

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง แนวทางการปรับปรุงย่านพาณิชยกรรม เขตพื้นที่เขาพระตำหนัก พัทยา ชลบุรี

2.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บนถนนพระตำหนัก ตำบลหนองปรือ จังหวัดชลบุรี

2.1.1 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่

2.1.2 สภาพอากาศ

2.1.3 ขอบเขต และที่ตั้ง

2.1.4 Infrastructure

2.1.4.1 ระบบถนน

2.1.4.2 ระบบไฟฟ้า

2.1.4.3 ระบบประปา

2.1.4.4 ระบบโทรคมนาคม

2.2 ทฤษฎีและหลักการสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

2.3 แนวทางพัฒนาองค์ประกอบภูมิทัศน์เมือง

2.3.1 ย่าน (Districts)

2.3.2 เส้นทางสัญจร (Path)

2.3.3 ที่ห หมายตา (Landmark)

2.3.4 ที่รวมกิจกรรม (Node)

2.3.5 เส้นขอบ(Edges)

2.3.6 จินตภาพเมือง (Public Image)

2.4 สถิติจำนวนประชากรใน ตำบลหนองปรือ เขตเมืองพัทยา

2.5 นโยบายและแผนการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา

2.6 บทบัญญัติของกฎหมาย เมืองพัทยา

2.7 ประเด็นหลักและแนวทางการพัฒนา ประจำปี 2547 ของเมืองพัทยา

2.8 ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยว

2.9 ลักษณะของเมืองที่มีความสวยงาม

2.10 กระบวนการออกแบบชุมชนเมือง

2.11 ตารางสถิติ เพื่อกำหนดกลุ่มตัวอย่าง ของ Taro Yamane

2.12 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บนถนนพระตำหนัก ต.หนองปรือ จ.ชลบุรี (กรมการปกครองท้องถิ่นเมืองพัทยา.2549) [online]

2.1.1 ลักษณะทั่วไปของพื้นที่

พื้นที่เขาพระตำหนัก ตำบลหนองปรือ จังหวัดชลบุรี ตั้งอยู่บนฝั่งทะเลทางทิศตะวันออกของอ่าวไทย อยู่ในเขตพัทยาใต้ เป็นเมืองที่ถัดออกมาทางใต้ของกรุงเทพฯ ประมาณ 147 กิโลเมตร และห่างจาก สนามบินสุวรรณภูมิ ประมาณ 130 กิโลเมตร

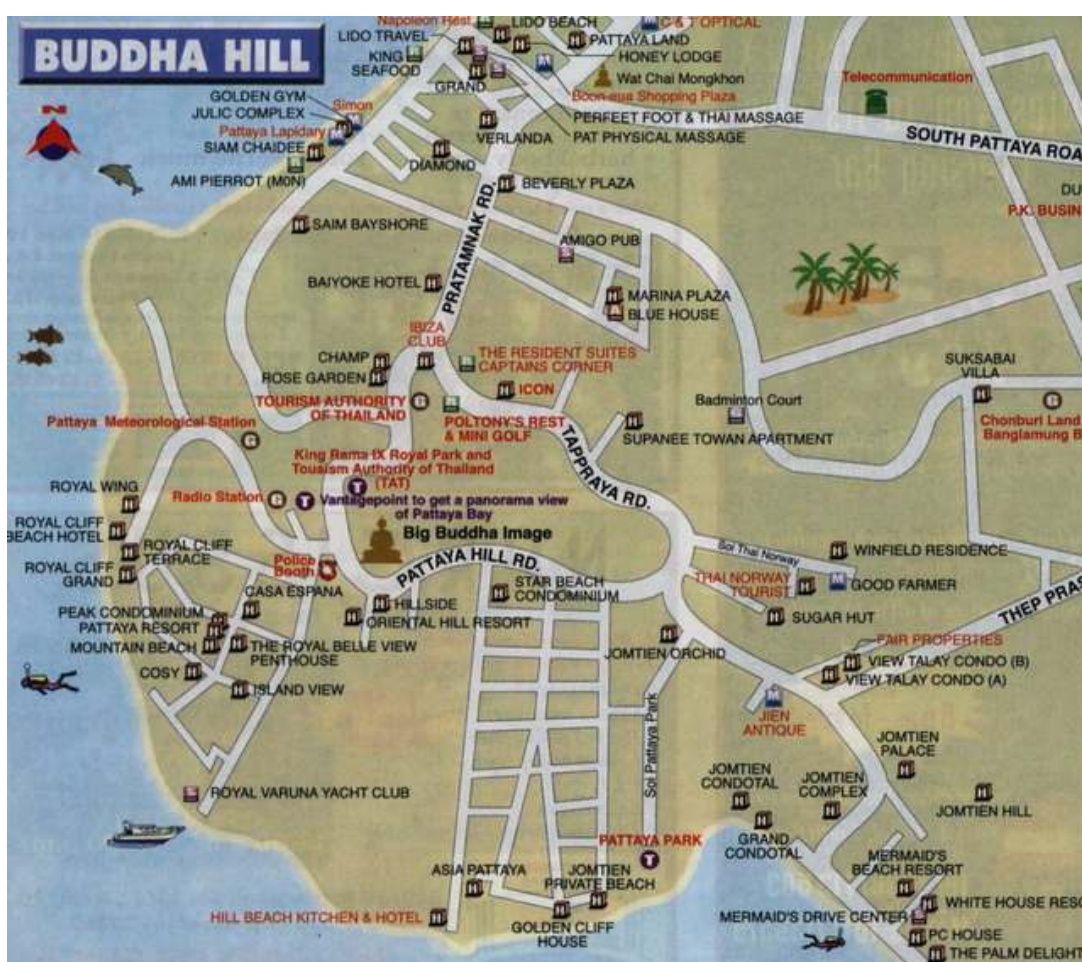
พื้นที่ที่ทำการศึกษาคือพื้นที่เนินเขา ตั้งอยู่บนถนนพระตำหนัก มีภูเขาอยู่ 2 ลูก คือ เขาพระตำหนัก หรือทัพพระยาและเขาพระใหญ่ ซึ่งทั้งสองเป็นภูเขาเดี่ยวๆ ที่มีทางลาดขยงขึ้นไปจนถึงยอดเขาได้ เมื่อขึ้นไปจนถึงยอดเขาจะแลเห็นทัศนียภาพของบริเวณเมืองพัทยา และอ่าวพัทยาได้

ปัจจุบันเขาพระตำหนักได้รับการพัฒนาให้เป็นสถานที่ตั้งของสถานีวิทย์ สห.5 ของทหารเรือบนยอดเขามีพระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์ และอนุสาวรีย์พลเรือเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ตั้งอยู่ และเป็นจุดชมวิวทิวทัศน์ จากจุดนี้จะแลเห็นทัศนียภาพโค้งอ่าวของบริเวณเมืองพัทยาได้สวยงามมาก บริเวณเชิงเขามีสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนออกกำลังกาย มีพื้นที่ 14.5 ไร่ โดยรอบเขาพระตำหนัก และเขาพระใหญ่ ถัดมาเป็นที่ตั้งของสำนักงานตำรวจท่องเที่ยวพัทยา และสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย



ภาพที่ 2.1 ภาพถ่ายทางอากาศชี้ตำแหน่งที่สำคัญของพื้นที่ย่านเขาพระตำหนัก

ถัดมาจากพัทยาได้ อีก 3 กิโลเมตรเป็นหาดคงคาล ที่ไม่มีถนนเลียบชายหาด จึงไม่มีมลพิษทั้งคลื่นและเสียงจากรถยนต์ นักท่องเที่ยวต่างชาติจึงชอบไปนอนอาบแดดเล่นน้ำ มีอาหารเครื่องดื่มขายตลอดชายหาด 1 กิโลเมตร โดยรวมเป็นพื้นที่ที่โดยรอบเขาจะเป็นพื้นที่ลาดเอียงตามแนวเขา อาคารส่วนใหญ่ จะเป็นอาคารเพื่อการพักอาศัยชั่วคราว เพื่อการท่องเที่ยว ประเภท โรงแรม รีสอร์ท และ คอนโดมิเนียม คิดเป็น 50% ของพื้นที่ ส่วนอาคารเพื่อการพักอาศัย ประเภทบ้านพักอาศัย และบ้านพักตากอากาศ มีมากขึ้น คิดเป็น 30% ของพื้นที่ ส่วนอาคารประเภทอาคารพาณิชย์คิดเป็น 5% ของพื้นที่ ส่วนที่เหลือจะเป็นที่ว่างยังไม่ได้ทำประโยชน์ และพื้นที่เขา ที่แปรสภาพ เพื่อการใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ยาก



ภาพที่ 2.2 แผนที่ย่านพัทยาใต้ และหาดจอมเทียน

2.1.2 สภาพอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศโดยทั่วไปได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมที่พัดผ่านตามฤดูกาล 2 ประเภท คือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งทำให้เกิดฤดูกาล 3 ฤดูกาล คือ ฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูร้อน นอกจากการได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมดังกล่าวแล้ว ยังได้รับอิทธิพลจาก

พายุโซนร้อนที่มาจากอ่าวเบงกอล ซึ่งเป็นลมจรทำให้เกิดฝนตกค่อนข้างมากในบริเวณที่พายุนี้พัดผ่าน โดยฤดูฝนเริ่มต้นตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม เป็นช่วงที่ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดผ่านและนำเอาความชุ่มชื้น และพัดพาฝนมาตก บริเวณพัทยาฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคมไปจนถึงกุมภาพันธ์ ในช่วงนี้มีมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดเอามวลอากาศเย็นและแห้งแล้งเข้ามาสู่เมืองพัทยา ทำให้อุณหภูมิลดต่ำลงในช่วงเดือนธันวาคมและมกราคม ส่วนในช่วงเปลี่ยนลมมรสุมตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์จนถึงกลางเดือนพฤษภาคม เป็นช่วงฤดูร้อนซึ่งมีอากาศร้อนอบอ้าวและมีอุณหภูมิสูงขึ้น โดยเฉพาะในเดือนเมษายน

อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี 27.86 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 31.73 องศาเซลเซียส อุณหภูมิเฉลี่ยต่ำสุด 24.79 องศาเซลเซียส

ที่มา : สถานีอุตุนิยมวิทยา พัทยา



ภาพที่ 2.3 ภาพถ่ายจากทะเลสู่ประการังที่ส่วนปลายแหลมเขาพัทยา

ฤดูหนาว (เดือนพฤศจิกายน ถึง เดือนกุมภาพันธ์) เป็นช่วงที่มีฝนตกปรอยๆ เป็นช่วงสั้นๆ (เรียกว่าฝนมะม่วง) อากาศชื้นราว 50% อุณหภูมิประมาณ 20-30 องศาเซลเซียส เป็นช่วงที่อากาศดี เหมาะแก่การท่องเที่ยว และแนะนำผู้มาเยือนให้มา ในช่วงฤดูกาลนี้

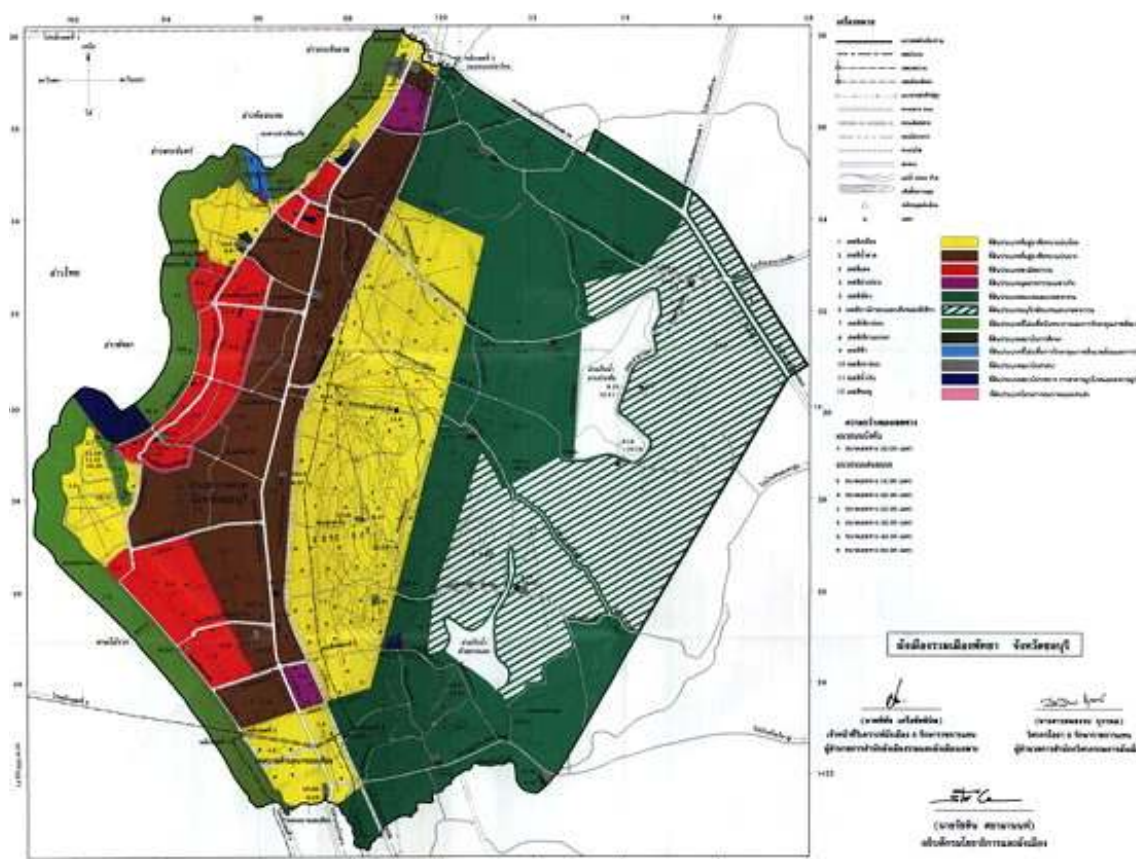
ฤดูร้อน (เดือนกุมภาพันธ์ ถึง เดือนพฤษภาคม) มีฝนตกบ้างเป็นบางโอกาส อากาศชื้นประมาณ 75% อุณหภูมิประมาณ 30-40 องศาเซลเซียส ระวังพายุฟ้าคะนอง

ฤดูฝน (เดือนมิถุนายน ถึง เดือนตุลาคม) เป็นฤดูที่มีฝนติดต่อกันยาวนานประมาณ 90% อุณหภูมิประมาณ 25-35 องศาเซลเซียส

2.1.3 ขอบเขต และที่ตั้ง (กรมโยธาธิการและผังเมือง.2549) [online]

ขอบเขตของพื้นที่ที่จะทำการศึกษา ในโครงการ ประมาณ 4 ตารางกิโลเมตร โดยที่ถนน พระตำหนักยาวประมาณ 3.0 กิโลเมตร และไล่ไปทางชายหาดอีกเป็นระยะ 1.6 กิโลเมตร ดังนี้

ทิศเหนือ	จด ทะเล
ทิศใต้	จด ทะเล
ทิศตะวันออก	จด เขาพระตำหนัก
ทิศตะวันตก	จด ทะเล



ภาพที่ 2.4 ภาพผังเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

2.1.4 Infrastructure

2.1.4.1 ระบบถนน

ระบบโครงข่ายถนนในเมืองพัทยา รวมทั้งสิ้น 458 สาย แยกเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก 339 สาย (ความยาว 129,102.5 เมตร) และถนนลาดยางแอสฟัลต์ติก 86 สาย (ความยาว 63,406 เมตร) และลูกรัง 33 สาย (ความยาว 11,944 เมตร) สรุปได้ดังนี้

(1) ถนนสายประธาน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ถนนสายประธาน ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมการ เข้า-ออกเมืองพัทยาและการติดต่อกับจังหวัดและอำเภออื่น ๆ ดังนี้

- (1.1) พัทยา – อำเภอสรีราชา
- (1.2) พัทยา – จังหวัดชลบุรี
- (1.3) พัทยา – จังหวัดสมุทรปราการ
- (1.4) พัทยา – กรุงเทพฯ
- (1.5) พัทยา – สัตหีบ

(2) ถนนสายหลัก เป็นถนนที่ทำหน้าที่กระจายการจราจร จากถนนสุขุมวิทเข้าไปสู่ตัวเมืองพัทยาโดยผ่านย่านพาณิชย์กรรมและเขตที่อยู่อาศัยเข้าสู่ศูนย์กลางเมืองพัทยา ได้แก่

- (2.1) ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ เป็นถนนเชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิท สู่ชายหาดพัทยา
- (2.2) ถนนพัทยา - นาเกลือ และถนนพัทยาสาย 2 เป็นถนนสายหลักที่มีการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะถนนพัทยา-นาเกลือ ส่วนถนนพัทยาสาย 2 เป็นถนนวงรอบที่สำคัญ มีขนาดของเขตทางกว้าง 8 – 12 เมตร ความยาวประมาณ 1,675 เมตร
- (2.3) ถนนพัทยาสาย 1 (ถนนเลียบชายหาดด้านอ่าวพัทยา) เป็นเส้นทางท่องเที่ยวสายหลัก เส้นทางเริ่มที่บริเวณหาดด้านเหนืออ้อมอ่าวพัทยามาถึงถนนพัทยาใต้ ซึ่งเป็นถนนเลียบชายหาด ถนนพัทยาสาย 2 ตลอดจนถึงถนนในซอยมีการจราจรแน่นมาก
- (2.4) ถนนเลียบชายหาดนาจอมเทียน
- (2.5) ถนนเทพประสิทธิ์ เป็นถนนเชื่อมระหว่างถนนสุขุมวิทกับหาดจอมเทียน

(3) ถนนสายย่อยและถนนซอย

เป็นถนนที่รับการจราจรในแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งท่องเที่ยวโดยตรง ได้แก่ ถนนในเขตชุมชนท้องถิ่น นาเกลือ ถนนซอยเชื่อมชายหาดพัทยากับถนนพัทยาสาย 2 และถนนชายหาดนาจอมเทียนกับถนนสุขุมวิท



ภาพที่ 2.5 ภาพถ่ายทางอากาศของพื้นที่เขาพระตำหนัก

ห้วยสะพาน และอ่างเก็บน้ำห้วยขุนจิต โดยมีแหล่งน้ำดิบสำรองจากอ่างเก็บน้ำหนองค้อ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทจัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 2.1 ปริมาณการใช้น้ำประปา ปี 2547

ประเภทผู้ใช้น้ำ	จำนวนผู้ใช้น้ำ (ราย)	ปริมาณการใช้น้ำ (ลบ.ม./ปี)	ร้อยละ (%)
1. บ้านพักอาศัยและอาคารพาณิชย์	26,174	9,512,340	40.15
2. อาคารชุดและโรงแรม	7,356	12,785,788	53.96
3. สถานที่ราชการและ โรงเรียน	208	774,277	3.27
4. โรงพยาบาล	98	139,514	0.59
5. อุตสาหกรรม	132	482,110	2.03
รวมทั้งหมด	33,968	23,694,029	100

ที่มา : การประปาปทุมธานี เมษายน 2547

2.1.4.4 การสื่อสารและโทรคมนาคม

(1) สถานีวิทยุ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีวิทยุกระจายเสียงจากทหารเรือ (สทร.5) พัทยา ตั้งอยู่บนเขาพระตำหนัก และสถานีวิทยุขององค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย (อ.ส.ม.ท.) พัทยา ตั้งอยู่ซอยสุขเร่ห้าต้น กระบะบริเวณถนนสุขุมวิท กม.ที่ 142 + 420

- (2) โทรศัพท์ทางสาย จำนวน 2 แห่ง
- (3) ไปรษณีย์โทรเลข จำนวน 4 แห่ง
- (4) โทรศัพท์ จำนวนโทรศัพท์ส่วนบุคคล 26,701 หมายเลข
- (5) ศูนย์โทรคมนาคม จำนวน 1 แห่ง

ที่มา : สำนักงานบริการโทรศัพท์พัทยา และบริษัท ทศท คอร์ปอเรชั่น

วันที่ 31 ธันวาคม 2547

2.2 ทฤษฎีและหลักการสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

โสภาคย์ ผาสุกนิรันดร์ (2537:1) กล่าวว่าไว้ว่า

สภาพแวดล้อมชุมชน หมายถึง สิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่มนุษย์เป็นผู้สร้างขึ้น เพื่อประโยชน์ใช้สอยในสังคม เช่น อาคารบ้านเรือน ถนน สะพาน และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ รวมไปถึงเครื่องหมายและสัญลักษณ์อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมต่างๆ หรืออีกนัยอาจหมายถึง ถาวรวัตถุรอบๆ ตัวที่มนุษย์สร้างขึ้นให้ได้พบเห็นอยู่เป็นประจำในสังคม

องค์ประกอบของชุมชน ชุมชนมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

2.2.1 มนุษย์เป็นองค์ประกอบอันดับแรก มนุษย์ต้องอยู่รวมกันเป็นหมู่คณะ มีความสัมพันธ์

กันในครอบครัว และกับคนนอกกลุ่มและสถาบัน

2.2.2 สิ่งที่มีมนุษย์ประดิษฐ์ขึ้น เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกและบำบัดความต้องการในการดำรงชีวิต และการประกอบอาชีพ

2.2.3 สิ่งที่ธรรมชาติสร้างขึ้น ได้แก่ ดิน น้ำ กระแสลม ต้นไม้ ซึ่งจะมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค

2.3 แนวทางพัฒนาองค์ประกอบภูมิทัศน์เมือง

Kevin Lynch (อ้างใน เดชา บุญค้ำ.คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว.2531:หน้า [1-1]-[10-13]) กล่าวว่า

2.3.1 ย่าน (Districts)

ย่าน (Districts) หมายถึง บริเวณที่มีความหมายคล้ายคลึงกันในวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ความคล้ายคลึงกันของสถาปัตยกรรมหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น หรืออาจจะเป็ย่านที่เคยมีความสำคัญมาตั้งแต่ครั้งอดีต เคยมีเหตุการณ์ที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เกิดขึ้น โดยอาจมีอาณาบริเวณขนาดพื้นที่เล็กหรือใหญ่ก็ได้ไม่จำกัด เมืองบางเมืองอาจจะมีย่านเดียว บางเมืองอาจมีถึงสิบย่าน โดยแต่ละย่านจะมีอาณาเขตที่แสดงขอบเขตได้ชัดเจน อาจเป็นอาณาเขตทางกายภาพที่เป็นธรรมชาติ เช่น ถนน แม่น้ำ ลำคลอง ภูเขา หรือเป็นอาณาเขตที่มนุษย์สร้างขึ้นได้

2.3.1.1 ย่าน สามารถแบ่งประเภทของย่าน (Districts) เป็น 6 ประเภท ดังนี้

- (1) ย่านประวัติศาสตร์ ส่วนมากเป็นย่านที่เคยมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และอนุรักษ์รูปแบบอาคารที่จะสร้างขึ้นมาใหม่
- (2) ย่านพาณิชย์ เป็นย่านที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของเมือง
- (3) ย่านเริงรมย์ เป็นย่านที่มีสถานบริการที่ให้ความบันเทิงอยู่รวมๆกันจนเป็นแหล่งท่องเที่ยว
- (4) ย่านอุตสาหกรรม เป็นย่านที่มีการประกอบอุตสาหกรรม ประเภทเดียวกัน และสำคัญจนกลายเป็นย่านอุตสาหกรรม
- (5) ย่านพักอาศัย เป็นย่านพักอาศัยของชุมชน กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ที่มีศิลปวัฒนธรรม และความเป็นอยู่เป็นพิเศษที่แตกต่างกันออกไป มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์
- (6) ย่านสถานที่ราชการ เป็นย่านที่มีอาคารสถานที่ราชการต่างๆ เช่น ศาลากลางจังหวัด ศาล สถานีตำรวจ เป็นต้น

ภายในเมืองๆหนึ่งไม่จำเป็นต้องมีย่านเหล่านี้ทุกย่านเสมอไป หรือแม้แต่นิคมเดียวกันในเมืองเดียวกัน อาจมีลักษณะและสารูป (Image) ที่แตกต่างกันออกไปได้ ขึ้นอยู่กับรายละเอียดปลีกย่อยอีกหลายประการ ในการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว นั้น ย่านต่างๆ ภายในเมืองควร

ได้รับการจัดแบ่งประเภทเพื่อที่ว่าจะได้เอาลักษณะเด่นของแต่ละย่าน มาปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

2.3.1.2 ข้อพิจารณาในการปรับปรุงย่าน

ในการปรับปรุงย่านจำเป็นต้องมองถึงองค์ประกอบรวม อันประกอบขึ้นจากองค์ประกอบสองส่วน ได้แก่ องค์ประกอบทางกายภาพหรือ (Permanencies (Rossi, 1999: 29) เปรียบได้กับร่างกายของย่าน ที่ปกคลุมอยู่ภายนอก และองค์ประกอบภายในที่มีคุณค่าที่มองไม่เห็นด้วยตา เรียกว่าเป็นคุณค่าทางจิตใจ (Spiritual Values) หรือจิตใจของย่านโดยองค์ประกอบที่เกิดจากวิถีของผู้คนที่มีการสะสมทับซ้อนกันของเรื่องราวของ ความหมาย จากการอยู่อาศัยเกิดเป็นความทรงจำของผู้คนในย่าน (Collective Memory)

ย่านแต่ละประเภทมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปจึงทำให้การพัฒนาไม่สามารถกำหนดเฉพาะลงไปได้ จำเป็นต้องมีการศึกษาปัญหาในแต่ละพื้นที่เสียก่อนจึงสามารถกำหนดการแก้ไขได้อย่างถูกวิธี ซึ่งกล่าวได้พอสังเขปดังนี้

(1) การปรับปรุงสาธูปของย่าน

- (1.1) ควบคุมรูปแบบของสถาปัตยกรรม
- (1.2) ควบคุมรูปแบบของป้าย
- (1.3) ควบคุมรูปแบบของสิ่งก่อสร้างอื่นๆ
- (1.4) ควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- (1.5) อื่นๆ เช่น รัฐจัดบริการเพื่อช่วยสนับสนุนส่งเสริมกิจกรรม

(2) การแก้ปัญหาความขัดแย้งของการจราจร ในบางย่านมีความขัดแย้ง ระหว่างการสัญจรทางรถยนต์และทางเท้า อันเนื่องจากความหนาแน่นของการสัญจร

(3) การคำนึงถึงเหตุฉุกเฉิน

(4) ความร่วมมือของผู้อยู่อาศัย การปรับปรุงย่านนี้จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากผู้อยู่อาศัยในย่านด้วย จึงจะประสบความสำเร็จได้ โดยต้องชี้แจงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปรับปรุง รวมทั้งให้โอกาสผู้อยู่อาศัย และผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้มีส่วนร่วมในการปรับปรุง ออกความคิดเห็น แสดงความต้องการของตนเองได้ เป็นต้น

(5) การส่งเสริมกิจกรรม นอกจากการปรับปรุงด้านกายภาพแล้ว ยังต้องส่งเสริมด้านกิจกรรมต่างๆ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ย่านมีจุดดึงดูดความสนใจของคนในเมือง และนักท่องเที่ยว

(6) การปรับปรุงสิ่งประกอบภูมิทัศน์ ในย่านๆหนึ่งควรมีความกลมกลืนต่อเนื่องกันของสิ่งประกอบภูมิทัศน์ต่างๆ ตั้งแต่สิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร รวมถึงสิ่งก่อสร้างประเภทอื่นๆ เช่น ม้านั่ง เสาไฟฟ้า ถังขยะ และควรสื่อสารถึงสัญลักษณ์ หรือความเป็นเอกลักษณ์ของย่านๆนั้นด้วย ว่าเป็นย่านที่มีลักษณะเด่นทางด้านใด เป็นต้น

(7) การปรับปรุงขอบเขต ในบริเวณย่าน ควรทำให้เห็นขอบเขต (Edge) ได้ชัดเจน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นภาพรวม หรือเกิดภาพพจน์ของย่านนั้นๆ ได้ง่ายและรวดเร็ว

2.3.2 เส้นทาง (Path)

Path หมายถึงบริเวณที่บุคคล กลุ่มบุคคลใช้เดินทางสู่ที่หมายปลายทาง ได้แก่

- (1) ทางเดินเท้า (Pedestrian Way)
- (2) ทางรถยนต์หรือรถโดยสาร
- (3) ทางจักรยาน (Bike lane)
- (4) ทางเรือ,แพ
- (5) ทางรถไฟ,รถราง
- (6) ทางพาหนะอื่น รถม้า รถกระเช้า 3-ล้อ

2.3.2.1 การเข้าถึง

การเข้าถึง ได้แก่ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มบุคคลใดกลุ่มหนึ่ง ได้เดินทางเข้าสู่บริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทาง บริเวณดังกล่าวควรมีลักษณะอันเชื่อเชียว มีความน่าประทับใจ และให้ความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวตามสมควร

การเข้าถึงสามารถแบ่งออกเป็นประเภทย่อยๆ ได้เป็น 2 ระดับกว้างๆ ดังนี้

(1) การเข้าถึงตัวเมือง ในกรณีที่นักท่องเที่ยวเดินทางสู่ตัวเมืองโดยการโดยสารรถโดยสาร เรือรถไฟ หรือเครื่องบิน สถานที่ที่เป็นจุดแรกที่นักท่องเที่ยวจะได้พบเห็น จึงเป็นจุดที่มีความสำคัญทั้งในแง่การบริการ และความประทับใจแรกเริ่ม (First Impression) ต่อนักท่องเที่ยว

(2) การเข้าถึงจุดสนใจ บริเวณที่ถือว่าเป็นเข้าถึงจุดสนใจ ได้แก่ ประตูทางเข้า ลานใกล้ที่จอดรถ บริเวณบริการข้อมูลข่าวสาร ซึ่งเป็นจุดแรกเริ่มที่นักท่องเที่ยวเตรียมตัวก่อนเข้าชมสถานที่ต่อไป

ข้อพิจารณาในการปรับปรุงในการเข้าถึง

- (1) ควบคุมเส้นทาง และรูปแบบของการสัญจรไม่ให้เกิดความสับสน
- (2) จัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามต้องการ
- (3) จัดสื่อให้ข้อมูลข่าวสาร
- (4) ใช้รูปแบบที่แสดงเอกลักษณ์ของเมือง
- (5) มีการดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ

2.3.2.2 ระบบถนน

เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของเมือง ทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อของกิจกรรมต่างๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน และยังเป็นส่วนที่ใช้เชื่อมโยงเข้าสู่ระบบการสัญจรอื่นๆ ได้ด้วย

- (1) ประเภทๆ ต่างๆ ของถนน แบ่งได้ทั้งหมด 5 ระดับได้แก่

(1.1) ทางด่วน (Express Way) เป็นถนนที่มีการควบคุมการเข้าออก โดยสมบูรณ์

(1.2) ถนนสายประธาน (High Way) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่อจังหวัด หรือเชื่อมต่อระดับภูมิภาค เป็นถนนที่มีขนาดความกว้างมาก

(1.3) ถนนสายหลัก (Primary Distributor) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานเข้ามาภายในเมือง เป็นถนนสายหลักในเมือง

(1.4) ถนนสายรอง (District Distributor) เป็นถนนที่แยกออกจากถนนสายหลัก มีการสัญจรปานกลาง ใช้สัญจรเชื่อมต่อกันระหว่างย่าน

(1.5) ถนนสายย่อย (Local Distributor) เป็นถนนที่แยกมาจากถนนสายรองเพื่อเข้าสู่สถานที่ต่างๆ มีปริมาณการสัญจรที่เบาบาง

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(1.1) การเสริมสร้างทัศนียภาพของการเข้าสู่เมือง

(1.2) ลำดับศักยภาพของถนน

(1.3) ขนาดของถนนที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจร

(1.4) วามสะดวก และปลอดภัย

(1.5) ความสวยงามในแนวถนน

(1.6) ความสวยงามของภาพที่มองเห็นได้จากถนน

2.3.2.3 ทางเดินเท้า (Pedestrian Way)

(1) ประเภทต่างๆของทางเดินเท้า

(1.1) ทางเดินเท้าขนานไปกับแนวถนนต่างๆ ของเมือง

(1.2) ทางเท้าชนิดเป็นทางลัด เป็นทางเท้าที่มักรู้จักกันในเฉพาะกลุ่ม ลัดไปตามซอย หรือด้านหลังอาคาร

(1.3) ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์ หรือย่านทางเดินเท้า เป็นทางเท้าที่คนสามารถเดินทางติดต่อกันได้ทั้งบริเวณ โดยไม่มีการสัญจรทางรถยนต์เข้ามาเกี่ยว

(1.4) ทางเท้าชั่วคราว ได้แก่การปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นทางเท้า

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(2.1) ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า

(2.2) ความปลอดภัย

(2.3) ขนาดทางเดินเท้าที่พอเพียง

2.3.2.4 ทางจักรยาน (Bike lane)

(1) ประเภทของทางจักรยาน

(1.1) ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าอย่างสมบูรณ์ มักใช้กับบริเวณที่มีการใช้งานค่อนข้างมาก โดยพยายามหลีกเลี่ยงการมีจุดตัดของจักรยานกับการสัญจรประเภทอื่นๆ

(1.2) วงจรยานที่แยกออกจากทางเดิน หรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง สามารถมีจุดตัดของการจราจรได้บ้าง

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(2.1) การวางแผนทาง ควรมองที่จุดหมายหลักเพื่อการติดต่อ การเดินทาง หรือการท่องเที่ยว การเดินทางเพื่อการติดต่อควรให้ความสะดวกและสั้นที่สุด แต่ถ้าเป็นเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยว ควรเป็นเส้นทางที่คำนึงถึงบรรยากาศ และสภาพภูมิประเทศตลอดจนภูมิทัศน์ที่สวยงาม

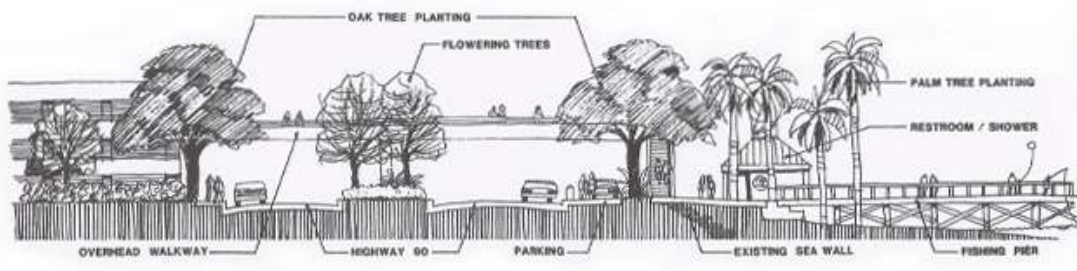
(2.2) ขนาดของทางจักรยาน ควรมีความกว้างให้พอเพียงกับจำนวนผู้ใช้

(2.3) มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย

(2.4) ระยะเวลา ระยะทาง ขึ้นอยู่กับจุดหมาย หากมีระยะทางไกลควรมีจุดแวะพัก

(2.5) ป้ายข้อมูล และป้ายสื่อการจราจร

(2.6) ที่จอดจักรยาน คำนึงถึงความปลอดภัย ป้องกันขโมย และอยู่ในที่เหมาะสม



ภาพที่ 2.7 ภาพตัดตัวอย่างถนน ริมหาด

2.3.2.5 ที่จอดรถ (Park)

การจัดที่จอดรถให้มีความสะดวก ไม่สับสน วุ่นวาย เป็นส่วนที่สำคัญส่วนหนึ่งในการจัดภูมิทัศน์เมือง เพราะการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ ความไม่สะดวกในการจอดรถความสับสน วุ่นวายของการสัญจร ถือเป็นสิ่งที่ทำให้เมืองหมดความประทับใจอย่างหนึ่ง

(1) ประเภทของที่จอดรถ

(1.1) ที่จอดรถชั่วคราว ได้แก่ ที่จอดรถส่งของ ที่จอดรถประจำทาง ที่จอดรถรับจ้าง ที่จอดรถบุคคล

(1.2) ที่จอดรถริมถนน ควรคำนึงถึงปริมาณของรถ อุปสรรคของการเข้าออก และโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

(1.3) ที่จอดรถนอกแนวถนน คือที่จอดรถที่เตรียมไว้เฉพาะ

(1.4) อาคารจอดรถ ได้แก่อาคารสำหรับจอดรถ เป็นชั้นๆ ข้อควรคำนึง คือสถานที่ตั้ง จำนวน และปริมาณการเข้าออก

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(2.1) การจัดตำแหน่งที่เหมาะสมกับจุดปลายทาง ประกติมีระยะไม่เกิน 200 เมตร

(2.2) การจัดหาที่จอดรถประเภทที่จอดตามแนวนอน ควรคำนึงถึงสภาพของที่จอดรถ และความปลอดภัย

(2.3) มุมมอง เป็นปัญหาที่พบบ่อยคือ การจอดด้านหน้าอาคาร ทำให้มุมมองของที่จอดรถไปบดบังทัศนียภาพ โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่

(2.4) ความปลอดภัย ระยะการเลี้ยวรถ และระยะการมองเห็น โดยเฉพาะจุดการเข้า-ออก

(2.5) การเตรียมพื้นที่รองรับจากสถานที่จอด ไปยังจุดหมายปลายทาง เพื่อรวมตัวก่อนเดินทางไปยังจุดหมาย

(2.6) ความสวยงามด้านภูมิทัศน์

2.3.3 ที่หมายตา (Landmark)

คือ สิ่งที่น่าสนใจมากที่สุดของเมือง บางแห่งสามารถมองเห็นได้จากระยะไกล เช่นเสาอากาศ สถานีวิทยุ บางแห่งสามารถมองเห็นในระยะใกล้ เช่น น้ำพุ หอนาฬิกา เป็นต้น

ที่หมายตามิได้จำกัดเฉพาะ อาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่เด่น หรือแปลกตาเท่านั้น แต่อาจหมายถึงพื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ เช่นสวนลุมพินี สนามหลวง และมีได้จำกัดเฉพาะสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นเพียงอย่างเดียว อาจหมายถึงสิ่งที่มีธรรมชาติสร้างได้สร้าง เช่น ภูเขา เทือกเขา เป็นต้น

2.3.3.1 ความสำคัญของที่หมายตา

ที่หมายตา มีความสำคัญในการปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองเพื่อการท่องเที่ยว กล่าวคือ

- (1) เป็นตัวแหล่งท่องเที่ยวเอง
- (2) เป็นสิ่งที่จะช่วยในการกำหนดทิศทาง

2.3.3.2 ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(1) นำนักท่องเที่ยวไปยังจุดที่มีทิวทัศน์ที่พิเศษ โดยทางเท้า ทางเรือ หรือวิธีการอื่นๆ การนำไปนี้อาจเป็นเพียงการผ่านไป เพื่อสามารถมองเห็นได้จากการสัญจร

(2) การเสริมทิวทัศน์ให้มีคุณค่ามากขึ้น มีวิธีการดังนี้

(2.1) พยายามมิให้มีสิ่งก่อสร้างอาคาร มาบดบังทิวทัศน์ หรือที่หมายตา และต้องพยายามเปิดโล่งเพื่อให้เห็นทิวทัศน์ที่ทุกคนสามารถชื่นชมได้

(2.2) เสริมสร้างให้ที่ที่หมายตานั้นสามารถเห็นได้เด่นชัดและน่าสนใจด้วยวิธีการต่างๆ เช่น

(2.2.1) การเพิ่มฉากหลัง (Back Ground)

(2.2.2) การเน้นกรอบของภาพ หรือกรอบของการมองเห็นด้วยแนวดันไม้แนวของอาคาร หรือแนวส่วนประกอบของอาคารเพื่อมุ่งนำการมองเห็น

(2.2.3) การช่วยนำสายตาไปยังจุดสนใจ

(2.2.4) ในบางบริเวณที่มีสภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวย ควรมีการกำหนด หรือกันบริเวณ ที่สามารถมองทิวทัศน์เบื้องสูง หรือมุมมองที่เปิดกว้าง ไว้เป็นพิเศษ

2.3.4 ที่รวมกิจกรรม (Node)

ที่รวมกิจกรรม (Node) หมายถึง บริเวณที่มีผู้คนมารวมตัวกันเป็นจำนวนมากเพื่อประกอบกิจกรรมที่คล้ายคลึงกัน ในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ ซึ่งอาจจะเป็นช่วงเช้าของทุกวันอาทิตย์ เช่น บริเวณตลาดนัดคลองเตย ตลาดบางกะปิ หรืออาจเป็นช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ อย่างตลาดนัดสวนจตุจักร

ศูนย์รวม (Nodes) จะเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม แม้ว่าที่ศูนย์กลางที่เห็นนั้นเป็นจุดเด่นของเมืองเช่นกัน แต่ก็ยังมีข้อแตกต่างที่จุดประสงค์ของกิจกรรม มีที่หมายตาเป็นวัตถุที่มองเห็นได้ ที่เป็นศูนย์รวมเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม เช่น อนุสาวรีย์คุณหญิงโม เป็นทั้ง Landmark และ Node

2.3.5 ขอบเขต (Edge)

ขอบเขต ได้แก่ อาณาเขต เส้นขอบเขต แนวที่เชื่อมต่อความแตกต่างของ 2 สิ่งที่อาจเห็นหรือรู้สึกได้

2.3.6 จินตภาพเมือง (Public Image)

หมายถึง ภาพลักษณ์โดยรวมในใจของผู้คนส่วนใหญ่ของผู้ที่อาศัยในชุมชนเมือง ในบริเวณที่ผู้คนมีความเห็นสอดคล้องกันในการที่ให้มีกิจกรรมทางกาย โดยพิจารณาจากลักษณะทางกายภาพ ภาพ วัฒนธรรม และพื้นฐานทางธรรมชาติร่วมกัน เราสามารถแบ่งประเภทขององค์ประกอบที่ทำให้เกิดจินตภาพเมืองได้ องค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้ได้แก่ เส้นทาง เส้นขอบ ชุมทาง ย่าน และจุดหมายตา

โครงสร้างและเอกลักษณ์ (Structure and Identity)

การจัดระเบียบในเรื่องของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพเพื่อทำให้เกิดความเข้าใจ ซึ่งก่อให้เกิดจินตภาพ (Imageability) ได้นั้น สิ่งต่างๆที่จะทำให้เกิดจินตภาพจะต้องชัดเจนและมีเอกลักษณ์ (Identity) และโครงสร้าง (Structure) เป็นสำคัญ ซึ่งส่วนประกอบของระบบโน้ตทัศน์ (Conceptual System) ของสภาพแวดล้อมในเมืองที่เรียกว่าจินตภาพนั้น ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ

2.3.6.1 เอกลักษณ์ (Identity) คือการรวมขององค์ประกอบต่างๆกันขึ้นเป็นเมือง ซึ่งต่างก็มีเอกลักษณ์ของตัวเอง เป็นสิ่งที่แยกจากกันได้โดยมีสัญญาณชี้แนะปรากฏอยู่

2.3.6.2 โครงสร้าง (Structure) คือความสัมพันธ์ทางกายภาพขององค์ประกอบต่างๆที่มีต่อกันและความสัมพันธ์ทางกายภาพขององค์ประกอบต่างๆกับผู้สังเกต

2.3.6.3 ความหมาย(Meaning) คือการมีความสำคัญต่อการเกิดความเข้าใจความหมายของสิ่งต่างๆ แบ่งเป็นความหมายในด้านการใช้สอยและความหมายด้านความรู้สึก

2.4 สถิติจำนวนประชากรในเขตเมืองพัทยา

ประชากร เป็นทรัพยากรที่มีการเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา มีผลสะท้อนถึงระบบเศรษฐกิจ สังคมแรงงาน การใช้ที่ดิน การใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนสาธารณูปโภคต่างๆ ในการวางแผนพัฒนาท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในการวางแผนพัฒนา การกำหนดทิศทางการจัดระบบเศรษฐกิจ สังคม แรงงาน การจัดสรรทรัพยากรธรรมชาติให้ได้ผลสูงสุด ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นอยู่ที่ดีในอนาคต

ตารางที่ 2.2 สถิติจำนวนประชากรในเขตเมืองพัทยา ตามทะเบียนราษฎร พ.ศ. 2535 – 2547

ปี	จำนวนประชากร(รวม)	ชาย(คน)	หญิง(คน)	จำนวนครัวเรือน
2536	63,246	32,543	30,703	9,097
2537	64,078	32,795	31,283	9,405
2538	70,794	35,277	35,517	9,609
2539	72,412	35,946	36,466	9,871
2540	77,727	37,958	39,769	11,368
2541	77,794	38,417	39,377	13,491
2542	79,814	39,210	40,604	13,535
2543	82,133	40,127	42,006	14,192
2544	85,533	41,606	43,927	14,827
2545	89,413	43,123	46,290	15,445
2546	92,878	44,716	48,162	16,088
2547	94,942	45,601	49,341	16,442

หมายเหตุ มีประชากรแฝงประมาณ 400,000 – 500,000 คน

ที่มา : งานทะเบียนราษฎรเมืองพัทยาปี 2547 : ข้อมูล ณ วันที่ 5 กรกฎาคม 2547

ตารางที่ 2.3 สถิติประชากรในเขตเมืองพัทยา ปี 2545 – 2547

ประชากร	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ประชากร เพิ่มขึ้น (คน)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
ประชากรทั้งหมด	89,413	92,878	94,662	1,784	1.92
ประชากรชาย	43,123	44,716	45,476	760	1.70
ประชากรหญิง	46,290	48,162	49,189	1,027	2.13
จำนวนครัวเรือน	15,445	16,088	16,349	261	1.62

ข้อมูล : งานทะเบียนราษฎร เมืองพัทยามา ธันวาคม 2547

2.5 นโยบายและแผนการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา

พัทยา เป็นชายหาดที่มีชื่อเสียงที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งทางบกและทางน้ำซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกของอ่าวไทย มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย จึงมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และ ต่างชาติ นิยมเข้ามาท่องเที่ยวที่พัทยาเป็นจำนวนมาก สร้างรายได้ให้แก่ประชาชน ดังสถิติท่องเที่ยวดังนี้

ตารางที่ 2.4 สถิติการท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพัทยา

ปี/พ.ศ.	ผู้เยี่ยมชมพัทยารายได้ (นักท่องเที่ยว + ทักทักนเจอร์)				รวม	
	ชาวไทย (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	ชาวต่างประเทศ (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	ผู้มาเยือน ทั้งสิ้น (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2546	1,463,304	7,743.61	2,790,170	32,450.64	4,253,474	40,194.25
2547	1,680,824	9,753.49	3,329,740	38,918.23	5,010,564	48,671.72

ที่มา : สำนักงาน ททท. ภาคกลางเขต 3 ชลบุรี

ตารางที่ 2.5 สถิติการท่องเที่ยวพัทยา ปี 2546-2547

ข้อมูล	ปี 2546	ปี 2547	เพิ่มขึ้น(ลดลง)%
ผู้เยี่ยมชม			
ไทย	1,463,304	1,680,824	+14.67
ต่างประเทศ	2,790,170	3,329,740	-19.34
นักท่องเที่ยว	3,936,618	4,667,234	+18.56
ไทย	1,212,048	1,409,340	+16.28
ต่างประเทศ	2,724,570	3,257,894	+19.47
นักทัศนาจร	316,856	343,330	+8.36
ไทย	251,256	271,484	+8.06
ต่างประเทศ	65,600	71,846	+9.52
ระยะเวลาทำนักเฉลี่ย(วัน)	3.15	3.13	-0.64
ไทย	2.36	2.41	+2.12
ต่างประเทศ	3.93	3.85	-2.04
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน (บาท)			
ผู้เยี่ยมชม	2,893.62	2,991.25	+3.38
ไทย	2,484.24	2,661.13	+7.12
ต่างประเทศ	3,012.06	3,087.24	+2.50

ตารางที่ 2.5 (ต่อ)

ข้อมูล	ปี 2546	ปี 2547	เพิ่มขึ้น(ลดลง)%
นักท่องเที่ยว	2,893.62	2,929.49	+1.24
ไทย	2,584.36	2,761.85	+4.45
ต่างประเทศ	3,021.86	3,096.58	+3.22
นักทัศนาจร	1,356.86	1,413.74	+4.20
ไทย	1,342.18	1,401.90	+4.45
ต่างประเทศ	1,413.12	1,458.54	+3.22
รายได้(ล้านบาท)			
ผู้เยี่ยมเยือน	40,194.25	48,671.71	+21.09
ไทย	7,743.61	9,753.48	+25.96
ต่างประเทศ	32,450.64	38,918.23	+19.93

2.6 บทบัญญัติของกฎหมาย เมืองพัทยา ในเขตเมืองพัทยา ในเรื่องดังต่อไปนี้

2.6.1 การรักษาความสงบเรียบร้อย

2.6.2 การส่งเสริม รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

2.6.3 การคุ้มครอง ดูแลรักษาทรัพยากรอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน

2.6.4 การวางผังเมือง และการควบคุมการก่อสร้าง

2.6.5 การจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย และการปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม

2.6.6 การจัดการจราจร

2.6.7 การรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง

2.6.8 การกำจัดมูลฝอย สิ่งปฏิกูล และการบำบัดน้ำเสีย

2.6.9 การจัดให้มีน้ำสะอาด หรือการประปา

2.6.10 การจัดให้มีการควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ และที่จอดรถ

2.6.11 การควบคุมอนามัย ความปลอดภัยในร้านจำหน่ายอาหาร และสถานบริการอื่น

2.6.12 การควบคุมและส่งเสริมกิจการท่องเที่ยว

2.6.13 การบำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น

2.6.14 อำนาจหน้าที่อื่นตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นของเทศบาลนครหรือของเมืองพัทยา

2.7 ประเด็นหลักและแนวทางการพัฒนา ประจำปี 2547 ของเมืองพัทยา

2.7.1 วิสัยทัศน์

เมืองพัทยาได้กำหนดวิสัยทัศน์หรือจุดมุ่งหมายของการพัฒนาท้องถิ่นที่ต้องการให้เกิดขึ้นใน

ช่วงระยะเวลาอีก 5 ปี ข้างหน้า ซึ่งสามารถชี้ให้เห็นถึงลักษณะ การพัฒนาเมืองพัทยาที่พึงประสงค์ ดังต่อไปนี้

“เมืองพัทยาสื่อเสียงนาม สมญานามเมืองแห่งการท่องเที่ยวไทย มีภูมิทัศน์งดงาม ธรรมชาติสดใส ไร้มลภาวะสังคมดี ครอบครัวอบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง คนมีศักยภาพ คุณภาพชีวิตได้มาตรฐานการ เมือง แข็งแกร่ง การบริหารโปร่งใส ศูนย์กลางแห่งการค้า การลงทุน การบริการ และการกีฬาในระดับ นานาชาติ”

2.7.2 บทบาทเมือง ระดับจังหวัด และระดับประเทศ

“ศูนย์กลางการท่องเที่ยวนานาชาติครบวงจร”

2.7.3 บทบาทเมืองพัทยา

“เมืองพัทยามือเมืองแห่งการท่องเที่ยวไทย มีภูมิทัศน์งดงาม ธรรมชาติสดใส ศูนย์กลางแห่งการ ค้า การลงทุน การบริการ และการกีฬาในระดับ นานาชาติ”

2.7.4 ศักยภาพของเมืองพัทยา

เมืองพัทยานับได้ว่าเป็นเมืองที่มีคุณลักษณะพิเศษที่มีความแตกต่างไปจากเมืองอื่นๆ ในหลาย ด้าน ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบของเมืองในอันที่จะเอื้อประ โยชน์ ต่อการนำไปใช้เป็นปัจจัยสำคัญ ใน การพัฒนาท้องถิ่น ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองการบริหาร ซึ่งจุดเด่นอันเป็นข้อ ได้เปรียบ ของเมืองหรือศักยภาพของเมืองพัทยา พอจะสรุปได้ดังนี้

2.7.4.1 เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สวยงาม และมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักทั้งชาวไทย ต่างประเทศ

2.7.4.2 เป็นเมืองศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจ ธนาคาร และพาณิชย์กรรมระดับภูมิภาค

2.7.4.3 เป็นศูนย์กลางการบริการ และท่องเที่ยวสำหรับโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณ ชายฝั่งทะเลตะวันออก (อีสเทิร์นซีบอร์ด)

2.7.4.4 เป็นเมืองศูนย์กลางทางการคมนาคมและโทรคมนาคมระดับภาค

2.7.4.5 เป็นศูนย์กลางทางการศึกษาทุกระดับ

2.7.4.6 เป็นเมืองที่มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่สมบูรณ์แบบอันเอื้อประ โยชน์ ต่อการผลิตการลงทุน และการท่องเที่ยว ของท้องถิ่น

2.7.4.7 เป็นเมืองที่มีระบบการบำบัดน้ำเสีย และการกำจัดขยะที่มีประสิทธิภาพ

2.7.4.8 เป็นเมืองที่มีรูปแบบ และระบบการปกครองที่เอื้อต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของ ประชาชนอย่างชัดเจน

2.7.4.9 เมืองที่เป็นศูนย์การกีฬา การแข่งขันกีฬาทางน้ำ ทั้งระดับประเทศ และระดับโลก

2.7.5 ประเด็นหลักและแนวทางการพัฒนา ประจำปี 2547 ของเมืองพัทยา ประกอบด้วย

2.7.5.1 ปัญหาน้ำเสีย

- 2.7.5.2 ปัญหาขยะมูลฝอย
- 2.7.5.3 ปัญหาการระบายน้ำ
- 2.7.5.4 ปัญหาทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม
- 2.7.5.5 ปัญหาถนนทางเท้าและไฟฟ้าสาธารณะ
- 2.7.5.6 ปัญหาการจราจรและขนส่ง
- 2.7.5.7 ปัญหาด้านการท่องเที่ยว
- 2.7.5.8 ปัญหาการกระจายรายได้และการจ้างงาน
- 2.7.5.9 ปัญหาด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- 2.7.5.10 ปัญหาด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง
- 2.7.5.11 ปัญหาการบริหารจัดการของเมืองพัทยา
- 2.7.5.12 ปัญหาการเมืองการปกครอง
- 2.7.5.13 ปัญหายาเสพติดและโรคเอดส์
- 2.7.5.14 ปัญหาชุมชนแออัดและผู้มีรายได้น้อย
- 2.7.5.15 ปัญหาด้านการศึกษา

2.7.6 ประเด็นหลักการพัฒนาจากความต้องการของประชาชน ประกอบด้วย

- 2.7.6.1 ความต้องการสถานที่จอดรถบริเวณชายหาด
- 2.7.6.2 ความต้องการให้มีการจัดระเบียบการจราจรในพื้นที่เขตเมืองพัทยา
- 2.7.6.3 ความต้องการรถโดยสารประจำทางประเภทรถบัสหรือมินิบัส
- 2.7.6.4 ความต้องการสถานที่จำหน่ายสินค้าให้แก่พ่อค้า แม่ค้า หาบเร่ แผงลอยประเภทต่างๆ ที่มีการซื้อขายกันอย่างไม่ถูกต้อง
- 2.7.6.5 ความต้องการให้มีการควบคุมราคาสินค้า และอัตราค่าบริการประเภทต่างๆ
- 2.7.6.6 ความต้องการสวนสาธารณะ และสวนสุขภาพ
- 2.7.6.7 ความต้องการให้มีการพัฒนา และปรับปรุงบริเวณเกาะกลางถนนให้ลื่นถนน และบริเวณแยกถนนสายต่างๆ
- 2.7.6.8 ความต้องการให้มีการพัฒนาความสะอาดบริเวณชายหาด
- 2.7.6.9 ความต้องการให้มีการขุดลอกคูคลองและทางระบายน้ำ
- 2.7.6.10 ความต้องการมีส่วนร่วมตามสวนสุขภาพ และตามสถานที่ท่องเที่ยวจุดต่างๆ
- 2.7.6.11 ความต้องการให้มีการจัดสร้างป้อมยามเทศกิจขึ้นตามจุดการค้าต่างๆ ของเมือง
- 2.7.6.12 ความต้องการให้มีการควบคุมดูแล กลุ่มผู้ให้บริการด้านมอเตอร์ไซค์รับจ้าง
- 2.7.6.13 ความต้องการให้มีการตรวจสอบ ดูแลผู้อพยพที่เข้ามาพักอาศัยอยู่ในเขตพัทยา
- 2.7.6.14 ความต้องการให้มีการส่งเสริมแก่เด็กจรจัดและผู้พิการด้อยโอกาสในสังคม

2.7.6.15 ความต้องการให้มีการจัดสร้างสนามกีฬากลาง

2.7.7 การจัดลำดับความสำคัญของประเด็นหลักการพัฒนา

เมืองพัทยาได้มีการจัดลำดับความสำคัญของประเด็นการพัฒนาจากแต่ละประเด็นที่ได้มา ประเด็นหลัก ในการพัฒนาทั้ง 4 ประเด็น โดยนำประเด็นย่อย ของแต่ละประเด็นหลักมาพิจารณา ร่วมกัน ซึ่งสามารถจัดเรียงลำดับความสำคัญของแต่ละประเด็น โดยเรียงลำดับความสำคัญจากมาก ไปหาน้อยได้ดังนี้

2.7.7.1 การส่งเสริม และพัฒนาการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา

2.7.7.2 การพัฒนาเมืองพัทยา ให้เป็นเมืองที่มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ สมบูรณ์ แบบ และเอื้อประโยชน์ต่อการผลิต การลงทุน และการท่องเที่ยวของท้องถิ่น

2.7.7.3 การพัฒนาให้เมืองพัทยาเป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจ การธนาคาร ธุรกิจ บริการ และพาณิชยกรรมระดับภาค

2.7.7.4 การแก้ไขปัญหาความยากจน และสวัสดิการของประชาชนในพื้นที่

2.7.7.5 พัฒนาระบบบำบัดน้ำเสีย และกำจัดขยะ

2.7.7.6 การป้องกัน และแก้ไขปัญหาอาชญากรรม และ โรคเอดส์

2.7.7.7 การส่งเสริมให้เมืองพัทยา เป็นเมืองที่มีการอนุรักษ์ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และเป็นเมืองที่เป็นเขตควบคุมมลพิษ

2.7.7.8 การแก้ไขปัญหาการจราจรและขนส่งทั่วบริเวณชายหาดและพื้นที่โดยรวม

2.7.7.9 การส่งเสริมให้ประชาชนในสังคม มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีคุณธรรม มีจิตใจเอื้อ อาทร และมีครอบครัวที่อบอุ่น

2.7.7.10 ส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนในพื้นที่เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหาร ปกครองและ วางแผนพัฒนา

2.7.7.11 การส่งเสริมให้ชุมชนมีความเข้มแข็งและเป็นสังคมที่น่าอยู่

2.7.7.12 การส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษา

2.7.7.13 การพัฒนาให้เมืองพัทยาเป็นเมืองศูนย์กลางแห่งการแข่งขันกีฬา ทั้งในระดับชาติ และในระดับนานาชาติ

2.7.7.14 การจัดระเบียบเมือง และดูแลรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินให้แก่ ประชาชน และนักท่องเที่ยว พร้อมทั้งการให้บริการด้านสาธารณสุข

2.8 ปัญหา และอุปสรรคในการท่องเที่ยว

จากการรวบรวมความคิดเห็นของนักท่องเที่ยว และมัคคุเทศน์ พบว่าการท่องเที่ยวในเมือง ปัจจุบันนัก ท่องเที่ยวประสบปัญหาต่างๆ ดังนี้

2.8.1 ขาดการบอกทิศทาง ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว และส่วนบริการต่างๆ ควรมีการบอกทางที่ชัด เจนการบอกทิศทางนี้อาจเป็นในรูปแบบของป้ายบอกทางด้วยตัวอักษร ด้วยรูปแผนที่ รูปภาพ หรือการออกแบบสถานที่

2.8.2 ขาดความสะดวกสบายในการบริเวณ ในกิจกรรมการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวต้องการบริการอื่นๆ ด้วย เช่นบริเวณพักผ่อนกลุ่ม สำหรับนักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม บริการด้านห้องน้ำ ที่จะไม่เพียงพอ และไม่ได้คุณภาพ

2.8.3 การที่เอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวนั้นถูกทำลาย เช่น การปล่อยปะละเลยให้มีนักท่องเที่ยวเข้าไปในแหล่งท่องเที่ยวตามใจ อาจเป็นการทำลายบรรยากาศของแหล่งท่องเที่ยว

2.8.4 ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดต่างๆ ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของถนน ที่คับแคบเกินไป

2.8.5 มีความแออัด หรือขาดการระบายอากาศที่ดี เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวเข้าใช้พื้นที่มาก ทำให้เกิดความแออัด และไม่สะดวก ซึ่งนำไปสู่ความไม่สบายกาย และไม่ประทับใจ

2.8.6 ขาดความต่อเนื่องของเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางไม่สะดวก และปลอดภัยตลอด ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถเดินชมสถานที่ได้อย่างต่อเนื่อง

2.8.7 สภาพอากาศที่ร้อน และมีฝุ่นมาก

2.9 ลักษณะของเมืองที่มีความสวยงาม

เมือง (Urban)

ในความหมายของประเทศไทย หมายถึงบริเวณรวมทั้งประเทศ หรืออาจมีความหมายแคบลงมาในระดับจังหวัดก็ได้ เช่น เมืองตาก เมืองพัทยา เป็นต้น หรือบางทีหมายถึงเฉพาะชุมชน ที่อยู่ในเขตที่ตั้งของศาลาว่าการจังหวัด

ประเภทของเมือง เมื่อพิจารณาในแง่การท่องเที่ยวสามารถแบ่งเมืองออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

2.9.1 เมืองธรรมชาติ แบ่งย่อยได้เป็น

2.9.1.1 เมืองชายทะเล

2.9.1.2 เมืองภูเขา

2.9.2 เมืองประวัติศาสตร์ ได้แก่เมืองที่มีความสำคัญในอดีต

2.9.3 เมืองศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และกิจกรรม ได้แก่เมืองที่มีลักษณะเด่นพิเศษอันเนื่องมาจากศิลปวัฒนธรรม

นอกจากนี้เมือง สามารถจำแนกตามลักษณะหน้าที่และบทบาทต่อการท่องเที่ยว ดังนี้

2.9.3.1 เมืองที่เป็นจุดหมายของการท่องเที่ยว เป็นเมืองที่มีลักษณะเป็นเมืองท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น

2.9.3.2 เมืองที่เป็นเมืองบริการ อาจเป็นเมืองท่องเที่ยวหรือไม่ก็ได้ แต่อยู่ใกล้แหล่ง

ท่องเที่ยวที่สำคัญ โดยแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆไม่สามารถรองรับได้

2.9.3.3 เมืองที่เป็นจุดแวะพัก ในบางกรณีในเส้นทางการท่องเที่ยวมีระยะทางไกลมาก จำเป็นต้องมีจุดแวะพักระหว่างทางซึ่งเมืองดังกล่าวจะตั้งอยู่ระหว่างเมืองตั้งต้น และเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทาง

2.9.3.4 เมืองที่เป็นทางผ่าน เป็นเมืองที่เป็นทางผ่านระหว่างการเดินทาง

โดยรวมเมืองจะดูสวยงาม และน่าประทับใจต่อผู้มาเยี่ยมชมเยือน และชาวต่างชาติได้ หากองค์ประกอบของเมืองรวมตัวกันภายใต้หลักการดังต่อไปนี้

(1) ความเป็นระเบียบ องค์ประกอบแรกที่ทำให้เมืองสวยงาม คือความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง การเห็นภาพที่เป็นระเบียบ ได้แก่การที่ส่วนประกอบต่างๆ ของเมืองได้จัดรวมกันไว้อย่างกลมกลืน ไม่ก่อให้เกิดความสับสน วุ่นวาย และส่วนประกอบของเมืองเหล่านี้ไม่ให้เกิดดูสกปรก ชำรุด หักพัง จนทำให้ดูคล้ายกับว่าไม่ได้รับการเอาใจใส่

(2) ความสบาย ในที่นี้หมายถึง ความสบายตามสมควรแก่สภาพ ได้แก่ ความไม่ร้อนจนเกินไป และไม่หนาวเกินไป ไม่มีฝุ่นมากเกินไป

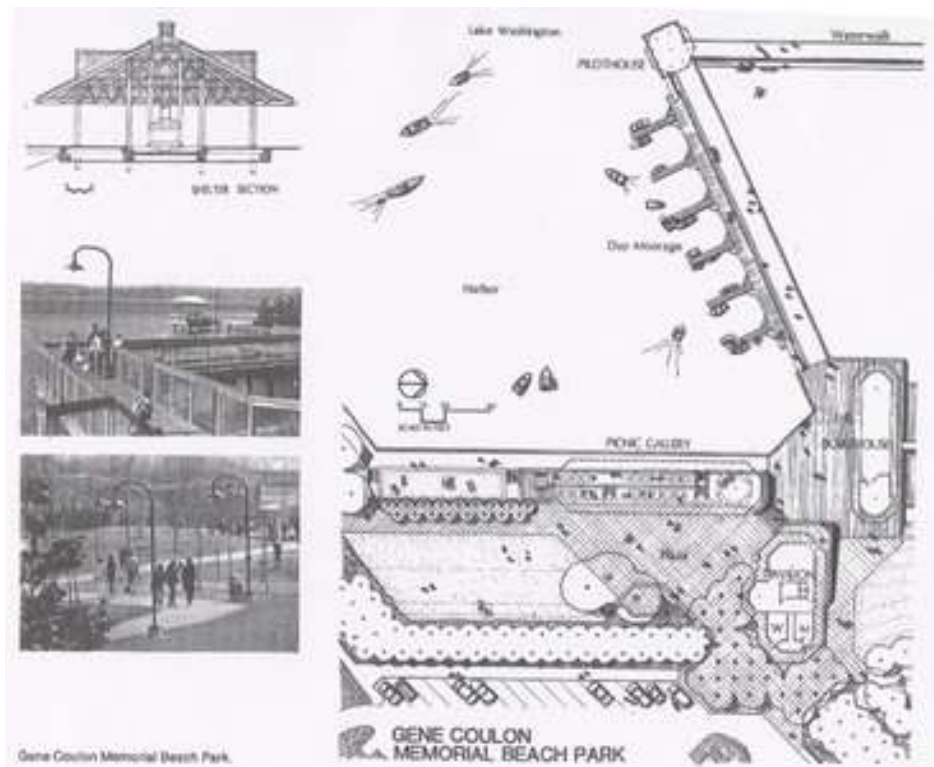
(3) การมีสารูปที่ชัดเจน ซึ่งมาจากคำว่า Image หมายถึงภาพรวมของสิ่งใดๆ ที่ปรากฏอยู่ในใจของบุคคลหนึ่งๆ หลังจากได้เห็นสิ่งนั้นๆแล้ว ภาพรวมของเมือง ช่วยให้ผู้มาเยี่ยมชมรู้สึกสัมพันธ์กับเมืองนั้นๆ ยิ่งขึ้น

(4) การมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน เมืองทุกเมืองย่อมมีเอกลักษณ์ของตนเองในด้านใดด้านหนึ่ง เช่น เมืองพัทยา เมืองภูเก็ต เป็นเมืองที่มีภูมิประเทศที่พิเศษ เมืองสุโขทัย เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีลักษณะทางวัฒนธรรมที่ชัดเจน

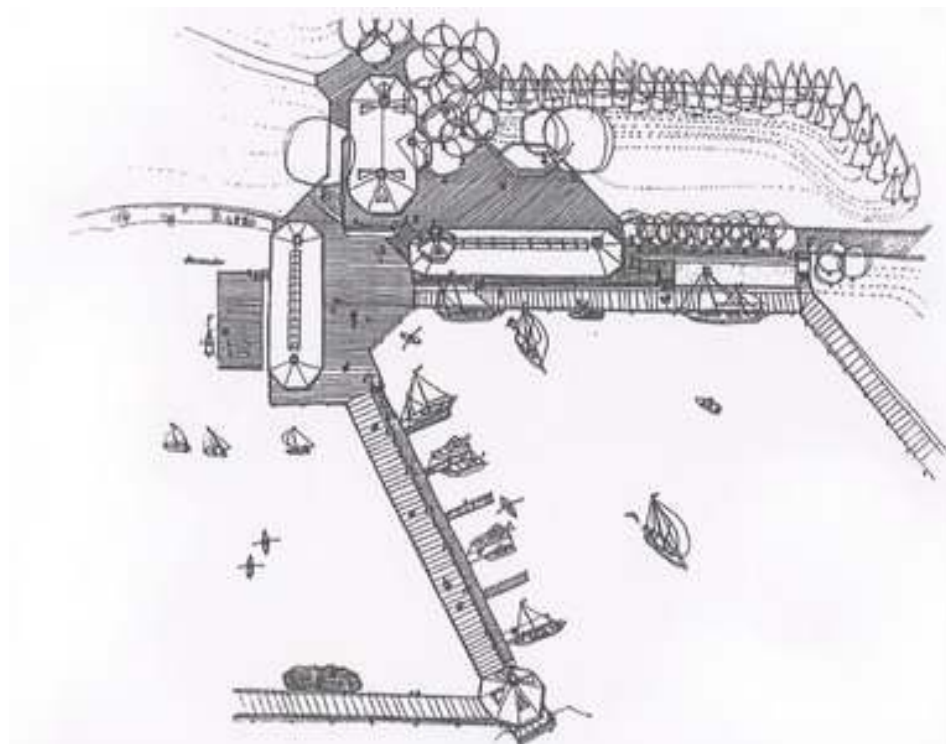
(5) การมีลักษณะเชิงสุนทรียภาพที่ดี หมายถึง การมีลักษณะสวยงามชวนให้ผู้พบเห็นเกิดความสุขใจ และรื่นรมย์ใจ มีสุนทรียภาพที่ดีที่จะเกิดขึ้นในเมือง

การจัดวางองค์ประกอบในกรอบสายตาจึงเป็นสิ่งที่นักออกแบบทุกคนจะต้องฝึกฝน นักออกแบบจะมององค์ประกอบต่างๆของเมืองในแง่ของรูปทรง (Shape), ขนาดส่วน (Scale), สัดส่วน (Proportion), สี(Color), ผิวสัมผัส(Texture), และนำองค์ประกอบนี้มาจัดวางเข้าด้วยกันในลักษณะที่ให้ผลในแง่ต่างๆ กัน เช่น สร้างความเป็นเอกภาพ โดยการจัดวางใกล้เคียงกัน การใช้ความต่อเนื่อง หรือการสร้างการเน้นด้วยการใช้ความแตกต่าง การมีระยะเว้นว่าง การใช้เส้นนำสายตา เป็นต้น

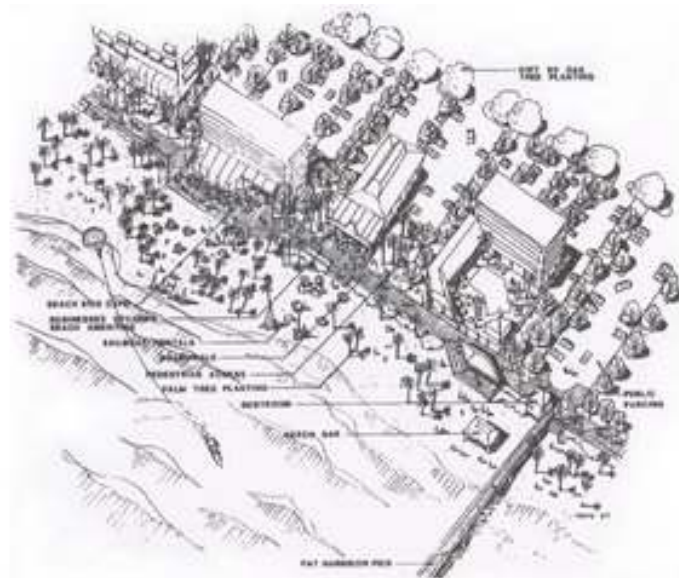
ตัวอย่างภาพ Water Front (L.Azeo Torre.Water Front Development: 1989: Page 75-105)



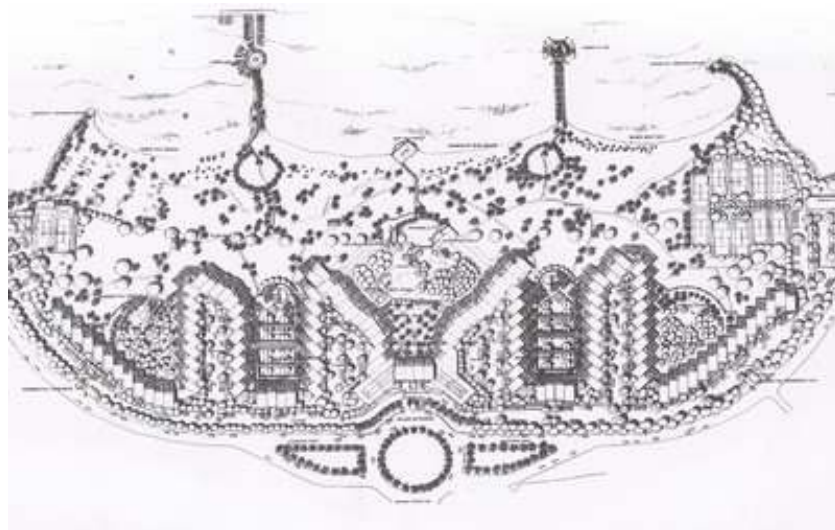
ภาพที่ 2.8 ภาพผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 1



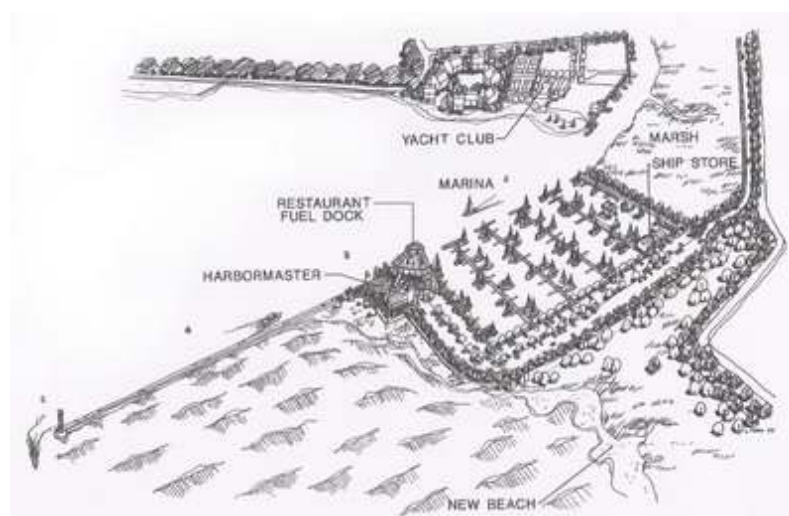
ภาพที่ 2.9 ภาพพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 2



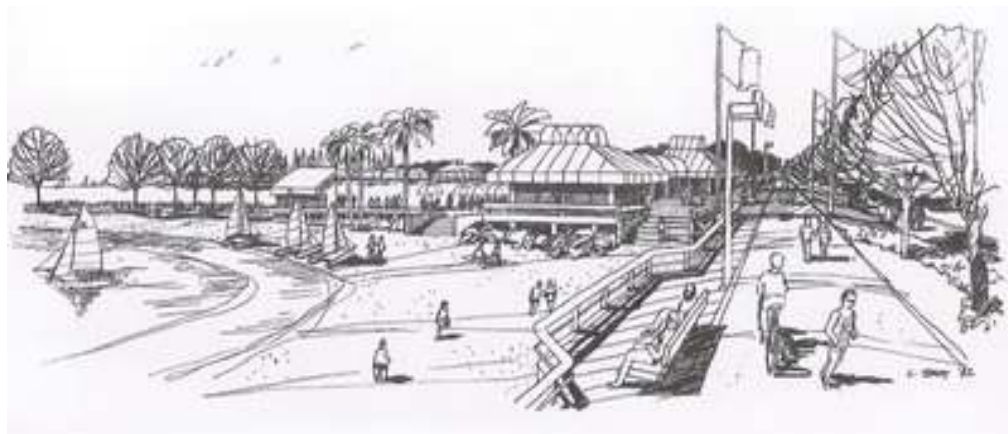
ภาพที่ 2.10 ภาพพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่3



ภาพที่ 2.11 ภาพพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่4



ภาพที่ 2.12 ภาพพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่5



ภาพที่ 2.13 ภาพพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 6

2.10 กระบวนการออกแบบชุมชนเมือง

ในขณะที่เมืองและปัญหาของเมืองแต่ละเมืองมีลักษณะพิเศษไม่เหมือนกัน แต่ก็มีกิจกรรมการทำงานโดยทั่วไปที่สามารถใช้เป็นตัวแทนแสดงการศึกษาทางด้านการออกแบบชุมชนเมือง ซึ่งส่วนใหญ่ดำเนินการอยู่ กระบวนการออกแบบชุมชนเมือง โดยทั่วไปประกอบด้วย 4 ขั้นตอนพื้นฐาน คือ

2.10.1 การวิเคราะห์ (Analysis)

การวิเคราะห์นี้ ข้อมูลพื้นฐานที่ต้องเก็บรวบรวม ศึกษา และวิเคราะห์ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดิน ประชากร การคมนาคมขนส่ง ระบบทางธรรมชาติและภูมิประเทศ นอกเหนือจากนี้ การตรวจสอบโดยละเอียดเกี่ยวกับลักษณะเฉพาะของพื้นที่ โครงสร้างชุมชนย่อยและพื้นที่ธุรกิจที่เกิดขึ้นก็ต้องดำเนินการด้วย ต่อจากนั้นเป็นการระบุปัญหา และการกำหนดขอบเขต และเนื้อหาของความมุ่งหมายในการออกแบบ

ภายในขั้นตอนนี้มีกิจกรรมหลากหลายที่ค่อนข้างมีความสำคัญในการสร้างความเข้าใจ โครงสร้าง และรูปแบบพื้นที่ของชุมชนเมือง ซึ่งอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

2.10.1.1 การสำรวจด้วยสายตา (Visual Survey)

ในหนังสือ “ภาพลักษณ์ของเมือง” (the image of the city) ของเควิน ลินซ์ ได้อธิบายแนวคิดและองค์ประกอบหลักของการสำรวจด้วยสายตา แนวความคิดนี้อยู่บนฐานข้อสมมุติที่ว่า คนเราแต่ละคนเดินไปรอบๆเมือง ในความนึกคิดของเรา เราได้สร้างแผนตามแนวคิด ซึ่งทำให้เรามีทิศทางในการเดินทาง ไปสู่ที่ใดที่หนึ่งในสภาพแวดล้อมของชุมชนซึ่งได้การสำรวจด้วยสายตาเป็นการศึกษาค้นคว้า และระบุหรือบ่งชี้องค์ประกอบของเมือง เช่นตำแหน่งที่ตั้ง และมุมมองของที่หมายตาหรือภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) และชุมทาง (Node) ของกิจกรรมเปิดเผยขอบเขตระหว่างกันของชุมชนย่อยว่าชัดเจน และเด่นชัดหรือไม่ หรือไม่เด่นชัดหรือไม่เป็นขอบเขตที่ชัดเจน การศึกษาเป็นการสำรวจความ

ต่อเนื่องของที่ว่าง (sequence of space) ที่คนเดินเท้าอาจเผชิญในการเดินจากส่วนหนึ่งไปยังส่วนอื่นๆของเมือง

2.10.1.2 การระบุชี้บริเวณ แข็ง และ อ่อน (Identification of Hard and Soft Areas)

เมืองเป็นชุมชนย่อย และย่านที่ประกอบกันอยู่นั้นอยู่ในสถานะที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา แม้ว่าอยู่ในสภาพที่เคลื่อนไหวนี้อาจมองเห็นได้ง่ายๆ จากวันหนึ่งไปยังวันถัดไป แต่ถ้าระยะห่างไป 5 ปี หรือ 10 ปี ก็จะปรากฏการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างชัดเจนขึ้น

การแสดงภาพบริเวณแข็ง(Hard) และอ่อน(Soft) ดังตัวอย่างในหนังสือ “การออกแบบชุมชนเมืองแมนฮัตตัน” (Urban Design Manhattan) ช่วยให้นักออกแบบได้รู้จักว่าส่วนไหนของเมืองที่สามารถรองรับการเติบโต และการเปลี่ยนแปลงและส่วนไหนที่จะคงอยู่ไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งหมายถึงบริเวณ“แข็ง”นั้นๆ อาจเป็นที่ตั้งของอาคารที่มีลักษณะเด่น และมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ส่วนบริเวณ“อ่อน” อาจเป็นชุมชนย่อย หรือเป็นบริเวณที่มีอาคารว่างเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ หรือมีสภาพเสื่อมโทรม การเข้าไปแทรกแซง หรือพัฒนาในบริเวณดังกล่าวอาจเป็นเรื่องที่น่าพึงปรารถนาจากมุมมองของผู้อยู่อาศัย และเมืองเพิ่มความหลากหลาย (diversity) ของกิจกรรมให้เป็นรากฐานของเมืองทางด้านเศรษฐกิจ

2.10.1.3 การวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอย (Function analysis)

การวิเคราะห์พื้นที่ใช้สอยเป็นการศึกษาความสัมพันธ์ของกิจกรรมระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินหลายประเภท และมีความสัมพันธ์กับระบบการสัญจรอย่างไร นำผลไปศึกษาต่อในรูปแบบ 3 มิติต่อไป

2.10.2 การสังเคราะห์ (Synthesis)

แนวความคิดในการออกแบบ(Design concept) จะเกิดขึ้นโดยจะขึ้นซึ่งสะท้อนความเข้าใจของอุปสรรค (constraints) ของปัญหา และการเสนอแนะแนวทางเพื่อการแก้ไขที่ให้ผลคุ้มค่ามากที่สุด ซึ่งยอมให้มีการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ที่จำเป็นต้องทำ ในขั้นตอนการสังเคราะห์การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลที่ดำเนินการในขั้นตอนก่อน จะต้องถูกแปลความหมายให้เป็นข้อเสนอแนะในโครงการ (proposal) เพื่อดำเนินการก่อนที่จะทำการพัฒนาแผนผังการออกแบบชุมชนเมือง มีกิจกรรมที่ต้องดำเนินการล่วงหน้าก่อนการจัดทำข้อเสนอโครงการ

ส่วนประกอบอันดับแรกของขั้นตอนการสังเคราะห์ คือการสร้างแนวความคิดเพื่อการพัฒนา ซึ่งจะเป็นการแก้ปัญหาในขั้นตอนเริ่มต้น หลังจากสร้างแนวความคิดแล้วจะเป็นการพัฒนาด้านแนวความคิดเป็นโครง การออกแบบในระดับแนวความคิด นี้ปรกติเป็นงานเฉพาะทางด้านการออกแบบผังเมือง

2.10.3 การประเมินผล (Evaluation)

การประเมินผลเกิดขึ้นได้หลายระดับ ตั้งแต่การ ประเมิน โครงการด้านเทคนิคว่า ได้มาตรฐาน

ตามเกณฑ์ที่กำหนดทางเทคนิคหรือไม่ ไปจนถึงการประเมินว่าโครงการนี้ดี มีประโยชน์ที่จะยอมรับของสาธารณะหรือไม่ โดยการพิจารณาในเรื่องของปัญหาที่ระบุไว้ในตอนแรก หรือประเด็นเรื่องราวต่างๆที่เจตนาจะแก้ไข ภารกิจที่ยุ่งยากซับซ้อนที่ติดตามมากับการประเมิน คือ การพิจารณาเลือกว่าหลักเกณฑ์ใดที่น่าจะนำมาใช้ในการประเมิน หลักเกณฑ์ที่ประเมินมี 2 ประเภทใหญ่ คือ

2.10.3.1 แนวทางการแก้ปัญหานี้เหมาะสมกับปัญหาแค่ไหน

2.10.3.2 โครงการที่เสนอนี้พร้อมที่จะนำไปปฏิบัติมากน้อยเพียงใด

2.10.4 การนำแผนไปปฏิบัติ (Implementation)

2.11 ตารางสถิติ เพื่อกำหนดกลุ่มตัวอย่าง ของ Taro Yamane

ตารางที่ 2.6 ตารางกำหนดขนาดตัวอย่าง ของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ขนาดประชากร	ขนาดตัวอย่างความคลาดเคลื่อน					
	± 1 %	± 2 %	± 3 %	± 4 %	± 5 %	± 10 %
500					222	83
1,000				385	286	91
1,500			638	441	361	94
2,000			718	476	333	95
2,500		1,250	769	500	345	96
3,000		1,765	938	566	375	98
3,500		1,842	959	574	378	99
4,000		1,905	976	580	381	99
4,500		1,957	959	584	383	99
5,000	5,000	2,000	1,000	588	385	99
6,000		1,765	938	566	375	98
7,000		1,842	959	574	375	99
8,000		1,905	976	580	381	99
9,000		1,957	989	584	383	99
10,000	5,000	2,000	1,000	588	358	99
15,000	6,000	2,143	1,034	600	390	99
20,000	6,667	2,222	1,053	606	392	100
25,000	7,143	2,273	1,064	610	394	100
50,000	8,333	2,381	1,087	617	397	100
100,000	9,091	2,439	1,099	621	398	100
>100,00	10,000	2,500	1,111	625	400	100

2.12 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.12.1 เดชา บุญค้ำ.(2531 : [1-1] – [10-13]) ได้ศึกษาการพัฒนาภูมิทัศน์เพื่อการท่องเที่ยวเมืองพัทยา.

2.12.1.1 ย่าน

(1) **ปัญหา** ขาดความชัดเจนในการใช้ที่ดิน คือส่วนราชการบางหน่วยงานที่มีที่ตั้งอยู่ในอาคารพาณิชย์ที่อยู่แถวเดียวกันกับร้านค้าประเภทต่างๆ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในด้านการติดต่อราชการ



ภาพที่ 2.14 รูปถ่ายย่านที่รวมกิจกรรมในเมืองพัทยา

(2) **แนวทางการแก้ปัญหา** กำหนดการใช้ที่ดิน และขอบเขตให้ชัดเจน โดยกำหนดเป็นย่านพาณิชยกรรม ย่านสถาบัน และสถานที่ราชการอื่นๆ ส่วนย่านพาณิชยกรรมอาจเสริมสร้างบรรยากาศ โดยเปลี่ยนจากถนนมาเป็นทางเดินเท้าในย่านการค้า เพิ่มลานอเนกประสงค์เพื่อสร้างความน่าสนใจเป็นระยะๆ ตามทาง เพิ่มความชุ่มชื้นและร่มเย็นรวมทั้งบรรยากาศของการพักผ่อนด้วยการจัดวางตำแหน่งน้ำพุขนาดเล็ก ตามบริเวณพักผ่อนนั่งเล่น



ภาพที่ 2.15 ภาพแนวทางการแก้ไขในย่าน และที่รวมกิจกรรม

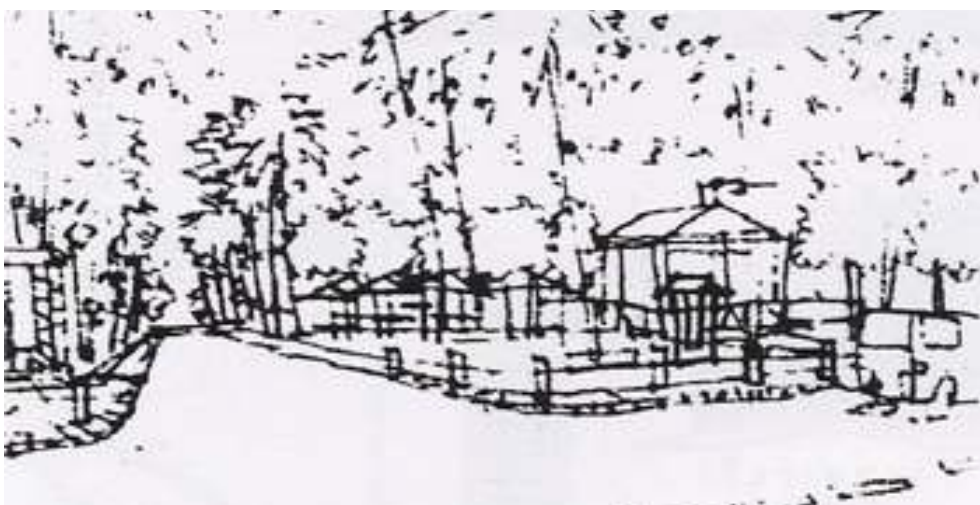
2.12.1.2 เส้นทางการสัญจร

(1) ปัญหา ถนนริมหาด มีการรुक้ำทางเท้าสาธารณะ การตั้งหาบเร่แผงลอยทำให้นักท่องเที่ยวต้องลงมาเดินบนถนน และยังมีกรคิดป้ายโฆษณาทำลายทิวทัศน์ธรรมชาติและภูมิทัศน์เมือง



ภาพที่ 2.16 ภาพถ่ายปัญหาการสัญจร

(2) แนวทางการแก้ปัญหา กำหนดให้มีการถอยร่นของอาคาร และขยายทางเท้า โดยห้ามมิให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอย อีกทั้งกำหนดรูปทรงและความสูงของอาคารที่ถอยร่นแล้ว ลักษณะพืชพันธุ์ที่ปลูกให้ได้ลักษณะบรรยากาศเมืองร้อน บริเวณใดที่มีผู้คนใช้มากควรขยายทางเท้า และจัดสร้างเป็นลานส่วนหาบเร่แผงลอยนั้นเป็นส่วนที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว และเป็นสิ่งที่นักท่องเที่ยวต่างชาติได้สัมผัสกับบรรยากาศแบบแปลกใหม่ จึงควรจัดให้มีบริเวณเฉพาะสำหรับหาบเร่แผงลอยและควบคุมรูปแบบและจัดให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย



ภาพที่ 2.17 ภาพแนวทางการแก้ปัญหาการสัญจร

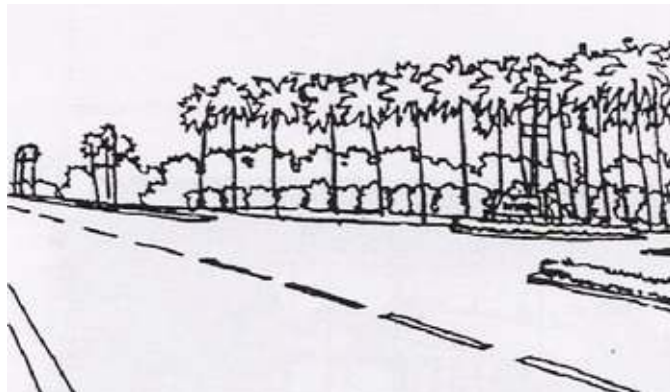
2.12.1.3 ที่หมายตา

(1) ปัญหา ขาดความชัดเจน หรือบรรยากาศที่ฉ่ำน้ำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้รับรู้ว่าเป็นเส้นทางหลักเข้าสู่เมืองพัทยา มุมมองสองข้างทางขาดความน่าสนใจ



ภาพที่ 2.18 ภาพถ่ายปัญหาความชัดเจนป้ายที่หมายตา

(2) แนวทางการแก้ปัญหา เน้นทางแยกเข้าเมืองด้วยกลุ่มต้นไม้ ทำให้เกิดความเด่นชัดของทางเท้ามากขึ้น อาจจะใช้การใช้ต้นไม้เมืองร้อนชายทะเลประกอบกับการใช้รูปปั้น หรือที่หมายตาที่สร้างขึ้น เพื่อให้สามารถมองเห็นจากระยะไกล



ภาพที่ 2.19 ภาพแนวทางการแก้ปัญหาความชัดเจนป้ายที่หมายตา

2.12.2 สิงห์เดช สิงห์เทศ.(2547 : 147-160) ได้ศึกษาเรื่องการพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว เกาะเกร็ด จ.นนทบุรี.

2.12.2.1 ย่าน

ปัญหา ในย่านพานิชย์เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการค้าขายอยู่บริเวณ 2 ข้างทางมีการตั้งวางสินค้ากีดขวางทางสัญจรขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อยมีการติดตั้งป้ายการค้าและป้ายโฆษณาต่างๆ ตาม

ทางเดินขาดการควบคุมที่ดีทำให้ทำลายจินตภาพที่ดีของย่าน ถึงขยะมีน้อย ที่พักนักท่องเที่ยว เทียวไม่เพียงพอ ในย่านประวัติศาสตร์ มีพ่อค้าแม่ค้ามาตั้งขายของบริเวณวัด ทำให้เป็นจุดด้อยทางภูมิทัศน์ของเมือง ส่วนในย่านสถานที่ราชการ อาคารบริหารส่วนตำบลมีสภาพเก่า และทรุดโทรมไม่เหมาะสมกับพื้นที่ทางราชการ

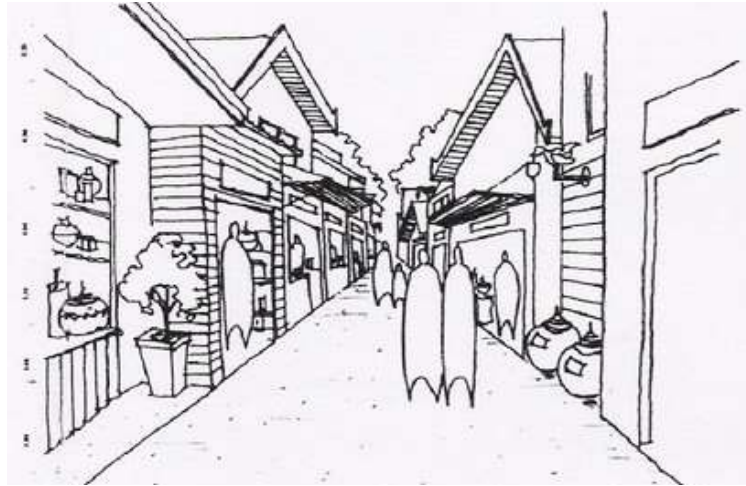


ภาพที่ 2.20 ภาพถ่ายปัญหาความไม่มีระเบียบในการจัดวางขายสินค้าสองข้างทาง



ภาพที่ 2.21 ภาพถ่ายปัญหาความไม่มีระเบียบในการจัดวางขายสินค้าบริเวณหน้าวัด

(1) แนวทางการแก้ปัญหา ควรออกกฎข้อบังคับห้ามตั้งแผงลอย ลูกเก้าทางเดิน เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถสัญจรได้สะดวก ห้ามติดป้ายโฆษณาบบดบังภูมิทัศน์ กันสาดหน้าร้านขอความร่วมมือให้ใช้รูปแบบและสีเดียวกัน เพิ่มถังขยะทุกๆ 300 เมตร และจัดให้มีที่พักนักท่องเที่ยวเป็นระยะตามทางเดิน ส่วนในพื้นที่ประวัติศาสตร์ห้ามขายของในบริเวณ เพื่อไม่ทำลายทัศนียภาพ และติดตั้งเสาไฟฟ้าแสงสว่างตามทางเดิน เพื่อให้ความสว่างแก่ชาวบ้านเวลากลางคืน



ภาพที่ 2.22 ภาพแนวทางการแก้ปัญหาความไม่มีระเบียบในการจัดวางขายสินค้า

2.12.2.2 เส้นทางสัญจร

(1) ปัญหา เนื่องจากเกาะเกร็ดเป็นพื้นที่เกาะ มีถนนและทางเดินสำหรับคนเดิน และรถจักรยาน และจักรยานยนต์ เป็นส่วนเดียวกัน ในวันหยุดสุดสัปดาห์ และวันหยุดเทศกาล การจราจรบนเกาะจะติดขัดมากทั้งนักท่องเที่ยว และยานพาหนะ ส่วนที่จอดรถไม่เพียงพอ และเป็นที่จอดรถกลางแจ้ง จะมีปัญหาเวลาฝนตก ส่วนเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำปัญหาที่พบคือ เรือโดยสารที่ไม่ปลอดภัย เนื่องจากไม่มีชูชีพสำหรับผู้โดยสารหากเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ

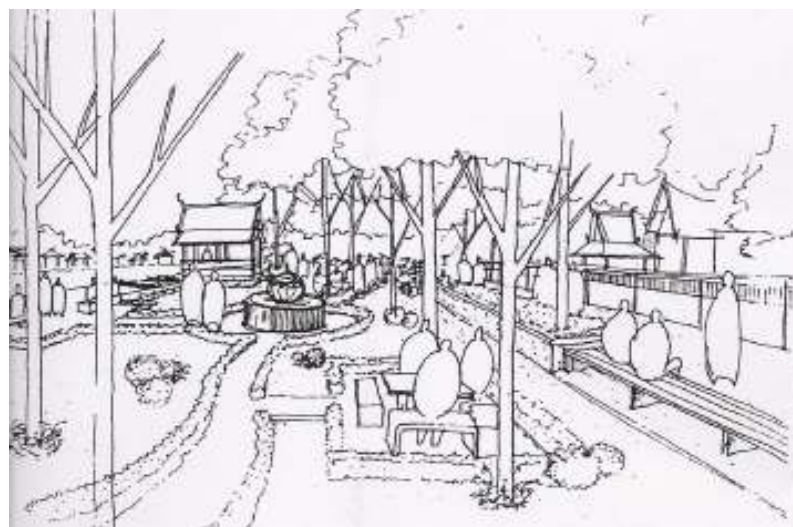


ภาพที่ 2.23 ภาพถ่ายถนนคนเดิน และรถจักรยานยนต์



ภาพที่ 2.24 ภาพถ่ายที่จอดรถที่วัดกลางเกาะ

(2) แนวทางการแก้ปัญหา ที่จอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวจากฝั่ง ที่วัดสนามเหนือ และ วัดเกาะกลางเกร็ด เป็นที่จอดรถกลางแจ้ง ให้มีเจ้าหน้าที่ดูแล และปรับปรุงลานจอดให้มีที่บังแดด และจัดระเบียบการจอดรถที่ชัดเจน ส่วนบนเกาะ เนื่องจากถนนสายหลักเป็นถนนเส้นเดียวกับเส้นทางท่องเที่ยว เสนอให้คงใช้ยานพาหนะในวันหยุด เส้นทางท่องเที่ยวเป็นเส้นทางยาว นักท่องเที่ยวต้องเดินผ่านสวน ซึ่งไม่น่าสนใจ และไม่ปลอดภัย เสนอให้มีการตัดถนนสายใหม่บริเวณวัดเสารังทองไปทางใต้จนถึงวัดศาลากุล เพื่อให้เส้นทางสั้นลง และไม่ต้องเดินย้อนกลับทางเดิม ส่วนเส้นทางน้ำ ปรับปรุงเรือโดยสาร ให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย และปรับปรุงจุดท่องเที่ยวและเพิ่มจุดท่องเที่ยวที่น่าสนใจขึ้น



ภาพที่ 2.25 ภาพแนวทางการแก้ปัญหาคารล์ญจรบนเกาะ

2.12.2.3 ที่หมายตา

(1) ปัญหา พระเจดีย์มูเตา บริเวณโดยรอบและฐานเจดีย์มีสภาพชำรุดทรุดโทรม ไม่ส่งเสริมโบราณสถาน อีกทั้งโบสถ์วัดป่าเลไลยก์ ปัจจุบันขาดการดูแลรักษา มีต้นไม้มาบดบังโบราณสถาน ทำให้ขาดความสง่าและงดงาม



ภาพที่ 2.26 ภาพถ่ายที่พระเจดีย์มูเตา

(2) แนวทางการแก้ปัญหา ปรับปรุง และ บูรณะพระเจดีย์มูเตา และ โบสถ์วัดป่าเลไลยก์ ให้อยู่ในสภาพคงเดิม และรักษาลายละเอียดเดิมที่เป็นเอกลักษณ์ไว้ทั้งหมด รวมทั้งดูแลรักษาความสะอาด และตัดแต่งต้นไม้ในบริเวณให้เรียบร้อย