

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รูปแบบการจัดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

การจัดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ให้ประสบผลสำเร็จ ศาสตราจารย์ M.Adhikary แห่งมหาวิทยาลัยเดลี (สุพัตรา พรประสิทธิ์ 2541 : 22-55) ได้เสนอรูปแบบการจัดการที่เรียกว่า 7-s Model มาใช้กับการจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยสรุปดังนี้

- Strategy หมายถึง กลยุทธ์ที่จะสะท้อนให้เห็นถึงความผสมกลมกลืนกันระหว่างวัตถุประสงค์การจัดลำดับความสำคัญ การควบคุม และขอบเขตของกิจกรรมต่างๆ ของการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมที่สุด ซึ่งต้องประกอบด้วยกลยุทธ์การวางแผน การดำเนินงานที่สามารถปฏิบัติได้และต้องเป็นไปตามนโยบายของการท่องเที่ยวแห่งชาติด้วย

- Stucture หมายถึง โครงสร้างในองค์กรเกี่ยวข้องกับการจัดลำดับขั้นและการแบ่งหน้าที่ให้เหมาะสม ซึ่งอาจจะมีหน่วยงานที่ดูแลเฉพาะเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ทั้งระดับชาติ เจ้าของธุรกิจนำเที่ยวภาคเอกชนที่ส่วนเกี่ยวข้องและธุรกิจอื่นๆที่อยู่ในสายการท่องเที่ยว ซึ่งต้องทำงานลักษณะเชื่อมโยงกันมีเครือข่ายจัดการที่เหมาะสม หากมีโครงสร้างที่ดีและเป็นรูปธรรมจะสามารถทำให้การพัฒนาการท่องเที่ยวประสบผลสำเร็จได้และโครงสร้างขององค์กรยังขึ้นอยู่กับรูปแบบของ RASI ซึ่งหมายถึงความรับผิดชอบ (Information) ซึ่งการจัดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์จะต้องมีคนดูแลแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบตามลำดับขั้น มีผู้นำการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยว การให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในเรื่องต่างๆ และที่สำคัญคือ การให้ข่าวสารข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว

- System หมายถึง ระบบในการจัดการท่องเที่ยวที่ครอบคลุมถึงระบบการจัดการข้อมูล ระบบการดำเนินงาน การปฏิบัติการการเงิน การจัดการ ทรัพยากรมนุษย์ การตลาด และระบบอื่นๆด้วย โดยทุกระบบต้องมีการประสานความร่วมมือและความสัมพันธ์กันในทุกขั้นตอน

- Staff บุคลากรนับเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้การดำเนินการต่างๆ สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี โดยเฉพาะบุคคลที่ทำหน้าที่บริการนักท่องเที่ยว

- Skill การทำงานทุกอย่างต้องอาศัยความชำนาญ งานจะมีประสิทธิภาพ โดยขึ้นกับปัจจัย 3 อย่าง คือ ความรู้ ทักษะ และทัศนคติของงาน ซึ่งประกอบกันตั้งแต่ทางเทคนิค ทางอารมณ์มนุษย์สัมพันธ์และการติดติดต่อสื่อสาร

- Style หมายถึง การรวมกันระหว่าง Staff and Skill แต่ละคนมีรูปแบบในการดำเนินงานที่ต่างกัน

- Share หมายถึง การแบ่งปันการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ความคิดเห็น ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การจัดการท่องเที่ยวได้ดีที่สุด นักท่องเที่ยวในแต่ละประเทศจะมีความแตกต่างกันในหลายๆด้าน การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ทำให้ได้รับความรู้ ประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์เพื่อนำข้อมูลมาวางแผน และนำไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้

จากความหมาย และรูปแบบการจัดการท่องเที่ยว สรุปได้ว่า การจัดการการท่องเที่ยวเป็นกระบวนการจัดการทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดมูลค่าเพิ่มทางด้านการท่องเที่ยวโดยใช้รูปแบบของการจัดการการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์มาประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและ

ประสิทธิผลในการบริหารงานทางการท่องเที่ยวที่ช่วยเสริมทรัพยากรทางการท่องเที่ยวที่มีอยู่ให้เกิดแรงดึงดูดใจแก่นักท่องเที่ยวและสนองความต้องการจนเกิดความพึงพอใจให้นักท่องเที่ยวภายหลังที่ได้มาเที่ยวตลาดน้ำ

องค์ประกอบเรื่องการจัดการท่องเที่ยว

แบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ คุณลักษณะทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว และบริการท่องเที่ยว (แผนปฏิบัติการการพัฒนาบริการท่องเที่ยวรายงานต่อผู้บริหาร 2554 : 1-2)

1. คุณลักษณะทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว

1.1 แหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ประเทศ ภูมิภาค เขตเมือง หมู่บ้าน หรือพื้นที่ทางภูมิศาสตร์อื่นที่นักท่องเที่ยวไปเยือนเป็นทรัพยากรที่สำคัญจัดเป็นอุปทานการท่องเที่ยว (Tourism Supply) ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยแบ่งแหล่งท่องเที่ยวออกเป็น 3 ประเภท คือ แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวประวัติศาสตร์โบราณคดี แหล่งท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรม

1.2 คุณลักษณะทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยว (Physical evidence of Tourism) หมายถึง สภาพธรรมชาติของแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่ท่องเที่ยว เช่น สภาพภูมิอากาศ ทัศนียภาพ ศิลปวัฒนธรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะของท้องถิ่นนั้นๆ วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม ประเพณีและวิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ซึ่งมีผลอย่างมากต่อการดึงดูดผู้คนให้ท่องเที่ยวในดินแดนนั้นและยังหมายถึง ความสะอาด ความสวยงาม การเข้าถึงง่าย ความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การเดินสู่แหล่งท่องเที่ยว ความน่าอภิรมย์ สภาพแวดล้อมทั่วไปของแหล่งท่องเที่ยว

2. การบริการท่องเที่ยว

ธีเดช รุ่งมงคล (2534) กล่าวว่า การบริการ (services) เป็นอะไรก็ได้ ซึ่งเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการประเภทนั้นๆ โดยทั่วไปจะการให้ความสะดวกสบายให้ ความพึงพอใจกับคน (human) ซึ่งจะอยู่ในลักษณะของลูกค้าหรือผู้มาใช้บริการ (consumers) ที่มีความต้องการ (needs) จะใช้บริการนั้นๆ

วัชรภรณ์ ชิวโคภิชฐ (2534) กล่าวถึงบริการ หมายถึง กิจกรรมที่สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคลในสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถมองเห็นได้ แต่สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการได้

จินจันทร์ หังสุต (2534) กล่าวว่าบริการหมายถึง งานทุกประเภทที่ดำเนินขึ้นแล้วไม่สามารถสัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทั้ง 5 คือ ตา หู จมูก ลิ้น สัมผัสได้ด้วย “ใจ” ผลออกมาในลักษณะของความพึงพอใจความประทับใจ

จากความหมายของคำว่า การบริการ ผู้วิจัยจะหมายถึง บริการต่างๆ ซึ่งสร้างขึ้นเพื่อสนองความต้องการของบุคคลอื่นได้แก่ ลูกค้าหรือผู้มาใช้บริการในลักษณะเป็นการให้ความสะดวกสบาย ซึ่งสามารถสร้างความพึงพอใจหรือความประทับใจให้กับผู้รับบริการมาก

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2545) กล่าวว่า บริการ (services) เป็นองค์ประกอบประการหนึ่งในผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยว (Tourism Products) แม้ว่าบริการจะเป็นสิ่งที่เสนอขายเพื่อสนองความจำเป็นหรือความต้องการของลูกค้าให้เกิดความพึงพอใจเช่นเดียวกับสินค้า (Goods) แต่กลับมีคุณสมบัติต่างจากสินค้า

บริการเป็นการกระทำ (Perform) ที่เกิดขึ้น และส่งมอบแก่ผู้รับบริการในเวลานั้น ทันทีที่ผู้รับบริการต้องสัมผัสและใช้บริการนั้นๆ ในเวลาเดียวกัน สิทธิในการใช้บริการของผู้บริการเป็น สิทธิชั่วคราวในระยะเวลาและสถานที่ซึ่งกำหนดไว้ บริการที่จับต้องไม่ได้ (intangible) แต่เป็นสิ่งที่ รู้สึกรู้ได้ (Sensible)

การจัดการการท่องเที่ยวแบบชุมชนมีส่วนร่วม

แนวคิดด้านการจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนมีส่วนร่วมที่ผ่านมามีการขยายตัวอย่าง รวดเร็ว โดยถูกคาดหวังว่าจะเป็น วิธีการจัดการการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งที่มีศักยภาพ โดยเน้น กระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชน ในการจัดการและสนับสนุนการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติใน ขณะเดียวกันก็เกิดประโยชน์แก่ เศรษฐกิจชุมชน

การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community Based Tourism) เป็นการจัดการการท่องเที่ยวที่ ชุมชนเป็นผู้กำหนดทิศทางการท่องเที่ยว เพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชน โดยคำนึงถึง ความ ยั่งยืนในประเด็นสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม (สินธุ สโรบล, 2546) ซึ่งตั้งอยู่บนฐานคิดว่า ชาวบ้านทุก คนเป็นเจ้าของทรัพยากรและเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการท่องเที่ยวนำเอาทรัพยากรการท่องเที่ยวที่ มีอยู่ในท้องถิ่นทั้งด้านธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ประเพณี รวมทั้งวิถีชีวิตความเป็นอยู่และ วิธีการผลิตของชุมชนมาใช้เป็นปัจจัยหรือต้นทุนในการจัดการ การท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม เพื่อให เกิดประโยชน์ต่อคนในท้องถิ่น

สินธุ สโรบล (2546) ได้เสนอปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชนว่าการ ท่องเที่ยวโดยชุมชนนั้น ฐานการพัฒนาที่แท้จริงนั้นต้องมาจากชุมชนและประชากรในชุมชนใช้ ฐาน ทรัพยากรหรือต้นทุนของชุมชนที่มีอยู่เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ ซึ่งฐาน ทรัพยากรหรือต้นทุนของชุมชนดังกล่าวนี้ ได้แก่ ทุนทางธรรมชาติ (Natural Resources Capital) ทุนทางสังคมและวัฒนธรรม (Social and Culture Capital) ทุนทางภูมิปัญญา (Wisdom Capital) ทุนทางเศรษฐกิจ (Economic Capital) และเห็นว่าการท่องเที่ยวโดยชุมชน นั้นควรนำไปสู่การมี คุณภาพชีวิตของคนในชุมชน ดังนั้นควรมีกำหนดแนวทางการพัฒนาการ ท่องเที่ยวโดยชุมชน

โดยการพัฒนาชุมชนให้มีประสิทธิภาพต้องทำให้วิถีชีวิตมีความเป็นอยู่อย่างอิสระและมี ศักดิ์ศรี ขณะเดียวกันต้องคำนึงถึงการจัดสรรประโยชน์จากทรัพยากรให้เป็นธรรมด้วยการกระจายไป สู่พื้นที่ที่มีความขาดแคลนอย่างทั่วถึง การส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนท้องถิ่นต้องคำนึงถึงความพร อมของชุมชนด้านการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การกระจาย รายได้และการสร้าง ความพึงพอใจให้แก่นักท่องเที่ยว สิ่งสำคัญที่ชุมชนต้องคิดเมื่อต้องการจัดการการท่องเที่ยว คือ สร้าง ชุมชนใหม่มีความภาคภูมิใจในตนเองมีทรัพยากรที่ผลิตได้เองและมีองค์กรที่เข้มแข็ง ภายใต้แนวคิด จากระดับล่างขึ้นสู่บน(Bottom up community basis) ไม่ใช่เกิดจากการสั่งการจากหน่วยงานรัฐ

David A. Fennell (1999) นักวิชาการด้านการท่องเที่ยวแห่งภาควิชาบัณฑิตการและการ แพทย์ศึกษา มหาวิทยาลัยบรีก ประเทศแคนาดา ได้เสนอคุณสมบัติที่สำคัญของการท่องเที่ยวชุมชน ดังกล่าวนี้อาจต้องประกอบไปด้วย 5 ประการ ได้แก่

1. ต้องเป็นการท่องเที่ยวที่มีผลกำไรตอบแทนมายังครอบครัวของสมาชิกในชุมชน ในฐานะการเปิดให้เป็นที่พักอาศัยของนักท่องเที่ยวในชุมชนนั้นๆ โดยไม่ต้องผานนายหน้าใดๆ อันจัดเป็นการสร้างรายได้ทางตรงแก่คนในชุมชน
2. ต้องเป็นการท่องเที่ยวที่ชุมชนได้รับประโยชน์โดยรวมอย่างแท้จริง ไม่วาจะเป็นการแสวงหาผลประโยชน์และการยกระดับความเป็นอยู่ที่มุ่งสร้าง “เพื่อสมาชิกในชุมชน” แต่ไม่ใช่ “เพื่อนักท่องเที่ยว”
3. ต้องเป็นการท่องเที่ยวที่ไม่ก่อให้เกิดความตึงเครียดด้านสังคมและวัฒนธรรมในชุมชน อันเนื่องมาจากความพยายามนำความทันสมัยแบบตะวันตกเข้ามาสู่ชุมชน
4. ต้องเป็นการท่องเที่ยวที่สร้างจิตสำนึกในการเคารพและรักษาสีงแวดล้อม สังคม ตลอดจนวัฒนธรรมในชุมชนให้เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว
5. ต้องเป็นการท่องเที่ยวที่ก่อให้เกิดความเข้าใจอันดีงามระหว่างประเทศ ทั้งในระดับนานาชาติ นานาภูมิภาคที่ล่วนอยู่ภายใต้ความวัฒนธรรม โดยนัยนี้การท่องเที่ยวชุมชนต้องเป็นการท่องเที่ยวที่สอนให้นักท่องเที่ยวเคารพในความหลากหลายทางชีวภาพและวัฒนธรรมที่เกิดขึ้น ในสังคมและไมมองวาใคร “เจริญกว่า”และใคร “ด้อยกว่า”

สังคมและชุมชนและการจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรมในพื้นที่การท่องเที่ยวทางน้ำ

ชุมชนตลาดริมน้ำเป็นอีกตัวอย่างของความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและน้ำ จากอดีตภูมิทัศน์ของพื้นที่เป็นสภาพแวดล้อมส่งอิทธิพลต่อการเลือกตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ ด้วยมีความเหมาะสมในการตั้งถิ่นฐาน มีแหล่งน้ำจัดและมีพื้นที่เพาะปลูกเพียงพอสำหรับชุมชนและการขยายตัวที่จะมีขึ้น เป็นตำแหน่งที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ได้โดยสะดวกเหมาะแก่การค้าขาย สาเหตุต่างๆ เหล่านี้จึงเป็นปัจจัยให้มีการตั้งบ้านเมืองขึ้นตามริมแม่น้ำสายต่างๆ ในระยะที่สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติยังเป็นปัจจัยหลักในการกำหนดทิศทางการดำเนินชีวิต เนื่องด้วยมนุษย์ยังมีข้อจำกัดในด้านต่างๆ ทั้งในแง่ของแรงงาน ความรู้ และเทคโนโลยี ชุมชนจึงจำเป็นต้องเรียนรู้ที่จะปรับตัวให้สอดคล้องกับระบบนิเวศในพื้นที่นั้น ทั้งในเรื่องการตั้งถิ่นฐาน และกิจกรรมการยังชีพ เมื่อชุมชนมีการขยายตัวมากและสังคมมีความซับซ้อนมากขึ้นประกอบกับมนุษย์มีความรู้และเทคโนโลยีในการแก้ไขปัญหาต่างๆ จึงมีความพยายามจะเอาชนะธรรมชาติแวดล้อมที่มีอยู่เดิม อย่างไรก็ตามวัฒนธรรมเป็นสิ่งที่พลวัต (Dynamic) มีการเปลี่ยนแปลงเคลื่อนไหว เพื่อให้สอดคล้องไปกับบริบทในแต่ละช่วงเวลา (เกรียงไกร, 2551) เป็นผลให้ภูมิทัศน์วัฒนธรรมของชุมชนริมน้ำ จำต้องแปรเปลี่ยนไปในทิศทางที่สอดคล้องกับวัฒนธรรมและวิถีความเป็นอยู่ของชุมชนในแต่ละสถานที่และช่วงเวลา ด้วยเหตุที่คุณค่าของภูมิทัศน์วัฒนธรรมเป็นผลมาจากความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลา อันเกิดจากความเจริญ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางคมนาคม การสืบทอดองค์ความรู้และทัศนคติต่อคุณค่าของวิถีชีวิตริมน้ำ การอนุรักษ์และปกป้องรักษาคุณค่าของภูมิทัศน์นั้นจึงไม่ควรหยุดการเปลี่ยนแปลง หากแต่ควบคุมให้ดำเนินไปตามแนวทางที่เหมาะสม การเข้าใจในประเด็นเรื่องบูรณาการระหว่างธรรมชาติและวัฒนธรรม และการยอมรับในการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์วัฒนธรรมจะทำให้เราสามารถตัดสินใจวางแผนจัดการหรืออนุรักษ์ภูมิทัศน์วัฒนธรรมได้อย่างเหมาะสมและยั่งยืน (ฐาปนาและปัทม์, 2551)

การจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรม จึงเป็นการจัดการด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นแก่ชุมชนนั้นๆ ทั้งลักษณะภูมิประเทศ สภาพธรรมชาติ สิ่งที่มีมนุษย์สร้างและวิถีชีวิตของผู้คนในลักษณะนิเวศนั้น ด้วยเหตุที่ภูมิทัศน์วัฒนธรรมเป็นภาพที่ปรากฏตามวิถีชีวิตที่ดำรงอยู่อย่างต่อเนื่องยาวนาน อีกทั้งได้สร้างคตินิยม ความเชื่อ ศิลปะ ความงามตามรสนิยมของงานและของกลุ่ม ร่วมสร้างประเพณีเพื่อดำรงรักษาองค์ประกอบในการดำรงชีวิตไว้ต่อมาหลายๆ รุ่นจนกลายเป็นวัฒนธรรมย่อยของแต่ละท้องถิ่น เมื่อมีการพัฒนาการต่อเนื่องจนมีเทคโนโลยีเข้ามาในชุมชน ทำให้การดำรงชีวิตเปลี่ยนไป การใช้ชีวิตและระบบนิเวศของชุมชนก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย การจะให้ดำรงชีวิตแบบเดิมทั้งหมดคงเป็นไปได้ยากแต่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงไปตามรุ่นของคน คนรุ่นเก่าก็มีการดำรงชีวิตในแบบของตน คนรุ่นหลังก็อยู่ด้วยอุปกรณ์และวิธีการดำรงชีวิตแบบใหม่ สิ่งที่ต้องจัดการคือ การป้องกันไม่ให้เปลี่ยนแปลงเร็วและไม่ให้เปลี่ยนแปลงทั้งหมด แต่ให้เปลี่ยนแบบค่อยเป็นค่อยไป และเปลี่ยนได้เฉพาะบางส่วนที่ยอมให้เปลี่ยนได้ และยอมได้มากน้อยเพียงใดอย่างไรเท่านั้น การจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรมจึงต้องจัดการที่ลักษณะภูมิประเทศ มนุษย์ องค์ประกอบของชุมชน เพื่อจะรักษาความสัมพันธ์และความมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละพื้นที่ไว้

ด้วยความที่พื้นที่แต่ละแห่งมีภูมิประเทศที่เอกลักษณ์เฉพาะตัว และมนุษย์เข้าไปแสวงหาวิถีดำเนินชีวิตให้เหมาะสมกับพื้นที่นั้นๆ ด้วยวิธีที่เฉพาะเจาะจง เป็นผลให้การจัดการทรัพยากรของชุมชนมีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มีผลต่อการศึกษาเพื่อหาแนวทางการจัดการภูมิทัศน์วัฒนธรรมที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ โดยทำการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนา แนวทางปฏิบัติด้านสังคม ร่วมกับการศึกษาศักยภาพด้านเศรษฐศาสตร์และทรัพยากร

แนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบเพื่อผู้พิการและผู้สูงอายุ ตามแนวทางการออกแบบเพื่อมวลชน

การออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) เป็นแนวคิดในการออกแบบสภาพสิ่งแวดล้อม สถาปัตยกรรม สถานที่และสิ่งของต่างๆ ให้คนทุกกลุ่ม ทุกสถานะสามารถใช้ประโยชน์ได้ โดยเฉพาะคนพิการ ผู้สูงอายุ เด็ก และผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ ทำให้ไม่รู้สึกถูกปิดกั้นทางสังคม การออกแบบเพื่อมวลชน ในมุมมองของผู้สูงอายุ คนพิการและผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ นั้นเป็นการออกแบบที่มีลักษณะเป็นสากล และใช้ได้ทั่วไปอย่างเท่าเทียมกับประชาชนทั่วไปในสังคม โดยไม่ต้องมีการออกแบบดัดแปลงพิเศษ หรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ ไม่ว่าบุคคลนั้นเป็นชายหรือหญิง ใช้ขาเดินหรือนั่งรถเข็น ตามองเห็นหรือมองไม่เห็น เด็กหรือผู้ใหญ่ ฯลฯ การออกแบบเพื่อมวลชนเป็นการออกที่คำนึงถึงการใช้งานอย่างคุ้มค่าและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและครอบคลุมสำหรับทุกคน ทุกสถานะ ทำให้ผู้ที่มีความบกพร่องด้านต่างๆ สามารถอยู่ในสังคมร่วมกับบุคคลทั่วไปได้อย่างมีความสุข หลักการในการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) มี 7 หลักการ ดังต่อไปนี้

1) มีความเสมอภาค (Equitable Use) เป็นการออกแบบที่สามารถใช้งานได้ทุกคน ทุกสถานะในสังคมอย่างเท่าเทียมกันไม่มีการแบ่งแยกและปฏิบัติ

2) มีความยืดหยุ่น (Flexibility in Use) เป็นการออกแบบที่มีลักษณะกว้างๆ ปรับเปลี่ยนได้ เช่น สามารถใช้งานได้ทั้งคนที่ถนัดซ้ายและขวา หรือปรับความสูงต่ำขึ้นลงได้ตามความสูงของผู้ใช้ เป็นต้น

3) เรียบง่ายและเข้าใจได้ง่าย (Simple and Intuitive Use) เป็นการออกแบบที่ง่ายต่อการเข้าใจ อาจมีภาพหรือคำอธิบายประกอบ และมีความเป็นสากลไม่ว่าบุคคลนั้นจะมีระดับความรู้แค่ไหน อ่านหนังสือออกหรือไม่ออก อ่านภาษาต่างประเทศได้หรือไม่

4) เป็นข้อมูลที่เข้าใจได้ง่าย (Perceptible Information) เป็นการออกแบบข้อมูลสำหรับการสื่อสารที่จำเป็น ให้เข้าใจได้ง่ายแก่คนทุพพลภาพ ทุกสถานะ ไม่ว่าบุคคลนั้นจะพิการหรือไม่ก็ตาม

5) ทนทานต่อการใช้งานที่ผิดพลาด (Tolerance for error) มีระบบป้องกันอันตรายส่งผลกระทบต่อผู้ใช้งานให้น้อยที่สุด หากมีการใช้งานที่ผิดพลาด รวมทั้งทนต่อการใช้งาน

6) มีความสะดวก และพละกำลัง (Low Physical Effort) เป็นการออกแบบที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการใช้งานได้มากที่สุด เกิดความสะดวกสบายในการใช้งาน และ ออกแรงน้อย

7) ขนาด และพื้นที่เหมาะสม (Size and Space for approach and use) เป็นการออกแบบที่คำนึงสัดส่วนของผู้ใช้ ให้มีความเหมาะสมทั้ง ขนาด และพื้นที่

ดังนั้นการนำแนวคิดในการออกแบบเพื่อมวลชนเป็นแนวคิดที่ควรนำมาประยุกต์ใช้ในสังคมไทย เพราะการออกแบบเพื่อมวลชนเป็นการเปิดโอกาสให้คนทุพพลภาพ ทุกสถานะ มีโอกาสได้อยู่ร่วมกันและยอมรับซึ่งกันและกัน ก่อให้เกิดความเท่าเทียมกันทางสังคม

แนวคิดเกี่ยวกับเกณฑ์มาตรฐานการออกแบบสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ

การออกแบบแหล่งท่องเที่ยวอนุรักษ์ ประเภทการท่องเที่ยวริมน้ำ ควรมีความเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน สามารถอำนวยความสะดวกในการใช้งาน รวมถึงต้องส่งเสริมสวัสดิภาพและความปลอดภัยของคนในพื้นที่ได้ สำหรับแนวคิดด้านการออกแบบเพื่อมวลชนนั้น เป็นที่ยอมรับกันโดยสากลว่าการออกแบบต้องรองรับสภาพความบกพร่องของมนุษย์ในขั้นที่วิกฤตที่สุด คือ สภาพของผู้พิการ ซึ่งหากผู้พิการสามารถใช้ได้ร่วมกับกลุ่มคนอื่นๆ ได้อย่างเท่าเทียม นับว่าเป็นการออกแบบเพื่อมวลชนที่แท้จริง ในปัจจุบันมีรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐาน ข้อเสนอแนะ และ แนวทางการออกแบบองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากหลายแหล่งทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทั้งที่เป็นกฎหมาย กฎกระทรวง ระเบียบ ข้อบังคับ หนังสือ เอกสาร และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบอุทยานแห่งชาติ ได้ดังนี้

1. สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ

1.1 ทั่วไป

1) สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ ให้ตั้งหรือวางอยู่นอกเขตทางสัญจรของผู้พิการ

กรณีที่ต้องมีสิ่งที่เป็นอุปสรรคในเขตทางสัญจร สิ่งเหล่านั้นต้องสามารถสังเกต หรือ มองเห็นได้ง่าย โดยวางในแนวเดียวกันตามยาวบนทางสัญจร

2) สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการบนทางสัญจร

3) สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ ที่จำเป็นต้องอยู่ในเขตทางสัญจร ควรมีลักษณะต่อไปนีเพื่อให้ผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตาใช้ไม่ทำสำรวจได้ง่าย มีรูปร่างตรงและลักษณะเป็นแท่นยกขึ้นจากระดับพื้น 100 มม. แผ่นพื้นผิวต่างสัมผัสรอบๆ

4) สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ ควรเริ่มเตือนก่อนถึงสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการอย่างน้อย 600 มม.

5) สิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการที่มีลักษณะแฉวน อุปกรณ์ที่แฉวนอยู่ในเขตทางสัญจร ให้แฉวนสูงจากพื้นไม่ต่ำกว่า 2,000 มม. ในกรณีสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ ที่สูงจากระดับพื้นไม่เกิน 2,000 มม. แต่จำเป็นต้องยื่นล้ำเข้ามาในเขตทางสัญจร สามารถยื่นล้ำได้ไม่เกิน 100 มม.

2. ป้ายและสัญลักษณ์

2.1 ทั่วไป

1) ป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ต้องมีความชัดเจน มองเห็นได้ง่าย ติดตั้งอยู่ในตำแหน่งที่ไม่ทำให้สับสน และมีแสงส่องสว่างให้มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน

2) ไม่ควรตั้งป้ายด้านหลังกระจกเพราะจะเกิดการสะท้อน

3) ป้าย และ สัญลักษณ์ต่างๆ ต้องมีอักษรเบรลล์กำกับ และติดตั้งในระยะที่สัมผัสได้ง่าย ในกรณีที่ไม่สามารถติดตั้งอักษรเบรลล์ได้ ให้มีการติดตั้งสัญญาณเสียงเตือน

4) ควรใช้เครื่องหมายและสัญลักษณ์ควบคู่กับข้อความ

5) ต้องจัดให้มีป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มีสัญลักษณ์รูปผู้พิการสากล
- มีเครื่องหมายแสดงทางไปสู่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
- มีสัญลักษณ์หรือตัวอักษรแสดงประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวก

2.2 สัญลักษณ์ผู้พิการสากล

1) สัญลักษณ์รูปผู้พิการ เครื่องหมายแสดงทางไปสู่สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ และสัญลักษณ์หรือตัวอักษรแสดงประเภทของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ให้เป็นสีขาว โดยพื้นหลังเป็นสีน้ำเงิน หรือ สัญลักษณ์สีน้ำเงิน พื้นหลังสีขาว

2) สัญลักษณ์แทนพื้นที่หรือสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้ที่มีความผิดปกติด้านต่างๆ ได้แก่ ผู้ใช้เก้าอี้ล้อ ผู้สูงอายุ สตรีมีครรภ์ ผู้มีความบกพร่องทางสายตา ผู้มีความบกพร่องทางการได้ยิน ให้ใช้สัญลักษณ์ผู้ใช้เก้าอี้ล้อ แทนสัญลักษณ์ผู้พิการสากล

3) สัญลักษณ์ผู้พิการสากล ให้ประกอบด้วยคนบนเก้าอี้ล้อ และ พื้นหลังหรือกรอบเป็นสีเหลี่ยม

4) รูปบุคคลบนเก้าอี้ล้อ ในสัญลักษณ์ให้หันไปด้านขวาของผู้มองเสมอ

5) สำหรับอาคารที่ผู้ที่มีความผิดปกติทางร่างกายทุกประเภท สามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ ให้ติดสัญลักษณ์ผู้พิการสากล เพียงรูปแบบเดียวตรงหน้าอาคาร

2.3 ป้ายนำทาง

1) ภาพหรือตัวหนังสือบอกทางต้องมีความชัดเจนถึงลักษณะและตำแหน่งที่ตั้งของอาคาร

2) ป้ายนำทางไม่ควรมีมากเกินไป แต่ควรมีอยู่ตรงทางเข้าหลักของอาคาร และในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนทิศทางหรือระดับ

2.4 แผ่นป้ายแจ้งข้อมูลและแผนที่

1) แผ่นป้ายแจ้งข้อมูล และ แผนที่ตามทางเข้าอาคารและถนน ควรตั้งอยู่ในระดับระหว่าง 900 ถึง 1,800 มม. วัดจากพื้นถึงตำแหน่งขอบล่างของป้าย

2.5 ตำแหน่งและการติดตั้ง

1) ตำแหน่งที่ติดตั้งไม่ควรอยู่ในตำแหน่งกีดขวางทั้งในแนวนอน และ แนวตั้ง รวมถึงไม่กีดขวางทางสัญจร ในกรณีที่มีคนหยุดอ่าน

2) ป้ายสามารถติดตั้งในลักษณะต่างๆ ได้ดังนี้

- ยึดกับกำแพง เช่น ป้ายเลขที่ห้อง ควรจะมีตำแหน่งอยู่ตรงกลางและมีระดับความสูงระหว่าง 1,400 มม. ถึง 1,600 มม. จากระดับพื้น

- ยึดกับเสาโดยมีความสูงจากพื้นถึงขอบล่างของป้าย อย่างน้อย 2,000 มม.

- แขนวน เช่น ป้ายโฆษณา ควรจะสูงอย่างน้อย 2,000 มม. จากระดับพื้น

3) เครื่องหมายที่มีขนาดใหญ่ หรือ สูง ควรเอียงป้ายให้มองเห็นได้จากระดับผู้ใช้เก้าอี้ล้อ

2.5 ขนาดและรูปร่างของแผ่นป้าย

1) ป้ายสี่เหลี่ยมจัตุรัสภายนอกอาคาร มีขนาดอย่างน้อย 300 X 300 มม.

2) ป้ายรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ที่ใช้ภายนอกอาคาร มีขนาดอย่างน้อย 200 X 600 มม.

3) แผ่นป้ายแจ้งข้อมูลควรมีรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยม

4) ป้ายที่ระบุค่าเตือนต่างๆ ควรมีรูปร่างเป็นสามเหลี่ยม

5) ป้ายห้ามต่างๆ ควรเป็นวงกลม

2.6 สี

1) สีของป้ายควรตัดกับสิ่งรอบข้างเพื่อให้เด่นและเห็นได้ชัดเจน สีที่นิยมใช้ คือ ขาว ดำ เหลือง แดง น้ำเงิน และเขียว

2) สีแดงไม่ควรใช้ร่วมกับสีเขียว และสีเหลืองไม่ควรใช้ร่วมกับสีน้ำเงิน เพราะอาจจะทำให้คนที่ตาบอดสีสับสนได้

2.7 พื้นผิว

1) หลีกเลี่ยงการแกะสลักตัวหนังสือบนแผ่นป้าย การพิมพ์แบบนูนเป็นวิธีที่ดีกว่า

2) ลูกศรและปุ่มกดในลิฟต์ควรมีอักษรเบรลล์ หรือมีตัวหนังสือที่พิมพ์แบบนูนด้วย

2.8 ตัวหนังสือ

1) ให้ใช้รูปแบบตัวอักษร ขนาดตัวหนังสือ และ สีที่เข้าใจ และ มองเห็นได้ง่าย

2) อัตราส่วน กว้าง : สูง ของตัวหนังสือควรอยู่ระหว่าง 3 : 5 ถึง 1 : 1 และ ความหนาของอักษรให้มีสัดส่วนความหนา : ความสูง ของตัวหนังสือระหว่าง 1: 5 ถึง 1 : 10

- 3) ในกรณีที่ป้ายอยู่ในระยะที่สามารถสัมผัสได้สัญลักษณ์และตัวหนังสือบนป้าย ควรนูนออกมาอย่างน้อย 1 มม. จากพื้นหลัง เพื่อประโยชน์แก่ผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตา
- 4) ตัวหนังสือไม่ควรจะเล็กกว่า 15 - 150 มม. และ ต้องไม่ใหญ่เกินกว่าที่จะสัมผัสได้
- 5) ป้ายต้องมีกรอบรอบป้ายเสมอ

3. อุปกรณ์ประกอบ

3.1 เสา, เสาไฟ

- 1) เสาที่อยู่ในบริเวณทางสัญจรให้มีแถบสีที่ติดกับตัวเสา ยาวอย่างน้อย 300 มม.
- 2) ตำแหน่งที่ติดตั้งบนตัวเสา ให้มีความสูงจากระดับพื้นทางสัญจร ระหว่าง 1,400 - 1,600 มม.
- 3) เสาไฟส่องสว่าง
 - สำหรับทางเข้าพื้นที่ภายนอกอาคาร ให้มีความสว่างโดยทั่วพื้นที่อย่างน้อย 100 ลักซ์ หรือ 9.4 ฟุต-แคนเดิล
 - สำหรับพื้นที่ภายนอกอาคารอื่นๆ เช่น ทางสัญจรทั่วไป ทางลาด บันได ที่ จอดรถ เป็นต้น ให้มีความสว่างโดยทั่วพื้นที่อย่างน้อย 30 ลักซ์หรือ 3 ฟุต-แคนเดิล

3.2 ถังขยะ

- 1) ถังขยะที่ติดอยู่ตามเสา ควรหันหน้าออกจากทางสัญจรเพื่อป้องกันการชน
- 2) ถังขยะควรมีสีติดกับสิ่งของโดยรอบ เพื่อให้ผู้ที่มีการมองเห็นจำกัดรับรู้ได้
- 3) ความสูงของช่องเปิดสำหรับทิ้งขยะควรอยู่สูงจากระดับพื้นระหว่าง 700 - 900 มม.

3.3 เสากั้น (Bollard)

- 1) หากไม่จำเป็นไม่ควรมีเสากั้นในบริเวณที่มีความผิดปกติทางสายตาหรือผู้สูงอายุใช้งาน
- 2) เสากั้นควรสังเกตได้ง่าย มีสีสด หรือ ทำแถบที่มีสีติดกันกับตัวเสา
- 3) ระยะห่างระหว่างเสาทั้งสองต้น ควรอยู่ห่างกันประมาณ 1,200 มม.
- 4) เสากั้นใช้สำหรับกั้นยานพาหนะออกจากทางสัญจร หรือบ่งบอกถึงที่ที่ไม่ควรจอดรถ
- 5) เสากั้น ควรจัดตั้งบริเวณทางเข้าอาคารเพื่อระบุตำแหน่งของทางสัญจรเท้า โดยแต่ละเสาควรมีระยะห่างจากขอบถึงขอบ 900 มม. ในกรณีที่ต้องการให้เก้าอี้ล้อผ่านได้
- 6) ในกรณีที่จำเป็นต้องมีเสากั้น ความสูงไม่ควรต่ำกว่า 450 - 1,000 มม. และ ให้มีแผ่นพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับเตือนด้วย
- 7) ไม่ควรมีโซ่หรือสายคล้อง ในกรณีที่จำเป็นต้องมีโซ่คล้องหรือสายคล้อง ไม่ควรต่ำกว่า 500 มม. และไม่สูงเกินกว่า 1,000 มม.

8) เสากั้นที่ต้องมีโซ่หรือสายคล้อง ควรใช้ให้น้อยที่สุด เพราะอาจสะดุด ชน จากการที่มองไม่เห็น ถ้าต้องมีให้ใช้ สี รูปร่าง ลักษณะที่แตกต่าง โดดเด่น ไม่กลืนไปกับพื้น

3.4 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

- 1) ในบริเวณตู้โทรศัพท์สาธารณะ ควรจัดเตรียมโทรศัพท์สำหรับผู้ใช้อัตโนมัติ อย่างน้อย 1 เครื่อง และ สำหรับผู้ที่มีความผิดปกติทางการได้ยิน อย่างน้อย 1 เครื่อง

2) โทรศัพท์สาธารณะสำหรับผู้ที่มีความผิดปกติทางการได้ยินควรจัดเตรียมเครื่องช่วยฟังและเครื่องขยายความดังเสียง หรือ จัดโทรศัพท์ข้อความติดตั้งไว้ และมีป้ายแสดงว่ามีโทรศัพท์สำหรับผู้ที่มีความผิดปกติทางการได้ยิน

3) ควรใช้โทรศัพท์สาธารณะแบบปุ่มกด มีอักษรนูน ไม่ควรใช้แบบหน้าปัดหมุน

4) ช่องหยอดเหรียญ ควรอยู่สูงจากระดับพื้นระหว่าง 900 มม. x 1,200 มม.

5) สายโทรศัพท์ควรมีความยาวอย่างน้อย 750 มม.

6) ควรมีการติดตั้งที่นั่งแบบพับได้ ในตู้โทรศัพท์สาธารณะสำหรับผู้ที่มีปัญหาด้านการเคลื่อนไหว

7) ควรมีพื้นว่างสำหรับรถเข็น 1,200 มม. x 850 มม. ด้านหน้าเครื่องโทรศัพท์ โดยผู้ใช้งานควรเข้าถึงโทรศัพท์ได้ทั้งแบบขนาน และ แบบตรง

8) มีการติดตั้งป้ายบอกที่ตั้งโทรศัพท์สาธารณะสำหรับผู้พิการ

3.5 ตู้รับจดหมาย

ควรเพิ่มจากช่องใส่จดหมายในตู้จดหมายปกติสำหรับผู้พิการ ซึ่งช่องที่เพิ่มสำหรับผู้พิการควรติดตั้งอยู่ที่ความสูง ระหว่าง 900 มม. และ 1,200 มม.

3.6 แท่นก้นน้ำดื่ม

หัวจ่ายน้ำควรติดตั้งที่ความสูงสองระดับ โดยระดับหนึ่งสำหรับผู้ที่ใช้รถเข็น ติดตั้งที่ความสูง 850 มม. และสำหรับคนปกติที่ระดับความสูง 950 มม. จากระดับพื้น

3.7 ม้านั่ง

1) ความสูงของม้านั่ง คือ 400 – 450 มม. ความกว้างของม้านั่ง คือ 300 – 450 มม. ความยาวของม้านั่งสำหรับ 1 คน คือ 600-800 มม.

2) ม้านั่งควรมีพนักพิง และที่วางแขน ทั้งสองฝั่งของม้านั่ง

3) ระยะความสูงของพนักพิงที่แนะนำ คือ 450 มม. (ระยะความสูงของที่วางแขนจากพื้นที่นั่งที่เหมาะสม คือ 150 มม.)

4) ระยะร่นของตำแหน่งม้านั่งจากขอบทาง คือ 600 มม.

5) ควรมีที่ว่างด้านข้างสำหรับรถเข็นอย่างน้อย 1 ด้าน ระยะ 900 มม. และอีกด้านหนึ่งให้ระยะเว้นว่างอย่างน้อย 300 มม. การเลือกตำแหน่งม้านั่งระหว่างทางสัญจรให้พิจารณาตามความจำเป็น เช่น จุดพักคอย จุดที่มีการใช้งานสูง หรือที่ทุกระยะห่าง 10,000 – 20,000 มม.

6) ควรเลือกใช้วัสดุที่ไม่เก็บความร้อนและความเย็น

7) โต๊ะที่ใช้ประกอบชุดกับม้านั่งควรใช้โต๊ะกลม ความสูงของโต๊ะ คือ 600 – 750 มม.

8) การจัดม้านั่งหันหน้าเข้าหากันจะส่งเสริมการสนทนา สร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคล

3.8 ตะแกรงระบายน้ำรอบต้นไม้

1) ทำด้วยวัสดุที่คงทนไม่แตกหักง่าย เช่น เหล็กหล่อ

2) มีน้ำหนักมากพอ หรือ มีอุปกรณ์ยึด ให้เคลื่อนย้ายได้ยาก

3) พื้นผิวเรียบ ทำความสะอาดง่าย และ ไม่ลื่น

4) ถ้าใช้วัสดุที่เป็นสนิม ควรเคลือบสารกันสนิม

5) ตรงกลางควรมีพื้นที่เว้นว่าง สำหรับต้นไม้ตามขนาดลำต้นเมื่อโตเต็มที่ของต้นไม้ นั้นๆ ระบุบายน้ำกว้างไม่เกินกว่า 13 มม. และมีทิศทางของร่องตะแกรงตั้งฉากกับทางสัญจร

4. ทางสัญจร ทางเท้า (PATHWAYS)

4.1 ทั่วไป

1) ในกรณีที่อาคารหลายอาคารอยู่ภายในบริเวณเดียวกันและมีการใช้งานร่วมกัน จะมีรั้วล้อมหรือไม่ก็ตาม ต้องจัดให้มีทางสัญจรระหว่างอาคาร และจากอาคารแต่ละอาคารไปยังลานจอดรถ

2) ทางสัญจรควรอยู่ในระดับเดียวกับพื้นถนนภายนอกอาคารหรือพื้นลานจอดรถ ในกรณีที่อยู่ต่างระดับต้องมีทางลาดขึ้นลงได้สะดวก โดยทางลาดนี้ให้อยู่ใกล้ที่จอดรถ

3) ไม่มีสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ หรือส่วนของอาคารยื่นล้ำออกมาเป็นอุปสรรค หรือทำให้เกิดอันตรายต่อผู้พิการ ทางสัญจรสำหรับผู้ที่ใช้เก้าอี้ล้อ ความถี่และพกระหว่างทางสัญจรที่สามารถจอดรถขึ้นสำหรับผู้พิการ ได้อย่างปลอดภัยข้างทางด้วย

4) ทางสัญจรภายนอกอาคารควรมีหลังคาคลุม หรือ ใช้ต้นไม้เพื่อให้ร่มเงา กันแดด ฝน

5) ควรมีอุปกรณ์กันตก สำหรับทางสัญจรที่ตัดผ่านพื้นที่อันตรายหรือมีการยกระดับ

6) อุปกรณ์และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ จะต้องตั้งอยู่ในบริเวณที่ไม่ขวางทางสัญจร

7) การปูแผ่นทางเท้าควรใช้วิธีที่พื้นหลุดตัวได้ยาก เช่น บดอัดพื้นดินให้แน่นก่อนเท คอนกรีตหยาบรองพื้น แล้วลงทรายปรับระดับก่อนปูแผ่นทางเท้าโดยให้เสมอกับฝาท่อและคันหิน

4.2 ขนาด

1) ทางสัญจรต้องกว้างเพียงพอสำหรับการใช้เก้าอี้ล้อได้สะดวก

2) ทางสัญจรสำหรับผู้ที่ใช้เก้าอี้ล้อควรมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 1,500 มม. โดยไม่มีสิ่งล้ำเขตทาง ถ้าเป็นระบบการสัญจรทางเดียว ความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 900 มม.

3) ระยะเว้นว่างในแนวตั้ง (Vertical clearance) ไม่ต่ำกว่า 2,000 มม.

4.3 พื้นและพื้นผิว

1) เป็นพื้นผิวเรียบเสมอกัน ไม่ลื่น

2) การปูแผ่นพื้นต้องให้ขอบแผ่นชิดกันหรือมีรอยต่อจะต้องไม่เกิน 13 มม. มีระยะห่างระหว่างแผ่น 100 มม. และ ใช้แผ่นพื้นขนาด 300 มม. เพื่อให้ตรงกับแผ่นพื้นต่างสัมผัสขนาดมาตรฐาน

3) กรณีที่เป็นทางเดินสำเร็จรูปควรมีคุณสมบัติดังนี้

- ผิวเรียบแต่ไม่ลื่น (โดยเฉพาะเมื่อเปียกน้ำ) ไม่เป็นเงามัน

- มีร่องและรอยต่อเล็ก

- ใช้วัสดุสีกายกเช่น หินแกรนิต หินล้าง เป็นต้น

- ขนาดไม่ต่ำกว่า 300 มม. เพื่อให้สอดคล้องกับแผ่นพื้นต่างสัมผัสขนาดมาตรฐาน หากเพิ่มขนาดให้ใหญ่ขึ้นควรใช้สัดส่วนที่ลงตัว เช่น 600 มม. หรือ 900 มม.

4.4 การเตือน

1) ในกรณีที่มีสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการที่จำเป็นบนทางสัญจร ต้องจัดให้อยู่ในแนวเดียวกัน โดยไม่กีดขวางทางสัญจรและจัดให้มีพื้นผิวต่างสัมผัสหรือมีการกั้นเพื่อให้ทราบก่อนถึงสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ และอยู่ห่างสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการไม่น้อยกว่า 300 มม.และ มีขนาดไม่ต่ำกว่า 300 มม.

2) บริเวณที่เป็นทางแยก ทางเลี้ยว มีการเปลี่ยนระดับ และ พื้นที่ที่อาจเกิดอันตราย ต้องจัดให้มีพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับเตือน

3) การปูพื้นต่างสัมผัสสำหรับเตือนควรตกลงกันระหว่างผู้พิการประเภทต่างๆกับ ผู้สูงอายุ

4) ควรติดตั้งแผ่นผิวต่างสัมผัสเตือนก่อนถึงสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ 300 มม.

5) ควรจัดเตรียมเครื่องหมาย ป้ายหรือสัญลักษณ์สำหรับเตือน โดยระยะติดตั้งป้ายหรือสัญลักษณ์เตือนก่อนถึงสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการ คือ 1,000 มม.

6) แลบนำทาง (Guiding Block)

- แลบนำทางนั้นหมายถึง วัตถุตลอดแนวการสัญจรที่ใช้บ่งบอกถึงแนวทางการเดิน เช่น แนวแผ่นพื้น แนวหญ้า เป็นต้น

- เส้นทาง และทิศทางการสัญจรต้องสามารถใช้สอยง่ายโดยผู้ที่มีความพิการด้านสายตา ที่อาจใช้ไม้เท้ายาวในการสัญจร เส้นทางและแลบนำทางสามารถช่วยบุคคลที่มีความพิการดังกล่าวในการสัญจรได้ โดยการติดตั้งแลบนำทางคือการติดตั้งเครื่องช่วยบ่งบอกต่างๆ ไปบนหรือฝังไปในทางสัญจร เพื่อที่จะช่วยนำทางผู้ที่มีความพิการทางด้านสายตา โดยจะสามารถช่วยเหลือผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตาได้ดังนี้

- หากไม่มีเส้นทางให้ติดตั้งแลบนำทางในพื้นที่กว้างมากกว่า 10,000 มม.

- ในกรณีที่ใช้เพื่อการนำทาง เส้นทางข้ามถนน

- แลบนำทางควรจะต้องติดตั้งในลักษณะที่ง่ายต่อการสังเกต โดยหลีกเลี่ยงการติดตั้งใกล้ท่อระบายน้ำ เพื่อที่จะไม่ทำให้ผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตาสับสน

- ควรจะมีการแยกแยะสีระหว่างแลบนำทาง และบริเวณรอบข้าง เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการสับสนของผู้ที่พิการทางสายตา

- ลักษณะแลบนำทางควรจะขนานกับทิศทางการสัญจรของเส้นทาง

- ถ้าเส้นทางสัญจรเปลี่ยนทิศทาง แลบนำทางควรมีการเปลี่ยนทิศทางอย่างช้าๆ ด้วย

- การติดตั้งแลบนำทางแบบปูมูนอาจเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร หรือ เข้าใช้งานพื้นที่ ของผู้ใช้เก้าอี้ล้อ ผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์

7) พื้นผิวต่างสัมผัส (Warning Block)

- แผ่นพื้นผิวต่างสัมผัสบนเส้นทางสัญจรควรจะต้องติดตั้งอยู่ในบริเวณดังต่อไปนี้

- บนแลบนำทางซึ่งพื้นผิวพิเศษอาจช่วยบ่งบอกถึงเส้นทางอื่นๆ หรือ ในติดตั้งตรงจุดรวมตัวของแลบนำทาง

- บนทางข้ามถนนต่างๆ

• รอบสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อผู้พิการซึ่งมีความเสี่ยงต่อผู้ที่มีความผิดปกติทางสายตา

- ควรมีการติดตั้งแผ่นพื้นต่างสัมผัสในบริเวณชุมทาง และในกรณีซึ่งแถบนำทางกระจายไปในหลายทิศ โดยแผ่นดังกล่าวควรมีเนื้อที่ 300 x 300 มม.

4.5 การเปลี่ยนระดับและความชัน

- 1) ควรมีการเปลี่ยนระดับน้อยที่สุด ในกรณีที่เปลี่ยนระดับมาก ต้องมีการจัดทางลาด
- 2) ในกรณีที่พื้นทางสัมผัสกับถนนมีระดับต่างกันให้มีทางลาดที่มีความชันไม่เกิน 1 : 10
- 3) พื้นที่แตกต่างกันระหว่าง 6-13 มม. ให้ปาดขอบ ความชัน 1:2
- 4) ในกรณีที่ทางสัมผัสตัดหรือเชื่อมต่อกับถนน ทางเท้าสาธารณะ หรือพื้นที่จอดรถ โดยที่พื้นทางสัมผัสกับพื้นถนนมีระดับต่างกัน ทางลาดต้องไม่ยื่นออกไปนอกถนน มีการแสดงด้วยสีที่ชัดเจน เช่น สีส้ม
- 5) ในกรณีทางลาดตัดขอบทาง ควรใช้ผลิตภัณฑ์ ที่หล่อสำเร็จรูปจากโรงงาน (Prefabrication) เพื่อรักษาสัดส่วนทางลาดและระดับความสูงของคันหิน

5. ที่จอดรถ (Parking)

5.1 ตำแหน่ง

- 1) ให้จัดไว้ใกล้ทางเข้าออกอาคารให้มากที่สุด มีลักษณะไม่ขนานกับทางสัญจรของรถ
- 2) มีพื้นผิวเรียบ มีระดับเสมอกัน
- 3) ให้มีสัญลักษณ์รูปผู้พิการนั่งเก้าอี้ล้อบนพื้นที่จอดรถด้านที่ติดกับทางสัญจรรถ มีขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 900 มม. และยาวไม่น้อยกว่า 900 มม. และมีป้ายขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 300 มม. และยาวไม่น้อยกว่า 300 มม. ติดอยู่สูงจากพื้นไม่น้อยกว่า 2,000 มม. ในตำแหน่งที่ชัดเจน ในกรณีที่ติดตั้งบนผนังอาจมีความสูงน้อยกว่าที่แนะนำ
- 4) ที่จอดรถสำหรับผู้พิการควรตั้งอยู่ในบริเวณที่ใกล้ตัวอาคารมากที่สุด ในระยะไม่เกิน 50,000 มม. และอยู่ฝั่งเดียวกับทางเข้าอาคาร ผู้ขับซึ่งได้ไม่ต้องข้ามฝั่งมายังตัวอาคาร
- 5) ที่จอดรถสำหรับผู้พิการควรอยู่ในลำดับแรก
- 6) เส้นทางจากลานจอดรถที่สำรองไว้สำหรับผู้พิการถึงตัวอาคาร ควรอยู่ในแนวราบ หรือ อัตราความลาดเอียงไม่เกิน 1 : 20
- 7) เส้นทางจากช่องจอดรถสำหรับผู้พิการมาถึงตัวอาคารควรมีหลังคาคลุม
- 8) ช่องจอดรถที่สำรองไว้สำหรับผู้พิการควรทำเครื่องหมายให้ชัดเจนด้วยสีเหลือง และมีเครื่องหมายให้ชัดเจนที่ผนัง หรือ ทำป้ายซึ่งระบุไว้ชัดเจนว่าสำหรับผู้พิการเท่านั้น
- 9) ในกรณีที่ทางอาคารต้องการสำรองที่จอดรถไว้ให้ผู้พิการมากกว่าหนึ่งช่องทางผู้เกี่ยวข้องควรที่จะสำรวจให้แน่ใจว่า ที่จอดรถนั้นอยู่ในสถานที่ที่ผู้พิการสามารถเข้าถึงอาคารได้โดยสะดวก และ ที่จอดรถควรอยู่ในช่วงตรง มีช่องทางโค้งของถนน

5.2 สัดส่วน จำนวนที่จอดรถสำหรับผู้พิการ

1) ที่จอดรถตามกฎหมายกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับผู้พิการหรือ / และคนชรา พ.ศ. 2548

(1) จำนวนที่จอดรถ 10 คัน แต่ไม่เกิน 50 คัน ให้มีที่จอดรถสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 1 คัน

(2) จำนวนที่จอดรถ 51 คัน แต่ไม่เกิน 100 คัน ให้มีที่จอดรถสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 2 คัน

(3) ถ้าจำนวนที่จอดรถตั้งแต่ 101 คัน ขึ้นไป ให้มีที่จอดรถสำหรับผู้พิการอย่างน้อย 2 คันและเพิ่มขึ้นอีก 1 คัน สำหรับทุกๆ จำนวนรถ 100 คันที่เพิ่มขึ้นเศษของ 100 คัน ถ้าเกินกว่า 50 คัน ให้คิดเป็น 100 คัน

5.3 ขนาดของที่จอดรถ

1) ที่จอดรถผู้พิการ ต้องเป็นพื้นที่สี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้างไม่น้อยกว่า 2,400 มม. และยาวไม่น้อยกว่า 6,000 มม.

2) จัดให้มีที่ว่างข้างที่จอดรถกว้างไม่น้อยกว่า 1,000 มม. ตลอดความยาวของที่จอดรถ โดยที่ว่างดังกล่าวต้องเรียบและมีระดับเสมอกับที่จอดรถ เพื่อการเคลื่อนย้ายผู้พิการระหว่างเก้าอี้ล้อและตัวรถยนต์ และเพียงพอในการเปิดประตูล้อได้อย่างเต็มที่

3) ในกรณีที่มิที่มีที่จอดรถผู้พิการหลายช่องจอด และมีทางลาดตัดขอบทางเพียงจุดเดียว ควรจัดให้มีพื้นที่ว่างด้านตั้งฉากระหว่างที่จอดรถกับทางสัญจรกว้าง อย่างน้อย 900 มม.

4) สำหรับอาคารสาธารณะ เช่น สนามกีฬา และ ศูนย์สนันทนาการของชุมชน ควรจัดเตรียมสถานที่จอดรถประจำทาง โดยมีขนาดอย่างน้อยที่สุดสำหรับพื้นที่จอด คือ 6,000 มม. X 11,000 มม.

6. ทางลาดภายนอกอาคาร (Outdoor ramp)

6.1 ทั่วไป

1) มีความคงทน แข็งแรงและสมบูรณ์ สามารถรับน้ำหนักได้อย่างน้อย 300 กิโลกรัม องศาความลาดชันควรค่อยเป็นค่อยไป และราบเรียบที่สุดเท่าที่สภาพแวดล้อมอำนวย

2) ทางลาดที่ไม่มีผู้คุมหรือผู้ดูแล ควรมีการก่อสร้างอย่างปลอดภัยและมั่นคงที่สุด ทางลาดชันควรมีสื่อที่เปรียบเทียบให้เห็นความแตกต่าง ระหว่างทางลาดและสภาพแวดล้อม ดังนั้นการก่อสร้างควรทำตามกฎเกณฑ์ในการออกแบบทางลาดภายนอก

3) ทางลาดต้องจัดให้มีป้ายแสดงทิศทาง ตำแหน่งหรือหมายเลขชั้นของอาคารที่ผู้ที่มีความผิดปกติทางการมองเห็นและสามารถทราบความหมายได้ ตั้งอยู่บริเวณทางขึ้นและทางลงของทางลาดที่เชื่อมระหว่างชั้นของอาคาร

4) จัดให้มีสัญลักษณ์รูปผู้พิการติดไว้ในบริเวณทางลาด ที่จัดไว้ให้แก่ผู้พิการ

5) บริเวณที่ต้องใช้ทางลาดยาวกว่า 9,000 มม. ควรจัดให้มีบันไดควบคู่กันไป

6) ทางลาดแบบชั่วคราว/ทางลาดแบบไม่ถาวร จัดเป็นทางเลือก และ ความจำเป็นอย่างหนึ่งในบางสถานการณ์ เช่น ทางลาดเข้าและออกสถานที่จัดงาน อาคารจัดงานแบบชั่วคราว

หรือ เพื่อเป็นทางเลี้ยวของคนเดินเท้าสำหรับทางที่มีการข้ามและเป็นทางเข้า / ออกสู่ตัวยานพาหนะ หรือรถประจำทางสำหรับผู้พิการและบุคคลทั่วไป เป็นต้น

6.2 พื้นผิว

- 1) พื้นผิวทางลาดต้องเป็นลักษณะที่ไม่ลื่น ไม่มีความมัน
- 2) พื้นผิวของจุดต่อเนื่องระหว่างพื้นกับทางลาดต้องเรียบไม่สะดุด

6.3 ความลาดชัน

1) ทางลาดต้องมีความลาดชันไม่เกิน 1 : 12 และมีความยาวช่วงละไม่เกิน 6,000 มม.

2) ความลาดชันที่เหมาะสมอยู่ที่ 1:20 หรือ อย่างน้อย 1:12

6.4 ขนาด

- 1) ความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 900 มม. ในกรณีที่ทางลาดมีความยาวของทุกช่วงรวมกันตั้งแต่ 6,000 มม. ขึ้นไป ต้องมีความกว้างสุทธิไม่น้อยกว่า 1,500 มม.
- 2) ความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการสัญจรทางเดียว คือ 1,500 มม.
- 3) ความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการสัญจรสองทาง คือ 1,800 มม.
- 4) ความยาวระหว่างทางลาดถึงพื้นที่ชานพัก ให้มีความยาวระหว่าง 5,000 มม. – 10,000 มม. สำหรับความลาดชัน 1: 15 ถึง 1: 20 หรือน้อยกว่า 5,000 มม. สำหรับทางลาดชันที่มีความชัน 1: 12 ถึง 1: 15

6.5 ราวจับและขอบกันตก (Handrail and Curb)

1) ทางลาดที่ยาวตั้งแต่ 2,500 มม. ขึ้นไป ต้องมีราวจับทั้งสองด้าน มีลักษณะดังต่อไปนี้

- มีลักษณะกลม วัสดุเรียบ มั่นคงแข็งแรง ไม่เป็นอันตรายในการจับและไม่ลื่น
- มีเส้นผ่านศูนย์กลางระหว่าง 30 - 40 มม.
- สูงจากพื้นระหว่าง 800 - 900 มม.

2) ราวจับด้านที่อยู่ติดผนังให้มีระยะห่างจากผนังไม่น้อยกว่า 50 มม. มีความสูงจากจุดยึดไม่น้อยกว่า 120 มม. และผนังบริเวณราวจับต้องเป็นผนังเรียบ

3) ราวจับต้องยาวต่อเนื่อง และส่วนที่ยึดติดกับผนังจะต้องไม่กีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการใช้ของผู้ที่มีความผิดปกติทางการมองเห็น

4) ปลายราวจับให้ยื่นเลยจากจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของทางลาด ไม่น้อยกว่า 300 มม.

- ราวจับทั้งสองฝั่งควรเป็นแบบ 2 ชั้นต่อเนื่องตั้งแต่จุดเริ่มต้นจนถึงจุดที่สิ้นสุดทางลาด (สำหรับทางลาดที่มีความยาวมากกว่า 2,000 มม.) ราวจับชั้นบนควรอยู่เหนือจากพื้นทางลาดชัน 900 มม. และ 1,000 มม. ของจุดหยุดพักและสิ้นสุดทางลาด ส่วนราวจับชั้นที่สองควรอยู่เหนือพื้นทางลาดชัน 650 มม. และ 700 มม. ของพื้นที่หยุดพัก และสิ้นสุดทางลาด ทางลาดชันควรมีราวจับยื่นออกมา 450 มม. (300 มม. เป็นอย่างน้อย) ที่จุดสิ้นสุดทางลาด
- ทางลาดด้านที่ไม่มีผนังกันให้ยกขอบสูงจากพื้นผิวทางลาดไม่น้อยกว่า 50 มม. และมีราวกันตก

7. ภูมิทัศน์ (Landscape)

7.1 ทิวไป

- 1) ทางสัญจรในสวนสำหรับผู้มีปัญหาทางสายตา ควรแตกต่างจากผู้ที่มีปกติทางร่างกาย ทางสัญจรต้องสัมผัสรับรู้ได้ถึงผู้ที่มาถึงก่อนและไม่สร้างความยุ่งยากแก่ผู้ตามมา
- 2) มีร่มเงา โดยสามารถเลือกได้หลายแบบ เช่น ร่ม พืชพรรณและองค์ประกอบของอาคาร เช่น เณลิ้ง ระแนงไม้
- 3) มีอุปกรณ์การบำบัด ออกกำลัง เช่น ห่วงโหน โต๊ะที่มีอุปกรณ์มือหมุน เพื่อบำบัดอาการข้อติด เป็นต้น โดยวัสดุที่ใช้ต้องมีความทนทาน มีประสิทธิภาพ ไม่ทรุดโทรม

7.2 พืชพรรณ

- 1) การเลือกใช้พืชพรรณ ควรพิจารณาประเภทพืช และบริเวณที่ปลูกให้เหมาะสม
- 2) หลีกเลี่ยงพืชพรรณที่มีรากตื้น ขนาดใหญ่โผล่พื้นผิวดิน เนื่องจากอาจทำลายระบบพื้น และเป็นอันตรายต่อผู้พิการ หลีกเลี่ยงพืชที่มีหนาม มีพิษ พืชที่ใบ กิ่ง ก้าน ร่วงหล่นง่าย ในพื้นที่ที่ใกล้กับเส้นทางสัญจรของผู้คน เนื่องจากอาจเป็นอันตรายได้

การทบทวนวรรณกรรม

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2531) ทำการศึกษา การพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยวเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษาสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ย่าน ขาดความชัดเจนการใช้ที่ดิน คือส่วนราชการบางหน่วยงานที่มีที่ตั้งอยู่ในอาคารพาณิชย์ที่อยู่แถวเดียวกันกับร้านค้าประเภทต่างๆ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกสบายในการติดต่อราชการ

แนวทางแก้ไข กำหนดการใช้ที่ดินและขอบเขตให้ชัดเจน โดยกำหนดเป็นย่านพาณิชย์กรรม ย่านสถาบัน และสถานที่ราชการอื่นๆ ส่วนย่านพาณิชย์อาจเสริมสร้างบรรยากาศ โดยเปลี่ยนจากถนนมาเป็นทางเดินเท้า ในย่านการค้าเพิ่มลานเพื่อสร้างความน่าสนใจเป็นระยะๆ ไปตามทาง เพิ่มความชุ่มชื้นร่มเย็น และบรรยากาศของการพักผ่อนโดยการจัดวางตำแหน่งของน้ำพุขนาดเล็กตามบริเวณพื้นที่นั่งเล่น ร่วมกับการจัดวางเก้าอี้ที่นั่ง

2. ที่ว่างโล่ง ตัวอาคารสโมสรเรือใบ บดบังทัศนียภาพที่ดีของทะเล รวมทั้งมีที่จอดรถและจอดสกูตเตอร์เกะกะอยู่ตามริมชายหาด

แนวทางแก้ไข ไม่ควรมีอาคารใดๆ สร้างอยู่ชิดริมทะเล โดยเฉพาะอาคารขนาดใหญ่ถาวร แต่ควรเปิดพื้นที่โล่งเพื่อมุมมองที่ดีไปสู่ชายหาดให้มากที่สุด

3. เส้นทางสัญจร ถนนริมหาดมีการรูกำลังทางเท้าสาธารณะ การตั้งหาบเร่แผงลอยทำให้นักท่องเที่ยวต้องมาเดินบนถนน นอกจากนี้มีการติดป้ายโฆษณาทำลายทิวทัศน์ธรรมชาติและภูมิทัศน์ของเมือง

แนวทางแก้ไข กำหนดให้มีการถอยร่นอาคาร และขยายทางเท้า โดยห้ามมิให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอย

4. ทิวทัศน์และที่หมายตา ขาดความชัดเจน หรือบรรยายการที่ขึ้นให้ผู้ขับขี่ยวดยานรับรู้ได้ว่าเป็นทางเข้าหลักสู่เมืองพัทยา มุมมองตลอดสองข้างทางของถนนขาดความน่าสนใจ

แนวทางแก้ไข เน้นทางแยกเข้าเมืองด้วยกลุ่มต้นไม้ ทำให้เกิดความเด่นชัดของทางเข้ามากขึ้น อาจจะด้วยการใช้ต้นไม้เมืองร้อนชายทะเลประกอบกับการใช้รูปปั้นหรือที่หมายตาที่สร้างขึ้นเพื่อให้สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล

5. สิ่งก่อสร้างและสถาปัตยกรรม บาร์เบียร์ในบริเวณสามแยกพัทยาไปจนถึงพัทยาใต้มีการก่อสร้างอาคารที่หนาแน่นมาก รวมทั้งอาคารนั้นมีความหลากหลายในรูปทรงสีสรรรวมทั้งป้ายโฆษณาตั้งเกาะเกาะตามทางเดินเท้า

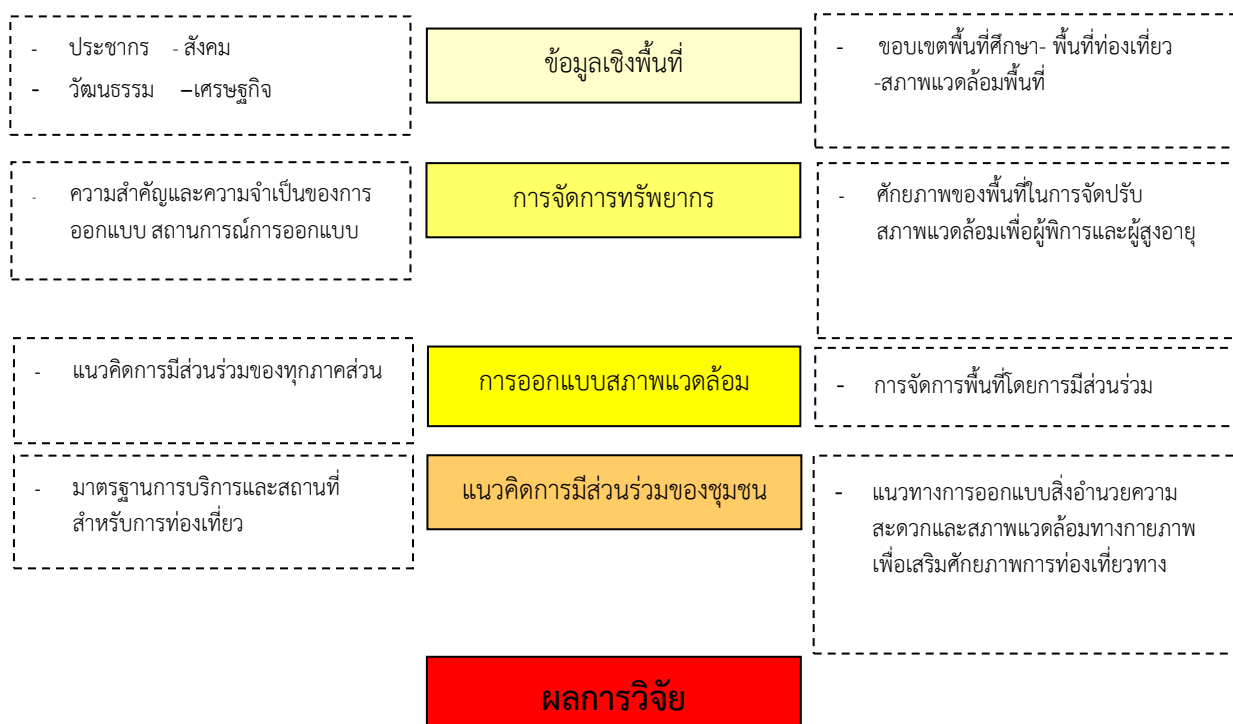
แนวทางแก้ไข ควรมีการกำหนดรูปแบบ การใช้สีสรรของอาคารรวมทั้งกำหนดความหนาแน่นและความสูงด้วย

ฐปณี รัตนถาวร (2545) ศึกษา แนวทางการพัฒนาพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศในเขตพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง ผลการศึกษาสรุปได้ว่า การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันด้านกายภาพที่มีผลต่อการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่เขตห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย เพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศและการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ นักท่องเที่ยว ประชาชน และเจ้าหน้าที่ในเขตพื้นที่ห้ามล่าสัตว์ป่าทะเลน้อย จังหวัดพัทลุง ผลการวิจัยพบว่าสภาพปัจจุบันทางกายภาพของพื้นที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ชุ่มน้ำประกอบด้วยส่วนที่เป็นพื้นดินและพื้นน้ำมีความหลากหลายทางชีวภาพทั้งพืช สัตว์และวิถีชีวิตชาวบ้านริมน้ำที่น่าสนใจแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

สมชาติ วินิจธนกิจ (2547) ทำการศึกษา เรื่อง แนวคิดในการออกแบบชุมชนริมฝั่งลำตะคองเพื่อการท่องเที่ยวในเขตเทศบาลนครราชสีมา ผลการศึกษาสรุปได้ว่า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาสภาพปัจจุบันด้านกายภาพที่มีผลต่อการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่ริมฝั่งลำตะคอง โดยคำนึงถึงศักยภาพที่ควรได้รับการส่งเสริม เช่น อ่างเก็บน้ำ อัมฤชาวงศ์ เพลงโคราช ผลิตภัณฑ์ชุมชนในเขตเทศบาลนคร นครราชสีมาเพื่อเสนอแนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว และออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย