



**ใบรับรองวิทยานิพนธ์**  
**บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์**

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหานที

**ปริญญา**

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม

**สาขา**

**ภาควิชา**

**เรื่อง** การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง วางส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อการดำรงอยู่ของ  
ภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
ศึกษาเฉพาะกรณี ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง จังหวัดสมุทรปราการ  
Public Spaces in Permit Community Identity for Existence of Culture  
Landscape Old Community Along Canal around Suvarnabhumi Airport:  
Case Study of the Old Commercial of Bang Phli Community Along  
Samrong Canal, Samut Prakan Province

**นามผู้วิจัย** นายณัฐวุฒิ รัตนสุนทร

**ได้พิจารณาเห็นชอบโดย**

**อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก**

( รองศาสตราจารย์ประสงค์ เขี่ยมอนันต์, M.Arch. )

**อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม**

( อาจารย์ศราวุธ เปรมใจ, Doctorat )

**หัวหน้าสาขาวิชา**

( ผู้ช่วยศาสตราจารย์ฐิติวุฒิ ชัยสวัสดิ์อารี, สถ.ม. )

**บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว**

( รองศาสตราจารย์กัญญา วีระกุล, D.Agr. )

**คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย**

วันที่ ..... เดือน ..... พ.ศ. ....

**สิงสิทธี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์**

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง วางส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรม  
ชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาเฉพาะกรณี ชุมชนตลาดเก่าบางพลี  
ริมคลองสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ

Public Spaces in Permit Community Identity for Existence of Culture Landscape  
Old Community Along Canal around Suvarnabhumi Airport: Case Study of the Old  
Commercial of Bang Phli Community Along Samrong Canal, Samut Prakan Province

โดย

นายณัฐวุฒิ รัตนสุนทร

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต

พ.ศ. 2557

ณัฐวุฒิ รัตนสุนทร 2557: การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน  
เพื่อการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ  
ศึกษาเฉพาะกรณี ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง จังหวัดสมุทรปราการ  
ปริญญาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม  
ภาควิชาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์  
ประสงค์ เอี่ยมอนันต์, M.Arch. 125 หน้า

งานวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่อดีต  
จนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่รอบท่าอากาศยาน  
(2) ศึกษาบทบาทความสัมพันธ์ของอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง กับสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์  
พื้นที่โล่ง-ว่าง ภายในชุมชนจากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง (3) แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่  
โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะคงรักษาอัตลักษณ์และสามารถอยู่ร่วมกับการ  
พัฒนาเมืองได้ต่อไป

ผลการวิจัยพบว่า พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงเดิมจากพื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่  
ชุมชน ตัวเมือง ย่านการค้า หมู่บ้านจัดสรร และพื้นที่อุตสาหกรรม โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานชุมชนรอบ  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากการบริหารการปกครองจากนโยบายของรัฐ และจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เป็น  
ตัวกำหนดทิศทางมีเทคโนโลยีเป็นตัวเร่ง เพื่อหวังผลทางเศรษฐกิจเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ โดยอาศัยสังคม และวัฒนธรรม  
ยึดเหนี่ยวให้ชุมชนสามารถดำรงอยู่ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นโดยเฉพาะจากการพัฒนาท่าอากาศยานจากการ  
สัมภาระ และสอบถามประชาชนในพื้นที่ศึกษา พบว่า พื้นที่ริมคลองใช้ประโยชน์มากที่สุดร้อยละ 71.65 ของผู้ตอบ  
แบบสอบถาม และมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ร้อยละ 89.50 ผลมาจากความต้องการพื้นที่ค้าขาย ทั้งนี้แนวทางการใช้  
ประโยชน์ที่โล่ง-ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง พบว่าการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม  
ในการพัฒนาพื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง โดยใช้อำนาจ โครงสร้างหน้าที่ และกฎหมายเดิมที่มีอยู่ให้เต็มศักยภาพ  
จัดทำแผนท้องถิ่นตามระยะเวลาของแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางโดยรวม  
ร่วมกัน

Nattawut Ratanasoonthon 2014: Public Spaces in Permit Community Identity for Existence of Culture Landscape Old Community Along Canal around Suvarnabhumi Airport: Case Study of the Old Commercial of Bang Phli Community Along Samrong Canal, Samut Prakan Province. Master of Urban and Environmental Planning, Major Field: Master of Urban and Environmental Planning, Department of Urban and Environmental Planning. Thesis Advisor: Associate Professor Prasong EIAM-ANANT, M.Arch. 125 pages.

The objectives of this research are to (1) study the community settlement along canal around Suvarnabhumi Airport vicinity in the past to the future in order to evaluate the impact resulting from the change of land use, (2) study the use of public spaces in order to promote coexistence between the canal community identity and the urban development, which were found by means of interviews with the sample households in these areas, and (3) propose guidelines on using public spaces for community identity formulation, in order that the community can co-exist with the urban development.

The findings are as follows: Suvarnabhumi Airport vicinity has been changed from agricultural areas to communities, cities, business districts, housing development and industrial areas. Factors effecting the community settlements involve public administration policies and National Economic and social Development Plans. Moreover, the technology accelerates the development. The urban development in this area is intended for economic growth. Despite the change resulted from the airport development, the community can subsist because of community's strength and its cultures. A survey and interviews with people in the community reveal that 71.65 percent the areas along the canals have been used and 89.50% has undergone the change due to the need for trading areas. The guidelines on using public spaces for community identity formulation are propose as follows: people should participate in the area development. People concerned should implement the law and perform their duties, effectively. Moreover the local area development plan should be aligned with the airport development master plan.

---

Student's signature

---

Thesis Advisor's signature

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี โดยความอนุเคราะห์ของบุคคลหลาย ๆ ฝ่าย ซึ่งไม่อาจละเลยที่จะกล่าวคำขอบคุณไว้ในที่นี้ได้ คือ

ขอขอบคุณอาจารย์สาขาวิชาการวางแผนเมืองและสภาพแวดล้อมทุกท่าน ที่ให้ความรู้ความเข้าใจทางด้านวิชาการวางแผนเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ช่วยชี้แนะตลอดจนปรับปรุงแก้ไขจนสามารถสำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์

ขอขอบคุณเพื่อนนิสิตรุ่น 6 ทุกคนที่ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาครั้งนี้ ทั้งการศึกษาในห้องเรียนและการทำวิทยานิพนธ์

ขอขอบคุณหน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ อันประกอบด้วย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมการbinพาณิชย์ กรมแผนที่ทหาร และหน่วยงานราชการส่วนอื่น ๆ ที่ให้ความสนับสนุนทางด้านข้อมูลพื้นฐาน

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณครอบครัวที่ให้ความช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ อย่างมากมาย และนอกจากนี้ขอขอบคุณบุคคลและองค์กรอื่น ๆ ที่มีส่วนช่วยเหลือในการศึกษา แต่ไม่ได้นำมากล่าวไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ณัฐวุฒิ รัตนสุนทร

สิงหาคม 2557

## สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(4)
สารบัญภาพ	(6)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
คำถามการวิจัย	4
สมมติฐานการวิจัย	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
ขอบเขตของการวิจัย	5
นิยามศัพท์	9
ประโยชน์ที่ได้รับ	10
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	11
ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง	11
การตั้งถิ่นฐานมนุษย์	15
ภูมิทัศน์วัฒนธรรม และอัตลักษณ์ชุมชน	25
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	30
สรุป	32
สรุปกรอบแนวคิดการวิจัย	33
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	34
ตัวแปรในการวิจัย	34
กรอบการจัดการกระบวนการคิด	35
วิธีการวิจัย	36
การเก็บข้อมูล	36
ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล	37

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข้อตกลงเบื้องต้น	39
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	39
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล	40
บทที่ 4 ผลและวิจารณ์	43
ผลการวิจัย	43
ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับเมือง	43
การตั้งถิ่นฐานชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	43
การเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	53
ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับชุมชน	73
สภาพทั่วไปชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	73
อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	76
ประเภทพื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	82
การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	83
การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	87
แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	92
ในอนาคต	
วิจารณ์ผลการวิจัย	95
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	96
สรุปผลการวิจัย	96
การตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	96
ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	
แนวโน้มการดำรงอยู่และการเปลี่ยนแปลงของชุมชนตลาดเก่าบางพลี	97
ในอนาคต	

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ข้อเสนอแนะ	98
อภิปรายผลของการวิจัย	103
ปัญหาและอุปสรรค	104
แนวทางการศึกษาต่อ	104
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	105
ภาคผนวก	108
ภาคผนวก ก ขอบเขตพื้นที่ศึกษารอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	109
ภาคผนวก ข การสัมภาษณ์อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง	120
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	125

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับเมือง	38
2	ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับชุมชน	38
3	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยาน	45
4	เปรียบเทียบขนาดพื้นที่และสัดส่วนการใช้ที่ดิน พ.ศ. 2545 กับ พ.ศ. 2550	64
5	สรุปการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน	71
6	Ekistics Logarithmic Scale	75
7	ผลดีจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	87
8	ผลเสียจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	88
9	ผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	88
10	การแก้ไขผลกระทบต่อชุมชนที่ผ่านมาจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	88
11	มาตรการที่เหมาะสมในการลดผลกระทบต่อชุมชน จากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	86

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
12	ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	87
13	พื้นที่โล่ง ว่าง ที่ใช้ประโยชน์มากที่สุดภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	90
14	พื้นที่ค้าขายภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	90
15	พื้นที่พักผ่อนภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	90
16	พื้นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	91
17	พื้นที่โล่ง ว่าง ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	91
18	แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	92
19	สรุปการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี	94
<b>ตารางผนวกที่</b>		
1	ขอบเขตการปกครอง บริเวณพื้นที่ศึกษา	115
2	ชุมชนเก่าริมคลอง บริเวณพื้นที่ศึกษา	118

## สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	แผนที่แสดงที่ตั้งชุมชนตลาดเก่าบางพลี ขอบเขตระดับเมือง	6
2	พื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ขอบเขตระดับชุมชน	7
3	กรอบความคิดทฤษฎีของการศึกษา	8
4	สรุปกรอบแนวคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง	15
5	องค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ตามทฤษฎี Ekistics	18
6	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ตามทฤษฎี Ekistics	20
7	รูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์	22
8	แผนที่แสดงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา	23
9	สรุปกรอบแนวคิดองค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์	20
10	สรุปกรอบแนวคิดภูมิทัศน์วัฒนธรรม	27
11	สรุปกรอบแนวคิดอัตลักษณ์ชุมชน	25
12	สรุปกรอบแนวคิดการวิจัย	33

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
13	กรอบการจัดกระบวนการคิด	35
14	แสดงคลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์	44
15	แสดงโครงข่ายถนนเชื่อมต่อบริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	52
16	แสดงทิศทางการขยายตัวจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่	52
17	แผนที่ตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับพื้นที่ติดต่อโดยรอบ	54
18	ภาพจำลองตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มรูปแบบ พ.ศ. 2570	55
19	แผนที่เส้นเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 และเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2553	58
20	แผนที่เส้นเสียงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีใช้ทางวิ่ง เส้นที่ 3 และกรณีใช้ทางวิ่งเส้นที่ 4	59
21	ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	61
22	แผนผังแสดงตัวอย่างของเมืองศูนย์กลางการบิน	63
23	แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์สัดส่วน และจำนวนการใช้ประโยชน์ที่ดิน รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปรียบเทียบ พ.ศ. 2545 กับ พ.ศ. 2550	65

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
24	การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2545	66
25	การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2550	67
26	ภาพถ่ายทางอากาศชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	74
27	สภาพทั่วไปชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	75
28	ลักษณะจำเพาะทางกายภาพชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	79
29	ลักษณะย่านภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	80
30	ลักษณะพื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	83
31	ลักษณะพื้นที่บริเวณชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	84
32	ลักษณะเรือนแถวชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง	85
33	ประเภทกิจกรรมภายในเรือนแถวบริเวณพื้นที่ตลาดเก่า	86
34	ประเภทกิจกรรมภายในเรือนแถวบริเวณพื้นที่ตลาดใหม่	87
35	พื้นที่นำร่องที่มีศักยภาพในการพัฒนาระดับเมือง ชุมชนเมืองบางพลี	100
36	พื้นที่นำร่องที่มีศักยภาพในการพัฒนาระดับชุมชน ชุมชนตลาดเก่าบางพลี	101

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพผนวกที่		หน้า
1	ภาพ 3 มิติแสดงเขตความปลอดภัยทางเดินอากาศ ตามมาตรฐานองค์การการบินระหว่างประเทศ ICAO	111
2	แผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม	112
3	ภาพถ่ายทางอากาศแสดงแนวเส้นเสียงจากสถานการณ์บินจริง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (มิถุนายน พ.ศ. 2553 - พฤษภาคม พ.ศ. 2554)	113
4	แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา	114
5	แผนที่แสดงที่ตั้งชุมชนตลาดเก่า บริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา	116

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความสำคัญของปัญหา

ในอดีตก่อนจะมีการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ภูมิประเทศของพื้นที่ส่งผลต่อการเลือกตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ หากพื้นที่นั้น ๆ มีความเหมาะสมต่อการตั้งถิ่นฐาน เช่น มีแหล่งน้ำจืด สำหรับอุปโภค บริโภค มีพื้นที่เพาะปลูกเพียงพอสำหรับชุมชน หรือเป็นตำแหน่งที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่น ๆ ได้สะดวกเหมาะสำหรับการค้าขาย สาเหตุต่าง ๆ เหล่านี้จึงเป็นปัจจัยให้มีการตั้งบ้านตั้งเมืองขึ้น เกิดเป็นสิ่งก่อสร้าง โครงข่ายคมนาคม อีกทั้งมนุษย์ได้รวมตัวกันเป็นสังคมหลวมหลวม เกิดเป็นวัฒนธรรม ตามสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ด้วยเหตุนี้คำว่าภูมิทัศน์วัฒนธรรมจึงได้ก่อรูปขึ้น สภาพการณ์ปัจจุบันเนื่องจากมนุษย์ตั้งถิ่นฐานมาอย่างยาวนาน มีการปรับสภาพภูมิประเทศให้ตอบสนองกับการดำเนินชีวิต พัฒนาขึ้นจากหมู่บ้าน ชุมชนขนาดเล็กเป็นชุมชนขนาดใหญ่ มีการแก้ปัญหาและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่จำกัด ด้วยการใช้วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี โดยเฉพาะการพัฒนาทางอุตสาหกรรมที่มนุษย์ได้ใช้เทคโนโลยีเพื่อเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมเพื่อผลทางเศรษฐกิจ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ส่งผลกระทบต่อกลับมาถึงมนุษย์ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนอกจากทำลายสภาพพื้นที่ทางกายภาพแล้ว ยังทำลายมรดกทางวัฒนธรรม ความรู้พื้นฐานและภูมิปัญญาของชุมชน ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการผสมผสานกันระหว่างธรรมชาติกับมนุษย์ โดยแสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการของสังคมมนุษย์ และการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ผ่านกาลเวลามาจนถึงปัจจุบัน (Folwer, 2002 อ้างใน เกรียงไกร เกิดศิริ, 2551)

ประเทศไทยนับตั้งแต่เปิดประเทศทำการค้ากับชาติตะวันตกหลังสนธิสัญญาเบาว์ริง จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ได้เน้นการพัฒนาประเทศจากการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมอุตสาหกรรม โดยเริ่มจากการใช้โครงข่ายทางน้ำในการขยายพื้นที่เพาะปลูก โครงข่ายการสัญจรทางบกเพื่อการขนส่งผลผลิตทางอุตสาหกรรม (กาญจนา แก้วเทพ, 2538) จนถึงการใช้โครงข่ายทางอากาศ ซึ่งท่าอากาศยานจะเปลี่ยนการพัฒนาเมืองในคริสต์ศตวรรษที่ 21 เช่นเดียวกับทางหลวงในคริสต์ศตวรรษที่ 20 ทางรถไฟในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ท่าเรือในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ดังนั้นทิศทางการพัฒนาเมืองที่กำลังเกิดขึ้นพร้อมกับท่าอากาศยานหลายแห่งทั่วโลก พยายามพัฒนาให้เมืองเป็นเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ที่มีท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลาง ซึ่งมุ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ (Kasarda, 2000) สำหรับประเทศไทยการ

พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเรื่องสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ และขีดความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาค

พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับผลการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาท่าอากาศยานชุมชนเก่าในอดีตที่อาศัยอยู่ในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน ที่ยึดลำคลองเป็นจุดเริ่มต้นการก่อเกิดวัฒนธรรม ซึ่งสะท้อนให้เห็นคุณค่าและเอกลักษณ์ที่เป็นรากเหง้าของสังคมไทย ที่มีความหลากหลายเชื้อชาติ มีความต่อเนื่องทางประวัติศาสตร์ มีการดำรงชีวิตแบบสังคมเกษตรกรรม และมีการผลิตแบบพื้นฐานอันเป็นระบบเศรษฐกิจดั้งเดิมของชุมชนไทย การผลิตของหมู่บ้านหรือชุมชนมีจุดมุ่งหมายเพื่อใช้บริโภคภายในครัวเรือน และจ่ายภาษีอากรให้แก่รัฐ ไม่ได้ผลิตเพื่อแลกเปลี่ยนหรือเพื่อขาย (ฉัตรทิพย์ นาถสุภา, 2528) ดังนั้นการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง ได้บรรจุเรื่องราวของพื้นที่ตั้งแต่ประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ตั้งแต่ยุคเริ่มแรก จนกระทั่งมีการพัฒนาการเข้าสู่ความซับซ้อน ด้วยการปรับสภาพแวดล้อมผ่านรูปทรงของพื้นที่ ภูมิประเทศ และวิถีทางการดำเนินชีวิตของผู้คนกับพื้นที่ที่ตนอาศัย ทั้งนี้พื้นที่ศึกษาชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่อยู่บริเวณด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอดีตจากพื้นที่ตามธรรมชาติมีโครงข่ายลำคลอง ส่งผลให้พื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการทำเกษตรกรรม เป็นแหล่งเพาะปลูกข้าว เกิดเป็นชุมชน เป็นศูนย์กลางทางการค้าขาย เป็นจุดเชื่อมต่อในการเดินทางในช่วงที่คลองมีบทบาทที่สำคัญ ในการเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่างกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ด้านทิศตะวันออก รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อทางวัฒนธรรมระหว่างชุมชนในพื้นที่โดยรอบถึงแม้ว่าในปัจจุบันชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ได้ลดบทบาทลงจากการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ค้าขาย แต่ยังคงมีวัฒนธรรมท้องถิ่น ที่ยังคงมีเอกลักษณ์ ประเพณีที่สืบต่อกันมา (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552)

การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ส่งผลต่ออัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง ที่มีลักษณะพิเศษจำเพาะจากในอดีตที่เป็นชุมชนค้าขาย บริเวณจุดตัดลำคลอง ใช้พื้นที่โล่ง ว่างเป็นสถานที่แลกเปลี่ยนสินค้า ที่พบปะและประกอบกิจกรรมทางสังคม ด้านหลังเป็นสวน ถัดจากสวนเป็นนาไร่ อาศัยลำคลองเป็นโครงข่ายเชื่อมโยง จากการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก ทำให้การใช้พื้นที่โล่ง-ว่างในชุมชนที่สัมพันธ์กับคลองเริ่มลดบทบาทลงหันเหเข้าสู่เส้นทางบก ชุมชนค้าขายริมคลองถูกแทนที่ด้วยตลาดบกตามจุดตัดของถนน การพึ่งพิงน้ำจากลำคลองเริ่มลดน้อย

ถอยลง ลักษณะอาชีพของผู้คนที่อาศัยน้ำเพื่อการเกษตรเริ่มเปลี่ยนแปลงเข้าสู่อาชีพการบริการ ภายในเมือง กิจกรรมที่เชื่อมโยงผู้คนริมคลองก็ลดบทบาทลง ใช้เทคโนโลยีในการสื่อสารมากขึ้น ส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนของผู้คนในชุมชนอย่างรวดเร็ว โดยสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอัตลักษณ์ ชุมชนริมคลองแบบเดิม ๆ ที่มีการสืบทอดต่อกันมาเป็นเวลานาน เข้าสู่สภาพความเป็นชุมชนเมืองมากขึ้น ทำให้ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่โล่ง ว่างในชุมชน เช่น การใช้พื้นที่โล่ง ว่างริมคลองไม่ส่งเสริมกิจกรรมริมคลองของชุมชน ทางเดินเท้าภายในชุมชนคับแคบใช้ปะปนกันหลากหลาย กิจกรรม การก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมทำให้เกิดพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเป็นซอกหลืบทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทำให้ส่งผลกระทบต่อความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของชุมชน โดยสภาพในปัจจุบันการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างมีบทบาทแตกต่างไปจากเดิม คือ เป็นพื้นที่เอนกประสงค์ที่รองรับสารพัดกิจกรรม และความต้องการของชุมชน (ทิพวัลย์ ทองอาจ, 2548) ดังนั้นการใช้พื้นที่โล่ง ว่างภายในอนาคตของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลอง จะมีลักษณะพิเศษที่สามารถตอบสนองความต้องการของชุมชน และของเมืองทั้งในเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการใช้ประกอบกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมประจำวันของคนในชุมชนริมคลองที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

ดังนั้น วิทยานิพนธ์นี้ มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อธิบายสิ่งที่เกิดขึ้นในการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ตั้งแต่อดีต จนถึงปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ที่เปลี่ยนแปลงไป อันจะส่งผลต่ออัตลักษณ์ชุมชนริมคลอง ที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับวัฒนธรรม ในการทำให้ชุมชนเก่าริมคลองสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมือง รวมไปถึงเสนอแนะแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะคงรักษาอัตลักษณ์ และสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองได้ต่อไป การศึกษาจึงต้องใช้วิธีการวิจัยข้อมูลเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์ สังเกต และแบบสอบถาม แสดงข้อมูลเชิงวิเคราะห์ เพื่อพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยที่ว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง สามารถส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง ที่แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่ และสามารถใช้เป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่ากับชุมชนเมือง จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

## คำถามการวิจัย

การเจริญเติบโตของพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอันเป็นผลจากการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นั้น ชุมชนเก่าริมคลองจะสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของชุมชนเมืองได้อย่างไร โดยสามารถเก็บอัตลักษณ์ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมของพื้นที่ที่แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมเอาไว้ได้

### คำถามย่อยการวิจัย

1. การตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นอย่างไร และการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้พื้นที่รอบท่าอากาศยานเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไร
2. อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรงเป็นอย่างไร การดำเนินชีวิตกับสภาพแวดล้อมภายในชุมชนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร จากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง
3. การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรงเป็นอย่างไร สามารถแสดงอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลองหรือไม่ หากการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง สามารถแสดงอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จะมีแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ต่อไปอย่างไร

### สมมติฐานการวิจัย

การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง สามารถส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง ที่แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่ และสามารถใช้เป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่ากับชุมชนเมือง จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

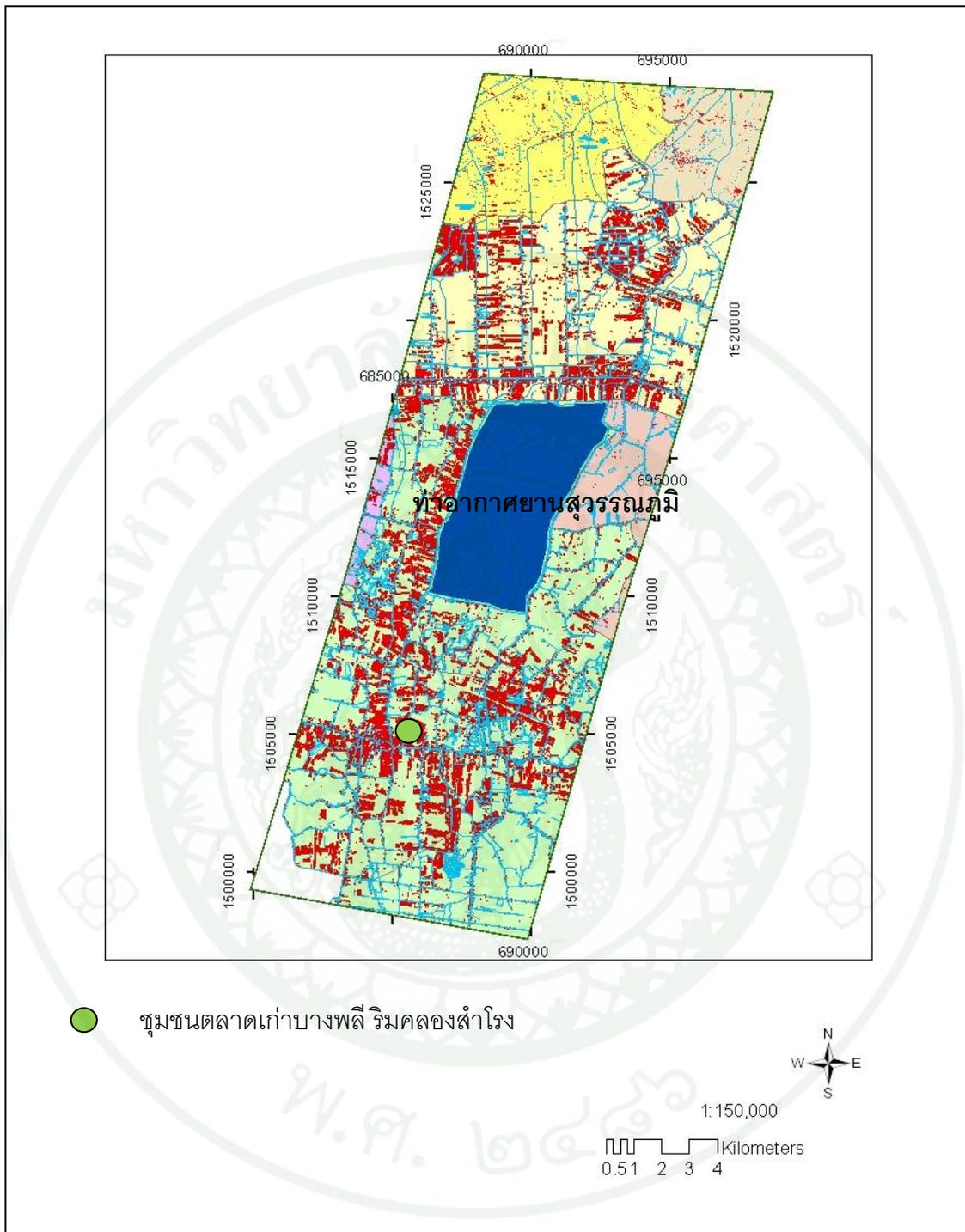
1. เพื่อศึกษาการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
2. เพื่อศึกษาการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง อันจะส่งผลกระทบต่ออัตลักษณ์ชุมชนริมคลอง
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะคงรักษาอัตลักษณ์และสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองได้ต่อไป และช่วยรักษาการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ยังคงเหลืออยู่ให้เหมาะสมต่อไปได้

## ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้แบ่งขอบเขตการศึกษาออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ขอบเขตของพื้นที่ ขอบเขตของเนื้อหา โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1. ขอบเขตของพื้นที่ แบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 2 ระดับ

1.1 ระดับเมือง เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษากำหนดตามมาตรฐานขององค์การการบินระหว่างประเทศ ICAO (Aerodrome Design Operations, 1995) ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551 และตามแนวเส้นเสียงจากสถานการณ์บินจริง (มิถุนายน พ.ศ. 2553 - พฤษภาคม พ.ศ. 2554) จากขอบเขตดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมากำหนดพื้นที่ศึกษาที่มีความเหมาะสมในครั้งนี้ โดยกำหนดออกจากขอบเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปทางด้านทิศเหนือ และทิศใต้ เป็นระยะทางด้านละ 12 กิโลเมตร ไปทางด้านทิศตะวันออก และทิศตะวันตก เป็นระยะทางด้านละ 3 กิโลเมตร



ภาพที่ 1 แผนที่แสดงที่ตั้งชุมชนตลาดเก่าบางพลี ขอบเขตระดับเมือง  
ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด  
สมุทรปราการ (2557)

1.2 ระดับชุมชน เพื่อศึกษาความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนเก่าริมคลอง จากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง กรณีศึกษาพื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 2 พื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ขอบเขตระดับชุมชน  
ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรปราการ (2557)

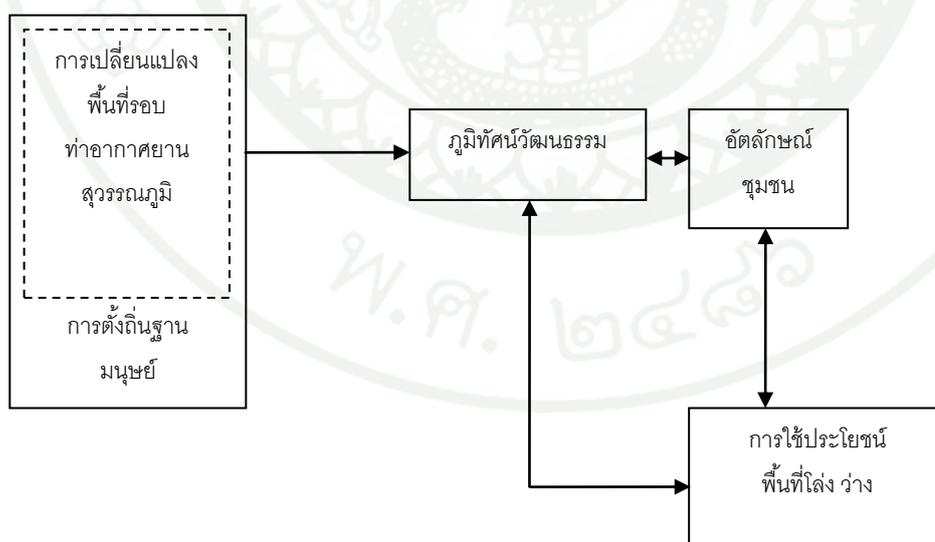
## 2. ขอบเขตของเนื้อหา แบ่งศึกษาตามขอบเขตของตัวแปรหลัก ได้แก่

2.1 การตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ศึกษาความเป็นมาในการตั้งถิ่นฐานของชุมชนจากองค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ตามแนวคิดของ Doxiadis (1968 อ้างใน วรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543) ได้เสนอตัวแบบ Ekistics Model เข้ามาพิจารณาการรวมตัวของมนุษย์ในฐานะปัจเจกบุคคล (Individuals) ครอบครัว และสังคม เข้ากับปัจจัยด้านกายภาพที่มีอยู่ตามธรรมชาติ และที่เกิดจากการสร้างสรรค์ของมนุษย์

2.2 ภูมิทัศน์วัฒนธรรม ศึกษาการดำเนินชีวิตในสภาพแวดล้อม จากการตั้งถิ่นฐาน ชุมชน เกรียงไกร เกิดศิริ (2551) ได้กล่าวว่า ภูมิทัศน์วัฒนธรรม เป็นผลลัพธ์ของการดำเนินชีวิต จากการจัดการพื้นที่บนสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

2.3 อัตลักษณ์ชุมชน ศึกษาลักษณะพิเศษทางกายภาพของชุมชน โดยพิจารณาจากการใช้ประโยชน์ทางกายภาพที่ช่วยจดจำสภาพแวดล้อมของชุมชน ในทฤษฎีจินตภาพของเมือง Lynch, (1984 อ้างใน วรรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543) และศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์ (2551 ,อ้างใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552) ได้กล่าวว่าลักษณะพิเศษทางสังคมของชุมชนตลาดเก่าประกอบ ด้วย ความเชื่อ วิถีชีวิต พิธีกรรม กิจกรรม ภูมิปัญญา ที่ส่งผลให้เกิดลักษณะพิเศษทางเศรษฐกิจในรูปแบบการค้าขายต่าง ๆ

2.4 การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ศึกษาพื้นที่โล่ง ว่าง ประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่างตามกฎหมาย ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่โล่ง ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 การใช้ประโยชน์ที่ว่าง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน



ภาพที่ 3 กรอบความคิดทฤษฎีของการศึกษา

## นิยามศัพท์

**การตั้งถิ่นฐานมนุษย์** หมายถึง การรวมตัวของมนุษย์ในฐานะปัจเจกบุคคล (Individuals) ครอบครัว และสังคม จากองค์ประกอบการตั้งถิ่นฐาน ผ่านปัจจัยการตั้งถิ่นฐาน เพื่ออธิบายสิ่งที่เกิดขึ้นตั้งแต่อดีต จนถึงปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดในอนาคต (Doxiadis, 1968 อ้างใน วรณรินทร์ พัฒนออนก, 2543)

**ชุมชนตลาดเก่าริมคลอง** หมายถึง ชุมชนที่พักอาศัยและค้าขายเรียงรายไปตามลำคลอง ที่ทำการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และประกอบกิจกรรมทางสังคม ซึ่งมีการรับรู้ถึงพื้นที่ และมีการครอบครองอาณาเขตร่วมกันภายในชุมชน ปรากฏเป็นรูปแบบทางกายภาพ (ศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์, 2551 อ้างใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552)

**ภูมิทัศน์วัฒนธรรม** หมายถึง พื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่ประกอบด้วยแหล่งทรัพยากรทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม ที่แสดงให้เห็นถึงเรื่องราวของพื้นที่ ตั้งแต่ประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานของชุมชนตั้งแต่ยุคเริ่มแรกจนกระทั่งมีการพัฒนาการเข้าสู่ความซับซ้อน ด้วยการปรับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติผ่านรูปทรงของพื้นที่ ภูมิประเทศ และสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรมผ่านวิถีทางการดำเนินชีวิตของผู้คนกับพื้นที่ที่ตนอาศัย (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2551)

**อัตลักษณ์ชุมชน** หมายถึง การที่ชุมชนมีลักษณะพิเศษเฉพาะ เป็นทุนทางวัฒนธรรม แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ โดยชุมชนที่มีอัตลักษณ์ที่ดีนั้น ต้องเป็นสิ่งที่เกิดจากความต้องการที่แท้จริงของชุมชนสอดคล้องกับอัตลักษณ์ดั้งเดิมของชุมชน และจะต้องไม่มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในชุมชน (ศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์, 2551 อ้างใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552)

**การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง** ว่าง หมายถึง การใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่างตามกฎหมาย ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่โล่ง ตามพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 การใช้ประโยชน์ที่ว่าง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน ทิพย์สุดา ปทุมานนท์ (2549) ได้กล่าวว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนมีบทบาทเป็นพื้นที่เอนกประสงค์ที่รองรับสารพัดกิจกรรม และความต้องการของชุมชน

## ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการดำเนินชีวิตกับสภาพแวดล้อมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จากการศึกษาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ของพื้นที่ศึกษา เพื่ออธิบายสิ่งที่เกิดขึ้นตั้งแต่อดีต จนถึงปัจจุบันและแนวโน้มที่จะเกิดในอนาคต

2. ทำให้ทราบถึงอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จากการศึกษาเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของเมือง

3. เสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมือง ในส่วนภาครัฐที่จะออกมาตรการ กฎหมายการใช้ประโยชน์ที่โล่งและที่ว่าง ส่วนภาคชุมชนที่จะใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนในการส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนริมคลองให้ดำรงอยู่ต่อไป

## บทที่ 2

### การตรวจเอกสาร

การที่จะแก้ปัญหาดังที่กล่าวมา หรือเพื่อที่จะตอบคำถามวิจัยได้นั้น จำเป็นต้องศึกษา ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยนำมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับขอบเขตการวิจัย ในบริบท ของพื้นที่ ทั้งระดับเมืองและระดับชุมชน ประกอบกับบริบทของเนื้อหา เพื่อให้เกิดกรอบแนวคิดที่ ชัดเจนและสอดคล้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ อันมีหัวข้อดังต่อไปนี้

#### ทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

- การใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่าง
- การตั้งถิ่นฐานมนุษย์
- ภูมิทัศน์วัฒนธรรม และอัตลักษณ์ชุมชน
- กรอบแนวคิดในการวิจัย
- งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง

ปัจจุบันพื้นที่โล่ง ว่างในชุมชนริมคลองได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วจากการพัฒนา และ การเจริญเติบโตของเมือง การสร้างโครงข่ายการสัญจรทางบกให้เกิดความสะดวกสบายในการ เข้าถึงพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง ทำให้การพึ่งพิงแม่น้ำ ลำคลองเริ่มลดน้อยลง วิถีชีวิต กิจกรรม และการใช้พื้นที่โล่ง ว่างเชื่อมโยงผู้คนกับพื้นที่ริมน้ำลดบทบาทลง การเปลี่ยนแปลงที่ เกิดขึ้นนี้ส่งผลกระทบต่ออัตลักษณ์ชุมชนริมคลอง สำหรับการควบคุมการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง และป้องกันการพัฒนาที่อาจส่งผลกระทบต่อพื้นที่โล่ง ว่าง จำเป็นต้องอาศัยกฎหมายในการจำกัด สิทธิและส่งเสริมสิทธิของประชาชน ประกอบเข้ากับความสัมพันธ์ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน กับพื้นที่โล่ง ว่าง ดังนั้น การศึกษาเรื่องพื้นที่โล่ง ว่าง มีแนวคิดที่เกี่ยวข้อง คือ การใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และการใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่างตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## 1. การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

1.1 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ ที่โล่ง หมายความว่า บริเวณที่ดินที่ระบุไว้ในผังเมืองรวมหรือผังเมืองเฉพาะให้ใช้เป็นที่ว่างส่วนใหญ่ และเพื่อใช้ตามวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ (ราชกิจจานุเบกษา, 2518) จากการศึกษาในครั้งนี้ ที่โล่ง ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 จึงเป็นแนวที่โล่ง ริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง ห้วย หนอง และบึง

1.2 กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิ และเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 29 ประกอบมาตรา 35 มาตรา 36 มาตรา 48 มาตรา 49 มาตรา 50 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงไว้ . . .การใช้ประโยชน์ที่ดินริมฝั่งแม่น้ำ คลอง หรือแหล่งน้ำสาธารณะ ให้มีที่ว่างไม่น้อยกว่า 6 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำหรือการสาธารณูปโภค. . . (ราชกิจจานุเบกษา, 2544) โดยสามารถพิจารณาจากเกณฑ์มาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม (กรมการผังเมือง, 2544) ได้ดังนี้

1.2.1 แนวที่โล่งริมน้ำ ในการกำหนดพื้นที่ดังกล่าว เพื่อวัตถุประสงค์ เพื่อรักษา สภาพแวดล้อมให้เป็นระเบียบสวยงาม สรรสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่นให้ชุมชนเมือง เป็นแนวโล่ง สะดวกแก่การทำงานของเครื่องจักรในการปรับปรุง และขุดลอกแหล่งน้ำ และเป็นแนวป้องกันการ รุกล้ำที่สาธารณะ และห้ามปลูกสร้างอาคาร เป็นทางเดินเชื่อมโยง ติดต่อซึ่งกันและกันในชุมชน

### 1.2.2 เกณฑ์เกี่ยวกับแนวที่โล่ง ริมน้ำ

ก. ที่สาธารณะหรือเอกชนริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลอง หนองบึง ให้มีแนวถอยร่น อาคารตลอดแนวไม่น้อยกว่า 6.00 เมตร

ข. ถ้ามีการกำหนดแนวถนน หรือสร้างถนนต่อจากแนวถอยร่น จะต้อง มีแนวถนนกว้างไม่น้อยกว่า 9.00 เมตร

ค. การก่อสร้างอาคารทุกประเภท ริมถนนฝั่งตรงข้ามแนวถอยร่นริมน้ำ สูงไม่เกิน 6.00 เมตร จากระดับถนน

1.3 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ . . . ที่ว่าง หมายความว่า พื้นที่อันปราศจากหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมซึ่งพื้นที่ ดังกล่าวอาจจะจัดให้เป็นบ่อน้ำ สระว่ายน้ำ บ่อพักน้ำเสีย ที่พักมูลฝอย ที่พักรวมมูลฝอย หรือที่จอดรถที่อยู่นอกอาคารก็ได้ และให้ความหมายรวมถึงพื้นที่ของสิ่งก่อสร้าง หรืออาคารสูงจากระดับพื้นดินไม่เกิน 1.20 เมตร และไม่มีหลังคาหรือสิ่งก่อสร้างปกคลุมเหนือระดับนั้น (ราชกิจจานุเบกษา, 2522) ในการก่อสร้างอาคาร ดัดแปลง รื้อถอน เคลื่อนย้าย ใช้ หรือเปลี่ยนแปลงการใช้อาคารหากมีการกระทำดังกล่าว จำเป็นต้องมีการศึกษาถึงมาตรการ ซึ่งนอกจากจะเป็นการควบคุมเกี่ยวกับความแข็งแรง ปลอดภัยของอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างแล้ว ยังรวมถึงการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจรด้วย อาทิ การควบคุมสภาพแวดล้อมริมลำน้ำ ได้แก่ การกำหนดระยะร่นหรือระยะเว้นว่างของสิ่งปลูกสร้างจากแนวติ่ง การควบคุมทัศนียภาพริมน้ำ ได้แก่ การกำหนดวัสดุ ลักษณะ รูปแบบของอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและพื้นที่

จากการศึกษาพื้นที่โล่ง ว่าง โดยครอบคลุมถึง กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่า ที่โล่ง ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และที่ว่าง ตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับ ได้ให้ความสำคัญกับการใช้ที่ดินเพื่อจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล เพื่อให้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 มีขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ให้เกิดการวางจัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง หรือชนบท ส่วนวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 คือ ใช้เพื่อการควบคุมการก่อสร้างอาคาร รวมถึงลักษณะทางกายภาพของอาคารเพื่อประโยชน์ของความแข็งแรง ความปลอดภัย การป้องกันอัคคีภัย การสาธารณสุข การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม การผังเมือง การสถาปัตยกรรม และการอำนวยความสะดวกแก่การจราจร นอกจากนี้กฎกระทรวง และข้อบัญญัติท้องถิ่นฉบับต่าง ๆ ที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร ยังสามารถกำหนดรายละเอียดข้อบังคับให้ปฏิบัติด้านรูปลักษณะอาคาร ขนาดสัดส่วน เนื้อที่ ระดับ และระยะของตัวอาคารได้ ดังนั้นการใช้พระราชบัญญัติควบคุมอาคารมาเป็นเครื่องมือส่งเสริมการพัฒนาเมือง จึงเป็นสิ่งที่สามารถดำเนินการได้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2533) ซึ่งการใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่างตาม

กฎหมายที่กล่าวมาข้างต้น จะเป็นเครื่องมือช่วยในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ควบคุม และส่งเสริมการพัฒนาเมือง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง จากการพัฒนาพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนเก่าริมคลอง

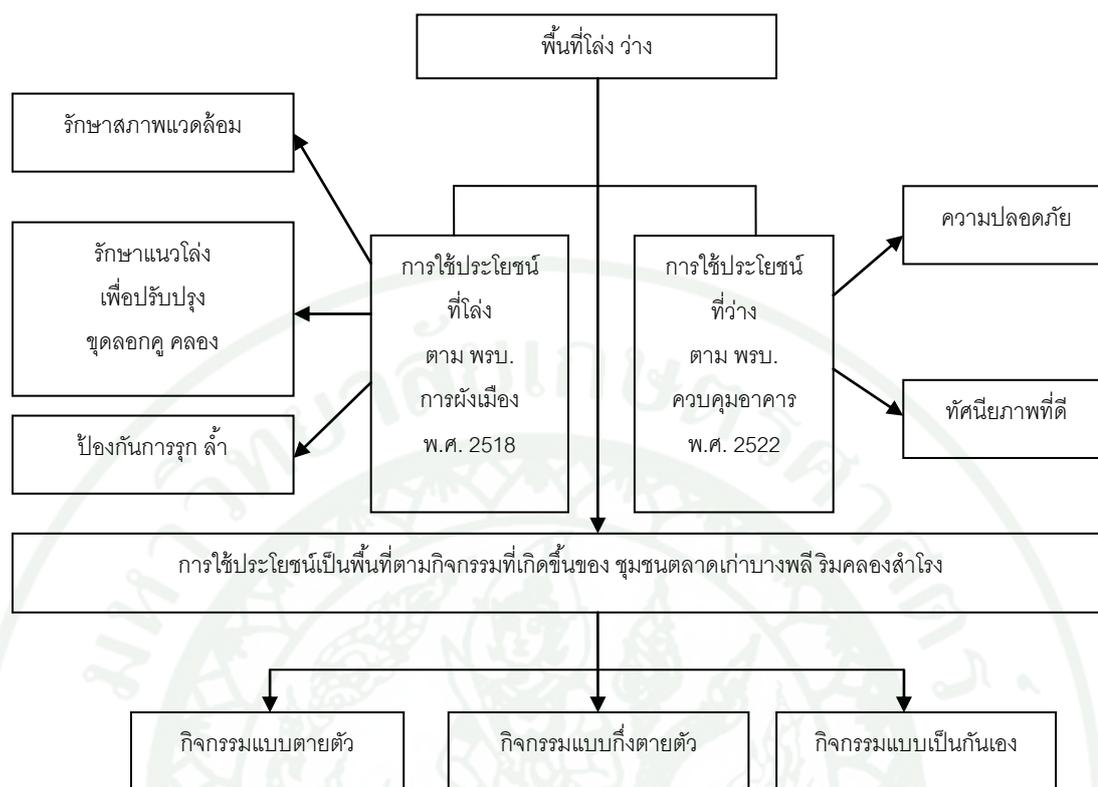
2. การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน ทิพย์สุดา ปทุมานนท์ (2549) กล่าวถึงทฤษฎีว่าด้วยการใช้ประโยชน์ของ Space ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น (Proxemics) เกิดเป็นพื้นที่สาธารณะ (Public Space) แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ประกอบด้วย

2.1 การใช้ประโยชน์แบบตายตัว (Fixed) เป็นลักษณะพื้นฐานที่คนหรือชุมชนเข้าไปจัดการกับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิต สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสนองความต้องการของคนหรือชุมชน ฝั่งบริเวณของเมืองหรือชุมชน ล้วนมีลักษณะเป็นแบบตายตัว มีการเปลี่ยนแปลงมากน้อยไปตามเวลาหรือตามสังคม วัฒนธรรม ที่เปลี่ยนแปลงไป เมื่อมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม เทคโนโลยี จำเป็นต้องดัดแปลงนำมาใช้ ไม่เช่นนั้นสิ่งเก่ากับสิ่งใหม่จะเข้ากันไม่ได้ หรือขัดแย้งกัน

2.2 การใช้ประโยชน์แบบกึ่งตายตัว (Semi Fixed) มีลักษณะรองรับได้หลายกิจกรรมที่สามารถเปลี่ยนไปตามความต้องการของคนหรือชุมชน

2.3 การใช้ประโยชน์แบบเป็นกันเอง (Informal) เกิดจากประสบการณ์ วัฒนธรรมของบุคคลแต่ละคน หรือชุมชนแต่ละชุมชน มีลักษณะเฉพาะตัว รับรู้ได้จากการมีส่วนร่วมในกิจกรรม ความสนิทสนมหรือความสัมพันธ์ กลุ่มคนต่าง ๆ หรือแต่ละชุมชนมีลักษณะแตกต่างกันไปตามบุคคลหรือชุมชน และองค์ประกอบทางสภาพแวดล้อม

การใช้ประโยชน์พื้นที่ที่มีหลากหลายกิจกรรม มีสาเหตุเกิดจากพลวัตเชิงพื้นที่ ซึ่งจะสะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมภายในพื้นที่ ทั้งในเชิงกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ที่ตอบสนองความต้องการของคนหรือชุมชน



#### ภาพที่ 4 สรุปกรอบแนวคิดการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่งว่าง

ที่มา: อ้างอิงจากพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และทิพย์สุดา ปทุมานนท์ (2549)

#### การตั้งถิ่นฐานมนุษย์

การรวมตัวของมนุษย์ในการตั้งถิ่นฐาน โดยทั่วไปหมายถึงการครอบครองพื้นที่เพื่ออยู่อาศัย การตั้งถิ่นฐานเพื่อทำมาหากิน ในทัศนะของนักสังคมวิทยา และมานุษยวิทยา รวมทั้งนักภูมิศาสตร์สาขาวัฒนธรรม การตั้งถิ่นฐานชุมชน หมายถึง การอยู่ร่วมกันของประชากรกลุ่มหนึ่งที่มีความผูกพันทางสังคมร่วมกัน ในอาณาเขตพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่ปรากฏแนวเขตแน่นอนอน มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันทางสังคมในการกระทำกิจกรรมเพื่อดำรงชีวิตอยู่ร่วมกัน ปฏิสัมพันธ์ต่อกันดังกล่าวจะปรากฏเป็นรูปแบบทางกายภาพตอบสนอง ลักษณะทางกายภาพจึงสะท้อนลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมของคนบนพื้นที่นั้น (วิภา พูนเพียร, 2522) การตั้งถิ่นฐานจึงสัมพันธ์กับกระบวนการการเกิดเป็นเมือง ที่มีความเกี่ยวข้องกับการตั้งหลักแหล่ง หรือถิ่นฐานของมนุษย์ ใน

การรวมตัวของมนุษย์ในฐานะปัจเจกบุคคล ครอบครัว และสังคม เข้ากับปัจจัยด้านกายภาพที่มีอยู่ตามธรรมชาติ และที่เกิดจากการสร้างสรรค์ของมนุษย์ ทำให้เกิดเป็นเมืองขึ้น (Doxiadis, 1968)

1. องค์ประกอบการตั้งถิ่นฐาน ในการศึกษาขององค์ประกอบพื้นฐานของการตั้งถิ่นฐานชุมชน เก้าริมคอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ศึกษาตาม Ekistics Model ซึ่งเป้าหมายของของทฤษฎี Ekistics (Doxiadis, 1968) ได้เสนอไว้ คือ การส่งเสริมให้คน มีความเป็นอยู่อย่างผาสุกและปลอดภัยในชุมชน โดยสร้างเสริมสภาวะสมดุลระหว่างองค์ประกอบ 5 ประการ เพื่อว่าคนสามารถที่จะปรับตัวเองให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของชุมชนและช่วยให้เขาสามารถสนองตอบต่อเจตนาารมณ์ของตนเองได้โดยไม่ขัดต่อข้อกำหนดนั้น ๆ เข้าด้วยกัน เพราะหากวิเคราะห์องค์ประกอบแต่ละอย่างโดยไม่นำมาพิจารณาร่วมกัน ย่อมทำให้ไม่สามารถเข้าใจ และแก้ปัญหาทั้งปวงได้ ทั้งนี้ Doxiadis (1968) ได้เสนอองค์ประกอบพื้นฐานของการตั้งถิ่นฐานที่ทำให้ก่อเกิดเป็นชุมชน ประกอบด้วย

1.1 ธรรมชาติ (Nature) เป็นรากฐาน และขอบเขตที่ซึ่งชุมชนถูกสร้างสรรค์ขึ้น ประกอบด้วย สภาพภูมิประเทศ ลักษณะทางกายภาพของพื้นดิน ดิน พืชพันธุ์ ชีวิตสัตว์ ภูมิอากาศที่มีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันจนสามารถเรียกได้ว่าเป็นสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จะเห็นได้ว่าพื้นที่รอบท่าอากาศยานเดิม ในอดีตเป็นที่รกร้างไม่มีผู้คนอาศัยอยู่ ลักษณะที่เด่นชัดของพื้นที่ทั้งหมดเป็นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ เป็นที่ราบลุ่มต่ำ ที่มีความอุดมสมบูรณ์ปานกลางถึงสูง มีความเหมาะสมในการปลูกข้าว มีโครงข่ายลำคลองอยู่อย่างหนาแน่น คูคลองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เป็นแหล่งน้ำและแหล่งอาหารที่สำคัญ ธรรมชาติเป็นรากฐานที่ทำให้คนรวมตัวกันตั้งถิ่นฐาน จับจองพื้นที่เพื่อเพาะปลูก ความอุดมสมบูรณ์ของดินตะกอนที่เกิดจากน้ำพัดพา เป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบอาชีพของผู้คน เช่น ทำนา ทำสวน ทำไร่ นอกจากจะใช้น้ำเพื่อการเพาะปลูกแล้ว น้ำยังมีความสำคัญในการใช้ดำรงชีวิต ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานบริเวณริมคลองเกิดขึ้น

1.2 คน (Man or Anthropos) คนจะปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติตามความต้องการด้านชีวภาพ เช่น อากาศ อุณหภูมิ ที่ว่าง เป็นต้น โดยประกอบกับความรู้สึกสัมผัสและการรับรู้ ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ความต้องการตอบสนองด้านอารมณ์ ค่านิยมทางจริยธรรมรูปแบบทางสังคม แบบแผนการดำเนินชีวิต จะเห็นได้ว่า จากความสัมพันธ์ระหว่างคนกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ พื้นที่รอบท่าอากาศยานในอดีตเริ่มจากที่รกร้าง ที่มีโครงข่ายลำคลอง

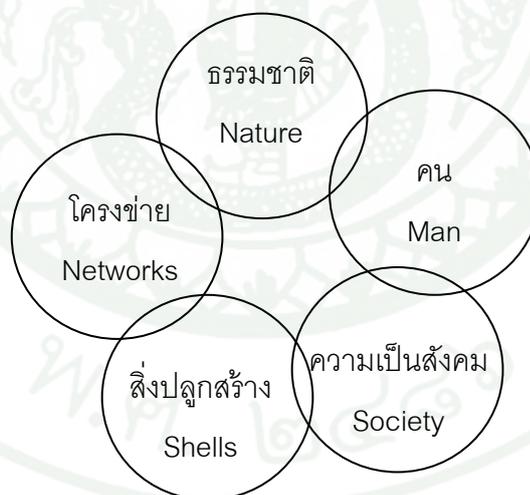
จำนวนมาก เมื่อคนได้เข้ามาในพื้นที่จึงมีการสร้างที่อยู่อาศัย ทำการเกษตร โดยอาศัยคูคลองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ จากความต้องการขยายพื้นที่เพาะปลูก ส่งผลให้เกิดการขุดคลองและสร้างโครงข่ายจัดสรรน้ำ เพื่อใช้ในการอุปโภค การเกษตรกรรม การคมนาคม ขนส่งทางน้ำ และเป็นที่ระบายน้ำฝนในพื้นที่ เกิดการรวมตัวกันเป็นชุมชนริมคลอง

1.3 ความเป็นสังคม (Society) เป็นระบบความสัมพันธ์ของมนุษย์ ที่สังเกตได้และสังเกตไม่ได้ ที่พัฒนามาเป็นองค์กรและโครงสร้างทางสังคม ที่มีเอกลักษณ์ในแต่ละพื้นที่แตกต่างกัน คุณภาพในความสัมพันธ์ของมนุษย์ ความเป็นสังคมต้องการสถานที่สำหรับการสร้างความสัมพันธ์ที่เหมาะสม ที่เกิดจากคนรวมตัวกันเป็นชุมชนริมคลองตามแนวโครงข่ายลำคลอง ทำการเกษตรกรรม การคมนาคม ขนส่งทางน้ำ และเชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน บริเวณจุดตัดกันของลำคลองหลายสายในพื้นที่ ได้แก่ คลองลำโรง คลองประเวศบุรีรมย์ เป็นต้น เกิดเป็นสถานที่สำหรับพบปะ ประกอบกิจกรรม และแลกเปลี่ยนสินค้า ถนอมศักดิ์ แก้ววิเชียร (2535) ได้เสนอว่าชุมชนเป็นระบบสังคมอันหนึ่งซึ่งประกอบด้วยระบบย่อย ๆ ที่ทำหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับท้องถิ่นอันได้แก่ การถ่ายทอดวัฒนธรรมให้แก่สมาชิกใหม่ของสังคม การควบคุมทางสังคม การมีส่วนร่วมในสังคม การช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ตลอดจนการผลิต การบริโภค และการกระจายสินค้าและบริการในชุมชน นอกจากนี้ชุมชนยังถูกมองว่าเป็นโครงข่ายของการปะทะสัมพันธ์กันทางสังคมอีกด้วย การติดต่อสัมพันธ์กัน การประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันเกิดขึ้นระหว่างบุคคล เพื่อเป็นการรวมตัวทางสังคมในแง่ของหน่วยทางจิตใจและวัฒนธรรม การติดต่อสัมพันธ์กันประกอบกิจกรรมร่วมกันจะทำให้เกิดความรู้สึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน เป็นความผูกพันร่วมกันของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในชุมชนนั้น ๆ การที่คนมีความรู้สึกว่าเขาเป็นคนถิ่นนั้นถิ่นนี้ ทำให้เขามีความรู้สึกมั่นคงเพราะมีที่ยึดเหนี่ยวซึ่งผลักดันให้สังคมในชุมชนมีความสงบสุข ปลอดภัย และควบคุมได้ง่าย

1.4 สิ่งปลูกสร้าง (Shells) ไม่เพียงเป็นพื้นที่ที่สิ่งปลูกสร้างครอบคลุม แต่รวมถึงพื้นที่ว่างโดยรอบสิ่งปลูกสร้างที่มีความเกี่ยวข้องต่อเนื่องกับกิจกรรมภายในสิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นสามารถแยกประเภทตั้งแต่ที่พักอาศัย ร้านค้า โรงเรียน เป็นต้น คุณภาพของสิ่งปลูกสร้างที่ดีของแต่ละสังคมไม่สามารถวัดได้โดยปริมาณที่มากหรือน้อย เช่น ทางเดินที่กว้างในสถานที่หนึ่งไม่ได้หมายความว่าเส้นทางเดินที่ดีกว่าทางเดินที่แคบในอีกสถานที่หนึ่ง แต่ขึ้นอยู่กับความรู้สึก ความคิดเห็นโดยรวมของคนในสังคมภายในสถานที่นั้น ๆ ที่จะตัดสินใจว่าดีหรือไม่ โดยสามารถอาศัยมาตรฐานความปลอดภัย เป็นตัววัดสิ่งปลูกสร้างที่สำคัญ นอกจากนี้ ถนอมศักดิ์ แก้ววิเชียร (2535) ได้เสนอว่า พื้นที่ว่างในชุมชนมีบทบาทอย่างมากต่อการรวมกลุ่มกันทางสังคมของชุมชน

การติดต่อพบปะสังสรรค์รวมไปจนถึงการร่วมทำกิจกรรมต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการประกอบพิธีกรรม การประกอบกิจกรรมทางศาสนา การขายสินค้า การละเล่นต่าง ๆ ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นบนที่ว่างในชุมชน ซึ่งนับได้ว่าที่ว่างในชุมชนนั้นมีบทบาทที่สำคัญต่อความสงบเรียบร้อยของสังคม และรวมไปจนถึงพัฒนาการของชุมชนนั้น ๆ ด้วย

1.5 โครงข่าย (Networks) เป็นระบบที่เกิดจากธรรมชาติ และการสร้างของมนุษย์ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจกรรมอยู่อาศัยของคน คุณภาพที่ดีของโครงข่ายมีลักษณะเช่นเดียวกับคุณภาพของโครงสร้างกายภาพ ไม่สามารถวัดได้โดยปริมาณที่ขึ้นอยู่กับการคิดเห็นโดยรวมของคนในสังคมแต่ละสถานที่ โครงข่ายที่มีความสำคัญในพื้นที่รอบท่าอากาศยานคือ โครงข่ายลำคลอง จากที่กล่าวมาข้างต้นว่า ทั้งคูคลองที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และคูคลองขุดที่มีอยู่จำนวนมากในพื้นที่ได้ส่งผลดีในด้านกิจกรรม และคมนาคม ทำให้พื้นที่ที่มีผู้คนจากถิ่นอื่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินมากขึ้นตามลำดับ เกิดเป็นชุมชนที่มีความเป็นสังคม ในลักษณะเฉพาะ โดยเฉพาะเกิดเป็นชุมชนค้าขายตามจุดตัดของลำคลอง พบปะ ประกอบกิจกรรม และแลกเปลี่ยนสินค้า โดยอาศัยโครงข่ายลำคลองเป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงผู้คนและพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน



ภาพที่ 5 องค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ตามทฤษฎี Ekistics  
ที่มา: Doxiadis (1968 อ้างใน วรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543)

2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ การตั้งถิ่นฐานรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากองค์ประกอบที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเหตุให้มนุษย์มารวมตัวกันเป็นชุมชนริมคลอง โดยอาศัยโครงข่ายลำคลองเป็นสำคัญ ต่อมาเมื่อปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐาน มีปัจจัยที่หลากหลายขึ้นอยู่กับความเป็นมา และสภาพของพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งตอบสนองความต้องการของมนุษย์ โดย Doxiadis (1968) ที่ได้เสนอปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานของชุมชน โดยแบ่งออก เป็น 5 ด้าน ซึ่งจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของชุมชนริมคลอง ได้แก่

2.1 ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ชุมชนที่มีเศรษฐกิจที่ดี ประชาชนมีฐานะการเงินที่ดี มีผลต่อการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ โดยมีปัจจัยทางเศรษฐกิจเป็นตัวขับเคลื่อน จากพื้นที่รอบท่าอากาศยานที่มีโครงข่ายลำคลองอยู่อย่างหนาแน่น ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมกับการปลูกข้าว เป็นแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญ และส่งผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนทำให้เกิดชุมชนตลาดริมคลอง เป็นสถานที่สำหรับแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าทางการเกษตร และสินค้าเพื่อการดำรงชีพ จนมีบทบาทในการเป็นศูนย์กลางชุมชน ทำหน้าที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ ระหว่างชุมชนที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรให้แก่เมือง และเป็นตลาดกลางให้กับสินค้าในเมืองไปสู่ครอบครัวเกษตรกร เมื่อพื้นที่รอบท่าอากาศยานเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการใช้พื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่พักอาศัยหรือโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรที่เป็นรายได้หลักของชุมชนลดลง ชุมชนตลาดริมคลองที่เป็นสถานที่สำหรับแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าทางการเกษตร และเพื่อการดำรงชีพ จึงลดบทบาทลงไปที่สุดในที่สุด

2.2 ปัจจัยทางสังคม เป็นปัจจัยทำให้คนรวมตัวกัน จากคนรวมตัวกันโดยอาศัยโครงข่ายลำคลอง ทำการเกษตรเกิดเป็นสังคมเกษตรกรรม ที่สมาชิกของสังคมมีลักษณะเป็นญาติพี่น้องกัน ได้เริ่มมีความซับซ้อนขึ้น เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการใช้พื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่พักอาศัยหรือโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้คนจากนอกพื้นที่อพยพเข้ามาพักอาศัย มาทำงาน เกิดการเปลี่ยนเป็นสังคมอุตสาหกรรม หน่วยการผลิตไม่ใช่ครอบครัวอีกต่อไปแต่กลับเป็นโรงงานหรือหน่วยธุรกิจนอกบ้าน ครอบครัวจึงลดความสำคัญลง ความผูกพันร่วมกันของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในชุมชนนั้น ๆ การที่คนมีความรู้สึกว่าเขาเป็นคนถิ่นนั้นถิ่นนี้ เกิดการเปลี่ยนแปลงไป

2.3 ปัจจัยทางการบริหารการปกครอง นโยบาย การวางแผน การนำนโยบายไปปฏิบัติการควบคุม ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐ โดยเฉพาะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการตั้งถิ่นฐานของชุมชนริมคลอง

2.4 ปัจจัยทางเทคโนโลยี วัสดุก่อสร้างนั้นจะมีการพัฒนาตามยุคสมัย ตามเทคโนโลยีที่มนุษย์คิดค้นสร้างขึ้น มีอิทธิพลต่อการกระจายตัวของชุมชน และแหล่งตั้งถิ่นฐาน

2.5 ปัจจัยทางวัฒนธรรม เป็นปัจจัยที่หล่อหลอมมาจากประสบการณ์ในอดีต ประสงค์ เอียมอนันต์ (2528) กล่าวไว้ว่า ชุมชนใดที่มีการสืบทอดวัฒนธรรมอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลายาวนาน ย่อมมีระบบสังคมที่มั่นคง สลับซับซ้อน และเกาะกลุ่มกันอย่างเหนียวแน่นมากกว่าชุมชนที่ก่อตัวขึ้นใหม่ วัฒนธรรมจะคลี่คลายให้เห็นวิวัฒนาการทางด้านกินอยู่ แบบแผนการใช้ชีวิต แนวคิด ภาษา การเชื่อถือเรื่องราวต่าง ๆ และการแสดงออกด้านสุนทรียศาสตร์



ภาพที่ 6 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ตามทฤษฎี Ekistics  
ที่มา: Doxiadis (1968 อ้างใน วรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543)

จากการศึกษาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ที่ครอบคลุมถึง องค์ประกอบพื้นฐานในการตั้งถิ่นฐาน ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐาน จะเป็นปัจจัยทำให้เกิดการรวมตัวเป็นชุมชนที่มีลักษณะแตกต่างกัน เกิดเป็นรูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามมา

3. รูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2534) ได้แบ่งรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ไว้ออกเป็น 4 แบบ ดังนี้

3.1 การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาว (Linear Settlement) การตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวหรือตามเส้นทางคมนาคม จะปรากฏในบริเวณที่ราบเป็นส่วนใหญ่โดยยึดเส้นทางคมนาคมเป็นแนวหลัก ในการตั้งบ้านเรือนและด้านหลังของที่อยู่อาศัยจะใช้เป็นที่เกษตรกรรม บริเวณจุดตัดหรือทางแยกจะมีการกระจุกตัวของบ้านเรือนที่ใช้เป็นเขตการค้าของชุมชน ส่วนบริเวณที่ไกลออกไปการตั้งบ้านเรือนจะอยู่ห่างกัน ลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบแนวยาวหรือตามเส้นทางคมนาคม เช่น แม่น้ำ ลำคลอง และถนน เป็นต้น

3.1.1 แม่น้ำ ลำคลอง (River Linear Settlement) การตั้งถิ่นฐานริมฝั่งแม่น้ำ ลำคลองเป็นการเลือกที่ตั้งของมนุษย์มาตั้งแต่สมัยโบราณ เนื่องจากแหล่งน้ำเป็นต้นกำเนิดของความอุดมสมบูรณ์เป็นแหล่งอาหาร แหล่งเพาะปลูก และใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่ง แหล่งอารยธรรมสำคัญของโลก ก็ได้พัฒนาการมาจากบริเวณที่ราบลุ่มน้ำต่าง ๆ เช่น แม่น้ำไทกริส - ยูเฟรติส แม่น้ำสินธุ แม่น้ำฮวงโห เป็นต้น

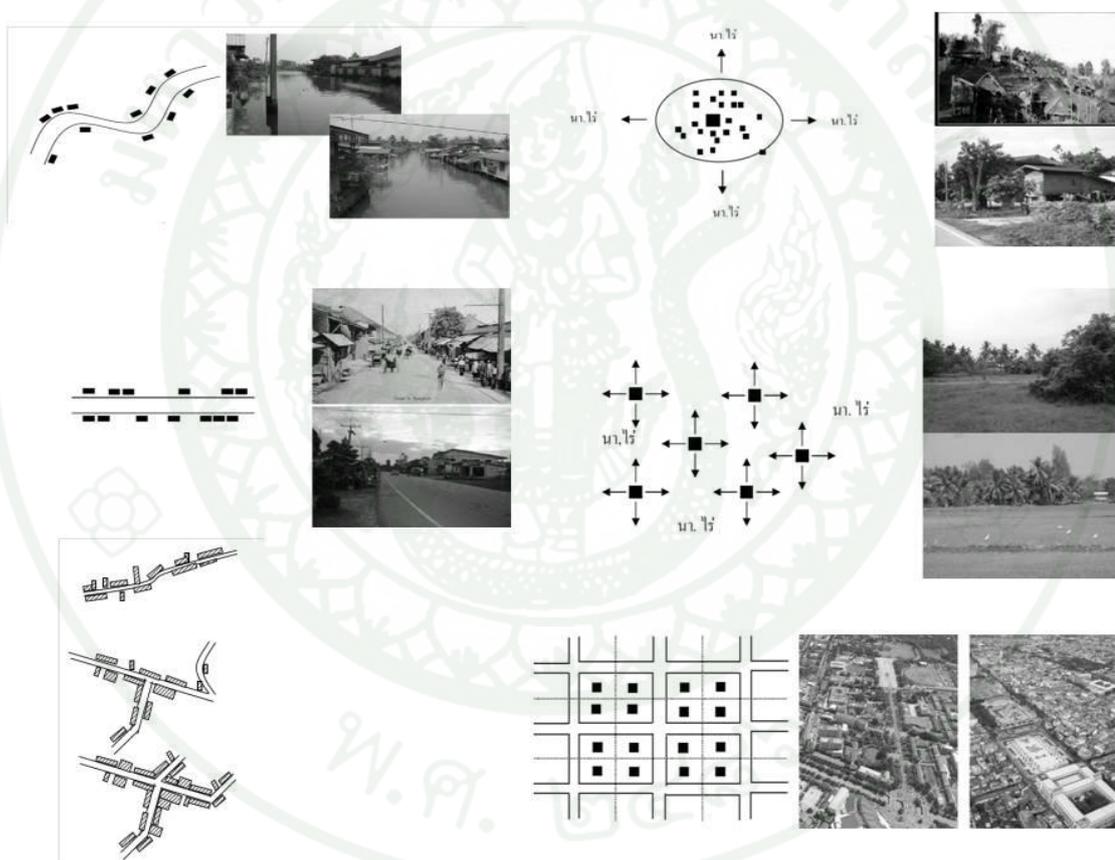
3.1.2 ถนน (Road Linear Settlement) การตั้งถิ่นฐานตามเส้นทางคมนาคมทางบก ทั้งทางรถไฟและทางรถยนต์ แนวถนนจะเป็นบริเวณที่มีการกระจุกตัวของอาคารบ้านเรือนในปัจจุบัน เพราะเป็นเส้นทางที่ให้ความสะดวก และรวดเร็วกว่าเส้นทางน้ำ

3.2 การตั้งถิ่นฐานแบบกระจุกตัว (Cluster Settlement) เป็นการตั้งถิ่นฐานตามปัจจัยธรรมชาติ หรือปัจจัยกายภาพ เช่น จุดตัดของเส้นทางคมนาคม แหล่งแร่ธาตุ ที่ราบลุ่มแม่น้ำ เป็นต้น ลักษณะการตั้งถิ่นฐานจะอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ระยะแรกจะเป็นกลุ่มบ้านขนาดเล็ก และขยายใหญ่ขึ้นเป็นหมู่บ้าน ชุมชน การกระจุกตัวของชุมชนจะใช้พื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เกษตร ส่วนขนาดของชุมชนจะขึ้นอยู่กับ ระยะเวลาและการเพิ่มขึ้นของประชากร ที่จะส่งผลให้ศูนย์กลางชุมชนเกิดกิจกรรมในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านการค้าและบริการชุมชน ก็จะพัฒนาขยายตัวเป็นเมืองต่อไป

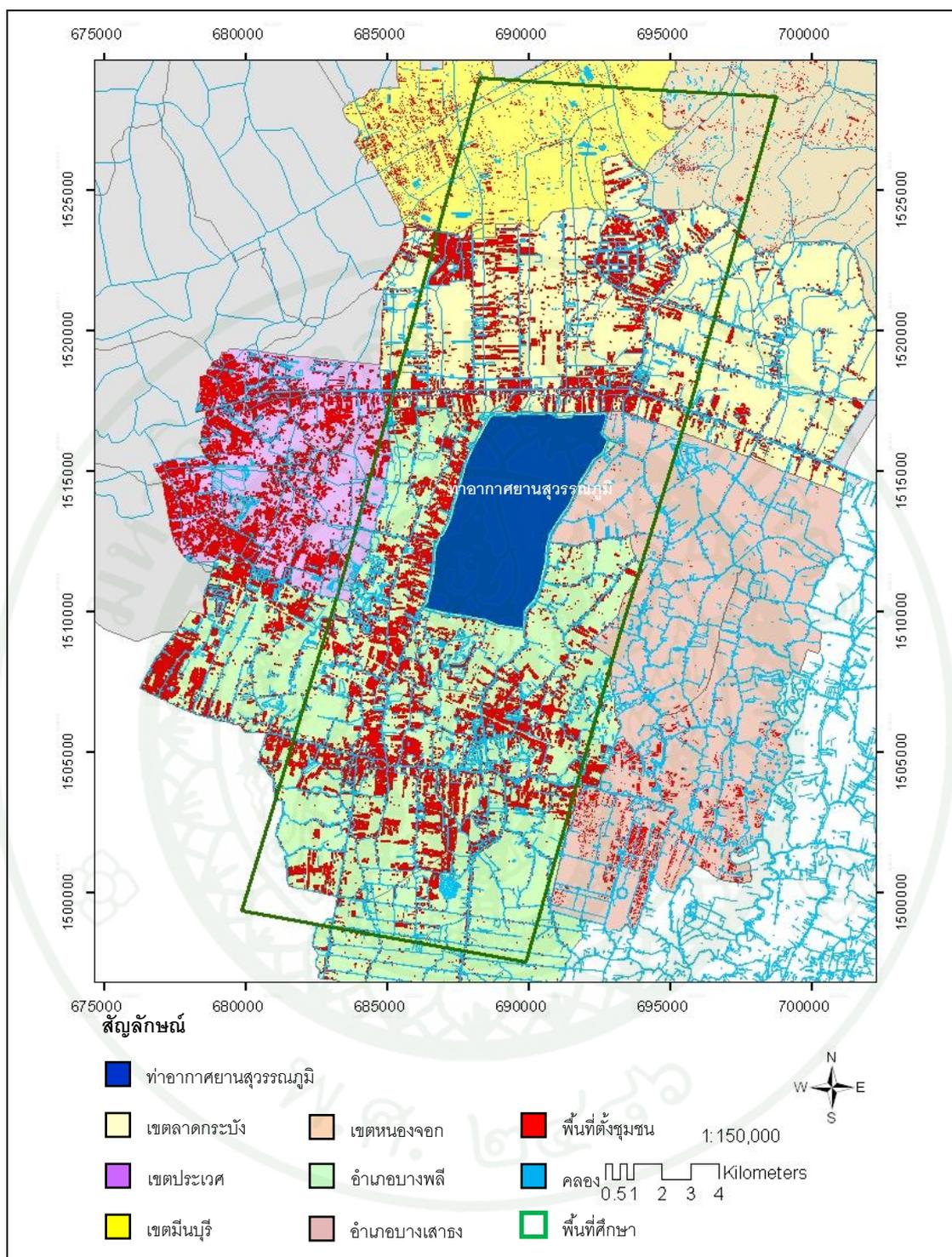
3.3 การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (Scatter Settlement) เป็นการตั้งถิ่นฐานบ้านมีเรือนอยู่ในพื้นที่เกษตรของตนเอง ที่เป็นยุ่งฉาง คอกสัตว์ โดยบ้านเรือนจะตั้งอยู่ห่าง ๆ กันตามขนาดของที่ดินของแต่ละครอบครัว ซึ่งจะมีศูนย์กลางร่วมกัน เช่น วัด โรงเรียน และตลาด ลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบกระจายนี้ส่งผลทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากเกษตรกรที่อยู่อาศัยในพื้นที่การเกษตรของตน ไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางไปกลับระหว่างพื้นที่ทำการเกษตรกับบ้าน จึงมีเวลาในการดูแล

ผลผลิตได้เต็มที่มีเวลาคิดปรับปรุงแก้ไขปัญหาหรือขยายกิจการให้ก้าวหน้า มีการทำการเกษตรแบบเข้มข้น (Intensive Farming) เพื่อให้เกิดผลผลิตสูงต่อพื้นที่ด้วยการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาช่วย

3.4 การตั้งถิ่นฐานแบบเป็นระเบียบ (Uniform Settlement) เป็นการตั้งถิ่นฐานที่มีการวางแผนล่วงหน้า เพื่อให้การใช้ที่ดินมีความเป็นระเบียบและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทางเศรษฐกิจตามลักษณะการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่ เช่น การตั้งถิ่นฐานกลางพื้นที่เกษตรกรรม การตั้งถิ่นฐานบริเวณเส้นทางคมนาคม เป็นต้น การจัดระเบียบของการตั้งถิ่นฐานมักจะอยู่ในโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการนิคมสร้างตนเอง โครงการนิคมอุตสาหกรรม เป็นต้น

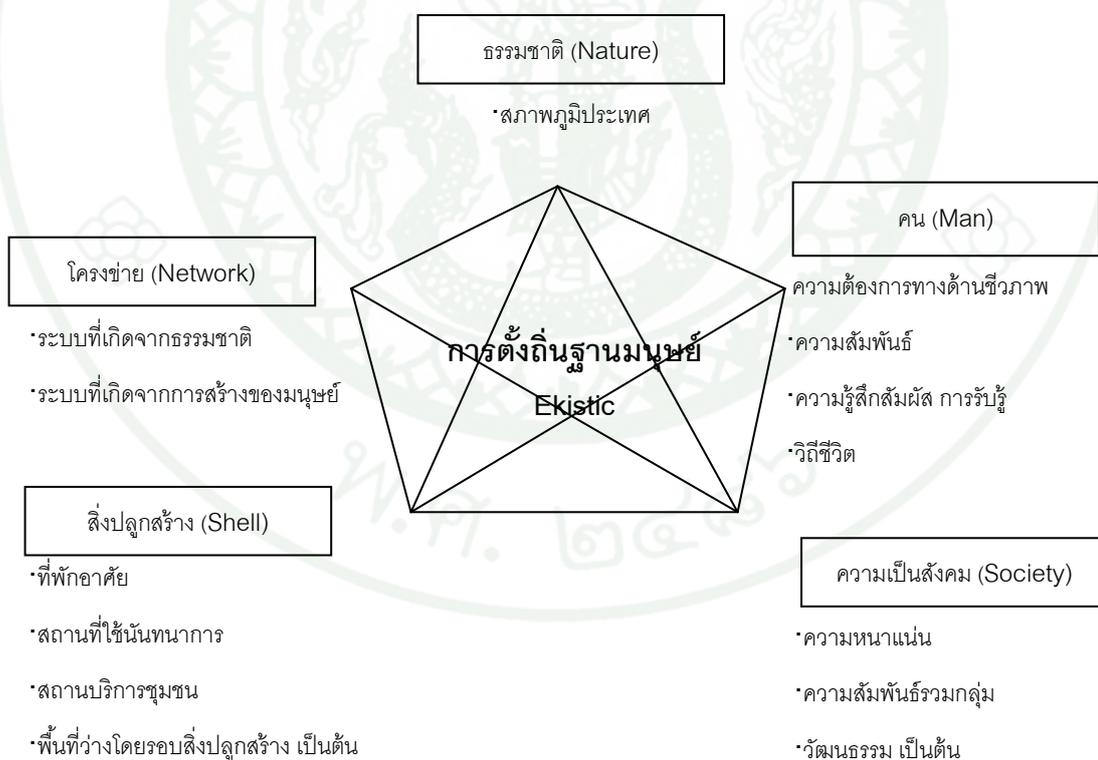


ภาพที่ 7 รูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์  
ที่มา: ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2534)



ภาพที่ 8 แผนที่แสดงรูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
 ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด  
 สมุทรปราการ (2557)

หากพิจารณารูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ตามที่ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2534) เสนอไว้ข้างต้น จะเห็นได้ว่ารูปแบบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ในขอบเขตพื้นที่ศึกษา ตามภาพที่ 8 พบว่า พื้นที่รอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่มีรูปแบบลักษณะการตั้งถิ่นฐานแบบยาวไป ตามแม่น้ำลำคลองและตามถนน โดยมีการกระจุกตัวอยู่ตามจุดตัดเส้นทางคมนาคม ไม่ว่าจะลำคลองหรือถนน และมีรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน แบบการกระจายตัวอยู่ทางทิศตะวันตกของท่าอากาศยาน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของท่าอากาศยานพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม จากแนวความคิดการตั้งถิ่นฐานมนุษย์สามารถสรุปได้ว่า การตั้งถิ่นฐาน คือ การเข้าไปอยู่อาศัยในพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดของมนุษย์และมีการรวมกลุ่มกันเพื่อความอยู่รอด ลักษณะการตั้งถิ่นฐานก็จะแตกต่างกันออกไปตามสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ สำหรับการตั้งถิ่นฐานในอดีตมนุษย์จะเข้าไปอยู่อาศัยในพื้นที่ต่าง ๆ ที่มีความเหมาะสมโดยไม่มี การวางแผนมาก่อนจึงเป็นการตั้งถิ่นฐานตามอิทธิพลจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ลำคลอง การตั้งถิ่นฐานระยะแรกจึงเป็นการตั้งถิ่นฐานตามแนวแม่น้ำ ลำคลอง ซึ่งเป็นเส้นทางคมนาคมที่สะดวกที่สุด ต่อมาเมื่อจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น การตั้งถิ่นฐานจึงเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยการตั้งถิ่นฐาน จนเกิดรูปแบบการตั้งถิ่นฐานตามมา



ภาพที่ 9 สรุปกรอบแนวคิดองค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์

ที่มา: อ้างอิงจาก Doxiadis (1968 อ้างใน วรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543)

## ภูมิทัศน์วัฒนธรรม และอัตลักษณ์ชุมชน

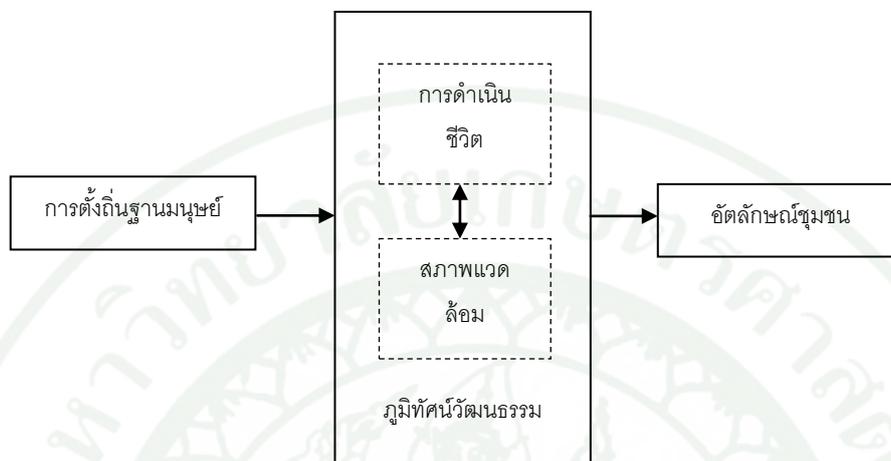
เมื่อมนุษย์ตั้งถิ่นฐาน และเริ่มเรียนรู้สภาพแวดล้อม จึงมีการจัดการทรัพยากรในพื้นที่ เพื่อให้ตอบสนองต่อการอยู่อาศัยอย่างมีความสุข เมื่อสังคมมีความมั่นคง การดำเนินชีวิต และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น ความเชื่อ ศาสนา สถาปัตยกรรม ศิลปะ การแสดง ฯลฯ จะเกิดกระบวนการผลิตซ้ำ จนกลายเป็นรูปแบบและมีการสืบทอดส่งต่ออย่างคนรุ่นต่อไปกลายเป็นวัฒนธรรมในที่สุด จะเห็นได้ว่า ในระยะเริ่มแรกที่วัฒนธรรมได้ก่อตัวขึ้น จะมีความเฉพาะเจาะจงต่อพื้นที่ และเมื่อสังคมมนุษย์มีความเคลื่อนไหวอันเกิดจากการปะทะสังสรรค์กันผ่านการติดต่อกันระหว่างชุมชนและเกิดการเกิดการแลกเปลี่ยนทางการค้า และเมื่อมาตั้งถิ่นฐานร่วมกันของผู้คนหลากหลายวัฒนธรรม หรือมีการขยายตัวในแต่ละชุมชน แต่เมื่อเวลาผ่านไปอย่างยาวนานก็ทำให้ขอบวงของวัฒนธรรมมาซ้อนทับกัน จนเกิดเป็นความหลากหลายทางวัฒนธรรมขึ้น (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2551)

วัฒนธรรมจะเปลี่ยนแปลงไปเป็นความเจริญ อยู่ที่คนในสังคมมีปัญญาความสามารถ ค้นพบสิ่งที่มีอยู่แล้วแต่ยังซ่อนเร้นอยู่ และประดิษฐ์เสริมสิ่งใหม่บนรากฐานสิ่งเก่า เพื่อรักษาเสถียรภาพและบุคลิกของสังคมตนเองไว้ การเปลี่ยนแปลงไปข้างหน้าที่จะทำให้วัฒนธรรมมีเสถียรภาพ เรียกว่าวัฒนธรรมมีพลวัต และในการขับเคลื่อนไปนั้น หากไม่มีการสลัดของเก่าที่ไม่สอดคล้องแล้วทิ้งไปเสียบ้าง พร้อมกับต่อเติมเสริมแต่งสิ่งใหม่เข้าไป ก็จะทำให้วัฒนธรรมเกิดการล้าและเสื่อมไป จนในที่สุดก็จะมี การตัดทิ้งวัฒนธรรมของตนเสีย แล้วรับเอาวัฒนธรรมอื่นเข้ามาแทนที่ เป็นผลให้สังคมนั้นต้องสูญเสียบุคลิกลักษณะของตนในที่สุด วัฒนธรรมจึงเป็นสิ่งที่ มีพลวัต มีการปรับตัวให้เหมาะสมสอดคล้องกับบริบทในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งผลของการดำเนินไปของ วัฒนธรรมก็คือ มรดกทางวัฒนธรรม โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ มรดกทางวัฒนธรรมแบบ รูปธรรม หรืออาจเรียกว่ามรดกทางวัฒนธรรมที่จับต้องได้ หมายถึง ผลผลิตที่เกิดขึ้นจากการดำเนิน ไปของวัฒนธรรมที่มองเห็นได้ชัดเจน จับต้องได้ หรือคงรูปได้ เช่น อาคารบ้านเรือน ชุมชน เมือง ผลงานศิลปะ เครื่องหัตถกรรม และผลผลิตประเภทต่าง ๆ เป็นต้น มรดกทางวัฒนธรรมไม่ได้ถูก จำกัดเพียงสิ่งที่จับต้องได้เท่านั้น แต่ยังมี ความหมายครอบคลุมถึง มรดกทางวัฒนธรรมแบบ นามธรรม เช่น วิถีชีวิต การแสดง ประเพณี ดนตรี ภูมิปัญญา เป็นต้น (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2551)

1. ภูมิทัศน์วัฒนธรรม (Culture Landscape) มีที่มาจากคำ 2 คำรวมกัน คือ ภูมิทัศน์และ วัฒนธรรม ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ กระทรวงวัฒนธรรม และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้ให้ความหมายไว้ดังนี้ ภูมิทัศน์ หมายความว่า การรับรู้สภาพแวดล้อม ภูมิประเทศที่ปรากฏตามความเป็นจริง และภาพลักษณ์ภายในจิตใจที่รู้สึกได้ (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2542 อ้างใน กระทรวงวัฒนธรรม และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549) ในส่วนวัฒนธรรม หมายความว่า สิ่งที่มนุษย์ทำขึ้น สร้างขึ้น คิดขึ้น เพื่อใช้ในการดำรงอยู่สืบทอด และพัฒนาสังคมของตนเอง แสดงถึงความเจริญของงามของสังคมมนุษย์ เป็นประโยชน์ทั้งกายภาพ เช่น การบริโภค การใช้สอย หรือประโยชน์ทางใจ เช่น การชมสิ่งที่ดีงามเจริญตาเจริญใจ (ชนัญ วงษ์วิภาค, 2547 อ้างใน กระทรวงวัฒนธรรม และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549) ภูมิทัศน์วัฒนธรรม จะเกี่ยวข้องโดยตรงกับสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรม และเกี่ยวข้องทางอ้อมกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ความสัมพันธ์ของทั้ง 2 ส่วนนี้ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ การวิเคราะห์องค์ประกอบของภูมิทัศน์วัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่นั้น จะมีคุณค่าและความสำคัญที่แตกต่างกันไป ที่สามารถสื่อถึงเหตุการณ์ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ของผู้คนในท้องถิ่นนั้น ๆ ได้ ตัวความที่พื้นที่แต่ละแห่งมีภูมิประเทศที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว เมื่อมนุษย์เข้าไปตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ จึงต้องแสวงหาวิถีที่เหมาะสมในการปรับสภาพพื้นที่นั้น ๆ ด้วยวิธีการที่เฉพาะเจาะจง ผลลัพธ์ที่มนุษย์จัดการทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมดังกล่าวจึงมีความแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ ความแตกต่างของภูมิทัศน์วัฒนธรรมเป็นผลจากองค์ประกอบภูมิทัศน์วัฒนธรรมที่ไม่เหมือนกัน แต่ละชุมชนจะมีลักษณะเฉพาะตัวที่เรียกว่าอัตลักษณ์ที่ไม่เหมือนกัน

จากการศึกษาภูมิทัศน์วัฒนธรรมตามแนวคิดของเกรียงไกร เกิดศิริ (2553) ช่วยสร้างความเข้าใจถึงบริบทการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ได้เป็นอย่างดี ที่พัฒนาขึ้นมาจากชุมชนหรือหมู่บ้านขนาดเล็กแล้วขยายตัวมาบรรจบกันกลายเป็นเมืองขนาดใหญ่และซับซ้อนขึ้น อีกทั้งแสดงความเชื่อมต่อกับบริบททางประวัติศาสตร์ และมีการพัฒนาการมายาวนาน มีกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป สำหรับพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีโครงข่ายลำคลองอยู่อย่างหนาแน่น เป็นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ เป็นที่ราบลุ่มต่ำ ซึ่งเป็นเหตุให้น้ำท่วมในฤดูน้ำหลากทุก ๆ ปี เกรียงไกร เกิดศิริ (2553) กล่าวว่า ผู้คนที่ตั้งถิ่นฐานอยู่ในบริเวณเหล่านี้จึงต้องหาทางออกที่จะอยู่ร่วมกับความผันผวนของธรรมชาติ ด้วยการเรียนรู้ และแก้ปัญหาวิธีต่าง ๆ จนสิ่งสมกลายเป็นภูมิปัญญาเฉพาะท้องถิ่นจำนวนมากมาย ผลลัพธ์ของการดำเนินชีวิต และการจัดการเหล่านี้เองที่กลายเป็น ภูมิทัศน์วัฒนธรรม โดยภูมิทัศน์วัฒนธรรมแสดงให้เห็นถึงต้นกำเนิด

และพัฒนาการของสังคมหนึ่ง ๆ ผ่านลักษณะทางกายภาพและการใช้งานของพื้นที่ ที่มีอัตลักษณ์ ในแต่ละชุมชน (กระทรวงวัฒนธรรม และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2549)



ภาพที่ 10 สรุปกรอบแนวคิดภูมิทัศน์วัฒนธรรม

ที่มา: อ้างอิงจากคำจำกัดความภูมิทัศน์วัฒนธรรม Wager (1962 อ้างใน เกรียงไกร เกิดศิริ, 2551)

2. อัตลักษณ์ชุมชน (Community Identity) ความที่พื้นที่แต่ละแห่งมีภูมิประเทศที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว เมื่อมนุษย์เข้าไปตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ จึงต้องแสวงหาวิธีที่เหมาะสมในการปรับสภาพพื้นที่นั้น ๆ ด้วยวิธีการที่เฉพาะเจาะจง (เกรียงไกร เกิดศิริ, 2553) จะเห็นได้ว่าภูมิลักษณะแบบต่าง ๆ ของพื้นที่เป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดรูปแบบของภูมิทัศน์วัฒนธรรมของแต่ละท้องถิ่นให้มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว สำหรับพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีโครงข่ายลำคลองอยู่อย่างหนาแน่น ย่อมส่งผลต่อรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน การดำเนินชีวิต และวัฒนธรรมของผู้คนในพื้นที่นั้นด้วย ศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์ (2551, อ้างใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552) กล่าวว่า การที่ชุมชนมีลักษณะพิเศษเฉพาะ ในแง่ของผังเมืองจะมีเรื่องของเมืองมาเกี่ยวข้อง เรื่องของสถาปัตยกรรม บ้านเรือน ตลาด วัดวาอาราม ชีวิตความเป็นอยู่ ภูมิปัญญาไม่ใช่ของที่มาจากภายนอกชุมชน แต่เป็นการหล่อหลอมจากภายในชุมชน อัตลักษณ์ชุมชนหมายถึงการที่ชุมชนมีลักษณะพิเศษเฉพาะ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ลักษณะเฉพาะทางกายภาพ ลักษณะเฉพาะทางสังคม และลักษณะเฉพาะทางเศรษฐกิจ

2.1 ลักษณะพิเศษจำเพาะทางกายภาพของชุมชน ที่ผู้คนมักใช้ในการสร้างจินตภาพขึ้นในใจระหว่างตนเอง ที่ช่วยจดจำสภาพแวดล้อม ในทฤษฎีจินตภาพของเมือง (Lynch, 1960 อ้างใน ทิพย์สุดา ปทุมานนท์, 2549) กล่าวถึงองค์ประกอบพื้นฐาน 5 ประการ

2.1.1 เส้นทาง (Path) หมายถึงเส้นทางหลักและรอง ที่ผู้คนใช้สัญจรไปมา โดยเมืองแต่ละเมืองจะมีโครงข่ายทั้งสายหลัก และสายรอง ซึ่งเส้นทางสัญจรจะมีส่วนสำคัญมากในการสร้างจินตภาพของเมือง เนื่องจากที่เราสัญจรผ่านในส่วนต่าง ๆ ของเมือง จะทำให้เราเห็นถึงความสัมพันธ์ของเมืองกับองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ใช้สัญจรผ่าน

2.1.2 ย่าน (District) เมืองแต่ละเมืองย่อมประกอบไปด้วยละแวกบ้านหรือย่านต่าง ๆ รวมเข้าด้วยกัน โดยลักษณะทางกายภาพ รูปทรงของอาคาร รูปแบบการสัญจร และกิจกรรมของพื้นที่ ตลอดจนคุณลักษณะทางสังคม สามารถบ่งบอกความเป็นย่านของเมืองได้

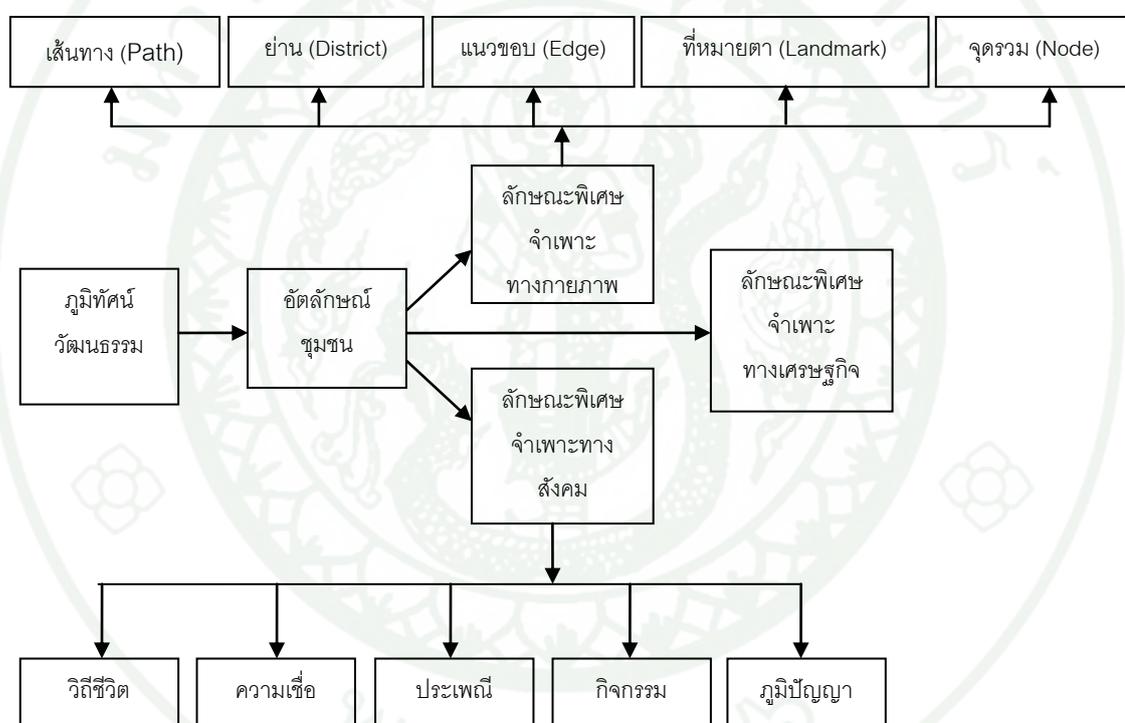
2.1.3 แนวขอบ (Edge) เป็นแนวหรือเส้นกำหนดขอบเขตของย่าน โดยย่านบางแห่งจะไม่มีขอบเขตที่แน่นอน เนื่องจากการขยายตัวของย่านขยายออกจากศูนย์กลางไปที่ละน้อยจนผสมผสานเข้ากับย่านอื่น ทำให้ไม่สามารถแบ่งขอบเขตของย่านได้ชัดเจน

2.1.4 ที่หมายตา (Landmark) เป็นจุดสังเกตที่มีลักษณะเด่นภายในเมืองที่ปรากฏแก่สายตาโดยทั่วไป ที่สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล มักมีขนาดใหญ่หรือสูงเด่นเป็นพิเศษ จะใช้เป็นจุดอ้างอิงทางสายตา และจุดหมายตาระยะใกล้ เป็นจุดสังเกตที่มีขนาดเล็กและสามารถมองเห็นได้ในระยะใกล้ ที่หมายต้ามักมีกายภาพที่เป็นเอกลักษณ์หรือมีความพิเศษที่มีลักษณะเด่นภายในชุมชนสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ จุดสังเกตระยะไกล มีลักษณะที่สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล มีลักษณะใหญ่และสูงเด่น และจุดสังเกตระยะใกล้ นอกจากจะใช้การสังเกตที่สามารถมองเห็นได้ในระยะใกล้แล้ว ยังสามารถรับรู้ได้จากความหนาแน่นของผู้คนที่มาทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน

2.1.5 จุดรวม (Node) มีลักษณะเป็นจุดสังเกตประเภทหนึ่ง แต่ต่างกันที่เป็นจุดรวมของกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนเป็นบริเวณที่มีการเคลื่อนไหวของกิจกรรมตลอดเวลา มีความชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม หรือเป็นจุดที่มีการหยุดขึ้นของการสัญจรที่ต้องมีการตัดสินใจว่าจะไปทางใดต่อไป

2.2 ลักษณะพิเศษจำเพาะทางสังคม เป็นลักษณะพิเศษที่ไม่ได้มาจากภายนอกชุมชน แต่เป็นการหล่อหลอมจากภายในชุมชนจนกลายเป็นลักษณะทางสังคมที่มีความเฉพาะตน ซึ่งสามารถสังเกตได้จาก วิถีชีวิต ความเชื่อ ประเพณี กิจกรรม และภูมิปัญญา

2.3 ลักษณะพิเศษจำเพาะทางเศรษฐกิจ เป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น การบริโภคนิยม การจำหน่ายแจกที่คนในชุมชนได้มีส่วนร่วมคิดร่วมทำร่วมรับผลประโยชน์ และร่วมกันเป็นเจ้าของ มาจากศักยภาพของชุมชน



ภาพที่ 11 สรุปรอบแนวคิดอัตรลักษณ์ชุมชน

ที่มา: อ้างอิงจากเกรียงไกร เกิดศิริ (2553) และศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์ (2551) อ้างใน สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552)

## งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ผลงานชื่อ ปัจจัยการดำรงอยู่รอดของชุมชนดั้งเดิม ในเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ของ ยศวรรณ อรรถจิตร (2549) ได้ศึกษาลักษณะการเปลี่ยนแปลงของเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร จากสมัยกรุงธนบุรีจนถึงปัจจุบันทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม รวมถึงแผนพัฒนาและกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเลือกชุมชนดั้งเดิมมาเป็นกรณีศึกษา 3 ชุมชน คือ ชุมชนตรอกข้าวเม่า ชุมชนมัสยิดหลวงอันซอริชซุนนะห์ และชุมชนวัดไชยทิศ เพื่อเปรียบเทียบหาปัจจัยการดำรงอยู่ของชุมชนดั้งเดิมในเขตบางกอกน้อย โดยมีตัวแปรที่ศึกษาได้แก่ ปัจจัยกายภาพที่ตั้งชุมชน ปัจจัยภายในชุมชน ปัจจัยภายนอกชุมชน ด้วยวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ วิธีการทางประวัติศาสตร์ ซึ่งมีการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการค้นคว้าเอกสาร สังเกตพื้นที่ศึกษา และการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วยกรรมการชุมชน เจ้าหน้าที่เขต และ/หรือ ผู้ที่เกี่ยวข้อง แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาสรุปว่า ปัจจัยการดำรงอยู่ของชุมชนดั้งเดิมในเขตบางกอกน้อย ที่เป็นกรณีศึกษา 3 ชุมชน ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยกายภาพที่ตั้งชุมชน ได้แก่ ที่ตั้ง ทรัพยากรธรรมชาติ ระบบเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก การเข้าถึงพื้นที่ชุมชนรวมทั้งสภาพพื้นที่โดยรอบที่แวดล้อมชุมชน ปัจจัยภายในชุมชน ได้แก่ องค์ประกอบทางความสัมพันธ์ทางสังคม ศาสนา ความผูกพันร่วมกัน การจัดระเบียบสังคมภายในชุมชน และปัจจัยภายนอกชุมชน ได้แก่ แผนและนโยบายด้านต่าง ๆ หน่วยงานของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับชุมชน รวมทั้งการประสานงานระหว่างหน่วยงานกับชุมชน จากผลการศึกษาพบว่า แต่ละชุมชนมีความชัดเจนของความเป็นชุมชนดั้งเดิมแตกต่างกัน โดยชุมชนวัดไชยทิศและชุมชนมัสยิดหลวงอันซอริชซุนนะห์ มีความชัดเจนของความเป็นชุมชนดั้งเดิมมากกว่าชุมชนตรอกข้าวเม่า ข้อเสนอแนะในการพัฒนาชุมชนยึดหลักพัฒนาเพื่อการดำรงอยู่ของชุมชนดั้งเดิมซึ่งต่อยอดจากรากเหง้าเดิมของชุมชน

2. ผลงานชื่อ การเปลี่ยนแปลงเพื่อความอยู่รอดของชุมชนริมน้ำดั้งเดิมในพื้นที่อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม ของ วิราวัลย์ ภมรสวรรณ (2548) ได้ศึกษา ปราบกฎการณการเปลี่ยนแปลงเพื่อการอยู่รอดของชุมชนริมน้ำดั้งเดิมในพื้นที่อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม โดยมีตัวแปรที่ศึกษาได้แก่ ลักษณะทางกายภาพที่โดดเด่น กิจกรรมและหน้าที่ที่พึ่งสังเกตได้ชัด และการสื่อความหมายหรือสัญลักษณ์ที่ปรากฏในชุมชน ด้วยวิธีการค้นคว้าเอกสาร สังเกตพื้นที่ศึกษา และการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า การรักษาความเป็นชุมชนริมน้ำให้อยู่รอดต่อไป ขึ้นอยู่กับการพยายามรักษา

เงื่อนไขสำคัญทั้งหมดของการอยู่รอด ประกอบด้วยการรักษาความสมบูรณ์ของทรัพยากรน้ำ และระบบเครือข่ายลำน้ำ การรักษาสมดุลทางเศรษฐกิจของครัวเรือนให้อยู่ในลักษณะเศรษฐกิจแบบพอเพียง และใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในชุมชนเป็นหลักในการผลิต การรักษาความสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระหว่างคนกับน้ำ และมีการรับช่วงสานต่อของคนรุ่นถัดไปที่เหมาะสม

3. ผลงานชื่อ ลักษณะการใช้ที่ว่าง และความเป็นเอกลักษณ์ของย่านถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร ของ นางสาวกฤตยา จันทรโพธิ์ศรี (2549) ได้ศึกษา บทบาทการใช้ที่ว่างระดับเมือง ระดับย่าน และระดับถนน รวมทั้งรูปแบบวัฒนธรรม ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อถนนข้าวสาร โดยมีตัวแปรที่ศึกษาได้แก่ ลักษณะทางกายภาพ และลักษณะของคน พฤติกรรม และกิจกรรมที่เกิดขึ้น ด้วยวิธีการค้นคว้าเอกสาร สังเกตพื้นที่ศึกษา และการสัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า ความเป็นเอกลักษณ์ แสดงถึงชุมชนเดิม เกิดจากการใช้ประโยชน์ถนนข้าวสาร เป็นที่โล่งสาธารณะของชุมชน และมีการปรับใช้พื้นที่ว่างตลอดแนวถนนในแบบต่าง ๆ กัน โดยให้ความสำคัญกับอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และทำให้เกิดคุณภาพของที่ว่างในลักษณะแตกต่างกันไป

จะเห็นได้ว่าผลงานข้างต้น มีความคล้ายคลึงกันในเรื่อง การรักษาปัจจัยกายภาพ ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก ที่จะส่งผลต่อการดำรงอยู่ของชุมชนดั้งเดิม โดยมีส่วนที่แตกต่างกันคือ งานวิจัยปัจจัยการดำรงอยู่ของชุมชนดั้งเดิมในเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร ของ ยศวรรณ อรรถจิตร (2549) ได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยภายในชุมชน หรือความสัมพันธ์ระหว่างคนกับคน ซึ่งแตกต่างจาก งานวิจัยการเปลี่ยนแปลงเพื่อความอยู่รอดของชุมชนริมน้ำดั้งเดิม ในพื้นที่อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม ของ วิราวัลย์ ภมรสวรรณ (2548) ที่ได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยกายภาพ (ทรัพยากรธรรมชาติ) หรือความสัมพันธ์ระหว่างคนกับธรรมชาติ เช่นเดียวกันกับงานวิจัยลักษณะการใช้ที่ว่าง และความเป็นเอกลักษณ์ของย่านถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร ของ นางสาวกฤตยา จันทรโพธิ์ศรี (2549) ที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยกายภาพ หรือความสัมพันธ์ระหว่างคนกับที่ว่าง

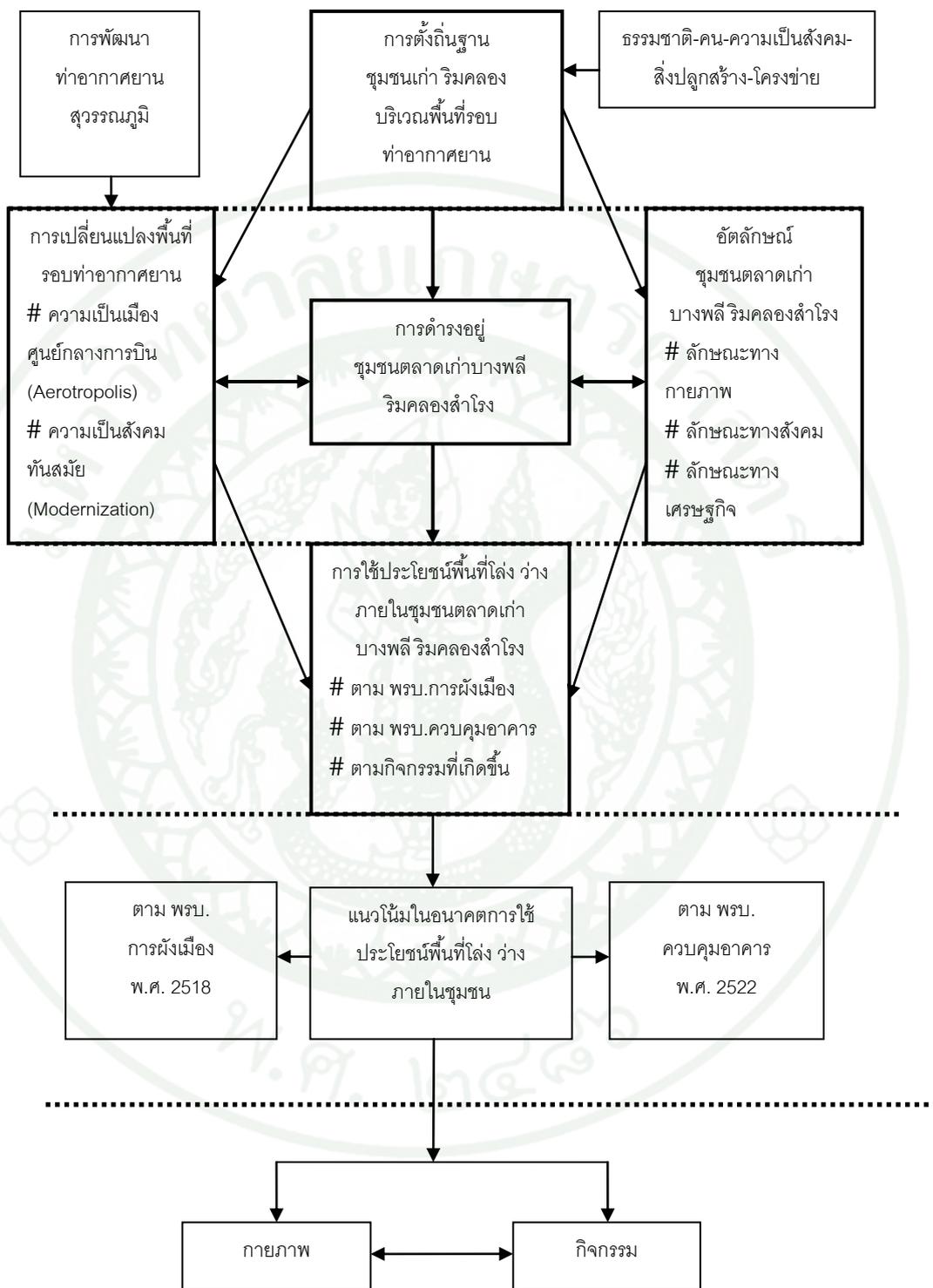
จากการศึกษาผลงานวิจัยที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่าการวิจัยในเรื่อง การดำรงอยู่ของชุมชนเก่า มีความสำคัญจากปัจจัยการขับเคลื่อนในการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ อันเนื่องมาจาก งานวิจัยทั้งสามข้างต้น เน้นในการศึกษาการดำรงอยู่ของชุมชนเก่า จากการหาปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงของชุมชนจากการพัฒนาต่าง ๆ โดยผลการศึกษาพบว่า การดำรงอยู่ของชุมชนเก่าจำเป็นต้องรักษา

และสืบต่อความเป็นชุมชน กลับไปสู่รากเหง้าของตัวเอง โดยแต่ละชุมชนมีความชัดเจนของความเป็นชุมชนแตกต่างกัน ซึ่งยังขาดการศึกษาถึงความเป็นอัตลักษณ์ชุมชนนั้น ๆ ผ่านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรม ที่เรียกว่าภูมิทัศน์วัฒนธรรม โดยการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง เพื่อป้องกันการสูญไปของชุมชนเก่านั้น ๆ จำเป็นต้องศึกษาการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ เข้าใจถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรม อัตลักษณ์ชุมชน และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง เพื่อที่จะรักษาอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต่อไป

### สรุป

จากการตรวจเอกสารที่ผ่านมาทั้งหมด ทั้งที่เป็นแนวคิดทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า การศึกษาการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ มีความสำคัญ เนื่องจากการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานเป็นการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ ที่ประกอบด้วย ธรรมชาติ คน ความเป็นสังคม สิ่งปลูกสร้าง โครงข่าย ที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน และการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชน ผลลัพธ์ของการดำเนินชีวิต และการจัดการเหล่านี้เองที่กลายเป็นภูมิทัศน์วัฒนธรรม ที่แสดงถึงการดำเนินชีวิตในสภาพแวดล้อมนั้น จนกลายเป็นอัตลักษณ์ชุมชนริมคลอง ที่มีลักษณะจำเพาะทางกายภาพ ลักษณะจำเพาะทางสังคม และลักษณะจำเพาะทางเศรษฐกิจ เพื่อป้องกันการสูญไปของอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลองจากการพัฒนาต่าง ๆ โดยเฉพาะจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างตามกฎหมายที่จะเป็นเครื่องมือช่วยในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ควบคุมและส่งเสริมการพัฒนาเมือง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา และการดำรงรักษาเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้อง และการใช้พื้นที่โล่ง ว่างตามกิจกรรมภายในชุมชน จะเป็นเครื่องมือช่วยให้รู้ความต้องการการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างของชุมชนจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น อีกทั้งสามารถสร้างสมมติฐานได้ด้วยว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างสามารถส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าริมคลองที่แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่ โดยใช้เป็นรอยต่อเชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่ากับการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ ซึ่งคำตอบที่ได้จากงานวิทยานิพนธ์ฉบับสมบูรณ์ จะเป็นประโยชน์ต่อประชาชนภายในและภายนอกชุมชน องค์การภาครัฐ เอกชน ในที่จะการพัฒนาโครงการใด ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อชุมชนเก่าต่อไป

### สรุปกรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 12 สรุปกรอบแนวคิดการวิจัย

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

จากการศึกษาทฤษฎี แนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัย คำถามการวิจัย สมมุติฐานการวิจัย จึงนำมากำหนดตัวแปรและสร้างกรอบการจัดการกระบวนการคิด ดังนี้

#### ตัวแปรในการวิจัย

การวิจัยนี้จำเป็นต้องมีการกำหนดตัวแปรในการวิจัย เพื่ออธิบายเหตุและผล ระดับเมืองในการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระดับชุมชน การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง

##### 1. ตัวแปรต้นของงานวิจัยนี้ ประกอบด้วย

1.1 ระดับเมือง การตั้งถิ่นฐานของชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน

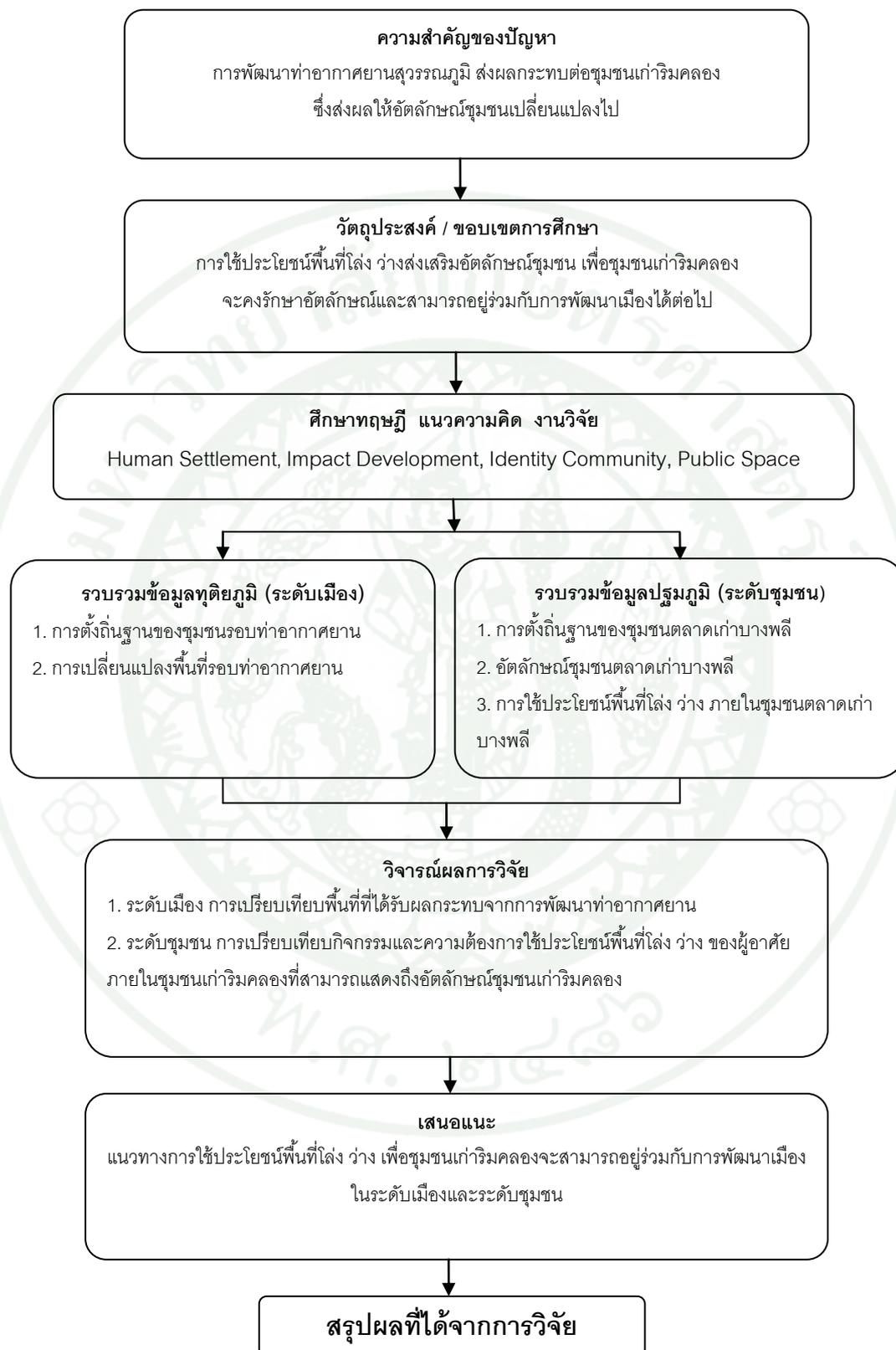
1.2 ระดับชุมชน การตั้งถิ่นฐานของชุมชนตลาดเก่าบางพลี อัตลักษณ์ชุมชน และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ได้แก่ พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน พื้นที่ระหว่างอาคารเรือนแถว พื้นที่ทางเดิน และพื้นที่ริมคลอง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

##### 2. ตัวแปรตามของงานวิจัยนี้ ประกอบด้วย

2.1 ระดับเมือง ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน และการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกิจกรรมของเมือง

2.2 ระดับชุมชน ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน อัตลักษณ์ชุมชน และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี มีการเปลี่ยนแปลงไปตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในชุมชน

### กรอบการจัดการกระบวนการคิด



ภาพที่ 13 กรอบการจัดการกระบวนการคิด

## วิธีการวิจัย

การวิจัยเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อการดำรงอยู่ของ ภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีศึกษา ชุมชนตลาดเก่า บางพลี ริมคลองสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ ใช้แบบแผนการวิจัยเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ โดยการสัมภาษณ์ สัมภาษณ์ สังเกต และแบบสอบถามแสดงข้อมูลเชิงวิเคราะห์ เนื่องจากต้องการหา ข้อเท็จจริง เพื่อเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อไป

### การเก็บข้อมูล

การเก็บข้อมูลของพื้นที่ศึกษา ระดับเมืองและระดับชุมชน สามารถแบ่งออกเป็นการเก็บ ข้อมูลทุติยภูมิ ระดับเมือง พื้นที่รอบท่าอากาศยาน และการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ระดับชุมชน พื้นที่ ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

1. การเก็บข้อมูลทุติยภูมิ ระดับเมือง เป็นการรวบรวมข้อมูลกายภาพของพื้นที่ศึกษา ระดับเมือง โดยการค้นคว้าจากกฎหมาย แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายจากดาวเทียม แบ่งออกเป็น

1.1 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนรอบท่าอากาศยาน โดยการค้นคว้าจากเอกสาร งานวิจัย ที่เกี่ยวข้อง แผนที่ เกี่ยวกับความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา ขนาด และตำแหน่งที่ตั้ง ประกอบกับ ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐานมนุษย์ องค์ประกอบการตั้งถิ่นฐานมนุษย์และปัจจัยในการตั้งถิ่นฐาน โดยการ วิเคราะห์เปรียบเทียบจากเอกสารอ้างอิงต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชน รอบท่าอากาศยาน

1.2 การเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน โดยการค้นคว้าจากเอกสาร งานวิจัยที่ เกี่ยวข้อง แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายจากดาวเทียมโดยใช้การเปรียบเทียบกายภาพ กับกิจกรรมที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี พ.ศ. 2545 และหลังจากการเปิด ดำเนินการในปี พ.ศ. 2550 เพื่อให้ทราบถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไปตามกิจกรรม ของเมืองอย่างไร

## 2. การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ระดับชุมชน แบ่งออกเป็น

2.1 การตั้งถิ่นฐานของชุมชนตลาดเก่าบางพลี โดยการสำรวจของผู้วิจัยประกอบกับการค้นคว้าจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แผนที่ เกี่ยวกับความเป็นมาของพื้นที่ศึกษา ขนาด และตำแหน่งที่ตั้ง

2.2 อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี โดยการสังเกต สัมภาษณ์ของผู้วิจัย ประกอบกับการค้นคว้าจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เกี่ยวกับลักษณะจำเพาะทางกายภาพ ลักษณะจำเพาะทางสังคม และลักษณะจำเพาะทางเศรษฐกิจ

2.3 การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี จากกิจกรรมที่เกิดขึ้น โดยทำการเก็บข้อมูล 2 ส่วน ด้านคุณภาพโดยการค้นคว้าเอกสาร การสัมภาษณ์ และด้านปริมาณโดยการใช้แบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ด้านคุณภาพ โดยการค้นคว้าเอกสาร การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ประกอบกับการเก็บข้อมูลโดยการใช้การสังเกตการณ์เบื้องต้น เพื่อให้ทราบถึงกิจกรรมในอดีต จนถึงปัจจุบันของชุมชน มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

ส่วนที่ 2 ด้านปริมาณ โดยการใช้แบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในชุมชนตลาดเก่าบางพลี เพื่อให้ทราบถึงกิจกรรมตามการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชน เป็นที่พอใจของคนในชุมชนหรือไม่ โดยความพอใจเกิดจาก ผลทางเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิต ความปลอดภัย และทัศนียภาพที่ดี

### ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์ ให้ทราบถึงกายภาพและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมาอภิปรายผลและหาคำตอบของคำถามการวิจัย และนำมาเป็นข้อเสนอแนะในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนต่อไป

ตารางที่ 1 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับเมือง

ขั้นตอน	ข้อมูลที่ต้องการ	วิธีการจัดเก็บ	ข้อมูลที่ได้	วิธีวิเคราะห์
1	การตั้งถิ่นฐานชุมชน เก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	ข้อมูลทุติยภูมิ การค้นคว้า เอกสาร สิ่งอ้างอิงต่าง ๆ	ลักษณะการตั้งถิ่น ฐานมนุษย์	วิเคราะห์เปรียบเทียบ ข้อมูลจากเอกสาร สิ่งอ้างอิงต่าง ๆ
2	การเปลี่ยนแปลง พื้นที่รอบท่าอากาศ ยานจากการพัฒนา ท่าอากาศยาน	ข้อมูลทุติยภูมิ การค้นคว้า กฎหมาย เอกสาร สิ่งอ้างอิงต่าง ๆ	ลักษณะการเปลี่ยน แปลงการใช้ ประโยชน์ที่ดิน	วิเคราะห์เปรียบเทียบ ข้อมูลจากกฎหมาย เอกสาร แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ ภาพถ่ายจาก ดาวเทียม

ตารางที่ 2 ขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับชุมชน

ขั้นตอน	ข้อมูลที่ต้องการ	วิธีการจัดเก็บ	ข้อมูลที่ได้	วิธีวิเคราะห์
1	การตั้งถิ่นฐานชุมชน ตลาดเก่าบางพลี	ข้อมูลปฐมภูมิ การสังเกต สำรวจ สัมภาษณ์	ลักษณะการตั้งถิ่น ฐานชุมชน	วิเคราะห์เปรียบเทียบ ข้อมูลจากการสังเกต สำรวจ สัมภาษณ์ ประกอบกับเอกสาร สิ่งอ้างอิงต่าง ๆ
2	อัตลักษณ์ชุมชน ตลาดเก่าบางพลี	ข้อมูลปฐมภูมิ การสังเกต สำรวจ สัมภาษณ์	ลักษณะพิเศษ จำเพาะทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ	วิเคราะห์เปรียบเทียบ ข้อมูลจากการสังเกต สำรวจ สัมภาษณ์ ประกอบกับเอกสาร สิ่งอ้างอิงต่าง ๆ
3	พื้นที่โล่ง ว่าง ภายใน ชุมชนตลาดเก่า บางพลี	ข้อมูลปฐมภูมิ การสำรวจ สัมภาษณ์	ลักษณะพื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชน กับ กิจกรรมที่เกิดขึ้น	วิเคราะห์เปรียบเทียบ ข้อมูลจากการสำรวจ สัมภาษณ์

## ข้อตกลงเบื้องต้น

1. การศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ โดยสันนิษฐานว่า สภาพทางกายภาพ เศรษฐกิจและสังคม ในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาจะดำเนินการไปตามปกติ ซึ่งมีผลให้พื้นที่รอบท่าอากาศยาน และชุมชนเก่าริมคลอง ไม่มีการเปลี่ยนแปลงด้านใดเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว อันจะทำให้เกิดความเบี่ยงเบนได้

2. การศึกษาจะถือผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 3 (พ.ศ. 2556) และผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 ของกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

3. เนื่องจากเวลาในการศึกษามีจำกัด ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาบางส่วนจึงใช้ผลสรุปจากการศึกษาที่มีผู้ทำการศึกษาไว้แล้ว ซึ่งเป็นข้อมูลที่น่ามาใช้ประกอบผลการวิเคราะห์

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การเลือกประชากรและกลุ่มตัวอย่างมีรายละเอียด ดังนี้

1. ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ตั้งอยู่บนฝั่งเหนือ ริมคลองสำโรง จากการศึกษาที่กำหนดเงื่อนไขการเลือกตัวอย่างไว้ว่า พื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ต้องมีลักษณะ ดังนี้

1.1 พื้นที่ตั้งอยู่ภายในชุมชนหมู่ 10 ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

1.2 พื้นที่อยู่อาศัยและค้าขายเรียงรายไปตามลำคลองสำโรง ที่ทำการประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และประกอบกิจกรรมทางสังคม

2. ประชากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

2.1 กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์ เป็นประชาชนที่อยู่ตั้งแต่ในวัยกลางคน ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป ศรีเรือน แก้วกังวาน (2545) กล่าวไว้ว่า ระยะเวลาวัยกลางคนนี้จะมีความคิดเป็นเหตุเป็นผล

รู้จักคิดแบบประสานข้อขัดแย้ง รู้จักจัดการกับระเบียบทางสังคม และเป็นผู้ที่อาศัยภายในตลาดเก่า บางพลี ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิในชุมชน ผู้นำชุมชนที่มีความรู้เป็นที่ยอมรับในชุมชน หรือผู้ที่มี ตำแหน่งการงานที่เกี่ยวข้องกับชุมชนตลาดเก่าบางพลี จำนวน 5 คน

2.2 กลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม เป็นประชาชนในชุมชน ประชากรทั้งหมด จำนวน 377 ครัวเรือน นำมากำหนดขนาดตัวอย่างด้วยวิธีการเปิดตารางของ Yamane (1973) โดย กำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นที่ 90% ความคาดเคลื่อน  $\pm 10\%$  มากำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง ได้ทั้งสิ้น 83 คน ทั้งนี้ผู้วิจัยได้สอบถามทั้งหมด 95 ชุด โดยให้ประชากร 1 คนของกลุ่มตัวอย่างแทน 1 ครัวเรือน และได้ทำการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง โดยการกำหนดเงื่อนไขการเลือกตัวอย่างไว้ว่า ตัวอย่างต้องเป็นประชาชนที่อาศัยในชุมชน และ/หรือเจ้าของร้านค้าสถานประกอบการภายในเรือน แถวตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

### วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำแนวคิดทฤษฎีมาใช้เป็นแนวทางเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ ด้วยวิธีเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยผู้วิจัยใช้วิธีวิเคราะห์เนื้อหา กล่าวคือ นำข้อมูลที่ได้จากการ สัมภาษณ์ทางกายภาพ สัมภาษณ์และแบบสอบถามมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับสิ่งที่สังเกตได้ใน ภาคสนามและแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ โดยแบ่งเป็น

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ ระดับเมือง เป็นการเปรียบเทียบพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากกฎหมาย แนวคิด ทฤษฎี เอกสารอ้างอิงต่าง ๆ แผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายจากดาวเทียม เพื่อให้ทราบถึง ลักษณะการตั้งถิ่นฐานชุมชน และการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานจากการใช้ประโยชน์ ที่ดินรอบท่าอากาศยาน

2. การวิเคราะห์ข้อมูลปฐมภูมิ ระดับชุมชน เป็นการเปรียบเทียบกิจกรรมกับความต้องการ การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างของผู้อาศัยภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ที่สามารถแสดงถึง อัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง แบ่งออกเป็น เชิงคุณภาพและเชิงสถิติ ดังนี้

2.1 เชิงคุณภาพ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เพื่อให้ทราบถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันที่ส่งผลต่ออัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี

2.2 เชิงสถิติ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการประมวลผลค่าทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น แบ่งออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี นำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละ

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ในรูปแบบค่าเฉลี่ย สำหรับความคิดเห็นต่อแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์ทางสถิติ โดยใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และร้อยละ (Percentage) ในกรณีค่าเฉลี่ย ใช้คะแนนของคำตอบแบ่งออกเป็น 5 ระดับชั้น คือ ระดับมากที่สุด ระดับมาก ระดับปานกลาง ระดับน้อย และระดับน้อยที่สุด โดยจากการแบ่งคะแนนตามมาตรวัดของลิเคิร์ต (Likert Scale) ดังนี้

1.00 – 1.80 = 1	หมายถึง ความคิดเห็นระดับน้อยที่สุด
1.81 – 2.60 = 2	หมายถึง ความคิดเห็นระดับน้อย
2.61 – 3.40 = 3	หมายถึง ความคิดเห็นระดับปานกลาง
3.41 – 4.20 = 4	หมายถึง ความคิดเห็นระดับมาก
4.21 – 5.00 = 5	หมายถึง ความคิดเห็นระดับมากที่สุด

### 3. สรุปและเสนอแนะแนวทาง โดยแบ่งออกเป็น 2 ระดับ ดังนี้

3.1 ระดับเมือง เป็นการสรุปการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน ในการเก็บรักษาพื้นที่ที่ไม่ควรมีการพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่ง-ว่างของเมือง

3.2 ระดับชุมชน เป็นการสรุปความสัมพันธ์ของอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง กับสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน จากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง และแนวโน้มที่จะเกิดการดำรงอยู่และเปลี่ยนแปลงของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรงในอนาคต โดยเสนอแนะแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน เพื่อจะคงรักษาอัตลักษณ์และสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองได้ต่อไป และเป็นแนวทางในการรักษาการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ยังคงเหลืออยู่ให้เหมาะสมต่อไปได้

## บทที่ 4

### ผลและวิจารณ์

#### ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อการดำรงอยู่ของ ภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศึกษาเฉพาะกรณี ชุมชนตลาด เก้าบางพลี ริมคลองสำโรง จังหวัดสมุทรปราการ เป็นการวิจัยที่มุ่งตอบคำถามที่ว่า การเจริญเติบโต ของพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอันเป็นผลจากการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นั้น ชุมชนเก่าริม คลองจะสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของชุมชน เมืองได้อย่างไร โดยสามารถเก็บอัตลักษณ์ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมของพื้นที่ที่แสดงถึงภูมิทัศน์ วัฒนธรรมเอาไว้ได้ซึ่งผลจากการเก็บข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถแบ่งออกเป็นข้อมูล พื้นที่ศึกษาระดับเมือง และข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับชุมชน ดังต่อไปนี้

#### ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับเมือง

##### การตั้งถิ่นฐานชุมชนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในอดีตเป็นที่รกร้างว่างเปล่า ไม่มีผู้คนอาศัยอยู่ ธรรมชาติ (Nature) ของพื้นที่เป็นที่ราบดินดอนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำ ที่มีโครงข่ายลำคลองอยู่ จำนวนมาก ประกอบกับสภาพภูมิอากาศของพื้นที่รอบท่าอากาศยาน ชุ่มชื้น มีฝนตกชุกในฤดูฝน และมักเกิดอุทกภัยอยู่เสมอ ในฤดูแล้งสภาพพื้นที่ไม่แห้งแล้งมาก เพราะเป็นพื้นที่ลุ่ม เป็นรากฐาน ที่ทำให้คนรวมตัวกันตั้งถิ่นฐาน จับจองพื้นที่เพื่อการเพาะปลูก ประกอบอาชีพ และที่สำคัญที่สุด คือ การทำนาข้าว เนื่องจากต้องการน้ำปริมาณมากในการเพาะปลูก คน (Man or Anthropos) จะปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จากความต้องการขยายพื้นที่เพาะปลูก ส่งผลให้เกิด การขุดคลองและสร้างโครงข่ายจัดสรรน้ำ และเกิดการรวมตัวกันเป็นชุมชน บริเวณจุดตัดกันของลำ คลองที่สำคัญในพื้นที่ ได้แก่ คลองประเวศบุรีรมย์ คลองสำโรง เป็นต้น จึงก่อให้เกิดเป็นชุมชนริม คลองมีความเป็นสังคม (Society) ที่เป็นสังคมเกษตรกรรมที่พึ่งพาธรรมชาติ สมาชิกของสังคมมี ลักษณะเป็นญาติพี่น้อง ช่วยเหลือเกื้อกูลกัน เป็นความผูกพันร่วมกัน และมีการถ่ายทอดวัฒนธรรม ที่เกี่ยวข้องกับการทำนาข้าว ด้วยที่ตั้งอยู่ริมคลองทำให้การก่อรูปของสิ่งปลูกสร้าง (Shells) เพื่อ

ตอบสนองความต้องการของชุมชน นับตั้งแต่การสร้างบ้านเรือน วัดวาอาราม ทำเรือ ร้านค้าต่าง ๆ และที่ขาดไม่ได้เมื่อมีคนอาศัยอยู่ในชุมชนเป็นจำนวนมากขึ้น การแลกเปลี่ยนกิจกรรมต่าง ๆ ทางสังคมและวัฒนธรรมเกิดขึ้น ตลาดจึงกลายเป็นศูนย์รวมชุมชน เป็นสถานที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ทำให้คนในชุมชนมีโอกาสพูดคุยกัน มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน อีกทั้งจากโครงข่ายคลอง (Networks) ที่เชื่อมถึงกันในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน ได้เชื่อมโยงผู้คนในชุมชน และพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน



คลองสมัยรัชกาลที่ 3 ก่อนทำสนธิสัญญาเบาว์ริง คลองสมัยรัชกาลที่ 4 หลังทำสนธิสัญญาเบาว์ริง



คลองสมัยรัชกาลที่ 5 หลังทำสนธิสัญญาเบาว์ริง

**ภาพที่ 14** แสดงคลองขุดในสมัยรัตนโกสินทร์

ที่มา: สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2537 อ้างใน ปิยนาด บุนนาค และคณะ, 2525)

เมื่อเวลาเปลี่ยนไปจากการพัฒนาต่าง ๆ พื้นที่รอบท่าอากาศยานเปลี่ยนจากการใช้พื้นที่เกษตรกรรมไปเป็นพื้นที่อยู่อาศัย หรือโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้ชุมชนริมคลองเริ่มเปลี่ยนไป จากชุมชนเกษตรกรรมเป็นชุมชนอุตสาหกรรม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงตามช่วงระยะเวลาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลองในพื้นที่ศึกษา ตามตารางที่ 3 ดังนี้

**ตารางที่ 3** ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยาน

ช่วงระยะเวลา	สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง และเทคโนโลยี
ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2394 - 2453	<p>1. พื้นที่ศึกษาเริ่มมีบทบาทสำคัญในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น เป็นช่วงเวลาที่กรุงเทพมหานครเป็นที่ตั้งของเมืองหลวง เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพระนครกับแขวงเมืองด้านตะวันออก ที่เป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่ายังไม่ได้มีการจับจอง เนื่องจากโครงข่ายการคมนาคมยังไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก ผลจากสนธิสัญญาเบาว์ริง พ.ศ. 2398 เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดการส่งเสริมการผลิต การค้า จึงมีความต้องการขยายพื้นที่เพาะปลูกอย่างกว้างขวาง เพื่อเพิ่มปริมาณผลผลิตและการค้าแทนการผลิตเพียงเพื่อการดำรงชีวิต ที่สำคัญคือ การลงทุนทำระบบชลประทานเพื่อการปลูกข้าว ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญ ประกอบกับพื้นที่ศึกษามีความอุดมสมบูรณ์เหมาะสมแก่การเพาะปลูก จึงต้องขุดคลองเพิ่มขึ้นในพื้นที่ศึกษา เพื่อเพิ่มพื้นที่ปลูกข้าว การชลประทาน และการขนส่งสินค้า จึงมีการจับจองที่ดินบริเวณสองฝั่งคลองที่ขุดขึ้นใหม่ คลองขุดที่สำคัญในพื้นที่ศึกษาได้แก่ คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองสำโรง เป็นคลองหลักที่เชื่อมระหว่างแม่น้ำเจ้าพระยากับแม่น้ำบางปะกง มีการค้าขายในเรือในแพตามจุดตัดของลำคลอง หลังจากนั้นจึงได้ย้ายการค้าขายขึ้นบนบก เกิดเป็นชุมชนตลาดริมคลอง พ.ศ. 2400 การคมนาคมขนส่ง โดยอาศัยโครงข่ายลำคลองเป็นเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่ภายนอก โดยใช้เรือแจว เรือยนต์ ต่อมาได้มีการสร้างทางรถไฟสายตะวันออก พ.ศ. 2436 เพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อหัวเมืองตะวันออกกับเมืองหลวง</p>



## ตารางที่ 3 (ต่อ)

ช่วงระยะเวลา	สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง และเทคโนโลยี
	<p>3.(ต่อ) คณะรัฐมนตรีในสมัยรัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบางฉลุง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ และตำบลศรีชะชะจะเข้ น้อย อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2505 วัตถุประสงค์การเวนคืนเพื่อให้การจัดซื้อได้เป็นไปโดยสะดวก รวดเร็ว และประหยัด เพื่อประโยชน์ของรัฐในการจัดสร้างสนามบินพาณิชย์ และมีการวางผังนครหลวงโดยนำผังของบริษัทลิททิลด์มาศึกษา และคาดการณ์ไปจนถึง พ.ศ. 2533 ผังนครหลวงปรับปรุงครั้งที่ 1 เพื่อให้สามารถรองรับประชากรที่เพิ่มมากกว่าที่กำหนดในผังนครหลวงฉบับเดิม โดยครอบคลุมพื้นที่ต่อเนื่องของเมืองในเขตจังหวัดพระนคร ธนบุรี นนทบุรี และสมุทรปราการ ต่อมามีการออกพระราชบัญญัติการผังเมืองใน พ.ศ. 2518 ระบุว่า การผังเมืองหมายความว่า การวาง จัดทำ และดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวมและผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่ หรือแทนเมือง หรือส่วนของเมืองที่ได้รับคามเสียหาย เพื่อให้มี หรือทำให้ดียิ่งขึ้น โดยมีการกำหนดพื้นที่ก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ในผังดังกล่าว พ.ศ. 2514 บริษัท นอร์ททรอป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น (Nortrop Airport Development Corporation) จากประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร ขอเป็นผู้สร้างสนามบินให้โดยแลกกับการขอสัมปทานเป็นระยะเวลา 20 ปี แต่รัฐบาลได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 24 สิงหาคม พ.ศ. 2514 ว่าไทยยังไม่มีควมจำเป็นต้องสร้างสนามบินแห่งใหม่ จะเห็นได้ว่าจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 1 - 2 ส่งผลกระทบต่อชุมชนพื้นที่ศึกษาโดยตรง จากการสร้างโรงงานอุตสาหกรรม สร้างถนนเทพารักษ์ ถนนบางนา-ตราด ถนนกิ่งแก้ว มีประปา ไฟฟ้า ทำให้ชุมชนพึ่งพิงคลองเพื่อเป็นทางสัญจรลดลง</p>

## ตารางที่ 3 (ต่อ)

ช่วงระยะเวลา	สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง และเทคโนโลยี
พ.ศ. 2515 - 2524	<p>4. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 - 4 ส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องกับการเกษตร ในสมัยรัฐบาลจอมพลถนอม กิตติขจร กระทรวงคมนาคมได้ลงนามในสัญญาฉบับที่ 3 กับ บริษัท นอร์ทโรป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ระบุให้กระทรวงคมนาคมต้องส่งมอบที่ดินให้กับ บริษัท นอร์ทโรป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น เพื่อดำเนินการวางผังแม่บท ออกแบบ และก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณหนองงูเห่า ต่อมาเกิดเหตุการณ์ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2516 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลเป็นรัฐบาลนายสัญญา ธรรมศักดิ์ และได้ออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ เพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 โดยระบุเหตุผลว่า เนื่องจากกรมการบินพาณิชย์มีความประสงค์จะดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์เป็นการเร่งด่วน นอกจากนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้นได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยกำหนดอาณาบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เป็นพื้นที่วงกลมรัศมี 7 กิโลเมตร โดยมีจุดศูนย์กลางอยู่ที่พื้นที่เวนคืน ใน พ.ศ.2517 บริษัท นอร์ทโรป แอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ได้ทำหนังสือถึงรัฐบาลสัญญา ธรรมศักดิ์ ขอเลิกสัญญาก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 โดยไม่คิดค่าเสียหายแต่ประการใด แต่รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการเวนคืน โยกย้ายประชาชนในพื้นที่เวนคืน ส่งผลกระทบการตั้งถิ่นฐานโดยตรงกับพื้นที่ศึกษาและจากผลการสร้างถนน เกิดการสัมปทานรถเมล์ภายในพื้นที่ การเดินทางทางน้ำลดบทบาทลง</p>

## ตารางที่ 3 (ต่อ)

ช่วงระยะเวลา	สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง แลเทคโนโลยี
พ.ศ. 2525 - 2532	<p>5. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 - 6 ส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตร ในสมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมขอยกเลิกการจะเข้าไปใช้พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าตามโครงการจัดน้ำเพื่อการอุตสาหกรรม</p> <p>พ.ศ. 2529 คณะรัฐมนตรี อนุมัติในหลักการให้พื้นที่บริเวณหนองงูเห่าเป็นที่ตั้งโครงการเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในมหามงคลสมัยพระราชพิธีเฉลิมพระชนมพรรษา 5 รอบ และพระราชพิธีมังคลาภิเษก จากเหตุผลดังกล่าวเกิดหมู่บ้านจัดสรรขึ้นในพื้นที่ศึกษา และใน พ.ศ. 2530 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำการศึกษาถึงระยะเวลาที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับ สำหรับโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ให้ส่งวนไว้ก่อน</p>
พ.ศ. 2532 - 2539	<p>6. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 - 7 ส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรม ใน พ.ศ. 2534 คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) ได้ยึดอำนาจทำให้โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ที่บริเวณหนองงูเห่า ถูกให้ไปขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานดอนเมือง ต่อมาในสมัยรัฐบาลอานันท์ ปันยารชุน คณะรัฐมนตรีอนุมัติโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ วัตถุประสงค์เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และให้การขนส่งทางอากาศเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม จึงมีความสำคัญและเร่งด่วนที่ประเทศไทยจะต้องมีท่าอากาศยานกรุงเทพ แห่งที่ 2 โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ และให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) เป็นผู้ดำเนินการ ทั้งที่ตลอด 20 ปีที่ผ่านมาไม่เคยมีการอพยพโยกย้ายราษฎรออกจากพื้นที่ดังกล่าว</p>

ตารางที่ 3 (ต่อ)

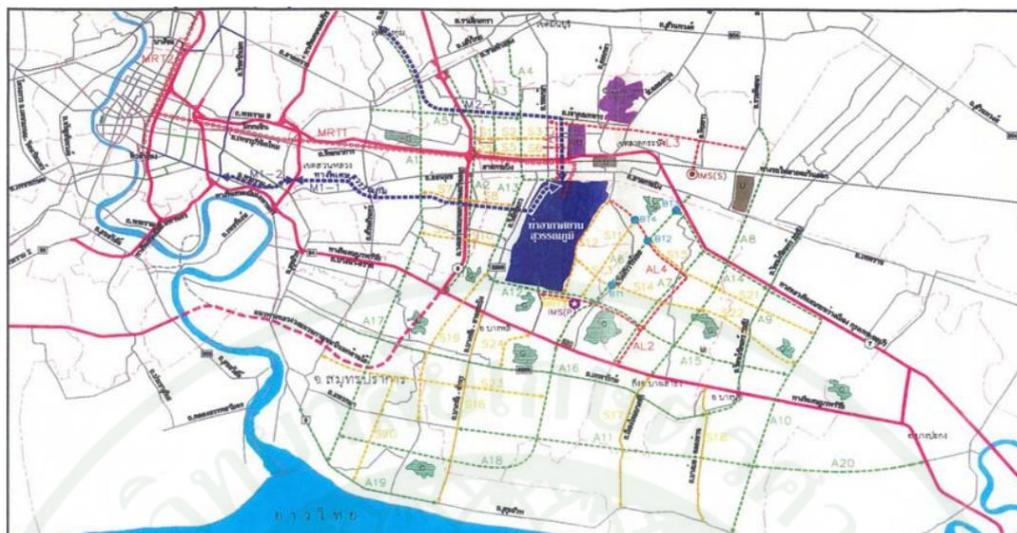
ช่วงระยะเวลา	สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง และเทคโนโลยี
	<p>6.(ต่อ) ใน พ.ศ. 2535 สมัยรัฐบาลชวน หลีกภัย รัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม ได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ ณ วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2516 และได้กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบิน ณ อำเภอบางพลี ในท้องที่เขตมีนบุรี เขตหนองจอก เขตบึงกุ่ม เขตลาดกระบัง เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2535 ซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมกว้างขวางกว่าในประกาศ ฯ ฉบับเดิมเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ผลจากส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรม ทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เพื่อควบคุมการพัฒนาต่าง ๆ</p>
<p>พ.ศ. 2540 - 2548</p>	<p>7. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 - 9 ส่งเสริมพัฒนาคนเป็นศูนย์กลาง เกิดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โครงการท่าอากาศยานกรุงเทพ แห่งที่ 2 ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาโดยตลอดเป็นระยะเวลากว่า 40 ปี จากนโยบายของรัฐที่ผ่านมา เมื่อกลับมาดำเนินการอย่างเร่งด่วน ได้ส่งผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่เวนคืนและชุมชนรอบท่าอากาศยาน จากการโยกย้ายประชาชน ชุมชนในพื้นที่เวนคืน เพื่อให้เป็นสถานที่ก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานกรุงเทพ แห่งที่ 2 ใน พ.ศ. 2543 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานนาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นชื่อท่าอากาศยานแห่งใหม่ ในสมัยรัฐบาลพันตำรวจโททักษิณ ชินวัตร ได้มีการเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดเป็นนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล จนกระทั่งใน พ.ศ. 2548 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เปิดให้บริการแก่ผู้โดยสาร มีการอพยพแรงงานเข้ามาอยู่อาศัย สังคมเมืองมีอิทธิพล เกิดห้างค้าปลีกขนาดใหญ่ มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเพื่อเที่ยวชมวิถีชีวิตริมคลอง ผลจากการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว</p>

### ตารางที่ 3 (ต่อ)

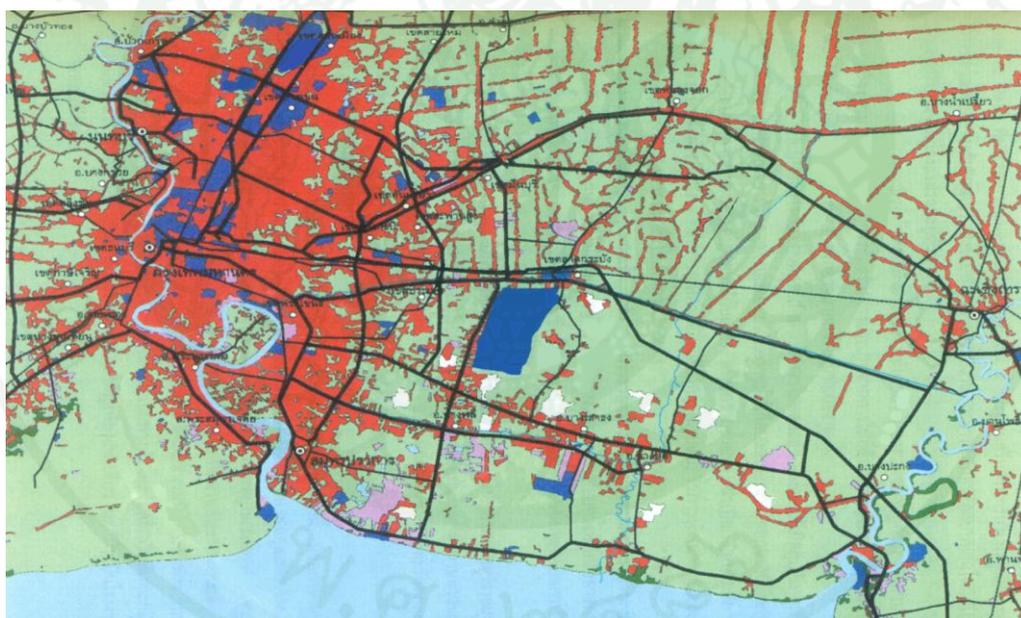
#### ช่วงระยะเวลา สังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ การบริหารการปกครอง และเทคโนโลยี

พ.ศ. 2549 – ปัจจุบัน 8. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ส่งเสริมพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ใน พ.ศ. 2549 ชุมชนและเทศบาลตำบลบางพลี ได้ร่วมกับองค์กรต่าง ๆ จากภายนอกชุมชน ในการจัดงานตลาดโบราณบางพลี และใน พ.ศ. 2550 จัดงานย้อนรอยตลาดโบราณบางพลี ต่อเนื่องทุกปีมาจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งผลของการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใน พ.ศ. 2549 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านประชากรและการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบท่าอากาศยาน อีกทั้งส่งผลให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากทฤษฎี Ekistics ที่ Doxiadis (1968) ได้เสนอไว้สามารถสรุปได้ว่าพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดจากการบริหารการปกครองของนโยบายรัฐบาล และจากแผนพัฒนาประเทศมาโดยตลอดเป็นตัวกำหนดทิศทาง โดยมีเทคโนโลยีเป็นตัวเร่งเพื่อหวังผลทางเศรษฐกิจเป็นตัวขับเคลื่อนที่สำคัญ แต่ทั้งนี้อาศัยสังคมเป็นตัวตั้ง และวัฒนธรรมเป็นตัวตั้งให้ชุมชนสามารถดำรงอยู่ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ดังนั้นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา พบว่าทิศทางการขยายตัวของเมือง จากที่ขยายตัวไปทางทิศเหนือของกรุงเทพมหานคร ไปทางท่าอากาศยานดอนเมือง ในปัจจุบันเริ่มมีทิศทางไปทางด้านทิศตะวันออก ไปทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้พื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการเปลี่ยนรูปแบบการตั้งถิ่นฐาน และเกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน จากการตั้งถิ่นฐานของชุมชนตามโครงข่ายลำคลอง ไปเป็นการตั้งถิ่นฐานตามโครงข่ายถนน ประกอบกับการเปิดดำเนินการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยาน ในปัจจุบันตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ที่ส่งเสริมพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งผลให้ชุมชนริมคลองจำเป็นต้องสร้างเสริมสถานะสมดุลระหว่างองค์ประกอบที่ตั้งถิ่นฐานทั้ง 5 ประการ อันประกอบด้วย ธรรมชาติ คน ความเป็นสังคม สิ่งปลูกสร้าง และโครงข่าย เพื่อการส่งเสริมให้คน มีความเป็นอยู่อย่างผาสุก และชุมชนมีพลอดภัย ซึ่งจะสามารถส่งผลให้ชุมชนริมคลองสามารถดำรงอยู่ได้ท่ามกลางการพัฒนาได้ ต่อไป



ภาพที่ 15 แสดงโครงข่ายถนนเชื่อมต่อบริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2555



ภาพที่ 16 แสดงทิศทางการขยายตัวของเมือง พ.ศ. 2555

ที่มา: รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการในระยะดำเนินการ ช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2555 (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2555)

## การเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากศูนย์กลางกรุงเทพมหานคร ไปทางทิศตะวันออก ประมาณ 30 กิโลเมตร มีเนื้อที่รวมทั้งหมด 32 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 20,000 ไร่ โดยมีความกว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับพื้นที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร
ทิศใต้	ติดต่อกับพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับพื้นที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดขึ้นเนื่องจากการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) มีข้อจำกัดทำให้ไม่มีพื้นที่เพียงพอในการพัฒนาระบบทางวิ่งทางขับ และเพิ่มหลุมจอดอากาศยาน รวมทั้งพื้นที่การขยายอาคารผู้โดยสาร ในขณะที่ปริมาณการจราจรทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ในปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยอาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบิน มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่ง รองรับอากาศยานขึ้นลงได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน หลุมจอดอากาศยาน 120 หลุมจอด เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด และหลุมจอดระยะไกล 69 หลุมจอด พื้นที่จอดรถยนต์ 6,000 คัน ประกอบด้วยอาคารจอดรถยนต์ 5,000 คัน และลานจอดรถยนต์ด้านข้าง 1,000 คัน อาคารคลังสินค้าสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี



อย่างไรก็ตามเมื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดให้บริการผู้โดยสารในเดือนกันยายน 2549 พบว่าปริมาณผู้โดยสารโดยรวมได้ขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปี ใน พ.ศ. 2554 และคาดการณ์จากการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร พบว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4-5% ต่อปี ดังนั้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำเป็นต้องมีการพัฒนาขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต อีกทั้ง มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2555 เห็นชอบให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก (Hub Airport) รองรับเที่ยวบินแบบเต็มรูปแบบและเที่ยวบินเชื่อมต่อ (Connecting Flight) และให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานรองรับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers) เที่ยวบินภายในประเทศ และ/หรือ เที่ยวบินระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point to Point) เพื่อให้การใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเกิดประโยชน์สูงสุดและบรรเทาปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้กำหนดแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 5 ระยะ ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 120 ล้านคนต่อปี และรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึง พ.ศ. 2570



**ภาพที่ 18** ภาพจำลองตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มรูปแบบ พ.ศ. 2570  
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2557)

จากภาพที่ 18 พบว่า แนวทางตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเริ่มขยายไปทางทิศใต้ โดยตามแผนพัฒนาระยะที่ 2 - 5 จะมีการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 - 2 และอาคารผู้โดยสาร บริเวณด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

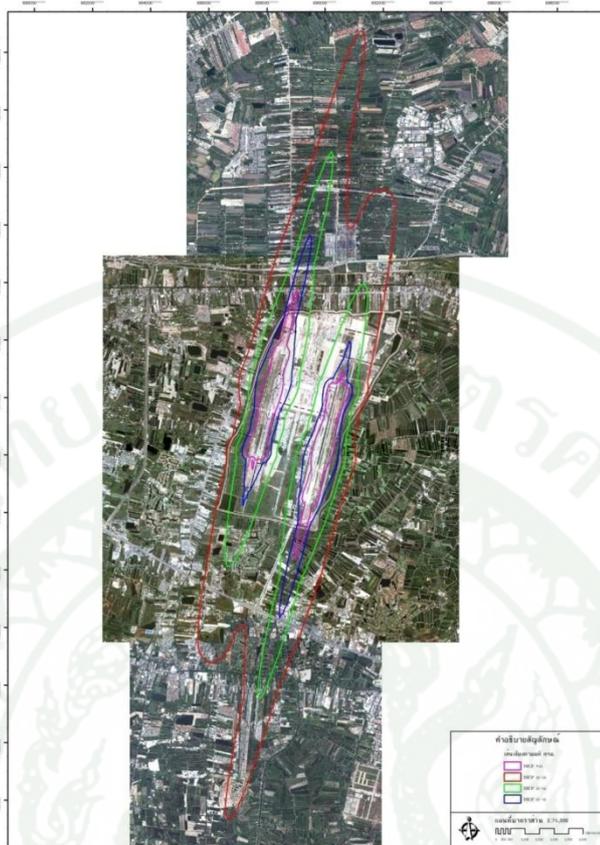
2. ผลกระทบจากแผนพัฒนาท่าอากาศยานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าข่ายประเภทโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง (ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่องกำหนดประเภท ขนาด และวิธีการปฏิบัติสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ที่ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนจะต้องจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2553) ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ให้เห็นว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนจากการพัฒนาท่าอากาศยาน ทั้งบริเวณพื้นที่โครงการและรอบโครงการ โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียงจากแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากทางวิ่งเส้นที่ 3 และทางวิ่งเส้นที่ 4 ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีความยาวทางวิ่งเกินกว่า 3,000 เมตร ส่งผลให้เข้าข่ายตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางในการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ ที่จะต้องทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประเมินผลกระทบต่อสุขภาพ (Environmental Impact Assessment: EIA and Health Impact Assessment: HIA) เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ก่อนที่จะเริ่มก่อสร้างโครงการ นอกจากนี้จะต้องดำเนินการจัดทำการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (Strategic Environmental Assessment: SEA) ของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเมื่อ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 และเสนอรายงาน ฯ ต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้วยเช่นกัน ประเด็นอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่

2.1 ขั้นตอนการพิจารณารายงานต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมก่อนที่จะเริ่มดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะต้องมีการจัดทำรายงานการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) ซึ่งขั้นตอนการพิจารณารายงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เวลา นานกว่าที่คาดการณ์ไว้ เพราะเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่อยู่ในความสนใจและ

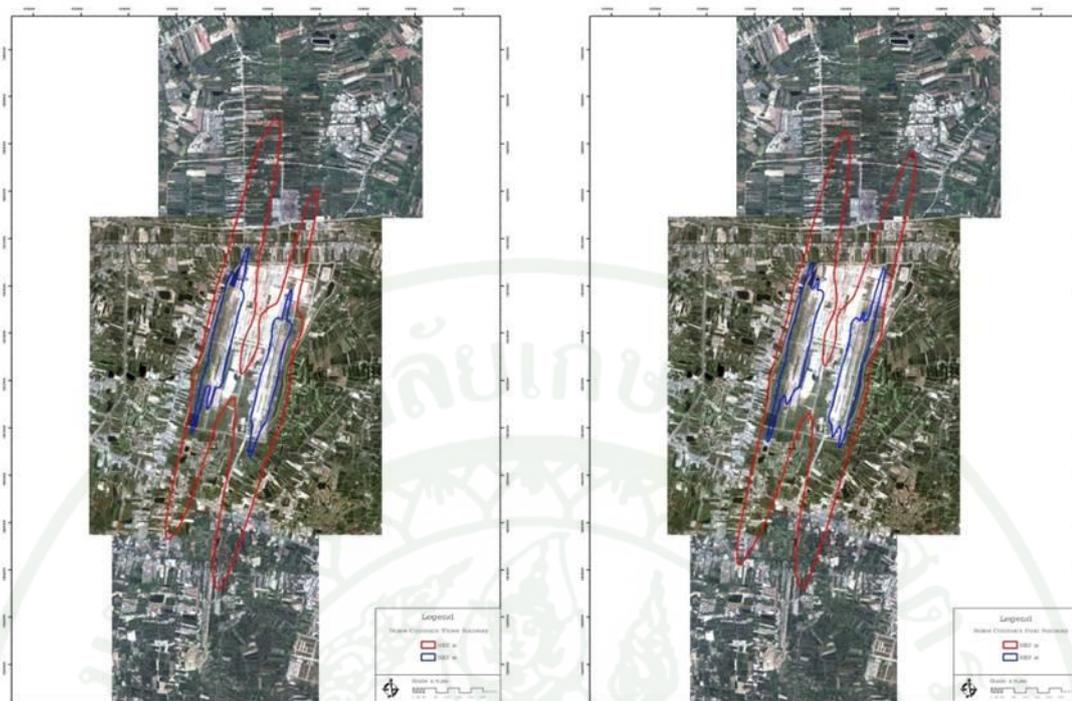
ติดตามจากภาคประชาสังคม สื่อมวลชน และจากองค์กรอิสระต่าง ๆ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2556)

2.2 การคัดค้านจากชุมชนใกล้เคียงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถูกคัดค้านจากชุมชนใกล้เคียงท่าอากาศยานมาตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการใน พ.ศ. 2549 โดยประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะเรื่องเสียงรบกวนจากอากาศยานถูกนำมาเรียกร้องให้มีการชดเชย ดังนั้นการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะต่อไปจึงถูกคัดค้านมาตลอดเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการชดเชยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 มาเป็นลำดับ ดังนั้นการคัดค้านจากชุมชนใกล้เคียงในปัจจุบันจึงเป็นการเรียกร้องให้มีการชดเชยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมพื้นที่ได้รับผลกระทบทั้งหมดก่อนที่จะพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะต่อไปได้ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2556)

2.3 พื้นที่อ่อนไหวทางสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางรังสี 3 จะมีพื้นที่ได้รับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นในบริเวณฝั่งตะวันออกของถนนกิ่งแก้ว ตลอดแนวขนานกับทางวิ่งฝั่งตะวันตก ขณะที่การก่อสร้างทางวิ่งที่ 4 จะมีพื้นที่ได้รับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในบริเวณตลาดลาดกระบัง ซึ่งเป็นที่พักอาศัยหนาแน่น ย่านพาณิชยกรรม สถาบันการศึกษาขนาดใหญ่ ได้แก่ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เป็นต้น รวมไปถึงพื้นที่ด้านทิศใต้ของถนนบางนา-ตราด ได้แก่ หมู่บ้านกรีนวัลเลย์ และชุมชนในบริเวณเทศบาลบางพลี เป็นต้น (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2556)



ภาพที่ 19 แผนที่เส้นเสี่ยงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะรัฐมนตรี  
เมื่อ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 และ เมื่อ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2553  
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2556)



ภาพที่ 20 แผนที่เส้นเสี่ยงจากการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีใช้ทางวิ่งเส้นที่ 3 และกรณีใช้ทางวิ่งเส้นที่ 4  
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2556)

3. การใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายผังเมือง จากการตรวจสอบพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพื้นที่รอบท่าอากาศยาน พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวม 2 ฉบับ ได้แก่ ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2549) และผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 จากทิศทางมาตรการกำกับควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมทั้ง 2 ฉบับ กำหนดให้พื้นที่ท่าอากาศยานและพื้นที่รอบท่าอากาศยานมีการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

3.1 บริเวณที่ตั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในเขตผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 ในบริเวณพื้นที่สีน้ำเงิน กำหนดไว้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ให้ใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการของรัฐ กิจการที่เกี่ยวข้องกับการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการหรือสาธารณประโยชน์เท่านั้น

3.2 พื้นที่ทางด้านทิศเหนือ พื้นที่ต่อเนื่องท่าอากาศยานผ่านถนนลาดกระบัง และถนนร่มเกล้า เข้าสู่เขตลาดกระบัง อยู่ในเขตผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2549) กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทอนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม ต่อเนื่องกับพื้นที่ลุ่มรับน้ำฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร แนวรับน้ำดังกล่าวแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครกลุ่มเขตชานเมืองตะวันออก ออกเป็นพื้นที่เขตต่อเมืองซึ่งเป็นย่านพักอาศัยและเขตอุทยานชานเมืองตะวันออกซึ่งเป็นเขตเกษตรกรรมนอกแนวคันกั้นน้ำ ในส่วนพื้นที่ในแนวรับน้ำนั้น กำหนดให้เป็นพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรมชานเมืองตะวันออกต่อเนื่องกิจกรรมธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.3 พื้นที่ทางด้านทิศใต้ เป็นพื้นที่ต่อเนื่องท่าอากาศยาน เป็นพื้นที่อำเภอบางพลี อยู่ในเขตผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม เป็นส่วนใหญ่

3.4 พื้นที่ทางด้านทิศตะวันออก ถัดจากคลองหนองงูเห่า เป็นพื้นที่อำเภอบางเสาธง อยู่ในเขตผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยหนาแน่นน้อยด้านบน และการใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรมทางด้านล่าง

3.5 พื้นที่ทางด้านทิศตะวันตก ถัดจากคลองลาดกระบังต่อเนื่องถนนกิ่งแก้ว เป็นพื้นที่อำเภอบางพลี อยู่ในเขตผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 กำหนดให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม



เนื่องจากธุรกิจด้านการบริการของโลกต่างหันมาเน้นความรวดเร็วที่เชื่อมโยงกันเป็นเครือข่าย จาก การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี การเมือง และเศรษฐกิจ ที่เกิดขึ้นทั่วโลกอย่างรวดเร็ว อันผลพวง ของระบบดิจิทัล โลกาภิวัตน์ การเปิดเสรีทางการค้า และการบิน ทำให้การส่งสินค้าระยะไกลที่ รวดเร็วและเชื่อถือได้ เกิดเป็นการพาณิชย์ทางอากาศที่กลายเป็นแกนหลักของเศรษฐกิจโลกใน ปัจจุบัน ประมาณร้อยละ 40 ของมูลค่าการค้าของโลกเป็นการขนส่งทางอากาศ และสัดส่วนนี้ กำลังเพิ่มสูงขึ้นทุกปีอย่างต่อเนื่อง (Merge Global อ้างใน โครงการวางแผนผังการพัฒนาเมือง ศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ, 2546) สิ่งเหล่านี้กำลังก่อให้เกิดเศรษฐกิจแบบใหม่ที่มีท่าอากาศยาน เป็นตัวขับเคลื่อนและกำหนดที่ตั้งของธุรกิจ ตลอดจนท่าอากาศยานจะเปลี่ยนการพัฒนาเมืองใน คริสต์ศตวรรษที่ 21 เช่นเดียวกับทางหลวงในคริสต์ศตวรรษที่ 20 ทางรถไฟในคริสต์ศตวรรษที่ 19 ท่าเรือในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ดังนั้นทิศทางการพัฒนาเมืองที่กำลังเกิดขึ้นพร้อมกับท่าอากาศยาน หลายแห่งทั่วโลก พยายามพัฒนาให้เมืองเป็นเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ที่มีท่าอากาศ ยานเป็นศูนย์กลาง ซึ่งมุ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ (Kasarda, 2000) จากธุรกิจที่ เกี่ยวกับกิจกรรมการบินที่เกิดขึ้นเรียงรายไปตามถนนหรืออยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ทำให้เกิดเมือง รูปแบบใหม่ คือ เมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ท่าอากาศยานจะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อของระบบต่าง ๆ และศูนย์กลางการค้าและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เกิดศูนย์ธุรกิจที่ เกี่ยวข้องกับการบิน ศูนย์โลจิสติกส์ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์จัดจำหน่ายสินค้า ศูนย์ธุรกิจด้าน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และศูนย์ค้าส่ง เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับ ระหัดร โวจน ประดิษฐ์ (2550) ที่เสนอไว้ว่า ท่าอากาศยานกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทุก ๆ ด้านในเมือง เช่น เทคโนโลยี การท่องเที่ยว ส่งผลให้จังหวัดรอบ ๆ รวมทั้งภูมิภาคมีการพัฒนาไปด้วย เมืองจะเป็น ศูนย์กลางภูมิภาคได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และส่งเสริมเศรษฐกิจ แต่ถ้าไม่มีการวางแผนอาจนำไปสู่ เมืองที่ไม่เป็นระเบียบ และเสื่อมโทรม ปัญหาสิ่งแวดล้อม อาจส่งผลกระทบต่อความเป็นเมืองด้าน วัฒนธรรม ถ้าขาดการวางแผนส่งเสริมในเรื่องนี้ ผู้คนที่เข้ามามากเกินไปอาจก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาทั้งด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และความหนาแน่นของเมือง

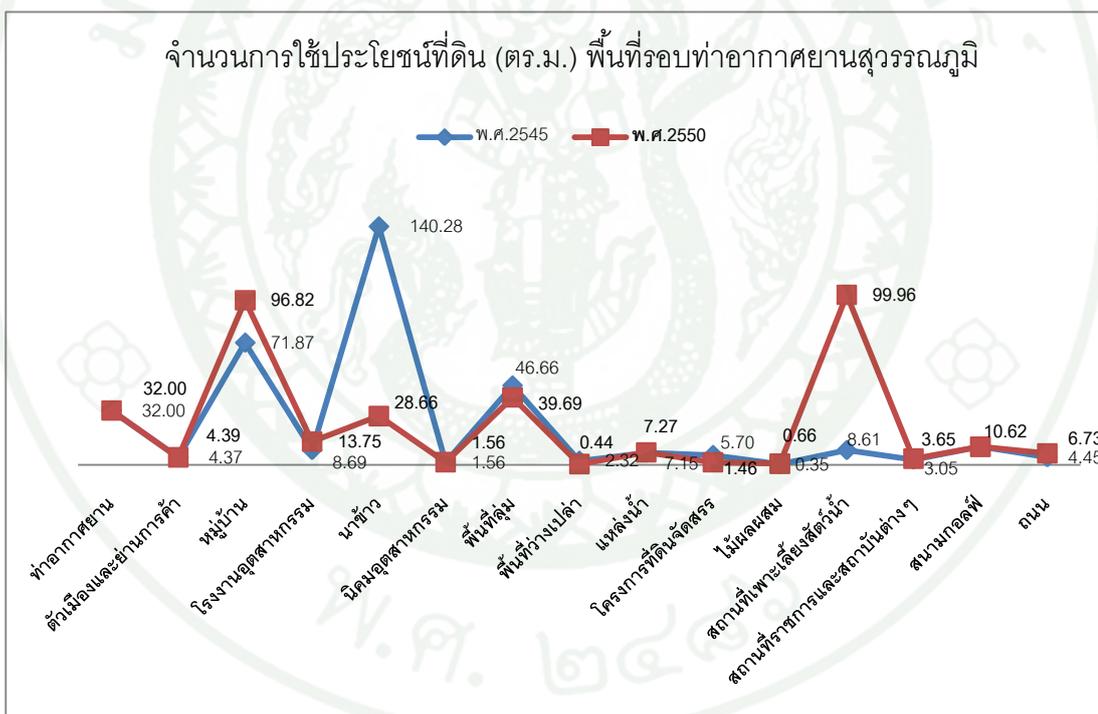
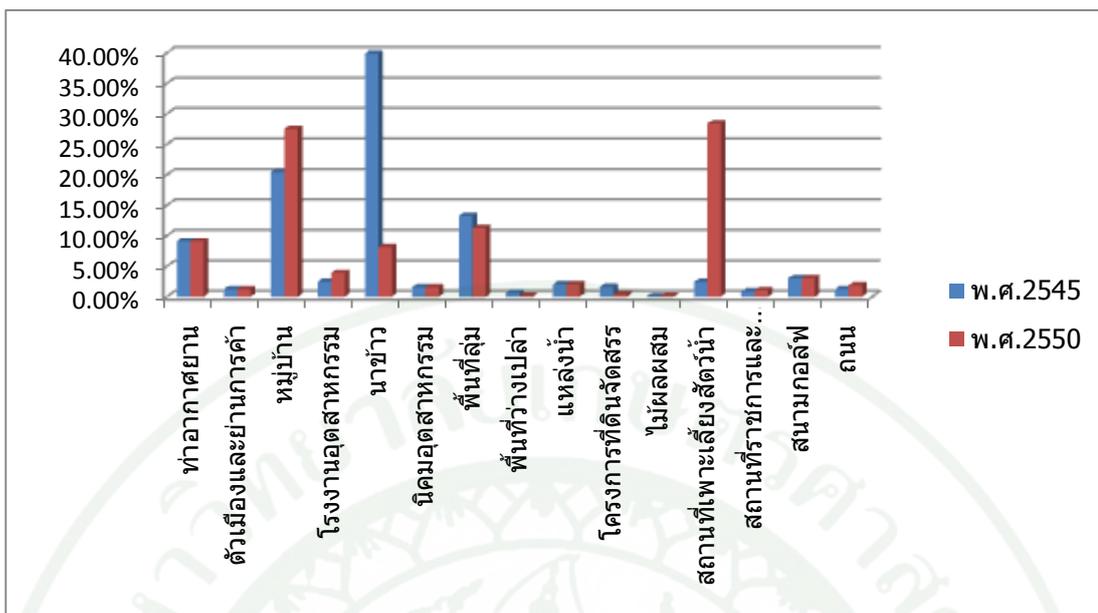


6. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการพัฒนาท่าอากาศยาน ดำเนินการโดยการทบทวนข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น จากขนาดพื้นที่และสัดส่วนการใช้ที่ดิน ระยะก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2545 และหลังจากเปิดดำเนินการ พ.ศ. 2550

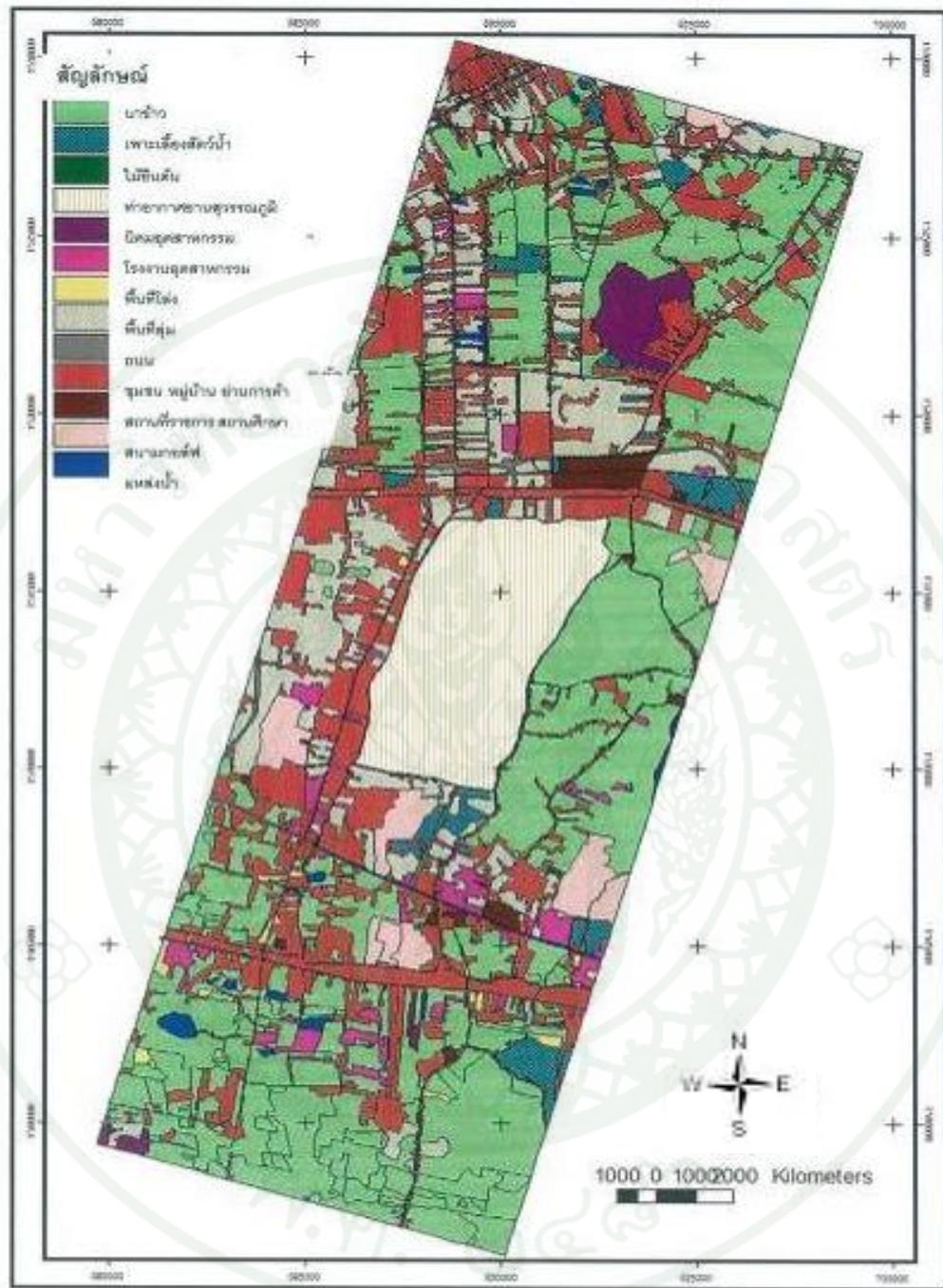
**ตารางที่ 4** เปรียบเทียบขนาดพื้นที่และสัดส่วนการใช้ที่ดิน พ.ศ. 2545 กับ พ.ศ. 2550

การใช้ประโยชน์ที่ดิน	พ.ศ. 2545		พ.ศ. 2550	
	พื้นที่ (ตร.ม.)	สัดส่วน (%)	พื้นที่ (ตร.ม.)	สัดส่วน (%)
ท่าอากาศยาน	32.00	9.10	32.00	9.10
ตัวเมืองและย่านการค้า	4.37	1.24	4.39	1.25
หมู่บ้าน	71.87	20.44	96.82	27.54
โรงงานอุตสาหกรรม	8.69	2.47	13.75	3.91
นาข้าว	140.28	39.90	28.66	8.15
นิคมอุตสาหกรรม	5.48	1.56	5.50	1.56
พื้นที่ลุ่ม	46.66	13.27	39.69	11.29
พื้นที่ว่างเปล่า	2.32	0.66	0.44	0.13
แหล่งน้ำ	7.15	2.03	7.27	2.07
โครงการที่ดินจัดสรร	5.70	1.62	1.46	0.42
ไม้ผลผสม	0.35	0.10	0.66	0.19
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	8.61	2.45	99.96	28.43
สถานที่ราชการและสถาบันต่าง ๆ	3.05	0.87	3.65	1.04
สนามกอล์ฟ	10.62	3.02	10.62	3.02
ถนน	4.45	1.27	6.73	1.91
<b>รวม</b>	<b>351.60</b>	<b>100.00</b>	<b>351.60</b>	<b>100.00</b>

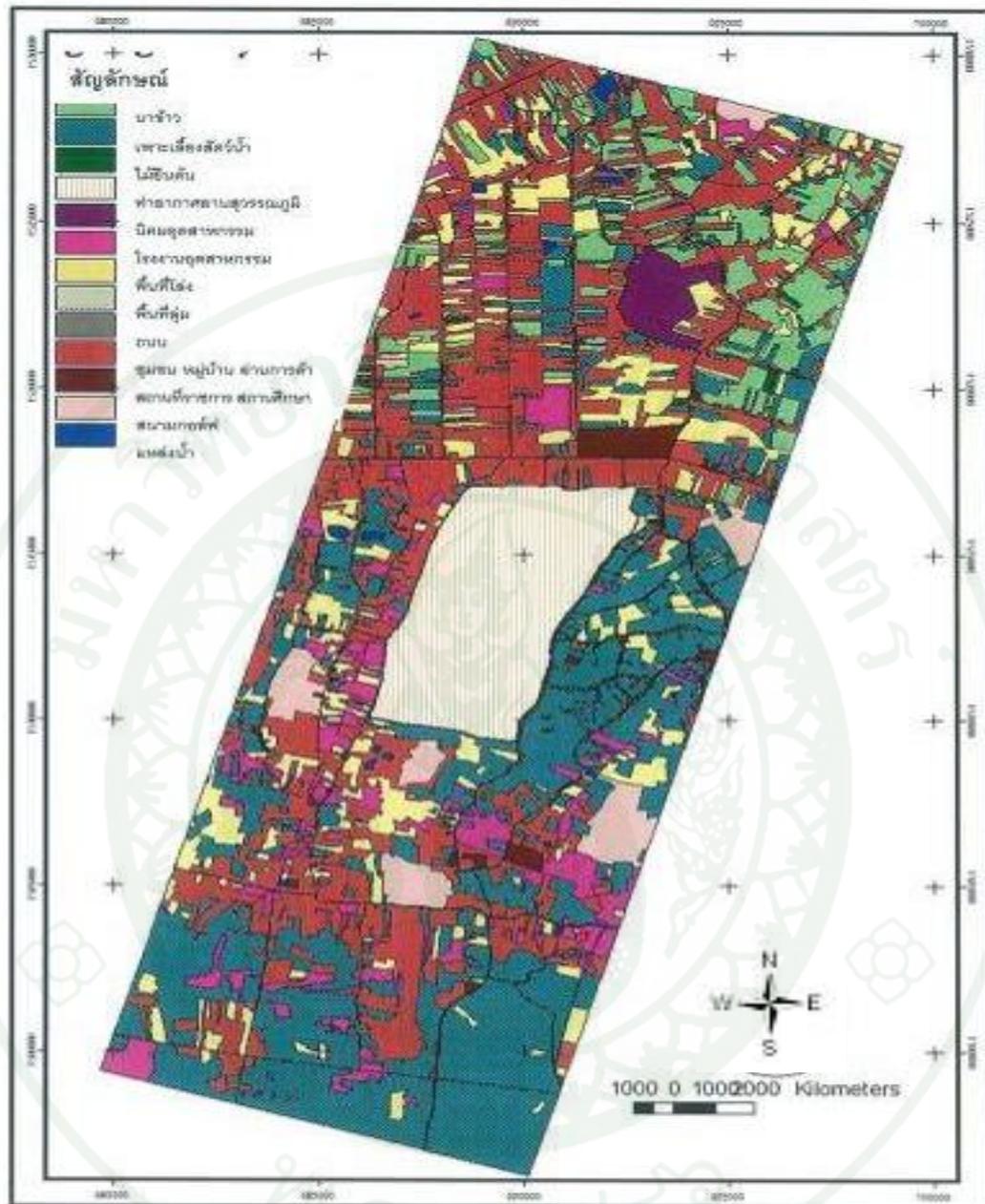
ที่มา: สำนักสำรวจดินและวางแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน และการสำรวจของบริษัท เข้าท์ อีส์ทีเอเซียเทคโนโลยี จำกัด (2554)



ภาพที่ 23 แผนภูมิแสดงเปอร์เซ็นต์สัดส่วน และจำนวนการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เปรียบเทียบ พ.ศ. 2545 กับ พ.ศ. 2550  
 ที่มา: อ้างอิงจากสำนักสำรวจดินและวางแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน และการสำรวจของบริษัท เช้าที่อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด (2554)



ภาพที่ 24 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2545  
ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักสำรวจดินและวางแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน และการสำรวจของ  
บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด (2554)



ภาพที่ 25 การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2550  
ที่มา: ปรับปรุงจากสำนักสำรวจดินและวางแผนการใช้ที่ดิน กรมพัฒนาที่ดิน และการสำรวจของ  
บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด (2554)

จากการเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังแสดงในตารางที่ 4 และภาพที่ 23 พบว่า ก่อนและหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยาน การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน ซึ่งผลต่อกิจกรรมดังนี้

6.1 ด้านที่อยู่อาศัยมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน คือ การใช้ที่ดินประเภทหมู่บ้านเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 20.44 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 27.54 ใน พ.ศ. 2550 ส่วนตัวเมืองและย่านการค้ามีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.24 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 1.25 ใน พ.ศ. 2550

6.2 พื้นที่อุตสาหกรรมมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน โดยพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.47 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 3.91 ใน พ.ศ. 2550 สำหรับพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมนั้น มีพื้นที่เท่าเดิม คือ ใน พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2550 มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 1.56

6.3 พื้นที่เกษตรกรรมมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน โดยพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเกษตรกรรมประเภทนาข้าว มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 39.90 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 8.15 ใน พ.ศ. 2550 ขณะที่การเกษตรกรรมประเภทการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำนั้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูงมาก โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.45 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 28.43 ใน พ.ศ. 2550 ส่วนการปลูกไม้ผลผสมก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 0.10 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 0.19 ใน พ.ศ. 2550

6.4 พื้นที่ว่างเปล่ามีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจน มีแนวโน้มลดลงจากร้อยละ 0.66 ใน พ.ศ. 2545 ไปเป็นร้อยละ 0.13 ใน พ.ศ. 2550

7. สรุปผลการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และแนวโน้มอนาคตจากการศึกษากฎหมายผังเมือง ข้อมูลจากภาพถ่ายทางอากาศและภาพถ่ายดาวเทียม การตรวจเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และรวบรวมข้อมูลกิจกรรมก่อนและหลังการเปิดใช้ท่าอากาศยาน พบว่า การเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่ทำการเกษตรกรรมไปสู่พื้นที่อุตสาหกรรม ที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรม เกิดศูนย์ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน ศูนย์โลจิสติกส์ นิคมอุตสาหกรรม

สอดคล้องกับเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ที่มีท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลาง ซึ่งมุ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ (Kasarda, 2000) โดยสามารถสรุปผลการเปลี่ยนแปลงพื้นที่จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดังนี้

7.1 ก่อนมีการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สภาพที่ตั้งของพื้นที่รอบท่าอากาศยานเป็นพื้นที่ที่เป็นรอยต่อระหว่างพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ภาคตะวันออก ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเมืองได้ขยายตัวมายังพื้นที่เกษตรกรรมอย่างรวดเร็ว จากสภาพโดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษามีการการตั้งถิ่นฐานตามธรรมชาติ เริ่มจากการตั้งถิ่นฐานแบบชนบทกระจายทั่วไปในพื้นที่เกษตรกรรม ลักษณะแปลงที่ดินมีลักษณะแปลงสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่มีขนาดยาว สะท้อนมาจากลักษณะแปลงนาในพื้นที่ และมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่นตามแนวลำคลองสำคัญ เมื่อมีการตัดถนนเข้ามาในพื้นที่ในลักษณะขนานไปกับคลองสายหลัก เช่น ทางทิศเหนือ ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ขนานไปกับคลองประเวศบุรีรมย์ ทางด้านทิศใต้ ถนนบางนา-ตราด ถนนเทพารักษ์ขนานไปกับคลองสำโรง ทางทิศตะวันออก ถนนวัดศรีวารีน้อยขนานไปกับคลองหนองงูเห่า และทางทิศตะวันตก ถนนกิ่งแก้วขนานไปกับคลองลาดกระบัง เป็นต้น ทำให้การตั้งถิ่นฐานเปลี่ยนมากระจุกตัวหนาแน่นตามแนวถนนมากยิ่งขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินรอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่ยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ที่เปลี่ยนแปลงจากการทำนามาเป็นการเลี้ยงปลา

7.2 หลังการเปิดใช้ท่าอากาศยาน จากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน เป็นสาเหตุเกิดแหล่งงานจากกิจกรรมภาคเศรษฐกิจ แรงงานส่วนใหญ่เข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่เกิดเป็นสังคมเมืองขึ้นมาทดแทนสังคมชนบท การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มีแนวโน้มเป็นรูปแบบหมู่บ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์รูปแบบตึกแถว ใช้ค้ำขายชั้นล่าง พักอาศัยด้านบน เกิดขึ้นริมโครงข่ายถนนสายหลัก เช่น ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ถนนบางนา-ตราด ถนนเทพารักษ์ ถนนกิ่งแก้ว ถนนวัดศรีวารีน้อย ฯลฯ และรอบสถานีระบบขนส่งระบบราง (Airport Rail Link) รองรับการเดินทางของคนที่มาทำงานภายในท่าอากาศยาน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องรอบท่าอากาศยาน เปิดโอกาสการพัฒนาพื้นที่ด้านใน มีการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เต็มประสิทธิภาพ ผลที่ตามมา คือ การเกิดย่านที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่รอบท่าอากาศยาน โดยเฉพาะเขตลาดกระบังและอำเภอบางพลี ทั้งนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาของกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ เขตลาดกระบังถูกกำหนดให้เป็นเขตชุมชนชานเมืองรองรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สำนักงานเขตลาดกระบัง, 2551) และอำเภอบางพลีถูก

กำหนดให้เป็นศูนย์กลางการรองรับการขยายตัวของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (อำเภอบางพลี, 2551)

7.3 มาตรการกำกับควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามกฎหมายกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมพื้นที่รอบท่าอากาศยาน พบว่าพื้นที่ทางด้านเหนือของท่าอากาศยานอยู่ในเขตผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2549) พื้นที่ส่วนใหญ่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่อนุรักษ์ชนบทและเกษตรกรรม เนื่องจากเป็นพื้นที่รับน้ำ โดยมีการควบคุมการก่อสร้างอาคารที่เข้มงวด เพื่อควบคุมความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่เนื่องจากช่องว่างของกฎหมายและความต้องการพัฒนาพื้นที่ ทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรมเพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน โดยเฉพาะที่อยู่อาศัยประเภทหอพัก อพาร์ทเมนท์ และอาคารพาณิชย์รูปแบบตึกแถว ส่วนด้านทิศใต้และตะวันออกของท่าอากาศยานที่อยู่ในเขตผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 พื้นที่ส่วนใหญ่ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม และให้มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยปานกลาง และพาณิชยกรรมบริเวณศูนย์กลางชุมชนบางพลี สรุปได้ว่า ข้อกำหนดหรือมาตรการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมรอบท่าอากาศยานกว้างเกินไป ไม่สามารถแสดงความชัดเจนของการพัฒนาหรือการกำกับควบคุมการพัฒนาเมืองให้เป็นไปตามการจำแนกประเภทที่ดินเพื่อการพัฒนาเมืองในอนาคตได้ เมืองมีลักษณะการขยายตัวตามยาวของถนนที่มีอยู่หรือตัดใหม่ พื้นที่โล่ง ตามกฎหมายผังเมืองรวม รอบท่าอากาศยานส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม ประเภทการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำพร้อมที่จะถูกเปลี่ยนมือ และเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เมื่อได้รับผลตอบแทนจากการขายที่ดินในราคาสูง

7.4 รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มเติม (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการในระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2555) (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2555) พบว่าการรอกการออกข้อกำหนดผังเมืองเฉพาะจากการศึกษาที่ผ่านมา มีความเป็นไปได้น้อยมากในการนำไปปฏิบัติจริง และมีอุปสรรคต่อการนำไปปฏิบัติหลายประการ ผลการศึกษาได้เสนอมาตรการลดผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยให้ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย มีส่วนร่วมพิจารณากรอบปฏิบัติในลักษณะเป็นแนวทางการพัฒนาโดยไม่ต้องรอกกฎหมายใหม่ หากแต่ใช้อำนาจ โครงสร้างหน้าที่ และกฎหมายเดิมที่มีอยู่ให้เต็มประสิทธิภาพ ใช้กลไกที่เป็นลักษณะสร้างแรงจูงใจในการพัฒนาและการเก็บรักษาพื้นที่ที่ไม่ควรมีการพัฒนา ที่สามารถดำเนินการเป็น

โครงการสาธิตหรือโครงการนำร่อง เป็นรูปธรรมที่จับต้องได้โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม

ทั้งนี้สามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามตารางที่ 5 พบว่า พื้นที่ด้านทิศใต้ท่าอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรม เป็นพื้นที่อยู่อาศัย เกษตรกรรมกร้าง และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชุมชนเก่าริมคลอง

ตารางที่ 5 สรุปการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยาน

พื้นที่ศึกษา	การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	สภาพทั่วไปของพื้นที่
ทิศเหนือท่าอากาศยาน	พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในเขตลาดกระบัง จากพื้นที่ลุ่มรับน้ำ เปลี่ยนเป็นพื้นที่อยู่อาศัย และย่านการค้า สถานีขนส่งสายหลักตามโครงข่ายคมนาคมสายหลัก	1. ชุมชนเก่า พักอาศัยริมคลองประเวศ ฯ 2. ที่อยู่อาศัยลักษณะของหมู่บ้านจัดสรรชานเมือง ที่อยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น บริเวณถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง และใกล้เส้นทางรถไฟสายตะวันออก 3. หมู่บ้านจัดสรรสร้างใหม่หลังเปิดท่าอากาศยานอยู่ในแนวถนนร่มเกล้า และถนนลาดกระบัง 4. ย่านการค้า ตลอดจนสถานที่ราชการ ศาสนสถาน ตามแนวถนนสายหลัก 5. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container Depot (ICD) กิจกรรมเกี่ยวกับสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งขาเข้าและขาออก เปรียบเสมือนท่าเรือบก อยู่ในเขตลาดกระบังด้านทิศเหนือของทางหลวงพิเศษกรุงเทพ-ชลบุรี

## ตารางที่ 5 (ต่อ)

พื้นที่ศึกษา	การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน	สภาพทั่วไปของพื้นที่
ทิศใต้ท่าอากาศยาน	พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอบางพลี จากพื้นที่เกษตรกรรม เป็นที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรมทิ้งร้าง และโรงงานอุตสาหกรรม	1. ชุมชนเก่า ที่อยู่อาศัยริมคลองลำโรง 2. กลุ่มที่อยู่อาศัยลักษณะหมู่บ้านจัดสรร แบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ คือ กลุ่มผู้มีรายได้สูง กลุ่มผู้มีรายได้ปานกลาง และกลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ 3. พื้นที่เกษตรกรรมรกร้าง 4. พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ริมถนนบางนา - ตราด 5. ย่านการค้า ตลอดถนนสถานีราชการ ศาสนสถาน ตามแนวถนนสายหลัก และสายรอง
ทิศตะวันออกท่าอากาศยาน	พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอบางพลี จากพื้นที่เกษตรกรรม (นาข้าว) เป็นพื้นที่พักอาศัย และพื้นที่เกษตรกรรม (เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ)	1. ชุมชนเก่า ที่อยู่อาศัยริมคลองสายต่างๆ ในพื้นที่ 2. พื้นที่เกษตรกรรม เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ 3. ย่านการค้า ตลอดถนนสถานีราชการ ศาสนสถาน ตามแนวถนนสายหลัก และสายรอง
ทิศตะวันตกท่าอากาศยาน	พื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอบางเสาธง เป็นพื้นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และคลังสินค้า ที่มีความแน่นเพิ่มขึ้น	1. ที่อยู่อาศัยหนาแน่น ประเภททาวเฮาส์ และอาคารพาณิชย์ ตามแนวถนน 2. โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ตามแนวถนนกิ่งแก้ว 3. ย่านการค้า ตลอดถนนสถานีราชการ ศาสนสถาน ตามแนวถนนสายหลัก และสายรอง

## ข้อมูลพื้นที่ศึกษาระดับชุมชน

### สภาพทั่วไปชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

จากผลของการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น พื้นที่ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นที่ตั้งของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียงจากทางวิ่งเส้นที่ 3 และทางวิ่งเส้นที่ 4 และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ถึงแม้ว่าในปัจจุบันชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ได้ลดบทบาทลงจากเป็นจุดเชื่อมต่อในการค้าขายและการเดินทาง แต่ยังเป็นจุดเชื่อมต่อทางวัฒนธรรม และเป็นพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่สามารถแสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรม จึงมีเหมาะสมในการที่จะศึกษาพื้นที่ระดับชุมชนในครั้งนี้

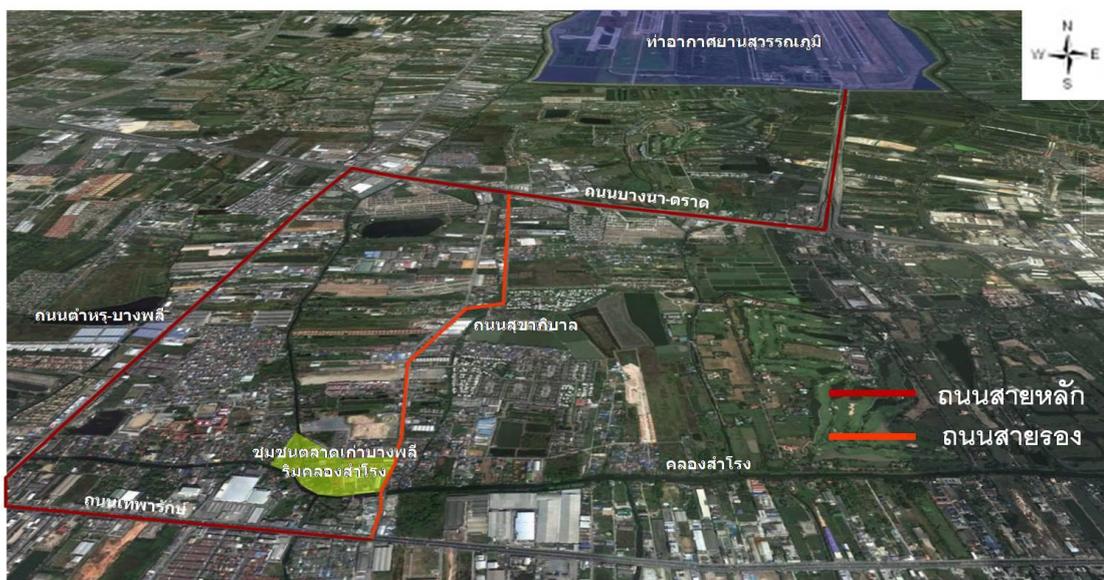
1. ที่ตั้งและอาณาเขต พื้นที่ศึกษาชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง เดิมชื่อตลาดศรีโสภณ ตั้งอยู่บริเวณด้านทิศใต้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บนฝั่งเหนือของคลองสำโรง เป็นชุมชนอยู่ภายใน หมู่ 10 ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ประมาณ 3 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ชุมชนอยู่ภายใต้การปกครองของเทศบาลตำบลบางพลี มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

1.1 ทิศเหนือ ติดต่อกับตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีถนนบางนา - ตราด เป็นถนนสายหลัก

1.2 ทิศใต้ ติดต่อกับตำบลบางปลา และตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีถนนเทพารักษ์ เป็นถนนสายหลัก และคลองสำโรงบริเวณด้านทิศใต้

1.3 ทิศตะวันออก ติดต่อกับตำบลราชาเทวะ ตำบลบางไฉลง และตำบลบางปลา อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีถนนสุขาภิบาล เป็นถนนสายรอง

1.4 ทิศตะวันตก ติดต่อกับตำบลแพรกษาใหม่ ตำบลเทพารักษ์ อำเภอเมือง และตำบลบางแก้ว อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีถนนตำหรุ - บางพลี เป็นถนนสายหลัก



ภาพที่ 26 ภาพถ่ายทางอากาศชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

ที่มา: กรมแผนที่ทหาร อ้างใน รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะดำเนินการ (2555)

2. ประชากรในพื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง เป็นประชาชนที่อาศัยอยู่ในหมู่ที่ 10 ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีประชากรทั้งหมด จำนวน 377 ครัวเรือน จำนวนประชากรประมาณ 823 คน จากตารางที่ 6 Ekistic Logarithmic Scales พบว่าเป็นการตั้งถิ่นฐานระดับหมู่บ้าน (Villages) ประเภทชุมชนละแวกบ้าน (Neighborhood) ซึ่งมีสภาพแวดล้อมทางสังคมที่ตอบสนองความต้องการของครอบครัวชั้นพื้นฐาน เช่น วัด โรงเรียน ย่านพาณิชยกรรม และสถานที่สาธารณะที่ชุมชนสามารถใช้ประกอบกิจกรรมทางสังคม พิธีกรรมต่าง ๆ ที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันภายในชุมชน เช่น สถานะภาพทางสังคม ฐานะทางเศรษฐกิจ พื้นฐานทางความเชื่อทางศาสนา และเชื้อชาติ มีระบบความสัมพันธ์กันในลักษณะกลุ่มเครือญาติ ประชากรส่วนใหญ่เป็นชาวไทยเชื้อสายจีนแต่จิว เข้ามาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่ พ.ศ. 2400 ประกอบอาชีพค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้า



ภาพที่ 27 สภาพทั่วไปชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

ตารางที่ 6 Ekistics Logarithmic Scales

Types of Human Settlements	Parts of Human Settlements	Population
temporary human settlements	house and house group	3 - 100
villages	neighborhoods	100 – 5,000
town or polis	town or polis	5,000 – 200,000
metropolis	metropolis	200,000 – 10 million
megalopolis	megalopolis	10 million – 500 million
national systems of human settlements	national systems of human settlements	500 million
International systems of human settlements	International systems of human settlements	20,000 million
		and more

ที่มา: Doxiadis (1976)

## อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

การที่ชุมชนมีลักษณะพิเศษจำเพาะ เป็นทุนทางวัฒนธรรม แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ

1. ลักษณะพิเศษจำเพาะทางกายภาพของพื้นที่ชุมชนเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีจินตภาพเมือง Lynch, (1960 อ้างใน ทิพย์สุตา ปทุมานนท์, 2549) กล่าวถึงองค์ประกอบพื้นฐาน 5 ประการ ที่นำไปใช้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างกายภาพของพื้นที่ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริง จากการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ภายในพื้นที่ชุมชน ตามองค์ประกอบพื้นฐาน 5 ประการ ที่กำหนดไว้ในบทที่ 2 โดยวิธีการสำรวจและนำมาวิเคราะห์ ได้ดังนี้

1.1 เส้นทาง (Path) หมายถึงเส้นทางหลักและรอง ที่ผู้คนใช้สัญจรไปมา เส้นทางภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง มี 2 ลักษณะ

1.1.1 เส้นทางน้ำ เป็นเส้นทางสัญจรที่มีความสำคัญมาตั้งแต่อดีตในการสัญจรไปมาระหว่างชุมชน รวมทั้งเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้า โดยมีคลองสำโรงเป็นเส้นทางน้ำสายหลักของชุมชน และมีคลองบางพลีกับคลองบัวคลีเป็นเส้นทางน้ำสายรองที่เชื่อมคลองต่าง ๆ ภายในพื้นที่ แม้ว่าในปัจจุบันได้ลดบทบาทลงแต่ยังเป็นภูมิลักษณะสถานที่ที่แสดงบ่งบอกความเป็นถิ่นของบริเวณนี้

1.1.2 เส้นทางบก เส้นทางสัญจรหลักทางถนนที่เชื่อมต่อกับถนนบางนา-ตราด และถนนเทพารักษ์ เข้าสู่ชุมชน คือ ถนนเทศบาล ส่วนภายในชุมชนมีเส้นทางสัญจรทางเท้าริมคลองเป็นเส้นทางสัญจรหลักที่เชื่อมต่อกันโดยรอบชุมชน นอกจากนั้นยังเป็นเส้นทางเดินจับจ่ายซื้อของ พบปะพูดคุยรวมตัวทำกิจกรรมต่าง ๆ

1.2 ย่าน (District) ในอดีตการกำหนดย่านต่าง ๆ นั้นของผู้คนอาศัยสภาพภูมิประเทศทางกายภาพของพื้นที่และลักษณะการประกอบกิจกรรมภายในแต่ละพื้นที่ โดยยึดแนวคลองสำโรงเป็นหลัก ด้านเหนือคลองสำโรงเป็นพื้นที่ราบลุ่ม เรียกว่าฝั่งทุ่ง ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำนา ส่วนใต้คลองสำโรงเป็นพื้นที่แสม เรียกว่าฝั่งป่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพตัดฟืน ต่อมาเกิดตลาดบริเวณจุดตัดคลอง เป็นชุมชนชนตลาดเก่าบางพลีในปัจจุบัน อาศัยบริเวณที่เกิดจากลักษณะเฉพาะ และ

กิจกรรมหลักของพื้นที่ ตามยุคที่สร้างตลาด ซึ่งชาวบ้านภายในชุมชนยังคงเรียกชื่อตำแหน่งย่าน เหมือนในอดีต โดยแบ่งเป็นย่านหลัก ๆ ได้ 3 ย่าน

1.2.1 ย่านศาสนสถาน (วัดบางพลีใหญ่) เป็นบริเวณชุมชนใช้ประกอบกิจกรรมทางศาสนา เป็นพื้นที่ศูนย์รวมทางด้านจิตใจของชุมชน

1.2.2 ย่านตลาดเก่า อยู่ติดกับวัดบางพลีใหญ่ เป็นพื้นที่เริ่มแรกของการรวมตัวประกอบกิจกรรมค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า มีลักษณะเรือนแถวไม้ ชั้นเดียว ยาวขนานไปกับคลองสำโรง

1.2.3 ย่านตลาดใหม่ เป็นพื้นที่ที่เกิดจากความต้องการพื้นที่ในการค้าขายเพิ่มเติม มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรม และพื้นที่ประโยชน์ใช้สอยที่ซับซ้อนกว่าย่านตลาดเก่า เนื่องจากมีการนำเข้าวัสดุ เทคโนโลยีในการก่อสร้างจากพื้นที่ภายนอก บางส่วนเป็นเรือนไม้ 2 ชั้น แต่ยังคงมีลักษณะเรือนแถวไม้ ยาวขนานไปกับลำคลองสำโรง

1.3 แนวขอบ (Edge) ที่ตั้งชุมชนตลาดเก่าบางพลี เป็นชุมชนที่เกิดจากจุดตัดของลำคลอง วางตัวไปตามริมคลอง ทำให้เกิดภาพของชุมชนค้าขายริมคลอง ต่อมาเมื่อเส้นทางสัญจรทางน้ำเริ่มลดบทบาทเมื่อมีการตัดถนนเข้ามาภายในชุมชน คลองกับถนนจึงทำหน้าที่เป็นเส้นขอบเขตของชุมชนโดยมีลักษณะขนานไปกับพื้นที่ชุมชน

1.4 ที่หมายตา (Landmark) ภายภาพที่เป็นเอกลักษณ์หรือมีความพิเศษที่มีลักษณะเด่นภายในชุมชนสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ

1.4.1 จุดสังเกตระยะไกล มีลักษณะสามารถมองเห็นได้จากระยะไกล มีลักษณะใหญ่และสูงเด่น ได้แก่ วิหารหลวงพ่อโต เจดีย์ บริเวณวัดบางพลีใหญ่

1.4.2 จุดสังเกตระยะใกล้ ได้แก่ ศาลเจ้า ศาลาอเนกประสงค์ พิพิธภัณฑสถานภายในชุมชน ตัวตลาด นอกจากจะใช้ในการสังเกตที่สามารถมองเห็นได้ในระยะใกล้แล้ว ยังสามารถรับรู้ได้จากความหนาแน่นของผู้คนที่มาทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกัน

## 1.5 จุดรวม (Node) ของชุมชนตลาดเก่าบางพลี จะแบ่งออกเป็น 3 ประเภท

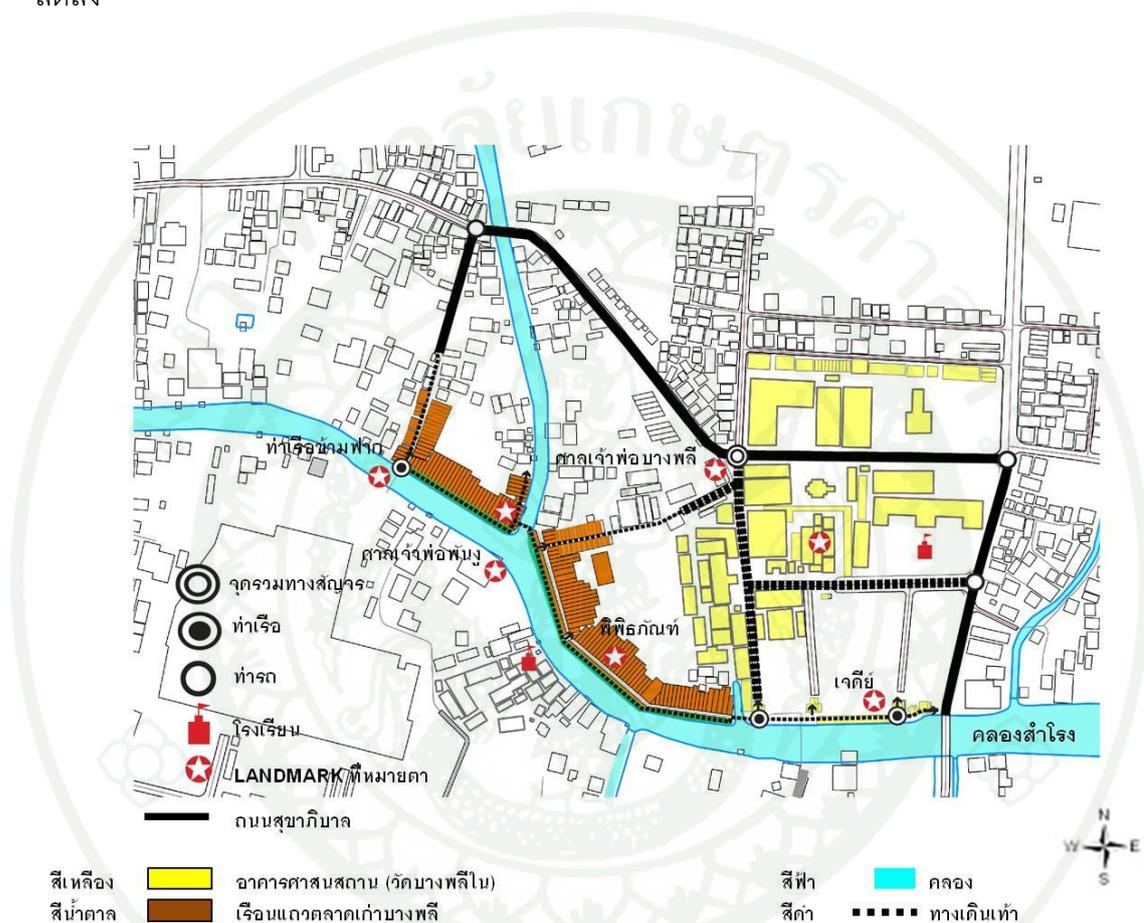
1.5.1 จุดรวมทางสัญจร ประกอบด้วยจุดแยกจุดตัดของทางสัญจร สะพานข้ามคลอง เรือโยงข้ามคลอง รวมทั้งป้ายรถประจำทาง ท่าเรือภายในชุมชน ที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่ภายนอก

1.5.2 จุดรวมทางจิตใจ ลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับความรัก และเป็นที่ยอมรับพิธีกรรมต่าง ๆ ประกอบด้วย ศาลเจ้าพ่อบางพลี ศาลเจ้าพ่อภู วิหารหลวงพ่อโต

1.5.3 จุดรวมทางการค้าขาย ตลาดเก่าบางพลีเป็นศูนย์รวมการแลกเปลี่ยน การพบปะ การทำกิจกรรมของคนภายในชุมชน เมื่อมีคนอาศัยในชุมชนเป็นจำนวนมากขึ้นและเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนกิจกรรมต่าง ๆ ทางสังคมเกิดขึ้น ตลาดจึงกลายเป็นศูนย์กลางของชุมชน เป็นสถานที่แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ศูนย์รวมกิจกรรมทางสังคมของคนในชุมชน ทำให้คนในชุมชนมีโอกาสพูดคุยกัน ซึ่งกิจกรรมพูดคุยนี้เองอาจเป็นกิจกรรมที่สำคัญในชุมชนทำให้เกิดการพึ่งพาอาศัยกัน ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เกิดเอกภาพและสุนทรียภาพในกิจกรรมการดำรงชีวิต เป็นลักษณะพิเศษจำเพาะของชุมชน เป็

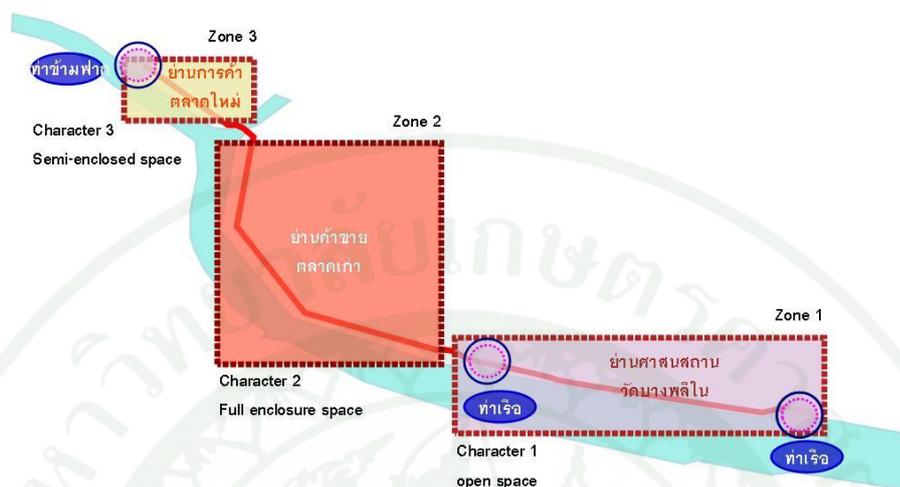
ลักษณะพิเศษจำเพาะทางกายภาพของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง ตามทฤษฎีจินตภาพของเมือง Lynch, (1960 อ้างใน ทิพย์สุดา ปทุมานนท์, 2549) สรุปได้ว่าพื้นที่ศึกษามีคลองลำโรง และทางเดินริมคลองเป็นแนวขอบที่สามารถจดจำได้ดีจากภูมิลักษณะสถานที่ที่บ่งบอกความเป็นถิ่นของชุมชนริมคลอง ที่ชุมชนใช้ในชีวิตประจำวันหรือเมื่อมีกิจกรรมพิเศษเกิดขึ้น ถึงแม้ว่ามีถนนเทศบาลที่เป็นแนวขอบที่เป็นเส้นทางที่ชุมชนใช้เชื่อมติดต่อกับชุมชนภายนอก แต่ไม่ได้มีลักษณะพิเศษจำเพาะ นอกจากนี้คลองลำโรงและทางเดินริมคลองยังเป็นตัวเชื่อมลักษณะพิเศษจำเพาะที่สามารถบ่งบอกความเป็นย่านภายในชุมชนจากบริเวณที่เกิดจากลักษณะเฉพาะทางกายภาพ กิจกรรมหลักของพื้นที่และกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งในปัจจุบันคนภายนอกอาจไม่สามารถรับรู้ แต่คนภายในชุมชนยังสามารถรับรู้ได้ นอกจากนี้จากลักษณะการปิดล้อมของพื้นที่ (Enclosing Space) ที่แสดงให้เห็นลักษณะพิเศษของที่ว่าง (Space) ที่แสดงให้เห็นจากรูปทรงคุณภาพ การรับรู้ และตำแหน่งของส่วนที่ถูกปิดล้อมได้อย่างชัดเจน ประกอบด้วย ย่านศาสนสถานจากสภาพพื้นที่เป็นที่โล่ง-ว่าง ที่ประกอบด้วยอาคารศาสนสถานต่าง ๆ อำนวยให้เกิดที่ว่าง ซึ่งจะไม่เป็นที่ว่างที่ถูกปิดล้อม ย่านตลาดเก่าจากสภาพตัวอาคารที่ว่างเรียงรายไปตามลำคลอง ลักษณะ

ที่ว่างที่เกิดจากทางเดินภายในอาคารที่ถูกปิดล้อมด้วยผนังทั้ง 2 ด้าน ที่เปิดเป็นช่องเปิด สำหรับเป็นทางเดิน ทำให้เกิดความรู้สึกรับรู้ของการปิดล้อม และย่านตลาดใหม่ ลักษณะที่ว่างที่เกิดจากทางเดินภายในอาคารที่ถูกปิดล้อมด้วยผนังเพียงด้านเดียว อีกด้านเป็นคลองที่ขนานไปกับตัวอาคาร โดยมีทางเดินริมคลองไม่รู้สึกเป็นทางเดินภายในอาคาร ทำให้เกิดความรู้สึกรับรู้ถึงการปิดล้อมลดลง



ภาพที่ 28 ลักษณะจำเพาะทางกายภาพของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

ที่มา: ผู้วิจัย (2557)



ภาพที่ 29 ลักษณะย่านของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

2. ลักษณะพิเศษจำเพาะทางสังคมและทางเศรษฐกิจ ตามแนวคิดศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์ (2551 อ้างใน สถาบันพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552) เป็นลักษณะพิเศษที่ไม่ได้มาจากภายนอกชุมชน แต่เป็นการหล่อหลอมมาจากภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง จนกลายเป็นลักษณะที่มีความเฉพาะตน ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่างจากประชาชนในชุมชนตั้งแต่วัยกลางคน ช่วงอายุ 50 ปีขึ้นไป ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิในชุมชน ผู้นำชุมชน หรือผู้ที่มีตำแหน่งงานที่เกี่ยวข้องกับชุมชนตลาดเก่าบางพลี จำนวน 5 ตัวอย่าง เพื่อนำมาเปรียบเทียบข้อมูล เพื่อแสวงหาความเหมือนและความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่าง สามารถสรุปดังนี้

2.1 วิถีชีวิต จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่าชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง มีความเป็นอยู่แบบวิถีชีวิตริมคลอง มีชีวิตประจำวันเกี่ยวกับการค้าขาย จากชุมชนเชื้อสายจีนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐาน อยู่รวมกันเป็นครอบครัวใหญ่ ประกอบอาชีพค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าตามฤดูกาล ทำทอง ทำขนม หาปลา ต่อมามีการขยายแยกครอบครัวอาศัยอยู่ภายนอกชุมชน

2.2 ความเชื่อ จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นความสัมพันธ์ระหว่างคนกับสิ่งเหนือธรรมชาติ เป็นสิ่งที่คนภายในชุมชนอาศัยเป็นเครื่องยึดเหนี่ยวทางจิตใจร่วมกัน โดยเฉพาะหลวงพ่อดโตที่ประดิษฐานในวิหารวัดบางพลีใหญ่

2.3 ประเพณี จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่าประเพณีรับบัว นอกจากจะเป็นประเพณีที่สืบต่อกันมานานที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนกับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ความสัมพันธ์ระหว่างชาติพันธุ์ ระหว่างคนมอญ คนจีน คนไทย และคนต่างถิ่น ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับสิ่งที่ยึดเหนี่ยวทางจิตใจ (หลวงพ่อดโต) นอกจากนี้ยังส่งผลถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนรุ่นเก่าที่ยังอาศัยในพื้นที่กับลูกหลานที่แยกไปอยู่นอกพื้นที่

2.4 กิจกรรม จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่าจากการเป็นชุมชนเชื้อสายจีนที่มีชีวิตประจำวันเกี่ยวกับการค้าขาย กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับชีวิตความเป็นอยู่ การค้าขายสินค้าปัจจัยสี่ โดยทางเทศบาลพยายามส่งเสริมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทางวัฒนธรรม ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าตลาดเป็นศูนย์รวมกิจกรรมของชุมชน

2.5 ภูมิปัญญา จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่าจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมของพื้นที่โดยรอบไปเป็นสังคมอุตสาหกรรม ในการดำรงอยู่รอดจากผลของการเปลี่ยนแปลง ทำให้ภูมิปัญญาที่เกิดขึ้นภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี กลายเป็นสิ่งที่ไม่สามารถพบได้จากภายนอก เกิดภูมิปัญญาที่เกิดขึ้นจากคนภายในชุมชน เช่น ภูมิปัญญาด้านอาหารการกิน ศิลปกรรม หัตถกรรม แพทย์แผนไทย เป็นต้น

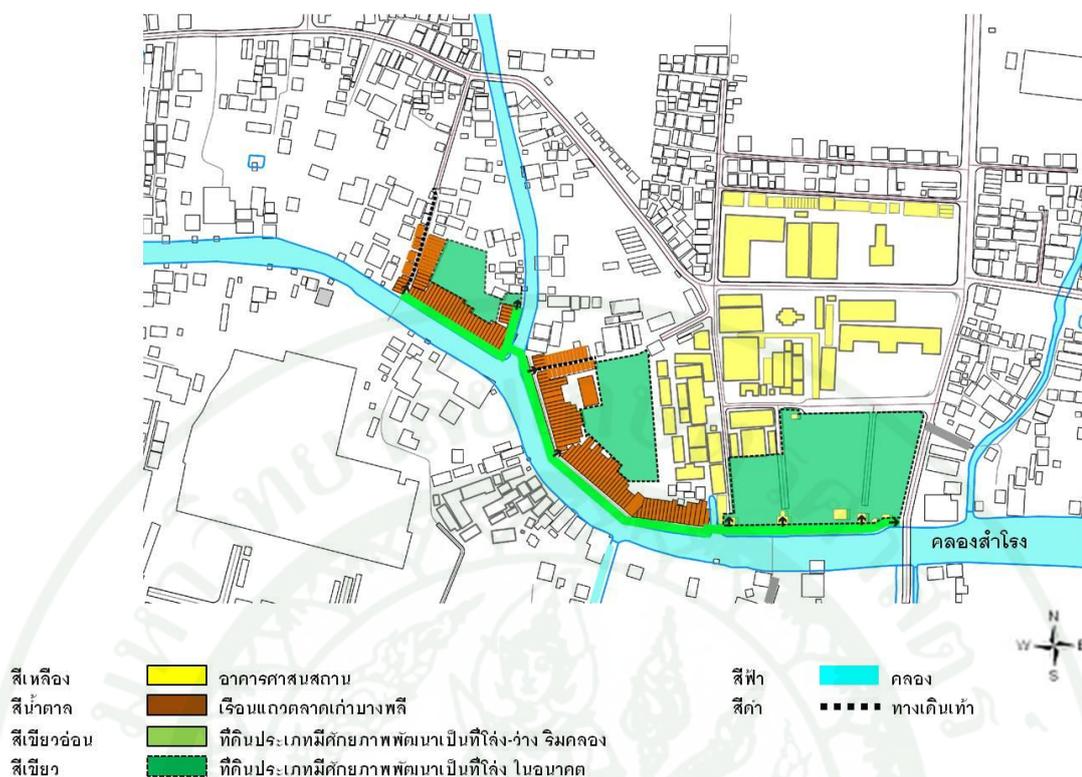
สรุปอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ตามแนวคิดของ ศุภกรณ์ ดิษฐพันธ์ (2551, อ้างใน สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2552) มีลักษณะพิเศษจำเพาะเป็นย่านการค้าขาย (District) ตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยมีคลองสำโรงและทางเดินตามแนวริมคลองเป็นเส้นทางสัญจร (Path) และเป็นแนวหรือเส้นกำหนดขอบเขตของย่าน (Edge) ที่ชัดเจน อีกทั้งชุมชนอาศัยทางเดินตามแนวริมคลองเป็นที่พบปะของชุมชน ทำให้เกิดเป็นจุดรวม (Node) ในการพึ่งพาอาศัยกัน ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เกิดเอกภาพและสุนทรียภาพในกิจกรรมการดำรงชีวิต นอกจากนี้ชุมชนมีศาลเจ้าพ่อบางพลี ศาลเจ้าพ่อพันงู และวัดบางพลีใหญ่ ประดิษฐานหลวงพ่อดโตที่เป็นที่นับถือของชุมชนและชุมชนโดยรอบ ได้ส่งผลให้ชุมชนมี วิถีชีวิต ความเชื่อ พิธีกรรม กิจกรรม และภูมิปัญญา โดยเฉพาะประเพณีรับบัว เป็นประเพณีที่สืบทอดกันมายาวนาน

จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี ซึ่งแสดงถึงลักษณะพิเศษเฉพาะ ที่แสดงความเป็นตัวตนของชุมชนตลาดเก่า บางพลี ริมคลองสำโรงได้เป็นอย่างดี

### ประเภทพื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

พื้นที่โล่ง ว่างตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นของชุมชน จากการสำรวจและเก็บข้อมูลทางกายภาพของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ของผู้วิจัย สามารถจำแนกประเภทพื้นที่โล่ง ว่าง ได้ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย เป็นที่ว่างที่ปราศจากหลังคาคลุม พบบริเวณด้านหลังเรือนแถวตลาดเก่าบางพลี
2. พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน เป็นที่โล่ง พบบริเวณด้านหน้าวัดบางพลีใหญ่ ติดกับพื้นที่ริมคลอง
3. พื้นที่ทางเดิน เป็นที่ว่างที่มีหลังคาคลุม พบบริเวณด้านหน้าเรือนแถวตลาดเก่าบางพลี
4. พื้นที่ริมคลอง เป็นที่โล่ง และที่ว่างที่มีหลังคาคลุม บางส่วนถูกต่อเติมเป็นเรือนท่อน้ำ ด้านหน้าเรือนแถวตลาดเก่าบางพลี



**ภาพที่ 30** ลักษณะพื้นที่โล่ง ว่าง บริเวณชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

### การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

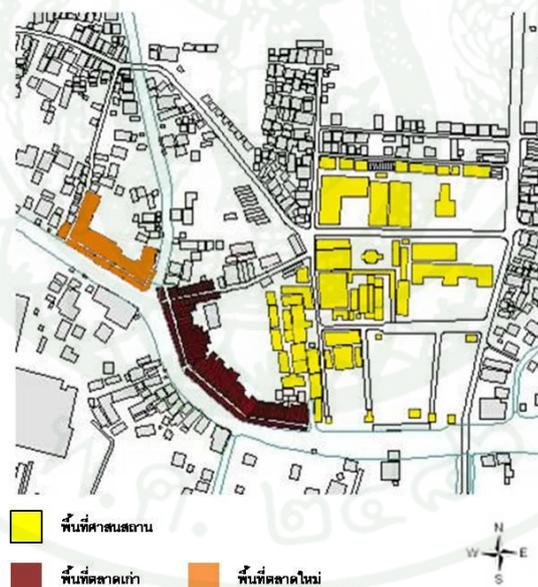
1. สภาพปัจจุบันของตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ไม่ใช่ตลาดที่รวมกิจกรรมการค้าขายไว้ตรงพื้นที่ส่วนกลาง แต่จะเป็นเรือนแถวไม้ยาวขนานไปกับคลองสำโรงประมาณ 500 เมตร ที่แบ่งพื้นที่ครอบครองเพื่ออยู่อาศัย ประกอบกิจการค้าขาย และให้บริการแยกเป็นสัดส่วน โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 พื้นที่ ตามลักษณะเฉพาะของพื้นที่ และกิจกรรมหลักของพื้นที่ ส่งผลให้การใช้พื้นที่ริมคลองแตกต่างกัน แต่ที่น่าสนใจพบว่าส่งผลต่อลักษณะการปิดล้อมของพื้นที่ (Enclosing Space) ที่แสดงให้เห็นลักษณะพิเศษของพื้นที่โล่ง ว่าง ซึ่งทำให้คนในชุมชนในแต่ละพื้นที่มีความรู้สึกเป็นพวกเดียวกัน และต่างพวกกัน โดยสามารถแบ่งออกเป็น

1.1 พื้นที่ศาสนสถาน (Open Space) จากสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่โล่ง ที่ประกอบด้วยอาคารศาสนสถานต่าง ๆ มีการก่อสร้างเพิ่มเติมทำให้เกิดพื้นที่โล่ง ว่าง ซึ่งจะไม่เป็นพื้นที่โล่ง ว่าง ที่

ถูกปิดล้อมโดยสมบูรณ์ พื้นที่ศาสนสถานริมคลองส่วนใหญ่ถึงแม้ว่าถูกจัดให้เป็นที่จอดรถ และที่ค้าขายของประชาชนนอกชุมชน แต่เป็นลักษณะชั่วคราวเท่านั้น

1.2 พื้นที่ตลาดเก่า (Full Enclosure Space) จากสภาพตัวอาคารที่วางเรียงรายไปตามลำคลอง ลักษณะที่ว่างที่เกิดจากทางเดินภายในอาคารที่ถูกปิดล้อมด้วยผนังทั้ง 2 ด้าน ที่เปิดเป็นช่องเปิด สำหรับเป็นทางเดิน ทำให้เกิดความรู้สึกรับรู้ของการปิดล้อม จากการที่ร้านค้าในตลาดเก่าเกือบทั้งหมดเป็นประเภทค้าขาย มีความจำเป็นต้องการพื้นเรือนทึบตันเป็นที่ค้าขายในตอนกลางวัน และเป็นที่ยึดสินค้าในตอนกลางคืน ส่งผลให้เกิดพื้นที่ทางเดินที่ถูกปิดล้อมโดยสมบูรณ์

1.3 พื้นที่ตลาดใหม่ (Semi Enclosure Space) ลักษณะที่ว่างที่เกิดจากทางเดินภายในอาคารที่ถูกปิดล้อมด้วยผนังเพียงด้านเดียว อีกด้านเป็นคลองที่ขนานไปกับตัวอาคารจากการที่ร้านค้าส่วนใหญ่เป็นประเภทให้บริการ และพักอาศัย พื้นที่เรือนทึบตันในบางส่วนถูกใช้เป็นที่ค้าขายในตอนกลางวัน และถูกเปลี่ยนคืนเป็นที่พักผ่อนของชุมชนในตอนเย็น



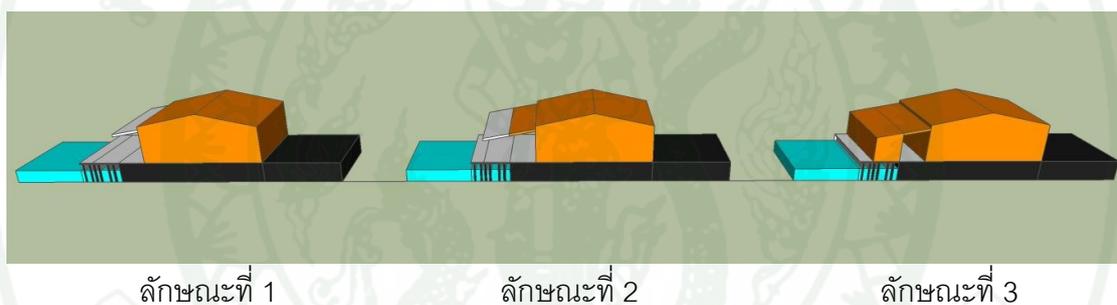
ภาพที่ 31 ลักษณะพื้นที่บริเวณชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

2. ลักษณะรูปแบบตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ดำเนินไปภายในเรือนแถวไม้บริเวณพื้นที่ริมคลอง โดยสามารถจำแนกรูปแบบออกเป็น 3 ลักษณะด้วยกัน คือ

2.1 ลักษณะที่ 1 เรือนแถวไม้ที่ตั้งอยู่บนฝั่ง เป็นรูปแบบแรกเริ่ม ใช้พื้นที่เฉพาะภายในเรือนแถว ประกอบกิจการค้าขายและพักอาศัย โดยมีทางเดินเชื่อมต่อขนานไปกับลำคลอง

2.2 ลักษณะที่ 2 เรือนแถวไม้ที่ตั้งอยู่บนฝั่งเชื่อมต่อกับเรือนท่อน้ำ ใช้พื้นที่ภายในเรือนแถว ประกอบกิจการค้าขายและพักอาศัย มีการต่อเติมเรือนท่อน้ำเพื่อใช้ประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งเป็นที่ค้าขาย ที่พักผ่อน และกิจกรรมทางสังคม แบ่งตามแต่ละช่วงเวลาต่าง ๆ

2.3 ลักษณะที่ 3 เรือนแถวไม้ที่ตั้งอยู่บนฝั่งเชื่อมต่อกับเรือนที่ตั้งอยู่ริมฝั่งคลอง ใช้พื้นที่ภายในเรือนแถว ประกอบกิจการค้าขายและพักอาศัย มีการต่อเติมเรือนท่อน้ำเพื่อใช้ประกอบกิจการค้าขายในช่วงกลางวัน และใช้เป็นที่เก็บสินค้าในเวลากลางคืน



ลักษณะที่ 1

ลักษณะที่ 2

ลักษณะที่ 3

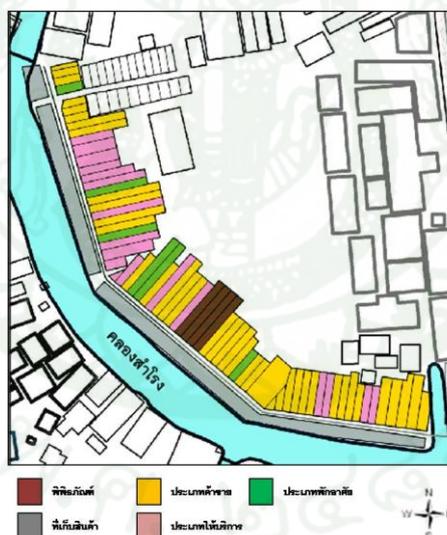
ภาพที่ 32 ลักษณะเรือนแถวชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

3 กิจกรรมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ผลจากการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบชุมชน จากพื้นที่เกษตรกรรมปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบิน และเป็นที่พักอาศัยของแรงงานที่ย้ายเข้ามาทำงาน จากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่งผลให้นักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่านอกจากเข้ามาจับจ่ายซื้อของ ยังเข้ามาพักผ่อน สังเกตได้จากการปรับเปลี่ยนกิจกรรมจากเดิมที่ตลาดเป็นที่ค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้า ไปเป็นที่ให้บริการไม่ว่าจะเป็นร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านหมอดู และร้านนวดแผนโบราณ ที่มีสัดส่วนที่มากขึ้น ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลองให้มีความแตกต่างกัน จากการสำรวจและสอบถามพบว่า กิจกรรมภายในเรือนแถว แบ่งออก 3 ประเภท

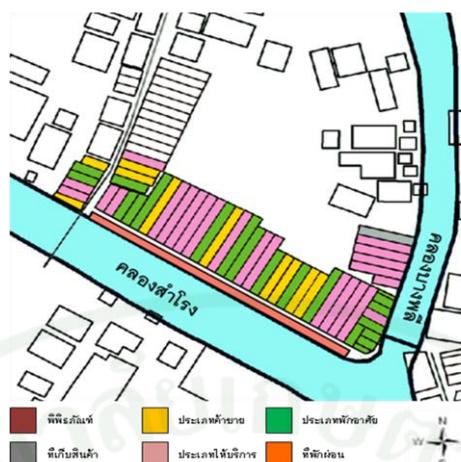
3.1 ประเภทค้าขาย พื้นที่เรือนท่อน้ำบริเวณด้านหน้าเรือนแถวประเภทค้าขายจะถูกปรับเปลี่ยนเป็นที่ค้าขายในตอนกลางวัน และเป็นที่เก็บสินค้าในตอนกลางคืน จะเป็นร้านขายสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรกรรม ร้านส่งสมภัณฑ์ เป็นต้น ส่วนใหญ่พบบริเวณตลาดเก่า

3.2 ประเภทให้บริการ พื้นที่เรือนท่อน้ำบริเวณด้านหน้าเรือนแถวประเภทให้บริการ ประกอบด้วยร้านนวดแผนโบราณ ร้านดูดวง และร้านอาหาร พบว่าไม่มีการปรับเปลี่ยนพื้นที่เรือนท่อน้ำ โดยจะใช้เป็นที่นั่งพักผ่อนของนักท่องเที่ยวในตอนกลางวัน และใช้เป็นที่พักผ่อนของชุมชนทำกิจกรรมในตอนเย็น แต่เนื่องจากความจำเป็นต้องการพื้นที่ค้าขายเพิ่มขึ้นบางร้านใช้พื้นที่เรือนท่อน้ำเป็นที่ค้าขายในตอนกลางวัน ส่วนใหญ่พบบริเวณตลาดใหม่

3.3 ประเภทพักอาศัยเท่านั้น พื้นที่เรือนท่อน้ำบริเวณด้านหน้าเรือนแถวประเภทพักอาศัย จะไม่เปลี่ยนพื้นที่เรือนท่อน้ำ โดยจะใช้เป็นที่นั่งพักผ่อนของนักท่องเที่ยวในตอนกลางวัน และใช้เป็นที่พักผ่อนของชุมชนทำกิจกรรมในตอนเย็น ส่วนใหญ่พบบริเวณตลาดใหม่



ภาพที่ 33 ประเภทกิจกรรมภายในเรือนแถวบริเวณพื้นที่ตลาดเก่า  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)



ภาพที่ 34 ประเภทกิจกรรมภายในเรือนแถวบริเวณพื้นที่ตลาดใหม่  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

### การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

ในส่วนนี้ได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี จากผลของการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน จากกิจกรรมของประชาชนภายในชุมชนที่สัมพันธ์กับพื้นที่โล่ง ว่าง โดยใช้วิธีทางสถิติในลักษณะแจกแจงความถี่ (ร้อยละ) จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 95 ตัวอย่าง โดยสามารถแสดงรายละเอียดของข้อมูลได้ ดังนี้

### ตารางที่ 7 ผลดีจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การเปลี่ยนแปลงภายในชุมชน (ผลดี)	จำนวน	ร้อยละ
ชุมชนมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น	18	18.9
ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น	35	36.8
ส่งเสริมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนเพิ่มขึ้น	42	44.2

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลดีต่อชุมชน เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากที่สุดร้อยละ 44.2 รองลงมาทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น ร้อยละ 36.8 และทำให้ชุมชนมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น ร้อยละ 18.9 ตามลำดับ

### ตารางที่ 8 ผลเสียจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การเปลี่ยนแปลงภายในชุมชน (ผลเสีย)	จำนวน	ร้อยละ
ปัญหาจราจรแออัด ในพื้นที่ชุมชน	39	41.1
ชุมชนมีความเหลื่อมล้ำกันมากขึ้น	14	14.7
ประชาชนในชุมชนต้องเปลี่ยนแปลงอาชีพ	17	17.9
ชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่แย่ลง	25	26.3

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลเสียต่อชุมชน เกิดปัญหาจราจรแออัดในพื้นที่ชุมชนมากที่สุดร้อยละ 41.1 รองลงมาทำให้ชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่แย่ลง ร้อยละ 26.3 ประชาชนในชุมชนต้องเปลี่ยนแปลงอาชีพ ร้อยละ 17.9 และชุมชนมีความเหลื่อมล้ำกันมากขึ้น ร้อยละ 14.7 ตามลำดับ

### ตารางที่ 9 ผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผลกระทบต่อชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
ด้านเศรษฐกิจ	2	2.1
ด้านสังคม	40	42.1
ด้านสิ่งแวดล้อม	47	49.5
ด้านคมนาคม	6	6.3

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่อชุมชน ทางด้านสิ่งแวดล้อมมากที่สุด ร้อยละ 49.5 รองลงมาด้านสังคม ร้อยละ 42.1 ด้านคมนาคม ร้อยละ 6.3 และด้านเศรษฐกิจ ร้อยละ 2.1 ตามลำดับ

### ตารางที่ 10 การแก้ไขผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การแก้ไขผลกระทบต่อชุมชนที่ผ่านมา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้รับการแก้ไขใด ๆ	53	55.8
ได้รับการแก้ไขในบางเรื่อง	39	41.1
ไม่ได้รับผลกระทบ	3	3.2

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการแก้ไขผลกระทบต่อชุมชนที่ผ่านมา จากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ได้รับการแก้ไขใด ๆ มากที่สุดร้อยละ 55.8 รองลงมาได้รับการแก้ไขในบางเรื่อง ร้อยละ 41.1 และไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

**ตารางที่ 11** มาตรการที่เหมาะสมในการลดผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

มาตรการที่เหมาะสมในการลดผลกระทบต่อชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
การจ่ายเงินชดเชย	5	5.3
การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม	90	94.7

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามาตรการที่เหมาะสมในการลดผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุดร้อยละ 94.7 รองลงมาการจ่ายเงินชดเชย ร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

**ตารางที่ 12** ลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

ลักษณะการใช้ประโยชน์	จำนวน	ร้อยละ
ที่พักผ่อน	16	16.8
ประกอบกิจกรรมทางสังคม	7	7.4
ที่ค้าขาย	72	75.8

จากตารางที่ 12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าลักษณะการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชน เป็นที่ค้าขายมากที่สุดร้อยละ 75.8 รองลงมาเป็นที่พักผ่อน ร้อยละ 16.8 และเป็นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 13 พื้นที่โล่ง ว่าง ที่ใช้ประโยชน์มากที่สุดภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

พื้นที่โล่ง ว่าง ที่ใช้ประโยชน์มากที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย	20	21.1
พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน	2	2.1
พื้นที่ทางเดิน	5	5.3
พื้นที่ริมคลอง	68	71.6

จากตารางที่ 13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง มากที่สุดร้อยละ 71.6 รองลงมาพื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย ร้อยละ 21.1 พื้นที่ทางเดิน ร้อยละ 5.3 และพื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน ร้อยละ 2.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 14 พื้นที่ค้าขายภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

ชุมชนใช้เป็นพื้นที่ค้าขาย	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย	11	11.6
พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน	7	7.4
พื้นที่ทางเดิน	9	9.5
พื้นที่ริมคลอง	68	71.6

จากตารางที่ 14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลองเป็นพื้นที่ค้าขาย มากที่สุดร้อยละ 71.6 รองลงมาพื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย ร้อยละ 11.6 พื้นที่ทางเดิน ร้อยละ 9.5 และพื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 พื้นที่พักผ่อนภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

ชุมชนใช้เป็นพื้นที่พักผ่อน	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย	36	37.9
พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน	7	7.4
พื้นที่ทางเดิน	13	13.7
พื้นที่ริมคลอง	39	41.1

จากตารางที่ 15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลองเป็นที่พักผ่อน มากที่สุดร้อยละ 41.1 รองลงมาพื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย ร้อยละ 37.9 พื้นที่ทางเดิน ร้อยละ 13.7 และพื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

**ตารางที่ 16** พื้นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคมภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

ชุมชนใช้เป็นพื้นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย	36	37.9
พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน	15	15.8
พื้นที่ทางเดิน	6	6.3
พื้นที่ริมคลอง	38	40.0

จากตารางที่ 16 พบว่า กลุ่มตัวอย่างใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลองเป็นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม มากที่สุดร้อยละ 40.0 รองลงมาพื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย ร้อยละ 37.9 พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน ร้อยละ 15.8 และพื้นที่ทางเดิน ร้อยละ 6.3 ตามลำดับ

**ตารางที่ 17** พื้นที่โล่ง ว่าง ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุดภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

พื้นที่โล่ง ว่าง ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
พื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย	1	1.1
พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน	3	3.2
พื้นที่ทางเดิน	6	6.3
พื้นที่ริมคลอง	85	89.5

จากตารางที่ 17 พบว่า พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนบริเวณพื้นที่ริมคลองเปลี่ยนแปลงมากที่สุดร้อยละ 89.5 รองลงมาพื้นที่ทางเดิน ร้อยละ 6.3 พื้นที่ระหว่างอาคารศาสนสถาน ร้อยละ 3.2 และพื้นที่ระหว่างอาคารพักอาศัย 1.1 ตามลำดับ

## แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ในอนาคต

จากผลของการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถามแสดงให้เห็นการเปลี่ยนแปลงภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี จากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน สามารถนำไปกำหนดแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชน ในอนาคตได้ 6 แนวทาง ซึ่งแต่ละแนวทางในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ย่อมมีผลกระทบต่อทั้งด้านบวก และด้านลบ ในหลาย ๆ มิติ สำหรับประเด็นการพิจารณาแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างในการศึกษาครั้งนี้ จะพิจารณาในมิติกายภาพกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น

### ตารางที่ 18 แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ในอนาคต

แนวทางการใช้ ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่า เฉลี่ย
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ใช้งานตามปกติ ไม่ต้อง มีการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง	2 (2.1)	24 (25.3)	40 (42.1)	27 (28.4)	2 (2.1)	95 (100)	3.03 ปาน กลาง
2. การปรับปรุง ประสิทธิภาพ การจัด ระเบียบพื้นที่ ไม่นั้น การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง	2 (2.1)	16 (16.8)	71 (74.7)	3 (3.2)	3 (3.2)	95 (100)	2.88 ปาน กลาง
3. การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนโดย การ พัฒนา การใช้ประโยชน์ พื้นที่ระหว่างอาคารพัก อาศัย	2 (2.1)	11 (11.6)	73 (76.8)	7 (7.4)	2 (2.1)	95 (100)	2.96 ปาน กลาง

## ตารางที่ 18 (ต่อ)

แนวทางการใช้ ประโยชน์พื้นที่โล่ง-ว่าง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่า เฉลี่ย
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มากที่สุด		
4. การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนโดย การ พัฒนา การใช้ประโยชน์ พื้นที่ระหว่าอาคารศาสน สถาน	2 (2.1)	24 (25.3)	60 (63.2)	8 (8.4)	1 (1.1)	95 (100)	2.81 ปาน กลาง
5. การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนโดยการ พัฒนา การใช้ประโยชน์ พื้นที่ทางเดิน	5 (5.3)	20 (21.1)	59 (62.1)	10 (10.5)	1 (1.1)	95 (100)	2.81 ปาน กลาง
6. การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนโดย การ พัฒนา การใช้ประโยชน์ พื้นที่ริมคลอง	1 (1.1)	5 (5.3)	39 (41.1)	39 (41.1)	12 (12.6)	95 (100)	3.61 มาก

ผลการสำรวจความคิดเห็นแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่า บางพลี ในอนาคต ตามตารางที่ 18 พบว่า แนวทางที่ 6 การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนโดย พัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลอง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3.61 รองลงมาคือ แนวทางที่ 1 การใช้ งานตามปกติ ไม่ต้องมีการปรับปรุงเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่างมีค่าเฉลี่ย 3.03 จากผลของข้อมูลทำให้ทราบ ถึงความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างว่าพึงพอใจกับการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน แต่ แนวทางการเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่าง โดยการพัฒนาก่อสร้างใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลองจะเป็นแนวทางที่กลุ่ม ตัวอย่างเห็นว่าเหมาะสมที่สุด

ทั้งนี้สามารถสรุปการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ตามตารางที่ 19 ดังนี้

ตารางที่ 19 สรุปการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี

พื้นที่โล่ง ว่าง	กิจกรรม	สภาพทั่วไปของพื้นที่
พื้นที่ระหว่างอาคาร พักอาศัย	เป็นที่พักผ่อน ประกอบ กิจกรรมทางสังคม	เป็นที่โล่ง อยู่บริเวณด้านหลังเรือนแถวไม้ บางส่วนถูกปล่อยรกร้าง พบว่ามีการ เปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด
พื้นที่ระหว่างอาคาร ศาสนสถาน	เป็นที่ประกอบกิจกรรม ทางสังคม โดยเฉพาะ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ พิธีกรรมต่าง ๆ และเป็น ที่จอดรถ	เป็นที่โล่ง อยู่บริเวณด้านหน้าวัดบางพลี ใหญ่ ติดพื้นที่ริมคลอง ในอดีตเป็นลานดิน ถูกปรับเป็นลานคอนกรีตเพื่อใช้เป็นที่พัก รถ และที่ค้าขายของประชาชนนอกชุมชน
พื้นที่ทางเดิน	เป็นทางเดินยาวตลอด แนวเรือนแถว และใช้ เป็นที่พักผ่อน	เป็นที่ว่าง ที่มีหลังคาคลุม ลักษณะพื้นไม้ กระดาน เป็นทางสัญจรติดต่อภายในชุมชน
พื้นที่ริมคลอง	ชุมชนใช้ประโยชน์มาก ที่สุด เป็นที่ค้าขาย พักผ่อน ประกอบ กิจกรรมทางสังคม ชานานตลอดแนวคลอง	เป็นที่โล่ง และที่ว่างที่มีหลังคาคลุม ลักษณะต่อเติมจากเรือนแถวไม้ พบว่ามี การเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ในอดีตเป็นเรือน ทำน้ำ และใช้เป็นที่พักผ่อนของชุมชน ปัจจุบันบางส่วนถูกปรับเป็นที่ค้าขายใน เวลากลางวัน และเก็บสินค้าในเวลา กลางคืน

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง สามารถเป็นภาพสะท้อนถึงความสัมพันธ์ของลักษณะอาคารบ้านเรือน วิถีชีวิต และเศรษฐกิจชุมชน ซึ่งเมื่อมีสิ่งใดสิ่งหนึ่งเกิดการเปลี่ยนแปลง ย่อมส่งผลกระทบต่อถึงกันอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ผลของประเภทกิจกรรมในเรือนแถว ได้ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลอง โดยเห็นได้จากมีการเปลี่ยนแปลงเรือนทำน้ำบริเวณด้านหน้าเรือนแถวประเภทค้าขาย ส่วนมากพบบริเวณพื้นที่ตลาดเก่าที่ถูกเปลี่ยนไปเป็นที่เก็บสินค้า ส่งผลให้พื้นที่พักผ่อนและทำกิจกรรมของพื้นที่ตลาดเก่าเกิดการเปลี่ยนแปลง มีการย้ายไปพักอาศัยภายนอก

ชุมชน กลับมาประกอบกิจการค้าขายในตอนกลางวัน ในขณะที่พื้นที่ตลาดใหม่ ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพให้บริการและพักอาศัย พบว่าเรือนท่อน้ำบริเวณด้านหน้าเรือนแถวไม่มีการเปลี่ยนแปลง ยังคงเป็นพื้นที่ที่ชุมชนใช้เป็นที่พักผ่อนและประกอบกิจกรรมทางสังคม

### วิจารณ์ผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยพื้นที่ศึกษาระดับเมืองพบว่าการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่อพื้นที่โดยรอบให้มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมการเกษตร ที่มีความเป็นสังคมเมืองกึ่งชนบทกลายเป็นเมืองศูนย์กลางการบินในอนาคต เกิดศูนย์ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน ศูนย์โลจิสติกส์ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์จัดจำหน่ายสินค้า ศูนย์ธุรกิจด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และศูนย์ค้าส่ง เป็นต้น แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่ซับซ้อนขึ้น โดยชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำเนินชีวิต และเทคโนโลยี จากการดำรงชีวิตจากแบบเรียบง่ายในสังคมจารีต ไปสู่การดำรงชีวิตที่อาศัยความรู้ เทคโนโลยี มากขึ้นมีความเป็นสังคมทันสมัย โดยพบว่าพื้นที่ทางเกษตรกรรมเริ่มเปลี่ยนเจ้าของ และมีการเตรียมพื้นที่เพื่อพัฒนารองรับกับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน และปรับเปลี่ยนเป็นที่พักอาศัยของแรงงานที่ย้ายเข้ามาจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยาน ผลของการเปลี่ยนแปลงพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ซึ่งอยู่ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน โดยผลของการสำรวจพื้นที่ศึกษาระดับชุมชนโดยใช้แบบสอบถามพบว่า พื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง เป็นพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ซึ่งเป็นผลมาจากความจำเป็นของการเพิ่มพื้นที่ค้าขายเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ยังคงเป็นพื้นที่ที่ชุมชนใช้ประโยชน์มากที่สุดนอกจากการค้าขาย ยังเป็นที่พักผ่อน และประกอบกิจกรรมทางสังคม โดยเฉพาะงานประเพณีรับบัวของชุมชน เป็นประเพณีที่สืบต่อกันมานาน เป็นสิ่งที่ยึดเหนี่ยวผู้คนในชุมชน ที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่าง คน วัฒนธรรมกับสภาพแวดล้อมของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานที่ยังคงเหลืออยู่

ทั้งนี้สามารถพิสูจน์สมมุติฐานการวิจัยที่ว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง สามารถส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชนเก่าริมคลอง ที่แสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่ และสามารถใช้เป็นรอยต่อเชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่ากับการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ว่าเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุปผลการวิจัย

**การตั้งถิ่นฐานชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต**

ลักษณะสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภูมิภาค เป็นที่ราบลุ่มต่ำ ประกอบด้วยมีโครงข่ายลำคลองจำนวนมาก สะดวกในการคมนาคม และ ประกอบการเกษตรกรรม ทำให้เกิดการตั้งถิ่นฐานขึ้นในพื้นที่ หลังจากนั้นจึงมีประชากรเพิ่มขึ้น ตามลำดับ จากปัจจัยทางกายภาพที่ส่งผลต่อสังคม เมื่อมีชุมชนเกิดขึ้นจึงเกิดตลาดตามขึ้นมาตาม จุดตัดลำคลอง ซึ่งมีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน เป็นสถานที่สำหรับพบปะแลกเปลี่ยน ซื้อขายสินค้าเพื่อการดำรงชีพ และมีบทบาทในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารของชุมชน แต่เดิมเป็นการค้าขายในเรือ ก่อนจะขยายตัวขึ้นมาเป็นตลาดบกริมคลอง

ตำแหน่งที่ตั้งของตลาดเก่าบางพลี ตั้งอยู่บริเวณที่เป็นจุดตัดของคลองลำโรงกับคลองสวน และคลองบัวคลี่ ที่สำคัญคลองลำโรงเชื่อมต่อแม่น้ำบางปะกงกับแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้เป็น เส้นทางขนส่งที่สำคัญระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดข้างเคียงด้านทิศตะวันออก ด้วยลักษณะ ทางกายภาพส่งผลให้ตลาดแห่งนี้เป็นจุดพัก และเป็นที่ตั้งของท่าเรือเมล์ ประกอบกับตัวตลาดติด กับวัดบางพลีใหญ่ใน ประดิษฐานองค์หลวงพ่อโต ที่เป็นที่เคารพของคนในพื้นที่ ซึ่งช่วยส่งเสริม กิจกรรมทางสังคม และการค้าขายให้ดียิ่งขึ้น

จากผลของการเปิดประเทศหลังจากสนธิสัญญาเบาว์ริงจนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ที่เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ส่งผลให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรมใน จังหวัดสมุทรปราการ มีการก่อสร้างถนน และโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้านทิศ เหนือ ส่งผลให้ตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรงลดบทบาทลง เกิดตลาดตามจุดตัดถนนที่เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางการเกษตร ซึ่งแนวโน้มในอนาคตตลาด เก่าบางพลียังคงจะต้องปรับตัวให้สามารถอยู่ร่วมกับการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนาเป็นเมือง

ศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ในอนาคต ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นสังคมของชุมชนที่มีความซับซ้อนเกิดความเป็นสังคมทันสมัย (Modernization) มากยิ่งขึ้น

จะเห็นได้ว่าจุดกำเนิดของตลาดเก่าบางพลี เกิดจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ทั้งส่วนที่เป็นธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้น ประกอบกับกิจกรรม วิถีชีวิต และสังคมของผู้คนในพื้นที่และผู้คนที่สัญจรผ่านไปมา ส่งผลให้ตลาดแห่งนี้เป็นศูนย์กลางของชุมชนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

### แนวโน้มการดำรงอยู่และการเปลี่ยนแปลงของชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ในอนาคต

จากผลการวิจัยพบว่า การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างริมคลองมีแนวโน้มจะเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ทั้งในพื้นที่ศาสนสถาน พื้นที่ตลาดเก่า และพื้นที่ตลาดใหม่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่คนในชุมชนใช้ประกอบกิจกรรมมากที่สุด เป็นที่ค้าขาย ที่พักผ่อน และที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม และความจำเป็นของความต้องการเพิ่มพื้นที่ค้าขายเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ริมคลองในอนาคต อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง ภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ซึ่งเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะทางกายภาพในอนาคตอาจจะเปลี่ยนแปลงไปบ้าง แต่สิ่งสำคัญที่ดำรงอยู่ คือ วิถีชีวิต ความเชื่อ ประเพณี กิจกรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่น ซึ่งเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะทางสังคม และลักษณะเฉพาะทางเศรษฐกิจที่ยังคงเป็นย่านการค้าขาย แลกเปลี่ยนสินค้า ที่แสดงให้เห็นอัตลักษณ์ชุมชนตลาดริมคลอง หากประกอบกับลักษณะพิเศษเฉพาะทางกายภาพ สามารถรวมกันเป็นภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง เป็นลักษณะวัฒนธรรมนำภูมิทัศน์ ที่จำเป็นต้องมีการปรับสภาพภูมิประเทศให้ตอบสนองกับการดำเนินชีวิต มีการแก้ปัญหาและการจัดการทรัพยากรที่มีอยู่จำกัด และพบว่าคนที่อาศัยในชุมชนตลาดเก่าบางพลีในปัจจุบัน เป็นลูกหลานของผู้ที่อาศัยดั้งเดิม เดิมโตมาในพื้นที่มีความรักและความผูกพันต่อสถานที่ และยังคงประกอบกิจกรรมค้าขาย ส่งผลให้ตลาดเก่าแห่งนี้มีแนวโน้มที่จะดำรงอยู่ต่อไป

### ข้อเสนอแนะ

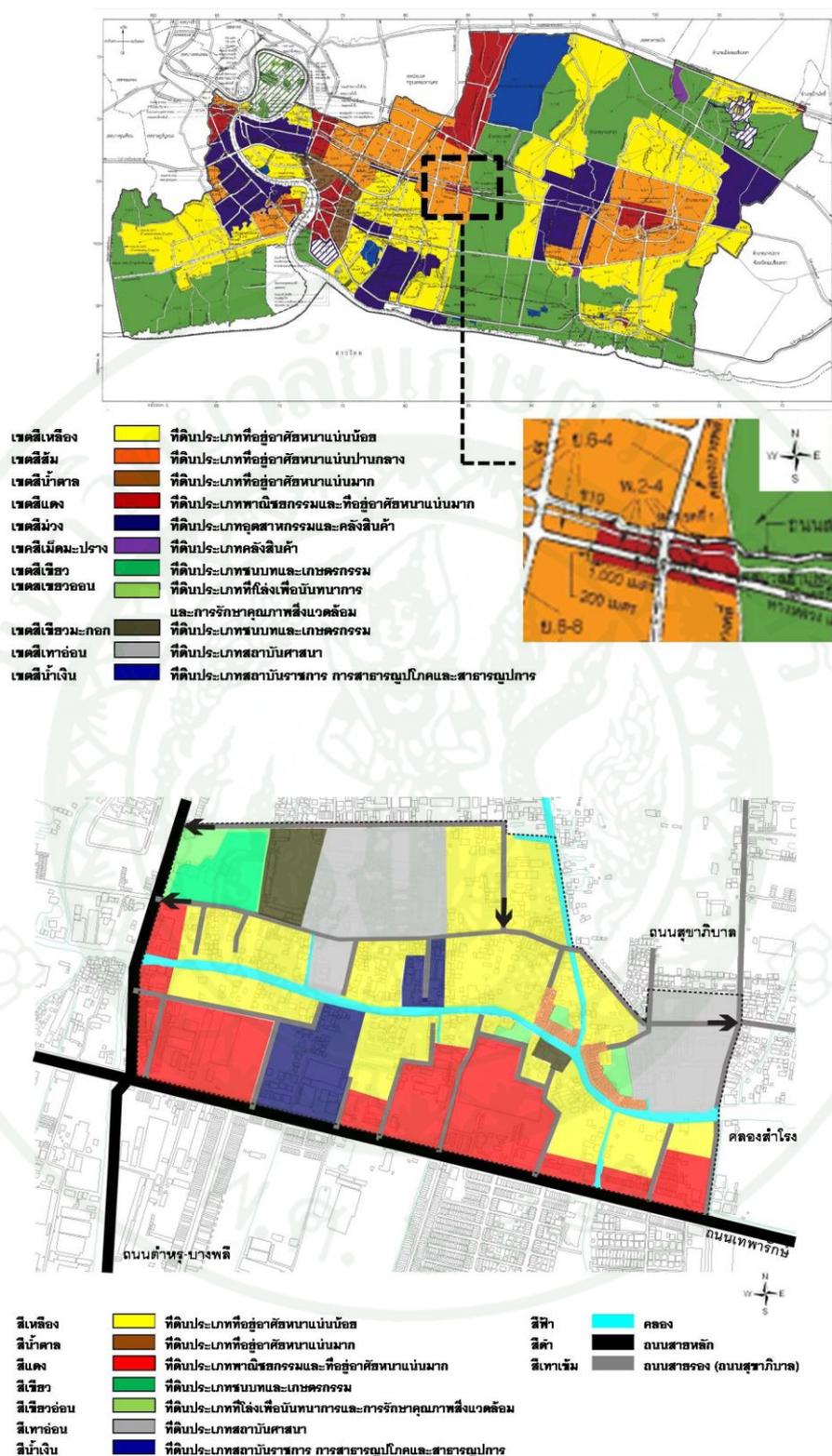
จากผลของการวิจัยสามารถนำมาสู่ข้อเสนอแนะตามขอบเขตด้านพื้นที่ โดยสามารถแบ่งออกเป็นระดับเมือง พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และระดับชุมชน พื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ระดับเมือง พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากผลของการวิจัยการเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดินประกอบกับแนวคิดเมืองศูนย์กลางการบิน (Aerotropolis) ที่มีท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลาง (Kasarda, 2000) ท่าอากาศยานเป็นเสมือนแม่เหล็กดึงดูดการพัฒนาต่าง ๆ เข้ามาในพื้นที่ และทำให้รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งนับเป็นโอกาสและภัยคุกคามต่อสภาพแวดล้อมที่ดีของพื้นที่ การเฝ้าระวังและการตรวจสอบควบคุมการก่อสร้างร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่นไม่เพียงพอต่อการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่เหมาะสม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ในฐานะผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก สามารถทำหน้าที่เป็น Key Actor ในการดำเนินการลดผลกระทบต่อชุมชนร่วมกับภาคีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ท้องถิ่น ภาคธุรกิจ ภาคราชการ ภาคเอกชน เจ้าของที่ดิน และชุมชนโดยรอบ ศึกษาและเสนอกรอบปฏิบัติแนวทางการพัฒนา โดยไม่ต้องรอกฎหมายใหม่ หากแต่ใช้อำนาจ โครงสร้างหน้าที่ และกฎหมายเดิมที่มีอยู่ให้เต็มศักยภาพ โดยผลักดันให้ท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนท้องถิ่นตามระยะเวลาของแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางโดยรวมร่วมกัน การใช้กลไกที่เป็นลักษณะสร้างแรงจูงใจในการพัฒนา และการเก็บรักษาพื้นที่ที่ไม่ควรมีการพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่ง ว่างของเมือง กลไกดังกล่าวสามารถดำเนินการในลักษณะโครงการนำร่องที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้

จากการพิจารณาแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพื้นที่รอบท่าอากาศยาน ตามผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (พ.ศ. 2549) และผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 ของกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย พบว่า พื้นที่ด้านทิศใต้ท่าอากาศยาน เป็นพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าอากาศยานมากที่สุด อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเป็นโครงการนำร่อง จากผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 กำหนดให้พื้นที่ส่วนใหญ่ของอำเภอบางพลี เป็นการใช้ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม แต่ทั้งนี้ได้กำหนดเขตสีแดงเป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมากบริเวณเทศบาลตำบลบางพลี อีกทั้งพื้นที่บริเวณดังกล่าวได้ถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการรองรับการขยายตัวของท่าอากาศยานสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาอำเภอบางพลี (อำเภอบางพลี, 2551) ทั้งนี้จากการสำรวจของผู้วิจัย พบว่า

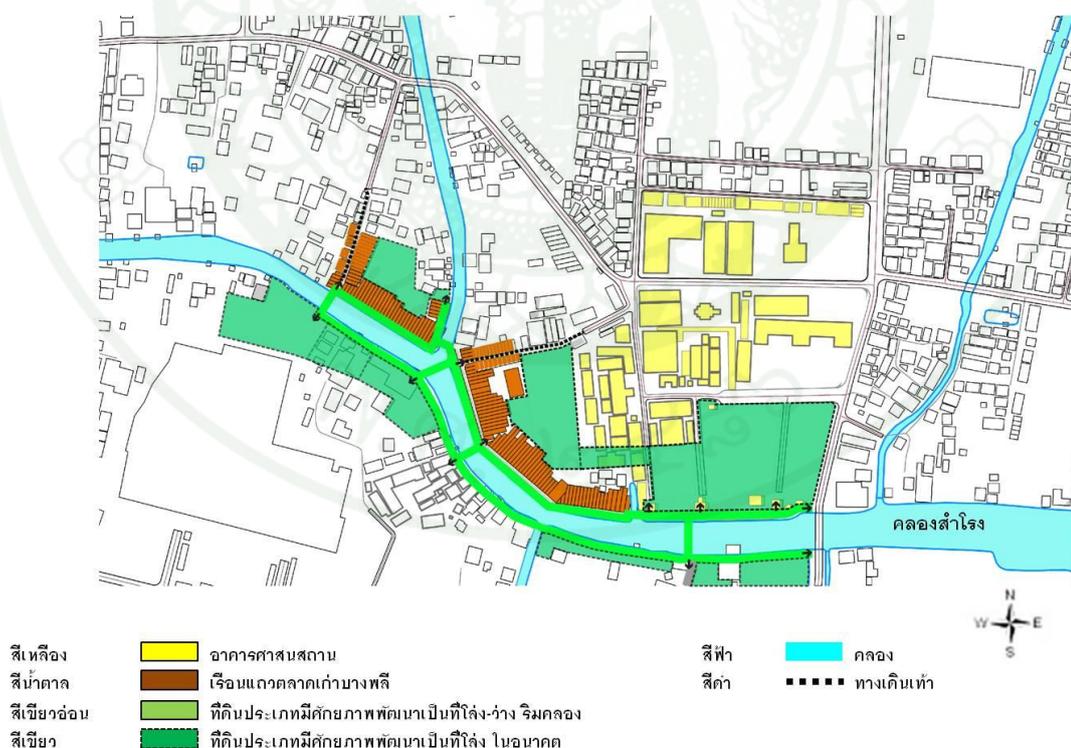
พื้นที่บริเวณเทศบาลตำบลบางพลีในปัจจุบัน การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณติดกับถนนเทพารักษ์ ส่วนใหญ่เป็นการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก และพบว่าพื้นที่บริเวณริมคลองสำโรง เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย ซึ่งหากไม่มีการจัดทำแผนท้องถิ่นและกรอบปฏิบัติแนวทางการพัฒนา รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินริมคลองสำโรงมีโอกาสจะเปลี่ยนไปจากเดิม ซึ่งปัญหาในการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองที่ผ่านมาได้อยู่ที่กระบวนการหรือรายละเอียดของกฎหมาย แต่อยู่ที่ผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการจัดทำผังเมืองจะกำหนดประเภทการใช้ที่ดินในบริเวณชุมชนต่าง ๆ ให้เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้อย่างไร

แนวทางการจัดทำแผนท้องถิ่นและกรอบปฏิบัติแนวทางการพัฒนา จำเป็นต้องการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมและประชากร ตลอดจนปัญหาและบทบาทของพื้นที่ และความต้องการของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการวางแผนพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้ผังพัฒนาทางกายภาพ ผังการใช้ที่ดินและอาคารในอนาคต ที่มีมาตรการทางผังเมืองที่สร้างแรงจูงใจในการพัฒนา แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ในการดำเนินการบริหารจัดการพัฒนาปรับปรุงฟื้นฟูเมือง การอนุรักษ์และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง แผนการคมนาคมและการขนส่งที่ครบวงจร เช่น จัดให้มีถนนสายรอง สายย่อยที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงกับถนนสายหลัก ระบบขนส่งมวลชน ที่จอดรถ (Park & Ride) เป็นต้น ผังสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมถึงการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์เมือง เช่น สถานศึกษา สวนสาธารณะ การระบายน้ำ การป้องกันน้ำท่วม การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นต้น โดยสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อเป็นกรอบการจัดทำงบประมาณการพัฒนาพื้นที่ในด้านต่าง ๆ ตลอดจนเสนอกลยุทธ์ที่จะส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว

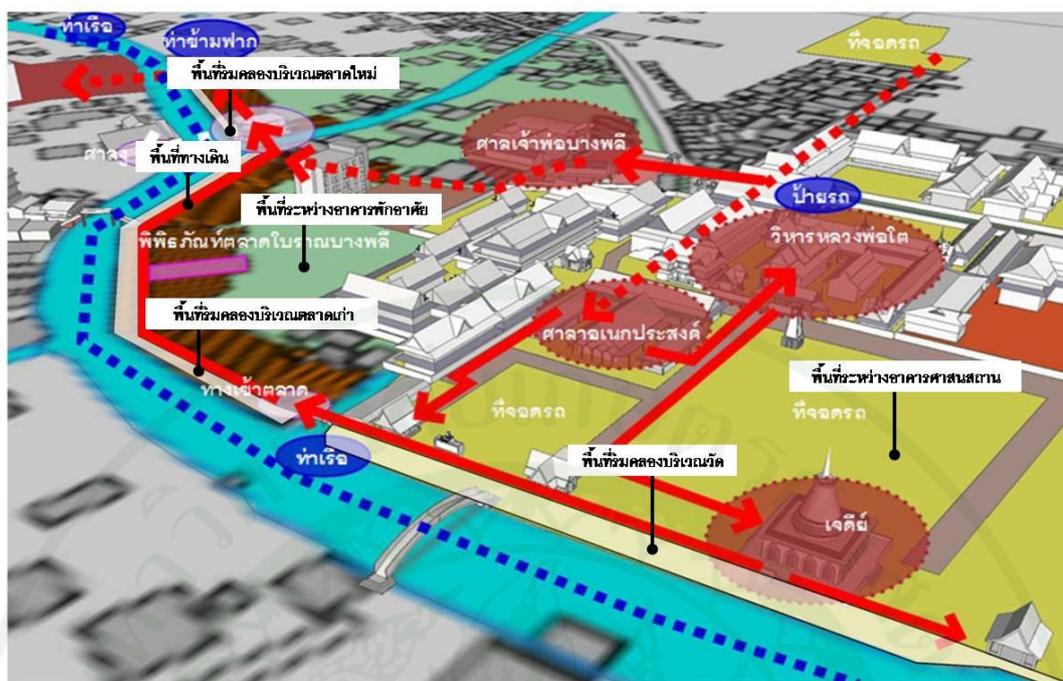


ภาพที่ 35 พื้นที่นำร่องที่มีศักยภาพในการพัฒนาระดับเมือง ชุมชนเมืองบางพลี  
 ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

2. ระดับชุมชน จากข้อเสนอแนะการใช้ประโยชน์ที่ดินระดับเมือง ที่เสนอแนะให้ควรมีโครงการนำร่องที่เป็นรูปธรรมจับต้องได้ พื้นที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง มีความเหมาะสมในการเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนา และการเก็บรักษาพื้นที่ที่ไม่ควรมีการพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่โล่ง ว่างของเมือง เนื่องจากชุมชนตลาดเก่าบางพลี มีบทบาทหน้าที่เป็นศูนย์กลางของชุมชน เป็นสถานที่สำหรับพบปะแลกเปลี่ยนซื้อขายสินค้าเพื่อการดำรงชีพ มีบทบาทในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารของชุมชน และสามารถใช้เป็นรอยต่อเชื่อมโยงระหว่างชุมชนเก่ากับการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ ผลของการวิจัยพบว่า การเพิ่มพื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชน สามารถดำเนินการโดยการพัฒนาการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง เป็นแนวขอบที่สามารถจดจำได้ดีจากภูมิทัศน์สถานที่ที่บ่งบอกความเป็นถิ่นของชุมชนริมคลอง ที่ชุมชนใช้ในชีวิตประจำวันหรือเมื่อมีกิจกรรมพิเศษเกิดขึ้น ทั้งนี้ท้องถิ่นต้องสร้างกลไกให้เจ้าของที่ดิน หรือผู้ที่อาศัยภายในตลาดร่วมกันพัฒนาพื้นที่โล่ง ว่างริมคลองตามลักษณะจำเพาะทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ ของชุมชนที่มีอัตลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรมของพื้นที่ชุมชนตลาดเก่าริมคลองสำโรง



ภาพที่ 36 พื้นที่นำร่องที่มีศักยภาพในการพัฒนาระดับชุมชน ชุมชนตลาดเก่าบางพลี  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)



ภาพที่ 37 พื้นที่ริมคลอง ชุมชนตลาดเก่าบางพลี  
ที่มา: ผู้วิจัย (2557)

2.1 แนวคิดการพัฒนากการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง จากการใช้พื้นที่ริมคลอง เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะจำเพาะทางกายภาพ ทางสังคม และทางเศรษฐกิจ เป็นที่ค้าขาย ที่พักผ่อน และที่ประกอบกิจกรรมทางสังคมของชุมชน นอกจากนั้นยังเป็นเส้นทางสัญจร (Path) เชื่อมโยงจุดรวม (Nodes) ในพื้นที่ และเป็นแนวขอบ (Path) แสดงขอบเขตของพื้นที่ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาพื้นที่โล่ง ว่างริมคลองสอดคล้องกับแนวคิด ของ ทิพวัลย์ ทองอาจ (2548) การใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างของชุมชนเป็นที่ประกอบกิจกรรมมากกว่า 1 กิจกรรม เป็นพื้นที่อเนกประสงค์ที่รองรับสารพัดกิจกรรม และความต้องการของชุมชน

2.2 แนวทางการพัฒนากการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมคลอง เป็นพื้นที่ที่พื้นที่อเนกประสงค์ที่รองรับสารพัดกิจกรรม และความต้องการของชุมชน สามารถให้ความสำคัญใน 3 ประเด็นดังต่อไปนี้

2.2.1 การปรับปรุงพื้นที่โล่ง ว่างริมคลองเป็นพื้นที่สาธารณะให้เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ เพื่อรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ตามความต้องการของชุมชน

2.2.2 การปรับปรุงพื้นที่ริมคลองเป็นที่ว่าง เป็นโครงข่ายสัญจรทางเท้าในชุมชน และเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ เพื่อให้มีความปลอดภัย และมีทัศนียภาพที่ดี

2.2.3 การปรับปรุงพื้นที่ริมคลองเป็นแนวโค้ง เพื่อป้องกันการรुकล้ำ และเป็นการรักษาสภาพแวดล้อม ให้เป็นระเบียบสวยงาม

### อภิปรายผลของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ตอบคำถามที่ตั้งไว้ตามวัตถุประสงค์ครบถ้วน ทำให้ทราบถึงการตั้งถิ่นฐานของชุมชนเก่า ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ในการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่รอบท่าอากาศยาน จากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และความสัมพันธ์ของอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง กับสภาพปัจจุบันของการใช้ประโยชน์พื้นที่โค้ง-ว่าง ภายในชุมชนจากการเปลี่ยนแปลงไปตามสภาพแวดล้อมของชุมชนเมือง ทำให้พบว่าพื้นที่ริมคลองมีแนวโน้มจะเปลี่ยนแปลงมากที่สุด ทั้งในพื้นที่ศาสนสถาน พื้นที่ตลาดเก่า และพื้นที่ตลาดใหม่ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่คนในชุมชนใช้ประกอบกิจกรรมมากที่สุด ทั้งเป็นที่ค้าขาย ที่พักผ่อน และที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม และจากความจำเป็นในการเพิ่มพื้นที่ค้าขายจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ทำให้จะต้องปรับเปลี่ยนพื้นที่โค้ง ว่างริมคลองจากเดิมที่เป็นทั้งพื้นที่ค้าขาย ที่พักผ่อน และที่ประกอบกิจกรรมทางสังคม มีการต่อเติมเรือนทอผ้าเพื่อใช้ประกอบกิจการค้าขายในช่วงกลางวัน และใช้เป็นที่เก็บสินค้าในเวลากลางคืน ทำให้รูปแบบเรือนทอผ้าที่เป็นอัตลักษณ์ตลาดเก่าริมคลองเปลี่ยนแปลงไป ที่จะส่งผลต่อภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าบางพลี ริมคลองลำโรงในอนาคต

ทั้งนี้จากการเปลี่ยนแปลงที่กล่าวมาข้างต้น การรักษาภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง จึงจำเป็นต้องให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบพื้นที่ภายในชุมชน และนำกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมสมุทรปราการ พ.ศ. 2556 อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมแห่งพระราชบัญญัติการผังเมือง (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2535 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมให้เป็นระเบียบสวยงาม สรรสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่นให้ชุมชนเมือง และแนวป้องกันการรुकล้ำที่สาธารณะ และห้ามปลูกสร้างอาคาร เป็นทางเดิน

เชื่อมโยง ติดต่อกันและกันในชุมชน ในการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างภายในชุมชนมาหาหรือร่วมกันระหว่างเทศบาลตำบลบางพลี เจ้าของตลาด และประชาชนที่อาศัยภายในชุมชนตลาดเก่าบางพลี ทั้งนี้จากการสอบถามความคิดเห็นของชุมชนพบว่า มาตรการที่เหมาะสมในการลดกระทบต่อชุมชน คือ การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน

### ปัญหาและอุปสรรค

การสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามเพื่อใช้เป็นกรณีศึกษาในครั้งนี้ จำเป็นต้องอยู่บนพื้นฐานความเต็มใจและยินยอมของชุมชน ที่พร้อมจะให้สัมภาษณ์ สอบถาม และอนุญาตให้เข้าสำรวจพื้นที่ได้ เนื่องจากชุมชนตลาดเก่าบางพลีประกอบกิจกรรมการค้าขาย ให้บริการ และใช้เป็นที่พักอาศัย จึงมีเวลาที่เหมาะสมในการเข้าไปขอข้อมูลที่จำกัด ทั้งนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากทั้งชุมชนและเจ้าหน้าที่เทศบาลที่ได้ให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ในการวิจัยครั้งนี้

### แนวทางการศึกษาต่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามเพื่อให้ทราบถึงแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่างส่งเสริมอัตลักษณ์ชุมชน เพื่อชุมชนเก่าริมคลองจะคงรักษาอัตลักษณ์และสามารถอยู่ร่วมกับการพัฒนาเมืองได้ต่อไป และช่วยรักษาการดำรงอยู่ของภูมิทัศน์วัฒนธรรมชุมชนเก่าริมคลอง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ยังคงเหลืออยู่ให้เหมาะสมต่อไปได้ โดยพบว่า การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ในการพัฒนาพื้นที่โล่ง ว่างริมคลอง เป็นแนวทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด ดังนั้นในแนวทางการศึกษาต่อในเรื่องการมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาดังกล่าว อีกทั้งการวิจัยครั้งนี้เลือกพื้นที่กรณีศึกษาตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรงเพียงแห่งเดียวเท่านั้น ซึ่งพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมียังพบชุมชนเก่าริมคลอง ตั้งอยู่ในด้านทิศเหนือ ของท่าอากาศยาน ประกอบด้วยชุมชนมอญ ริมคลองมอญกับชุมชนตลาดหัวตะเข้ ริมคลองประเวศบุรีรมย์ ซึ่งแนวทางการศึกษาชุมชนเก่าที่เหลืออยู่จะช่วยให้ทราบแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง ว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

## เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- กระทรวงมหาดไทย. 2544. **เกณฑ์และมาตรฐานการวางและจัดทำผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2544.** กรุงเทพมหานคร: ส่วนมาตรฐานผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐานผังเมือง กรมการผังเมือง.
- กฤตยา จันทรโพธิ์ศิริ. 2549. **ลักษณะการใช้ที่ว่างและความเป็นเอกลักษณ์ของย่านถนนข้าวสาร กรุงเทพมหานคร.** วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กาญจนา แก้วเทพ. 2538. **การพัฒนาแนววัฒนธรรมชุมชน โดยถึอมนุษย์เป็นศูนย์กลาง.** กรุงเทพมหานคร: Mild Publishing.
- เกรียงไกร เกิดศิริ. 2551. **ชุมชนกับภูมิทัศน์วัฒนธรรม.** กรุงเทพมหานคร: อูษาคเนย์.
- \_\_\_\_\_. 2553. **วรรณคดีอูษาคเนย์.** กรุงเทพมหานคร: อูษาคเนย์.
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา. 2528. **เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต.** กรุงเทพมหานคร: สร้างสรรค์.
- ณัฐพงศ์ จิตรนิรัตน์. 2552. “อัตลักษณ์และการเคลื่อนไหวทางสังคมของชุมชน กรณีศึกษาชุมชนเก่าแก่ง จังหวัดสงขลา” **วารสารมนุษยศาสตร์สังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยทักษิณ.** 4 (1): 14.
- ทิพย์สุดา ปทุมานนท์. 2549. **จิตวิทยาสถาปัตยกรรมสวัสดิ.** กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพวัลย์ ทองอาจ. 2548. **การเปลี่ยนแปลงลักษณะของชุมชนริมคลองแสนแสบ บริเวณตลาดเก่ามีนบุรี และบทบาทของพื้นที่ว่างในชุมชน.** วิทยานิพนธ์การวางผังเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาการวางผังเมืองและสภาพแวดล้อม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ธีระภัทรา เอกผาชัยสวัสดิ์. 2553. **ชุมชนศึกษา**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด. 2552. **รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2551) ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)**. ม.ป.ท.

รภัทร ไรจนประดิษฐ์. 2550. **การวางผังเมืองโลจิสติกส์**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

**ราชกิจจานุเบกษา**. 2518. เล่มที่ 82 ตอนที่ 33.

\_\_\_\_\_. 2522. เล่มที่ 96 ตอนที่ 80.

\_\_\_\_\_. 2544. เล่มที่ 118 ตอนที่ 45.

วรรณรินทร์ พัฒนเนก, 2543. **วิวัฒนาการชุมชนและการผังเมือง**. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรังสิต.

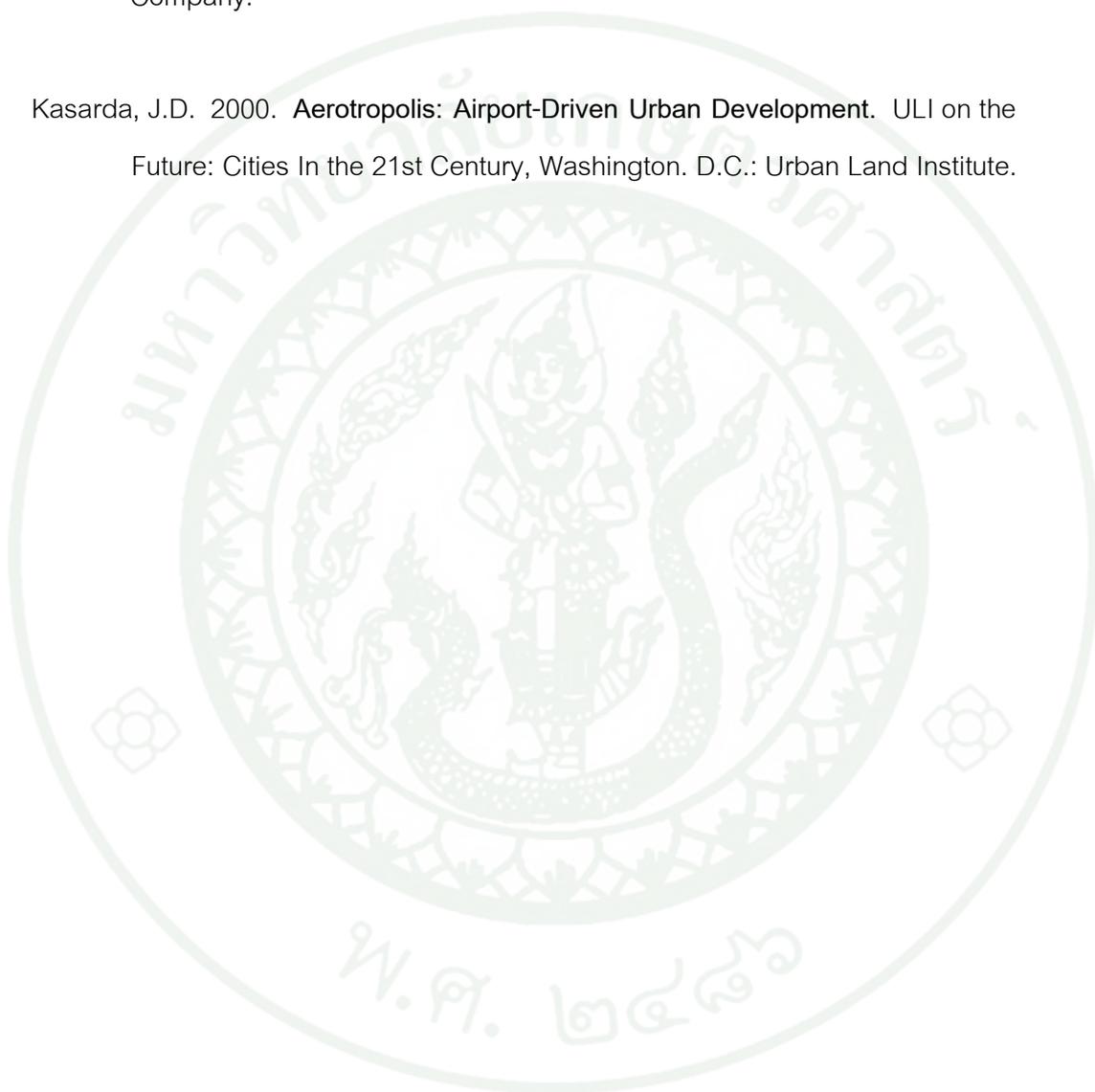
สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2537. **คลอง**. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2552. **โครงการพัฒนาตลาดโบราณบางพลีในเชิงอนุรักษ์**. กรุงเทพมหานคร: คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม.

Doxiadis, C.A. 1968. *Ekistics: An Introduction to the Science of Human Settlements*.  
London: Oxford University Press.

Doxiadis, C.A. 1976. *Action for Human Settlements*. New York: W.W. Norton &  
Company.

Kasarda, J.D. 2000. *Aerotropolis: Airport-Driven Urban Development*. ULI on the  
Future: Cities In the 21st Century, Washington. D.C.: Urban Land Institute.





ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาระดับเมือง รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

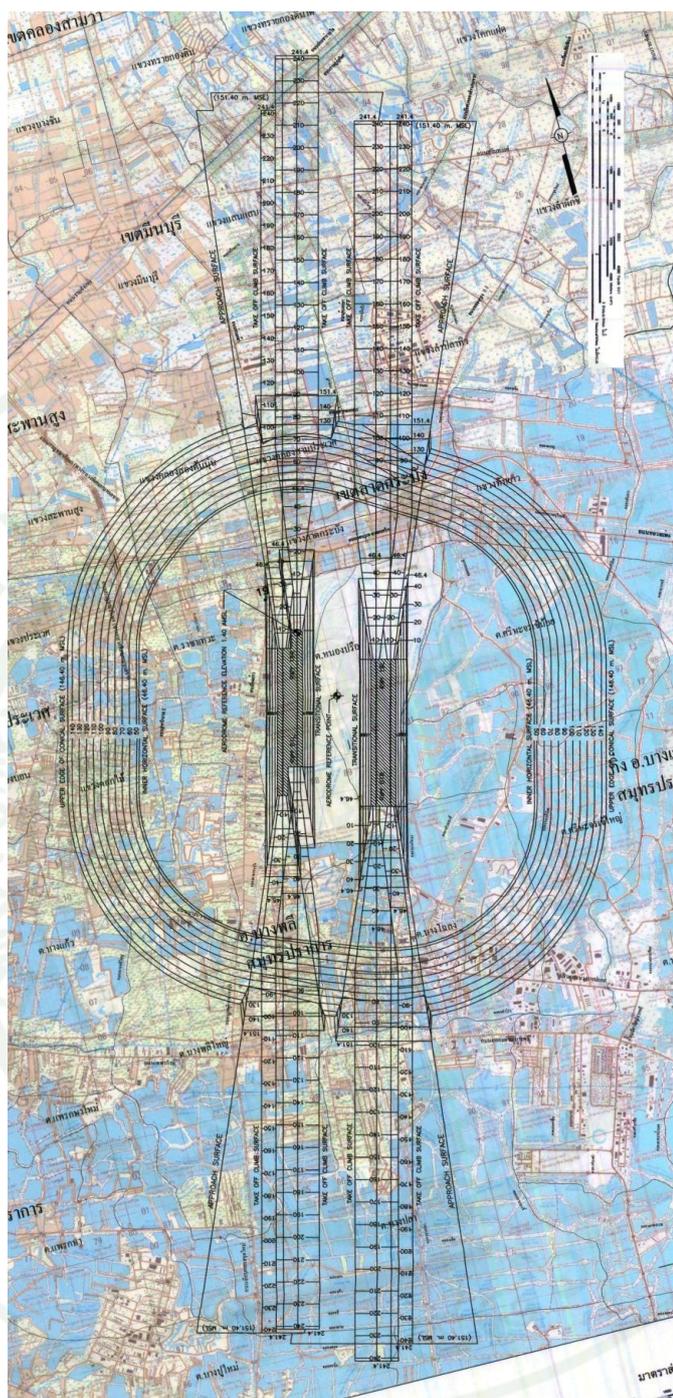
การกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษาระดับเมือง พื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมาตรฐานขององค์การการบินระหว่างประเทศ ICAO (Aerodrome Design Operations, 1995) ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นเขตปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551 และตามแนวเส้นเสียงจากสถานการณ์บินจริง (มิถุนายน พ.ศ. 2553 - พฤษภาคม พ.ศ. 2554)

จากขอบเขตดังกล่าวข้างต้น สามารถนำมากำหนดพื้นที่ศึกษาที่มีความเหมาะสมในครั้งนี้อย่างไร โดยกำหนดออกจากขอบเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปทางด้านทิศเหนือ และทิศใต้ เป็นระยะทางด้านละ 12 กิโลเมตร กับไปทางด้านทิศตะวันออก และทิศตะวันตก เป็นระยะทางด้านละ 3 กิโลเมตร ซึ่งสอดคล้องกับขอบเขตพื้นที่ศึกษาในรายงานผลการปฏิบัติตาม มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะดำเนินการ (ช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2551) ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยขอบเขตพื้นที่ ดังนี้

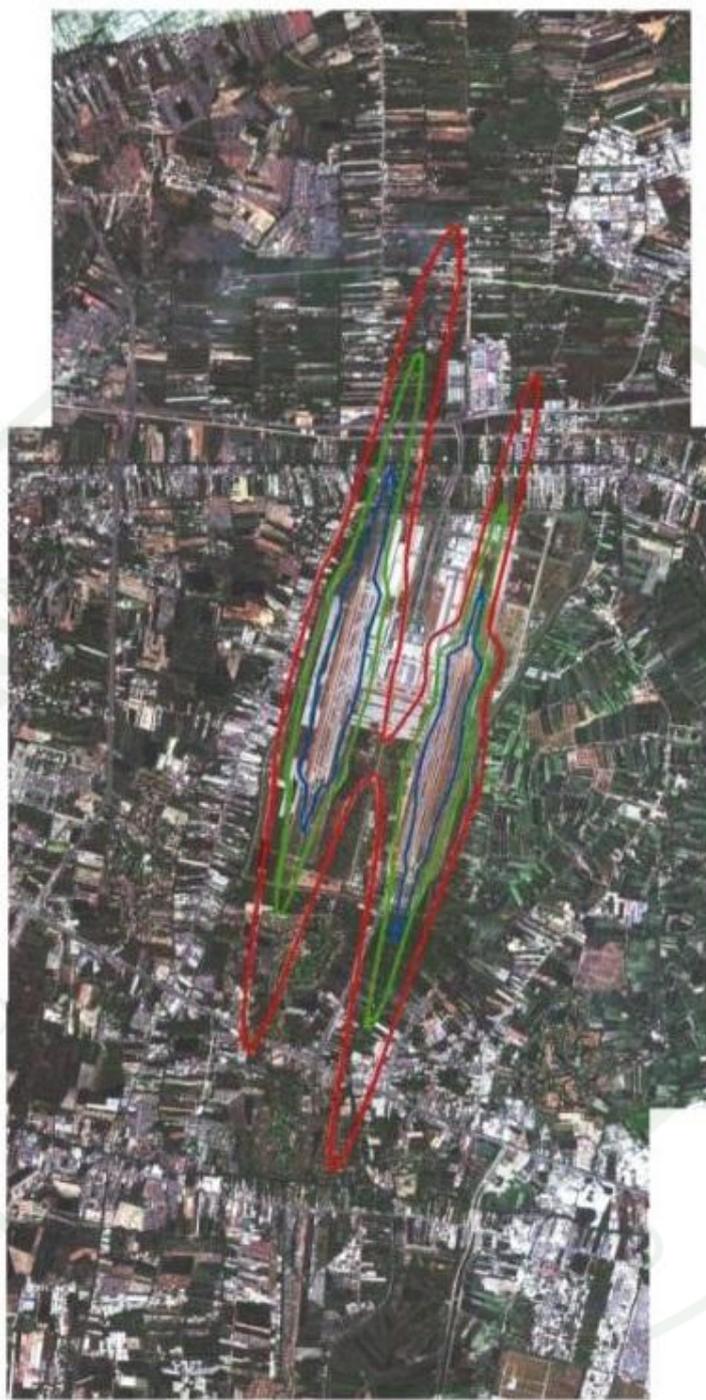
ทิศเหนือ	พื้นที่เขตลาดกระบัง จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร
ทิศใต้	พื้นที่อำเภอบางพลี จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร
ทิศตะวันออก	พื้นที่อำเภอบางเสาธง จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร
ทิศตะวันตก	พื้นที่เขตประเวศ จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร



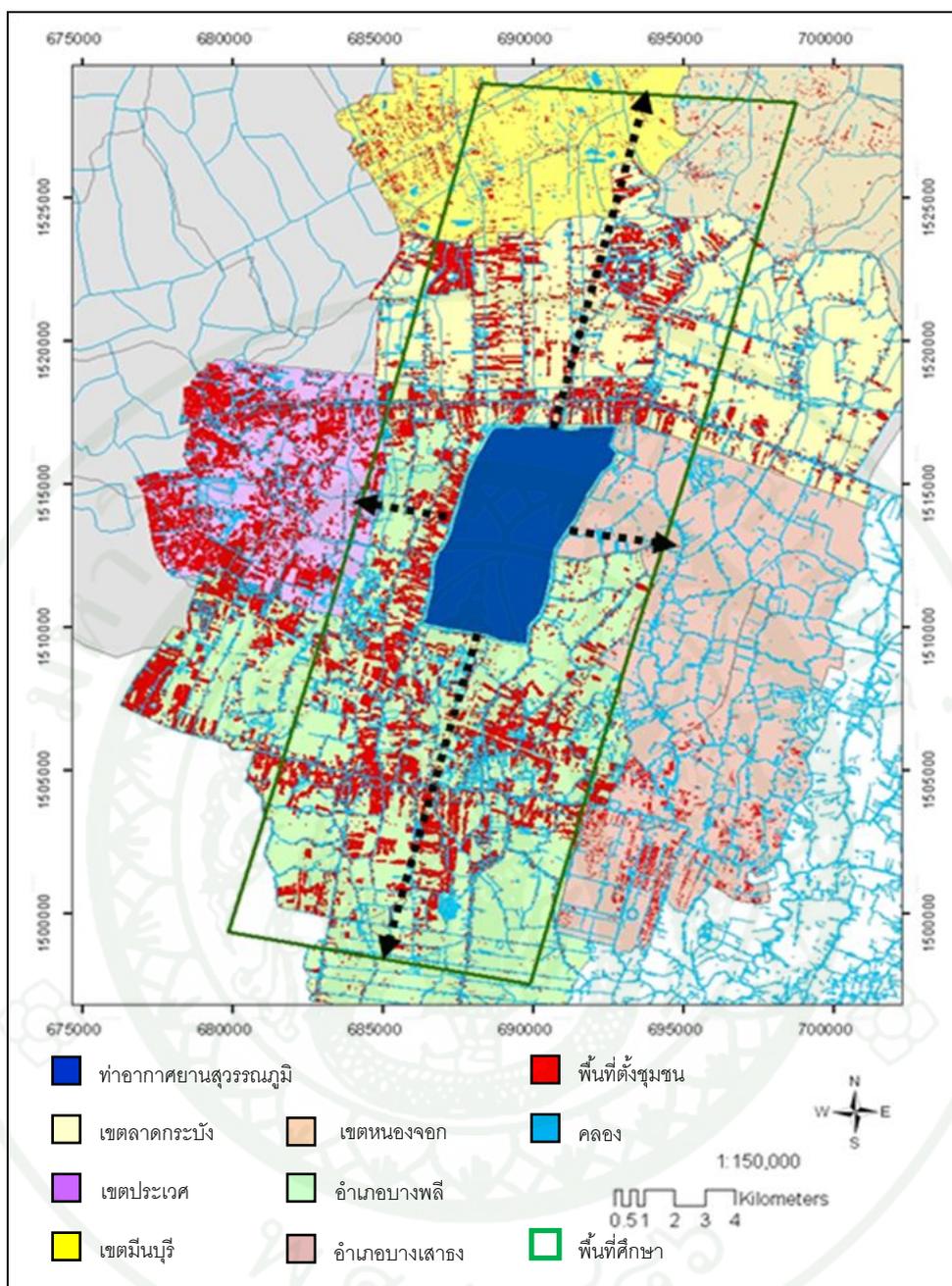
ภาพผนวกที่ 1 ภาพ 3 มิติแสดงเขตความปลอดภัยทางเดินอากาศ ตามมาตรฐานองค์กรการบิน  
ระหว่างประเทศ ICAO  
ที่มา: ICAO Aerodrome Design and Operations (1995)



ภาพผนวกที่ 2 แผนที่เขตปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามประกาศ  
กระทรวงคมนาคม  
ที่มา: ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดเขตบริเวณใกล้เคียงสนามบินสุวรรณภูมิเป็นเขต  
ปลอดภัยในการเดินอากาศ พ.ศ. 2551



**ภาพผนวกที่ 3** ภาพถ่ายทางอากาศแสดงแนวเส้นเสี่ยงตามสถานการณ์บินจริง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (มิถุนายน พ.ศ. 2553 - พฤษภาคม พ.ศ. 2554)  
ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทยจำกัด (มหาชน) (2554)



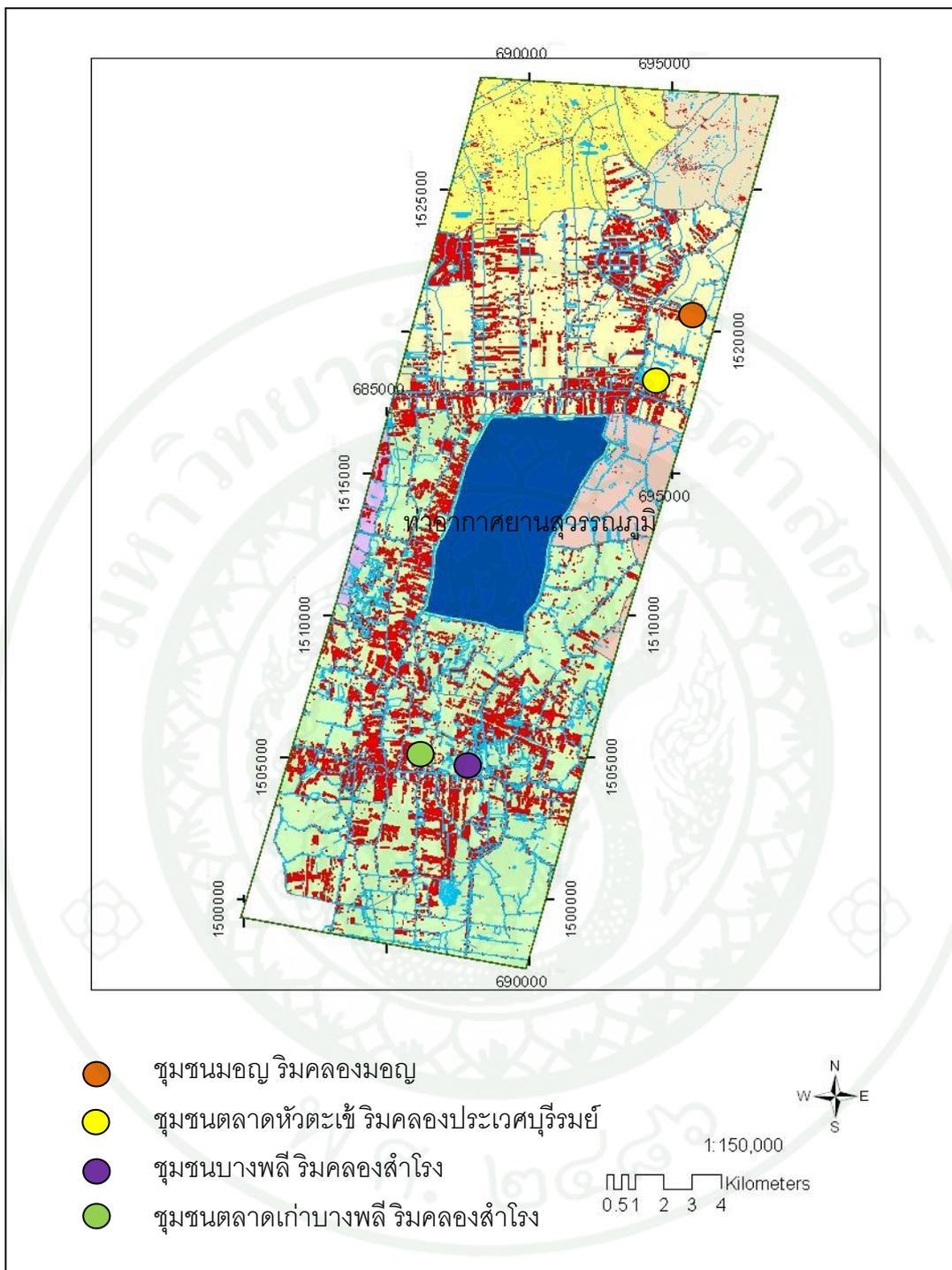
ภาพผนวกที่ 4 แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัดสมุทรปราการ (2557)

จากภาพผนวกที่ 4 แผนที่แสดงขอบเขตพื้นที่ศึกษา พบว่า พื้นที่ศึกษารอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีขอบเขตการปกครองครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสมุทรปราการ และ กรุงเทพมหานคร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางภาคผนวกที่ 1 ขอบเขตการปกครอง บริเวณพื้นที่ศึกษา**

จังหวัด	อำเภอ/เขต	ตำบล/แขวง
กรุงเทพมหานคร	ลาดกระบัง	ลาดกระบัง
		คลองสามประเวศ
		คลองตันนนทบุรียาว
	ประเวศ	ลำปลาทิว
		ประเวศ
		ดอกไม้
มีนบุรี	หนองจอก	แสนแสบ
		ลำต้อยติง
		ลำผักชี
สมุทรปราการ	บางพลี	บางพลีใหญ่
		บางปลา
		บางแก้ว
		ราชาเทวะ
		หนองปรือ
		บางโฉลง
		บางเสาธง
ศิริชะจระเข้ใหญ่		
ศิริชะจระเข้ใหญ่		
บางเสาธง		
2 จังหวัด	4 เขต 3 อำเภอ	10 แขวง 9 ตำบล



ภาพผนวกที่ 5 แผนที่แสดงที่ตั้งชุมชนเก่า บริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา  
ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง จังหวัด  
สมุทรปราการ (2557)

จากภาพผนวกที่ 5 แผนที่แสดงที่ตั้งชุมชนเก่า บริเวณขอบเขตพื้นที่ศึกษา พบว่า มีชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในเขตลาดกระบัง และอำเภอบางพลี โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ชุมชนมอญริมคลองมอญ ชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณสองฝั่งคลองมอญและคลองปลาทิว แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร เป็นชุมชนชาวมอญซึ่งอพยพมาจากพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ได้เข้ามาตั้งถิ่นฐานในรัชกาลที่ 3 ชาวมอญกลุ่มนี้ยังคงรักษาประเพณีของกลุ่มตนอย่างเคร่งครัด มีศูนย์รวมที่ทำกิจกรรมร่วมกันที่วัดสุธาโภชน์ ประเพณีตักบาตรพระร้อย เป็นงานบุญวันออกพรรษา ประเพณีตรุษสงกรานต์และการละเล่นของชุมชนชาวมอญ การแข่งขันเรือยาวในลำน้ำปลาทิว อยู่บริเวณทิศเหนือท่าอากาศยาน
2. ชุมชนตลาดหัวตะเข้ ชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณสองฝั่งคลองประเวศบุรีรมย์ บริเวณปากคลองหัวตะเข้ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร เป็นชุมชนไทยจีน มีตลาดเก่า ที่ค้าขายมากกว่าร้อยปี อยู่บริเวณทิศเหนือท่าอากาศยาน
3. ชุมชนบางพลี ชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณสองฝั่งคลองสำโรง ตำบลบางพลีใหญ่ อำเภอบางพลี เป็นชุมชนชาวมอญมาตั้งถิ่นฐานตั้งแต่สมัยอยุธยา มีวัดบางพลีใหญ่ใน และวัดบางพลีใหญ่กลางเป็นศูนย์รวม มีประเพณีที่เก่าแก่อันเนื่องมาจากการนับถือพระพุทธศาสนา คือ ประเพณีรับบัว เป็นงานบุญออกพรรษา อยู่บริเวณทิศใต้ท่าอากาศยาน
4. ชุมชนตลาดเก่าบางพลี เดิมมีชื่อว่าตลาดศิริโสภณ แต่ชาวบ้านนิยมเรียกว่า ตลาดโบราณบางพลี เป็นชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานอยู่บริเวณสองฝั่งคลองสำโรง เป็นชุมชนไทยจีน มีตลาดเก่าที่ค้าขายมากกว่าร้อยปี อยู่บริเวณทิศใต้ท่าอากาศยาน

ทิศตะวันออก พื้นที่อำเภอบางเสาธง จังหวัดสมุทรปราการ จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร จากการศึกษาพบชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานโดยรอบวัดต่าง ๆ ได้แก่ วัดศรีวารีน้อย และวัดหัวคูวาราราม แต่ไม่ได้มีบทบาทที่สัมพันธ์กับคลองในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่รับน้ำมาตั้งแต่ในอดีต ที่เหมาะเป็นที่นา สวน และบ่อปลาในเวลาต่อมา

ทิศตะวันตก พื้นที่เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร จากขอบท่าอากาศยาน เป็นระยะทาง 3 กิโลเมตร จากการศึกษาพบชุมชนเก่าตั้งถิ่นฐานโดยรอบวัดต่าง ๆ ได้แก่ วัดสลุด วัดกึ่งแก้ว และวัดคลองชวดลากข้าว แต่ไม่ได้มีบทบาทที่สัมพันธ์กับคลองในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่รับน้ำมาตั้งแต่ในอดีต ที่เหมาะเป็นที่นา สวน และบ่อปลา ในเวลาต่อมาได้เปลี่ยนเป็นพื้นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดสมุทรปราการ

เห็นได้ว่าในพื้นที่ศึกษาจะพบชุมชนเก่าริมคลอง ตั้งอยู่ในด้านทิศเหนือ และในด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยชุมชนเก่าริมคลองด้านทิศเหนือ ประกอบด้วยชุมชนมอญ ริมคลองมอญกับชุมชนตลาดหัวตะเข้ ริมคลองประเวศบุรีรมย์ และชุมชนเก่าริมคลองด้านทิศใต้ คือชุมชนบางพลีกับชุมชนตลาดบางพลี ริมคลองลำโรง ส่วนในทิศตะวันออกและทิศตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่พบชุมชนเก่าริมคลอง พบแต่ชุมชนเก่าที่อยู่โดยรอบวัดต่างๆ ในพื้นที่ ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้ จะทำการศึกษาเฉพาะชุมชนเก่าริมคลอง ด้านทิศใต้และทิศเหนือของท่าอากาศยาน ดังนี้

## ตารางภาคผนวกที่ 2 ชุมชนเก่าริมคลอง บริเวณพื้นที่ศึกษา

ชุมชนเก่าริมคลอง	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
ด้านทิศเหนือ		
1. ชุมชนมอญริมคลองมอญ	ชุมชนเก่า สองฝั่งคลองมอญ แขวงทับยาว เขตลาดกระบัง	ชุมชนชาวมอญ เข้ามาตั้งถิ่นฐาน ในสมัยรัชกาลที่ 3 ยังคงรักษาประเพณีอย่างเคร่งครัด มีวัดสุทธาโภชน์ เป็นศูนย์กลาง ประเพณีที่สำคัญ ได้แก่ ประเพณีตักบาตรพระร้อย
2. ชุมชนตลาดหัวตะเข้	ชุมชนเก่า ริมคลองประเวศบุรีรมย์ ช่วงปากคลองหัวตะเข้	ชุมชนไทยจีน เข้ามาตั้งถิ่นฐาน ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีการจัดจองที่ดินริมคลองขุด มีโรงเจเฮงตั้ว และโรงเจเทียงป้อฮุกตั้ง ข้างตลาดหัวตะเข้ รวมทั้งมีเรือนค้าขายเก่าริมคลอง

## ตารางภาคผนวกที่ 2 (ต่อ)

ชุมชนเก่าริมคลอง	ที่ตั้ง	ความสำคัญ
ด้านทิศใต้		
1. ชุมชนบางพลี	ชุมชนเก่า ริมคลอง ลำโรง	ชุมชนชาวมอญ เข้ามาตั้งถิ่นฐาน ในสมัย อยุธยา มีวัดบางพลีใหญ่ใน และวัดบางพลี ใหญ่กลาง เป็นศูนย์กลาง ประเพณีที่สำคัญ ได้แก่ ประเพณีรับบัว เป็นงานบุญวันออก พรรษา
2. ชุมชนตลาดเก่า บางพลี	ชุมชนเก่า ริมคลอง ลำโรง	ชุมชนไทยจีน เข้ามาตั้งถิ่นฐาน ในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีการจัดจองที่ดินริมคลองขุดซ่อม มีโรงเจ ฮะเฮงฮวน รวมทั้งมีเรือนค้าขายเก่าริมคลอง ประเพณีที่สำคัญ ได้แก่ ประเพณีรับบัว เป็น งานบุญวันออกพรรษา

จากตารางภาคผนวกที่ 2 พบว่า มีชุมชนเก่าริมคลองรอบท่าอากาศยาน ที่มีลักษณะ  
แตกต่างกันอยู่ 2 ลักษณะ คือ ชุมชนชาวมอญ กับชุมชนไทยจีน ทั้งทางด้านทิศเหนือและทิศใต้  
ของท่าอากาศยาน โดยชุมชนชาวมอญส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่มีรูปแบบเป็นเรือนพักอาศัยริมคลอง  
ส่วนชุมชนไทยจีนเป็นชุมชนที่มีรูปแบบเรือนค้าขายกึ่งพักอาศัยที่อยู่รวมกันเป็นกลุ่มยาวตามแนว  
ลำคลอง ในการศึกษาครั้งนี้ จึงทำการศึกษาเฉพาะชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง  
เนื่องจากในอดีตชุมชนดังกล่าวเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าขาย และเป็นจุดเชื่อมต่อในการ  
เดินทางในช่วงที่โครงข่ายลำคลองมีบทบาทที่สำคัญในการเป็นเส้นทางคมนาคมระหว่าง  
กรุงเทพมหานครกับพื้นที่ทางด้านตะวันออก รวมถึงการเชื่อมต่อกันระหว่างชุมชนในพื้นที่โดยรอบ  
ถึงแม้ว่าในปัจจุบันชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง ได้ลดบทบาทลงจากเป็นจุดเชื่อมต่อใน  
การเดินทาง แต่การที่ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองลำโรง ยังเป็นจุดเชื่อมต่อทางวัฒนธรรม  
ระหว่างชุมชนชาวมอญ และชุมชนไทยจีน ที่ยังคงมีอัตลักษณ์ ทางกายภาพและทางสังคมที่สืบต่อ  
กันมา เป็นพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่สามารถแสดงถึงภูมิทัศน์วัฒนธรรม อันประกอบด้วย  
สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและสภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรม จึงเป็นพื้นที่ที่มีเหมาะสมในการที่  
จะศึกษาในครั้งนี้



ภาคผนวก ข

การสัมภาษณ์อัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง

การเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่างจากภายในชุมชนช่วงวัย 50 ปีขึ้นไป ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิในชุมชน ผู้นำชุมชน หรือผู้ที่มีตำแหน่งการงานที่เกี่ยวข้องกับชุมชนตลาดเก่าบางพลี จำนวน 5 ตัวอย่าง ประกอบด้วย คุณยายจินตนา ไตเจริญ อายุ 78 ปี เจ้าของตลาด คุณลุงสมชาย ตั้งกาญจนา อายุ 70 ปี อาชีพข้าราชการบำนาญ คุณลุงศรีสวัสดิ์ ตั้งกาญจนา อายุ 72 ปี อาชีพอดีตผู้ใหญ่บ้าน คุณชูศักดิ์ บุญยาชัย อายุ 55 ปี อาชีพนักการเมืองท้องถิ่น สมาชิกเทศบาลบางพลี และคุณน้ำศรีสมาน พังแก้ว อายุ 60 ปี อาชีพค้าขาย เพื่อเก็บข้อมูลอัตลักษณ์ชุมชนตลาดเก่าบางพลี ริมคลองสำโรง ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

## 2.1 วิธีชีวิต จากการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่าง

สัมภาษณ์คุณยายจินตนา ไตเจริญ อายุ 78 ปี เจ้าของตลาด

...พ่อชื่อขุนเจริญ มีแม่เป็นคนจีน อยู่จังหวัดลำพูน ก่อนย้ายมาบางพลี เป็นตระกูลแรก มีลูกหลานเยอะ มีที่นา มีโรงสี ต่อมาจึงรวมตัวกันสร้างตลาด สมัยก่อนยายมีอาชีพทำขนมไปขายกรุงเทพฯ ยายอยู่กับลูกคนเล็ก คนอื่น ๆ แยกย้ายกันอยู่แต่ยังคงคอยเที่ยวมาเที่ยวไปเสมอ...

สัมภาษณ์คุณลุงสมชาย ตั้งกาญจนา อายุ 70 ปี อาชีพข้าราชการบำนาญ

...เตี้ยชื่อเป็งกิม แซ่ตั้ง กังเป็นขุนประจันทรพานที่ปากเกร็ด อพยพมาจากจีนมาทำทอง เจอแม่ก็อพยพมาบางพลี สมัยก่อนตลาดบางพลีไม่ต่อยเจริญ เค้าเจริญในเรื่อง...

สัมภาษณ์คุณลุงศรีสวัสดิ์ ตั้งกาญจนา อายุ 72 ปี อาชีพอดีตผู้ใหญ่บ้าน

...เตี้ยของแม่มาจากเมืองจีนตั้งแต่อายุ 26 ปี แต่งงานกับลูกสาวขุนประจันทรพาน อยู่ปากเกร็ดก่อนตามพวกมอญล่องเรือมาขายของที่บางพลี คนบางพลีส่วนใหญ่เป็นคนจีนอพยพเข้ามาอยู่กับญาติแล้วก็ขยายครอบครัวกันไป คนสมัยก่อนนอกจากค้าขายแล้วก็หาปลา มีปลาชุมมาก คนบางพลีรุ่นหลังเป็นราชการเยอะ...

สัมภาษณ์คุณชูศักดิ์ บุญยาชัย อายุ 55 ปี อาชีพนักการเมืองท้องถิ่น สมาชิกเทศบาลบางพลี

...สมัยเดิมคนในตลาดเป็นคนจีน พอหลังจากปี พ.ศ. 2525 ย้ายออกไป ส่วนใหญ่จะเป็นลูก ๆ ไปรับราชการ การค้าขายก็ออกไปตามถนน...

สัมภาษณ์คุณน้ำศรีสมาน พังแก้ว อายุ 60 ปี อาชีพค้าขาย

...แม่เป็นคนไทย เดี่ยวเป็นคนจีน เริ่มด้วยเดี่ยวขายข้าว เสียม (ไม้สานไว้ใส่ข้าว) ตระกร้า ตระตง ในหน้าแล้ง พอหน้าน้ำเริ่มมาจะขายส้ม ตะของ ไข่ใส่ปลา หน้าเกี่ยวข้าวก็ขาย หมวก เดี่ยว ผ้าโพกหัว เริ่มเจริญชาวบ้านก็มาเลี้ยงปลา ตอนนั้นก็ยังขายอยู่แต่สินค้าก็เปลี่ยนแปลง ไปบ้าง...

## 2.2 ความเชื่อ จากการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่าง

สัมภาษณ์คุณยายจินตนา ไตเจริญ อายุ 78 ปี เจ้าของตลาด

...คนที่นี่ และผู้คนที่มาก็มานับถือหลวงพ่โต...

สัมภาษณ์คุณลุงแดง อายุ 70 ปี อาชีพข้าราชการบำนาญ

...คนส่วนใหญ่นับถือหลวงพ่โต ซึ่งเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ ยังมีศาลงูเป็นศาลเก่าแก่ตั้งแต่จำความได้...

สัมภาษณ์คุณลุงศรีสวัสดิ์ ตั้งกาญจนา อายุ 72 ปี อาชีพอดีตผู้ใหญ่บ้าน

...สมัยก่อนงูชุม เลยมีศาลเจ้าพ่อพันงู คนแถวนี้และที่ผ่านไปมายกมือไหว้กัน...

สัมภาษณ์คุณชูศักดิ์ บุญยศัย อายุ 55 ปี อาชีพพนักงานเมืองทองถิ่น สมาชิกเทศบาลบางพลี

...หลวงพ่โตท่านเป็นที่ยึดเหนี่ยวทางจิตใจของคนที่นี่ แต่ไหว้ศาลเจ้า ไหว้เจ้าก็ยังไหว้กันอยู่ ...

สัมภาษณ์คุณน้ำจุฑามาศ ธนกุลวรรณ อายุ 54 ปี อาชีพค้าขาย

...เคารพสักการะหลวงพ่โตเพราะถือวาศักดิ์สิทธิ์ที่สุด ส่วนศาลงูไม่ค่อยเชื่อแต่ก็ไม่ลบหลู่ ...

### 2.3 ประเพณี จากการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่าง

สัมภาษณ์คุณยายจินตนา ไตเจริญ อายุ 78 ปี เจ้าของตลาด

...ยายผูกพันกับที่นี่ และดีใจมากเวลามีงานประเพณีรับบัว เพราะจะได้เห็นลูกหลานกลับมาร่วมงานกัน...

สัมภาษณ์คุณลุงศรีสวัสดิ์ ตั้งกาญจนา อายุ 72 ปี อาชีพอดีตผู้ใหญ่บ้าน

...พอถึงงานประเพณีรับบัว ทุกคนจะดีใจ เพราะลูกหลานที่อยู่ไกลจะถือโอกาสกลับบ้านไม่ว่าจะตรงกับวันไหนก็ตาม...

สัมภาษณ์คุณชูศักดิ์ บุญอาศัย อายุ 55 ปี อาชีพพนักงานเมืองทองถิ่น สมาชิกเทศบาลบางพลี

...งานประเพณีรับบัวของบางพลี เป็นงานระดับประเทศ ทางจังหวัดและการท่องเที่ยวก็ให้ความสำคัญช่วยผลักดัน คนที่นี่ไม่ว่าจะอยู่ที่ไหนก็จะกลับมาร่วมงานกัน...

สัมภาษณ์คุณน้ำศรีสมาน พังแก้ว อายุ 60 ปี อาชีพค้าขาย

...งานโยนบัวเป็นงานใหญ่ของที่นี่ ชาวบ้านช่วยกันทำงาน เพราะว่าทุกคนทำเพื่อหลวงพ่อ เห็นแต่ก็มีความสุข คนเยอะมาก...

### 2.4 กิจกรรม จากการสัมภาษณ์แบบเจาะจงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 5 ตัวอย่าง

สัมภาษณ์คุณยายจินตนา ไตเจริญ อายุ 78 ปี เจ้าของตลาด

...ตลาดจะคนแน่นยิ่งวันหยุด คนที่มาไม่ใช่เฉพาะคนแถวนี้ที่อื่นก็มา เพราะคนจะมามนัสการหลวงพ่อดิ และถือโอกาสมาเดินตลาดซื้อหาของติดไม้ติดมือกลับบ้าน...

สัมภาษณ์คุณลุงศรีสวัสดิ์ ตั้งกาญจนา อายุ 72 ปี อาชีพอดีตผู้ใหญ่บ้าน

...ตอนนี้ได้เทศบาลตั้งแต่สมัยชูศรี ช่วยฟื้นตลาดบางพลี หลังจากมีศูนย์การค้าขนาดใหญ่เข้ามา เทศบาลทำโน่นทำนี่ตามเทศกาลสำคัญ...

สัมภาษณ์คุณชูศักดิ์ บุญยาศัย อายุ 55 ปี อาชีพพนักงานเมืองท่องเที่ยว สมาชิกเทศบาลบางพลี

...กิจกรรมบางอย่างที่เป็นจุดแข็งโดยเฉพาะทางวัฒนธรรม เทศบาลพยายามผลักดัน การใช้ประโยชน์พื้นที่ในการทำกิจกรรมบางคนก็ไม่เข้าใจ คนที่นี้เคยอยู่แบบเก่า ๆ เปลี่ยนแปลงได้ยากต้องค่อยเป็นค่อยไป เพราะพื้นที่นี้เป็นของเอกชน ต้องใช้ความร่วมมือด้วยกัน เนื่องจากแม่ค้าที่นี้ไม่ได้นึกถึงเชิงธุรกิจมากมาย ตลาดนี้เป็นตลาดเก่าใช้ชีวิตอย่างนี้จริง ๆ...

สัมภาษณ์คุณน้ำศรีสมาน พังแก้ว อายุ 60 ปี อาชีพค้าขาย

...เราก็ช่วยนะเวลาเทศบาลเค้ามีกิจกรรมต่าง ๆ เราเข้าใจแต่บางที่ต้องใช้เวลา ของนะขายได้ก็ได้ ขายไม่ได้ก็ไม่คิดอะไร...

## ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ นามสกุล	นายณัฐวุฒิ รัตนสุนทร
วัน เดือน ปี เกิด	วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2511
สถานที่เกิด	จังหวัดกรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	สถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรังสิต รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	สถาปนิกชำนาญการ 8 ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)