2019 เรื่อง อนาคต 6 เมืองใหญ่ในภูมิภาคกับการพัฒนาตาม New Platform

Session 1 Multimodal Transportation Center & TOD for Economic Revitalization

Video presentation & keynote speaker โดย

นายพนพล ธรรมวิวัฒน์

กรรมการผู้จัดการบริษัท สาระบุรีพัฒนาเมือง จำกัด

ประเด็น การปรับปรุงพื้นที่พื้นที่รอบสถานีรถไฟแก่งคอยเพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ

นายภูษิต ไชยฉ่ำ

กรรมการผู้จัดการบริษัท ระยองพัฒนาเมือง จำกัด

ประเด็น การพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งจังหวัดระยองและ

ระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานอู่ตะเภา

รองศาสตราจารย์ ดร.รวิ หาญเผชิญ

ที่ปรึกษา บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด

ประเด็น การปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมดั้งเดิมเมืองขอนแก่นด้วย

การพัฒนาศูนย์การขนส่งและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

ดำเนินรายการโดย ผศ.ดร.ณพงศ์ นพเกตุ คณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

Session 2

Downtown and Economic Center Revitalization for Tourism Improvement

Video presentation & keynote speaker โดย

นายทิตติวัฒน์ อรรถปรียางกูร

ที่ปรึกษาบริษัท เชียงใหม่พัฒนาเมือง จำกัด ประเด็น การปรับปรุงพื้นที่ย่านนิมมานเหมินท์
เป็นศูนย์เศรษฐกิจเพื่อการท่องเที่ยวของภาคเหนือ

นายชัยคม ศกุนรักษ์

ประธานกรรมการ บริษัท สุโขทัยพัฒนาเมือง จำกัด ประเด็น การปรับปรุงพื้นที่ศูนย์
เศรษฐกิจใจกลางเมืองและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่ออุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย
เพื่อการท่องเที่ยวมรดกโลก

นายมนต์ทวี หงษ์หยก

กรรมการบริหาร บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด

ประเด็น การพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจใหม่เพื่อการค้าปลีกและการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต

ดำเนินรายการโดย อาจารย์ธรรมรงค์ ราชามุสิกะ อุปนายกสมาคมการค้าเมืองไทย

15.00 พักรับประทานอาหารว่าง

15.20 การเสวนาเชิงวิพากษ์ เรื่อง New Platform กับโอกาสในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาเมือง
ของไทย วิทยากร

ดร.ณรงค์ ป้อมหลักทอง Member of Board of Directors, Dawei SEZ Development
Co.,Ltd. (SPV)

นายมารุต ศิริโก กรรมการบริหาร บริษัท รีเจียนนอล ทรานซิท โคเปอร์เรชั่น จำกัด

นายธนชัย เรืองชัยสิทธิ์ กรรมการบริษัท สมุทรสาครพัฒนาเมือง (วิสาหกิจเพื่อสังคม) จำกัด

นายมีศักดิ์ ชุณหรัักษ์โชติ ประธานกรรมการบริษัท ชลบุรีพัฒนาเมือง จำกัด

ดำเนินรายการโดย อาจารย์ธรรมรงค์ ราชามุสิกะ อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย

16.45 สรุปและปิดการประชุม โดย ผศ.ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม รองผู้อำนวยการหน่วย ABC สำนักงาน
กองทุนสนับสนุนการวิจัย

ดำเนินตลอดรายการ โดย อาจารย์ธรรมรงค์ ราชามุสิกะ อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย

และอาจารย์ธนกฤต มีสมจิตร กรรมการสมาคมการผังเมืองไทย



ที่มา : จากการประชุม (26 กุมภาพันธ์ 2561)

ภาพที่ 2.11-1 บรรยากาศการประชุม ประชุมครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาวนครราชสีมาเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัพัฒนาเมือง: New Platform ของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 08.30-17.00 ห้องริชมอนด์บอลรูม 1 โรงแรมริชมอนด์ สโตนีสคอนเวนชั่น ถนนรัตนนิเบศร์ จังหวัดนนทบุรี

2.2 การเปิดประชุมและการบรรยายพิเศษ

ท่านศาสตราจารย์ นายแพทย์สุทธิพันธ์ จิตพิมลมาศ ผู้อำนวยการสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย กล่าวเปิดการประชุม

โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ

เรื่อง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของบริษัทพัฒนาเมือง: New Platform ของไทยเพื่อเพิ่มความสามารถทางเศรษฐกิจและการยกระดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยมีประเด็น กล่าวเกี่ยวกับการทำงานกับ สกว.

ประเด็นข้อที่ 1 สมรรถนะและความคิดสร้างสรรค์และการทำงานในจังหวัด/เมือง จะต้อง มี platform ในระดับประเทศ ที่มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกัน แก้ปัญหาร่วมกัน

ประเด็นที่ 2 การนำเอาผลงานวิจัยเข้าไปใช้ประโยชน์ การทำงานของแต่ละเมือง ต้องการงานวิจัย โดยทีม สกว. จะเข้าไปช่วย การนำเอาผลงานวิจัยที่มีอยู่หรือในอนาคตไปทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจะเป็นจุดเปลี่ยนแปลงที่มีประสิทธิภาพ สามารถกำหนดทางเลือกที่มาจากฐานความรู้ สามารถประเมินการเปลี่ยนแปลงโดยใช้ข้อมูลจากงานวิจัยหรือความเชี่ยวชาญของแต่ละท่าน แต่งานวิจัยจะมีระบบที่จะให้ข้อมูลที่เป็นระบบ (Process) งานวิจัยจะแสดงให้เห็นผลกระทบอย่างชัดเจน

ประเด็นที่ 3 บริษัทพัฒนาเมืองทำงานร่วมกันกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระดับจังหวัด หลายเมือง/หลายบริษัททำงานระดับชาติ ทำให้บริษัทพัฒนาเมืองในพื้นที่ทำงานได้ลู่ลวงมีอุปสรรคน้อยลง

การบรรยาย การประยุกต์เกณฑ์ Smart Growth เพื่อการพัฒนา New Platform การพัฒนาของบริษัทพัฒนาเมือง



- อาจารย์ฐาปนา บุญประเวศ

Urban Sprawl ระบบของเมืองยังกระจายอยู่ จะไม่สามารถออกแบบวางผังได้ Unplanned City เมืองที่ไม่ได้รับการวางแผน หรือ เมืองที่มีการวางแผนไปแล้ว แต่แผนไร้ประสิทธิภาพ คือไม่สามารถใช้ได้จริง หรือไม่สอดคล้องกับพฤติกรรม Urban Sprawl+ Unplanned City กลายเป็น Old Platform แนวคิดเก่า/รูปแบบเก่าในการพัฒนา เมืองที่มีมลภาวะ หรือ เมืองที่มีการเดินทางด้วยรถยนต์ก่อให้เกิดก่อนเปลี่ยนมาเป็น แบบ Smart Growth หรือ New Platform

ผลกระทบของ Urban Sprawl ได้แก่

1. เกิดเมืองและย่านที่ไร้รูปแบบ
2. การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่มีความคุ้มค่าและมีความประหยัด

3. เกิดย่านหรือชุมชนที่ใช้ประโยชน์ที่ดินเชิงเดี่ยวขาดการผสมผสานการใช้ประโยชน์
4. ขาดการเชื่อมโยงระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินกับการคมนาคมและขนส่ง
5. การเพิ่มภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคให้กับรัฐและเอกชน
6. การทำลายโครงสร้างพื้นฐานทางธรรมชาติและพื้นที่เกษตร
7. ผลกระทบด้านสภาพแวดล้อม เกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่มีประสิทธิภาพเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก (เกณฑ์สำคัญในการออกแบบเมือง Smart Growth เมืองที่ได้รับการออกแบบ ประชากรต้องเดินทางเฉลี่ยลดลงตามแผนที่)
8. คุณภาพอากาศที่ไม่ดี
9. ด้านเกษตรหรืออูทกภัย พื้นที่การเกษตรที่เสียไป(แนวคิด Smart Growth เมืองที่ดีที่สุด คือ เมืองที่ไม่มีพลังงานแต่สามารถอยู่ได้ด้วยตัวเอง Self-contains) อูทกภัย เกิดจากการขยายเมืองที่ไร้ทิศทาง
10. ด้านเศรษฐกิจ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ลดมูลค่าทางเศรษฐกิจของย่าน หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่คุ้มค่า
11. ด้านสุขภาพ (มีแนวคิด walkable ability เมืองแห่งการเดิน) มีการวางแผนทางกายภาพให้เกิดการเดินภายในเมือง เพื่อให้มีการออกแบบทางเดินที่ดี และทางจักรยาน

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองไทย พื้นที่หนาแน่นน้อย ตามศัพท์ของ Smart Growth หมายถึง Urban Sprawl พื้นที่หนาแน่นน้อย ตามผัง Smart Growth ขอสรางพื้นที่สีแดง ทำให้เกิดพื้นที่เศรษฐกิจของเมือง ออกแบบที่อยู่อาศัยห่างจากแหล่งงาน ทำให้เพิ่มจำนวนการเดินทาง ขาดการออกแบบพื้นที่ศูนย์เศรษฐกิจของเมือง

รูปแบบการวางแผนพัฒนาเมืองของ Old Platform ประกอบด้วย

1. การวางแผนระบบคมนาคมและระบบขนส่งมวลชน
 - การให้ความสำคัญต่อระบบขนส่งทางราง
 - การแยกระบบขนส่งทางรางออกจากระบบโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐต้องสนับสนุน
 - การลงทุนระบบการขนส่งโดยขาดการพัฒนา TOD และ Economic Corridor
 - การลงทุนระบบโครงข่ายขนส่งทางรางส่งเสริมการกระจายตัวของเมือง ขยายมากเกินไปทำให้เกิดการกระจายเมืองออกไป
 - การขาดแคลนเครื่องมือทางการเงิน

- สรุป**
1. ใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ส่งเสริมความหนาแน่นในแนวตั้ง
 2. สร้างชุมชนให้เกิดความกระชับ
 3. สร้างทางเลือกของที่อยู่อาศัยหลากหลายระดับ เพื่อรองรับประชาชนทุกระดับรายได้ ลดการเดินทาง ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในภาคครัวเรือน
 4. สร้างย่านแห่งการเดิน
 5. สร้างย่านให้โดดเด่น

6. ปกป้องที่โล่ง พื้นที่ทางการเกษตร

7. พัฒนาฟื้นฟูเมืองในย่านที่มีโครงสร้างพื้นฐานไว้แล้ว

8. ทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย

9. การตัดสินใจ

10. การมีส่วนร่วม

2. ให้บริษัทพัฒนาเมือง นำความรู้ไปกระจายไปยังภาคส่วน

- กระตุ้นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ตามแนวทาง Smart Growth

- กระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวทาง Smart Growth

- นำเสนอรูปแบบการให้สิทธิประโยชน์ จูงใจนักลงทุน Smart Growth

- ใช้เครื่องมือทางการเงิน กองทุนและนวัตกรรมและแนวคิด Smart Growth

- ใช้เครื่องมือ Smart City ในการบริหารจัดการเมือง

Smart Growth คือ จัดการโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบ Smart City คือ ระบบการบริหารจัดการเมือง
ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ

- ดร.กิตติ สัจจาวัฒนา

Area Development แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ ประกอบด้วย กลไกการพัฒนาพื้นที่ เพื่อให้การ
ลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนเป็นไปด้วยความร่วมมือ ถ้าจะพัฒนาประเทศไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูงต้อง
ประกอบด้วย 1.พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 2.การพัฒนาพื้นที่ 3.อุตสาหกรรม 4. การร่วมมือเชิงสถาบัน และเชิง
Concept ของการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน จะต้องใช้วิสัยทัศน์และนวัตกรรมเป็นพื้นฐานของการพัฒนาประเทศ
การพัฒนาเศรษฐกิจฐานความรู้ต้องการแนวคิดใหม่ การกระจายรายได้ทางเศรษฐกิจไปยังจังหวัด
ทำอย่างไรให้ Area Development เข้าไปสู่จังหวัด จังหวัดมีโครงสร้างพื้นฐานที่มีส่วนในการพัฒนาประเทศ
ทั้งหมด 4 โครงสร้าง

1. งบประมาณ โครงสร้างงบประมาณเชิงพื้นที่ งบประมาณมหาวิทยาลัยเป็น 1ใน3 ของงบประมาณ
จังหวัด

2. โครงสร้างกำลังคนและเครือข่ายชุมชน เราต้องการโครงสร้างกำลังคนและข้อมูลเพื่อให้เกิดการ
เปลี่ยนแปลง

3. โครงสร้างความรู้ คือสถาบันการศึกษาในพื้นที่ มีส่วนในการสร้างทั้งข้อมูลในการพัฒนา และเป็น
โครงสร้างพัฒนาระบบฐานข้อมูลในระยะยาวไปสู่การกำหนด

4. โครงสร้างระบบบริหารราชการแผ่นดิน ที่รวมกฎหมาย ระเบียบ

ถ้านำข้อมูลทั้ง 4 ประเภทรวมกันเพื่อเป็นการคิดเชิง Concept เพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่ จะต้องต้องมี
สิ่งที่เรียกว่ากลไกในการพัฒนาพื้นที่ ต้องการทำให้ 1.ทำข้อมูล สำหรับการประเมินปัญหา สร้างตัวชี้วัด
สร้างเป้าหมาย เพื่อการพัฒนาจังหวัดที่ยั่งยืน 2.การสร้างผู้นำเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาพื้นที่ 3.การสร้างแกน
ประสานการทำให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม 4.องค์ความรู้เพื่อสร้างนวัตกรรม 5.สร้างกระบวนการเรียนรู้

การพัฒนาพื้นที่ต้องคำนึงศักยภาพและความต้องการของคนในพื้นที่ ซึ่งในแต่ละพื้นที่จะมีช่องว่างของการพัฒนา ดังนั้นการพัฒนาจะต้องมีองค์ประกอบ ดังนี้ 1.ข้อมูลความรู้ 2.กลไกการพัฒนาพื้นที่ 3.กระบวนการวิจัย

กลไกการพัฒนาเมือง คือโอกาสใหม่ของการพัฒนาประเทศ โอกาสที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ โดยมีโครงสร้างการกระจายรายได้ ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม เพื่อผลักดันพัฒนาประเทศได้อย่างยั่งยืน

2.3 การเสวนาเรื่อง แนวทางการสร้างความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชนด้านการพัฒนาเมืองในการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเศรษฐกิจ



ดำเนินรายการโดย รศ.ดร.พัทธนันท์ หรรษาภิรมย์โชค

ประเด็นที่ 1 สนข. มีแผนงานโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในประเทศไทยในหัวเมืองประกอบด้วยอะไรบ้าง

- **คุณวิจิตต์ นิमितวานิช** ในการลงทุนระบบรางได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 58-65 หรือแผน 8 ปี นำไปสู่การปฏิบัติ และมีการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ในปี 59 มีโครงการทั้งหมด 20 โครงการ มูลค่า 1.796 ล้านล้านบาท ประกอบด้วยโครงการรถไฟรางเดี่ยว รถไฟฟ้า มอเตอร์เวย์

โครงการในปี 60 ประกอบไปด้วยโครงการทั้งหมด 36 โครงการ มีโครงการรถไฟรางคู่และรถไฟความเร็วสูง จะมีการผลักดันในการพัฒนาโครงการอย่างต่อเนื่อง โดยมีการลงนามในสัญญา เพื่ออนุมัติโครงการให้สามารถดำเนินต่อ ในปี 61 มีการดำเนินการโครงการต่อเนื่องทั้งหมดในปี 59-60 และเพิ่มอีก 8 โครงการ ในหัวเมืองหลักที่มีการศึกษา ได้แก่ ขอนแก่น โคราซ เชียงใหม่ ภูเก็ต ในระบบรางจะเป็นการขนส่งหลักในอนาคต ระบบขนส่งรางจะช่วยให้เกิดการพัฒนาดิน สภาพเมืองมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น โดยการพัฒนา TOD พัฒนาเมืองแบบกระชับ ใช้พื้นที่หนาแน่นสูง สิ่งแวดล้อม การใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน การจัดการทางเดินเท้า โดยมีการพัฒนาบริเวณสถานีเป็นหลัก ในแง่ของ Concept ให้ความสำคัญกับการเดินถึงระบบขนส่งมวลชน รองลงมาคือเรื่องของการใช้จักรยาน ตัวเมืองจะต้องมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน

ในรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ ทั้งในอาคาร พื้นที่ด้านข้าง ปรับปรุงสถานีที่มีเมืองเก่าและพัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยง โดยยึดแผนของทางรัฐบาลไปขยายผลให้เกิดการพัฒนา หลายโครงการที่ถูกผลักดันในรูปแบบของ PPP โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมพัฒนา จะมีการปรับปรุงโครงสร้างในระยะยาว โดยมีการวางแผนร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชน

- **คุณกำพล บุญชม** การรถไฟมีแผนงานโครงการในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอะไรบ้าง รวมไปถึงเรื่องการมีโอกาของภาคเอกชนที่จะเข้าไปร่วมในการลงทุนได้หรือไม่

แบ่งได้ 2 ส่วนคือรถไฟทางคู่เชื่อมไปทั่วประเทศ และมีเส้นทางใหม่ จากบ้านไผ่-นครพนม และเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงราย-เชียงของ โครงการทางคู่ปกติ จะใช้พื้นที่การรถไฟเป็นหลัก การพัฒนาที่ดินรอบพื้นที่รถไฟจะช่วยให้การรถไฟได้กำไรคืน การรถไฟมีการจัดตั้งบริษัทเพื่อดูแลพื้นที่สถานีรถไฟ และมีการเปิดให้เอกชนเข้ามาร่วมพัฒนา เช่น การพัฒนา Community

เส้นทางสายใหม่ ไม่สามารถนำมาใช้พัฒนาด้านพาณิชย์ได้ พื้นที่รอบๆ เอกชนก็สามารถที่จะพัฒนาพื้นที่ได้ รถไฟฟ้าภายในเมือง มีการเปลี่ยนระบบรถไฟของสถานีสายสีแดง โดยมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ มีการศึกษาว่าจะพัฒนาพื้นที่

- **คุณพรนริศ ขวนไชยสิทธิ์ ภาคเอกชน** บริษัทพัฒนาเมือง มีความต้องการที่จะให้มีผังเมืองรวมผังภาค ผังเฉพาะ การพัฒนาไม่คำนึงถึงความต้องการของคนในพื้นที่ มีการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ไม่คุ้มค่า ผังเมืองไม่เอื้อต่อการพัฒนาเมือง ผังเมืองต้องมีความชัดเจน ถ้ามีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน จะทำให้สามารถพัฒนาเมืองได้อย่างเต็มที่ เพื่อรองรับประชากร อยากทำ Housing ในทุกๆ เมือง ภาคเอกชน

ปัญหาการรื้อย้ายสลัม เป็นไปได้ยาก เนื่องจากแหล่งงานไม่สอดคล้องกับแรงงาน ทำให้เกิดปัญหาในปัจจุบันเนื่องจากรายได้ไม่เพียงพอกับรายจ่าย

- **อาจารย์สุรเดช ทวีแสงสกุลไทย** แผนการพัฒนาของ สนข. เป็นโครงการใหญ่ ส่วน Detail การพัฒนาในภาคของท้องถิ่นสามารถให้บริษัทพัฒนาเมืองเข้าไปพัฒนาได้ บริษัทพัฒนาเมืองเกิดจากการที่จะพัฒนาเมืองให้ดีขึ้น โดยรัฐลงทุนโครงการรถไฟ บริษัทพัฒนาเมืองเข้าไปพัฒนาในพื้นที่ส่วน Detail เพื่อพัฒนา TOD รอบสถานีรถไฟ จะต้องบริหารในข้อจำกัดและเมืองค์ความรู้ ในแง่การพัฒนาต่างๆ เรามีที่ปรึกษาที่สามารถร่วมกันพัฒนาเมืองได้ ระบบรางจะขาดทุนน้อยลง ถ้ามีการพัฒนา TOD ในพื้นที่เมือง

- **ผศ.ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม** การพัฒนาเมืองจะต้องมีส่วนร่วมของทุกคน โดยการนำงานวิจัยออกมาสู่สาธารณะ เพื่อให้สาธารณะสามารถนำมาปรับตัวและพัฒนาเมือง ซึ่งประกอบด้วย keyword ที่สำคัญดังนี้

1. Theory คือสิ่งสำคัญที่จะนำมาเรียนรู้และพัฒนา 2.ข้อมูล/นโยบาย เพื่อนำมาใช้ในการขับเคลื่อน 3.ความร่วมมือและการลงมือทำร่วมกัน เพื่อให้เกิด Platform ใหม่เพื่อพัฒนาเมือง

2.4 City Talk Session 1 Multimodal Transportation Center & TOD for Economic Revitalization Video presentation & keynote speaker สระบุรี ระยอง ขอนแก่น



- **คุณนพดล ธรรมวิวัฒน์** กรรมการผู้จัดการ บริษัท สระบุรีพัฒนาเมือง ประเด็นเรื่องการปรับปรุงพื้นที่พื้นที่รอบสถานีรถไฟแก่งคอยเพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม/ปัญหามลพิษ
 2. การรับรู้ การเข้าถึงพื้นที่
 3. มีพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญ แต่คนในเมืองไม่ให้ความสำคัญกับพื้นที่
 4. ทำอย่างไรให้มีการส่งเสริมศักยภาพเพื่อเกื้อกูลธุรกิจในพื้นที่ ทั้งอุตสาหกรรม เกษตรกรรม ธุรกิจต่าง ๆ
 5. การพัฒนาผังเมืองสระบุรี ให้เข้ากับปัจจุบัน และหาว่าพื้นที่ไหนมีความพร้อมสำหรับการพัฒนาไปในทิศทางไหน ต้องประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ
 6. มีการศึกษาข้อมูลทางวิชาการ เพื่อกำหนดพื้นที่ให้ชัดเจนว่าพื้นที่ไหนควรพัฒนาด้านอะไร (ศึกษาข้อดี/ข้อเสียของพื้นที่เพื่อนำมาใช้ในการกำหนดการพัฒนาในด้านต่าง ๆ)
 7. พื้นที่แก่งคอยมีศักยภาพที่จะพัฒนาเพื่อรองรับสถานีรถไฟในอนาคตได้
- **คุณภูษิต ไชยฉ่ำ** กรรมการผู้จัดการ บริษัท ระยองพัฒนาเมือง ประเด็นการพัฒนาศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง จังหวัดระยองและระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. ระยอง ควรมีการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น Smart Bus หรือ Tram เพื่อให้เกิดการขนส่งที่เชื่อมต่อกัน
 2. มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล
 3. มีการพัฒนาย่านแหลมทอง/ศูนย์การค้า Passione เพื่อให้เป็นย่านการค้าที่ทันสมัย (International Business City) ตามนโยบายของ EEC
 4. เรื่องจำกัดความสูงย่านที่พักอาศัยหรือการจำกัดค่า FAR ในการกำหนดผังเมือง
 5. ขาดการร่วมมือกันของคนในพื้นที่
- **รศ.ดร.รวี หาญเผชิญ** ที่ปรึกษาอาวุโส ขอนแก่นพัฒนาเมือง ประเด็นการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิขยกรรมดั้งเดิมเมืองขอนแก่นด้วยการพัฒนาศูนย์การขนส่งและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. เป็นย่านการค้า ย่านเศรษฐกิจของขอนแก่น อยู่ระหว่างศูนย์ราชการ โรงเรียน ย่านการค้า ที่พักอาศัย เป็นย่านกิจกรรมการค้าในอดีต
2. การพัฒนา Zoning ให้เป็นย่านที่ใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ
3. พัฒนาย่านต่างๆให้เป็นแบบ Universal Design มีทางเท้าและทางจักรยานที่ปลอดภัย
4. ทำอย่างไรให้มีการเชื่อมต่อโดยระบบขนส่งมวลชน (Shuttle bus) วิ่งรอบเมือง
5. พัฒนาย่านการค้าให้คนเข้ามาทำกิจกรรมได้ ทำเป็นถนนคนเดิน/ถนนสายอาหาร

2.5 Session 2 Downtown and Economic Center Revitalization for Tourism Improvement เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต



- คุณทิติวัดธ์ อรรถปรียางกูร ที่ปรึกษาบริษัทเชียงใหม่พัฒนาเมือง ประเด็นเรื่องการปรับปรุงฟื้นฟูย่านนิมมานเหมินท์เป็นศูนย์เศรษฐกิจเพื่อการท่องเที่ยวของภาคเหนือ

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. นิมมานเป็นจุดศูนย์กลางของทุกอย่าง เช่น ค้าขาย เศรษฐกิจ ที่พักอาศัย ท่องเที่ยว
2. มีการเปลี่ยนแปลงของย่านตลอดเวลา
3. มีการทดลองรถ Smart Bus ในพื้นที่เชียงใหม่
4. คนในพื้นที่ไม่ใช้ระบบขนส่งมวลชน มีการใช้รถจักรยานยนต์อันดับ 3 ของประเทศ ทั้งคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยว เนื่องจากไม่มีระบบขนส่งที่ดีภายในเมือง

- คุณชัยคม ศกุนรักษ์ ประธานกรรมการ บริษัท สุโขทัยพัฒนาเมือง จำกัด ประเด็น การปรับปรุงฟื้นฟูศูนย์เศรษฐกิจใจกลางเมืองและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่ออุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยเพื่อการท่องเที่ยวมรดกโลก

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. เป็นพื้นที่ของจังหวัดที่มีจำนวนการท่องเที่ยว ตัวเลขทางเศรษฐกิจต่ำสุด
2. สุโขทัยมีพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ เป็นเมืองที่ต้องมีการอนุรักษ์ เนื่องจากมีมรดกโลกถึง 2 แห่ง
3. ทำไมในพื้นที่ต้องมีการอนุรักษ์มรดกโลกทั้งพื้นที่ในเมือง ทั้งที่อยู่ห่างจากพื้นที่ทางประวัติศาสตร์
4. ยุทธศาสตร์ของภาครัฐ มีการกำหนดให้สุโขทัยโดดเด่นด้านมรดกโลก แต่ GPP อยู่ลำดับที่ 16 ของภาคเหนือส่วนใหญ่เกิดจากภาคเกษตร
5. พื้นที่ที่มีความโดดเด่นทั้ง สถาปัตยกรรม กว้างเตี้ยสุโขทัย ผ้าหมักโคลน มีวิธีชุมชน
6. อยากที่จะให้มีการพัฒนาพื้นที่ตลาดได้รู้เป็น Downtown
7. พัฒนาพื้นที่เชื่อมเมืองใหม่ไปสู่เมืองเก่าพัฒนาเป็น Boulevard Street เป็นถนนที่สวยงามเพื่อเป็น landmark เข้าสู่พื้นที่มรดกโลก แต่การพัฒนาค่อนข้างยาก

8. พื้นที่ตลาดโต้รุ่งติดปัญหาเรื่องกฎหมายผังเมือง เรื่องข้อกำหนดทั้งขนาดของอาคาร ความสูงของอาคาร

9. พัฒนาเมืองสุโขทัยที่มีศักยภาพ ที่คนรู้จักทั่วโลกให้มีการเพิ่ม GPP ของประเทศ

- **คุณมนต์ทวี หงส์หยก** กรรมการบริหาร บริษัท ภูเก็ตพัฒนาเมือง จำกัด **ประเด็น การพัฒนาศูนย์เศรษฐกิจใหม่เพื่อการค้าปลีกและการท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต**

ปัญหา/ข้อเสนอแนะ

1. ภูเก็ตไม่น่าอยู่ เนื่องจากมีโรงแรมกระจุกกระจายไปทั่วเมือง
2. ภูเก็ตมีเรื่องการท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ ทำให้เมืองเติบโตแบบกระจุกกระจาย มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา
3. ควรมีการวางโครงสร้างพื้นฐานในเมืองให้ดี เพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่ภูเก็ต
4. จุดศูนย์กลางของเมืองไม่มี เนื่องจากเมืองกระจุกกระจาย มีกฎหมายที่ห้ามก่อสร้างอาคารขนาดใหญ่พิเศษ ทำให้เมืองขยายออกไปรอบนอกของเมือง
5. ถนนสายหลักของเมืองมีเส้นเดียว ทำให้รถติด
6. มีการพัฒนาศูนย์กลางของเมืองให้ชัดเจน ทำให้มีการระบบขนส่งที่ดี
7. มีการฟื้นฟูย่านเมืองเก่าโดยสร้างอัตลักษณ์ของเมือง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว
8. พัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยพัฒนาย่านใหม่ให้เป็นเมืองน่าอยู่ เป็นย่านศูนย์เศรษฐกิจใหม่ มีระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อจากเมืองเก่ามายังพื้นที่เมืองใหม่
9. พัฒนาพื้นที่ TOD บริเวณย่านเจ้าฟ้า ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพให้เป็นย่านใหม่ โดยมีพื้นที่ Co-Working Space โรงพยาบาล
10. พัฒนาข้อมูล GIS เพื่อให้เป็นเมืองแบบ Smart City

สรุปพื้นที่เชียงใหม่ ถนนนิมมานเป็นพื้นที่ที่ส่งผลกระทบต่อคนหมู่มาก ตามแผนเรามองเรื่องของจราจรเป็นการสำคัญ พื้นที่เชียงใหม่มีการเปลี่ยนแปลงเสมอ เชียงใหม่ติดกับการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ระบบขนส่งมวลชนโดยบอกว่าพื้นที่ที่ไม่สามารถเปลี่ยนไปได้ เนื่องจากมีปัญหากับระบบขนส่งมวลชนเดิมในพื้นที่

เสนอทางเลือกการเดินทางโดยนำระบบขนส่งมวลชนเข้ามาใช้ โดยสร้างความคุ้นเคยกับการเปลี่ยนแปลงเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและการขยายตัวของเมือง

ภูเก็ต เป็นไปได้แค่ไหนในการนำหลัก Smart Growth เข้ามาใช้ การใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยใช้ Smart Bus เพื่อแก้ปัญหาให้กับนักท่องเที่ยววิ่งจากพื้นที่สนามบินไปยังพื้นที่รอบชายหาด พื้นที่ภูเก็ตสามารถพัฒนาเพื่อเป็นแหล่งงาน แหล่งเรียนรู้ เพื่อรองรับทั้งนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ภูเก็ต โดยออกแบบพื้นที่ที่ใช้หลัก Smart Growth ใช้พื้นที่ทุกตารางนิ้วให้มีประโยชน์ มีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่เพื่อให้ใช้ประโยชน์ได้คุ้มค่า

สุโขทัย Smart Growth ที่จะนำมาพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างไร สามารถนำมาพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองกระชับ ให้พื้นที่อย่างไรให้มีความสะอาด มีพื้นที่สีเขียว มีระบบขนส่งมวลชน น่าอยู่ ปลอดภัย จะพัฒนาสุโขทัยเช่น ย่านเศรษฐกิจของเมืองสุโขทัย อยากให้พื้นที่ได้รู้เป็นย่านเศรษฐกิจของเมือง ที่กิน ที่เที่ยวของเมือง

แนวทางการพัฒนาเรื่องใหญ่ ๆ การพัฒนาย่านพาณิชยกรรมมีความสำคัญสำหรับบริการนักท่องเที่ยว และระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมคนไปยังแหล่งท่องเที่ยว ทั้งอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย-ศรีสัชนาลัย และอุทยานกำแพงเพชร เพื่อให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อกันง่าย ตอนนี้พื้นที่ที่มีการพัฒนาพื้นที่เส้นทางระบบขนส่งเชื่อมเมืองไปยังอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ถ้ามีการพัฒนาระบบถนนด้วยและระบบขนส่งเข้ามาจะทำให้เมืองสามารถพัฒนาได้

2.6 การเสวนาเชิงวิพากษ์ เรื่อง New Platform กับโอกาสในการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการพัฒนาเมืองของไทย



- ดร.ณรงค์ ป๋อมหลักทอง

ปัญหาของ platform คือ การที่ในปัจจุบันมีบริษัทพัฒนาเมืองเป็นจำนวนมาก เราจะดูแลบริษัทพัฒนาเมืองให้สามารถอยู่ได้นาน โดยการบอกข้อมูลเรื่องการพัฒนาเมืองในด้านต่างๆ ให้คนในพื้นที่ได้รับรู้ และต้องลงทุนในด้านที่พื้นที่สามารถพัฒนาได้ ประเด็นในการพัฒนาประกอบด้วย

ประเด็น 1.การพัฒนาจะต้องมีการพัฒนาเป็นกลุ่มจังหวัด มี mass transit เชื่อมกัน โดยมีกลุ่มพัฒนาเมืองเป็นกลุ่มจังหวัด

ประเด็นที่ 2 การพัฒนาเมือง จะต้องมั่นคง มั่งคั่ง เพื่อประชาชนและประเทศชาติ ประกอบด้วย

1. Property Rights 2. Scientific and tourism 3. Capital market 4. Transport and Communications

ประเด็นที่ 3 การพัฒนาเมืองจะต้องมี Master plan เลือกพัฒนาตามภูมิศาสตร์และทรัพยากรที่เมืองหรือย่านมีอยู่ และพัฒนาตามศักยภาพ ของพื้นที่ เช่น เมืองหรือย่านนี้อาจใช้นโยบายเพื่อพัฒนาพื้นที่หรืออาจใช้วัฒนธรรม(culture) เพื่อการพัฒนาในพื้นที่นั้นๆ

- คุณนคร จันทกร อติตรักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ในขณะที่เมืองกำลังจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การพัฒนาต่างๆเพื่อรองรับใคร เช่น การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและระบบผังเมือง จะต้องมีการศึกษาเพื่อนำความรู้มาพัฒนาพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาเรื่องระบบโครงสร้างบริหารระบบรางหรือระบบขนส่งสาธารณะ และทำให้สามารถคงอยู่ได้โดยใช้ทรัพยากรของประเทศให้คุ้มค่า

- คุณมารุต ศิริโก การเติบโตของเมืองจะต้องมีระบบขนส่ง หรือ mass transit ให้กับเมือง รถประจำทางเป็นรถที่ควรมีทุกเมือง ปัจจุบันมีการเริ่มทำระบบขนส่งมวลชน โดยทดลองวิ่งในเชียงใหม่ ซึ่งทุกคนอยากมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี มีคุณภาพ ทำให้ RTC ถูกสร้างมาเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมือง เป็นโมเดลของการพัฒนาเมืองอื่นๆในประเทศ

- คุณธนชัย เรื่องชัยสิทธิ์ สมุทรสาครพัฒนาเมือง มีความเลื่อมล้ำในพื้นที่ platform มี 3 ส่วน

1. การบูรณาการ มุ่งไปสู่การทำงานร่วมกับทุกฝ่าย การมีส่วนร่วมกับท้องถิ่น กลไกด้านกฎหมาย ด้านทรัพยากร ด้านทรัพยากรบุคคล ข้าราชการ พร้อมทั้งจะสนับสนุนแค่จุดรวมกัน
2. สถาบันการศึกษา เพื่อหาคำตอบความรู้
3. generation กลไกต่างๆมีปัญหาเรื่องวัยที่แตกต่างกัน ต่างคนต่างมีวิถี สมุทรสาครมีการสนับสนุนจากคนในรุ่นก่อนเพื่อให้คนในรุ่นต่อมาเข้ามาทำงานแทน

หลักการที่สำคัญประกอบด้วย

1. การมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ ต้องมีการเรียนรู้ว่าในพื้นที่ต้องการอะไร จึงเป็นที่มาของการเป็นกลุ่มอาสาพัฒนาเมือง ในส่วนของ smart city การพัฒนาให้เป็นพื้นที่ทางนวัตกรรม พื้นที่สร้างสรรค์ ทำให้คนในพื้นที่อยากพัฒนา สมุทรสาครมีสภาพแวดล้อมล้าหลัง ทำให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมกับการเปลี่ยนแปลง
2. ทักษะ คนในทุกภาคส่วนต้องมีทักษะทางด้านธุรกิจ มุมมองต่างๆ ความชำนาญของคนในพื้นที่
3. สร้างเครือข่ายให้เชื่อมต่อกัน

สรุป การพัฒนาเมืองจะเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน Smart city อยู่ในลักษณะการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน แต่ Smart growth คือ platform ขนาดใหญ่ ในทุกจังหวัดควรที่จะสร้างอัตลักษณ์ของเมืองนั้น ๆ เพราะในแต่ละจังหวัดมีบริบทต่างกัน เช่น ขอนแก่นมีภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเป็น Smart Mobility เพื่อเป็นหัวเมืองในอนาคต

สมุทรสาคร Smart city ของเมืองคือ การสร้าง Infrastructure เพื่อส่งเสริมสร้างอัตลักษณ์ของเมืองเพื่อเป็นครัวโลก อุตสาหกรรมอาหารมากกว่า 67 % หรือที่มีการลงทุนมากกว่า 200,000 ล้านบาท ด้านอุตสาหกรรม คือจุดแข็งของสมุทรสาคร เป็นทางผ่านอุตสาหกรรมภาคกลางตอนล่าง 2 กับภาคใต้ตั้งเข้าสู่สมุทรสาครเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร คือกลไกที่จะสร้าง Smart city

- คุณมีศักดิ์ ชุณหะวัณ

ปัจจุบันประชากรวัยเด็กกับวัยสูงอายุมิเกณฑ์เท่ากัน การเปลี่ยนแปลงของประชากรลดลง ระบบเศรษฐกิจระบบในชนบทพึ่งพาตัวเองได้ ระบบเศรษฐกิจในชุมชนเมืองต้องพึ่งพาคนอื่น ทำไมเราต้องพัฒนาเมือง คาดว่า 20 ปี คนจะย้ายเข้าไปในเมือง ถึง 75-80 % เราต้องมีการวางรูปแบบเมืองให้ดี เพื่อป้องกันปัญหาจากการย้ายถิ่นฐานเข้ามาในเมืองที่จะตามมา ปัญหาเรื่องการเดินทาง ปัญหาสังคม ปัญหาเรื่องสุขภาพอนามัย เพื่อเข้าถึงย่านในทุกพื้นที่เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง วิธีหนึ่งที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง คือเข้าไปยังสถาบันการศึกษา เพื่อให้นักศึกษาเข้าไปพัฒนาโดยการนำความรู้เข้าไปเพื่อให้คนในชุมชนมองเห็นถึงการพัฒนาของพื้นที่ย่านนั้นๆ ทำให้เกิดแนวร่วมระหว่างกัน ปลุกแนวคิดให้เกิดความรู้สึกรักท้องถิ่นของตนเอง เป็นหน้าที่ของทางรัฐที่ต้องกระตุ้นให้บุคลากรทางการศึกษาให้ความสำคัญกับเรื่องนี้

2.7 ข้อเสนอแนะในที่ประชุม



- รศ.ดร.ศุภวัฒนากร วงศ์ธนวสุ คณบดีวิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

แนวคิดเริ่มกระจายตัวไปเรื่อย ๆ เปลี่ยนการบริหารจากการรวมศูนย์มาเป็นการทำให้คนในเมืองรวมกันพัฒนาเอง ไม่ได้พูดถึงการขาดทุนหรือการได้กำไร คำว่ากำไรคืออะไร กำไรหมายถึงทุกอย่าง ความคิดของคนที่เปลี่ยน ระบบราชการที่เปลี่ยน ให้เป็นคนที่เคลื่อนออกมาสู่ภายนอก ว่าชุมชนต้องการอะไร สังคมต้องการอะไร นั่นคือบทบาทของราชการ เพื่อให้บริษัทพัฒนาเมืองสามารถขับเคลื่อนได้ การพัฒนานี้เป็นการพัฒนาแบบองค์รวม เพื่อให้เมืองนั้นสามารถพัฒนาไปได้

- ผศ.ดร. กุณฑลทิพย์ พานิชภักดิ์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย 80% ของเมืองเป็นที่อยู่อาศัย ประเด็น คน 60% ของเมืองไม่สามารถเข้าถึงที่อยู่อาศัย การพัฒนาเมือง เราจะจัดที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมให้แรงงานได้อย่างไร เพื่อไม่ให้เกิดชุมชนแออัด เมื่อปีที่แล้ว เครือข่ายชุมชนนครสวรรค์เสนอการจัดการที่อยู่อาศัยชุมชนและเมืองเพื่อสุขภาวะ เราได้คตินโยบายที่อยู่อาศัย เมืองทุกเมืองต้องมีคณะกรรมการเพื่อการพัฒนาเมืองและที่อยู่อาศัยของทุกเมือง เพื่อการอยู่อาศัยร่วมกันแบบมีสุขภาวะ อยากให้บริษัทพัฒนาเมืองดำเนินงานตามเกณฑ์ Smart Growth ในข้อที่สองนำมาใช้ โดยการสร้างที่อยู่อาศัยที่หลากหลาย เพียงพอสำหรับทุกคนเพื่อทำให้เป็นเมืองที่น่าอยู่

- คุณอภิชาติ ประสิทธิ์ฤทธิ์ นายกสมการค้าอสังหาริมทรัพย์และพันธมิตร

โครงการบ้านกตัญญู โครงการสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อครอบครัวใหญ่ให้กับมาบ่ออ่อน ถ้าถูกขยายผลไปตามเมืองต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์ การที่จะทำให้เมืองเกิดการพัฒนาย่อมต้องมีการมีส่วนร่วม จะทำอย่างไรเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม

ตอบคำถาม

- การมีส่วนร่วม ทำอย่างไรให้เกิดการมีส่วนร่วมได้ โดยการสร้าง platform กระบวนการทำอย่างไรให้มีส่วนร่วม กิจกรรมพัฒนาเมืองของสมุทรสาครมีการเข้าร่วมกัน ดึงเทศบาล กลุ่มทุกกลุ่มเข้ามาร่วมกัน การทำอาสาพัฒนาเมือง ระดมความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของแต่ละพื้นที่ร่วมกับรัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามกระบวนการ สถาบันการศึกษาสามารถเป็นตัวกระจายข้อมูลได้

- สถาบันการศึกษา เยาวชนเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาในอนาคต ปลุกฝังให้นักศึกษาลงไปในท้องถิ่นหรือย่านเพื่อศึกษาและอธิบายว่าย่านชุมชนมีศักยภาพในการพัฒนาอะไรได้บ้าง ให้มีการเชื่อมโยงกัน โดยได้รับการสนับสนุนกันทั้งภาครัฐและสถาบันการศึกษา แนวคิดต่าง ๆ จะเกิดจากองค์ความรู้ระหว่างสถาบันการศึกษาและท้องถิ่น โดยเอาความคิดของคนในท้องถิ่นมาเป็นตัวตั้ง

2.8 สรุปการประชุม โดย ผศ.ดร.ปุ่น เทียงบุญธรรม

1. กระบวนการกิจกรรมพัฒนาเมือง จะต้องเห็นความสำคัญของประวัติศาสตร์ของเมือง เพื่อพัฒนาโดยไม่ลืมรากเหง้าความเป็นเมืองเก่า
2. ประชาชนมีหลายแบบ โดยการพัฒนาจะเริ่มจากการโครงสร้างพื้นฐาน โดยได้จากภาษี เศรษฐกิจเกิดขึ้นจากประชาชน จุดแข็งของเป็นการร่วมตัวกันเพื่อพัฒนาเมืองโดยการลงมือทำ

3. การสำรวจความคิดเห็นจากการประชุมใหญ่ครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาด
เพื่อการยกระดับเศรษฐกิจ

3.1 แบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง

แบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง ชื่อองค์กร/สังกัด..... ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มี จุดอ่อน และจุดแข็งอย่างไร
--

ภาพที่ 3.1-1 แสดงแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง

3.2 สรุบบแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนงานกิจการพัฒนาเมือง

3.2.1 ภาครัฐ

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สำนักคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
 - เห็นด้วย การพัฒนาเมือง จำเป็นต้องใช้องค์ความรู้เป็นพื้นฐาน ภาคเอกชนจึงสามารถทำได้ดี
3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สร้างการพัฒนาเมืองในส่วนต่าง ๆ ได้รวดเร็ว	- ควรมีการสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ในการวางแผนและดำเนินการ เพื่อให้เกิดความยั่งยืน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สำนักคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะมีการทำงานที่เป็นระบบ มีการใช้ข้อมูลจากการวิจัย ต้องการให้คนในพื้นที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่มากยิ่งขึ้น โดยใช้พื้นที่เป็นตัวตั้งมากกว่าพัฒนาให้เหมือนกันทุกจังหวัด

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เป็นบริษัทที่ทำเรื่องนี้มานาน มีประสบการณ์ด้านการออกแบบผังเมืองสูง มีความเชี่ยวชาญ	- ต้องการข้อมูลหลายส่วนมา support ขาดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน เจ้าของพื้นที่ ความต้องการในการพัฒนาพื้นที่จากคนในพื้นที่อย่างแท้จริง - ทำอย่างไรให้การพัฒนาอยู่คู่กับชุมชน คนในพื้นที่ทำให้เป็นพื้นที่ที่คนในพื้นที่อยากอยู่ด้วย ไม่ได้พัฒนาเพื่อตอบสนองต่อนักท่องเที่ยว ผู้เดินทางอย่างเดียว ยังไม่ถือว่าตอกโจทย์การพัฒนาผังเมืองเมืองอย่างแท้จริง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เนื่องจากภาคเอกชนควรมีบทบาทเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเมือง ทั้งนี้ รูปแบบการพัฒนาเมืองต้องเกิดจากกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อให้ได้แผนงาน/โครงการพัฒนาเมืองที่เกิดจากความต้องการของทุกกลุ่มในสังคม อย่างไรก็ตามเพื่อให้โครงการพัฒนาเมืองของบริษัทพัฒนาเมืองให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยั่งยืน ภาครัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการสนับสนุน การเข้าไปกฎระเบียบและกฎหมายที่ส่งผลต่อการพัฒนาเมือง เช่น ผังเมือง อาคารสูง FAR เมืองเก่า เป็นต้น

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ความร่วมมือของภาคเอกชน สามารถช่วยแบ่งเบาภาระและการพัฒนาเมืองของภาครัฐได้	- ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายพัฒนาเมือง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สำนักงานประมาณ

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วยอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นกลไกซึ่งขับเคลื่อนโดยภาคเอกชนที่มีความยืดหยุ่น มีความมุ่งมั่น และมีจิตวิญญาณของการเป็นเจ้าของพื้นที่นั้น ๆ โดยตรง สามารถสนับสนุนการพัฒนาได้อย่างเป็นรูปธรรมมีความเป็นไปได้สูง เป็นความหวังในการพัฒนาเมืองต่าง ๆ เชื่อว่าการใช้งบประมาณ และทรัพยากรต่าง ๆ ของกลไกนี้ จะมีประสิทธิภาพค่อนข้างมาก อีกทั้งตอบโจทย์ความต้องการของคนในพื้นที่โดยตรง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
-	- ภาพรวมแล้ว กลไกดังกล่าวยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐ ซึ่งมีงบประมาณเป็นจำนวนค่อนข้างมากสำหรับการพัฒนาประเทศ หากสามารถผลักดันกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องกับงบประมาณหรือมาตรการทางการคลัง จะช่วยให้การพัฒนาเป็นไปได้อย่างเต็มศักยภาพมากขึ้น (การขอรับ งบประมาณ การยกเว้นภาษีนิติบุคคล ภาษีเงินได้ บุคคลที่ทำงานในบริษัท,กองทุนเพื่อการพัฒนาเมือง เป็นต้น) - ควรมีการวางแผน หรือระวางในเรื่องของการทุจริต ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต และมันจะกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทพัฒนาเมืองโดยรวม

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : กรมโยธาธิการและผังเมือง

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย สามารถนำความคิดเห็นต่างๆ มาช่วยในการวางแผน จัดทำผังเมือง ซึ่งสามารถนำมาใช้ประกอบกับผังเปิดพื้นที่ใหม่หรือสามารถนำไปประกอบการพิจารณาปรับปรุงผัง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เป็นการขับเคลื่อนที่ดีร่วมกันในการพัฒนาเมืองของภาคเอกชน	- เนื่องจากการลงทุนในการพัฒนาเมืองต่าง ๆ อาจมีการลงทุนที่สูง-ต่ำ ไม่เท่ากัน ทำให้เมืองที่มีศักยภาพในการร่วมทุนหรือระดมทุนไม่เพียงพออาจทำให้เกิดปัญหาในอนาคต

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : กระทรวงคมนาคม

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะ เป็นกลุ่มเอกชนที่เติบโตและเข้าใจในเมืองที่ตนเองอยู่ มารวมตัวขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองเติบโตและมีการวางผัง อย่างสมดุลและถูกจริตกับคนอาศัยอยู่

- ควรรวมเป็นกลุ่มจังหวัด ตั้งเป็นกลุ่มพัฒนาเมืองสำหรับบางจังหวัด ที่เป็นเมืองรอง ไม่จำเป็นต้องตั้งเฉพาะจังหวัดเดียว

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ได้แผนการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมตรงกับสภาพความเป็นจริงของเมือง	- ต้องต่อสู้และประสานงานกับภาครัฐเพื่อให้ช่วยผลักดันการขับเคลื่อน ที่ไม่อาจทำโดย CD เอง - ต้องพิสูจน์ตัวเองให้ได้ว่า การทำงานของภาคเอกชนไม่ได้คำนึงถึงกำไร ขาดทุน และมีผลประโยชน์แอบแฝง ซึ่งเป็นภาพลักษณ์ของเอกชนที่ทำงานเพื่อสาธารณะ

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
 - เห็นด้วย เพราะมันเป็นการขับเคลื่อนอย่างมีส่วนร่วมและเป็นไปได้สูง อันเนื่องมาจากมีความรู้สนับสนุนการดำเนินงาน อีกทั้งจะเกิดประโยชน์ต่อประชาชนที่หลากหลายกลุ่ม
3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เป็นการคิดมาตรฐานที่จะตรงกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่	- หากมีบริษัทพัฒนาเมืองจำนวนมาก เกิดการพัฒนาที่หลากหลาย ซึ่งยากต่อการประสานงานหรือตกลงทางความคิดและปฏิบัติได้

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สกว.

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เป็นการสร้างผังทางกายภาพของชุมชน ให้สอดคล้องกับความเป็นอยู่หรือบริบทของชุมชนนั้น ๆ ได้อย่างควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
-	- ควรมีการทำความเข้าใจกับประชาชนเพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องการขับเคลื่อนเพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการให้เกิดความยั่งยืน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1 ชื่อองค์กร/สังกัด : สกว.

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เนื่องจาก CD มีประโยชน์ต่อการเติบโตของเมืองใหญ่ ให้มีเสถียรภาพ ไม่เติบโตอย่างไร้ทิศทาง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทำให้เมืองโตอย่างไม่กระจัดกระจาย - มุ่งเน้นโครงสร้างเมืองมีความเสถียร	- ในบางมุมมองทำได้แต่ในความคิด ยังไม่สามารถนำมาใช้ได้จริง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ทำให้เกิดความยั่งยืนและรู้ปัญหาอย่างแท้จริง	- ต้องมีทุนมากและอาศัยความอดทนสูงเพราะระยะแรกอาจต้องประสบปัญหาเรื่องการไม่คุ้มทุน

3.2.2 บริษัทเอกชน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สหบุรีพัฒนาเมือง

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะระบบการบริหารจัดการเมืองที่ผ่านมาล้มเหลว มีบางเมืองเท่านั้นที่คิดว่าไม่มีปัญหา หรือมีปัญหาน้อย นับวันรถยนต์จะมีแต่เยอะขึ้นเรื่อย ๆ ถ้าไม่ทำแต่วันนี้ อนาคตอาจลำบากแน่ ๆ

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เป็นแนวคิดที่ทำให้ประเทศชาติ เมือง ยั่งยืน และ เป็นสิ่งที่ประชาชนได้ประโยชน์ - ประชาชนได้ประโยชน์ เมืองอยู่ได้ ผู้ลงทุนอยู่ได้ (เป็นโจทย์ที่ CD ต้องคิดว่าจะทำอะไร ให้ CD อยู่ได้) และเป็นแรงจูงใจให้นักลงทุนมาช่วย CD มาก ขึ้น	- นักลงทุนทำแล้วได้ประโยชน์น้อยหรือไม่ได้(พอให้องค์กรอยู่ได้) แต่ตัวผู้ลงทุนส่วนใหญ่จะมองแต่การลงทุนที่มีผลตอบแทนสูง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สระบุรีพัฒนาเมือง

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย แก้ปัญหาถูกจุด เพราะมาจากความต้องการของประชาชนในท้องถิ่น ความรวดเร็วในการทำงาน ปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์จริง ด้วยกลไกการพัฒนาเมืองในมุมมองแบบเอกชน และการบริหารโครงการต่อเนื่อง

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เร็ว พัฒนาเมืองได้อย่างรวดเร็ว - เป็นการใช้ความคิดของคนท้องถิ่น	- ความไม่สอดคล้องของกฎหมายควบคุมกับสถานะของบริษัทพัฒนาเมืองเป็นอุปสรรค - การถูกมองว่าเป็นการรวมตัวเพื่อเข้ามาหาประโยชน์ ทำให้ไม่ได้รับการร่วมมือจากประชาชน และหน่วยงาน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สระบุรีพัฒนาเมือง

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะได้คนในพื้นที่ช่วยพัฒนาจังหวัดและช่วย process กับหน่วยงานภาครัฐและประชาชนเพื่อให้ผลประโยชน์กับประชาชนในพื้นที่ทุกระดับชั้น โดยไม่จำเป็นต้องรอรัฐบาลหรือหน่วยงานราชการเพียงอย่างเดียว

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ได้เห็นส่วนที่ต้องการพัฒนาจังหวัดอย่างจริงจัง	- ยังไม่มีเป้าหมายที่ชัดเจน - ยังไม่เห็นภาพรวมของจังหวัด - ขาดการวิจัย

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สระบุรีพัฒนาเมือง

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วยอย่างยิ่ง การพัฒนาเมืองจากประชาชนหรือคนท้องถิ่น น่าจะเป็นจุดเริ่มต้นที่ถูกต้อง เนื่องจากคนพื้นที่จะรู้ดีที่สุดว่าปัญหาคืออะไร และอยากเห็นเมืองเป็นอย่างไร แต่ก็ควรได้รับการสนับสนุนจากทุกภาคส่วนเพื่อเป็นผลลัพธ์ที่ดีที่สุด

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เกิดจากคนในท้องถิ่น - ไม่ต้องรอรัฐอย่างเดียว - เป็นจุดเปลี่ยนของสังคม	- แต่ละเมืองอาจจะมีศักยภาพไม่เท่ากัน ทำให้เกิดการลงทุนน้อยกว่า - เกิดจากคนกลุ่มเดียวของแต่ละเมือง อาจมีคนไม่เห็นด้วยบ้าง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : Mappening

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ง่ายต่อการเข้าถึงท้องถิ่น	- ภาพรวมยังขาดทีมพัฒนา เทคโนโลยี วิสัยทัศน์

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : บริษัท พัฒนาเมืองชลบุรี จำกัด

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย อยากให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปภาพและเพื่อนาคต

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- รัฐยังไม่มีศักยภาพที่จะทำ - ภาคธุรกิจ ถ้าร่วมมือกับทุกภาคส่วนก็จะเกิดผลสำเร็จได้ โดยการสนับสนุนของรัฐบาล	-

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : บริษัท อุบลราชธานีพัฒนาเมือง จำกัด
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
 - เห็นด้วย เพราะน่าจะเป็นวิธีทำได้จริง และทำได้เร็วกว่าการรอภาครัฐบาล
3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สามารถทำได้จริง ทำได้เร็ว และหาความเหมาะสมได้กับเมืองนั้นๆ	- กลุ่มคนที่ทำงานต้องเข้าใจการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent หากไม่เข้าใจอย่างลึกซึ้งจะทำให้การพัฒนาเมืองล่าช้า

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : บริษัท อุบลราชธานีพัฒนาเมือง จำกัด
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
เห็นด้วย เพราะเป็นบริษัทเอกชน ซึ่งเดินได้เร็วกว่า
3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
-	-

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : บริษัท Team Consulting Engineering And Management จำกัด
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
 - เห็นด้วย เอกชนต้องขับเคลื่อนเมือง เพราะรัฐบาลไม่มีความพร้อมในการพัฒนา แต่ขอให้สนับสนุน
3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เข้าถึงปัญหาของเมือง - การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วน - เร็ว	- งบประมาณ - กฎหมาย

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : บริษัท Team Consulting Engineering And Management จำกัด
2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วยที่ CD เริ่มต้นเป็น key task force ที่สำคัญ แต่ไม่ควรโดดเดี่ยว และต้องการแรงหนุนจากทั้งมวลชนและภาครัฐ+สถาบันการศึกษา

- อย่างไรก็ตาม ด้วยความมุ่งมั่นปรารถนาดี+แนวทางที่ถูกต้อง เหมาะสม ย่อมพัฒนาไปสู่ความเป็น Change Agent ที่สำคัญในอนาคตโดยเฉพาะการเป็น Social Enterprise

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ได้เริ่มต้นจากความต้องการของคนในท้องถิ่นอย่างแท้จริง	- การขับเคลื่อนต้องมีเป้าหมายที่ชัดเจนและทิศทางที่ถูกต้อง สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ นโยบาย เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ การพัฒนาประเทศ หากการพัฒนาไม่มีแผนนโยบายที่ภาครัฐตอบสนองอย่างแท้จริง

ข้อเสนอแนะ : หากมีหน่วยงานภาครัฐ เช่น สศช. ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนด้วย คณะกรรมการ นโยบาย การพัฒนาเมือง ช่วยหนุนทั้งเชิงนโยบาย+เชิงงบประมาณ น่าจะช่วยให้ฟันของ บริษัทพัฒนาเมืองเป็นจริงมากยิ่งขึ้น บริษัทพัฒนาเมืองไม่ใช่ตัวแทนเสียงส่วนใหญ่ของเมือง การขับเคลื่อนต้องการแรงหนุนจากเสียงส่วนใหญ่ของเมือง ซึ่งต้องใช้เวลาพิสูจน์ผลงานเพื่อสร้างแนวร่วมยั่งยืน

3.2.3 สถานศึกษา

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วยอย่างยิ่ง การสร้างกลไกที่ดี และมี Platform ที่สร้างการมีส่วนร่วมและเป็นเจ้าของร่วมกัน จะทำให้มีข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อประเทศอย่างมหาศาล

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- สร้างความแข็งแกร่งภาคประชาชน/เอกชน - เร่งกว่าภาครัฐ ดำเนินการเองแต่เพียงฝ่ายเดียว - มีภาคธุรกิจ และบุคคลที่ไม่ใช่ภาครัฐที่มีความรู้ความสามารถมาร่วมกันคิด ร่วมกันทำ	- กลไกในการใช้ข้อมูลสาธารณะร่วมกัน ยังไม่ชัดเจน - โอกาสในการไม่ร่วมลงทุน แต่นำข้อมูลไปใช้อาจเกิดขึ้นได้

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย แต่อยากให้เป็น Urban +Housing Development Cooperation มากกว่า คือ

1. ประสานเรื่อง Housing ไว้ในการพัฒนาเมือง เมือง=ที่อยู่อาศัย ความสำคัญของที่อยู่อาศัย 1 ใน ปัจจัย 4 อสังหาริมทรัพย์ที่มีมูลค่าสูงสุด

2. Cooperation ต้องตั้งเป้าหมายเพื่อประโยชน์สาธารณะ และควรมีภาคีเครือข่าย ภาคประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มคิด เริ่มทำ

3. ให้การพัฒนาเมืองและที่อยู่อาศัยเป็นกระบวนการเรียนรู้ร่วมกัน เพื่อพัฒนาคนไปพร้อมกัน

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- จุดรวมศูนย์ของคนดี คนที่มีเจตนาดีต่อเมือง ต่อสังคม ประเทศชาติ มีกำลังทรัพย์ กำลังสมองที่ดี	- ความไม่ไว้วางใจของภาครัฐและคนทั่วไป เกรงว่าภาคเอกชนจะเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนมากกว่าประโยชน์ส่วนรวม=วิสาหกิจเพื่อสังคม

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เนื่องจาก กลไกภาครัฐ ไม่สามารถตอบสนองความจำเป็นในการพัฒนาประเทศ และความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในท้องถิ่น

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีเงินทุน - มีความคล่องตัว - สมองต่อความต้องการของท้องถิ่น	- นักวิชาการ/นักวิจัย ที่จะช่วยสนับสนุนงานมีไม่เพียงพอ - บางบริษัทก่อตั้งอย่างรวดเร็วมาก โดยยังไม่มีความพร้อม ทั้งด้านความคิด และกำลังคน - การทำความเข้าใจกับประชาชนอย่างทั่วถึง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย แต่ยังห่วงเรื่องการควบคุมแผนในภาพรวม ว่ามีผู้รู้จริงหรือไม่ อาจกลายเป็นเติบโตแบบไม่เป็นแผนอย่างเดียวกัน

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เร็ว	- อาจมีประโยชน์แอบแฝง แผนรวมไม่มีผู้รู้จริงดูแล น่าจะมีองค์กร สถาบันผังเมือง /หน่วยงานสถาปนิก ผังเมือง มาร่วมดูแลทุกงาน

3.2.4 บุคคลทั่วไป

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. องค์กร/สังกัด : -

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย บริษัทพัฒนาเมือง สามารถเป็น Long term Solution ที่จะเป็นหลักหรือเสริมกับแนวทางที่รัฐบาลมีนโยบายพัฒนาตามเมือง ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับประชากรในพื้นที่	- ควรพิจารณาองค์ประกอบที่บริษัทพัฒนาเมือง อาจไม่ได้นำมา Implement คู่ขนานกัน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด :-

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองระดับกลไก City Development Agent เนื่องจากเป็น
การบูรณาการ เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)
มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีเป้าหมายที่ชัดเจน	- นักพัฒนาเมืองต้องเปิดใจ มองในองค์รวมมากกว่า นี้ เป็นไปได้ไหม ที่จะหาทุกอย่างมารวมไว้ในเมือง

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด :-

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย สำหรับการริเริ่มในการพัฒนา โดยเฉพาะในด้านปากท้องชุมชนและการพยายามในการรักษาความเป็นท้องถิ่นเอาไว้ โดยให้การมีส่วนร่วมของชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนแต่ข้อที่ควรระวัง คือ การเน้นไปทางด้านการพัฒนา อาจจะต้องมีการมองทางเลือกในการพัฒนาด้านต่าง ๆ นอกจากด้าน Eco เพิ่มมาด้วย ว่าเป็นเส้นทางการพัฒนา Economic แบบไหนแล้วในอนาคตมีแนวโน้มพัฒนาเพิ่มเติมไปในทางใด ดูความเป็นไปได้ด้านอื่น ๆ ด้วย

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เน้นการพัฒนาโดยเฉพาะด้าน Economic - มีความคิดริเริ่ม พร้อมพัฒนา	- อาจจะต้องระมัดระวังด้าน Data ในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านสังคม สิ่งแวดล้อม เนื่องจากหากไม่มีแนวทางหรือแผนในการพัฒนาให้สอดคล้องกับด้าน Economic ก็ส่งผลกระทบต่อกลับมาสู่ปัญหาของความเป็นเมืองแบบเดิม

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : -

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย กลไก นี้จัดเป็นตัวขับเคลื่อนเริ่มต้นที่ดี สามารถแก้ปัญหาต่างๆภายในย่านได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่กลไกดังกล่าวยังไม่ครอบคลุมทุกมิติของเมือง เนื่องจากกลไกนี้เน้นความสำคัญด้านเศรษฐกิจ ยังขาดแคลนด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม การเพิ่มการจัดการสิ่งแวดล้อม มลพิษต่าง ๆ รวมทั้งการพัฒนาคุณภาพชีวิต ดัชนีความสุขของคนในเมือง เป็นต้น

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- แนวคิดเน้นความสำคัญด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก และการใช้ทรัพยากร สาธารณูปโภคอย่างคุ้มค่า	- ควรเพิ่มความสำคัญด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม การจัดการมลพิษต่างๆที่เกิดขึ้นจากย่าน รวมไปถึง quality of life ของผู้คนในย่านนั้น ๆ หรือเมืองนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความยั่งยืนและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : -

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะ บริษัทพัฒนาเมือง จะช่วยผลักดันโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดขึ้นได้จริง และตรงจุด เนื่องจากบริษัทพัฒนาเมือง เป็นคนในพื้นที่

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้จริง เป็นรูปธรรม หากได้รับการผลักดันจากประชาชน หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน - บริษัทพัฒนาเมือง เกิดขึ้นจากคนในพื้นที่รวมตัวกัน เพื่อสร้างประโยชน์ให้ภาคและจังหวัด ทำให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน อุปสรรค และโอกาสภายในจังหวัดหรือภาคของตนได้อย่างชัดเจน - ช่วยจัดระเบียบเมืองและวางแผนในการพัฒนาเมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพ - มีเครือข่าย หรือบริษัทพัฒนาเมืองในหลายจังหวัด ส่งช่วยสนับสนุนข้อมูลต่าง ๆ หรือจำแนกนโยบายได้อย่างบูรณาการ	- ต้องพึ่งพางบประมาณ แรงสนับสนุนจากภาครัฐ ประชาชนและเอกชน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด :-

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพื่อให้เมืองเติบโตอย่างมีแบบแผน สร้างรายได้สร้างฐานะให้กับคนทุกชนชั้น และที่สำคัญคือการที่คนของจังหวัดนั้นๆ ได้ร่วมมือ ร่วมคิด พัฒนาบ้านเกิดของตัวเอง ซึ่งเมื่อจังหวัด แต่ละจังหวัดเติบโต ประเทศชาติก็จะเติบโตเช่นกัน

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
-	- บุคลากรที่มีอยู่และบุคลากรที่ดี ยังมีความรู้และความรู้สึกในการพัฒนาบ้านตนเองน้อยมาก

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด :-

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพราะ ทำให้การพัฒนาจากข้างในไปข้างนอกและทำให้การพัฒนาได้อย่างตรงตามความต้องการของคนในพื้นที่ และเกิดการพัฒนาได้อย่างยั่งยืน

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : -

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย เพื่อช่วยรัฐพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของชุมชน แต่ก็มีความเสี่ยงในการทำเพื่อผลประโยชน์ ตัวอย่าง ไปลงทุนในพื้นที่ของตนเองทำให้ราคาสูง ตราบใดที่คิดถึงส่วนรวมให้อยู่สุขสบาย

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- มีความคิดในการพัฒนา - รู้ความต้องการของชุมชน	- ความโปร่งใส - การสนับสนุนจากรัฐ/ประชาชน - return on investment ยาว

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : สถาปนิกผังเมืองอิสระ

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย ในภาพรวมของการใช้กลไกนี้ เพื่อแก้ปัญหาที่ภาครัฐไม่สามารถดำเนินการให้ท้องถิ่นได้ทัน กับสถานการณ์ แต่ยังมีจริง ๆ ภาครัฐควรเข้ามามีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนการพัฒนาเมือง เพราะมีอำนาจหน้าที่ ครอบคลุมการให้บริการสาธารณะทุกด้าน ทั้ง คมนาคม สาธารณูปโภค สาธารณูปการ ฯลฯ และควรมีหน่วยงานของรัฐเข้ามากำกับ ควบคุม ดูแล ให้การผังเมืองสามารถดำเนินการได้ต่อเนื่อง ไปในทิศทางเดียวกัน มีแผนการพัฒนาที่ดี ไม่มั่นใจว่าบริษัทพัฒนาเมืองจะมีความรู้ ความสามารถ ที่ครอบคลุม และสามารถหาทางเลือกที่ดีที่สุดให้กับเมือง อยากให้รัฐเป็นผู้วางแผนโดยมี CD มีส่วนร่วมในการวางแผนและนำแผนไปดำเนินการ

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- ตอบสนองการเปลี่ยนแปลงของเมืองได้รวดเร็ว และต่อเนื่อง - คนในพื้นที่ เป็นผู้ขับเคลื่อน จึงทราบความต้องการของคนในพื้นที่อย่างลึกซึ้ง	- ความต่อเนื่องของกลไกของ CD ในระยะยาว กรณีรุ่นต่อไป หมดไฟ - ความโปร่งใส การคัดเลือกผู้มาเป็นกรรมการ CD - ความไม่ชัดเจนของขอบเขตการทำงาน ครอบคลุมด้านไหนบ้างบางครั้งเหมือนซ้ำซ้อนกับงานของหน่วยงานภาครัฐ

แบบสอบถามแสดงความคิดเห็นต่อการขับเคลื่อนการพัฒนากิจการพัฒนาเมือง

1. ชื่อองค์กร/สังกัด : นักผังเมือง/ทั่วไป

2. ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยอย่างไร ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง)

- เห็นด้วย ต้องให้เกิดการพัฒนาเมืองให้ได้อย่างยั่งยืน เพื่อคนของเมือง โดยไม่หวังผลกำไร แต่ให้คนในเมืองอยู่เป็นสุข และเกิดการพัฒนาเมืองอย่างต่อเนื่อง ตามความต้องการเพื่อความเจริญตามยุคสมัย ปัจจุบันถึงอนาคต

3. ท่านเห็นว่าการขับเคลื่อนการพัฒนาเมืองด้วยกลไก City Development Agent (บริษัทพัฒนาเมือง) มีจุดอ่อนและจุดแข็งอย่างไร

จุดแข็ง	จุดอ่อน
- การมีส่วนร่วมของคนในเมืองตั้งแต่แรก - ความรวดเร็วจากการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนา - การลดการพึ่งพาจากรัฐให้น้อยลง	- การระดมเงินทุนพัฒนาเมือง - ข้อกฎหมายของรัฐ ที่ยังไม่ชัดเจนในการส่งเสริมการพัฒนาเมืองตามที่ต้องการ - ฐานข้อมูลเมืองยังไม่เพียงพอ - การกระจายอำนาจ จังหวัด อำเภอ เทศบาล อบจ. อบต. ต่างมีข้อมูลและพัฒนาตามแผนนโยบาย และเงินภาษีที่ได้จัดสรรจากรัฐ

3.3 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)

แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)

ข้อมูลกรอกแบบสอบถาม

1. การศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญา ☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก

2.ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาเมือง

☐ การวางผังเมือง ☐ โครงสร้างพื้นฐาน ☐ บริหารจัดการเมือง

☐ สถาบันการศึกษา ☐ อื่นๆ (ระบุ)

เกณฑ์ Smart Growth	ระดับความเป็นไปได้				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	เป็นไปได้
1. การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน					
1.1 การส่งเสริมความหนาแน่น					
1.2 การส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ					
1.3 การขยายตัวในแนวตั้ง					
1.4 การส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ					
2. การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้					
2.1 การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง					
2.2 การผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม					
2.3 การออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน					
2.4 การออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน					
3.การออกแบบชุมชนให้กระชับ					
3.1 การออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน					
3.2 การออกแบบย่านให้กระชับ					
3.3 การออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน					
3.4 การออกแบบอาคารเขียว					
3.5 การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว					
4. การออกแบบเมืองแห่งการเดิน					
4.1 การออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน					
4.2 การออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกับที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน					
4.3 การออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets					
5. การส่งเสริมทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย					
5.1 การออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง					
5.2 การลงทุนระบบขนส่งมวลชน					
5.3 การสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน					
6. การสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์					
6.1 การออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง downtown					
6.3 การอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม					
6.4 การอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม					
7. การสงวนรักษาพื้นที่การเกษตร ที่โล่งและพื้นที่ธรรมชาติ					
7.1 การอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร					
7.2 การสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม					
7.3 การปรับปรุงพื้นที่พื้นที่ที่ร้าง					
7.4 การสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ตั้งตามธรรมชาติ					
8. การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่พัฒนาอยู่ก่อนแล้ว					
8.1 การปรับปรุงพื้นที่ย่านพาณิชยกรรมดั้งเดิม					
8.2 การปรับปรุงพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง					

ภาพที่ 3.3-1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)

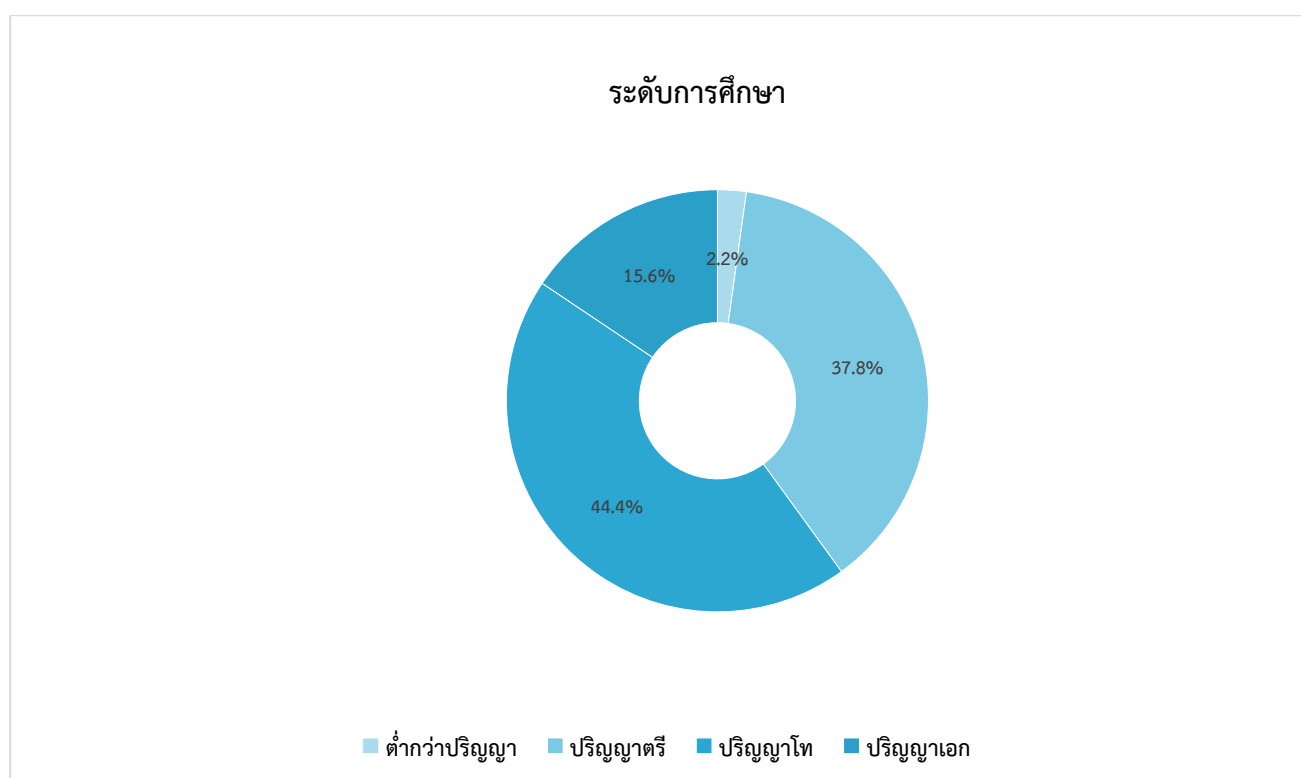
3.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลชุดที่ 1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่านสำหรับเมืองใน Session 1 (สระบุรี ระยอง ขอนแก่น)

1. ระดับการศึกษา

ตารางที่ 3.4-1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญา	1	2.2
ปริญญาตรี	17	37.8
ปริญญาโท	20	44.4
ปริญญาเอก	7	15.6
รวม	45	100.0

จากตารางที่ 3.4-1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับปริญญาตรี จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 37.8 ระดับปริญญาโท จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 44.4 ระดับปริญญาเอก จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6



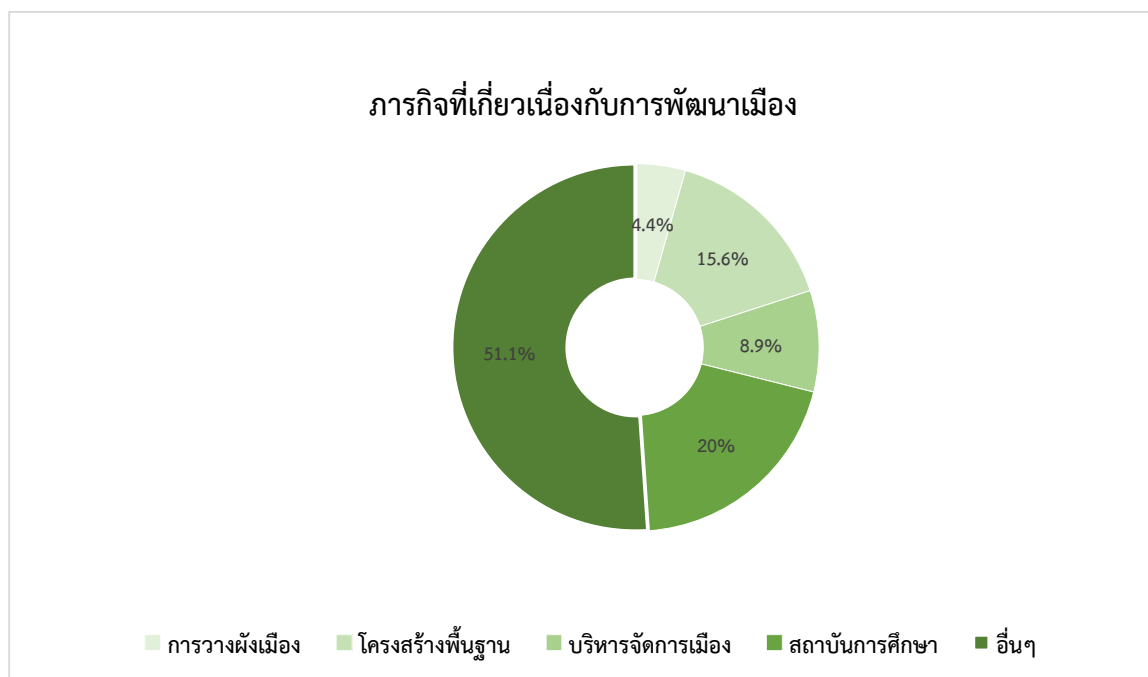
แผนภูมิที่ 3.4-1 แสดงร้อยละของระดับการศึกษา

2. ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

ตารางที่ 3.4-2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาเมือง	จำนวน	ร้อยละ
การวางผังเมือง	2	4.4
โครงสร้างพื้นฐาน	7	15.6
บริหารจัดการเมือง	4	8.9
สถาบันการศึกษา	9	20.0
อื่นๆ	23	51.1
รวม	45	100.0

จากตารางที่ 3.4-2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองมีการวางผังเมืองจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 มีโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6 บริหารจัดการเมือง จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 8.9 สถาบันการศึกษา จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 อื่น ๆ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 51.1

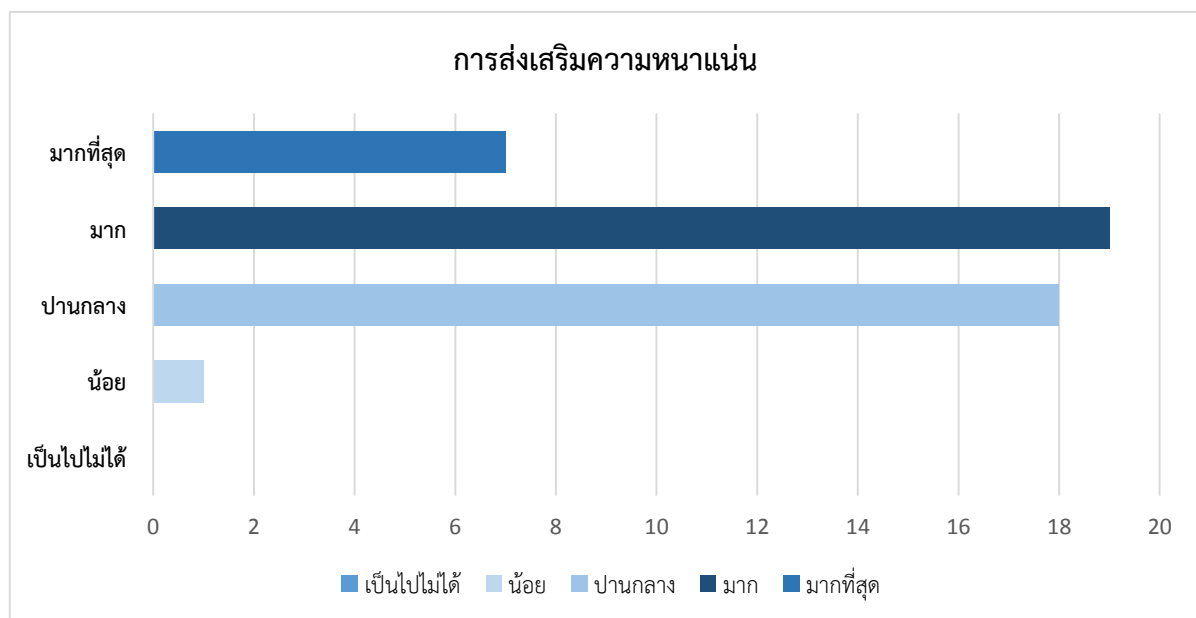


แผนภูมิที่ 3.4-2 แสดงร้อยละของภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

3. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน

ตารางที่ 3.4-3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหนาแน่น

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	18	40.0
มาก	19	42.2
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



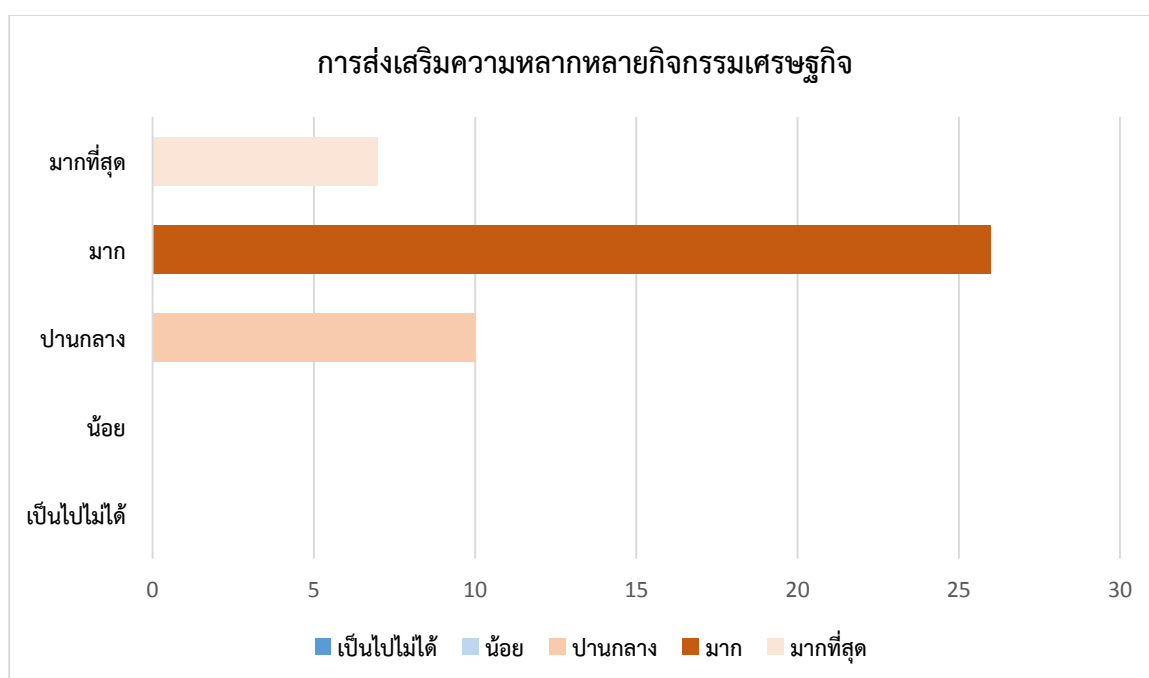
แผนภูมิที่ 3.4-3 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมความหนาแน่น

จากตารางที่ 3.4-3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหนาแน่น มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 42.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมความหนาแน่นมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	10	22.2
มาก	26	57.8
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



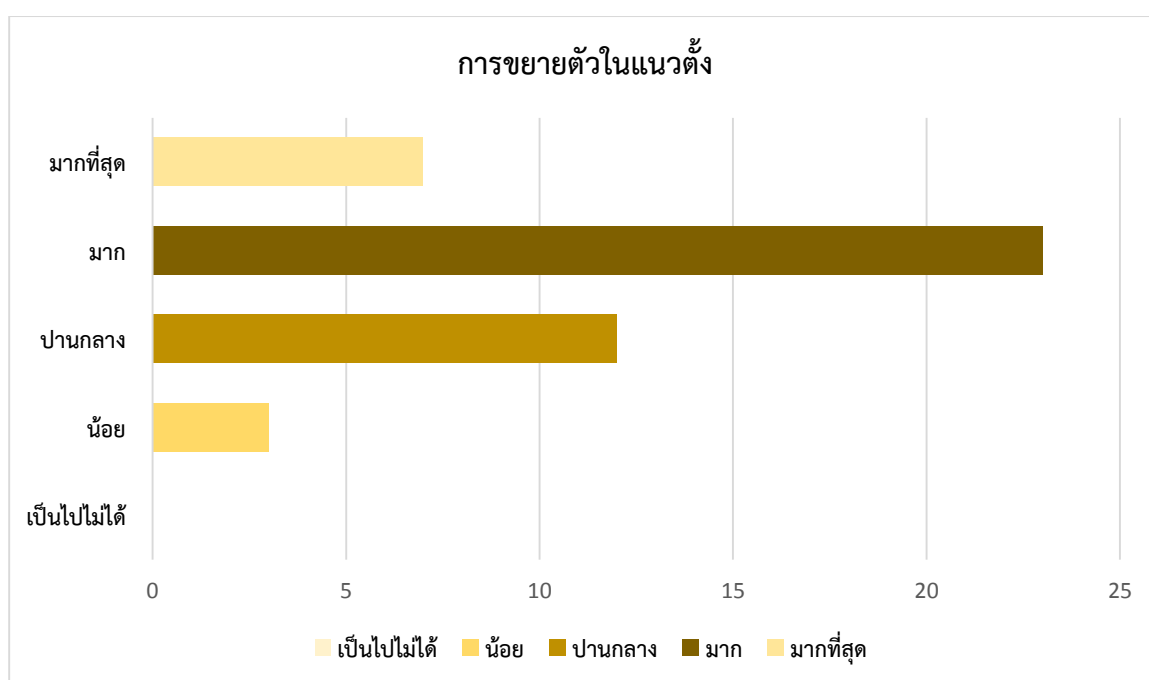
แผนภูมิที่ 3.4-4 แสดงระดับความคิดเห็นการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ

จากตารางที่ 3.4-4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 57.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามการขยายตัวในแนวตั้ง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	12	26.7
มาก	23	51.1
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



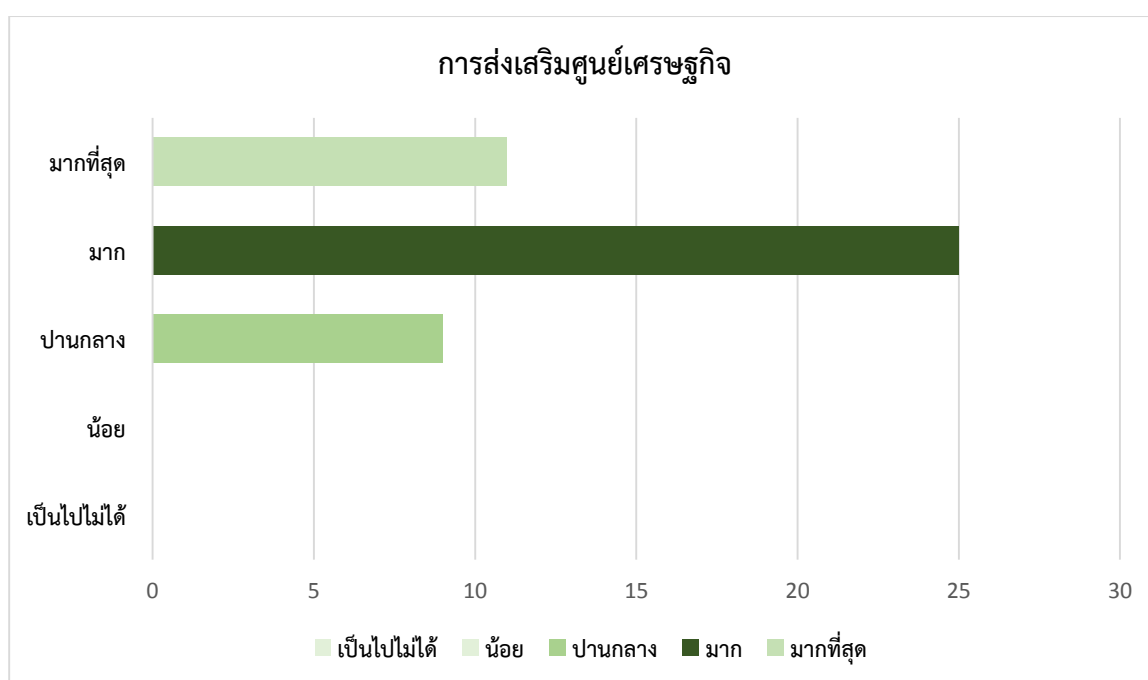
แผนภูมิที่ 3.4-5 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการขยายตัวในแนวตั้ง

จากตารางที่ 3.4-5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการขยายตัวในแนวตั้ง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 26.7 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 51.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการขยายตัวในแนวตั้ง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	9	20.0
มาก	25	55.6
มากที่สุด	11	24.4
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-6 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ

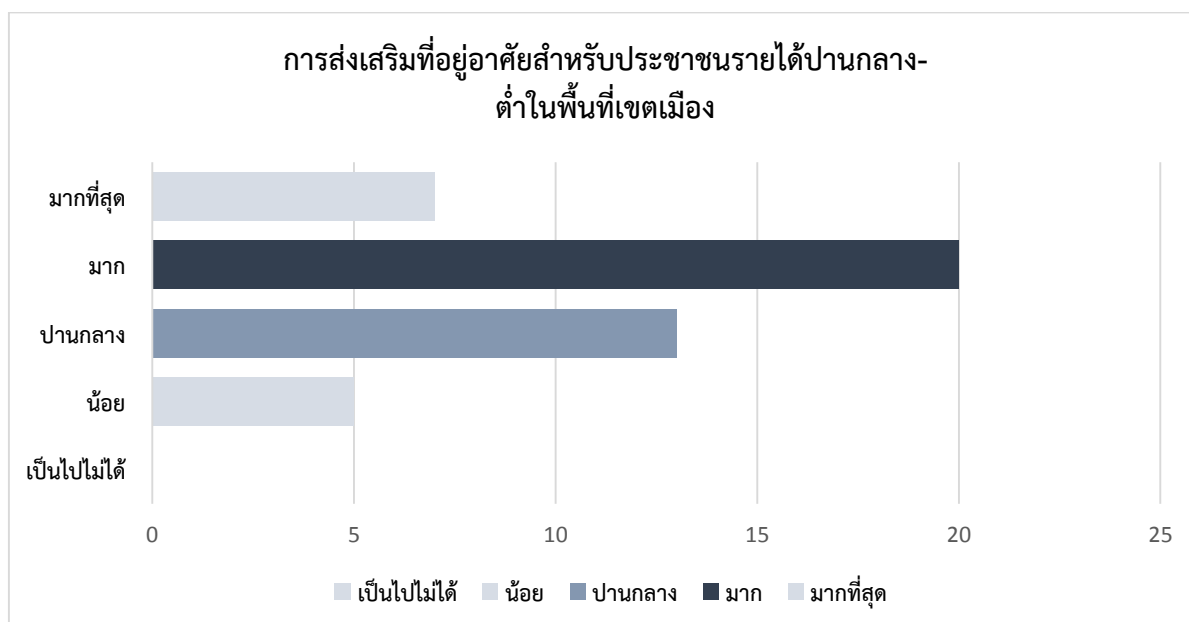
จากตารางที่ 3.4-6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ มีการตอบแบบสอบถาม ใน ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 55.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 24.4

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

4. การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้

ตารางที่ 3.4-7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	5	11.1
ปานกลาง	13	28.9
มาก	20	44.4
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



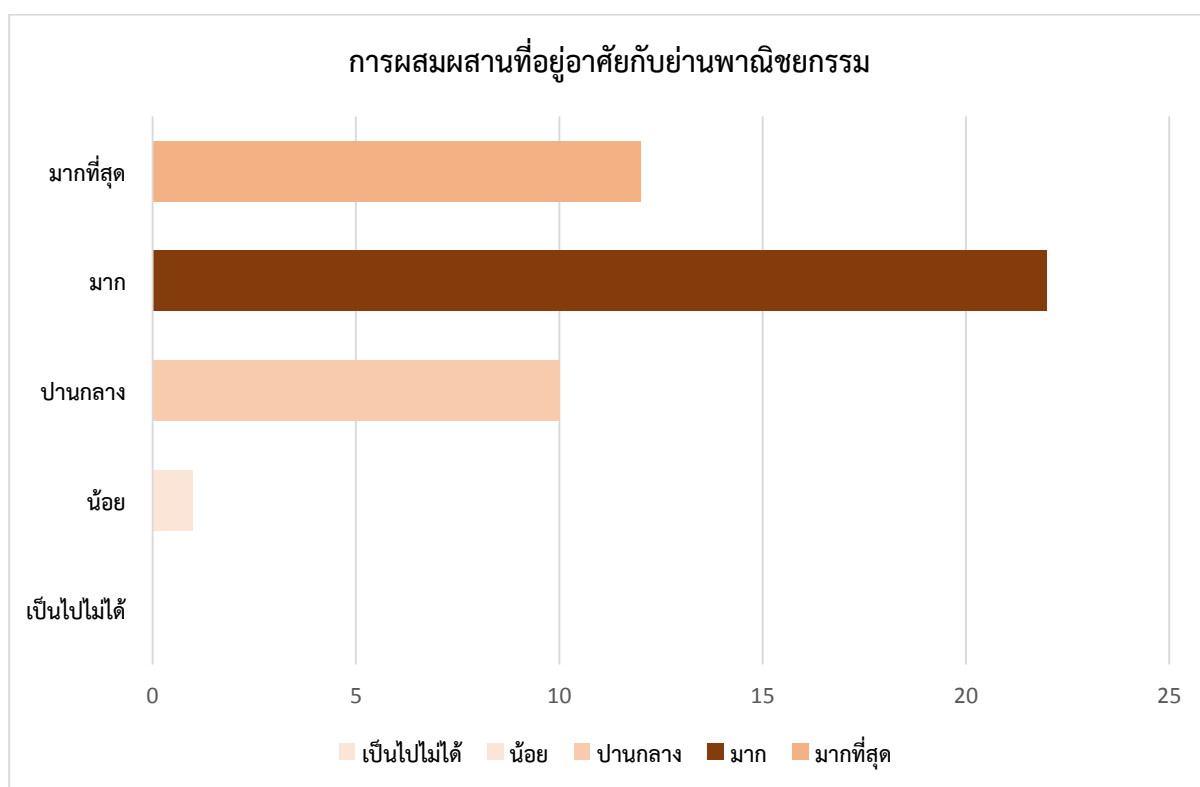
แผนภูมิที่ 3.4-7 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง

จากตารางที่ 3.4-7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 28.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	10	22.2
มาก	22	48.9
มากที่สุด	12	26.7
รวม	45	100.0



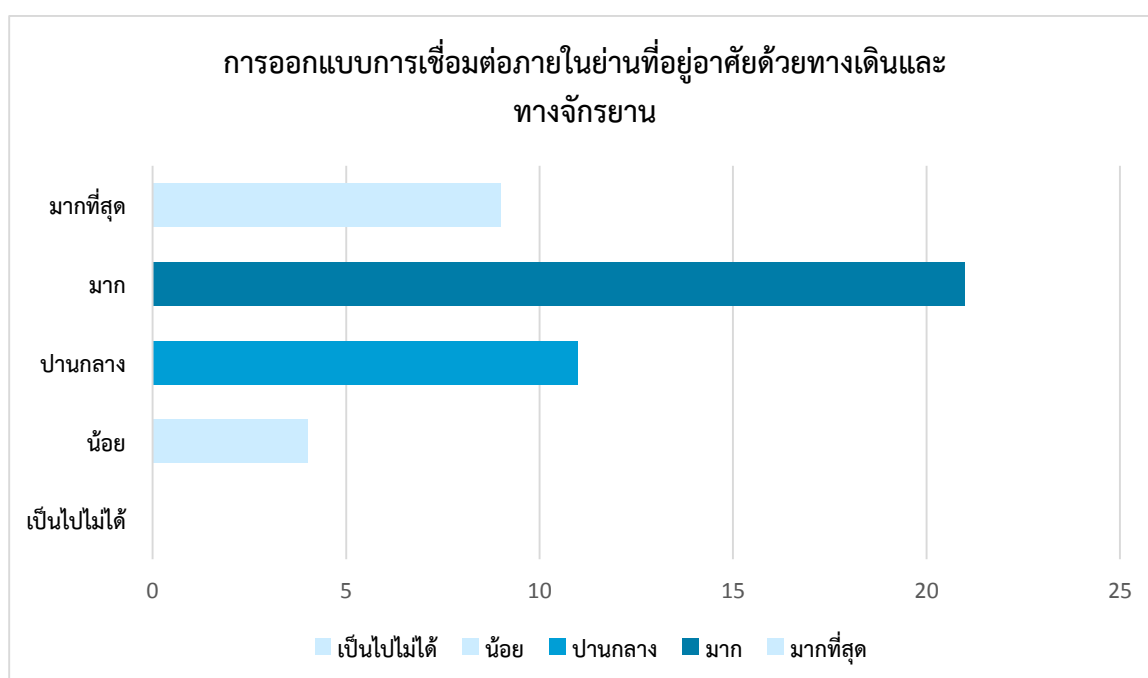
แผนภูมิที่ 3.4-8 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม

จากตารางที่ 3.4-8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 48.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 12 คนคิดเป็นร้อยละ 26.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	4	8.9
ปานกลาง	11	24.4
มาก	21	46.7
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



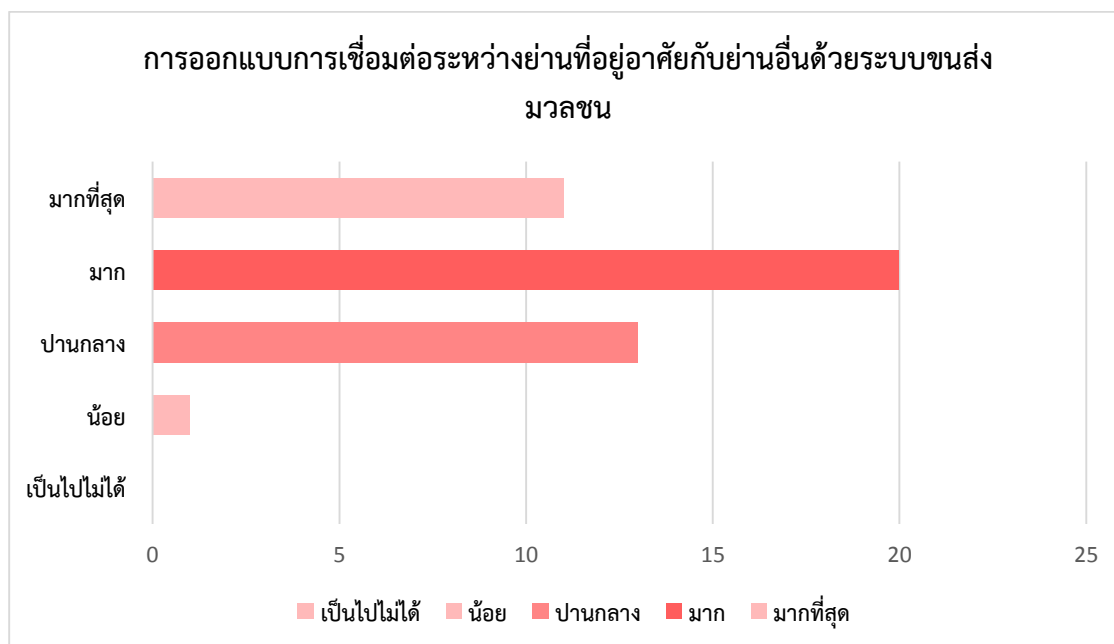
แผนภูมิที่ 3.4-9 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน

จากตารางที่ 3.4-9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.9 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 24.4 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่าง
ย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	13	28.9
มาก	20	44.4
มากที่สุด	11	24.4
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-10 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่น
ด้วยระบบขนส่งมวลชน

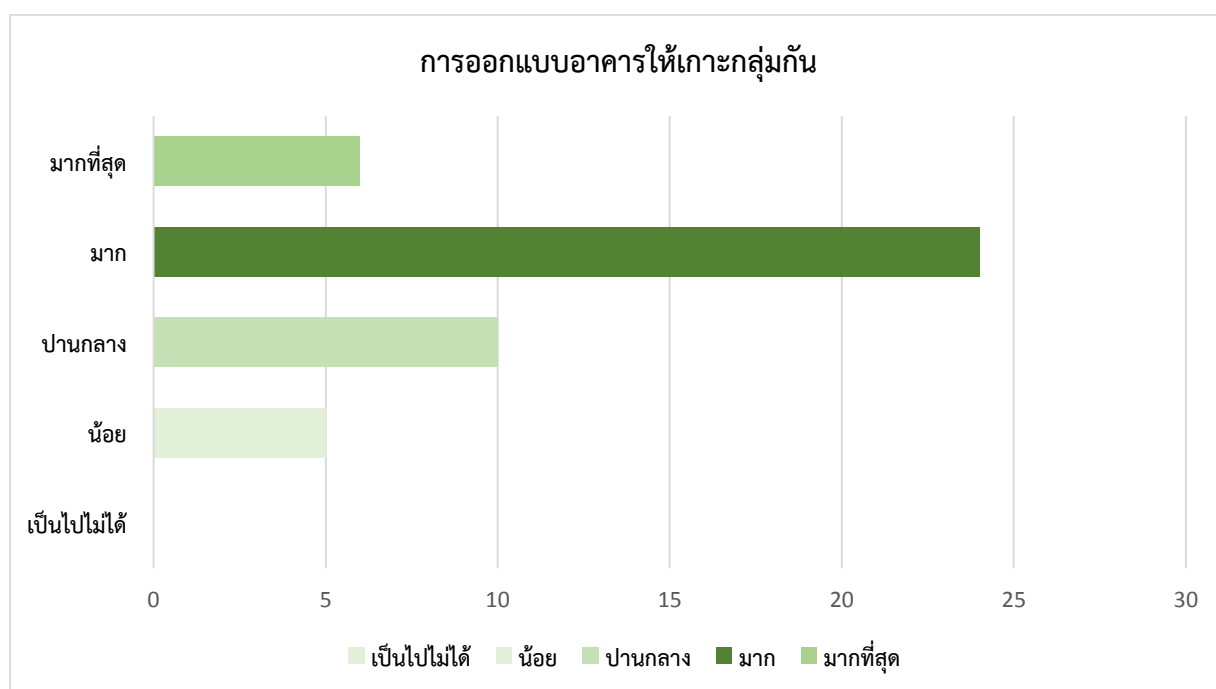
จากตารางที่ 3.4-10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 28.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 24.4

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

5. การออกแบบชุมชนให้กระชับ

ตารางที่ 3.4-11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	5	11.1
ปานกลาง	10	22.2
มาก	24	53.3
มากที่สุด	6	13.3
รวม	45	100.0



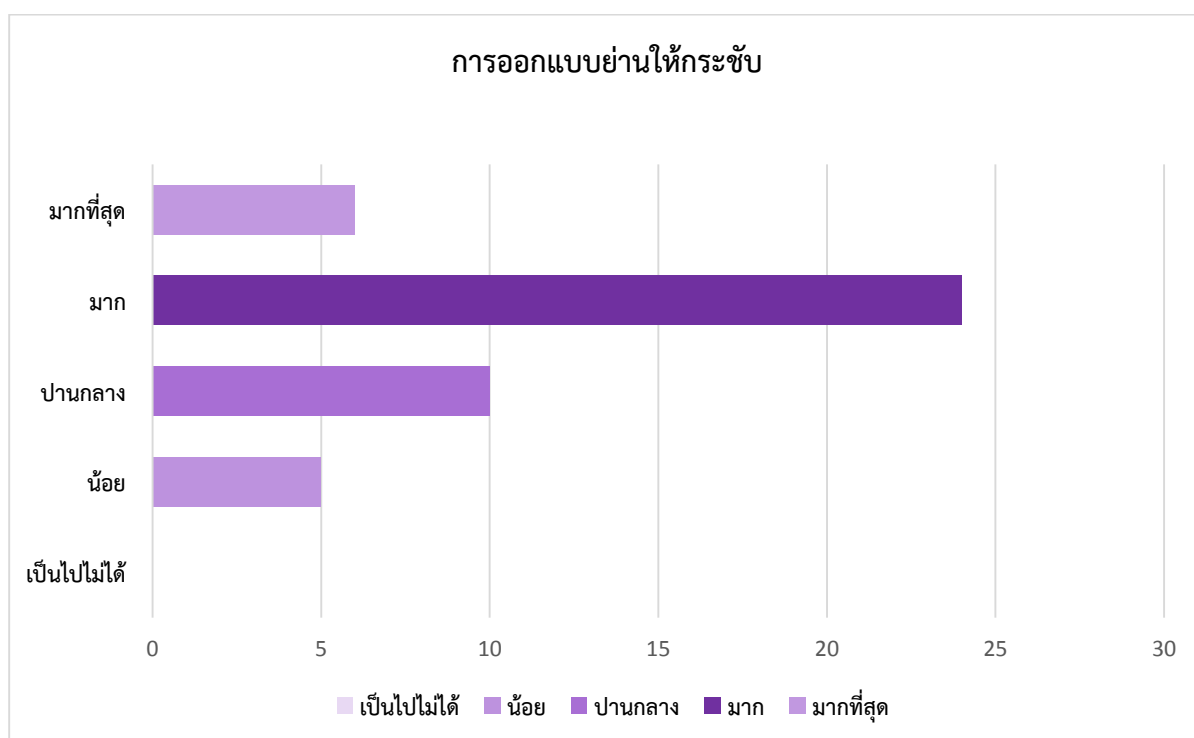
แผนภูมิที่ 3.4-11 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน

จากตารางที่ 3.4-11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 53.3 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 13.3

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้กระชับ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	15	33.3
มาก	19	42.2
มากที่สุด	8	17.8
รวม	45	100.0



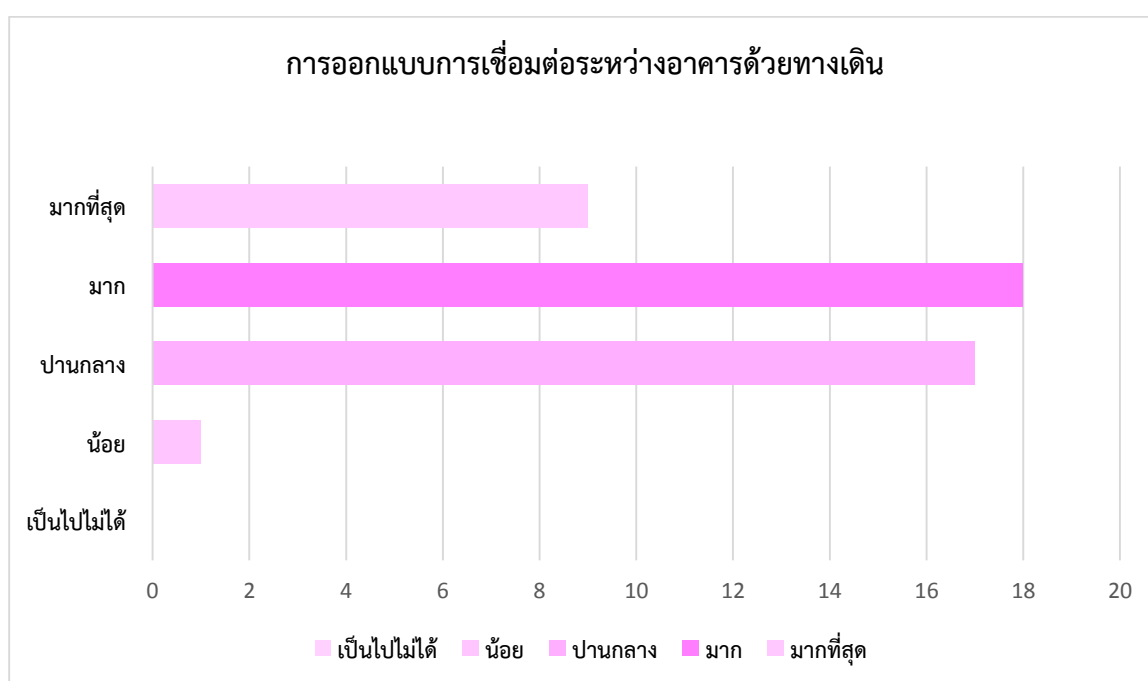
แผนภูมิที่ 3.4-12 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการออกแบบย่านให้กระชับ

จากตารางที่ 3.4-12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้กระชับ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 42.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบชุมชนให้กระชับ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	17	37.8
มาก	18	40.0
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



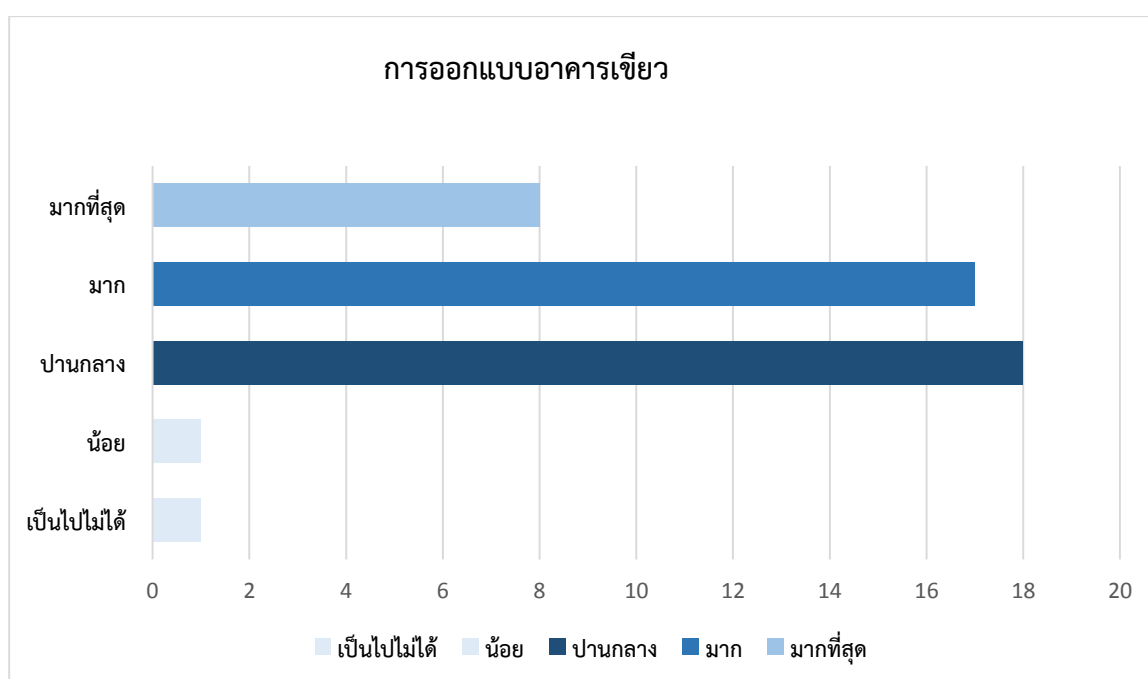
แผนภูมิที่ 3.4-13 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน

จากตารางที่ 3.4-13 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 37.8 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารเขียว

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	1	2.2
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	18	40.0
มาก	17	37.8
มากที่สุด	8	17.8
รวม	45	100.0



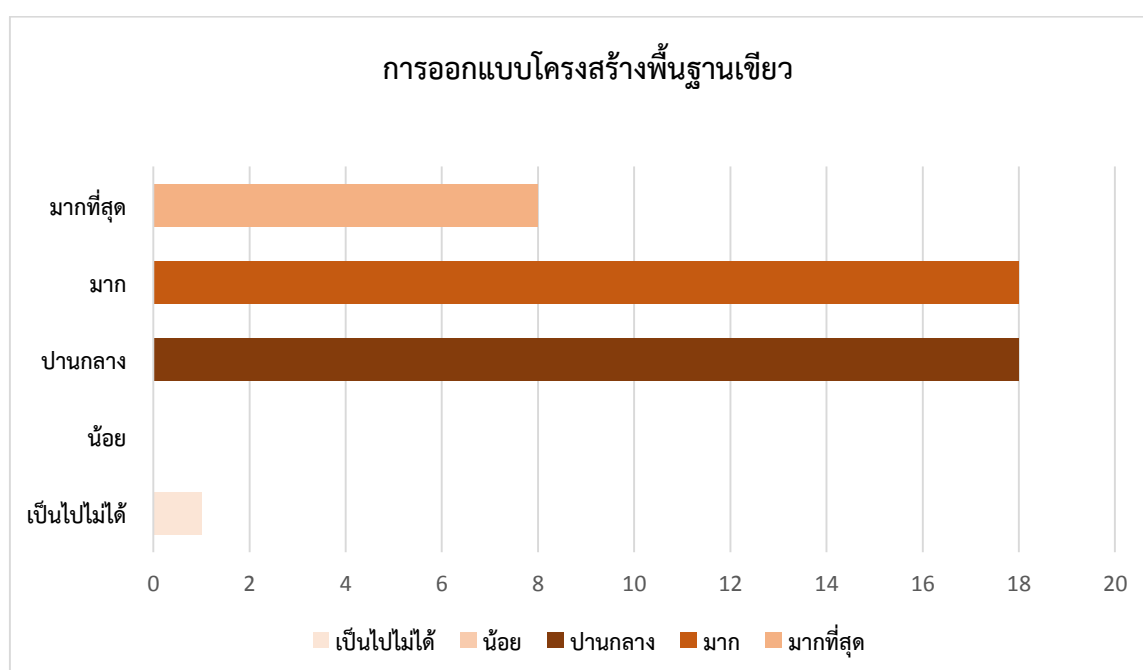
แผนภูมิที่ 3.4-14 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารเขียว

จากตารางที่ 3.4-14 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารเขียว มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 37.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบอาคารเขียว มีระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 3.4-15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	1	2.2
น้อย	0	0
ปานกลาง	18	40.0
มาก	18	40.0
มากที่สุด	8	17.8
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-15 แสดงระดับความคิดเห็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเขียว

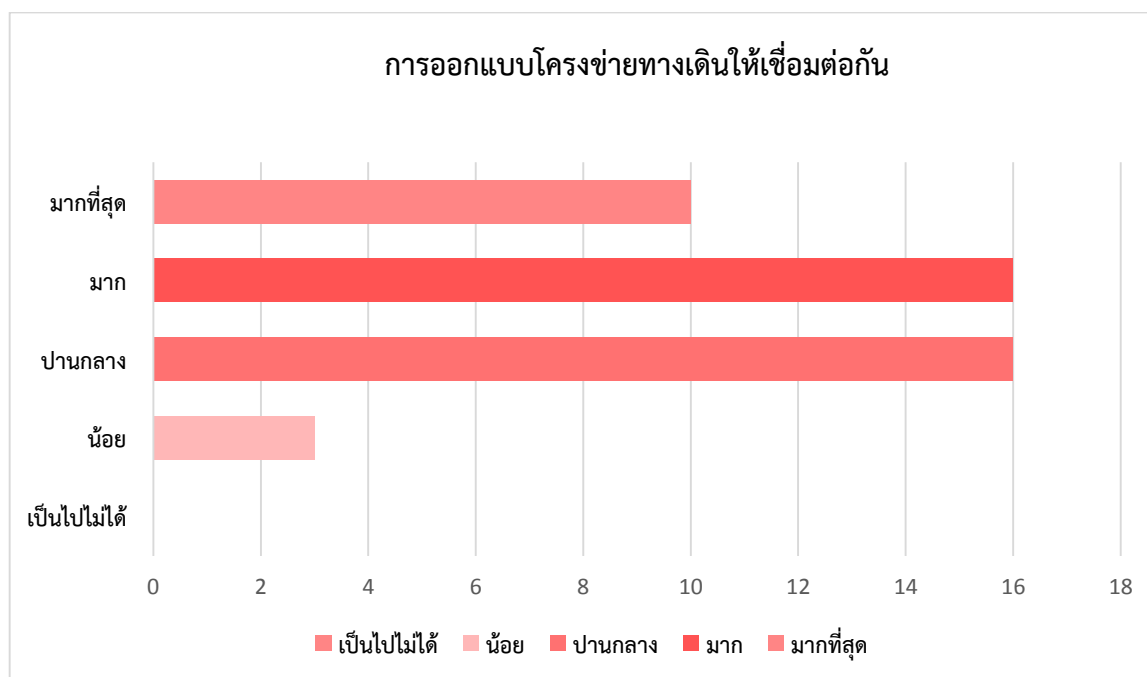
จากตารางที่ 3.4-15 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียวมีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปไม่ได้ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว มีระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางและระดับมาก

6. ด้านการออกแบบเมืองแห่งการเดิน

ตารางที่ 3.4-16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	16	35.6
มาก	16	35.6
มากที่สุด	10	22.2
รวม	45	100.0



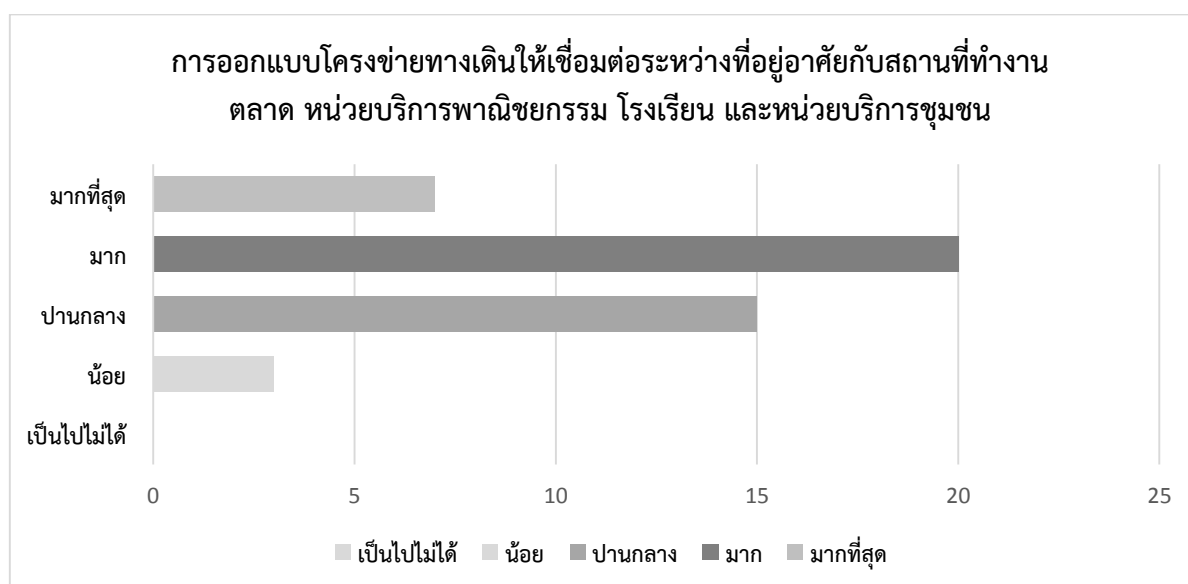
แผนภูมิที่ 3.4-16 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน

จากตารางที่ 3.4-16 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 35.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 35.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางและระดับมาก

ตารางที่ 3.4-17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	15	33.3
มาก	20	44.4
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



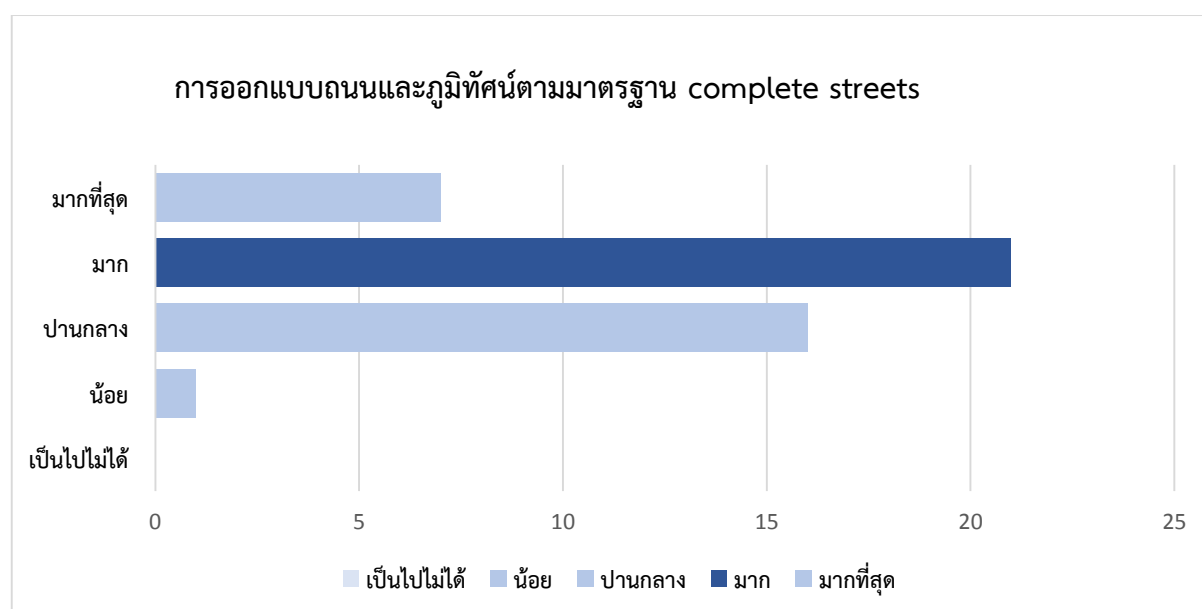
แผนภูมิที่ 3.4-17 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรมโรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน

จากตารางที่ 3.4-17 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามตามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรมโรงเรียน และหน่วยบริการชุมชนมีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 44.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	16	35.6
มาก	21	46.7
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-18 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน Complete Streets

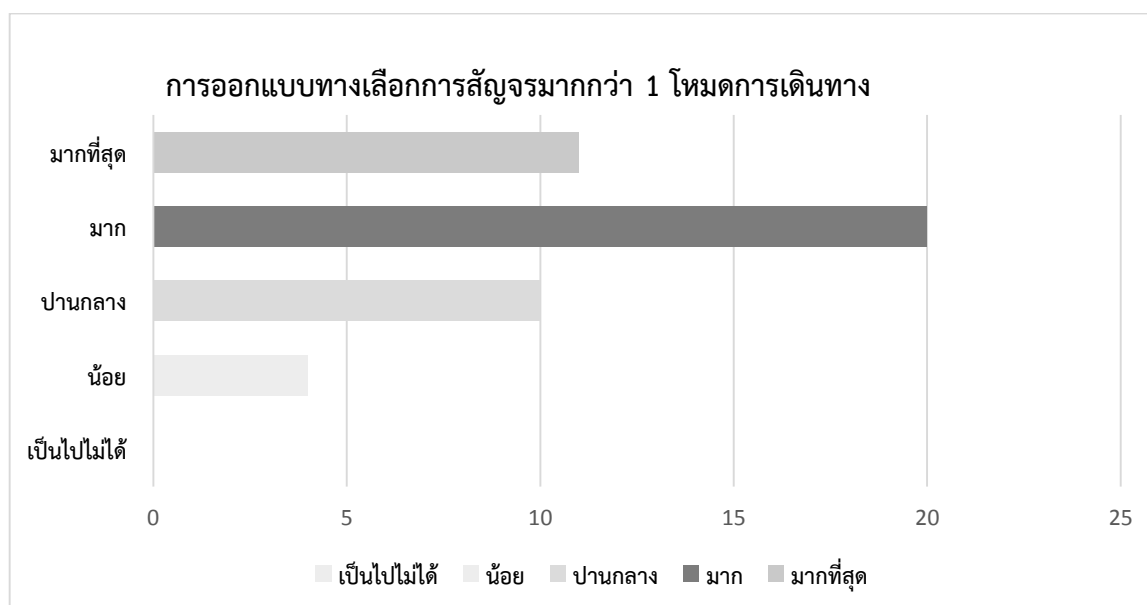
จากตารางที่ 3.4-18 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 35.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

7. การส่งเสริมทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย

ตารางที่ 3.4-19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้ไม่ได้	0	0
น้อย	4	8.9
ปานกลาง	10	22.2
มาก	20	44.4
มากที่สุด	11	24.4
รวม	45	100.0



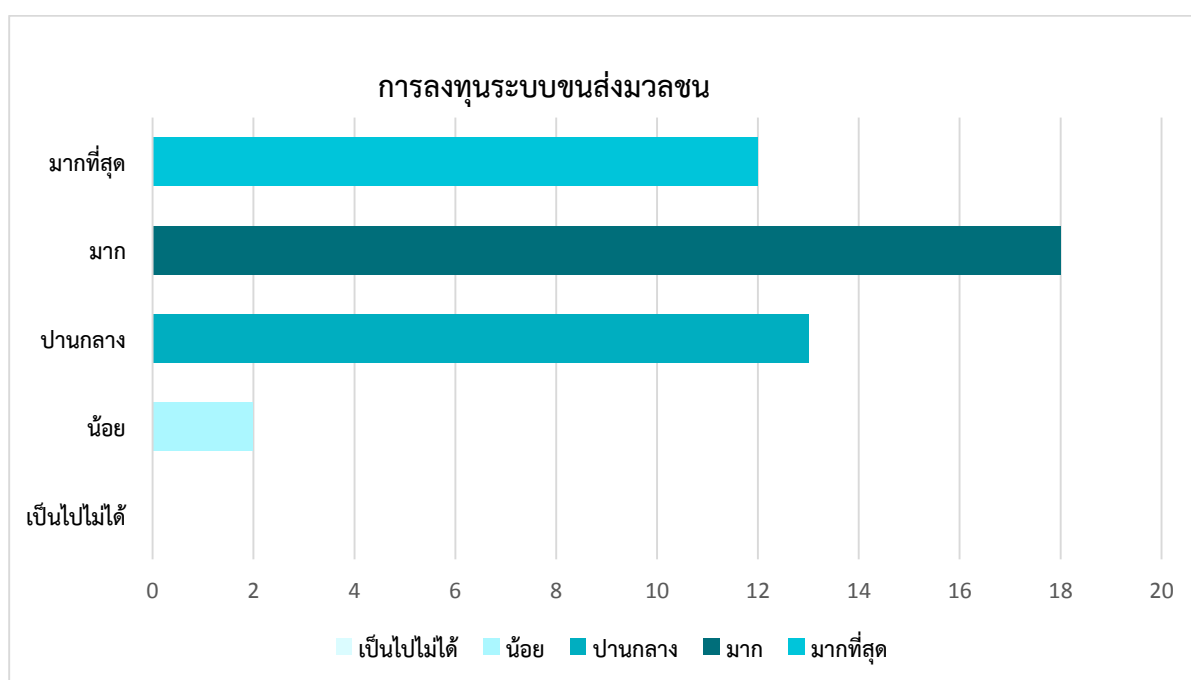
แผนภูมิที่ 3.4-19 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง

จากตารางที่ 3.4-19 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายในด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ได้น้อย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.9 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 24.4

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทางมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	2	4.4
ปานกลาง	13	28.9
มาก	18	40.0
มากที่สุด	12	26.7
รวม	45	100.0



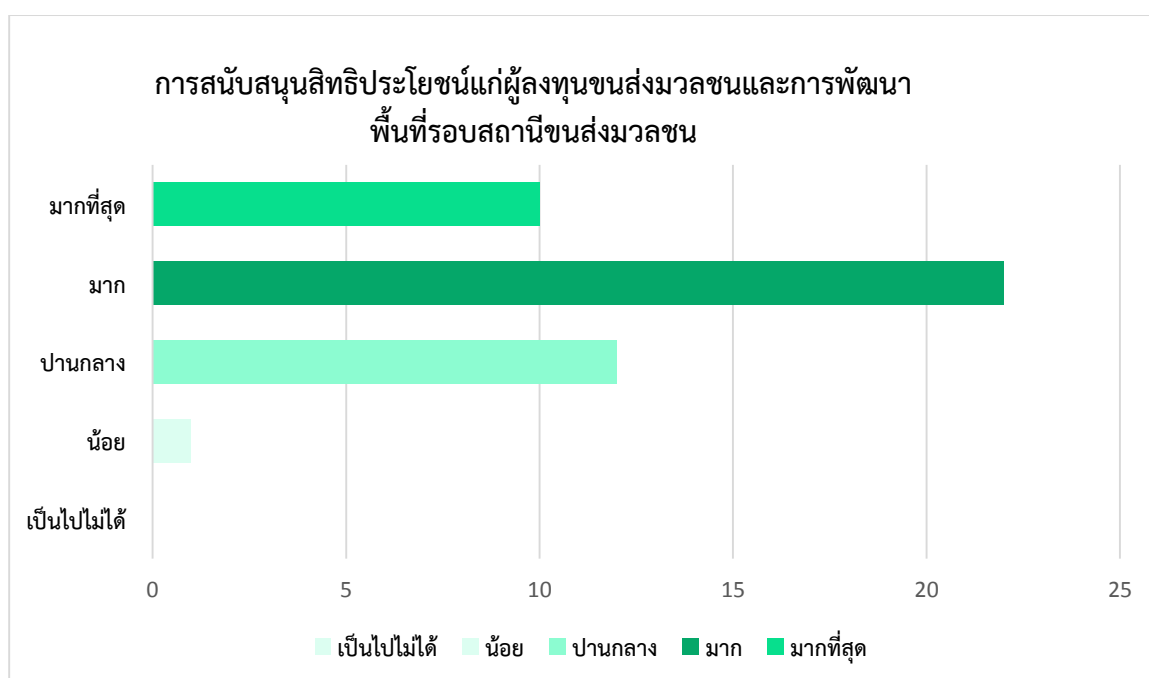
แผนภูมิที่ 3.4-20 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน

จากตารางที่ 3.4-20 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 28.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 12 คนคิดเป็นร้อยละ 26.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการการลงทุนระบบขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.2
ปานกลาง	12	26.7
มาก	22	48.9
มากที่สุด	10	22.2
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-21 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

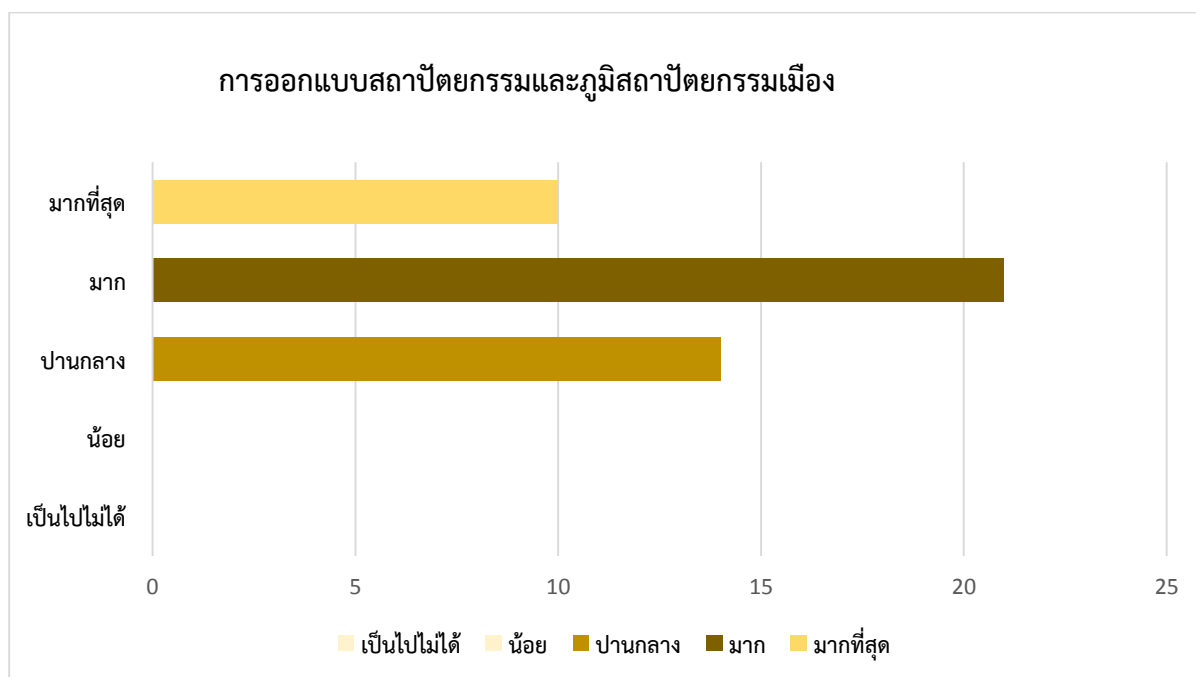
จากตารางที่ 3.4-21 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 26.7 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 48.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุดจำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

8. การสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์

ตารางที่ 3.4-22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	14	31.1
มาก	21	46.7
มากที่สุด	10	22.2
รวม	45	100.0



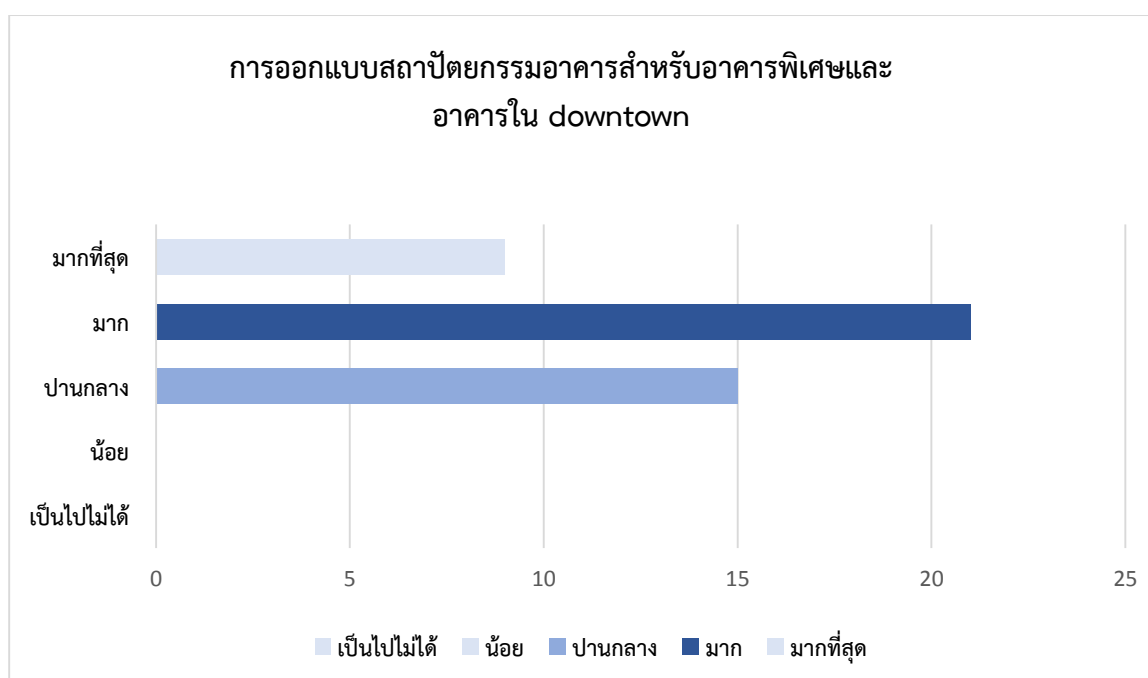
แผนภูมิที่ 3.4-22 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง

จากตารางที่ 3.4-22 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 31.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุดจำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	15	33.3
มาก	21	46.7
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



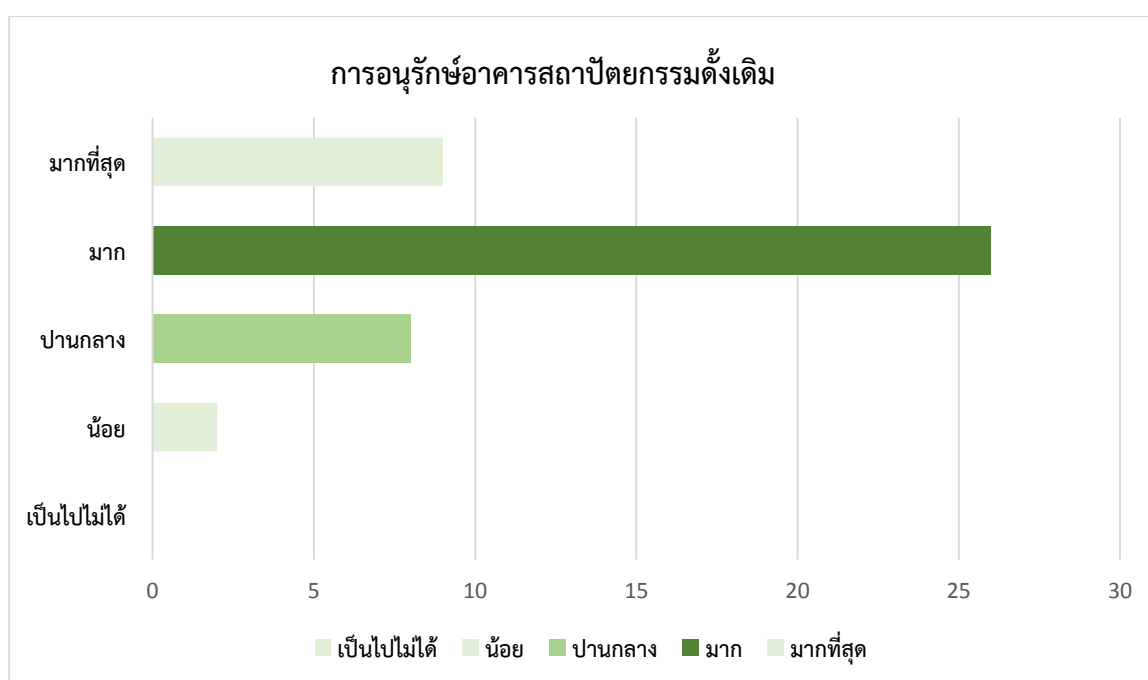
แผนภูมิที่ 3.4-23 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown

จากตารางที่ 3.4-23 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์ในการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน downtown มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน downtown มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	4.4
ปานกลาง	8	17.8
มาก	26	57.8
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



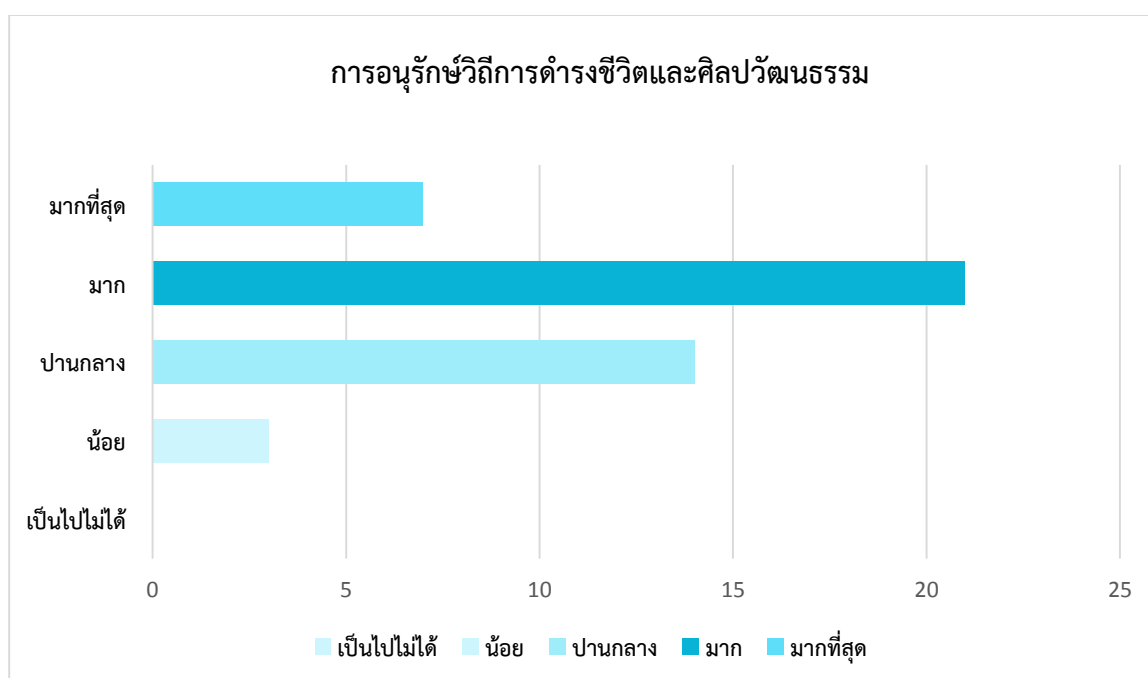
แผนภูมิที่ 3.4-24 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม

จากตารางที่ 3.4-24 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 57.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	14	31.1
มาก	21	46.7
มากที่สุด	7	15.6
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-25 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม

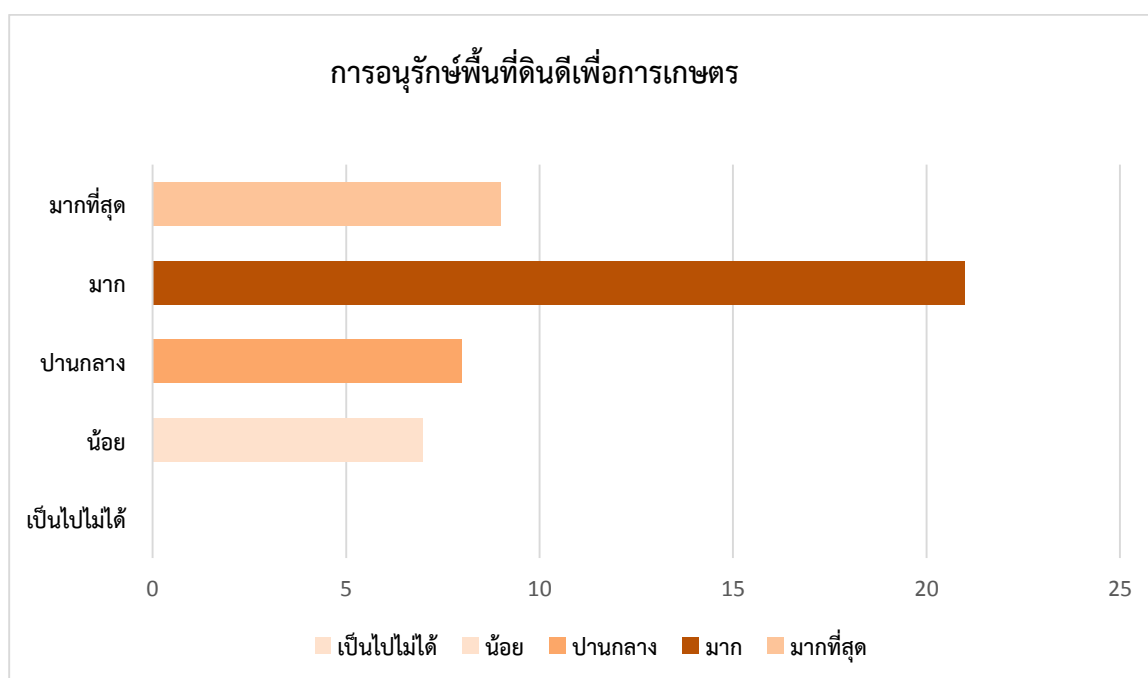
จากตารางที่ 3.4-25 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์ ในด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 31.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คนคิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 15.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรมมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

9. การสงวนรักษาพื้นที่การเกษตร ที่โล่งและพื้นที่ธรรมชาติ

ตารางที่ 3.4-26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	7	15.6
ปานกลาง	8	17.8
มาก	21	46.7
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



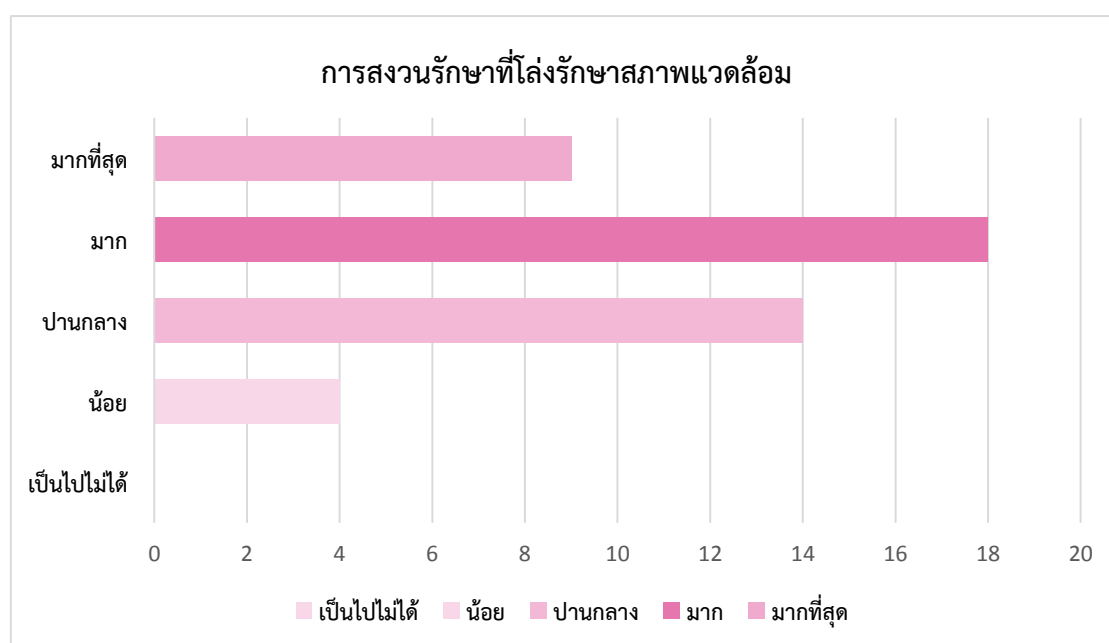
แผนภูมิที่ 3.4-26 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร

จากตารางที่ 3.4-26 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 46.7 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	4	8.9
ปานกลาง	14	31.1
มาก	18	40.0
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



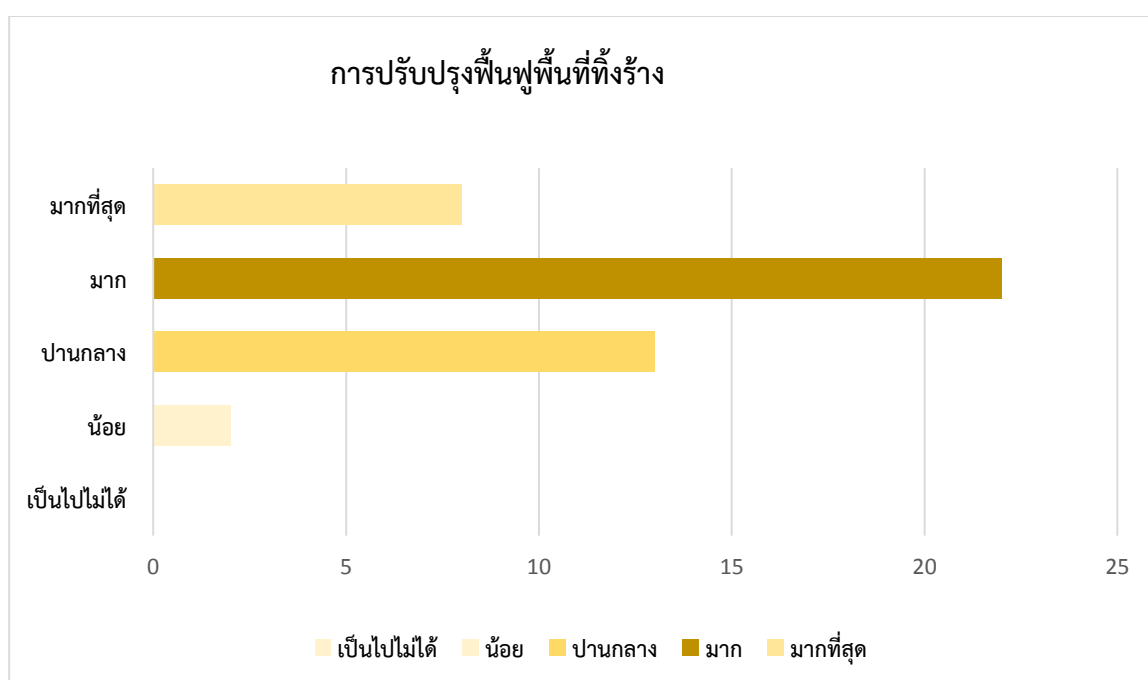
แผนภูมิที่ 3.4-27 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม

จากตารางที่ 3.4-27 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 8.9 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 31.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่ทิ้งร้าง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	4.4
ปานกลาง	13	28.9
มาก	22	48.9
มากที่สุด	8	17.8
รวม	45	100.0



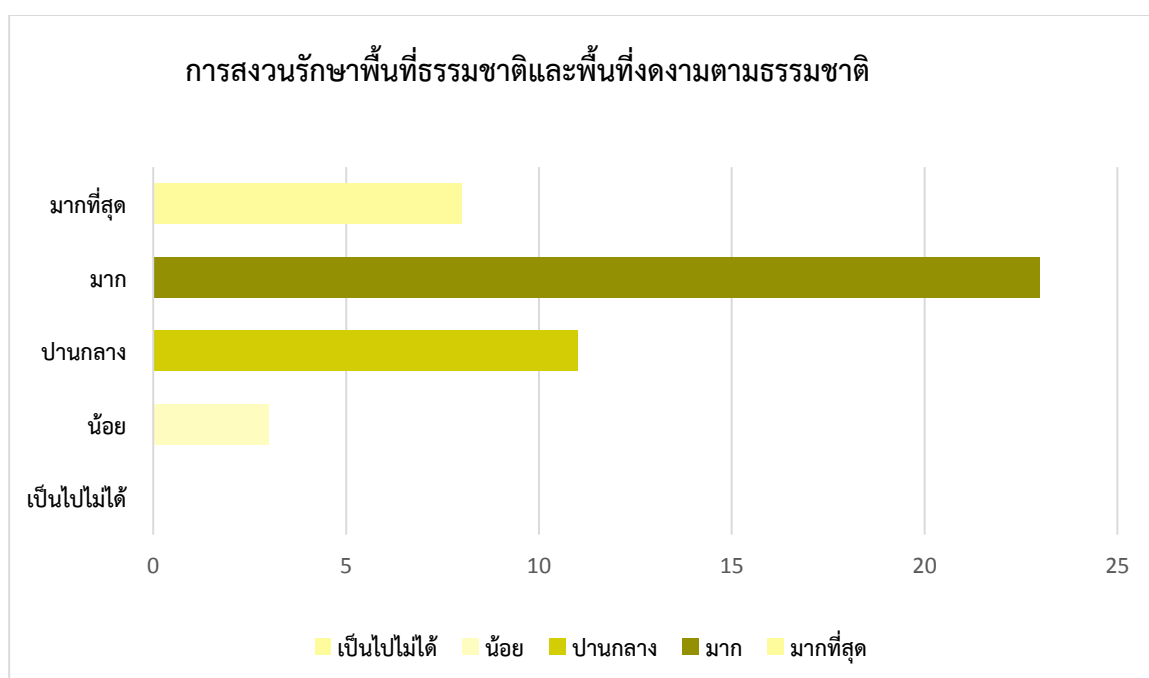
แผนภูมิที่ 3.4-28 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่ทิ้งร้าง

จากตารางที่ 3.4-28 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่ทิ้งร้าง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 28.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 48.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงพื้นที่ทิ้งร้าง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	3	6.7
ปานกลาง	11	24.4
มาก	23	51.1
มากที่สุด	8	17.8
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-29 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ

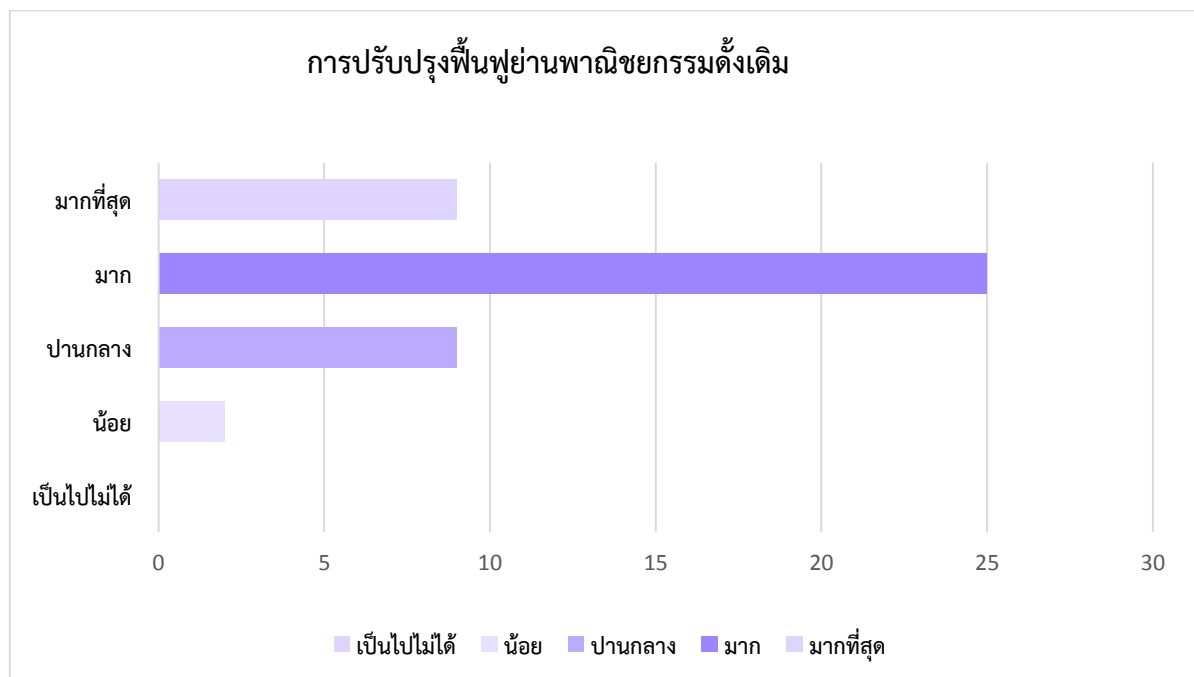
จากตารางที่ 3.4-29 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 24.4 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 51.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

10. การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่พัฒนาอยู่ก่อนแล้ว

ตารางที่ 3.4-30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	2	4.4
ปานกลาง	9	20.0
มาก	25	55.6
มากที่สุด	9	20.0
รวม	45	100.0



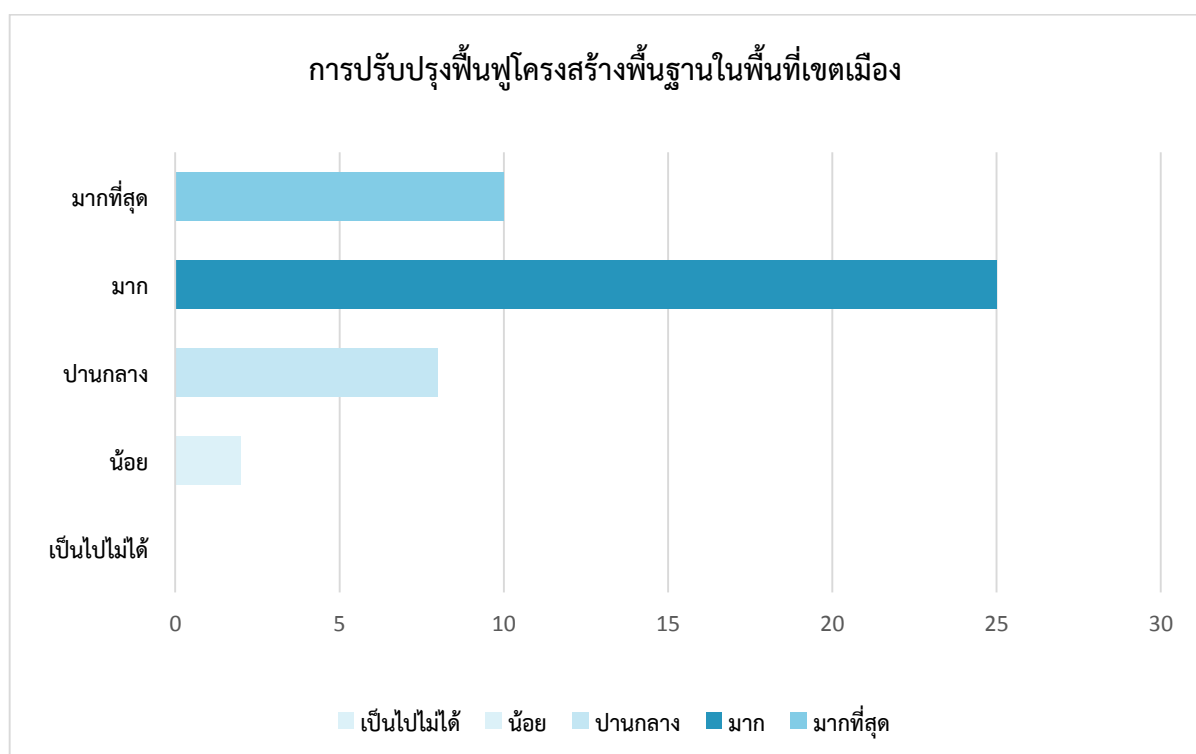
แผนภูมิที่ 3.4-30 แผนภูมิแสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม

จากตารางที่ 3.4-30 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 55.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.4-31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	4.4
ปานกลาง	8	17.8
มาก	25	55.6
มากที่สุด	10	22.2
รวม	45	100.0



แผนภูมิที่ 3.4-31 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง

จากตารางที่ 3.4-31 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 4.4 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 55.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมืองมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

3.5 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)

แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)

ข้อมูลกรอกแบบสอบถาม

1. การศึกษา

☐ ต่ำกว่าปริญญา ☐ ปริญญาตรี ☐ ปริญญาโท ☐ ปริญญาเอก

2.ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

☐ การวางผังเมือง ☐ โครงสร้างพื้นฐาน ☐ บริหารจัดการเมือง

☐ สถาบันการศึกษา ☐ อื่นๆ (ระบุ)

เกณฑ์ Smart Growth	ระดับความเป็นไปได้				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	เป็นไปได้
1. การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน					
1.1 การส่งเสริมความหนาแน่น					
1.2 การส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ					
1.3 การขยายตัวในแนวตั้ง					
1.4 การส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ					
2. การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้					
2.1 การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง					
2.2 การผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชยกรรม					
2.3 การออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน					
2.4 การออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน					
3.การออกแบบชุมชนให้กระชับ					
3.1 การออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน					
3.2 การออกแบบย่านให้กระชับ					
3.3 การออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน					
3.4 การออกแบบอาคารเขียว					
3.5 การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว					
4. การออกแบบเมืองแห่งการเดิน					
4.1 การออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน					
4.2 การออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกันที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน					
4.3 การออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets					
5. การส่งเสริมทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย					
5.1 การออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง					
5.2 การลงทุนระบบขนส่งมวลชน					
5.3 การสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน					
6. การสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์					
6.1 การออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง downtown					
6.2 การอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม					
6.3 การอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม					
7. การสงวนรักษาพื้นที่การเกษตร ที่โล่งและพื้นที่ธรรมชาติ					
7.1 การอนุรักษ์พื้นที่ดินเพื่อการเกษตร					
7.2 การสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม					
7.3 การปรับปรุงพื้นที่ที่ทิ้งร้าง					
7.4 การสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ที่ตรงตามธรรมชาติ					
8. การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่พัฒนาอยู่ก่อนแล้ว					
8.1 การปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมดั้งเดิม					
8.2 การปรับปรุงพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง					

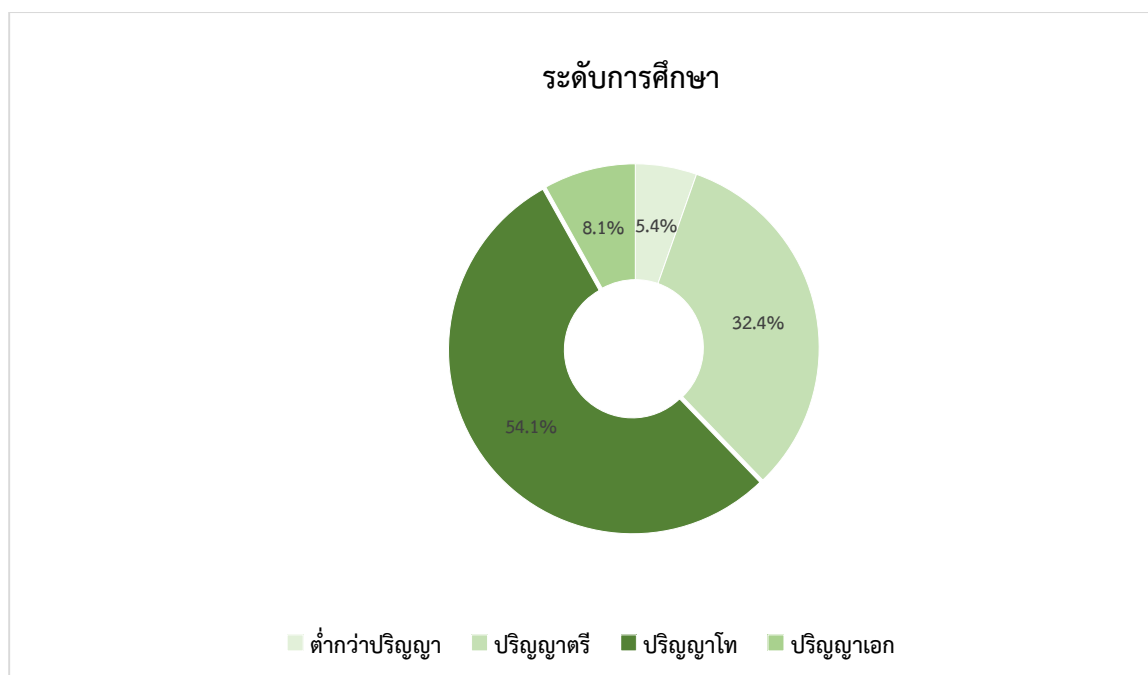
ภาพที่ 3.5-1 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่าน สำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)

3.6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลชุดที่ 2 แบบสำรวจความคิดเห็นเกณฑ์ Smart Growth ในการพัฒนาย่านสำหรับเมืองใน Session 2 (เชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ต)

1. ระดับการศึกษา

ตารางที่ 3.6-1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญา	2	5.4
ปริญญาตรี	12	32.4
ปริญญาโท	20	54.1
ปริญญาเอก	3	8.1
รวม	37	100.0



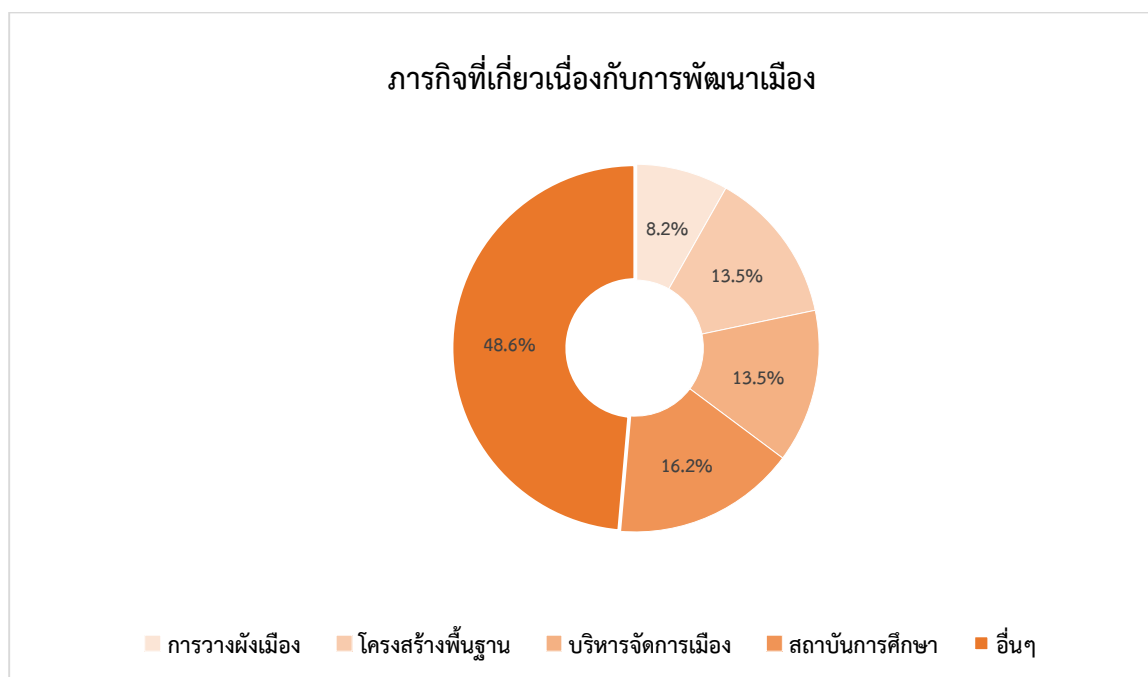
แผนภูมิที่ 3.6-1 แสดงร้อยละของระดับการศึกษา

จากตารางที่ 3.6-1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับปริญญาตรี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 ระดับปริญญาโท จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ระดับปริญญาเอก จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1

2. ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

ตารางที่ 3.6-2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

ภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการการพัฒนาเมือง	จำนวน	ร้อยละ
การวางผังเมือง	3	8.2
โครงสร้างพื้นฐาน	5	13.5
บริหารจัดการเมือง	5	13.5
สถาบันการศึกษา	6	16.2
อื่นๆ	18	48.6
รวม	37	100.0



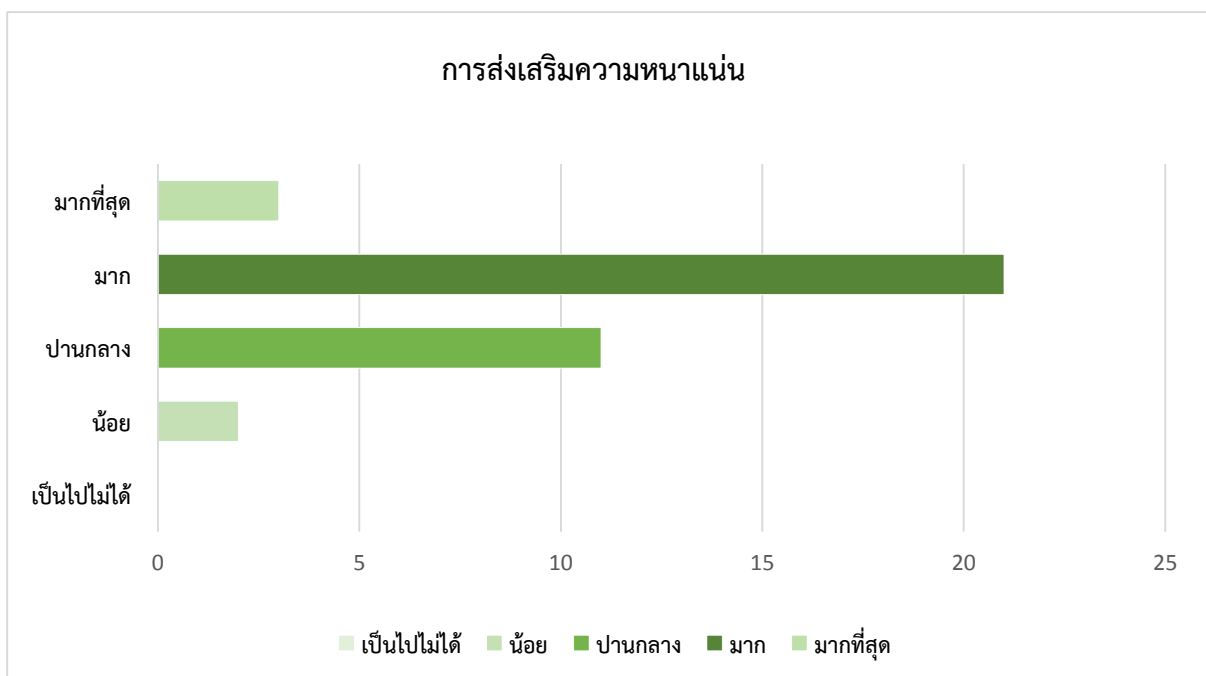
แผนภูมิที่ 3.6-2 แสดงร้อยละของภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง

จากตารางที่ 3.6-2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมือง การวางผังเมืองจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.2 มีโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 บริหารจัดการเมือง จำนวน 5 คนคิดเป็นร้อยละ 13.5 สถาบันการศึกษา จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 อื่น ๆ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6

3. ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน

ตารางที่ 3.6-3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหนาแน่น

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	5.4
ปานกลาง	11	29.7
มาก	21	56.8
มากที่สุด	3	8.1
รวม	37	100.0



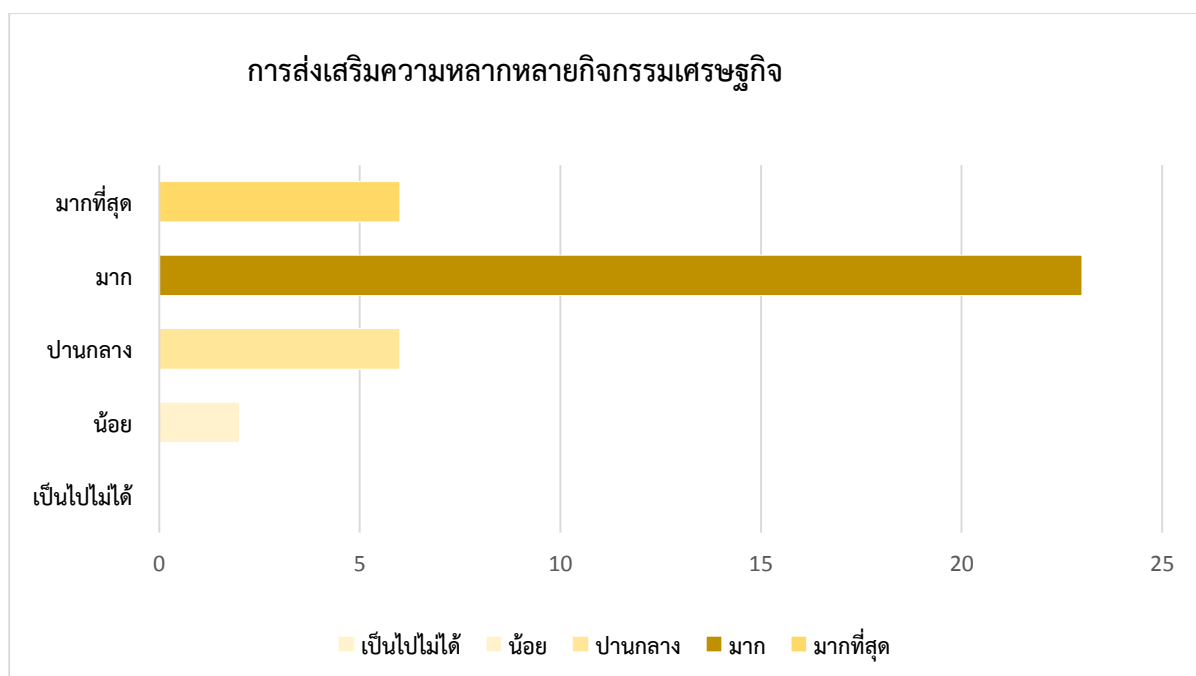
แผนภูมิที่ 3.6-3 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมความหนาแน่น

จากตารางที่ 3.6-3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหนาแน่น มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 3 คนคิดเป็นร้อยละ 8.1

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมความหนาแน่นมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	5.4
ปานกลาง	6	16.2
มาก	23	62.2
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



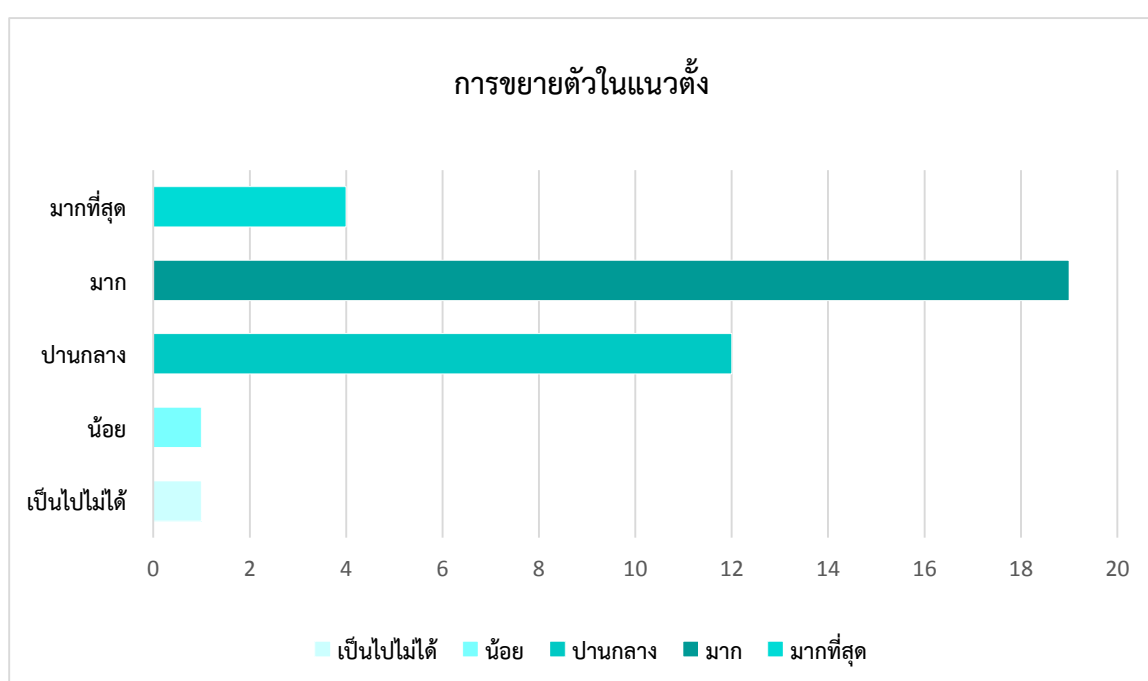
แผนภูมิที่ 3.6-4 แสดงระดับความคิดเห็นการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ

จากตารางที่ 3.6-4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 62.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมความหลากหลายกิจกรรมเศรษฐกิจ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามการขยายตัวในแนวตั้ง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	1	2.7
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	12	32.4
มาก	19	51.4
มากที่สุด	4	10.8
รวม	37	100.0



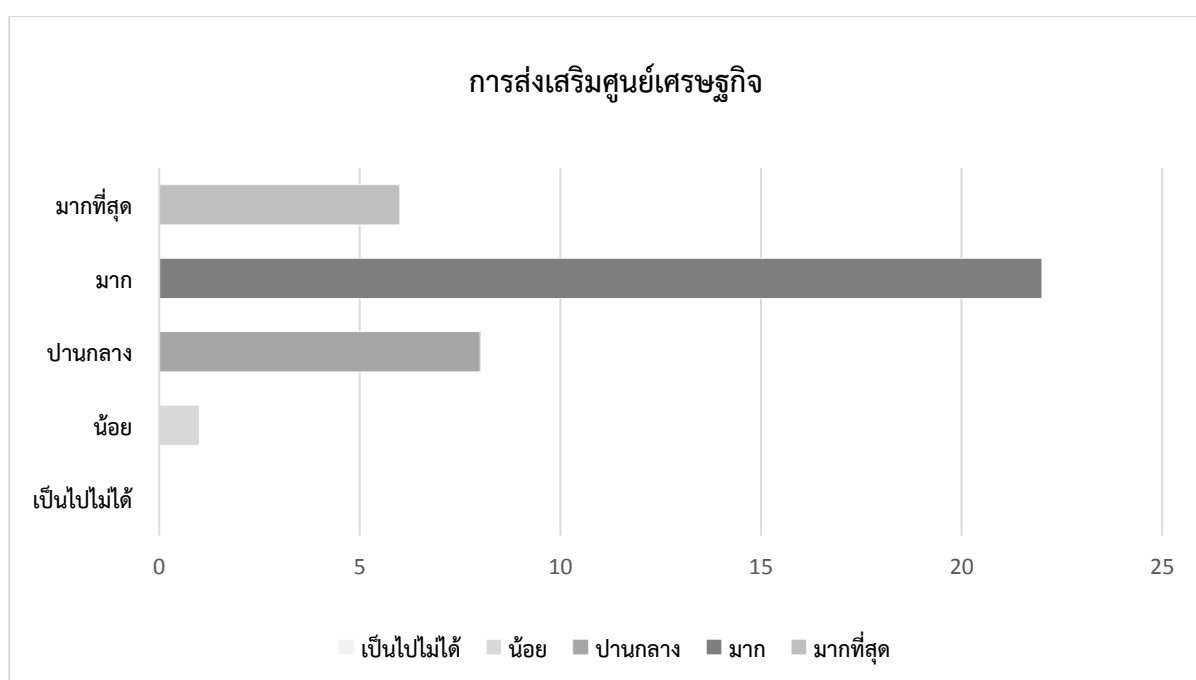
แผนภูมิที่ 3.6-5 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการขยายตัวในแนวตั้ง

จากตารางที่ 3.6-5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ในด้านการขยายตัวในแนวตั้ง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปไม่ได้ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการขยายตัวในแนวตั้ง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	8	21.6
มาก	22	59.5
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-6 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ

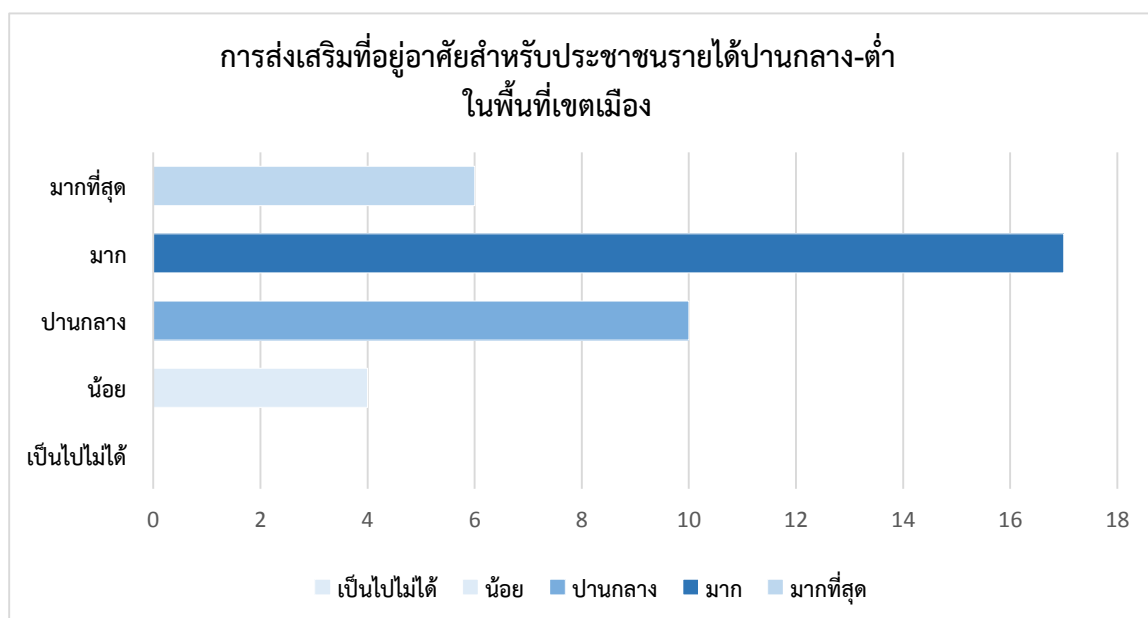
จากตารางที่ 3.6-6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานในการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ มีการตอบแบบสอบถามใน ระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 22คน คิดเป็นร้อยละ 59.5 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมศูนย์เศรษฐกิจ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

4. การส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนทุกระดับรายได้

ตารางที่ 3.6-7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	4	10.8
ปานกลาง	10	27.0
มาก	17	45.9
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



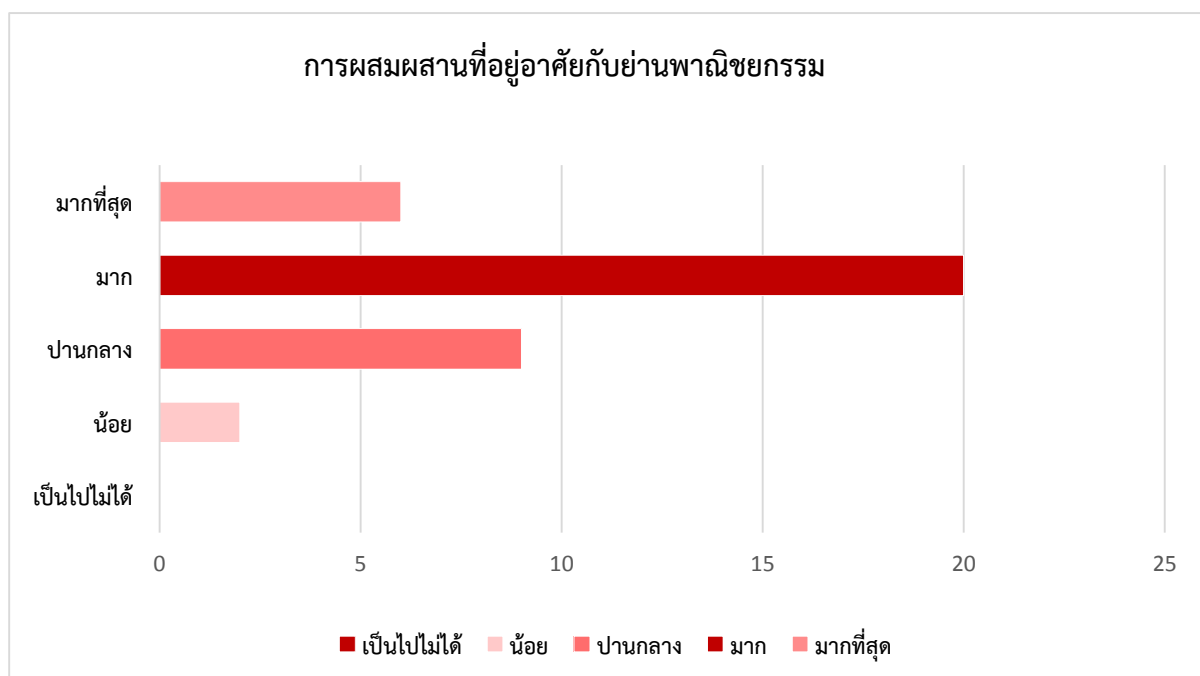
แผนภูมิที่ 3.6-7 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง

จากตารางที่ 3.6-7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามในด้านการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 45.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการส่งเสริมที่อยู่อาศัยสำหรับประชาชนรายได้ปานกลาง-ต่ำในพื้นที่เขตเมือง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชย์กรรม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	2	5.4
ปานกลาง	9	24.3
มาก	20	54.1
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



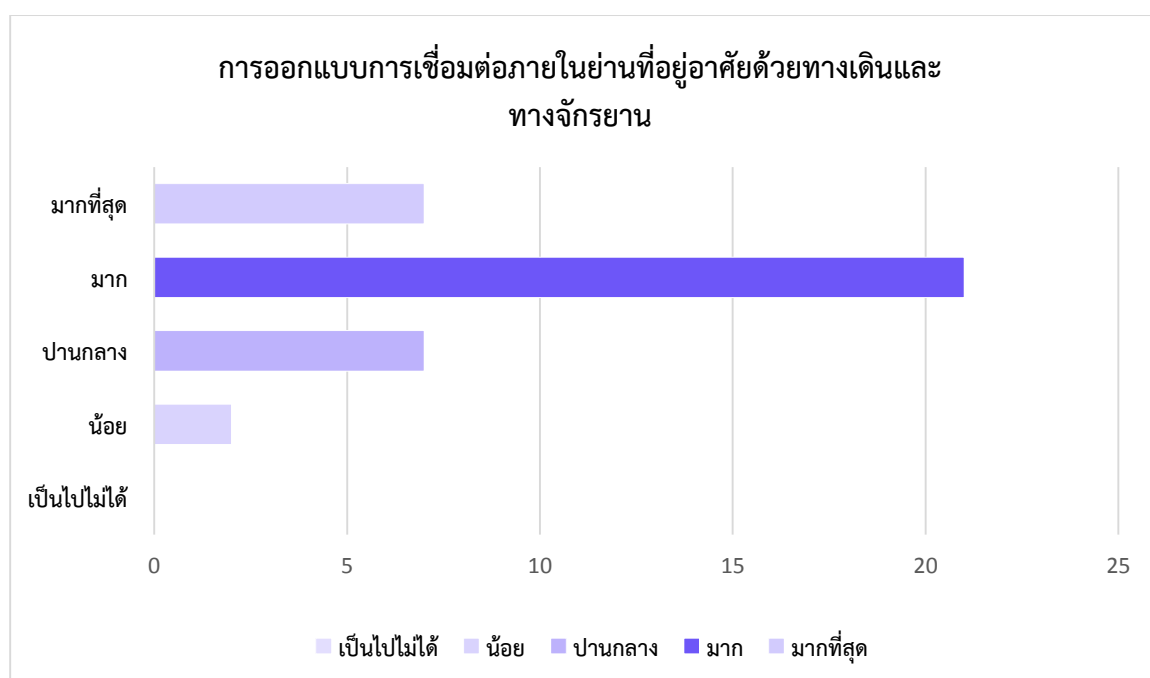
แผนภูมิที่ 3.6-8 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชย์กรรม

จากตารางที่ 3.6-8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการผสมผสานที่อยู่อาศัยกับย่านพาณิชย์กรรม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการขยายตัวในแนวตั้ง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	2	5.4
ปานกลาง	7	18.9
มาก	21	56.8
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



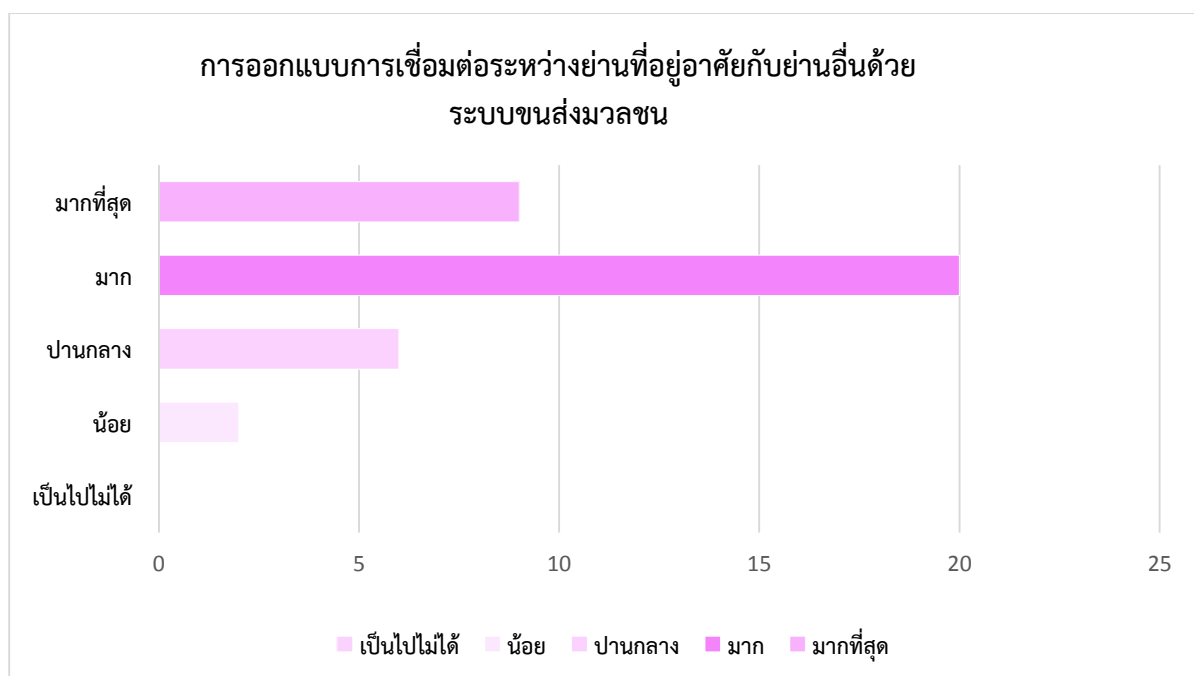
แผนภูมิที่ 3.6-9 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน

จากตารางที่ 3.6-9 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อภายในย่านที่อยู่อาศัยด้วยทางเดินและทางจักรยาน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	2	5.4
ปานกลาง	6	16.2
มาก	20	54.1
มากที่สุด	9	24.3
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-10 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน

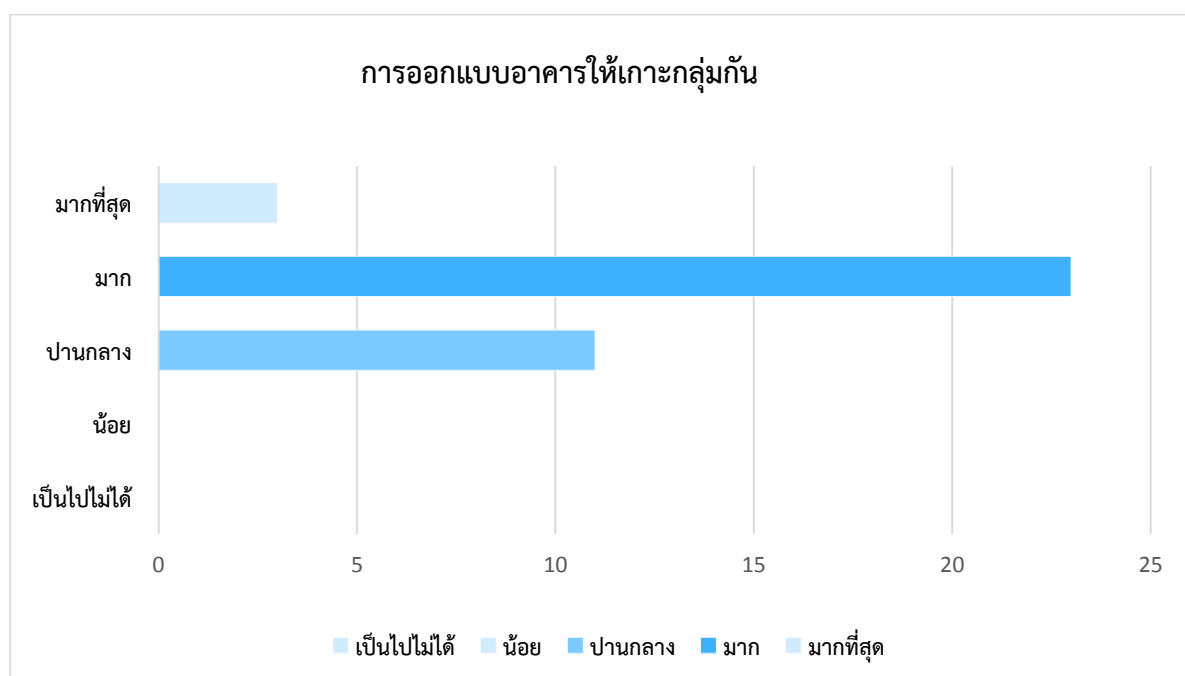
จากตารางที่ 3.6-10 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับย่านอื่นด้วยระบบขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

5. การออกแบบชุมชนให้กระชับ

ตารางที่ 3.6-11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	11	29.7
มาก	23	62.2
มากที่สุด	3	8.1
รวม	37	100.0



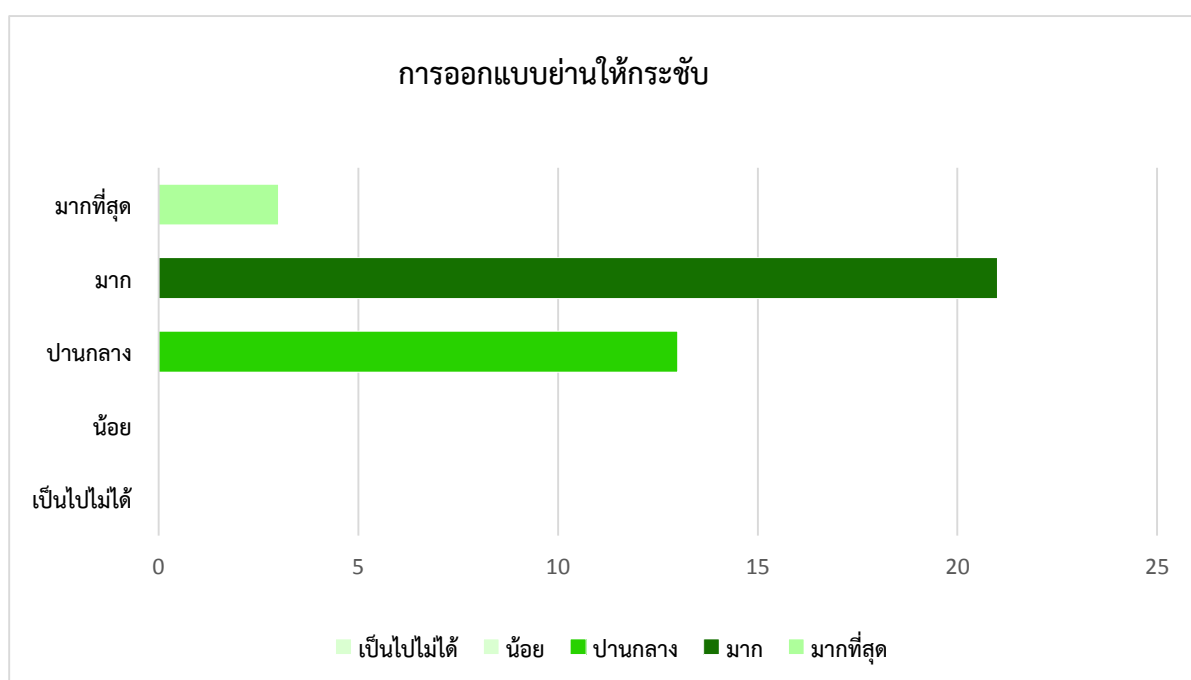
แผนภูมิที่ 3.6-11 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน

จากตารางที่ 3.6-11 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน มีการตอบแบบสอบถามใน ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 62.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบอาคารให้เกาะกลุ่มกัน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้กระชับ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	13	35.1
มาก	21	56.8
มากที่สุด	3	8.1
รวม	37	100.0



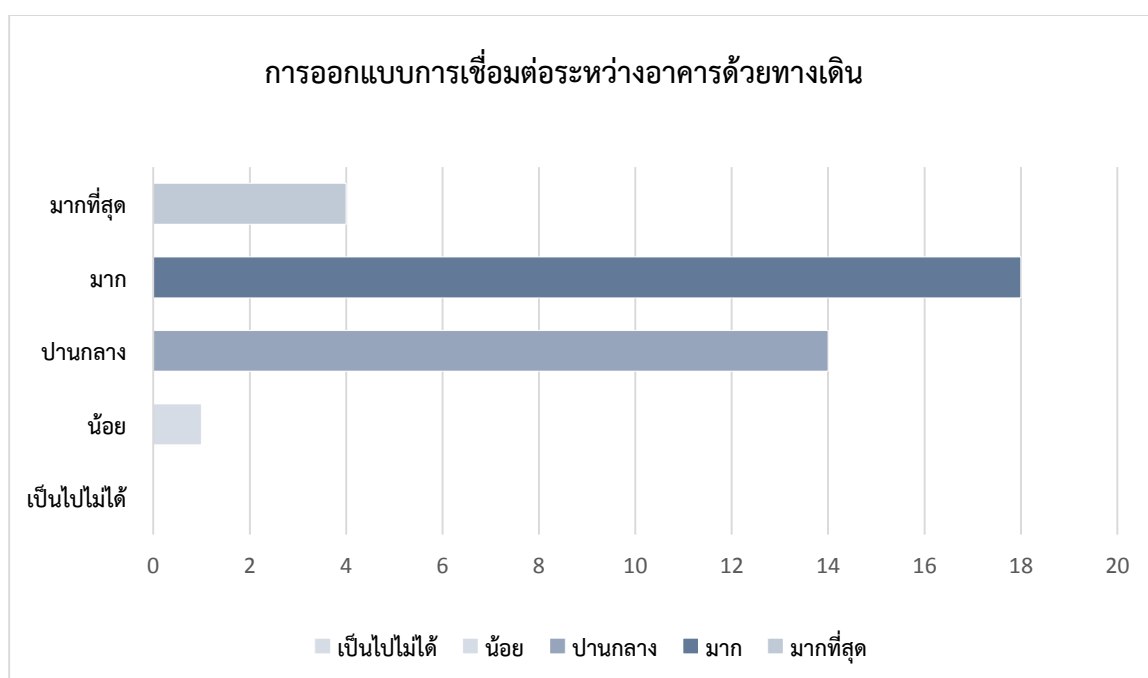
แผนภูมิที่ 3.6-12 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการออกแบบย่านให้กระชับ

จากตารางที่ 3.6-12 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบย่านให้กระชับ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 3 คนคิดเป็นร้อยละ 8.1

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบชุมชนให้กระชับ มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	14	37.8
มาก	18	48.6
มากที่สุด	4	10.8
รวม	37	100.0



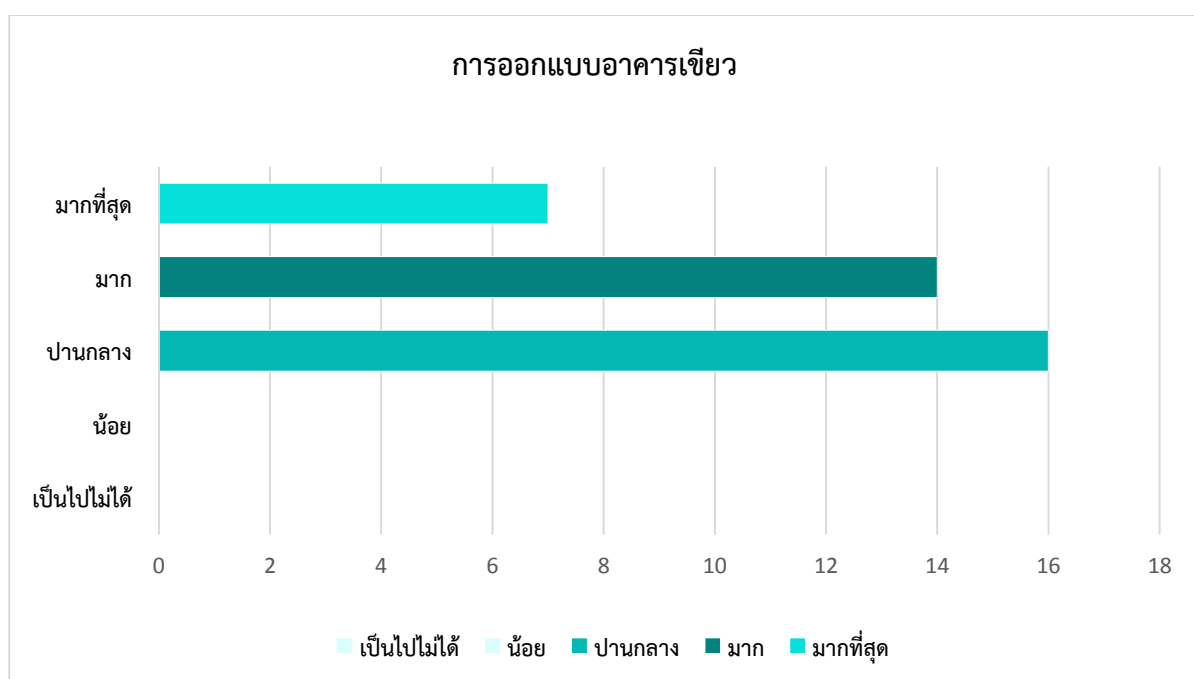
แผนภูมิที่ 3.6-13 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน

จากตารางที่ 3.6-3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อยจำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 37.8 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบการเชื่อมต่อระหว่างอาคารด้วยทางเดิน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารเขียว

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	16	43.2
มาก	14	37.8
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



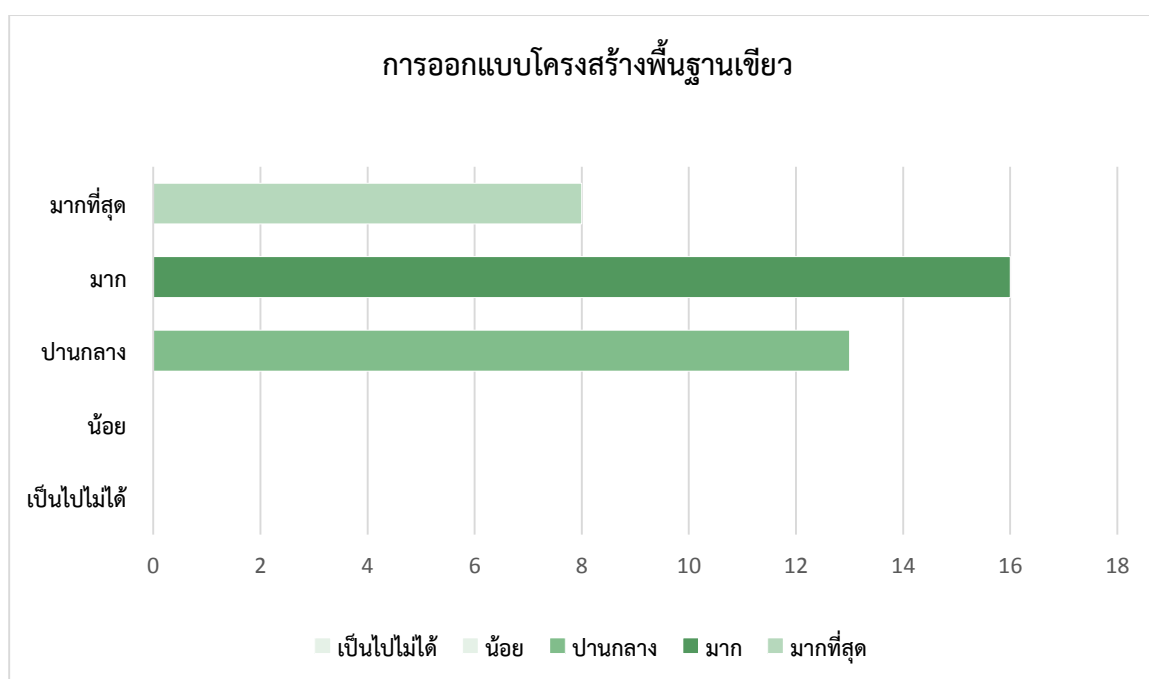
แผนภูมิที่ 3.6-14 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอาคารเขียว

จากตารางที่ 3.6-14 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบอาคารเขียว มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากจำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 37.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบอาคารเขียว มีระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 3.6-15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	13	35.1
มาก	16	43.2
มากที่สุด	8	21.6
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-15 แสดงระดับความคิดเห็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเขียว

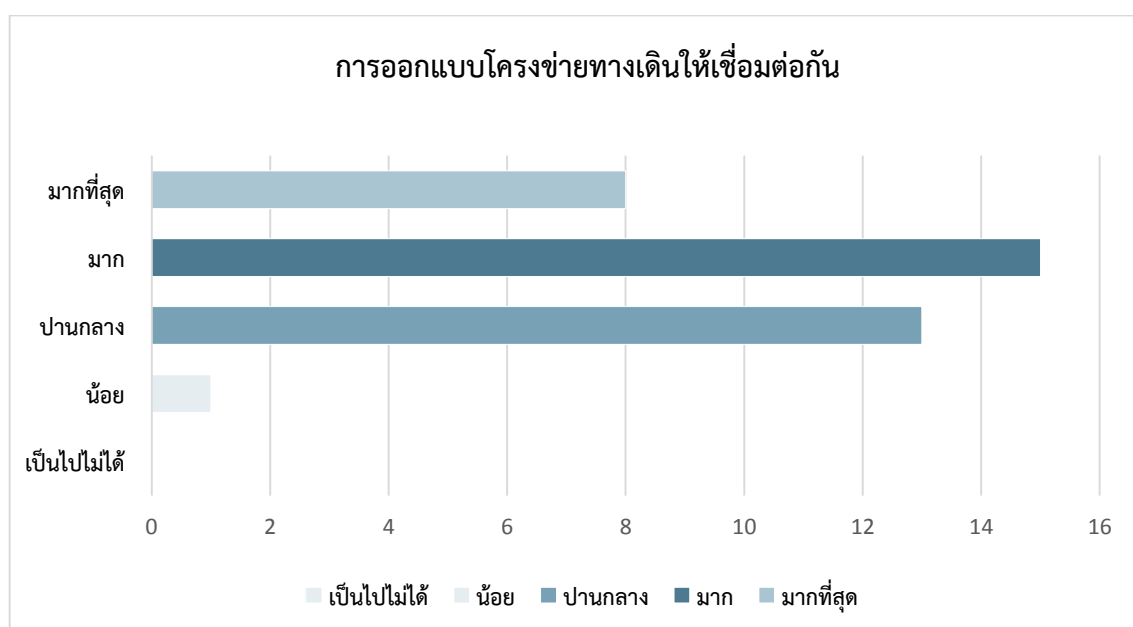
จากตารางที่ 3.6-15 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว มีการตอบแบบสอบถามในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 21.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานเขียว มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

6. การออกแบบเมืองแห่งการเดินทาง

ตารางที่ 3.6-16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	13	35.1
มาก	15	40.5
มากที่สุด	8	21.6
รวม	37	100.0



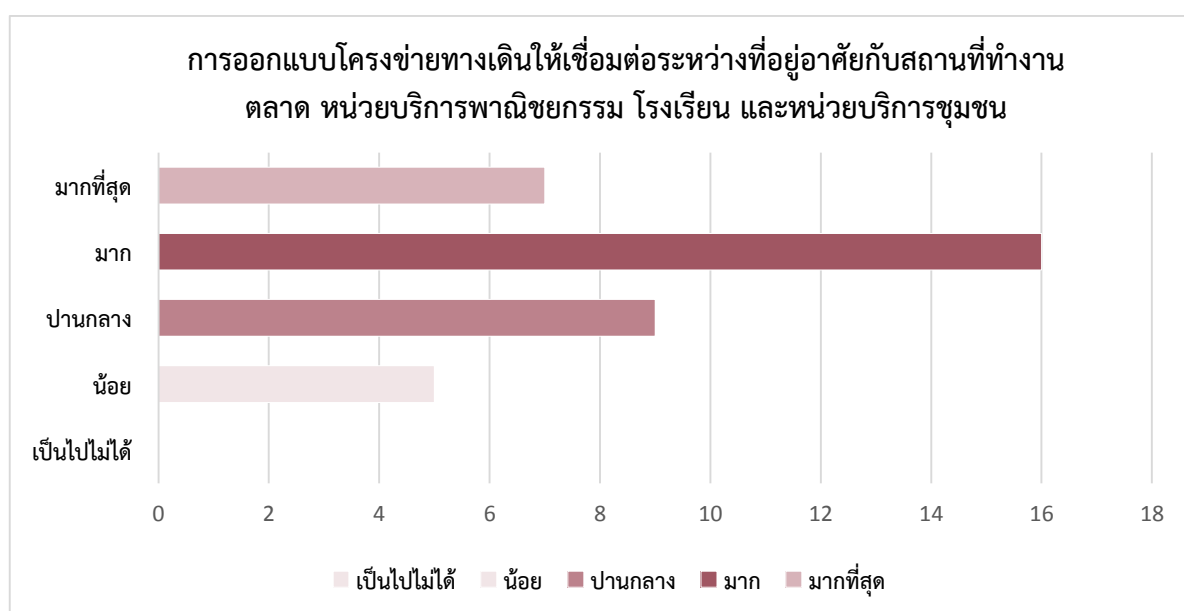
แผนภูมิที่ 3.6-16 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน

จากตารางที่ 3.6-16 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามตามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 35.1 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 21.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกัน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	5	13.5
ปานกลาง	9	24.3
มาก	16	43.2
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



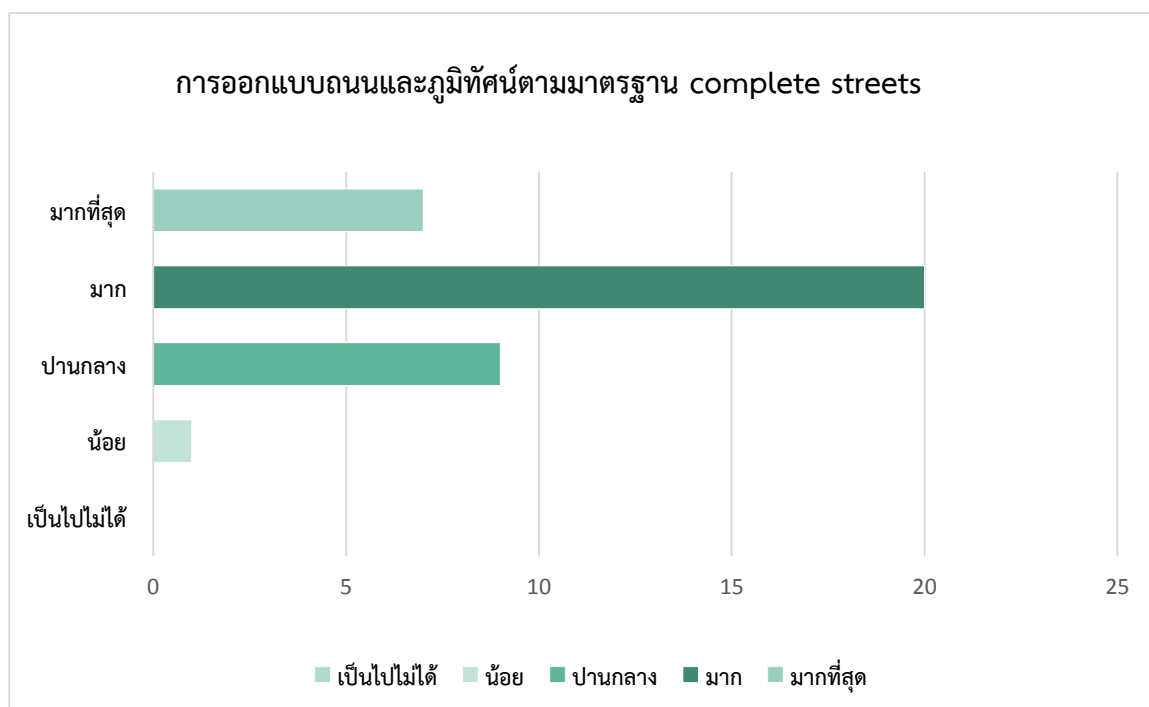
แผนภูมิที่ 3.6-17 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรมโรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน

จากตารางที่ 3.6-17 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรมโรงเรียน และหน่วยบริการชุมชนมีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงาน ตลาด หน่วยบริการพาณิชยกรรม โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	9	24.3
มาก	20	54.1
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-18 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets

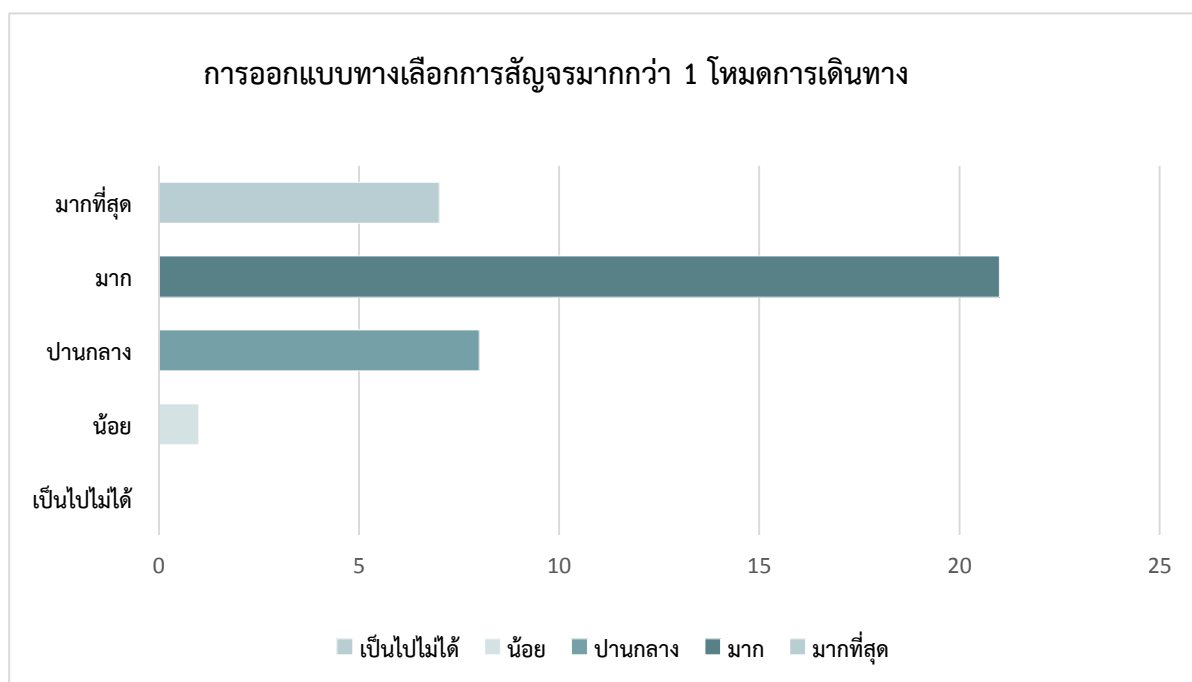
จากตารางที่ 3.6-18 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามตามด้านการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 24.3 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบถนนและภูมิทัศน์ตามมาตรฐาน complete streets มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

7. การส่งเสริมทางเลือกการเดินทางที่หลากหลาย

ตารางที่ 3.6-19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	8	21.6
มาก	21	56.8
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



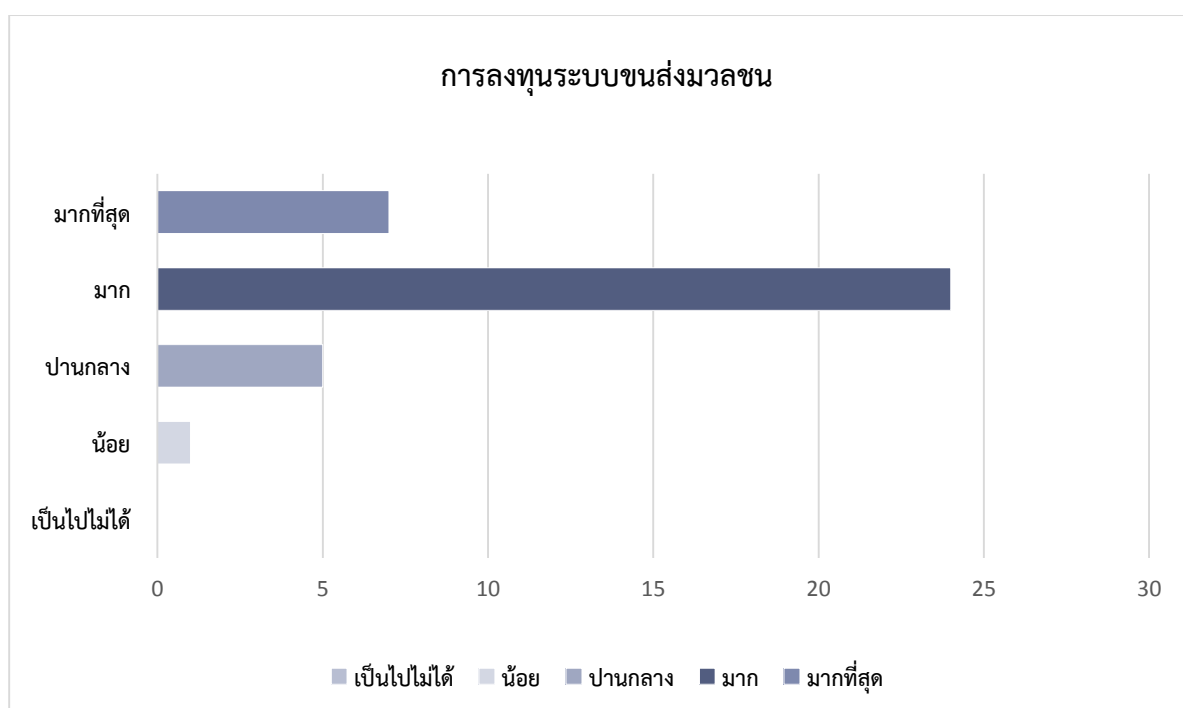
แผนภูมิที่ 3.6-19 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง

จากตารางที่ 3.6-19 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบทางเลือกการสัญจรมากกว่า 1 โหมดการเดินทาง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	5	13.5
มาก	24	64.9
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



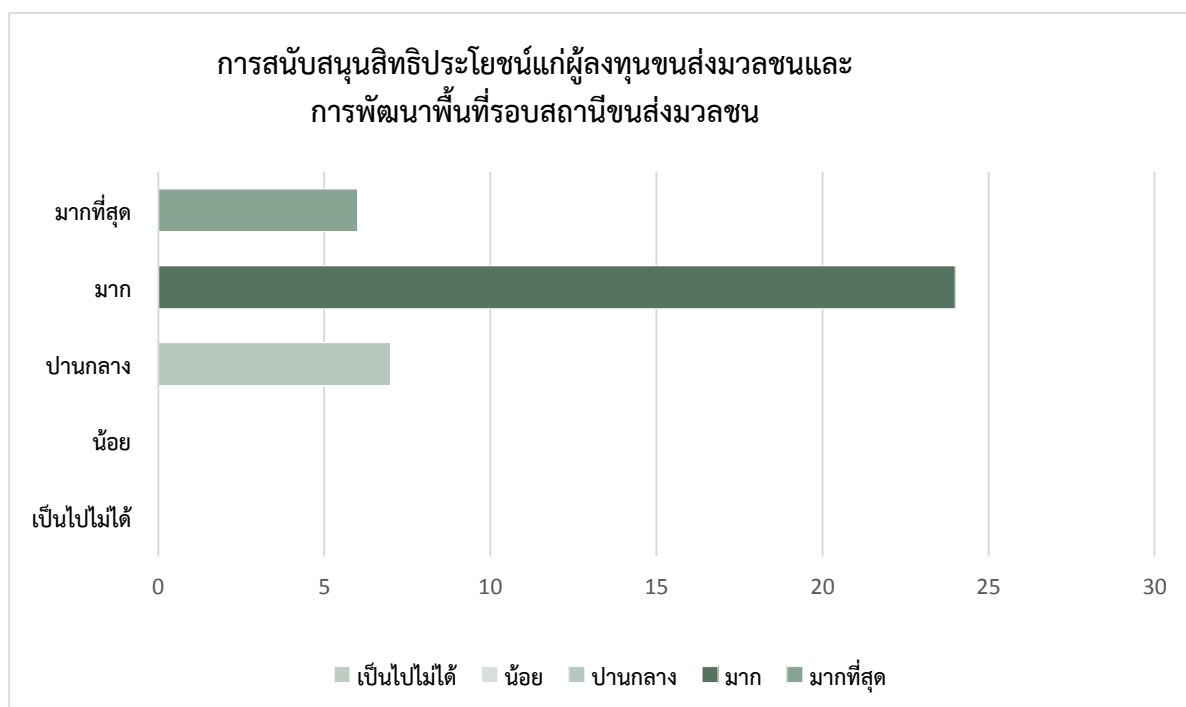
แผนภูมิที่ 3.6-20 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน

จากตารางที่ 3.6-20 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการลงทุนระบบขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้น้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 64.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการการลงทุนระบบขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	7	18.9
มาก	24	64.9
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-21 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

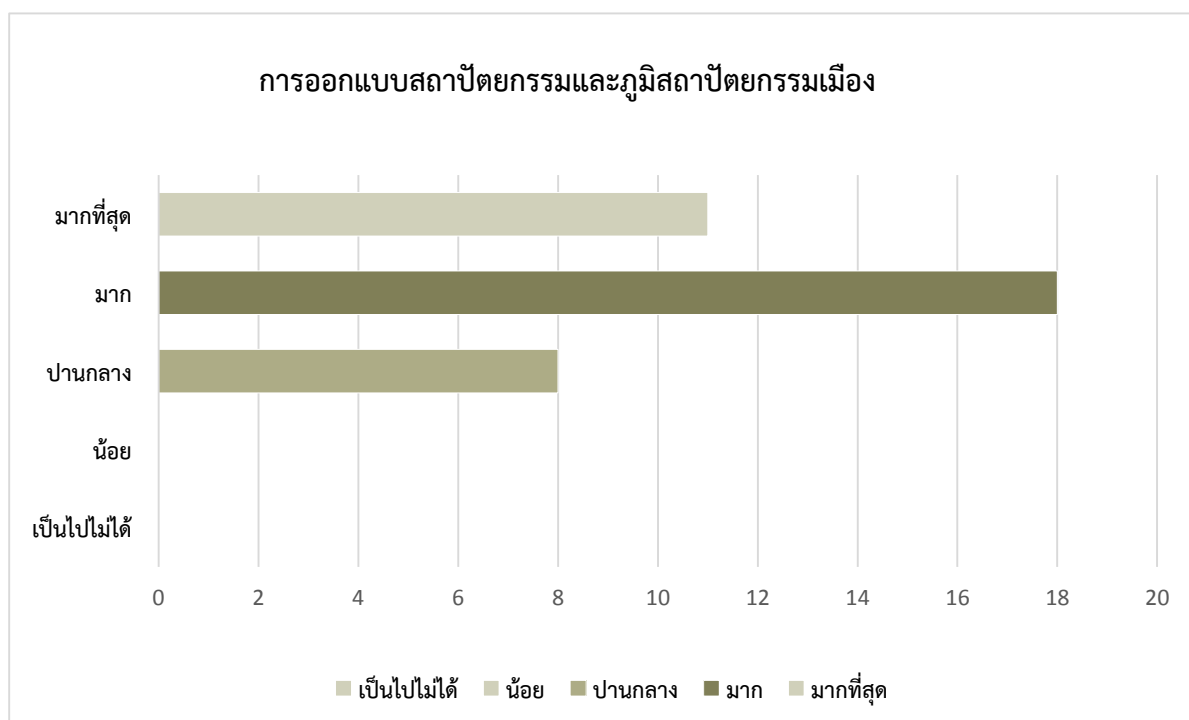
จากตารางที่ 3.6-21 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มีการตอบแบบสอบถามใน ระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 64.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการการสนับสนุนสิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

8. การสร้างจิตวิญญาณและอัตลักษณ์

ตารางที่ 3.6-22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	8	21.6
มาก	18	48.6
มากที่สุด	11	29.7
รวม	37	100.0



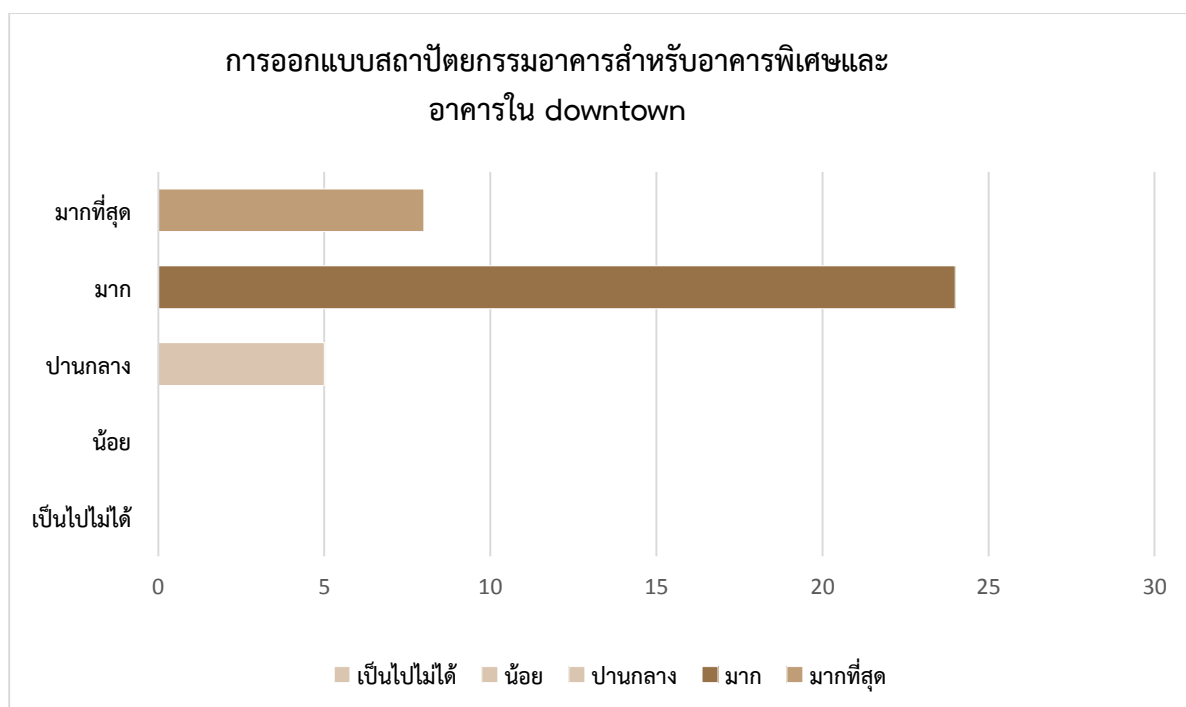
แผนภูมิที่ 3.6-22 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง

จากตารางที่ 3.6-22 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลางจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุดจำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 29.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมเมืองมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคาร
สำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	5	13.5
มาก	24	64.9
มากที่สุด	8	21.6
รวม	37	100.0



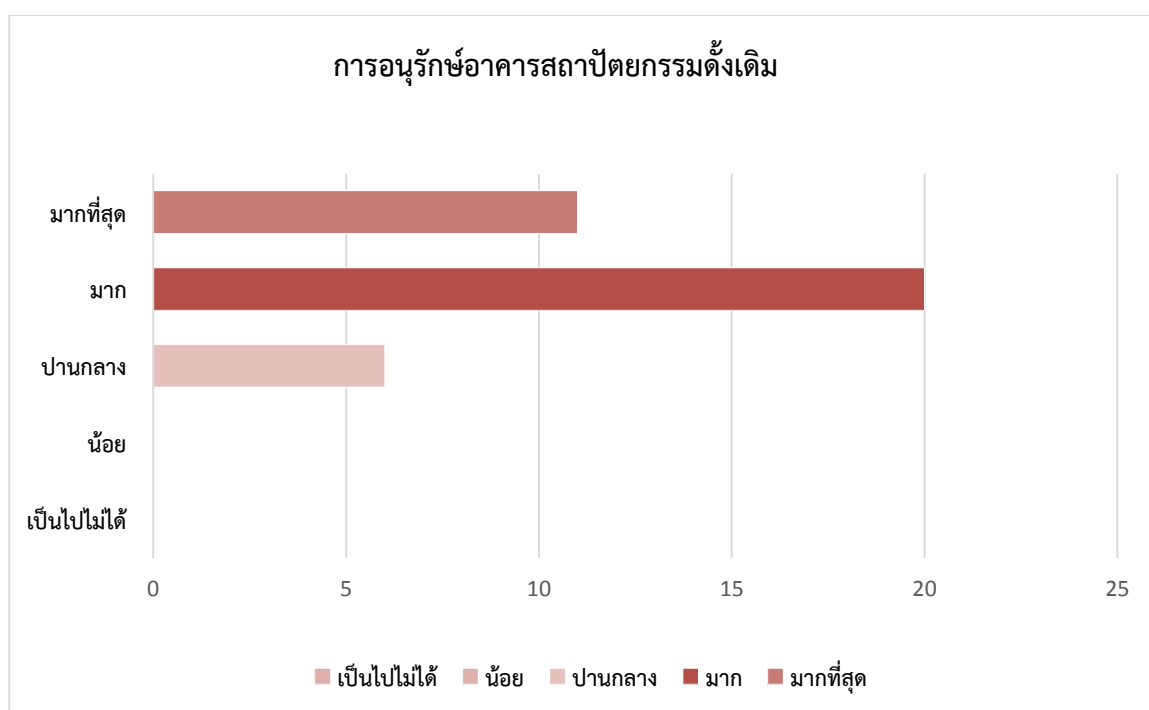
แผนภูมิที่ 3.6-23 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคาร
สำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน Downtown

จากตารางที่ 3.6-23 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน downtown มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 64.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 21.6

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการออกแบบสถาปัตยกรรมอาคารสำหรับอาคารพิเศษและอาคารใน downtown มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	6	16.2
มาก	20	54.1
มากที่สุด	11	29.7
รวม	37	100.0



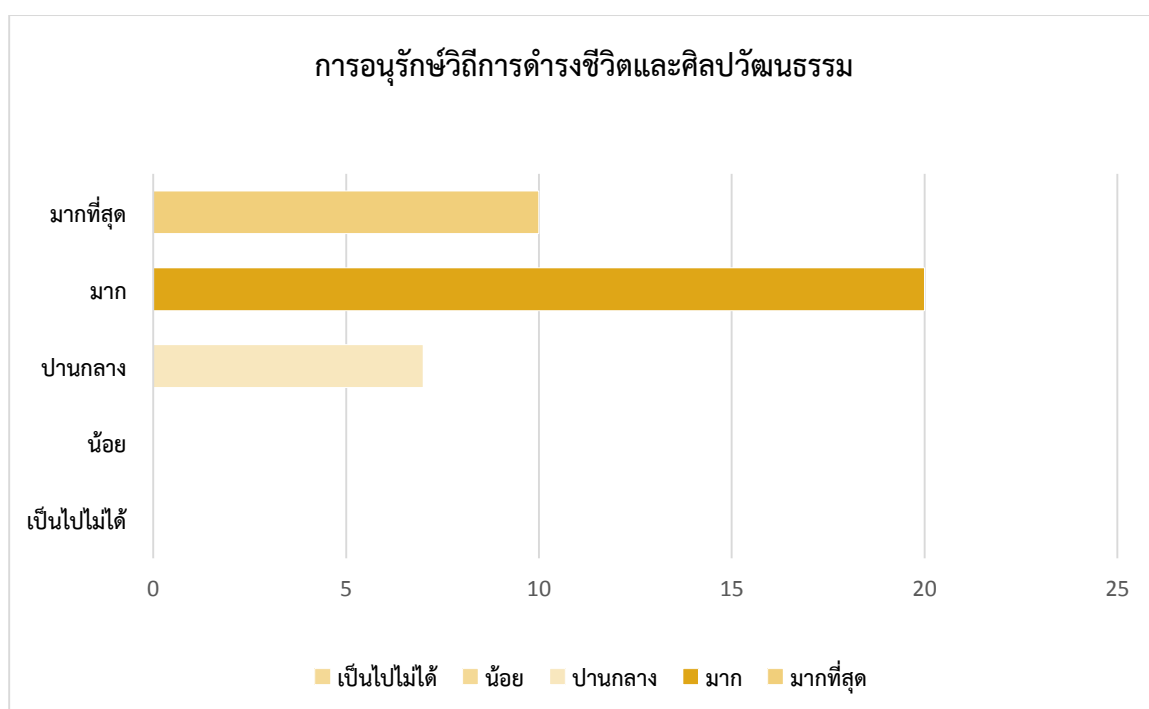
แผนภูมิที่ 3.6-24 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการออกแบบอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม

จากตารางที่ 3.6-24 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิม มีการตอบแบบสอบถามในระดับ ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์อาคารสถาปัตยกรรมดั้งเดิมระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	0	0
ปานกลาง	7	18.9
มาก	20	54.1
มากที่สุด	10	27.0
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-25 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม

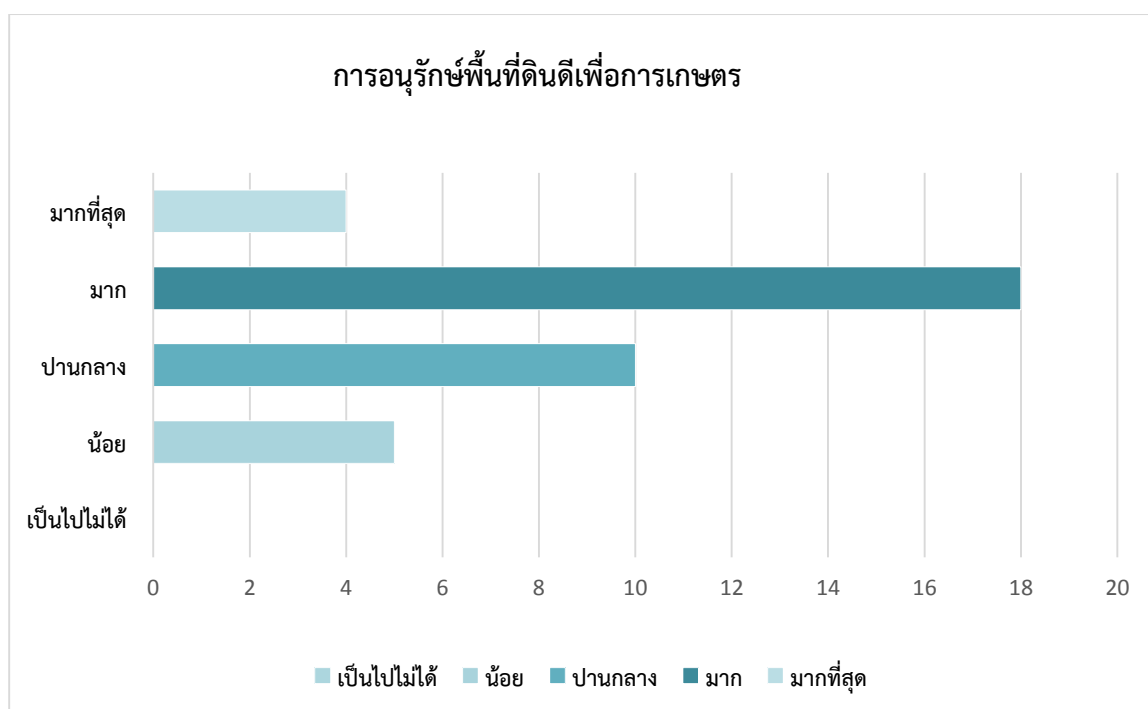
จากตารางที่ 3.6-25 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรม มีการตอบแบบสอบถามในระดับ ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 27.0

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์วิถีการดำรงชีวิตและศิลปวัฒนธรรมมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

9. การสงวนรักษาพื้นที่การเกษตร ที่โล่งและพื้นที่ธรรมชาติ

ตารางที่ 3.6-26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	5	13.5
ปานกลาง	10	27.0
มาก	18	48.6
มากที่สุด	4	10.8
รวม	37	100.0



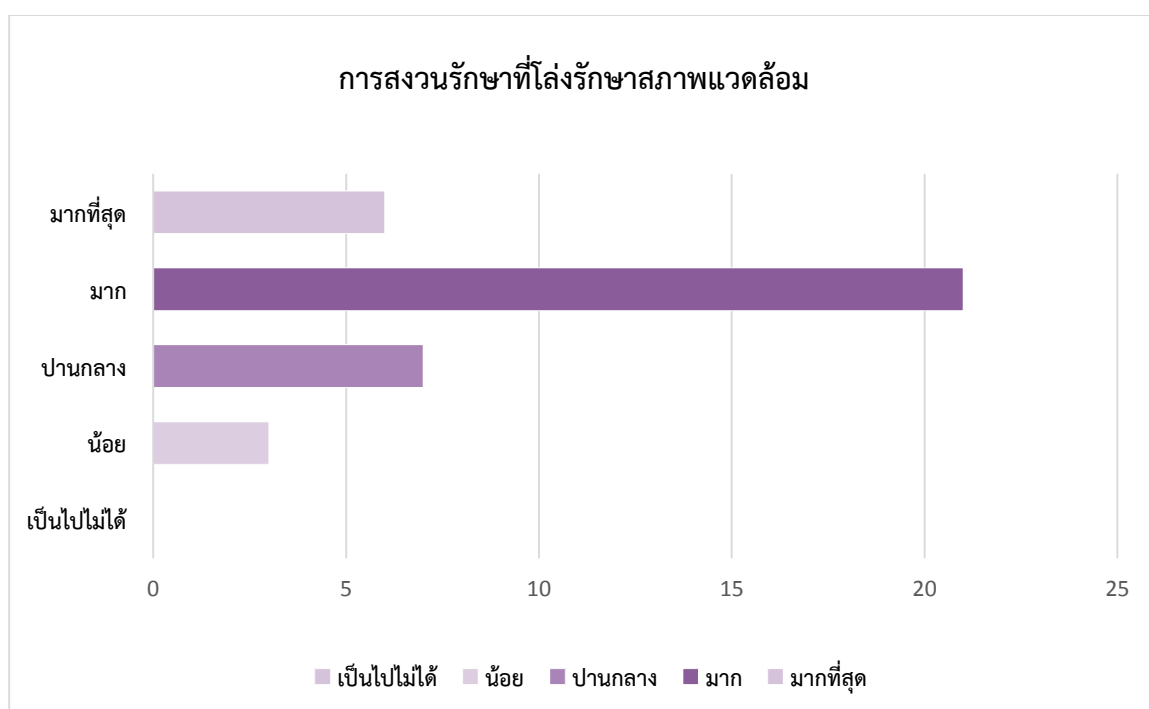
แผนภูมิที่ 3.6-26 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร

จากตารางที่ 3.6-26 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตร มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ความเป็นไปได้ ในระดับปานกลาง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการอนุรักษ์พื้นที่ดินดีเพื่อการเกษตรมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	3	8.1
ปานกลาง	7	18.9
มาก	21	56.8
มากที่สุด	6	16.2
รวม	37	100.0



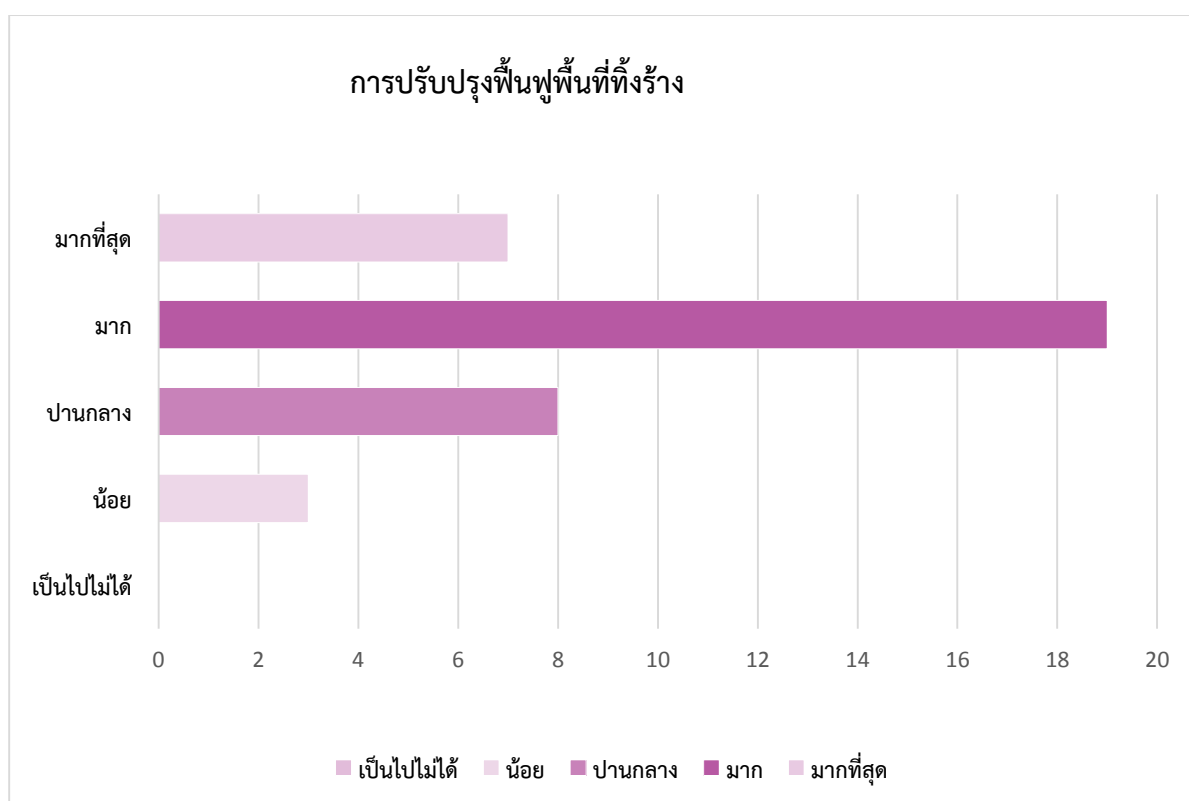
แผนภูมิที่ 3.6-27 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม

จากตารางที่ 3.6-27 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อม มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 ความเป็นไปได้ ในระดับปานกลาง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 18.9 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการสงวนรักษาที่โล่งรักษาสภาพแวดล้อมมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่ที่ทิ้งร้าง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	3	8.1
ปานกลาง	8	21.6
มาก	19	51.4
มากที่สุด	7	18.9
รวม	37	100.0



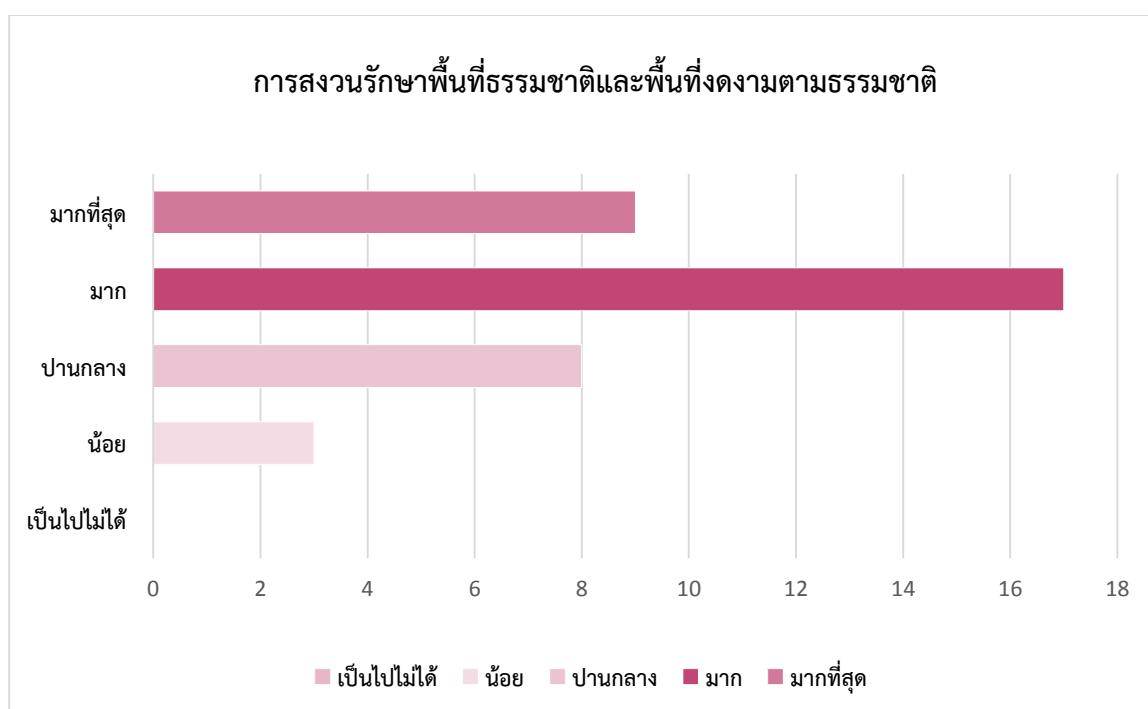
แผนภูมิที่ 3.6-28 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่ที่ทิ้งร้าง

จากตารางที่ 3.6-28 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่ที่ทิ้งร้าง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 51.4 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 18.9

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงพื้นที่ที่ทิ้งร้าง มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	3	8.1
ปานกลาง	8	21.6
มาก	17	45.9
มากที่สุด	9	24.3
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-29 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ

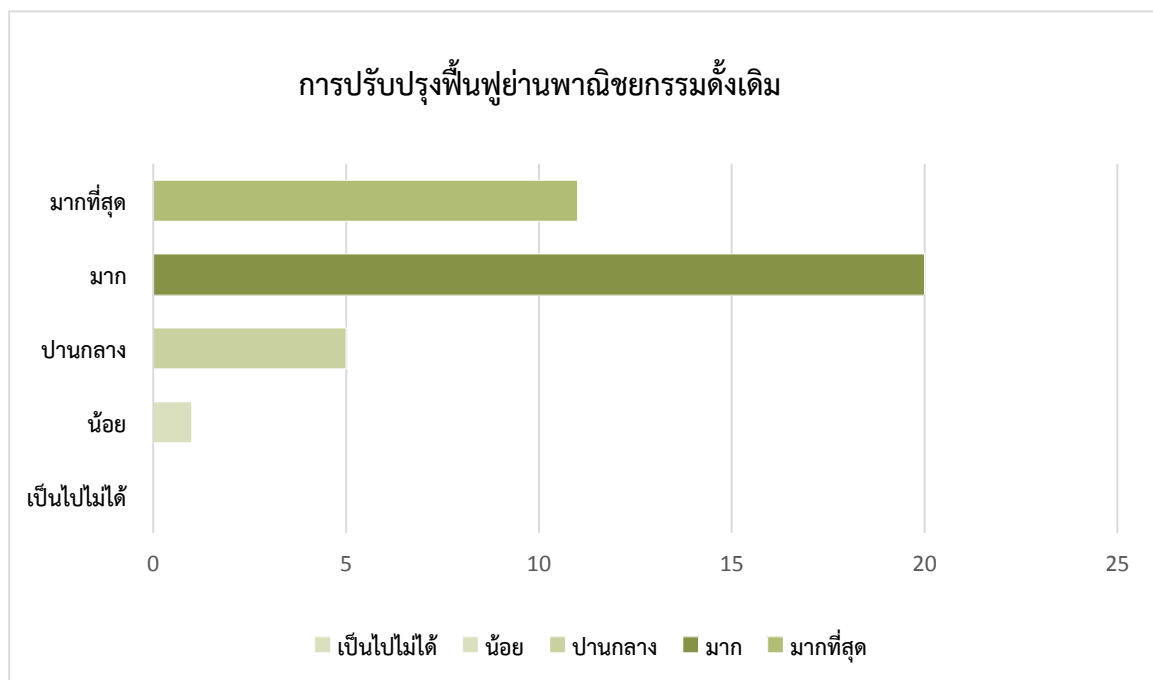
จากตารางที่ 3.6-29 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติ มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 8.1 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ความเป็นไปได้ในระดับมากจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 45.9 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 24.3

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการสงวนรักษาพื้นที่ธรรมชาติและพื้นที่ดงตามธรรมชาติมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

10. การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่พัฒนาอยู่ก่อนแล้ว

ตารางที่ 3.6-30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปไม่ได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	5	13.5
มาก	20	54.1
มากที่สุด	11	29.7
รวม	37	100.0



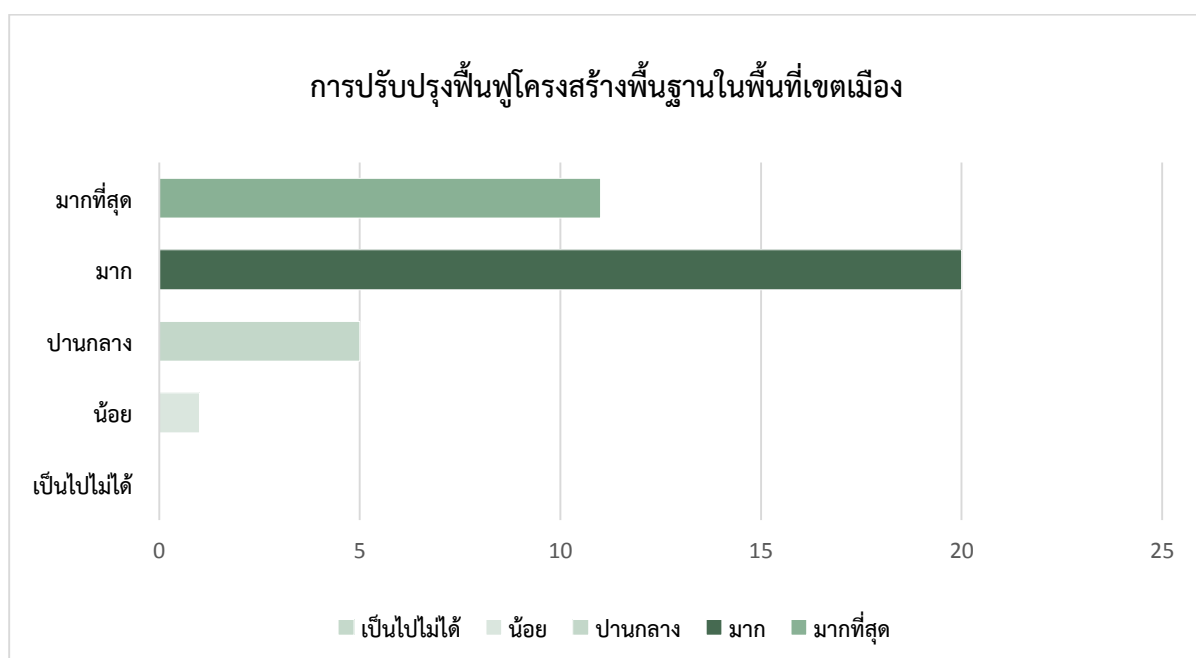
แผนภูมิที่ 3.6-30 แผนภูมิแสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม

จากตารางที่ 3.6-30 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิมมีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 29.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงพื้นที่พยานพาณิชยกรรมดั้งเดิม มีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ตารางที่ 3.6-31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง

ระดับความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
เป็นไปได้	0	0
น้อย	1	2.7
ปานกลาง	5	13.5
มาก	20	54.1
มากที่สุด	11	29.7
รวม	37	100.0



แผนภูมิที่ 3.6-31 แสดงระดับความคิดเห็นด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง

จากตารางที่ 3.6-31 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามด้านการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมือง มีการตอบแบบสอบถามในระดับความเป็นไปได้ในระดับน้อย จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7 ความเป็นไปได้ในระดับปานกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ความเป็นไปได้ในระดับมาก จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 54.1 ความเป็นไปได้ในระดับมากที่สุด จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 29.7

สรุปได้ว่าคนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการปรับปรุงฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตเมืองมีระดับความเป็นไปได้ในระดับมาก

ภาคผนวก



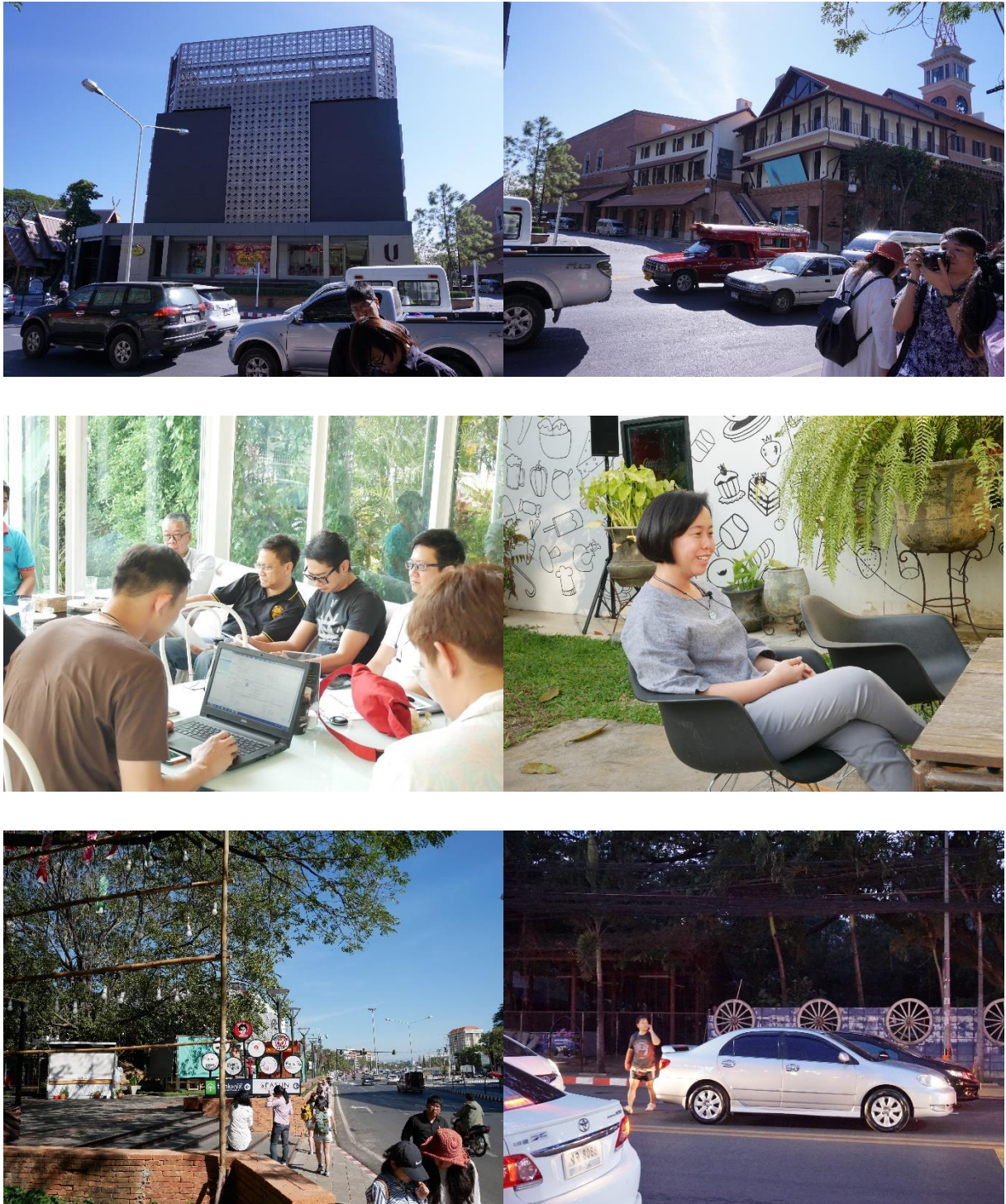
ภาพที่ 1 การลงพื้นที่จังหวัดระยอง



ภาพที่ 2 การลงพื้นที่จังหวัดสุโขทัย



ภาพที่ 3 การลงพื้นที่จังหวัดภูเก็ต



ภาพที่ 4 การลงพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 5 การลงพื้นที่จังหวัดสระบุรี



ภาพที่ 6 การลงพื้นที่จังหวัดขอนแก่น



ภาพที่ 7 การประชุมครั้งที่ 1 โครงการออกแบบย่านที่ชาญฉลาดเพื่อการยกระดับทางเศรษฐกิจ
วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 เวลา 08.30-17.00 ณ ห้องริชมอนด์บอลรูม 1
โรงแรมริชมอนด์ สไตลิสคอนเวนชั่น ถนนรัตนานิเบศร์ จังหวัดนนทบุรี