



แนวคิดการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา



โดย
นายรัศมีธรรม มะโนไธสง

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

มหابัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหابัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

แนวคิดการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
มหابัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหابัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

URBAN PLANNING CONCEPTS FOR PROMOTING PATTAYA AS A SPORT
TOURISM DESTINATION



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Urban and Environmental Planning Master of Urban and Environmental
Planning Program

Department of Urban Design and Planning
Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2017

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

หัวข้อ แนวคิดการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา
โดย รัชมีธรรม มะโนไฮ้ง
สาขาวิชา หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต
แผน ก แบบ ก 2
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก รองศาสตราจารย์ ดร. ชัยสิทธิ์ ตำนกิตติกุล

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.จุไรรัตน์ นันทานิช)

พิจารณาเห็นชอบโดย

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สิงหนาท แสงสีหนาท)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(รองศาสตราจารย์ ดร. ชัยสิทธิ์ ตำนกิตติกุล)

..... ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ฤทธิรงค์ จุฑาพฤตนิกร)

56058306 : หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหัพัตติ แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ : เมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา, ผังเมืองพัทยา

นาย รัศมีธรรม มะโนไธ้: แนวคิดการวางแผนผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา อาจารย์
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร. ชัยสิทธิ์ ตำนกิตติกุล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวคิดการวางแผนผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยอาศัยการศึกษาแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นหลัก และศึกษาจากกรณีศึกษาการวางแผนผังเมืองของต่างประเทศเพื่อสร้างแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาแล้วนำไปเปรียบเทียบกับผังเมืองของเมืองพัทยาในปัจจุบัน

การศึกษานี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพที่ใช้ประเด็น 2 ประเด็น โดยประเด็นที่ 1 คือแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นการศึกษาแนวคิดการวางแผนผังเมืองกีฬาจากต่างประเทศ ใช้หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกตามหลักการวางแผนผังเมืองที่เกี่ยวข้องคือ แนวคิดการวางแผน การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางแผนการคมนาคมขนส่ง และการวางแผนสิ่งแวดล้อม ทำให้ได้เมืองตัวอย่างที่เป็นเกณฑ์ในการศึกษา 2 พื้นที่ จากนั้นใช้หัวข้อทั้งหมด 4 หัวข้อ ได้แก่ แนวคิดการวางแผนผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา การวางแผนการคมนาคมขนส่ง และการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำการวิเคราะห์ประเด็นทั้งหมด ทำให้สามารถกำหนดแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา และทำการวิเคราะห์ประเด็นที่ 2 คือผังเมืองพัทยาปัจจุบันในหัวข้อ 4 หัวข้อข้างต้น เพื่อนำไปเปรียบเทียบกับแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ผังเมืองพัทยาในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยได้ทำการเปรียบเทียบในแต่ละประเด็นจากการวางแผนผังเมืองข้างต้น ผลปรากฏว่า การวางแผนผังเมืองพัทยาไม่สอดคล้องกับการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพียง 1 หัวข้อเท่านั้น จาก 4 หัวข้อ นั่นก็คือ หัวข้อการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเท่านั้น

ผลจากการสรุปการวิจัยสามารถนำไปสู่ข้อเสนอแนะการปรับปรุงผังเมืองพัทยาเพื่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา เน้นการพัฒนาหลักการวางแผนผังเมืองให้เป็นรูปธรรมจากทั้ง 4 หัวข้อหลักในการวิจัย เพื่อการนำไปสู่การเสนอแนะการวางแผนผังเมืองพัทยา ให้ผังเมืองของพัทยามีความชัดเจนในการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยมีข้อเสนอแนะจากผู้วิจัยและข้อเสนอจากนักวิชาการด้านผังเมืองเพื่อเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการวิจัยครั้งนี้

56058306 : Major Master of Urban and Environmental Planning Program

Keyword : Sport Tourism, Pattaya Urban Planning

MR. RUSSAMEETHUM MANOOHONG : URBAN PLANNING CONCEPTS FOR PROMOTING PATTAYA AS A SPORT TOURISM DESTINATION THESIS ADVISOR : ASSOCIATE PROFESSOR CHAISIT DANKITIKUL, Ph.D.

The objective of the study is to find out Urban Planning Concepts for Promoting Pattaya As A Sport Tourism Destination by resorting to Concepts for Promoting Pattaya As A Sport Tourism Destination mainly. This study had been explored by the case study of Urban Planning in foreign countries to create concepts as a Sport Tourism Destination to make a comparison with Pattaya Urban Planning.

This research is the qualitative research using 2 variables. The first variable is the main of Urban Planning Concepts as a Sport Tourism Destination. The study had been begun by Sport Urban Planning in foreign countries. There are rules of selection that relate to the main of Urban Planning such as Urban Planning Concept, Land Use Planning, Transportation Planning and Environment Planning. Then, there were two sample cities that would be used in this study. There are four points had been used in analysis such as Urban Planning Concept, Land Use and Sport Benefit Planning, Transportation Planning and Biology and Natural Resources Planning. After analysis, data could be created Urban Planning Concept as a Sport Urban Planning Concepts. The second variable is Pattaya Urban Planning based on four points in above to compare with sport Urban Planning Concepts.

The findings pointed out Pattaya Urban Planning did not conform to Urban Planning Concepts as a Sport Tourism Destination by making a comparison in each point. It could be shown that just only one point from four points of Pattaya Urban Planning conformed to Tourism Urban Planning.

The result of the study could relate to the suggestions of improvement Urban Planning as a Sport Tourism City for Pattaya. Focusing on the Development Urban Planning could be a material object in four main points of the study. A suggestion for Pattaya Urban Planning was obviously related to a sport tourism city development. Many suggestions were given by the researcher and the Urban Planning academician for the most useful in this research.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นรายวิชาสุดท้ายของหลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต ต้องใช้เวลาในการศึกษาการวิจัยและการดำเนินการหลายเดือนและต้องอาศัยข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยมีความตั้งใจและพยายามอย่างมากในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ โดยก่อนที่จะสามารถดำเนินการวิจัยจนสำเร็จลุล่วง ได้รับความช่วยเหลือและการสนับสนุนจากหลาย ๆ ท่าน ซึ่งผู้วิจัยต้องขอขอบคุณไว้ ณ โอกาสนี้ ได้แก่ บิดา มารดา และครอบครัวของผู้วิจัยทุกท่าน สำหรับการสนับสนุนและกำลังใจในการทำงานและมีส่วนช่วยเหลือทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผู้วิจัย กรมโยธาธิการและผังเมืองสำหรับข้อมูลประกอบการศึกษา สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยาที่ได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่วิจัยอย่างครบถ้วน และขอขอบคุณสำหรับความคิดเห็นรวมทั้งข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จากผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการทางด้านผังเมืองทุกท่าน เพื่อให้การวิจัยดำเนินการลุล่วงและเป็นไปตามหลักการวิจัยที่ต้องการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงได้ตามความประสงค์ของผู้วิจัยต้องขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับ อาจารย์หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาดบัณฑิต ภาควิชาออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ทุกท่าน ที่ได้ให้ความรู้กับผู้วิจัยอันส่งผลให้ผู้วิจัยนำมาใช้เป็นประโยชน์สูงสุดต่อการวิจัยในครั้งนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รศ.ดร.ชัยสิทธิ์ ด่านกิตติกุล ที่เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและได้ให้คำปรึกษารวมทั้งคำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้เป็นอย่างดี รวมไปถึง ผศ.ดร.ธนะ จิระพิวัฒน์ และ รศ. สิทธิพร ภิรมย์รัตน์ ที่ได้ให้ข้อมูลและจัดการอบรมประกอบการทำวิทยานิพนธ์ และคุณปราณี นันทเสนามาตร ผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง คุณฐาปนา บุญยประวีตร อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย สำหรับข้อมูลความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่องานวิจัย จนสามารถดำเนินการวิจัยลุล่วงได้เป็นอย่างดีและสามารถนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อไปในอนาคต

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่ได้ให้โอกาสทางการศึกษาและความรู้ตลอดระยะเวลาการศึกษาในสถาบันแห่งนี้ และหากมิได้กล่าวขอบคุณได้ครบถ้วนหรือขาดตกบกพร่องประการใด ต้องขออภัยไว้ ณ โอกาสนี้ด้วย

รัศมีธรรม มะโนไธ้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
สารบัญแผนผัง.....	ฏ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย.....	1
ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
คำถามการวิจัย.....	2
ขอบเขตของการวิจัย.....	2
กระบวนการวิจัย.....	4
วิธีวิจัย.....	4
ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย.....	5
นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
บทที่ 2 ทฤษฎี แนวคิด กรณีสึกษา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
ทฤษฎีเกี่ยวกับการผังเมือง.....	6
แนวคิดการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา.....	32
กรณีสึกษาการจัดตั้งเมืองกีฬาและการวางผังเมืองต่างประเทศ.....	40

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	51
สรุปบทที่ 2.....	53
บทที่ 3 การออกแบบการวิจัย	56
กรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย	56
การเลือกพื้นที่การวิจัย.....	58
กลุ่มตัวอย่างและประชากร	58
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	59
การเก็บรวบรวมข้อมูล	59
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	60
สรุปบทที่ 3.....	61
บทที่ 4 เมืองพัทยา	62
ประวัติความเป็นมาและความสำคัญของเมืองพัทยา	62
แผนแม่บทการพัฒนาเมืองพัทยา.....	64
สภาพทั่วไปของเมืองพัทยา.....	67
ผังเมืองรวมเมืองพัทยา	70
การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยา	74
การคมนาคมและขนส่งของเมืองพัทยา.....	77
การสาธารณสุขและสาธารณูปการของเมืองพัทยา.....	82
การวางแผนสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา	91
สรุปบทที่ 4.....	94
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	95
การวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา.....	95
การวิเคราะห์แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยาจากกรณีศึกษา	97
การวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา.....	115

การเปรียบเทียบแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬากับเมืองพัทยา.....	124
การเสนอแนะเพื่อปรับปรุงผังเมืองพัทยาเพื่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา.....	132
สรุปบทที่ 5.....	140
บทที่ 6 การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	141
การอภิปรายผล	141
ข้อเสนอแนะของนักวิชาการต่อผลการวิจัย	147
ข้อเสนอแนะของการวิจัย.....	147
ข้อจำกัดในการวิจัย.....	148
ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในขั้นต่อไป	148
สรุปสาระสำคัญของการวิจัย.....	149
รายการอ้างอิง	151
ภาคผนวก.....	154
ประวัติผู้เขียน.....	158



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนประชากรในเขตเมืองพัทยา ตามทะเบียนราษฎร ปี พ.ศ.2549 - 2558	69
ตารางที่ 2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยา พ.ศ. 2552	74
ตารางที่ 3 แนวความคิดการวางผังเมืองจากกรณีศึกษา.....	99
ตารางที่ 4 แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาจากกรณีศึกษา....	106
ตารางที่ 5 แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งจากกรณีศึกษา	109
ตารางที่ 6 แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจากกรณีศึกษา	112
ตารางที่ 7 สรุปแนวความคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาจากกรณีศึกษา	114
ตารางที่ 8 สรุปผังเมืองพัทยา	115
ตารางที่ 9 สรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทยา	117
ตารางที่ 10 สรุปการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยา	119
ตารางที่ 11 สรุปแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา	121
ตารางที่ 12 สรุปการวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน	123
ตารางที่ 13 เปรียบเทียบแนวความคิดการวางผังเมือง	124
ตารางที่ 14 เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา.....	125
ตารางที่ 15 เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง.....	127
ตารางที่ 16 เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม.....	128
ตารางที่ 17 เปรียบเทียบหลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา.....	129

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา.....	3
ภาพที่ 2 Concentric Theory	11
ภาพที่ 3 Sector Theory	12
ภาพที่ 4 Multiple Nuclei Theory	12
ภาพที่ 5 Paris Road Radial System	16
ภาพที่ 6 Philadelphia Road Grid System.....	16
ภาพที่ 7 Petaling Jaya Loop Road System.....	17
ภาพที่ 8 Cul-De-Sac Road System.....	17
ภาพที่ 9 High Speed Train.....	18
ภาพที่ 10 Rapid Transit.....	19
ภาพที่ 11 Bus Services	19
ภาพที่ 12 Dubai Sport City	33
ภาพที่ 13 Games Concept Olympic Paris.....	36
ภาพที่ 14 Games Concept Paralympic Paris.....	37
ภาพที่ 15 Olympic and Paralympic Village.....	37
ภาพที่ 16 Sustainable City.....	40
ภาพที่ 17 ผังแม่บทการพัฒนาด้านกายภาพขององค์กรพัฒนาเมือง ประเทศสิงคโปร์.....	43
ภาพที่ 18 Master Plan Singapore 2014	44
ภาพที่ 19 Bus Lanes & Bus Ticket.....	44
ภาพที่ 20 MRT & LRT System Map	45
ภาพที่ 21 Park & Waterbodies Plan.....	46

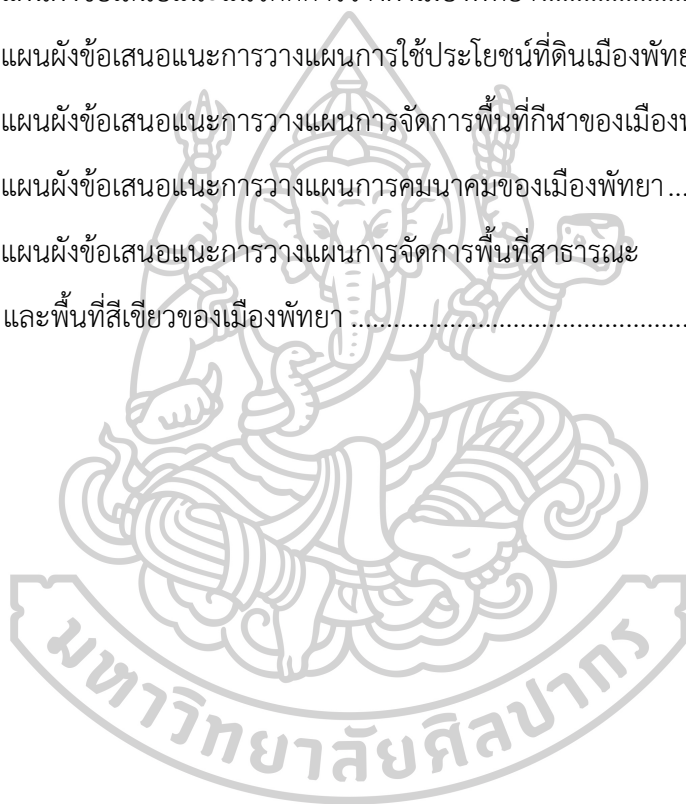
ภาพที่ 22 Sub-regions of Greater London.....	48
ภาพที่ 23 West London sub-region	48
ภาพที่ 24 Percentage increase in housing.....	49
ภาพที่ 25 Green Chain Interactive Map	51
ภาพที่ 26 จุดชมวิวเมืองพัทยา	64
ภาพที่ 27 ย่านใจกลางเมืองพัทยา.....	71
ภาพที่ 28 ถนนสุขุมวิทพัทยา	79
ภาพที่ 29 สถานีรถไฟพัทยา.....	81
ภาพที่ 30 สนามบินนานาชาติอุตะเภา	81
ภาพที่ 31 สวนสาธารณะเมืองพัทยาซอยชัยพฤกษ์.....	88
ภาพที่ 32 ชายหาดพัทยาเหนือ-พัทยาใต้.....	88
ภาพที่ 33 ศูนย์กีฬาภาคตะวันออก.....	89
ภาพที่ 34 การแข่งขันเจ็ตสกีชิงแชมป์โลก	89
ภาพที่ 35 สยามคันทรี่คลับ วอเตอร์ไซด์	90
ภาพที่ 36 สนามพีระเซอร์กิต	90
ภาพที่ 37 ย่านศูนย์กลางเมืองสิงคโปร์	101
ภาพที่ 38 การใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์	101
ภาพที่ 39 ระยะทางพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬากับศูนย์กลางเมืองของสิงคโปร์.....	102
ภาพที่ 40 พื้นที่กีฬาของสิงคโปร์	102
ภาพที่ 41 ย่านศูนย์กลางเมืองของลอนดอน	104
ภาพที่ 42 การใช้ประโยชน์ที่ดินของลอนดอน	104
ภาพที่ 43 ระยะทางพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา.....	105
ภาพที่ 44 พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของลอนดอน	105
ภาพที่ 45 สถานีรถไฟ ระบบขนส่งสาธารณะระบบรางของสิงคโปร์	108

ภาพที่ 46 สถานีรถไฟ ระบบขนส่งสาธารณะระบบรางของลอนดอน	109
ภาพที่ 47 พื้นที่สีเขียวของสิงคโปร์.....	110
ภาพที่ 48 พื้นที่สีเขียวของลอนดอน.....	111
ภาพที่ 49 การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองพัทยา.....	118
ภาพที่ 50 พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาเมืองพัทยา.....	118
ภาพที่ 51 การคมนาคมขนส่งเมืองพัทยา	120
ภาพที่ 52 พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ว่างรอการพัฒนาเมืองพัทยา	121



สารบัญแผนผัง

	หน้า
แผนผังที่ 1 กรอบกรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย.....	57
แผนผังที่ 2 กรอบกระบวนการวิจัย.....	57
แผนผังที่ 3 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมเมืองพัทยา.....	72
แผนผังที่ 4 แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง.....	73
แผนผังที่ 5 แผนผังข้อเสนอแนะแนวคิดการวางผังเมืองพัทยา.....	134
แผนผังที่ 6 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองพัทยา.....	136
แผนผังที่ 7 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการจัดการพื้นที่กีฬาของเมืองพัทยา.....	137
แผนผังที่ 8 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการคมนาคมของเมืองพัทยา.....	138
แผนผังที่ 9 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการจัดการพื้นที่สาธารณะ และพื้นที่สีเขียวของเมืองพัทยา.....	139



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย

ในปี พ.ศ. 2557 รัฐบาลโดย นางกอบกาญจน์ วัฒนวรางกูล รัฐมนตรีกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีแนวคิดที่จะผลักดันให้เมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวและกีฬา เพราะเมืองพัทยากุมองว่ามีศักยภาพที่เพียงพอที่จะรองรับการจัดการแข่งขันกีฬา และเป็นสถานที่เก็บตัวนักกีฬา และเมืองพัทยานั้นมีความพร้อมทั้งด้านโรงแรม ร้านอาหาร รวมไปถึงธรรมชาติที่สวยงาม โดยเบื้องต้นแล้วได้มีนโยบายและการรักษาหรือร่วมกับระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเชื่อว่าจะสามารถทำให้เมืองพัทยาเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวและกีฬาชั้นนำอย่างแท้จริง โดยการสนับสนุนต่อเนื่องเป็นเวลา 5 ปี

ปัจจุบันเมืองพัทยาได้ถือว่าเป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวเป็นที่รู้จักในระดับโลก โดยมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก โดยมีทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ซึ่งเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ ในส่วนของการท่องเที่ยวก็มีกิจกรรมที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ทะเล เกาะ และชายหาด และการท่องเที่ยวเชิงการบันเทิง ร้านอาหาร ผับ บาร์ ต่าง ๆ เป็นต้น

เมืองพัทยานอกจากกิจกรรมจากการท่องเที่ยวที่เป็นจุดเด่นของเมืองแล้ว ยังมีด้านกีฬาที่เป็นจุดเด่นของเมืองพัทยาก็อย่างหนึ่งด้วย เมืองพัทยานี้มีการพัฒนาด้านกีฬา โดยมีสถานที่จัดการแข่งขันกีฬาหลาย ๆ ประเภท ในระดับนานาชาติ เช่น การแข่งขันวิ่งมาราธอน รายการพัตยามาราธอน ซึ่งเป็นวัฒนธรรมและประเพณีด้านกีฬาของพัทยาที่สร้างชื่อเสียงในระดับชาติและนานาชาติ สนามแข่งรถพีระเซอร์กิตใช้ในการแข่งขันระดับนานาชาติซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐานแห่งแรกของประเทศไทย การแข่งขัน เจ็ตสกี เวิลด์ คัพ ซึ่งปัจจุบันขึ้นเป็นที่ 1 ของโลกในเรื่องการจัดการแข่งขัน เพราะมีผู้เข้าแข่งขันมากถึง 40 ชาติ การแข่งขันเทนนิส พีทีที พัทยาโอเพ่น ที่มีมานานกว่า 20 ปี ศูนย์กีฬาแห่งชาติภาคตะวันออกหรือศูนย์กีฬาในร่มใช้ในการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ เช่น การแข่งขันชกมวย K-1 ส่วนในระดับประเทศ ด้านกีฬาฟุตบอล มีสโมสรฟุตบอลพัทยา ยูไนเต็ด ซึ่งอยู่ในยามาฮ่า ลีควัน ในฤดูกาล 2557-2558 รวมไปถึงการแข่งขัน วอลเลย์บอลชายหาด เอฟไอวีบี พัทยา ไทยแลนด์ชาเลนเจอร์ เป็นต้น

เมืองพัทยา คือเมืองท่องเที่ยวที่ประสบปัญหาหลักคือ ปัญหาสังคมที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต เพราะจากที่กล่าวมาเมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่เป็นที่รู้จักว่าเป็นแหล่งรวมสถานบันเทิงไว้มากมาย ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาที่เกิดจากกิจกรรมดังกล่าวมาตั้งแต่เด็กและเยาวชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นปัญหาเด็กเร่ร่อน ปัญหาเด็กที่ถูกเลี้ยงดูไม่เหมาะสม ปัญหาเด็กถูกล่วงละเมิดทางเพศ และปัญหาการใช้แรงงานเด็ก ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลเป็นปัญหาสังคมในอนาคตสำหรับการพัฒนาเมืองสำหรับการใช้ประชาชนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา

เพราะฉะนั้นการผลักดันให้เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา จึงส่งผลต่อเศรษฐกิจการท่องเที่ยวทำให้มีความหลากหลายและเป็นการปรับภาพลักษณ์ของเมืองพัทยาในเชิงบวก และกีฬาสามารถสร้างกิจกรรมให้กับเด็กและเยาวชนเพื่อแก้ไขปัญหาเด็กและเยาวชน

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาผังเมืองรวมของเมืองพัทยาเพื่อเป็นแนวคิดการวางผังเมืองรวมให้สอดคล้องกับการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ความมุ่งหมาย

เพื่อศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาในการนำไปเปรียบเทียบกับผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องหรือไม่ และเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงผังให้สอดคล้องกับการวางผังเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

2. วัตถุประสงค์

- 2.1 เพื่อศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
- 2.2 เพื่อเปรียบเทียบผังเมืองพัทยากับแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
- 2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

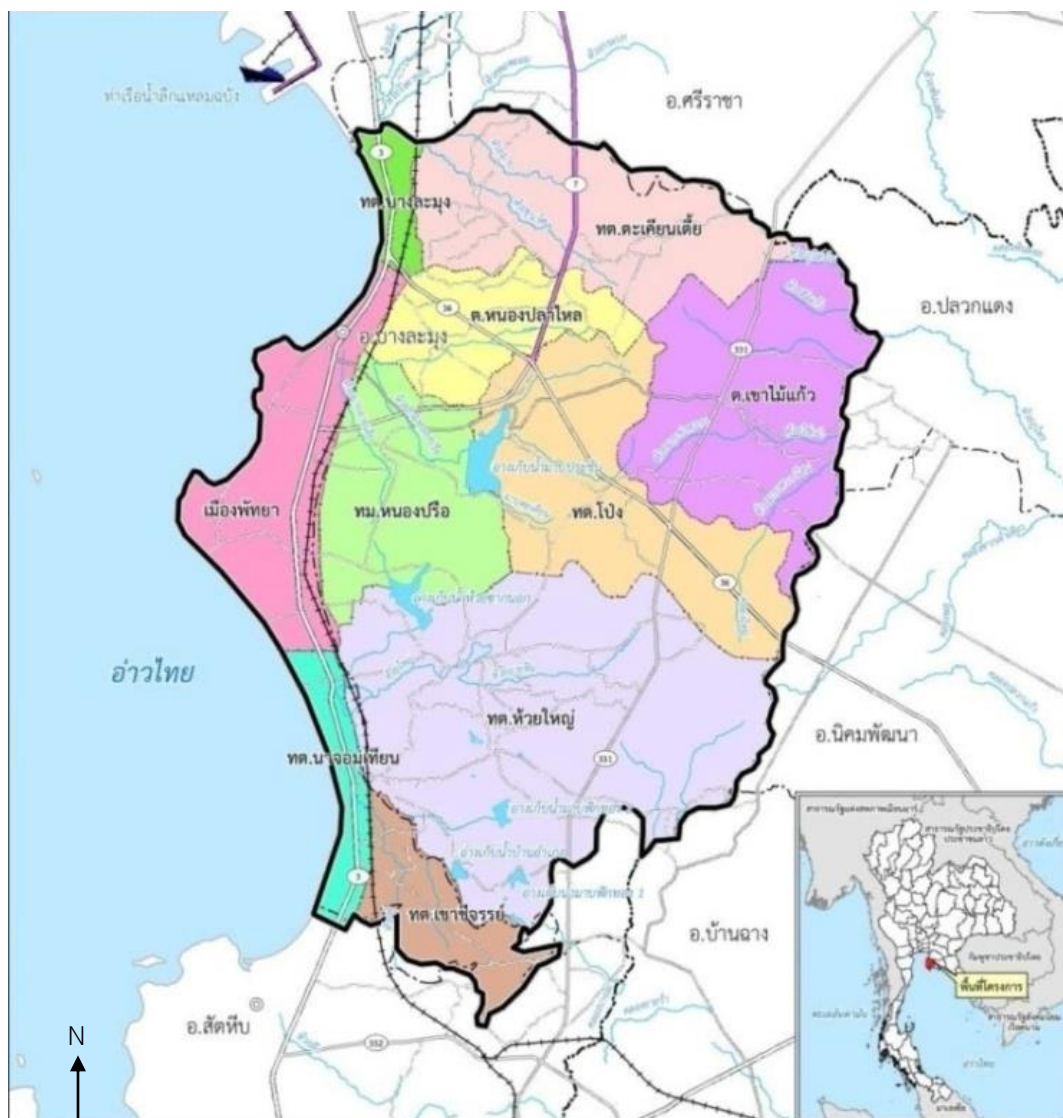
คำถามการวิจัย

1. แนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นอย่างไร
2. ผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่
3. ข้อเสนอแนะการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาควรเป็นอย่างไร

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตการศึกษาในพื้นที่

ที่ตั้งโครงการ เมืองพัทยา ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของประเทศไทย อยู่ในท้องที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 150 กม. พื้นที่ทั้งหมด 208.10 ตารางกิโลเมตร พื้นดิน 53.44 ตารางกิโลเมตร พื้นน้ำ 154.66 ตารางกิโลเมตร เกาะล้าน 4.07 ตารางกิโลเมตร ประกอบด้วย 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลนาเกลือ ตำบลหนองปรือ ตำบลห้วยใหญ่ ตำบลหนองปลาไหล ชายหาดยาวประมาณ 15 กิโลเมตร และในส่วนของพื้นที่เชื่อมโยง ได้แก่ เทศบาลเมืองหนองปรือ เทศบาลตำบลบางละมุง เทศบาลตำบลตะเคียนเตี้ย เทศบาลตำบลโป่ง เทศบาลตำบลห้วยใหญ่ เทศบาลตำบลนาจอมเทียน องค์การบริหารส่วนตำบลหนองปลาไหล องค์การบริหารส่วนตำบลเขาไม้แก้ว เทศบาลตำบลเขาชีจรรย์



ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่การศึกษา

ที่มา : องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, 2557

2. ขอบเขตการศึกษาทางด้านเนื้อหา

2.1 ศึกษาข้อมูลแนวคิดการวางผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการวางแผนการจัดการด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จากข้อมูลรูปแบบต่าง ๆ เช่น หนังสือ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ บทความทางวิชาการ การประชุมวิชาการ เป็นต้น

2.2 วิเคราะห์ข้อมูลแนวคิดการวางผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และการวางแผนการ

จัดการด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยใช้การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ เพื่อประเมินความเป็นไปได้ในการวางแผน

กระบวนการวิจัย

กระบวนการวิจัยประกอบด้วย 7 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดหัวเรื่อง กำหนดชื่อเรื่อง

ขั้นตอนที่ 2 กำหนดคำถามการวิจัย

ขั้นตอนที่ 3 การศึกษาทฤษฎี แนวคิด กรณศึกษา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. การศึกษาทฤษฎีและมาตรฐานของการวางผังเมือง
2. แนวคิดเกี่ยวกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
3. การศึกษาตัวอย่างกรณีศึกษา
4. การศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

ขั้นตอนที่ 4 การออกแบบการวิจัย ประกอบด้วย

1. การกำหนดกรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย
2. การออกแบบกระบวนการวิจัยและประชากรกลุ่มตัวอย่าง
3. การเลือกพื้นที่การวิจัย
4. การออกแบบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
ได้แก่ แบบสัมภาษณ์
5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งเป็น ข้อมูลขั้นปฐมภูมิ คือการศึกษาพื้นที่โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วย การสำรวจพื้นที่เมืองพัทยาและพื้นที่เชื่อมโยง การสังเกตกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ การสอบถามข้อมูลเบื้องต้นของประชากรในพื้นที่ ข้อมูลขั้นทุติยภูมิ เป็นการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ บทความ วิทยานิพนธ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอนที่ 5 การดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนที่ 6 การตอบคำถามการวิจัย

ขั้นตอนที่ 7 การสรุปอภิปรายและข้อเสนอแนะ

วิธีวิจัย

1. การวิจัยจากเอกสาร เป็นการศึกษา ค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ บทความ ทางวิชาการ ข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาถึงทฤษฎีหลักการของข้อมูล

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจ สัมภาษณ์ บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการวิจัย

3. การวิเคราะห์ข้อมูลจากเนื้อหาข้อมูลที่ได้มาสรุปองค์ประกอบตามกรอบแนวคิดที่ได้วางไว้
4. ตอบคำถามการวิจัยโดยใช้ข้อมูลจากการวิเคราะห์

ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทางการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ดังนั้นข้อมูลงานวิจัยอาจไม่สามารถเสนอแนะได้ครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน ซึ่งผู้วิจัยได้เสนอแนะเฉพาะข้อมูลที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ที่วิจัยเท่านั้น

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

เมืองกีฬา หมายถึง จังหวัดหรือพื้นที่ทางการปกครองที่มีความพร้อมในการพัฒนาและจัดกิจกรรมการกีฬา เพื่อประโยชน์ สุขภาพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน การสร้างความเป็นเลิศ การพัฒนาองค์ความรู้ทางการกีฬา การฝึกซ้อม และการจัดการแข่งขันกีฬา รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคประชาสังคม (คณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2560)

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้แนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
2. ได้ข้อเสนอแนะการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
3. เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อนำไปใช้ประกอบในการจัดทำผังเมืองในอนาคต



บทที่ 2

ทฤษฎี แนวคิด กรณศึกษา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีเกี่ยวกับการผังเมือง

การศึกษาทฤษฎีเกี่ยวกับการวางผังเมืองมีหลักการศึกษเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนในการพัฒนาเมือง โดยมีเนื้อหาสาระที่ต้องศึกษาเพื่อนำไปปฏิบัติการวางแผน ไม่ว่าจะเป็นการผังเมืองและผังเมืองรวมในประเทศไทย การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนการสาธารณสุขปโภคสาธารณสุขการ และการวางแผนสิ่งแวดล้อม ทั้งหมดมีหลักการและรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การผังเมืองและผังเมืองรวมในประเทศไทย

การวางผังเมืองของประเทศไทยได้ถูกดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 โดยได้ให้ความหมายคำศัพท์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องไว้ดังนี้

“การผังเมือง” หมายความว่า การวาง จัดทำและดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะในบริเวณเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบท เพื่อสร้างหรือพัฒนาเมืองหรือส่วนของเมืองขึ้นใหม่หรือแทนเมืองหรือส่วนของเมืองที่ได้รับความเสียหาย เพื่อให้มีหรือทำให้ดียิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมการเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อม เพื่อรักษาคุณค่าในทางสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ ศิลปกรรมและโบราณคดี รักษาทรัพยากรธรรมชาติ ที่มีคุณค่าในทางธรรมชาติ

“ผังเมืองรวม” หมายความว่า แผนผัง นโยบายและโครงการ รวมไปถึงมาตรการควบคุม ที่ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาเพื่อการรักษาเมืองบริเวณที่เกี่ยวข้องในด้าน การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมและการขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสภาพแวดล้อม เพื่อวัตถุประสงค์ของการผังเมือง

“ผังเมืองเฉพาะ” หมายความว่า แผนผังและโครงการดำเนินการเพื่อพัฒนาหรือดำรงรักษาบริเวณเฉพาะแห่ง ในเมืองและบริเวณที่เกี่ยวข้องหรือชนบทเพื่อประโยชน์แก่การผังเมือง (ราชกิจจานุเบกษา, 2518)

1.1 หลักการวางผังเมืองรวมในประเทศไทย

หลักการการวางผังเมืองในประเทศไทยมีแนวคิดและมาตรฐานการวางผังเมืองรวม ได้แก่ วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม ลักษณะสำคัญของผังเมืองรวม องค์ประกอบผังเมืองรวม โดยมีรายละเอียดต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1.1.1 วัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม

1. การพัฒนาด้านกายภาพของเมือง เพื่อสุขลักษณะ ความสะอาดสบาย ความเป็นระเบียบ ความสวยงาม ความปลอดภัย และสวัสดิภาพของสังคม

2. การส่งเสริมเศรษฐกิจจากประสิทธิภาพของการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน และการคมนาคมขนส่ง
3. การส่งเสริมจากการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ด้วยการดำเนินการด้านสาธารณสุขและสาธารณูปการที่เพียงพอได้มาตรฐาน
4. การดำรงรักษาคุณค่าทางศิลปกรรม สถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์และโบราณคดี ที่เกิดจากการสร้างสรรค์ของมนุษย์
5. การบำรุงรักษาทรัพยากร สภาพแวดล้อม และคุณค่าความงามทางธรรมชาติ

1.1.2 ลักษณะสำคัญของผังเมืองรวม

1. ผังเมืองรวมเป็นแผนผังที่ครอบคลุมพื้นที่การตั้งถิ่นฐานปัจจุบัน และรองรับการขยายตัวในอนาคต
2. ผังเมืองรวมเป็นแผนผังรองรับการเปลี่ยนแปลงของเมืองในอนาคต ตามการคาดประมาณและกำหนดเป็นเป้าหมายการพัฒนาในระยะยาว อย่างน้อย 20 ปี
3. ผังเมืองรวมเป็นแผนผังกายภาพ สะท้อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมของเมืองให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด
4. ผังเมืองรวมเป็นแผนผังในส่วนประกอบสำคัญด้านกายภาพของเมือง ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมและขนส่ง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
5. ผังเมืองรวมเป็นแผนผังที่มีผลบังคับใช้โดยกฎหมาย รับรู้ร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน

1.1.3 องค์ประกอบของผังเมืองรวม

1. วัตถุประสงค์
2. แผนที่แสดงขอบเขตของผัง
3. แผนผังพร้อมด้วยข้อกำหนด
 - การใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - การคมนาคมและขนส่ง
 - พื้นที่โล่ง
 - สาธารณูปโภค
4. รายการประกอบแผนผัง
5. นโยบาย มาตรการและวิธีดำเนินการเพื่อปฏิบัติตามวัตถุประสงค์ของผังเมืองรวม (กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐาน, 2549)

1.2 เกณฑ์และมาตรฐาน

เกณฑ์เป็นสิ่งที่ชี้วัดถึงมาตรฐานของสิ่งนั้น ๆ และใช้เป็นหลักในการดำเนินการเรื่องต่าง ๆ รวมทั้งเป็นข้อกำหนดในการพิจารณาตัดสิน ส่วนมาตรฐานคือระดับของคุณภาพที่สามารถยอมรับได้ ส่วนเกณฑ์และมาตรฐานของการวางผังเมืองรวมได้จากเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 โดยมีเนื้อหาได้แก่ กระบวนการวางและจัดทำผังเมืองรวม แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน แผนผังแสดงโครงสร้างการคมนาคมและขนส่ง แผนผังแสดงโครงการกิจการสาธารณูปโภค การจัดทำข้อกำหนด การดำเนินการ การติดตามและประเมินผล

1.3 ขอบเขตและวิธีการดำเนินการ

การกำหนดขอบเขตและวิธีการดำเนินการตามเกณฑ์และมาตรฐานการวางผังเมืองรวม พ.ศ. 2549 มีสาระสำคัญดังนี้

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

มีเนื้อหาครอบคลุมเรื่องของผังเมืองรวมเกี่ยวกับ

1. เกณฑ์และมาตรฐานทางด้านกฎหมาย
2. เกณฑ์และมาตรฐานทางด้านวิชาการ
3. เกณฑ์และมาตรฐานทางด้านปฏิบัติ

1.3.2 วิธีการดำเนินการ

1. ศึกษาและทบทวนเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวมที่เคยมีการจัดทำไว้ก่อนแล้ว
2. ศึกษาแนวทางการนำเสนอจากหนังสือเรื่องมาตรฐานการวางผังและออกแบบเมือง
3. ศึกษากรณีตัวอย่างการวางผังของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ เช่น อเมริกา ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เป็นต้น
4. ศึกษาหลักเกณฑ์ตามมติของคณะกรรมการผังเมือง จากรายงานการประชุมคณะกรรมการผังเมือง พ.ศ.2539-2549
5. นำเสนอหลักเกณฑ์และมาตรฐานตามแนวคิดทางวิชาการที่ยึดถือเป็นสากล และสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2535 รวมถึงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง (กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐาน, 2549)

1.4 สรุป

หลักการวางผังเมืองรวมของประเทศไทยมีแนวคิดและมาตรฐานในการวางผังประกอบไปด้วย วัตถุประสงค์ของการวางผัง ลักษณะสำคัญของผังเมืองรวม องค์ประกอบของผังเมืองรวม โดยมีการกำหนดกฎเกณฑ์และมาตรฐานที่ใช้ในการอ้างอิงและเป็นมาตรฐานสำหรับการวางผัง

เมืองเพื่อใช้ในการออกแบบการวางผังและมีขอบเขตและวิธีการดำเนินการเพื่อนำไปสู่การวางผังเมืองรวมที่สมบูรณ์

2. การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

แนวความคิดเกี่ยวกับสิทธิการใช้ประโยชน์ที่ดินมี 2 แนวความคิด แนวความคิดแรกคือ ที่ดินเป็นทรัพย์สินสามารถครอบครองหรือแลกเปลี่ยนซื้อขายได้เป็นแนวความคิดของสิทธิในทรัพย์สินส่วนบุคคล ส่วนแนวคิดที่สองคือ ที่ดินหรือทรัพยากรธรรมชาติเป็นของส่วนรวม ต้องมีการดูแลสงวนรักษาไว้ ซึ่งประเทศไทยก็ได้ยอมรับทั้งสองแนวคิดนี้ ไม่ว่าจะเป็สิทธิในการเป็นเจ้าของที่ดิน และข้อจำกัดในการใช้ที่ดินที่สงวนรักษาไว้ (สิทธิพร ภิรมย์รัตน์, 2555)

2.1 ภาพรวมของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมืองรวม ซึ่งประกอบไปด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ รวมไปถึงเรื่องพิเศษอื่น ๆ เช่น สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ เป็นต้น

โดยทั่วไปแล้วการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินขึ้นอยู่กับประเภทและขนาดของพื้นที่ และความเหมาะสมกับโครงสร้างของการปกครองพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งมีความแตกต่างกัน เช่น เขตศูนย์กลางเมือง ก็มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่เข้มข้นกว่าเขตเมืองภูมิภาค และการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินคือการมองไปยังอนาคต เป็นแผนระยะยาวมีเป้าหมายเป็น 20 หรือ 25 ปีข้างหน้าแต่จะมีแผนที่ดำเนินการเฉพาะเรื่องที่มีการกำหนดคระยะเวลาน้อยกว่า อาจจะเป็น 5 ปีหรือน้อยกว่านั้น

แผนการใช้ประโยชน์ที่ดินนอกเหนือจากเป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมืองรวมแล้ว ยังเป็นส่วนสำคัญของผังทั้งหมด ทำหน้าที่ยึดส่วนประกอบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพราะเป็นตัวบอกตำแหน่งของแผนที่จะเกิดขึ้นกับทุกแผนของการวางผังเมืองรวม

การศึกษาโดยทั่วไปก่อนที่จะจัดทำและวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน จำเป็นที่จะต้องศึกษาเรื่องต่าง ๆ เหล่านี้

1. การศึกษาทางด้านประชากร
2. การศึกษาทางด้านฐานเศรษฐกิจ
3. การศึกษาและวิเคราะห์ทางด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ
4. การระบุประเด็นปัญหา ความมุ่งหมาย และวัตถุประสงค์ของชุมชน

เมื่อศึกษาเรื่องราวต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว ขั้นตอนสุดท้ายต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมทางด้านงบประมาณ ซึ่งอาจเป็นตัวกำหนดและตัดสินความสนใจของสาธารณะว่าควรทำหรือไม่ควรทำ (Levy, 2006)

2.2 ทฤษฎีแบบจำลองรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง

รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมืองในหลาย ๆ เมืองที่เป็นกรณีศึกษาสามารถสรุปได้ว่ามีอยู่ 3 รูปแบบ ได้แก่ ทฤษฎีวงแหวน ทฤษฎีสวนเสี้ยว ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง มีรายละเอียดดังนี้ (Chapin, 1988)

2.2.1 ทฤษฎีวงแหวน

เป็นรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ได้จากการผลการศึกษาของ Ernest W. Burgess เมื่อ ค.ศ. 1925 แสดงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นวงกลมซ้อนกันหลายวง โดยไม่คำนึงถึงความกว้างของแต่ละวง ซึ่งแบ่งแยกได้ดังนี้ (ดูภาพที่ 2)

1. เขตศูนย์กลางเมือง

เป็นบริเวณที่อยู่ด้านในสุดของวงกลม จะเป็นบริเวณศูนย์กลางเมือง เป็นศูนย์รวมของกิจการการค้าต่าง ๆ เช่น อาคารห้างสรรพสินค้า อาคารสำนักงาน ธนาคาร โรงแรม หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ และระบบขนส่ง

2. เขตรอบนอกของย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง

เป็นบริเวณที่อยู่ถัดจากเขตศูนย์กลางเมืองออกมา กิจกรรมในพื้นที่ จะเป็นย่านคลังเก็บสินค้า การค้าและขนส่ง รวมถึงโรงงานอุตสาหกรรม

3. เขตย่านที่กำลังเปลี่ยนแปลง

อยู่ถัดออกมาจากเขตที่ 2 เป็นเขตของแหล่งเสื่อมโทรม เป็นที่อยู่อาศัยและอาคารต่าง ๆ ค่อนข้างเก่าโดยไม่มีการดูแล เป็นที่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย

4. เขตย่านที่อยู่อาศัยของกรรมกร

อยู่ถัดออกมาจากเขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของคนทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม เป็นผู้ที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้ปานกลางที่แยกตัวออกมาจากเขตที่ 3

5. เขตย่านที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง

อยู่ถัดออกมาจากเขตที่ 4 เขตนี้จะมีพื้นที่สำหรับการก่อสร้างที่อยู่อาศัยกว้างขวางมากยิ่งขึ้น เป็นที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้สูง สามารถหาซื้อที่ดินได้ไม่แพงมาก ส่วนใหญ่ครอบครัวที่อาศัยในเขตนี้เป็นครอบครัวเดียว

2.2.2 ทฤษฎีสวนเสี้ยว

เป็นรูปแบบของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ประเภทของกิจกรรมจะแยกกับเป็นส่วน ๆ ไม่ซ้อนกันแบบวงแหวนโดยจะมีการขยายเมืองตามเส้นทางการคมนาคมจากศูนย์กลางเมืองไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ลักษณะของเมืองมีลักษณะคล้ายใบพัดลม รูปแบบทฤษฎีนี้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น 5 ส่วนคือ (ดูภาพที่ 3)

1. ศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง

2. เขตการค้าส่ง และอุตสาหกรรมเบา

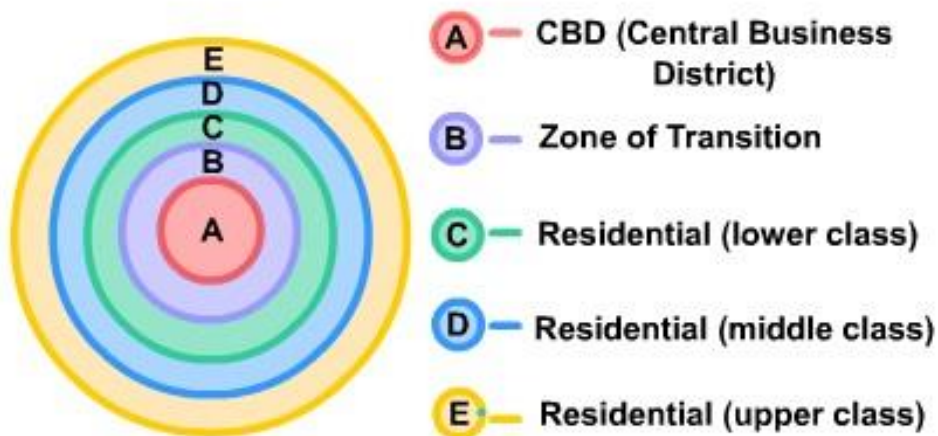
3. เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อย
4. เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้ปานกลาง
5. เขตที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้สูง

2.2.3 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง

พัฒนาขึ้นโดย Chauncey Harris และ Edward Ullman เมื่อ ค.ศ. 1945 หลังจากการริเริ่มของ R.D. McKenzie มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีหลายศูนย์กลาง โดยแต่ละศูนย์กลางมีหน้าที่แตกต่างกันในแต่ละศูนย์กลาง พัฒนาขึ้นโดยอิสระ ดังนั้นการขยายตัวจึงเป็นการขยายตัวออกไปในแต่ละศูนย์กลางนั้น (ดูภาพที่ 4)

ทั้ง 3 ทฤษฎีนี้เป็นรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินในอดีตที่ได้มีการศึกษากันมา โดยเมืองในปัจจุบันนั้นได้มีการผสมผสานทั้ง 3 ทฤษฎีเข้าด้วยกันและมีน้อยเมืองที่จะมีการใช้เพียงทฤษฎีเดียว ส่วนในปัจจุบันและอนาคตได้มีการพัฒนาทฤษฎีต่าง ๆ อีกหลายทฤษฎีเพื่อตามสนองการพัฒนาเมืองในอนาคต

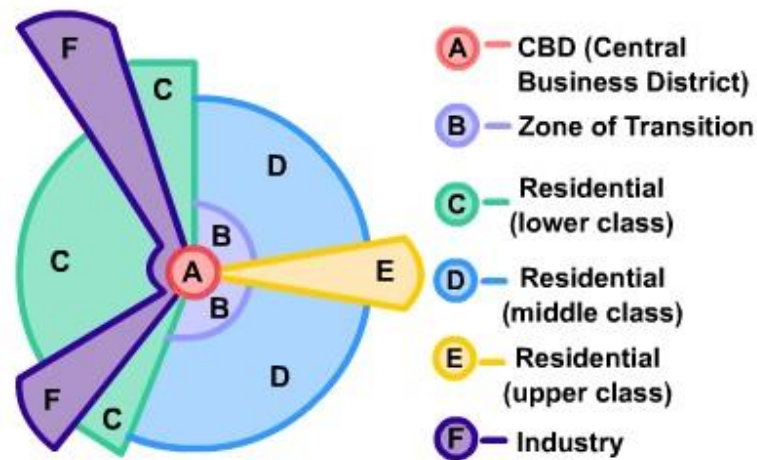
Burgess's concentric ring model:



ภาพที่ 2 Concentric Theory

ที่มา : Golearngography, [Burgess's concentric ring model](https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography) [Online], Accessed 15 February 2018. Available from <https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography>

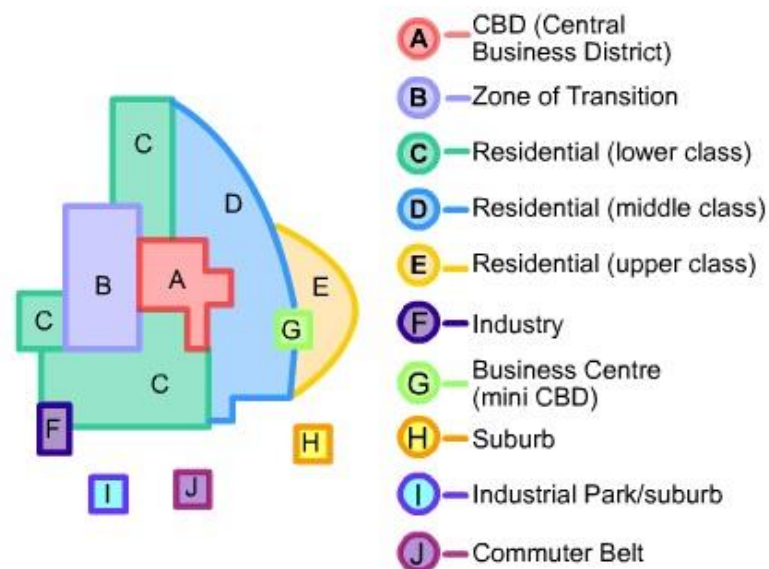
Hoyt's sector model:



ภาพที่ 3 Sector Theory

ที่มา : Golearngography, [Hoyt's sector model](https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography) [Online], Accessed 15 February 2018. Available from <https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography>

Harris & Ullman's multiple nuclei model:



ภาพที่ 4 Multiple Nuclei Theory

ที่มา : Golearngography, [Harris & Ullman's multiple nuclei model](https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography) [Online], Accessed 15 February 2018. Available from <https://golearngeo.wordpress.com/2013/10/16/urban-rural-settlement-geography>

2.3 ประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินและการกำหนดสีของที่ดิน

ตามเกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม เกณฑ์การจำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน สามารถจำแนกได้ดังนี้ (กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐาน, 2549)

1. การใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก

1.1 ประเภทที่อยู่อาศัย (สีเหลือง) จำแนกย่อย คือ

- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (สีเหลือง)
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง (สีส้ม)
- ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (สีน้ำตาล)

1.2 ประเภทพาณิชยกรรม (สีแดง)

1.3 ประเภทอุตสาหกรรม (สีม่วง) จำแนกย่อย คือ

- อุตสาหกรรมและคลังสินค้า (สีม่วง)
- อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (สีม่วงอ่อน)
- คลังสินค้า (สีไม้ดมะพร้าว)
- อุตสาหกรรมทั่วไปที่ไม่เป็นมลพิษต่อชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมและคลังสินค้า (สีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีม่วง)

1.4 ประเภทชนบทและเกษตรกรรม (สีเขียว) จำแนกย่อย คือ

- อนุรักษ์เพื่อชนบทและเกษตรกรรม (สีขาวมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว)
- อนุรักษ์สภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว (สีเขียวมีกรอบและเส้นทแยงสีขาว)

2. การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่น ๆ

2.1 ประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อน) จำแนกย่อย คือ

- ที่โล่งเพื่อการนันทนาการ การเลี้ยงสัตว์ การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อนมีกรอบและเส้นทแยงสีขาว)
- ที่สงวนเพื่อการนันทนาการและรักษาสิ่งแวดล้อม (สีเขียวอ่อนมีกรอบและเส้นทแยงสีเขียว)
- ที่ดินเพื่อการอนุรักษ์ป่าไม้ (สีเขียวอ่อนมีเส้นทแยงสีขาว)
- ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง (สีฟ้า)
- ที่โล่งเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและพื้นที่ชุ่มน้ำ (สีฟ้ามีเส้นทแยงสีขาว)

- อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทย (สีน้ำตาลอ่อน)
- 2.2 ประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ (สีน้ำเงิน)
- 2.3 ประเภทสถาบันศาสนา (สีเทาอ่อน)
- 2.4 ประเภทสถาบันการศึกษา (สีเขียวมะกอก)

2.4 สรุป

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินจำเป็นต้องคำนึงถึง 2 แนวคิด แนวคิดแรกคือที่ดินเป็นทรัพย์สินส่วนบุคคลสามารถแลกเปลี่ยนซื้อขายได้ และแนวคิดที่สองคือที่ดินเป็นทรัพยากรส่วนรวม ควรมีการสงวนรักษาไว้เพื่อสาธารณะประโยชน์ และการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินคือการวางแผนอนาคตระยะยาว จะต้องมีส่วนที่จะศึกษาในหลาย ๆ เรื่องเข้าด้วยกัน ในส่วนของทฤษฎีในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน มีอยู่ 3 รูปแบบจากช่วงที่มีการศึกษา คือ ทฤษฎีวงแหวน ทฤษฎีส่วนเสี้ยว และทฤษฎีหลายศูนย์กลาง ทั้งหมดมีประโยชน์ในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต และสุดท้ายเป็นการจำแนกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของผังเมืองรวม ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการวางแผนและการควบคุมอนาคตของเมืองในอนาคต

3. การวางแผนการคมนาคมขนส่ง

การวางแผนการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญในการวางแผนลักษณะทางกายภาพของเมือง รวมไปถึงการเชื่อมโยงของการใช้พื้นที่สำหรับบทบาทในการทำกิจกรรมในแต่ละพื้นที่ โดยการวางแผนระบบการคมนาคมขนส่งนี้มีเนื้อหาของเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของเมืองที่จะกล่าวถึงประกอบด้วย การวางระบบโครงข่ายและรูปแบบของถนน ระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ และลักษณะเฉพาะของกระบวนการวางแผนระบบการคมนาคมขนส่ง

3.1 ระบบโครงข่าย รูปแบบของถนน และระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ

เป็นข้อมูลสาระสำคัญเบื้องต้นเพื่อที่จะนำไปสู่การวางแผนระบบคมนาคมขนส่งและกระบวนการวางแผนของระบบต่าง ๆ ซึ่งประกอบไปด้วย

3.1.1 ระบบถนน

ระบบถนนมีความสำคัญและบทบาทหน้าที่ที่แตกต่างกัน ตามลำดับความสำคัญของการใช้ประโยชน์ของถนน ประกอบไปด้วย (สิทธิพร ภิรมย์รัตน์, 2555)

1. ทางด่วนพิเศษ หมายถึง ถนนสายหลักที่จำกัดการเข้าออก เป็นลักษณะของทางพิเศษไม่มีทางเข้าออกสำหรับทางเดินเท้า และยานพาหนะบางประเภท เหมาะสำหรับการเดินทางที่ต้องการใช้ระยะเวลาที่รวดเร็ว ไม่มีถนนประเภทอื่น ๆ ตัดผ่าน ยกเว้นถนนสายหลักที่มาเชื่อมต่อ ทางแยกเป็นทางยกระดับเพื่อเชื่อมต่อเข้าถนนสายหลัก

2. ถนนสายหลัก หมายถึง ถนนที่มีทางเดินรถ 2 ทิศทาง ช่องทางเดินรถแต่ละทิศทางมีตั้งแต่ 2 ช่องทางขึ้นไป และเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอื่น ๆ ทางด่วนพิเศษ และถนนสายรอง ไม่มีทางเข้าออกอาคารตรงจุดตัดทางแยก ในส่วนของทางแยกมีการควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟจราจรหรือทางที่มีการแยกระดับ

3. ถนนสายรอง หมายถึง ถนนที่มีทางเดินรถ 2 ทิศทาง เป็นถนนที่ถูกแยกมาจากถนนสายหลัก เพื่อที่จะเชื่อมต่อกับถนนสายรองอื่น ๆ หรือถนนท้องถิ่น การเชื่อมต่อไม่ควรอยู่ใกล้กว่า 200 เมตร จากทางแยกที่มีการควบคุมสัญญาณไฟ หรือระบบทางเอกทางโท มีระบบรถประจำทางสาธารณะและพื้นที่สำหรับการเดินเท้า

4. ถนนท้องถิ่นหรือทางเข้าออก หมายถึง ถนนที่มีการเชื่อมต่อเข้าออกกับชุมชนหรือมีทางเข้าสู่อาคารโดยตรงจากถนน เป็นถนนที่แยกตัวออกมาจากถนนสายรอง

3.1.2 รูปแบบของระบบถนนในเมือง

ระบบถนนภายในเมืองประกอบไปด้วยรูปแบบ 6 รูปแบบดังนี้ (สิทธิพร ภิรมย์ รื่น, 2555)

1. รูปแบบบริศมี เริ่มต้นจากจุดที่มีความต้องการการใช้ถนนร่วมกัน เป็นจุดร่วม เช่น ตลาดหรือสถานที่ราชการ ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางของเมือง แล้วแผ่กระจายออกไปแนวรัศมีโดยรอบตามแนวถนนหรือเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ

2. รูปแบบตารางหมากรุก รูปแบบเป็นถนนตามแนวยาวและตามแนวขวางตัดกันเป็นรูปแบบของตาราง โดยมีระยะห่างกันพอสมควรเป็นบล็อกสี่เหลี่ยม เหมาะสำหรับย่านพาณิชยกรรมและศูนย์กลางย่านธุรกิจของเมือง ใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นยานพาหนะที่เหมาะสม

3. รูปแบบวงรอบหรือวงแหวน เป็นลักษณะของวงแหวนล้อมรอบบริเวณที่เป็นจุดศูนย์กลางเมือง ทำให้สามารถเดินทางผ่านเมืองโดยไม่จำเป็นต้องผ่านจุดศูนย์กลางเมือง และเมื่อนำมาผสมผสานกับรูปแบบถนนแบบบริศมี ทำให้สามารถเลือกใช้เส้นทางที่หลากหลายเข้าสู่ศูนย์กลางเมือง และการวางผังเมืองรวมของประเทศไทยนิยมใช้รูปแบบของเส้นทางเพื่อเลี้ยงเมือง จนเป็นเอกลักษณ์ของการวางผังในประเทศไทย

4. รูปแบบแนวตรง เป็นลักษณะของการเจริญเติบโตของเมืองตามแนวยาวหรือแนวเส้นตรง อาจจะใช้กับรูปแบบของถนนโค้ง และถนนปลายตัน

5. รูปแบบโค้ง เป็นรูปแบบของถนนที่มีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดในจุดเดียวกัน โดยลักษณะของถนนจะเป็นรูปแบบโค้งวงกลมหรือวงรี โดยเริ่มต้นจากจุดหนึ่งแล้ววนกลับมาแนวเดิม

6. รูปแบบปลายตัน มีลักษณะของถนนที่มีการเข้าออกทางเดียว เป็นถนนที่เหมาะสมสำหรับการใช้ถนนในย่านที่อยู่อาศัย เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการจราจรที่ไม่เหมาะสมผ่านบริเวณนั้น



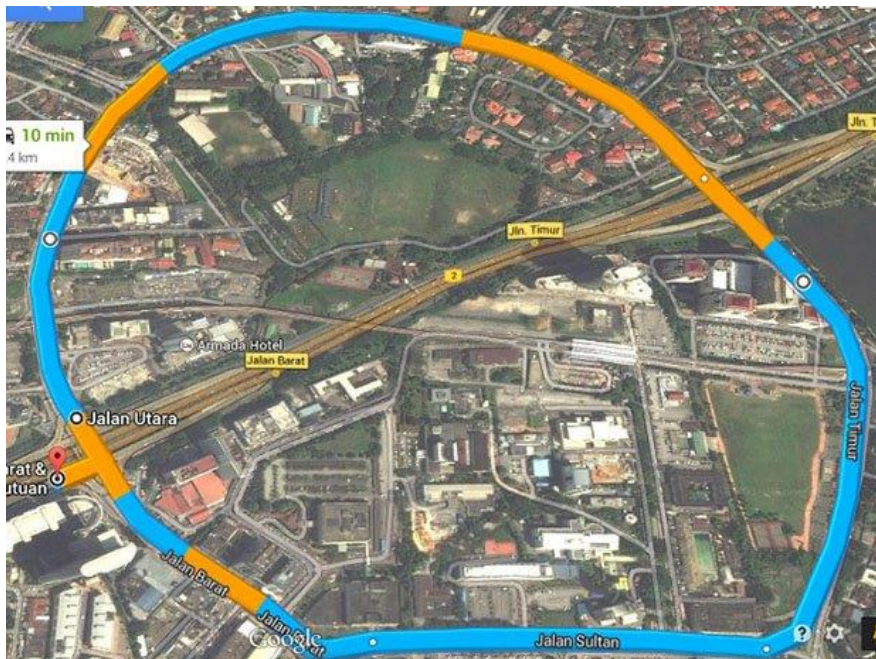
ภาพที่ 5 Paris Road Radial System

ที่มา : Miovision, Growth and Road Safety [Online], Accessed 16 February 2018. Available from <https://miovision.com/blog/eu-megacities-growth-and-road-safety/>



ภาพที่ 6 Philadelphia Road Grid System

ที่มา : Visit Philadelphia, Grid Layout [Online], Accessed 16 February 2018. Available from <http://www.visitphilly.com/philadelphia-101-how-to-first-timers-guide-to-philly/>



ภาพที่ 7 Petaling Jaya Loop Road System

ที่มา : Afeeqa Afeera, Petaling Jaya [Online], Accessed 16 February 2018. Available from <http://dev.selangorkini.my/2015/06/qa-strategi-bangunkan-bandar-raya-karbon-rendah-hijau/>



ภาพที่ 8 Cul-De-Sac Road System

ที่มา : Martin Robinson, The road happiness cul-de-sac [Online], Accessed 16 February 2018. Available from <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2325921/The-road-happiness-cul-sac.html>

3.1.3 ระบบการขนส่งมวลชนสาธารณะ

เป็นระบบที่มีการแบ่งลำดับชั้นด้วยลักษณะของจำนวนผู้ใช้งาน เป็นรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้ (สิทธิพร ภิรมย์รัตน์, 2555)

1. ระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีขนาดใหญ่ ความเร็วสูง มีความจุในการรับผู้โดยสารในปริมาณที่มาก เชื่อมต่อการใช้งานสายหลักของเมืองต่างๆ ย่านศูนย์กลางเมือง ย่านการค้า ย่านธุรกิจ
2. ระบบรถไฟฟ้าขนาดกลาง เป็นระบบรถไฟฟ้าที่มีขนาดรองลงมาจากรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีขนาดเล็กหรือเบา ความเร็วปานกลาง ใช้บางส่วนของเมือง บริเวณที่มีความหนาแน่นสูง เช่น ย่านธุรกิจ
3. ระบบรถโดยสารประจำทาง เป็นระบบขนส่งมวลชนหลักในการใช้งานบนถนน เป็นระบบที่ใช้บริการรับผู้โดยสารต่อจากการใช้งานรถไฟฟ้า เพื่อไปส่งยังแต่ละสถานีของการเดินทางบนถนน
4. ระบบโดยสารประจำทางขนาดเล็ก ลักษณะโดยทั่วไปเหมือนกับระบบรถโดยสารประจำทาง แต่จะเป็นการใช้งานในพื้นที่บริเวณใดบริเวณหนึ่ง
5. ระบบรถรับจ้างสาธารณะอื่น ๆ เป็นรูปแบบของรถรับจ้างส่วนบุคคล ไม่มีเส้นทางที่แน่นอน เช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง



ภาพที่ 9 High Speed Train

ที่มา : Team Numadic, High Speed Train Project [Online], Accessed 16 February 2018.

Available from <https://numadic.com/blog/indias-launches-its-flagship-usd-17bn-mumbai-ahmedabad-bullet-train-project/>



ภาพที่ 10 Rapid Transit

ที่มา : Bangkok.com, [Bangkok Skytrain](http://www.bangkok.com/information-travel-around/bts.htm#) [Online], Accessed 16 February 2018. Available from <http://www.bangkok.com/information-travel-around/bts.htm#>



ภาพที่ 11 Bus Services

ที่มา : Wikimedia Commons, [London General](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_General_MAL21_BX02_YYJ.JPG) [Online], Accessed 16 February 2018. Available from https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_General_MAL21_BX02_YYJ.JPG

3.2 ลักษณะเฉพาะของการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

มีลักษณะเฉพาะของกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่งที่จำเป็นต้องดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับปัญหาขนาดใหญ่ ประกอบไปด้วย (Dickey, 1975)

3.2.1 การพึ่งพาการจำลองสภาพพื้นที่ที่เกิดขึ้นจริง

เพื่อใช้ในการทดสอบแผน ซึ่งการดำเนินการวางแผนจะเกิดการเปลี่ยนแปลงสิ่งต่าง ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกเกิดการเปลี่ยนทิศทางของการเดินทาง ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง เช่น ที่อยู่อาศัย ไปยังจุดหมายของการเดินทาง รวมไปถึงการเลือกใช้นานพาหนะของการเดินทาง จะสามารถจำลองสภาพที่เกิดขึ้นจริง เพราะว่าการวางแผนการคมนาคมขนส่งจะต้องมีการเฝ้าสังเกตพฤติกรรมของเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อสร้างแนวโน้มที่จะถูกสร้างขึ้นเพื่อเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเคลื่อนไหวที่เคยเกิดขึ้นเดิม

3.2.2 การรวมหลายเรื่องเข้าด้วยกัน

เป็นลักษณะพื้นฐานของกระบวนการวางแผนการคมนาคมขนส่ง โดยนำหลายเรื่องเข้าด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบของลักษณะพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง และยานพาหนะทุกรูปแบบ ไม่ควรที่จะศึกษาเพียงรูปแบบเดียว ทำให้เกิดการละเลยในบางเรื่องที่เกิดขึ้น

3.2.3 กระบวนการที่เป็นทางการ

เป็นการกำหนดวิธีการทำงานตามหลักการอย่างเป็นทางการ โดยมีวิธีการที่เฉพาะเจาะจงที่จะให้ส่วนย่อยต่าง ๆ ทำงานอย่างเต็มที่ที่ได้รับมอบหมายต่อส่วนรวมทั้งหมด อาจยุ่งเกี่ยวกับวิธีการหลายขั้นตอน และใช้ข้อมูลหลาย ๆ ประเภท รวมไปถึงวิธีปฏิบัติที่หลากหลายวิธีมาใช้งาน และเชื่อมต่อเข้าด้วยกัน

3.2.4 วิธีการแบบวิทยาศาสตร์

การนำวิธีการแบบวิทยาศาสตร์มาใช้ในการดำเนินการวางแผน เช่น การตั้งสมมติฐาน และทดสอบสมมติฐาน จำลองสถานการณ์ พิจารณาความเป็นไปได้ในการเดินทางที่เหมาะสม โดยใช้เหตุผลจากการสังเกตความต้องการของประชาชนที่อยากจะเลือกทำจริง ๆ ไม่มีการสรุปโดยใช้เหตุผลส่วนตัว แต่สามารถสรุปด้วยหลักฐานที่ปรากฏ และการสาธิตเพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการพิจารณาตัดสินใจเลือกที่จะทำ

3.2.5 ฐานข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลจำนวนมากในการใช้เป็นฐานข้อมูล เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค สาธารณูปการ เมื่อมีข้อมูลที่หลากหลายเหล่านี้ทำให้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนในการทำงานได้ดี

3.2.6 สะพานเชื่อมต่อระหว่างความมุ่งหมายกับแผน

เป็นสิ่งที่เชื่อมต่อระหว่างเหตุและผลเข้าด้วยกัน โดยเชื่อมระหว่างความมุ่งหมายกับแผนทางกายภาพออกมาเป็นรูปธรรม สามารถยืดหยุ่นและเชื่อมต่อกับความต้องการและการดำเนินการเข้าด้วยกัน

3.3 สรุป

การวางแผนการคมนาคมขนส่งมีความเกี่ยวข้องที่สำคัญประกอบไปด้วยระบบต่าง ๆ คือ ระบบโครงข่ายและรูปแบบของถนน ประกอบไปด้วย ทางด่วนพิเศษ ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนท้องถิ่น ส่วนระบบการขนส่งหรือยานพาหนะที่ใช้ในระบบประกอบด้วย รถไฟฟ้าความเร็วสูงหรือระบบรางขนาดใหญ่ รถไฟฟ้าขนาดเล็กหรือรางเบา ระบบรถโดยสารประจำทางสาธารณะ และรถโดยสารรับจ้างขนาดเล็ก และระบบการคมนาคมขนส่ง ประกอบไปด้วย ยานพาหนะ โครงข่าย สถานีต้นทาง และการควบคุม

4. การวางแผนการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

การวางแผนการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของการวางแผนชุมชนเมือง ซึ่งมีส่วนประกอบที่สำคัญที่ต้องศึกษา ประกอบไปด้วย ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการในชุมชนเมือง ระบบการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ระบบการจัดการขยะมูลฝอย และระบบการจัดการสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของเมือง

4.1 ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในชุมชนเมือง

ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการคือ การบริการสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในชุมชน โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มโดยหลักการแล้วประกอบไปด้วย สาธารณูปโภค สาธารณูปการรวมถึงการบริการสาธารณะด้านสังคม และสวนสาธารณะ สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยแต่ละประเภทมีการบริการต่าง ๆ ดังนี้ (Japan International Cooperation Agency, 1989)

4.1.1 การบริการสาธารณูปโภคชุมชนเมือง

โดยทั่วไปแล้วประกอบไปด้วยระบบต่าง ๆ ดังนี้

1. ระบบไฟฟ้า
2. ระบบน้ำอุปโภคและบริโภค
3. ระบบระบายน้ำฝน น้ำเสีย และการป้องกันน้ำท่วม
4. ระบบการสื่อสาร
5. ระบบการจัดการขยะมูลฝอย
6. ระบบป้องกันอัคคีภัย สถานีดับเพลิง
7. ระบบปศุสัตว์
8. ระบบการบริการด้านพลังงาน แก๊สเชื้อเพลิง

4.1.2 การบริการสาธารณูปการและการบริการสาธารณะด้านสังคม

โดยทั่วไปแล้วประกอบไปด้วยระบบต่าง ๆ ดังนี้

1. การบริการด้านสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาล ศูนย์บริการสาธารณสุข สถานสงเคราะห์คนชรา สถานรับเลี้ยงเด็กก่อน
2. การบริการด้านการศึกษา เช่น โรงเรียน วิทยาลัย มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัย
3. การบริการด้านวัฒนธรรม เช่น ศูนย์ประชุม ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม หอแสดงงานศิลปะ หอสมุด พิพิธภัณฑ์ โรงละคร
4. สถาบันราชการ เช่น ศาลาว่าการ สำนักงานราชการ ศาล พัฒนาสถาน
5. สถาบันทางด้านศาสนา เช่น วัด สำนักปฏิบัติธรรม โบสถ์คริสต์ มัสยิด ศาลเจ้า สุสาน ฌาปนสถาน
6. ศูนย์รวมและให้บริการชุมชนอื่น ๆ เช่น ตลาด สถานีขนส่ง โรงแรม

4.1.3 สวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ประกอบไปด้วยรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

1. สวนสาธารณะระดับภาค
2. สวนสาธารณะระดับเมือง
3. สวนสาธารณะระดับย่านหรือเขต
4. สวนสาธารณะระดับชุมชนหรือขนาดเล็ก
5. สวนสาธารณะระดับชุมชนย่อย
6. สวนสาธารณะเฉพาะเรื่อง เช่น สวนสัตว์ สวนพฤกษศาสตร์ อุทยาน
7. สนามเด็กเล่น
8. สนามกีฬา
9. บริเวณพื้นที่สงวนรักษาเพื่อสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม

4.2 ระบบการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วม

การบริหารจัดการน้ำเพื่ออุปโภคและบริโภคเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ชุมชน จะประกอบไปด้วยระบบต่าง ๆ ดังนี้ ระบบน้ำประปา ระบบระบายน้ำเสียและบำบัดน้ำเสีย ระบบระบายน้ำฝน และระบบป้องกันน้ำท่วม ทั้งหมดนี้เพื่อการเตรียมและการวางแผนในการติดตั้งอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก และพื้นที่ในการรองรับการระบายน้ำอย่างเหมาะสม (สิทธิพร ภิรมย์รื่น, 2555)

4.2.1 ระบบน้ำประปา

ระบบน้ำประปาเป็นระบบที่คำนึงถึงการจัดหาน้ำเพื่อการบริโภคเป็นหลัก เกี่ยวข้องกับความสามารถในการจัดหา น้ำสะอาด เพื่อการวางแผนในการใช้น้ำในอนาคตอย่าง

เพียงพอ และรวมไปถึงการใช้น้ำเพื่อใช้ในการดับเพลิง อุตสาหกรรม ธุรกิจโรงแรม และกิจกรรมอื่น ๆ ระบบการให้บริการน้ำประปาประกอบไปด้วย การรวบรวมน้ำ ทำความสะอาด และจ่ายน้ำสะอาด โดยสามารถรวบรวมน้ำได้จากน้ำบาดาลหรือแหล่งน้ำผิวดิน เช่น แม่น้ำ ลำธาร ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และนำน้ำเหล่านั้นมาทำความสะอาด โดยวิธีการตกตะกอน และกรองน้ำ แล้วนำส่งผ่านขั้นตอนในการฆ่าเชื้อโรค แล้วถึงนำเข้าสู่ระบบท่อจ่ายส่งไปยังบ้านเรือนหรือชุมชน

4.2.2 ระบบระบายน้ำเสีย

ระบบระบายน้ำเสียมีขั้นตอนหลัก 3 ขั้นตอน คือ กำหนดปริมาณการไหล วางแผนและออกแบบโครงข่ายระบายน้ำเสีย และการออกแบบสถานีบำบัดน้ำเสีย โดยการวางแผนและออกแบบโครงข่ายนั้น จะต้องออกแบบโดยคำนึงถึงการรักษาความเร็วการไหลของน้ำ เพื่อป้องกันการตกตะกอน และการทำความสะอาดเสียให้กับท่อส่ง

4.2.3 ระบบบำบัดน้ำเสีย

ระบบบำบัดน้ำเสียที่นิยมใช้ในประเทศไทยมี 4 ระบบคือ ระบบบ่อปรับเสถียรภาพตามธรรมชาติ ระบบสระเติมอากาศ ระบบเลี้ยงตะกอนจุลินทรีย์หรือตะกอนเร่ง ระบบบึงประดิษฐ์ โดยแต่ละระบบมีความแตกต่างกันดังนี้

1. ระบบบ่อปรับเสถียรภาพตามธรรมชาติ เป็นการบำบัดน้ำเสียแบบชีวภาพ โดยใช้ธรรมชาติมากที่สุด โดยจะมีบ่อรับน้ำเสีย 3 รูปแบบ ข้อดีคือ ไม่ต้องใช้เครื่องมือยุ่งยาก บำบัดง่าย ไม่ต้องใช้พนักงานที่มีความรู้สูง เสียค่าลงทุนในการก่อสร้างระบบ ค่าดำเนินการ บำรุงรักษาน้อย ข้อเสียก็คือใช้ที่ดินในการก่อสร้างมาก ไม่เหมาะกับพื้นที่ที่มีราคาที่ดินแพง และยังมีปัญหาเรื่องกลิ่น

2. ระบบสระเติมอากาศ มีบ่อที่สำคัญ 2 บ่อ คือบ่อเติมอากาศและบ่อตกตะกอน ขั้นตอนในระบบคือ แยกเศษวัสดุออกก่อนแล้วเติมอากาศเพื่อทำให้อินทรีย์สลายตัวได้มาก ข้อดีคือปริมาณน้ำเสียที่เข้าสู่ระบบอย่างกะทันหันมีน้อยกว่าระบบอื่น และค่าลงทุนและค่าบำรุงรักษาต่ำกว่าระบบที่ใช้เครื่องกล

3. ระบบเลี้ยงตะกอนจุลินทรีย์ นิยมใช้กันทั่วไปเพราะเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ กระบวนการในการบำบัดคือ แยกเศษวัสดุและตะกอนขนาดใหญ่ออกก่อน แล้วน้ำเสียจึงผ่านเข้าสู่ระบบเลี้ยงตะกอน ประกอบด้วย ถังเติมอากาศ ถังตกตะกอน และระบบสูบตะกอนย้อนกลับ ข้อดีของระบบก็คือ ใช้พื้นที่น้อยกว่าระบบอื่น ควบคุมการทำให้ของระบบให้มีประสิทธิภาพได้ ส่วนข้อเสีย ใช้เครื่องจักรหลายชนิด ต้องการผู้ที่มีความรู้ความชำนาญในการควบคุมดูแล

4. บึงประดิษฐ์ โครงสร้างมี 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนต้นน้ำ ส่วนกลาง และส่วนท้ายน้ำ คือระบบที่อาศัยกระบวนการทางธรรมชาติ ใช้กับน้ำเสียที่ไม่เข้มข้น หรือผ่านการบำบัดมาแล้ว ข้อดีคือระบบไม่ซับซ้อน ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีสูง ค่าใช้จ่ายต่ำ

4.3 ระบบการจัดการขยะมูลฝอย

ขยะมูลฝอยเกิดจากการเจริญเติบโตของชุมชน ทำให้มีสิ่งเหลือใช้จากชุมชนเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นต้องมีการจัดการ เพื่อความสะอาด และถูกสุขอนามัย

4.3.1 ประเภทของขยะมูลฝอย

ขยะมูลฝอยแบ่งประเภทได้ดังนี้ (สิทธิพร ภิรมย์รัตน์, 2555)

1. ขยะมูลฝอยจากบ้านเรือน
2. ขยะมูลฝอยจากกิจการค้า พาณิชยกรรม ได้แก่ โรงแรม ร้านอาหาร สำนักงานโรงเรียน ต่าง ๆ
3. ขยะมูลฝอยที่มีมวลขนาดใหญ่ ได้แก่ อุปกรณ์ที่มีขนาดใหญ่ เครื่องมือเครื่องใช้ ต้นไม้ กิ่งไม้ขนาดใหญ่ เป็นต้น
4. ขยะมูลฝอยจากอุตสาหกรรม ควรจะถูกกำจัดโดยผู้ผลิตเอง บ้างครั้งอาจเป็นมูลฝอยที่อันตราย ควรเก็บอย่างระมัดระวัง
5. ขยะมูลฝอยจากโรงพยาบาล ควรถูกกำจัดจากทางโรงพยาบาลเอง
6. ขยะมูลฝอยอันตรายหรือติดเชื้อ เช่น มูลฝอยทางการแพทย์ กัมมันตภาพรังสี ระเบิด ควรได้รับการแยกการจัดเก็บอย่างปลอดภัย
7. ขยะมูลฝอยจากถนน
8. ขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง เกิดจากการรื้อหรือทำลายอาคาร มีความยุ่งยากในการบีบอัดให้มีขนาดเล็กเพื่อการจัดเก็บ

4.3.2 วิธีการจัดเก็บและขนย้าย

โดยทั่วไปวิธีการจัดเก็บจะเป็นการใช้รถบรรทุกขยะในการจัดเก็บ โดยจะมีการบีบอัดในขณะเก็บ สามารถยกเปิดเททิ้งได้ ถ้าสถานที่ทิ้งขยะอยู่ไกลมาก ควรมีสถานีขนถ่ายขยะมูลฝอยเพื่อใช้พักก่อนที่จะนำไปจัดการขั้นสุดท้าย

4.3.3 วิธีการกำจัด

วิธีการกำจัดมีอยู่ 3 วิธี ได้แก่ การฝังกลบสุขาภิบาล การกำจัดโดยวิธีเผา การทำปุ๋ยหมัก

1. การฝังกลบสุขาภิบาล

การฝังกลบก็คือการขุดดินเป็นหลุมขนาดใหญ่ แล้วทำการนำขยะลงไปทิ้ง แล้วทำการฝังกลบ โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ประกอบไปด้วย สถานที่ฝังกลบไม่ควรอยู่ในบริเวณชุมชนหรือใกล้กับที่อยู่อาศัยมากเกินไป เพราะจะสร้างความเดือดร้อนให้กับพื้นที่โดยรอบ การเข้าออกพื้นที่ควรมีการเข้าออกที่ปลอดภัยและเข้าถึงได้ง่าย อยู่ติดกับถนนสายหลักที่เชื่อมต่อกับเมือง ส่วนสภาพพื้นที่ดินของสถานที่ฝังกลบ ควรเป็นที่ราบ เพื่อป้องกันการรั่วซึมจากสารพิษลงสู่แม่น้ำลำ

ธารบริเวณนั้น ลักษณะของดินควรเป็นดินเหนียวเพื่อป้องกันการซึมของน้ำ ถ้าเป็นดินร่วนหรือดินทรายควรมีการรองพื้นเพื่อป้องกัน และทิศทางลมไม่ควรอยู่ในตำแหน่งที่ทิศทางลมพัดแรงเป็นประจำ หรือต้นลมที่จะพัดเข้าสู่บริเวณชุมชนหรือที่อยู่อาศัย

2. การกำจัดโดยวิธีเผา

เป็นวิธีที่ใช้ความร้อนในการกำจัด โดยมีการสร้างโรงเผาตามหลักมาตรฐาน พื้นที่ตั้งควรอยู่ในที่รวบรวมขยะมูลฝอยของชุมชนหรือบริเวณใกล้เคียงมากที่สุด ไม่ตั้งอยู่ในที่ทิศทางลมพัดเข้าสู่ชุมชน ทางเข้าออกเหมาะสม มีมาตรการควบคุมทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม

3. การทำปุ๋ยหมัก

เป็นการนำขยะมูลฝอยมาทำเป็นปุ๋ยหมักโดยพิจารณาจากการสำรวจตลาด ความต้องการในการใช้ปุ๋ยหมัก มีความสม่ำเสมอในปริมาณขยะที่ได้รับ ส่วนสถานที่ตั้งควรอยู่ในบริเวณรวบรวมขยะหรือบริเวณใกล้เคียง ทางเข้าออกเหมาะสม

4.4 ระบบการจัดการสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของเมือง

โดยทั่วไปแล้วสวนสาธารณะคือสถานที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจของชุมชน ไม่ที่จะเป็นการเล่นกีฬา การออกกำลังกาย และกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน และยังเป็นพื้นที่สำหรับปรับสภาพอากาศสิ่งแวดล้อมและทัศนียภาพของเมือง สามารถป้องกันความเสียหายจากภัยพิบัติ ป้องกันไฟไหม้ รวมไปถึงลดมลพิษ (Japan International Cooperation Agency, 1989)

4.4.1 ประเภทของสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

แบ่งออกได้เป็น 8 ประเภทได้แก่

1. สวนสาธารณะระดับภาค

มีระดับการบริการระดับภูมิภาคหรือระดับประเทศ พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อกิจกรรมและการพักผ่อนหย่อนใจหลาย ๆ ประเภท มีความดึงดูดความสนใจของผู้ที่จะมาใช้งานได้ดี มีการดูแลเอาใจใส่เรื่องของสิ่งแวดล้อมและภูมิทัศน์เป็นอย่างดี

2. สวนสาธารณะระดับเมือง

มีขนาดการให้บริการในพื้นที่รองลงมาจากสวนสาธารณะระดับภาค โดยให้บริการในเขตเทศบาล ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านกีฬา เช่น สนามฟุตบอล สระว่ายน้ำ สนามเทนนิส ในพื้นที่ไม่เกินร้อยละ 25 ของพื้นที่ทั้งหมด และมีความสะดวกในการเข้าถึงและการเดินทาง

3. สวนสาธารณะระดับย่านหรือเขต

มีขนาดการให้บริการย่านชุมชน มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเล่นกีฬา ลักษณะคล้ายกับสวนสาธารณะระดับเมือง แต่มีขนาดเล็กกว่า

4. สวนสาธารณะระดับชุมชนหรือขนาดเล็ก

เป็นสวนสาธารณะในเชิงการพักผ่อนหย่อนใจ ไม่เจาะจงย่าน อาจไม่มีอุปกรณ์สำหรับการเล่นกีฬา แต่มีต้นไม้ ลานโล่ง หรือพื้นที่ทำกิจกรรม

5. สวนสาธารณะระดับชุมชนย่อย

เพื่อให้เกิดการพักผ่อนหย่อนใจในชุมชน เป็นที่สำหรับพบปะสังสรรค์พักผ่อนอารมณ์ หรือที่สำหรับเด็กเล่น และการศึกษา และทำให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชน

6. สวนสาธารณะเฉพาะเรื่อง

ตัวอย่างเช่น สวนสัตว์ สวนพฤกษศาสตร์ อุทยานประวัติศาสตร์ โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นหน้าที่ของภาครัฐที่จะเข้ามาดูแลบริหารจัดการ โดยภาคเอกชนจะเป็นในส่วนของกิจกรรม เช่น สวนสนุก สวนน้ำ เป็นต้น

7. สนามเด็กเล่น

ควรจะมีการบริการในทุกชุมชน เพื่อให้บริการแก่ประชาชนทุกเพศทุกวัย เน้นการให้ความสำคัญสำหรับเด็กและผู้ปกครองที่มาดูแล ควรจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกและมีพื้นที่สำหรับผู้ปกครองในการดูแล

8. สนามกีฬา

เป็นการให้บริการด้านกีฬาแต่ละชุมชนเพื่อให้ชุมชนมีสุขภาพและการสาธารณสุขที่ดี สิ่งที่ต้องคำนึงเป็นพิเศษ คือการบริหารจัดการเรื่องการเข้าออกพื้นที่ ที่จอดรถ และระบบขนส่งมวลชนที่การเข้าถึงพื้นที่

9. บริเวณพื้นที่สงวนรักษาเพื่อสิ่งแวดล้อม และพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม

พื้นที่สงวนรักษาอาจมีวัตถุประสงค์เพื่อการอนุรักษ์ หรือการท่องเที่ยว เช่น บริเวณเมืองเก่า อุทยานแห่งชาติ และควรมีการจัดเตรียมการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกแก่พื้นที่ในลักษณะที่เป็นแนวทางที่ไม่กระทบต่อเอกลักษณ์ของพื้นที่ ในทั้งนี้อาจมีพื้นที่บริเวณชนบทและเกษตรกรรมที่สามารถใช้เป็นพื้นที่เปิดโล่งสำหรับการอนุรักษ์คุณภาพสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

4.4.2 สิ่งอำนวยความสะดวก

สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้บริการในพื้นที่สวนสาธารณะได้แก่ ต้นไม้ พืชพรรณไม้ ถนน ทางเดินเท้า ทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการนั่งพัก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการตกแต่งภูมิทัศน์ อุปกรณ์สำหรับการออกกำลังกาย พื้นที่โล่งเพื่อให้บริการในการทำกิจกรรม และอาคารสำหรับการควบคุมดูแล เช่น ป้อมยาม อาคารอำนวยการ ประตูทางเข้า รั้ว และอื่น ๆ

4.5 สรุป

การวางแผนการสาธารณสุขปโภคสาธารณสุขการได้กล่าวถึงองค์ประกอบของระบบซึ่งประกอบไปด้วย ระบบสาธารณสุขปโภคในชุมชนเมือง สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการบริหารทาง

สังคม และสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และมีระบบต่าง ๆ ที่ได้กล่าวถึงคือ ระบบการบริหารจัดการน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ประกอบไปด้วย ระบบน้ำประปา ระบบระบายน้ำเสีย ระบบบำบัดน้ำเสีย และมีระบบการจัดการขยะมูลฝอย ประกอบไปด้วย ประเภทของขยะมูลฝอย วิธีการจัดเก็บและขนย้าย วิธีการกำจัด ส่วนระบบสุดท้ายที่จะกล่าวถึงคือ ระบบการจัดการสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของเมือง ประกอบไปด้วย ประเภทของสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และสิ่งอำนวยความสะดวก

5. การวางแผนสิ่งแวดล้อม

5.1 นิยามและความหมายของสิ่งแวดล้อม

ความหมายของสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 หมายความว่า “สิ่งต่าง ๆ ที่มีลักษณะทางกายภาพและชีวภาพที่อยู่รอบตัวมนุษย์ซึ่งเกิดขึ้นโดยธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์ได้ทำขึ้น” (ราชกิจจานุเบกษา, 2535)

ความหมายของสิ่งแวดล้อมจากสิ่งแวดล้อมเทคโนโลยีและชีวิต ให้ความหมายว่า “สิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติและที่มนุษย์สร้างขึ้นที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม สิ่งที่เห็นด้วยตาและไม่สามารถเห็นด้วยตา สิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิต ตลอดจนสิ่งที่เป็นทั้งที่ให้คุณและให้โทษ”

5.1.1 ประเภทของสิ่งแวดล้อม

สามารถจำแนกลักษณะโครงสร้างของสิ่งแวดล้อมได้เป็น 4 ประเภท (วศิน อิงคพัฒนากุล, 2548)

1. สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ ได้แก่ สิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า อากาศ ดิน น้ำ แบ่งออกเป็น สิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิต มนุษย์สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้
2. สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เกิดขึ้นจากสิ่งที่มีมนุษย์มีการพัฒนาทรัพยากรที่ได้จากธรรมชาติ แบ่งเป็นสิ่งแวดล้อมที่เป็นรูปธรรม ได้แก่ สิ่งของเครื่องใช้ต่าง ๆ อาคารบ้านเรือน สิ่งก่อสร้าง เป็นต้น ส่วนสิ่งแวดล้อมที่เป็นนามธรรม ได้แก่ ระบบสังคม การเมือง เศรษฐกิจ ศาสนา กฎหมาย เป็นต้น
3. เทคโนโลยีสิ่งแวดล้อม คือโครงสร้างความรู้ทางสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการใช้เครื่องมือ มีบทบาทเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม
4. มลพิษสิ่งแวดล้อม คือสิ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อองค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม

5.1.2 กลไกสิ่งแวดล้อม

เป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์และกระทำที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อม มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สามารถจำแนกออกได้เป็น 4 มิติ

1. มิติทรัพยากร ครอบคลุมถึงการมีชีวิตอยู่ในระบบนิเวศของสิ่งแวดล้อม การพึ่งพาอาศัยกัน มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิต เป็นมิติที่เอื้ออำนวยซึ่งกันและกัน สามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ มิติทรัพยากรธรรมชาติ และมิติทรัพยากรธรรมชาติที่มนุษย์สร้างขึ้น

2. มิติเทคโนโลยี คือสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เป็นวิทยาศาสตร์ประยุกต์ ซึ่งเกิดจากการวิเคราะห์กระบวนการต่าง ๆ นำไปสู่การสร้างเทคโนโลยีเครื่องมือที่มีคุณภาพซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3. มิติของเสียและมลพิษสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็นของเสียที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติและของเสียที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ ซึ่งต่างก็มีระยะเวลาในการย่อยสลายที่แตกต่างกัน แบ่งออกเป็น ของแข็ง ของเหลว ก๊าซ และมลพิษทางฟิสิกส์

4. มิติมนุษย์ เศรษฐกิจและสังคม เป็นแรงผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมในทุกทิศทาง ทั้งการบริโภคและการใช้ประโยชน์ และเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดการพัฒนา เช่น ประชากร ภาวะเปื้อน วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวกับมนุษย์

5.2 แนวคิดการวางแผนสิ่งแวดล้อม

แนวคิดที่สำคัญต่อการวางแผนสิ่งแวดล้อม ได้แก่ (Daniels, 2003)

5.2.1 ความสามารถในการรองรับ

ความสามารถของระบบธรรมชาติจะรองรับจำนวนประชากรที่สมดุล นักวางแผนจะต้องทำการประเมินความจุของระบบธรรมชาติและพิจารณาถึงขีดจำกัดในการใช้งานของมนุษย์ หลังจากนั้นจึงสามารถนำไปใช้ในการประมาณความสามารถในการรองรับที่ปลอดภัย เพื่อให้การใช้งานไม่เกินขีดจำกัดการใช้งาน

5.2.2 การประเมินบริเวณวิกฤตและย่านที่เปราะบาง

บริเวณวิกฤตและย่านที่เปราะบางมีลักษณะที่แตกต่างกัน บริเวณวิกฤต คือ ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ที่อ่อนแอ เป็นอันตราย เช่น แนวชายฝั่งที่เกิดน้ำท่วม ย่านที่เกิดแผ่นดินไหว บริเวณดินถล่ม เป็นต้น ส่วนย่านที่เปราะบาง คือ ย่านที่รองรับระบบธรรมชาติที่พิเศษ มีความอ่อนไหวต่อระบบนิเวศ เช่น บริเวณเพาะพันธุ์สัตว์ป่า ระบบน้ำที่สร้างผลผลิต บริเวณทะเลทราย เป็นต้น ซึ่งบริเวณพื้นที่ทั้งสองที่กล่าวมานี้ต้องได้รับการประเมินผลกระทบก่อนที่จะถูกเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนา

5.2.3 การก่อสร้างขึ้นใหม่และการปฏิสังขรณ์

เป็นขั้นตอนการเลือกพื้นที่ตั้งของโครงการว่ามีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากน้อยเพียงใด มีการกำหนดแผนการใช้ประโยชน์อย่างเหมาะสมและระมัดระวัง รวมไปถึงการ

บริหารงานก่อสร้าง มีการป้องกันเมื่อการพัฒนานั้นเกินขีดความสามารถในการรองรับของธรรมชาติ เพราะอาจเกิดการสูญเสียหรือถูกทำลายได้

5.2.4 การก้าวข้ามผ่านระบบธรรมชาติ

เมื่อเมืองสามารถอยู่รอดได้ ก็แสดงให้เห็นถึงการก้าวข้ามผ่านระบบธรรมชาติได้ เพราะเกิดความสอดคล้องระหว่างมนุษย์กับธรรมชาติ โดยไม่ทำลายหน้าที่ซึ่งกันและกัน เมื่อระบบธรรมชาติยังอยู่ก็สามารถทำให้ระบบธรรมชาติอื่น ๆ และสิ่งอำนวยความสะดวกยังคงอยู่และยั่งยืนต่อไป

5.2.5 การฟื้นคืน

มนุษย์สามารถฟื้นคืนสิ่งที่กระทำให้เกิดการสูญเสียต่อธรรมชาติได้ เช่น การทำความสะอาดแม่น้ำ หรือการย้ายถิ่นฐานออกจากพื้นที่เปราะบาง เพื่อนำสภาพแวดล้อมที่สูญเสียไปให้กลับมาใช้งานได้อีกครั้ง เพื่อสร้างการอยู่ที่ดีกลมกลืนกับธรรมชาติ

5.2.6 การวางผังและออกแบบกับธรรมชาติ

เป็นการศึกษาตามทฤษฎีของ Ian McHarg มีพื้นฐาน 2 ประการคือ

1. การศึกษาและการสร้างความเข้าใจในระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมอย่างละเอียดลึกซึ้งถึงคุณสมบัติ เรื่องราวเฉพาะ และคุณสมบัติต่างๆของระบบสิ่งแวดล้อมในธรรมชาติ
2. การใช้เทคนิคแบบซ้อนทับ เป็นการนำปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมาซ้อนทับกันเพื่อหาความเหมาะสมในพื้นที่ เป็นการออกแบบเพื่อความสมดุลทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โดยการวางผังตามทฤษฎีนี้ มีแนวคิดอยู่บนพื้นฐานของการศึกษาสภาพทางธรณีวิทยาและภูมิศาสตร์เพื่อหาความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ในการใช้ประโยชน์ โดยมีการนำปัจจัยที่มีผลกระทบหลาย ๆ ด้านมาประกอบและให้ความสำคัญกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม (McHarg, 1969)

5.3 กฎหมายสิ่งแวดล้อม

กฎหมายสิ่งแวดล้อม พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มีส่วนที่สนับสนุนการวางแผนและการนำไปปฏิบัติ ดังนี้ (ราชกิจจานุเบกษา, 2535)

5.3.1 หมวดที่ 3 การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

1. ส่วนที่ 2 การวางแผนจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม

อาจทำเป็นแผน ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ได้ตามความเหมาะสม ประกอบด้วยแผนงานและแนวทางการดำเนินงานดังนี้

- การจัดการคุณภาพอากาศ น้ำ และคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่น ๆ

- การควบคุมมลพิษที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ
- การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ
- การประมาณการเงินงบประมาณและเงินกองทุนที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงาน

- การจัดองค์กรและระเบียบการบริหารงาน เพื่อสร้างความร่วมมือรวมถึงการประสานงานระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้องของส่วนราชการกับเอกชน รวมไปถึงการกำหนดอัตรากำลังพนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับการดำเนินงานตามแผน

- การตรากฎหมายและออกกฎ ข้อบังคับ ข้อบัญญัติท้องถิ่น ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานตามแผน

- การตรวจสอบ ติดตาม และวิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้สำหรับการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เมื่อพื้นที่ได้ประกาศใช้แผนการจัดการสิ่งแวดล้อมในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดในพื้นที่เขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมตามมาตรา 43 หรือเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 59 มีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการ

แผนปฏิบัติการเพื่อจัดการคุณภาพสิ่งแวดล้อม ควรจะต้องมีสาระสำคัญในเรื่องต่อไปนี้

- แผนการควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด
- แผนการจัดหาและให้ได้ว่าซึ่งที่ดิน วัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องใช้ที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง ติดตั้ง ซ่อมแซม บำรุงรักษา

- แผนการจัดเก็บภาษีอากรและค่าบริการเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียรวมหรือระบบการกำจัดของเสียรวม

- แผนการตรวจสอบ ติดตาม และควบคุมการปล่อยทิ้งน้ำเสียและของเสียอย่างอื่นจากแหล่งกำเนิดมลพิษ

- แผนการบังคับใช้กฎหมายเพื่อป้องกันและปราบปรามการละเมิด และฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ การอนุรักษ์ธรรมชาติ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ศิลปกรรม

2. ส่วนที่ 3 เขตอนุรักษ์และพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม

มาตรฐานการคุ้มครองของเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม มีดังนี้

- กำหนดการใช้ประโยชน์ในที่ดินเพื่อรักษาสภาพธรรมชาติหรือมิให้กระทบกระเทือนต่อระบบนิเวศน์ตามธรรมชาติหรือคุณค่าของสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม

- ห้ามการกระทำหรือกิจกรรมใด ๆ ที่อาจเป็นอันตรายหรือก่อให้เกิดผลกระทบในทางเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศของพื้นที่นั้นจากลักษณะตามธรรมชาติหรือเกิดผลกระทบต่อคุณค่าของสิ่งแวดล้อมศิลปกรรม

- กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างหรือดำเนินการในพื้นที่นั้น ให้มีหน้าที่ต้องเสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- กำหนดวิธีจัดการโดยเฉพาะสำหรับพื้นที่นั้นรวมทั้งการกำหนดขอบเขตพื้นที่และความรับผิดชอบของส่วนราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อประโยชน์ในการร่วมมือและประสานงานให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เพื่อรักษาสภาพธรรมชาติหรือระบบนิเวศตามธรรมชาติหรือคุณค่าของสิ่งแวดล้อมศิลปกรรมในพื้นที่นั้น

- กำหนดมาตรการคุ้มครองอื่น ๆ ตามที่เห็นสมควรและเหมาะสมแก่สภาพของพื้นที่

3. ส่วนที่ 4 การทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามกำหนดประเภท และขนาดของโครงการ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และให้กำหนดหลักเกณฑ์การวิเคราะห์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเอกสารที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องเสนอพร้อมทั้งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับโครงการแต่ละประเภทแต่ละขนาดด้วย

5.3.2 หมวดที่ 4 การควบคุมมลพิษ

ส่วนที่ 3 เขตควบคุมมลพิษ

การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อลดและขจัดมลพิษให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

- ทำการสำรวจ เก็บข้อมูลของแหล่งกำเนิดที่มาของมลพิษ ที่อยู่ในเขตควบคุมมลพิษ

- การจัดทำบัญชีแสดงจำนวนรายละเอียด ขนาดและประเภท ของแหล่งกำเนิดมลพิษ ที่ได้จากการสำรวจและเก็บข้อมูล

- ทำการศึกษา วิเคราะห์ และประเมิน ขอบเขตของสภาพปัญหา และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม กำหนดมาตรการที่เหมาะสมสำหรับการลดและกำจัดมลพิษในเขตควบคุมมลพิษ

5.4 สรุป

ในการวางแผนสิ่งแวดล้อมนั้น สิ่งที่ต้องคำนึงเป็นสิ่งสำคัญนั้นก็คือความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีบทบาทและหน้าที่ต่าง ๆ ได้แก่ การผลิต การก่อให้เกิดมลพิษ

สิ่งแวดล้อม การป้องกันมลพิษสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมสนับสนุนทาง และการมีส่วนร่วมของสาธารณชน รวมไปถึงการพัฒนาของมนุษย์ส่งผลไปทำให้เกิดปัญหาทางสิ่งแวดล้อม จึงส่งผลให้เกิดการวางแผนในการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวคิดที่สำคัญสำหรับการวางแผน คือ ความสามารถในการรองรับ การประเมินบริเวณวิกฤตและย่านที่เปราะบาง การก่อสร้างขึ้นใหม่และการปฏิสังขรณ์ การก้าวข้ามผ่านระบบธรรมชาติ การฟื้นคืน การวางผังและออกแบบกับธรรมชาติ และในปัจจุบันได้มีพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เป็นตัวควบคุมและป้องกันเพื่อไม่ให้มีการทำลายสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมไว้ให้สืบต่อไป

แนวคิดการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

จากการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองในข้างต้นแล้ว สามารถจำแนกแนวคิดการวางผังเมือง การออกแบบเมืองต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของพื้นที่ศึกษาเมืองพัทยา ซึ่งมีรายละเอียดของแนวคิดดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเมืองกีฬา (Sport City)

1.1 ความหมายและที่มา

เป็นแนวคิดการพัฒนาด้านกีฬาให้เป็นรูปธรรม ไม่ใช่เพียงแต่ความพร้อมของสนามกีฬา สิ่งก่อสร้าง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักกีฬาหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกีฬาเท่านั้น เมืองกีฬายังเป็นสถานที่ที่มีการจัดกิจกรรมและการสร้างบรรยากาศในการเล่นกีฬา การออกกำลังกาย และนันทนาการอื่น ๆ ให้แก่นักกีฬา นักท่องเที่ยว และประชาชนทั่วไปอีกด้วย ซึ่งส่งผลทำให้ประชาชนมีสุขภาพร่างกายแข็งแรง รักการออกกำลังกาย และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น (คณะกรรมการปฏิรูปประเทศ, 2560)

1.2 แนวทางการพัฒนา

การกำหนดการจัดตั้งเมืองกีฬา

1. แนวทางการให้บริการกีฬาและสร้างคุณภาพชีวิต

- สร้างบรรยากาศการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาให้มากยิ่งขึ้น และการก่อสร้างอาคารสถานที่ สวนสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้ครอบคลุมพื้นที่ มีการจัดกิจกรรมนันทนาการต่าง ๆ และมีการจัดการแข่งขันกีฬาอย่างต่อเนื่อง

- สร้างจิตสำนึกเด็กและเยาวชนในการเล่นกีฬาเพื่อเป็นนักกีฬา รวมไปถึงผู้เข้าชมการแข่งขันกีฬา

- พัฒนาบุคลากรกีฬาและด้านวิทยาศาสตร์การกีฬา เพื่อใช้ในการบริหารและจัดการกีฬาอย่างมีประสิทธิภาพ

2. แนวทางการสร้างและพัฒนานักกีฬาเพื่อความเป็นเลิศ

- แสวงหานักกีฬาที่มีพรสวรรค์และพัฒนาขีดความสามารถ

- ก่อสร้างและพัฒนาสถานที่ฝึกซ้อมที่มีความทันสมัยและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อสามารถสร้างผลงานในการแข่งขันกีฬาระดับโลกและอาชีพได้

- จัดตั้งและพัฒนาสถาบันการศึกษาให้สร้างบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา

3. แนวทางการสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของชาติ ด้วยอุตสาหกรรม การกีฬา และการจัดกิจกรรมกีฬาเชิงท่องเที่ยวและนันทนาการ

- ส่งเสริมการสร้างอุตสาหกรรมกีฬาในด้านต่าง ๆ เช่น เสื้อผ้า อุปกรณ์กีฬา ศูนย์บริการออกกำลังกาย สถานที่สำหรับการฝึกอบรม เป็นต้น

- มีสถานกีฬาและมีการจัดการแข่งขันกีฬาประเภทกีฬาโอลิมปิกในระดับชิงแชมป์โลกและทัวร์นาเมนต์ของกีฬาอาชีพอย่างต่อเนื่อง ภายใต้สถานที่ที่มีมาตรฐาน

- การจัดการกิจกรรมกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ โดยมุ่งเน้นกีฬาที่เป็นที่นิยม และกีฬาที่น่าสนใจของต่างชาติ เช่น กอล์ฟ ดำน้ำ และกีฬาทางน้ำ ปีนหน้าผา มอเตอร์สปอร์ต มวยไทย เป็นต้น

- มีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความเป็นมืออาชีพในด้านการบริหารจัดการรายการแข่งขันในระดับโลก และการจัดกิจกรรมที่มีผู้เข้าชมหรือผู้เข้าร่วมกิจกรรมจำนวนมาก (คณะกรรมการวิชาการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ, 2560)



ภาพที่ 12 Dubai Sport City

ที่มา : Business and New, [Dubai Sport City](http://businessandnews.com/en/news/dubai-sports-city-set-to-handover-new-luxury-villa-community/) [Online], Accessed 30 November 2017.

Available from <http://businessandnews.com/en/news/dubai-sports-city-set-to-handover-new-luxury-villa-community/>

1.3 เกณฑ์ในการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ

การคัดเลือกการเป็นเจ้าภาพกีฬาระดับโลกอย่างโอลิมปิกเกมส์ มีขั้นตอนการคัดเลือกเมืองที่จะเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันอยู่ 3 ขั้นตอนและมีการจัดส่งเอกสารตามลำดับขั้นตอน โดยได้ยกตัวอย่างข้อมูลเจ้าภาพกีฬาโอลิมปิก ค.ศ.2024 กรุงปารีส ดังนี้

1. การคัดเลือกขั้นตอนที่ 1 (Paris 2024, 2017a)

1.1 วิสัยทัศน์และแนวคิดรูปแบบการแข่งขัน (Vision & Games Concept)

1.1.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

1.1.2 แนวคิดและการดำเนินงาน (Games Features & Operational Concept)

1.1.3 แนวคิดการเชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรม (Venue Concept)

1.1.4 หมู่บ้านนักกีฬา (Olympic Village)

1.1.5 ศูนย์ควบคุมระบบการถ่ายทอดสด (IBC/MPC)

1.1.6 ช่วงเวลาในการจัดการแข่งขัน (Dates of the Games)

1.1.7 สภาพภูมิอากาศ (Meteorology)

1.2 การบูรณาการแผนระยะยาว (Legacy & Long-Term Plan Integration & Alignment)

1.2.1 สภาพพื้นที่และแผนการจัดการระยะยาว(Existing City/Region Long-Term Plan Alignment)

1.2.2 ผลประโยชน์ที่ได้รับ (Benefits for the Olympic/Paralympic Movement)

1.2.3 จุดเด่นที่สืบต่อกันมาของพื้นที่ (Legacy)

1.3 ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการวิเคราะห์ขีดความสามารถ (General Infrastructure & Capacity Analysis)

1.3.1 สถิติประชากร (Population Statistics)

1.3.2 ที่พัก (Accommodation)

1.3.3 สนามบิน (Airport)

1.3.4 การคมนาคม (Transport)

1.3.5 พลังงาน (Energy)

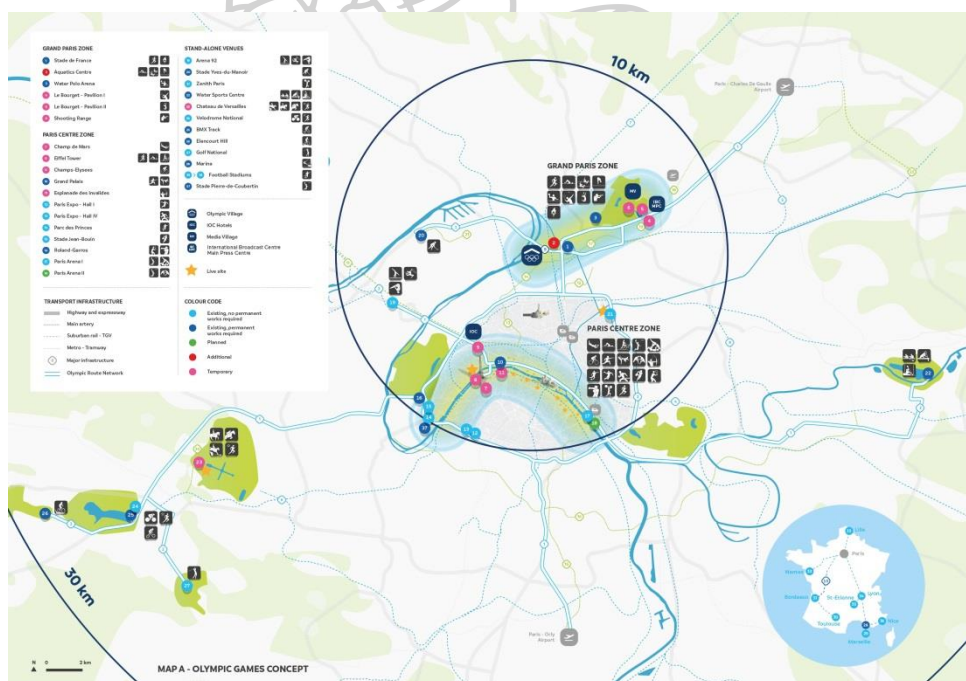
1.3.6 ระบบสื่อสาร (Telecommunications)

1.3.7 การบริการทางการแพทย์และระบบฉุกเฉิน (Medical Services & Emergency Response)

- 1.4 การวิเคราะห์ประเทศ (Country Analysis)
- 1.4.1 รูปแบบการปกครอง (Political & Governance Framework)
 - 1.4.2 ระบบเศรษฐกิจ (Economic Analysis)
 - 1.4.3 ความปลอดภัยและระบบรักษาความปลอดภัย (Safety & Security)
 - 1.4.4 แรงสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันกีฬา (Support for the Olympic Games)
 - 1.4.5 กรอบทางกฎหมาย (Legal Framework)
- 1.5 การวิเคราะห์ทางการเงิน (Financing Analysis)
- 1.5.1 กลยุทธ์ทางการเงิน (Financing Strategy)
2. การคัดเลือกขั้นตอนที่ 2 (Paris 2024, 2017b)
- 2.1 โครงสร้างการบริหารงาน (Governance Structure)
 - 2.1.1 การขับเคลื่อนการแข่งขัน (Games Delivery)
 - 2.1.2 การพัฒนาที่สืบทอดกันมา (Legacy Delivery)
 - 2.2 กฎหมาย การตรวจเข้าเมืองและผู้อพยพ (Legal, Customs and Immigration)
 - 2.2.1 การควบคุมกฎหมาย (Games-Related Legislation and Regulation)
 - 2.2.2 ภาษี (Taxes)
 - 2.2.3 การโฆษณา (Advertising Control and Anti-Ambush Measures)
 - 2.2.4 กฎระเบียบการเข้าเมือง (Host Country Entry Regulations)
 - 2.2.5 กฎข้อบังคับสำหรับแรงงาน (Games Workforce Regulations)
 - 2.3 การสนับสนุนและเงินลงทุน (Support and Venue Funding)
 - 2.3.1 การสนับสนุนให้เกิดการจัดการแข่งขัน (Support for the Games)
 - 2.3.2 เงินลงทุนสถานที่แข่งขัน (Venue Funding)
3. การคัดเลือกขั้นตอนที่ 3 (Paris 2024, 2017c)
- 3.1 แนวความคิดการจัดการแข่งขัน (Games Concept)
 - 3.2 ประสบการณ์ที่นักกีฬาจะได้รับ (Games and Athlete Experience)
 - 3.3 ข้อมูลเกี่ยวกับกีฬา (Sport)

- 3.4 ข้อมูลสถานที่จัดการแข่งขัน (Venues)
- 3.5 การแข่งขันกีฬาคนพิการ (Paralympic Games)
- 3.6 ความยั่งยืน (Sustainability)
- 3.7 มาตรการรักษาความปลอดภัยในการแข่งขัน (Games Safe & Security)
- 3.8 ข้อมูลที่พัก (Accommodation)
- 3.9 การคมนาคม (Transport)
- 3.10 การลงทุน (Finance)
- 3.11 การตลาด (Marketing)
- 3.12 แผนการเปลี่ยนแปลงเมือง (Transition Plan)

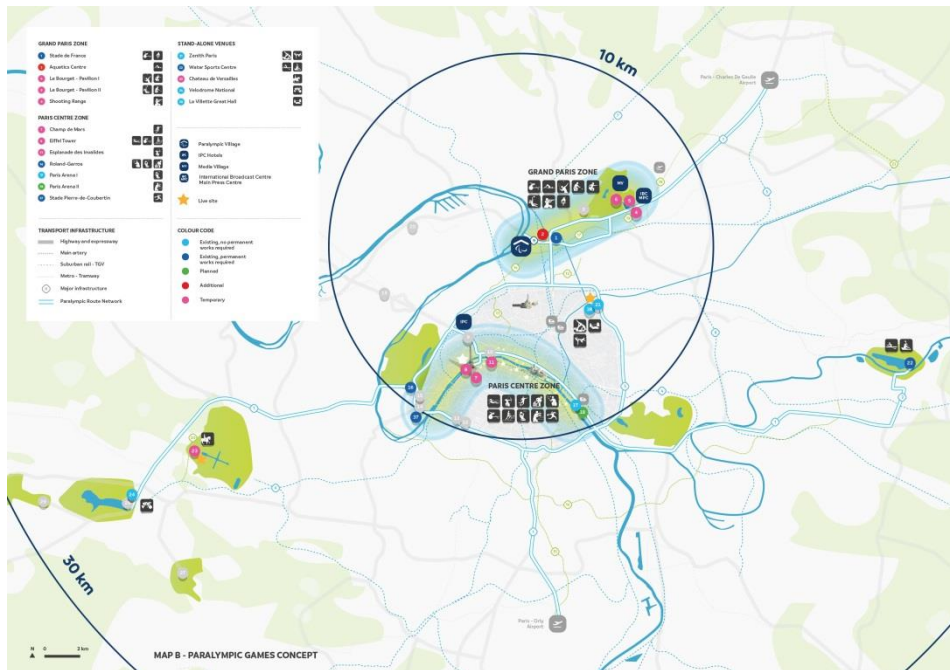
โดยหลักเกณฑ์ทั้งหมดเป็นหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกเจ้าภาพในการแข่งขันกีฬาระดับโลก ซึ่งจะนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นเมืองกีฬา โดยขั้นตอนที่สำคัญสำหรับการวางผังเมืองมากที่สุดก็คือ ขั้นตอนที่ 3 ซึ่งจะเป็นแผนในการพัฒนาเพื่อนำไปสู่การเป็นเจ้าภาพที่ได้รับการคัดเลือก



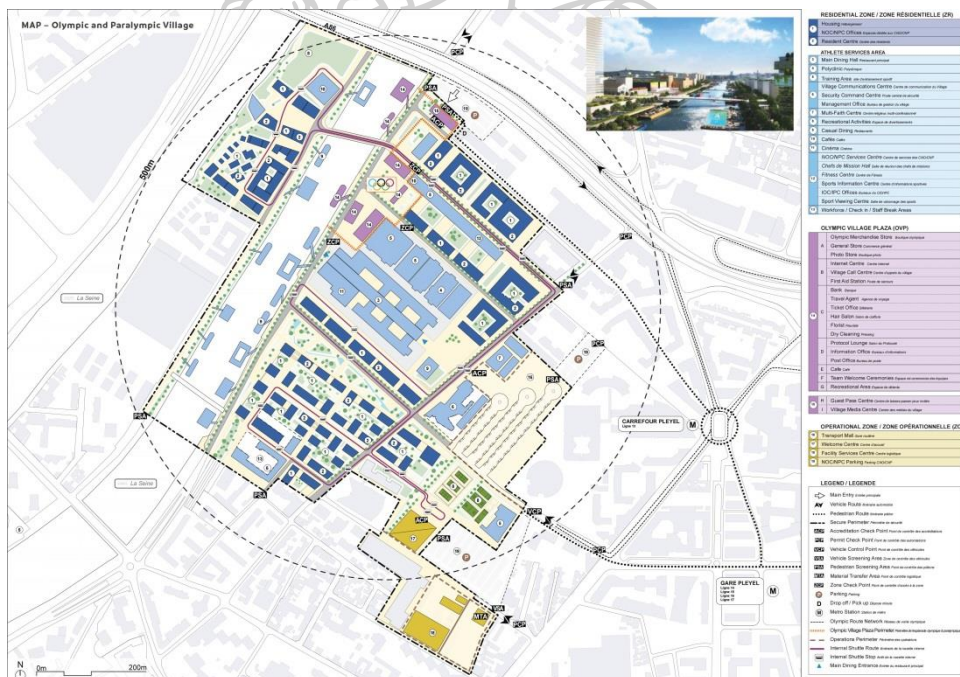
ภาพที่ 13 Games Concept Olympic Paris

ที่มา : Paris 2024, Candidature File Phase 3 [Online], Accessed 28 November 2017.

Available http://paris2024.org/medias/bidbook/bb3_en_inter_02_02_2017_bd.pdf



ภาพที่ 14 Games Concept Paralympic Paris
 ที่มา : Paris 2024, Candidature File Phase 3 [Online], Accessed 28 November 2017.
 Available http://paris2024.org/medias/bidbook/bb3_en_inter_02_02_2017_bd.pdf



ภาพที่ 15 Olympic and Paralympic Village
 ที่มา : Paris 2024, Candidature File Phase 3 [Online], Accessed 28 November 2017.
 Available http://paris2024.org/medias/bidbook/bb3_en_inter_02_02_2017_bd.pdf

2. แนวคิดเมืองยั่งยืน (Sustainable City)

2.1 ความหมายและที่มา

นโยบายการใช้ทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุด การเพิ่มความหนาแน่นจากการใช้ที่ดินแบบผสมผสานลงสู่การปฏิบัติเพื่อลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติจากการดำเนินชีวิตประจำวัน เช่น การลดความจำเป็นในการเดินทาง การลดการกระจายตัวของเมืองและโครงสร้างพื้นฐานซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา และยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับชุมชนเดิมที่มีอยู่แล้วให้มีความคุ้มค่ามากยิ่งขึ้นด้วยการลดพื้นที่ที่ปกอาศัยต่อหน่วย เพิ่มความกระชับอาคารและใช้นโยบายการเลือกที่ปกอาศัยให้ผสมผสานกับร้านค้า โรงเรียน สาธารณะสุข ทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยาน รวมไปถึงการใช้ระบบขนส่งมวลชนในการเชื่อมต่อระหว่างชุมชน

2.2 แนวทางการพัฒนา

นโยบาย 8 แกนหลักสู่เมืองที่ยั่งยืน (พรณรงค์ ชาญนวงศ์, 2560)

1. ชุมชนแห่งการเดินที่มีความสมบูรณ์ (A Complete, Walkable Community)

เป็นการเชื่อมต่อภายในชุมชนที่ดี มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมทางเศรษฐกิจแบบผสมผสาน และสามารถเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชนได้สะดวกด้วยทางเดินและทางจักรยาน สำหรับที่ปกอาศัยมีหลากหลายรูปแบบและราคา ยึดหลักการออกแบบกายภาพของชุมชนและการจัดวางอาคารให้มีความกระชับ ให้กลุ่มอาคารมีหน้าที่ตอบสนองการเพิ่มมวลคนเดินและความมีชีวิตชีวาของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

2. ระบบการคมนาคมและขนส่งที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (A Low-Impact Transportation System)

เป็นการใช้นโยบายในการลดความจำเป็นในการครอบครองรถยนต์และลดความจำเป็นในการเดินทาง แต่ในขณะเดียวกันต้องมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายโดยมีระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก มีการกำหนดสถานที่จอดรถในเชิงควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลพร้อมทั้งการออกแบบกายภาพถนนเพื่อจำกัดปริมาณที่จอดรถยนต์ เพิ่มต้นไม้ใหญ่และพื้นที่สีเขียวคลุมดินลดปริมาณน้ำ การขนส่งมีความสัมพันธ์กับความหนาแน่นของประชากร

3. อาคารเขียว (Green Building)

การออกแบบอาคารต้องมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมน้อยที่สุด ข้อกำหนดการสร้างอาคารตามระบบ Leadership in Energy and Environmental Design (LEED) และปรับปรุงส่วนประกอบอาคารเดิมให้ลดการใช้พลังงานมากที่สุด

4. ที่โล่งมีความยืดหยุ่น (Flexible Open Space)

ส่งเสริมการเกิดพื้นที่สาธารณะประเภทต่าง ๆ ให้มากขึ้น เช่น สวนสาธารณะ สวนชุมชน ที่โล่งระหว่างอาคาร สวนเกษตรในเมือง หรือพื้นที่เกษตรที่กำหนดขอบเขตชุมชน ควรสร้างที่โล่งให้กระจายอยู่ทั่วชุมชน และแต่ละพื้นที่ควรออกแบบให้เป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ขนาดเล็ก สร้างความสมดุลให้กับระบบนิเวศ อีกทั้งยังเป็นสถานที่รองรับน้ำ ลดการไหลบ่าของน้ำ และเป็นแหล่งนันทนาการให้กับชุมชน

5. โครงสร้างพื้นฐานเขียว (Green Infrastructure)

โครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อม การออกข้อกำหนดในการหมุนเวียนการใช้พลังงาน การจัดการน้ำฝน การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะ และการใช้สาธารณูปโภคให้มีประสิทธิภาพ

6. ระบบอาหารเพื่อสุขภาพ (Healthy Food System)

สร้างความสัมพันธ์ของระบบการผลิตอาหาร การกระจายผลิตภัณฑ์ เกิดการสร้างกระบวนการอาหารที่ปลอดภัยในชุมชน โดยระบบการผลิตนั้นลดการใช้สารเคมี การควบคุมการปนเปื้อน และการเก็บที่ไม่ทำให้คุณค่าของอาหารลดลง การกระจายสินค้า ต้องวางผังและออกแบบเมืองให้เกิดความสะดวกในการเข้าถึง รวมทั้งความหลากหลายของร้านอาหารท้องถิ่น ตลอดจนการกระจายอาหารที่มีคุณภาพแก่ประชาชน

7. โครงสร้างชุมชนและโปรแกรม (Community Facilities and Program)

ในการวางผังและออกแบบชุมชนต้องคำนึงถึงโครงสร้างทางกายภาพในการเข้าถึงหน่วยบริการสำคัญของชุมชน เช่น โรงเรียน ตลาด สาธารณสุข ขนส่งมวลชน สนามกีฬา ร้านค้า สถานที่สำคัญทางศาสนา หน่วยบริการชุมชน เป็นต้น ต้องออกแบบเพื่อเน้นการส่งเสริมสุขภาพได้แก่ การเดินและทางจักรยาน เพื่อส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีของชุมชน พื้นที่สาธารณะในชุมชนจะต้องได้รับการออกแบบให้มีความงดงามและมีคุณภาพระดับสูงและมีศักยภาพในการดึงดูดให้ประชาชนใช้พื้นที่ร่วมกัน

8. การพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Development)

ชุมชนที่มีความหนาแน่นของนิเวศเมืองจะมีศักยภาพในการดึงดูดและจูงใจให้เกิดการลงทุน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ เพิ่มโอกาสในการประกอบอาชีพของชุมชน และการวางผังและออกแบบเมืองที่ดีจะเป็นปัจจัยพื้นฐานสำหรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ



ภาพที่ 16 Sustainable City

ที่มา : Harvey Kardos, Vancouver is most sustainable city in North America [Online], Accessed 30 November 2017. Available <http://www.harveykardos.com/vancouver-sustainable-city-north-america-study/>

กรณีศึกษาการจัดตั้งเมืองกีฬาและการวางผังเมืองต่างประเทศ

จากรายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่องการจัดตั้งเมืองกีฬา ได้ยกตัวอย่างเมืองที่มีแนวคิดการจัดตั้งเมืองกีฬาในต่างประเทศไว้ ดังนี้

1. ทวีปยุโรป ได้แก่ เมืองแมนเชสเตอร์และลอนดอน ประเทศอังกฤษ
2. ทวีปเอเชีย ได้แก่ เกาะเซนได ประเทศญี่ปุ่น เมืองพยองชาง เมืองอินซอน ประเทศเกาหลีใต้
3. กลุ่มประเทศอาหรับ ได้แก่ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ประเทศอิรัก ประเทศซาอุดีอาระเบีย
4. เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์

จากข้อมูลการวิเคราะห์แนวคิดในการจัดตั้งเมืองกีฬาของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เมืองที่ตรงกับแนวความคิดการเป็นเมืองกีฬาจากการสรุปผลการศึกษาแนวคิดเมืองที่จะศึกษาเป็นตัวอย่างในการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาก็คือ สิงคโปร์ และลอนดอน ประเทศอังกฤษ

1. ประเทศสิงคโปร์ (Singapore)

1.1 ข้อมูลทั่วไปของประเทศสิงคโปร์

ลักษณะของภูมิประเทศมีลักษณะเป็นเกาะ มีประชากรประมาณ 5.5 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2557 พื้นที่รวมประมาณ 697 ตร.กม. (ศูนย์วิจัยธุรกิจและเศรษฐกิจอีสาน, 2560) ลักษณะเศรษฐกิจจะเป็นด้านการค้า โดยมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ มีการลงทุนทางด้านการขนส่งมากมาย มีฐานเศรษฐกิจและการเงินมั่งคั่งที่สุดประเทศหนึ่งในโลก

1.2 การวางผังเมืองและการวางโครงสร้างพื้นฐาน

แนวความคิดในการวางผังเมืองของสิงคโปร์จะเน้นการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เกิดความคุ้มค่า เพราะมีพื้นที่ในการใช้สอยอย่างจำกัด โดยใช้ระบบโครงข่ายการคมนาคมเป็นตัวเชื่อมในการเดินทางเข้าถึงแต่ละพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการแบ่งพื้นที่แต่ละภูมิภาคให้มีบทบาททางเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน เช่น เขตศูนย์กลางทางเศรษฐกิจผสมผสานกับที่พักอาศัย เขตอุตสาหกรรมเฉพาะ โชนธุรกิจบริการ เป็นต้น โดยสาระสำคัญในแนวคิดการวางผังเมืองของสิงคโปร์ ค.ศ. 2014-2030 โดยหน่วยงานพัฒนาเมืองของสิงคโปร์ คือ กระทรวงการพัฒนาแห่งชาติ (Ministry of National Development: MND) รับผิดชอบการวางแผนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสร้างสภาพแวดล้อมชุมชนให้มีคุณภาพ โดยมีหน่วยงานในสังกัด คือ องค์กรพัฒนาเมืองสิงคโปร์ (The Urban Redevelopment Authority: URA) ที่ดูแลด้านกายภาพของเมืองทั้งหมด ได้มีแนวคิดของการวางแผนการพัฒนาเมืองว่า การพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้มีคุณภาพดีต่อการอยู่อาศัยสำหรับชาวสิงคโปร์ (a high quality living environment for all Singaporeans) โดยมีหลักการให้เกิดความยั่งยืนได้แก่ (Ministry of National Development, 2016)

1. ความเหมาะสมของราคาที่อยู่อาศัยกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับ (Providing Good Affordable Homes with A full Range of Amenities)
 2. การบูรณาการ ผสมผสานพืชผักสีเขียวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัย (Integrating Greenery into the Living Environment)
 3. เพิ่มการเชื่อมต่อการเดินทางให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น (Providing Greater Mobility with Enhanced Transport Connectivity)
 4. ทำให้มีการพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงขึ้น (Sustaining a Vibrant Economy with Good Jobs)
 5. การสร้างความมั่นใจสำหรับการเติบโตของเมืองและการมีสภาพแวดล้อมที่อยู่อาศัยที่ดีในอนาคต (Ensuring Room for Growth and A good Living Environment in Future)
- โดยองค์กรพัฒนาเมืองสิงคโปร์ มีผังแม่บทในการพัฒนาด้านกายภาพของสิงคโปร์ ในปี ค.ศ.2014 คือ

1. การเพิ่มพื้นที่สีเขียวของเมืองให้มากขึ้นและเพิ่มเติมที่อยู่อาศัยใน 3 พื้นที่ ได้แก่ Holland Village, Marina South, Kampong Bugis
2. การพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการระดับภูมิภาคและกลุ่มอุตสาหกรรมทั่วทั้งเกาะใน Woodlands Regional Centers และการเพิ่มพื้นที่แหล่งงานที่มีคุณภาพใกล้บ้านมากขึ้น
3. ประมาณ 90% ของที่อยู่อาศัยโดยรอบ ในระยะ 400 เมตร ต้องเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ
4. เพิ่มการเติบโตของโครงข่ายทางจักรยาน จาก 230 กิโลเมตร ให้เพิ่มมากกว่า 700 กิโลเมตร โดยการรองรับโครงสร้างสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมถึงการจัดทำโปรแกรมการศึกษาออกแบบพื้นที่
5. การสร้างอัตลักษณ์ของจุดศูนย์รวมในพื้นที่ (Node) ได้แก่ Holland Village, Serangoon Gardenp, JalanKayu
6. การปรับปรุงย่านภายในเมือง ให้มีพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีความงดงามและ สร้างทางเดินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
7. สร้างการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของพื้นที่ Marina Bay ด้วยการค้าปลีกสมัยใหม่ และสร้างแหล่งบันเทิงภายในย่านในเป็นพื้นที่หลักบริเวณอ่าวด้านหน้า Bay Front (ดูภาพที่ 17)

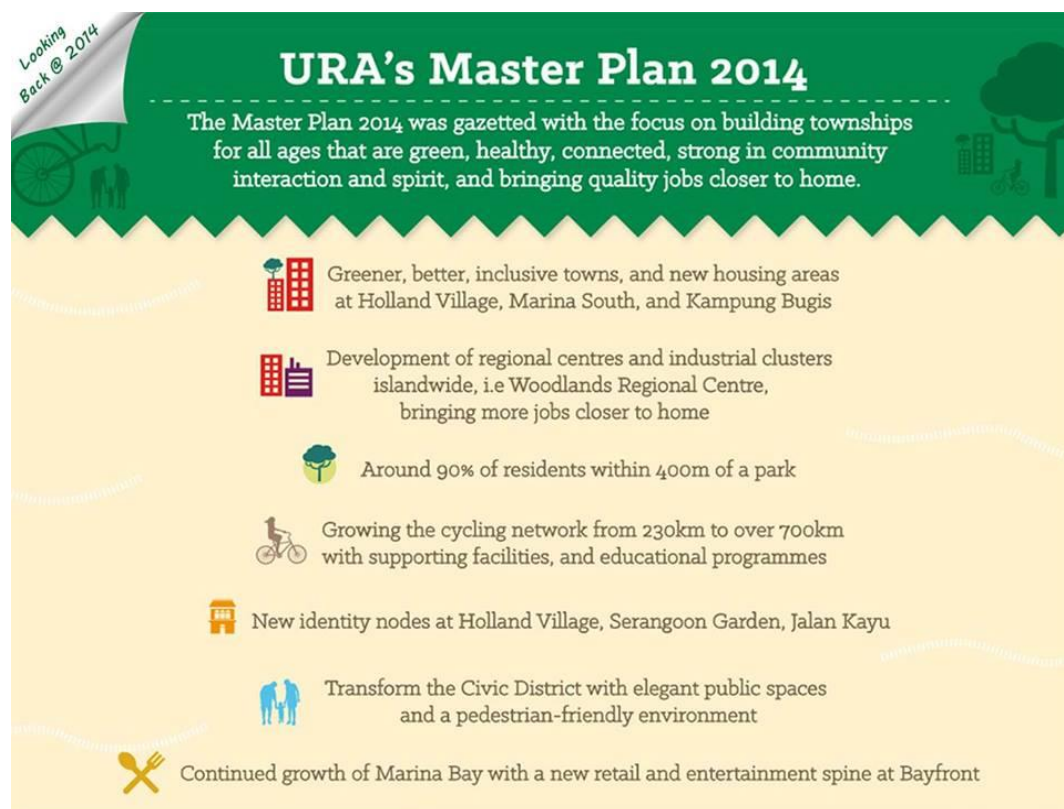
1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์

การใช้แนวความคิด “Garden City” การเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวของเมือง มีลักษณะเมืองโปร่ง โดยการใช้พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สวนสาธารณะของเมือง มีการสร้างแรงจูงใจในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคาร ในย่านการใช้ที่ดินหนาแน่นสูงโดยการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยของเมืองจะพัฒนาในทางตั้ง อาคารจึงมีลักษณะเป็นอาคารสูงเนื่องจากข้อจำกัดในด้านพื้นที่ที่มีอย่างจำกัด โดยสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินจะแบ่งออกเป็น ส่วนที่อยู่อาศัย ส่วนของพาณิชยกรรม ส่วนโครงข่ายการคมนาคม ส่วนของพื้นที่สีเขียว กีฬานันทนาการ และส่วนอื่นๆ เช่นพื้นที่ทางทหาร และพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา โดยแต่ละส่วนจะเฉลี่ยพื้นที่เท่าๆกัน ยกเว้นพื้นที่ทางทหารและพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาที่มีสัดส่วนมากที่สุด ประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งหมด และพื้นที่อื่นๆก็เฉลี่ยกันไป โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินจะถูกพัฒนาตามพื้นที่ แบ่งออกเป็น 5 ศูนย์เศรษฐกิจ คือ Central Region, North Region, West Region, North-east Region, East Region โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเชื่อมโยงแต่ละศูนย์และลดความจำเป็นในการใช้พาหนะส่วนบุคคล (ดูภาพที่ 18)

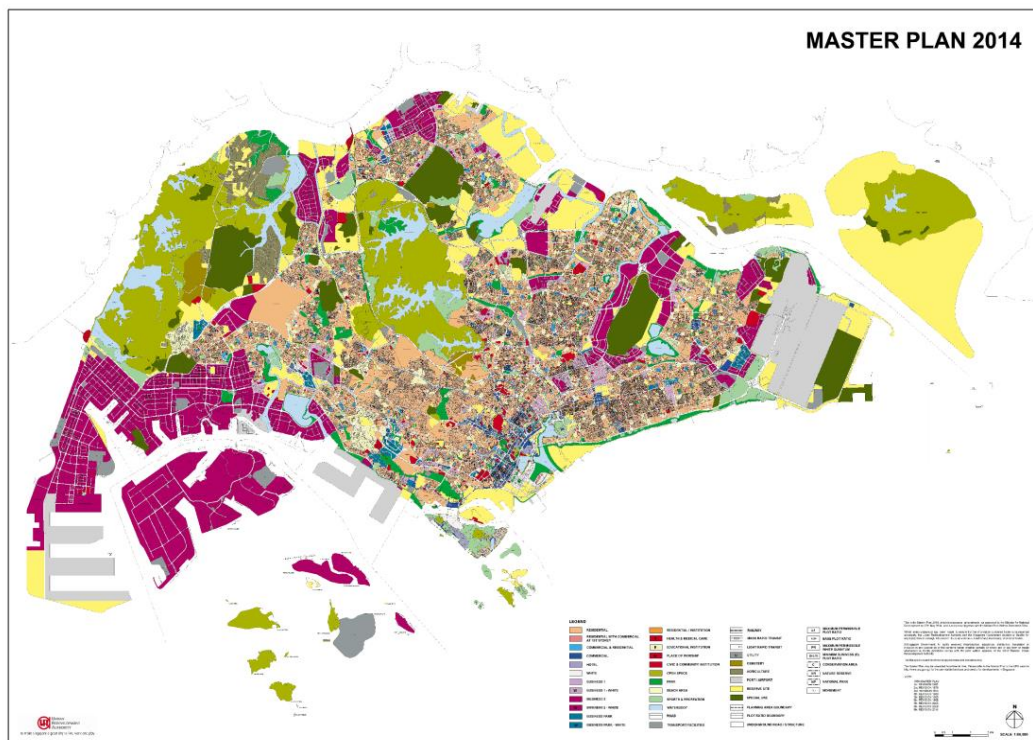
1.4 ระบบการคมนาคมขนส่งของสิงคโปร์

เริ่มต้นจากแนวความคิดการแบ่งศูนย์เศรษฐกิจส่วนหนึ่งเพื่อลดความจำเป็นในการเดินทาง โดยการสร้างแหล่งงานกับพื้นที่อยู่อาศัยให้อยู่บริเวณเดียวกัน โดยเน้นการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีการวางระบบโครงข่ายรองรับอยู่แล้ว โดยจะใช้ MRT เป็นระบบขนส่งหลัก ให้บริการครอบคลุม และยังมี BRT คอยเชื่อมต่อสร้างความสะดวกในการเข้าถึง และเป็นการผสมผสานการเดินทางในเขตที่มีความหนาแน่นสูงทำให้การเกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า

สำหรับรถโดยสารประจำทางจะเป็นในรูปแบบของรถเมล์หรือรถบัส โดยจะรับส่งผู้โดยสารตามเส้นทางในแต่ละเส้นทาง โดยแต่ละสถานีของ MRT จะมีจุดจำหน่ายตั๋ว เพื่อนำไปชำระเงินแบบระบบอัตโนมัติบนรถบัสนั่นเอง บัตร EZ-Link สามารถชำระค่าโดยสารของ MRT และ Bus ได้ในบัตรเดียวกัน และรถโดยสารประจำทางนั้นจะมีช่องทางวิ่งเฉพาะในบางพื้นที่ โดยความยาวของรถไฟฟ้ามีความยาวเกือบ 160 กิโลเมตร และเป็นเครือข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศเข้าถึงย่านสำคัญๆ ได้เกือบทุกจุด (มหานครอาเซียน, 2559) (ดูภาพที่ 19,20)



ภาพที่ 17 ผังแม่บทการพัฒนาด้านกายภาพขององค์กรพัฒนาเมือง ประเทศสิงคโปร์
ที่มา : Ministry of National Development, URA's Master Plan 2014 [Online], Accessed 7 December 2016. Available from [https://www.facebook.com/MNDsingapore/photos/a.267436009951129.78750.219848181376579/1021852044509518/?type=1&pnref=stor](https://www.facebook.com/MNDsingapore/photos/a.267436009951129.78750.219848181376579/1021852044509518/?type=1&pnref=story)
y



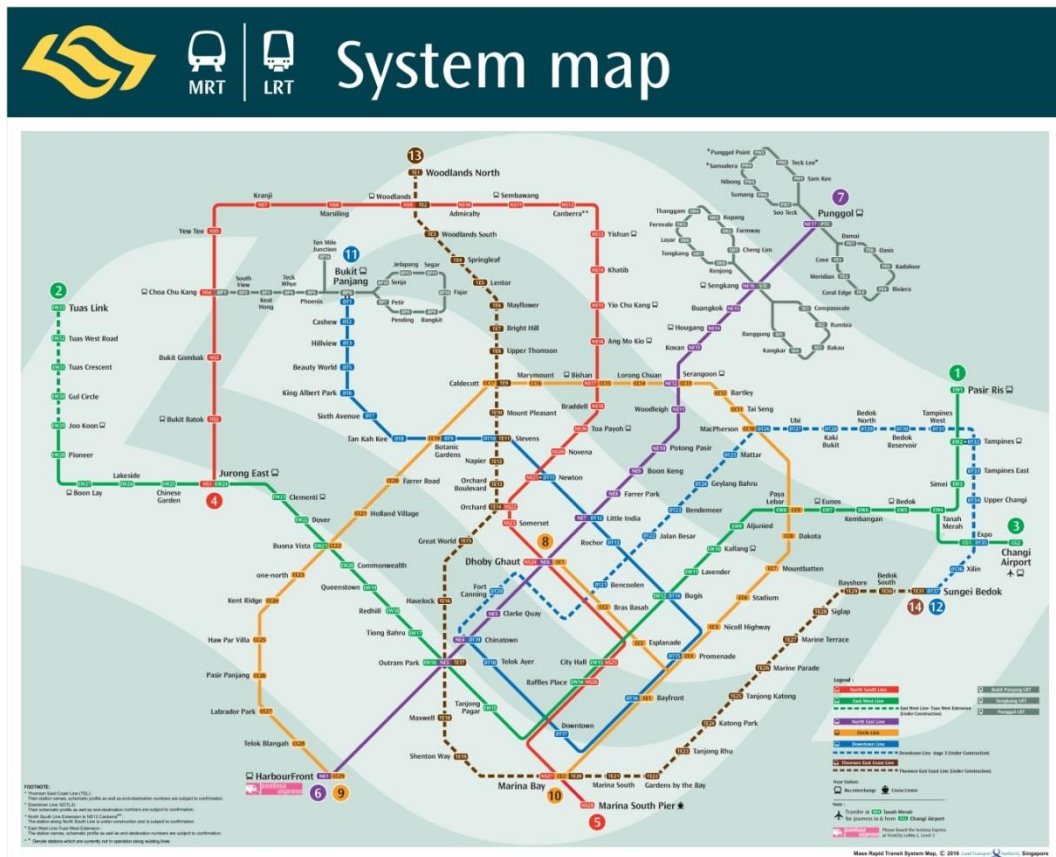
ภาพที่ 18 Master Plan Singapore 2014

ที่มา : Urban Redevelopment Authority, Master Plan [Online], Accessed 10 December 2016. Available from <https://www.ura.gov.sg/uol/master-plan.aspx?p1=Download>



ภาพที่ 19 Bus Lanes & Bus Ticket

ที่มา : Land Transport Authority, Bus Service [Online], Accessed 10 December 2016. Available from <https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public-transport/buses/ltarole-in-public-bus-services.html>

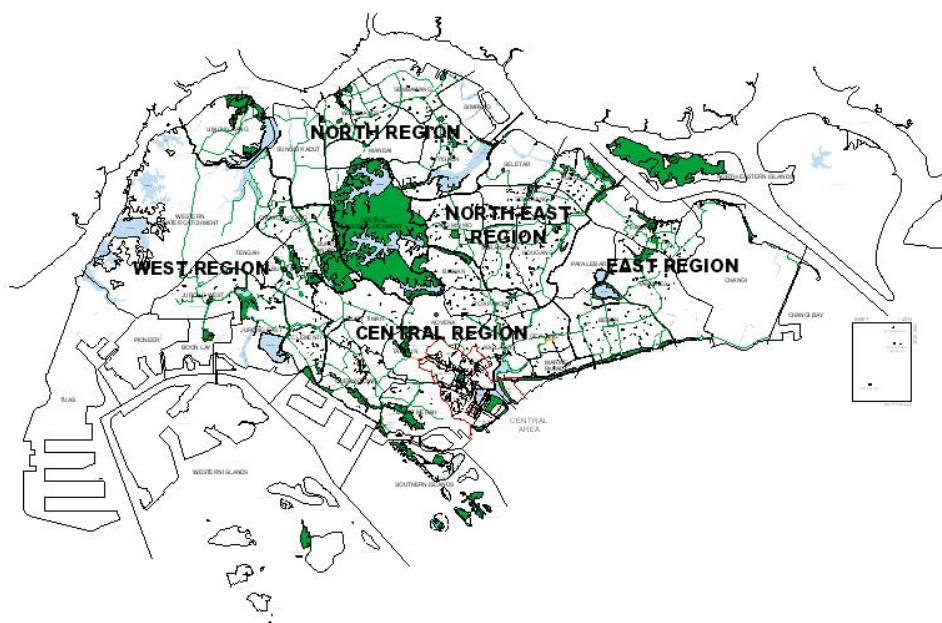


ภาพที่ 20 MRT & LRT System Map

ที่มา : Land Transport Authority, [Train System Map](https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public_transport/mrt-and-lrt-trains/train-system-map.html) [Online], Accessed 10 December 2016. Available from https://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/public_transport/mrt-and-lrt-trains/train-system-map.html

1.5 การจัดการพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวของสิงคโปร์

จากแนวคิดการพัฒนาพื้นที่สีเขียวในเมือง เกิดการเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวของเมือง พื้นที่สวนสาธารณะในปัจจุบันมีพื้นที่ 14% ของพื้นที่ทั้งหมด มีเส้นทางเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียว ความยาวรวม 112 กม. (ชัยสิทธิ์ ด้านกิตติกุล, 2554) มีการความคุมพิเศษสำหรับพื้นที่ศูนย์กลางเมือง เพื่อการสร้างพื้นที่เปิดโล่งและสวนสาธารณะเพิ่มเติม มีการสร้างแรงจูงใจในการเพิ่มสีเขียวบนอาคารในย่านที่มีความหนาแน่นสูง ทำให้เกิดเมืองที่ให้ความรู้สึกรักชีวิตชีวาและเพิ่มความน่าอยู่ของเมือง



ภาพที่ 21 Park & Waterbodies Plan

ที่มา : Urban Redevelopment Authority, [Park & Waterbodies Plan](https://www.uragov.sg/maps/?service=MP) [Online], Accessed 10 December 2016. Available from <https://www.uragov.sg/maps/?service=MP>

2. เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ (London, England)

2.1 ข้อมูลทั่วไปของลอนดอน

ลอนดอนเป็นเมืองศูนย์กลางที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การเมือง วัฒนธรรม และประวัติศาสตร์ของโลก และเป็นเมืองหลวงที่นับได้ว่าเจริญที่สุดในโลก ถือกันว่าเป็นเมืองสากลหลักของโลก และถือได้ว่าเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของทวีปยุโรป มีประชากรประมาณ 8.67 ล้านคนในปี พ.ศ.2558 นอกจากนี้จะเป็นเมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจและศิลปวัฒนธรรมแล้ว ยังเป็นเมืองที่มีการจัดการแข่งขันกีฬาที่มีชื่อเสียงต่างๆมากมาย เช่น เจ้าภาพโอลิมปิก ปีค.ศ. 1908, 1948 และ 2012 การแข่งขันเทนนิสวิมเบิลดัน เป็นรายการแข่งขันที่เก่าแก่ที่สุดในโลก เริ่มตั้งแต่ ปีค.ศ.1877 จนถึงปัจจุบัน การแข่งขันฟุตบอลพรีเมียร์ลีกของประเทศอังกฤษซึ่งมีชื่อเสียงมากที่สุดของโลก ก็มีทีมจากกรุงลอนดอนเข้าร่วมมากมาย และการแข่งขันกีฬาชนิดอื่น ๆ อีกมากมาย

2.2 การวางผังเมืองและการวางโครงสร้างพื้นฐานลอนดอน

การวางผังเมืองลอนดอนเป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ในการวางผัง 20 ปี ตั้งแต่ ค.ศ. 2011-2031 และทำการปรับปรุงผังทุก ๆ 5 ปี มีพื้นที่วางผัง 1,579 ตร.กม. รับผิดชอบโดยสำนักบริหารมหานครลอนดอน (Greater London Authority: GLA) ผังมหานครลอนดอนเป็นแผนผังพัฒนารวม (Unitary Development Plan: UDP) โดยมีกระบวนการจัดทำแผนผังพัฒนาเมือง

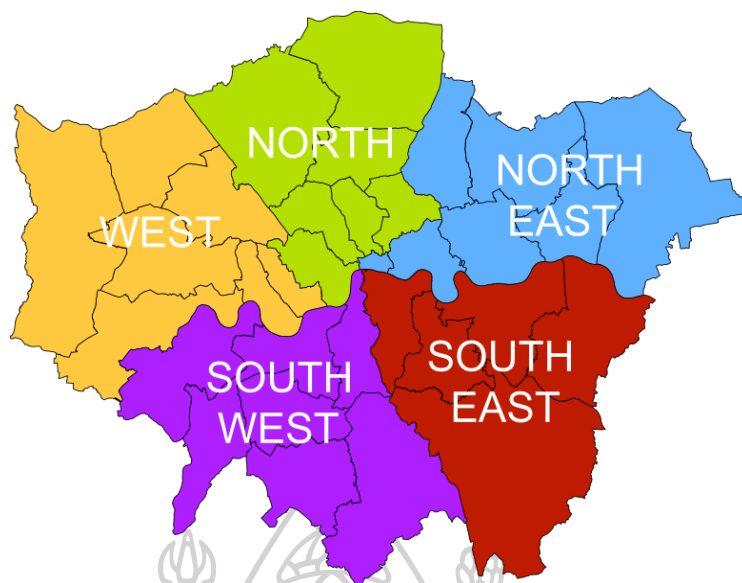
ออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 คือ นโยบายทั่วไปในการพัฒนาและการใช้ที่ดินในพื้นที่ในท้องถิ่นจัดทำแผน ส่วนที่ 2 คือ ผังอนุภาค 5 กลุ่ม ซึ่งมีรายละเอียดการพัฒนาสอดคล้องกับนโยบายที่ได้กำหนดไว้ (ปราณี นันทเสนามาตร์, 2557)

นโยบายทั่วไปในการพัฒนาและการใช้ที่ดินในพื้นที่ในท้องถิ่นจัดทำแผน ประกอบด้วย

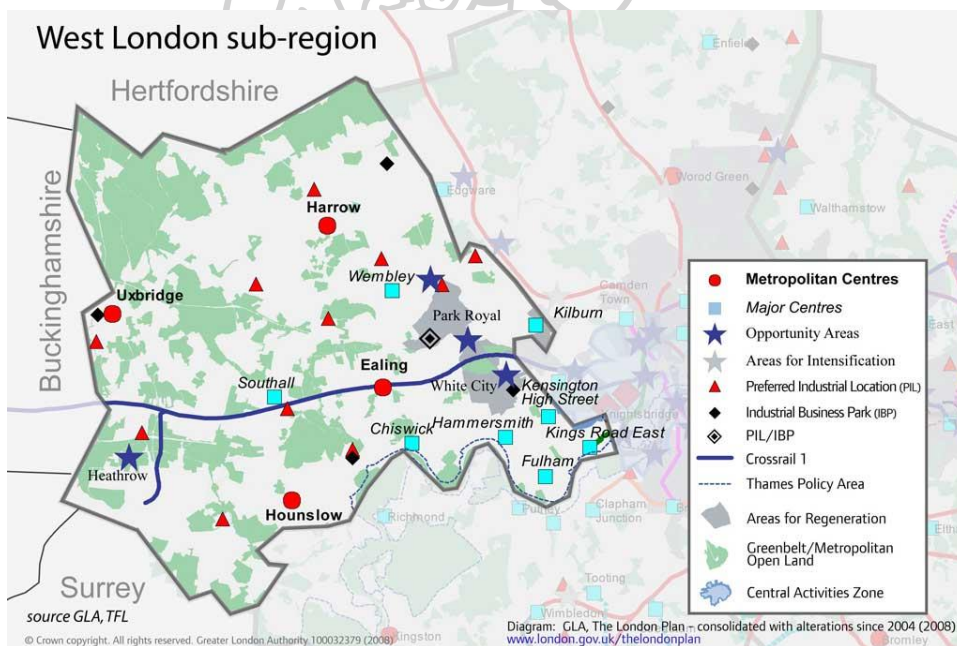
1. ด้านที่อยู่อาศัย เช่น นโยบายที่อยู่อาศัย ความหลากหลายของประชากร การจัดการบริการสังคม กระบวนการพัฒนาชุมชน
2. ด้านแหล่งงาน เช่น บริบทด้านเศรษฐกิจ อุปสงค์และอุปทานสำหรับพื้นที่สำนักงาน การผลิตและการกระจายตัวของร้านขายส่ง การปรับปรุงโอกาสการจ้างงาน
3. ด้านความเชื่อมโยง เช่น ปรับปรุงการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น ลดความแออัดและปรับปรุงการใช้ถนน ปรับปรุงระบบขนส่งสินค้า พัฒนาความเชื่อมโยงการเดินทาง
4. ด้านความรื่นรมย์ เช่น ประชากรในลอนดอน นักท่องเที่ยว การปรับปรุงที่โล่งสาธารณะ กีฬาและวัฒนธรรม
5. ด้านการเปลี่ยนแปลงของเมือง สภาพอากาศ นโยบายสิ่งแวดล้อม เช่น การลดมลภาวะต่าง ๆ การปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม การจัดการพลังงานทดแทน
6. การออกแบบเมือง คุณภาพชีวิต และมรดกทางวัฒนธรรม เช่น หลักการออกแบบเมืองกระชับ (Compact City)
7. นโยบายริบบิ้นสีฟ้า คู่อ้อมแม่น้ำและโครงข่ายน้ำ เช่น กำหนดพื้นที่โครงข่ายจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อความยั่งยืน และการนันทนาการในระบบโครงข่าย

2.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินของลอนดอน

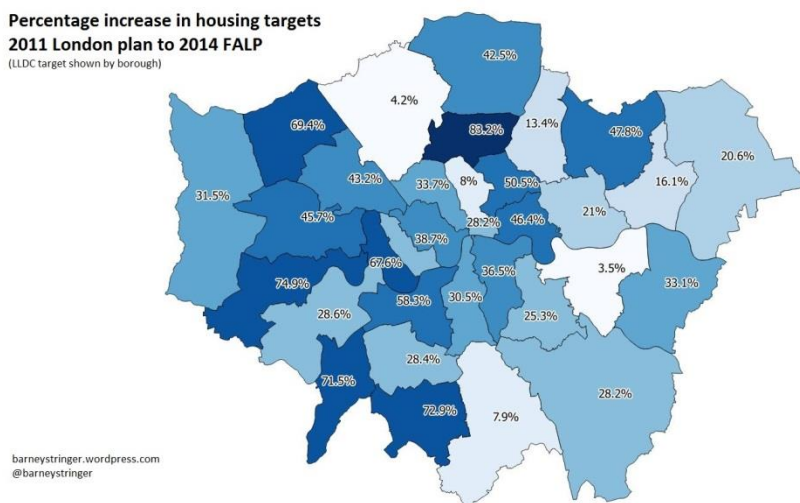
ผังมหานครลอนดอนซึ่งเป็นการกำหนดโซนกิจกรรมศูนย์กลาง และพื้นที่ต่างๆที่กำลังพัฒนา ภาพรวมของผังอนุภาค 5 กลุ่ม ประกอบด้วย ลอนดอนเหนือ ลอนดอนตะวันออกเฉียงเหนือ ลอนดอนตะวันออกเฉียงใต้ ลอนดอนตะวันตกเฉียงใต้ และลอนดอนตะวันตก โดยมีผังย่อยต่าง ๆ ประกอบผังอนุภาค เช่น ผังคมนาคม ผังการเติบโตของประชากร ผังการเติบโตของการจ้างงาน ผังการเพิ่มจำนวนที่อยู่อาศัย ผังการแบ่งโซนกิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองหลวง ผังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา ผังพื้นที่ที่มีการฟื้นฟูเมือง ผังพื้นที่พัฒนาด้านอุตสาหกรรม เป็นต้น



ภาพที่ 22 Sub-regions of Greater London
 ที่มา : Wikimedia Commons, London Plan [Online], Accessed 4 January 2017. Available from [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_plan_sub_regions_\(2008\).svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:London_plan_sub_regions_(2008).svg)



ภาพที่ 23 West London sub-region
 ที่มา : Brent Council, The London Plan [Online], Accessed 4 January 2017. Available from http://brent.limehouse.co.uk/events/12628/popimage_d3479619e878.html



ภาพที่ 24 Percentage increase in housing
ที่มา : Barney's Blog, London Housing Targets [Online], Accessed 4 January 2017.
Available from <https://barneystinger.files.wordpress.com/2014/01/target-increase-1.jpg>

2.4 การคมนาคมขนส่งของลอนดอน

การคมนาคมในลอนดอนอยู่ในรูปแบบของถนน ระบบราง และการคมนาคมทางอากาศโดยเป็นระบบที่มีการบริหารโดยรัฐและเอกชนระบบขนส่งสาธารณะแบ่งออกเป็น (สำนักงานเขตบางรัก, 2560)

2.4.1 รถไฟรางหนัก

1. ระบบรถไฟสำหรับใช้ในเมือง มีพื้นที่และขอบเขตที่กว้างและแผ่ขยายออกจากศูนย์กลาง เชื่อมโยงสถานีปลายทางแต่ละสถานีเฉพาะบริเวณนั้น โดยผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงานบริเวณศูนย์กลางกรุงลอนดอน ส่วนใหญ่ใช้การเดินทางโดยรถไฟใต้ดิน เฉลี่ยวันละ 400,000 คน หรือรถไฟบนดิน วันละ 860,000 คน (สำนักงานเขตบางรัก, 2560)

2. ระบบรถไฟระหว่างเมือง แต่ละสถานีปลายทางจะให้บริการผู้โดยสารรถไฟให้ไปถึงจุดหมายเฉพาะตามจุดต่าง ๆ ในประเทศ ไม่ได้ออกจากสถานีปลายทางทั้งหมด เช่น สถานีแพดดิงตัน บริการด้านทิศตะวันตกของอังกฤษ วอเตอร์ลู บริการด้านทิศตะวันตก-ตะวันออกเฉียงใต้ วิกเตอรี บริการด้านชายฝั่งทิศใต้และไบรตัน ยูสตัน บริการทางบริเวณเวลล์มิดแลนด์และตอนเหนือ เซนต์แพนครัส บริการด้านอีสต์มิดแลนด์ คิงส์ครอส บริการด้านตะวันออกเฉียงเหนือ และลิเวอร์พูลสตรีท บริการด้านอีสต์แองเกลีย

3. บริการสนามบิน มีบริการรถไฟเฉพาะที่มุ่งเข้าสู่ใจกลางเมือง ตามสนามบิน

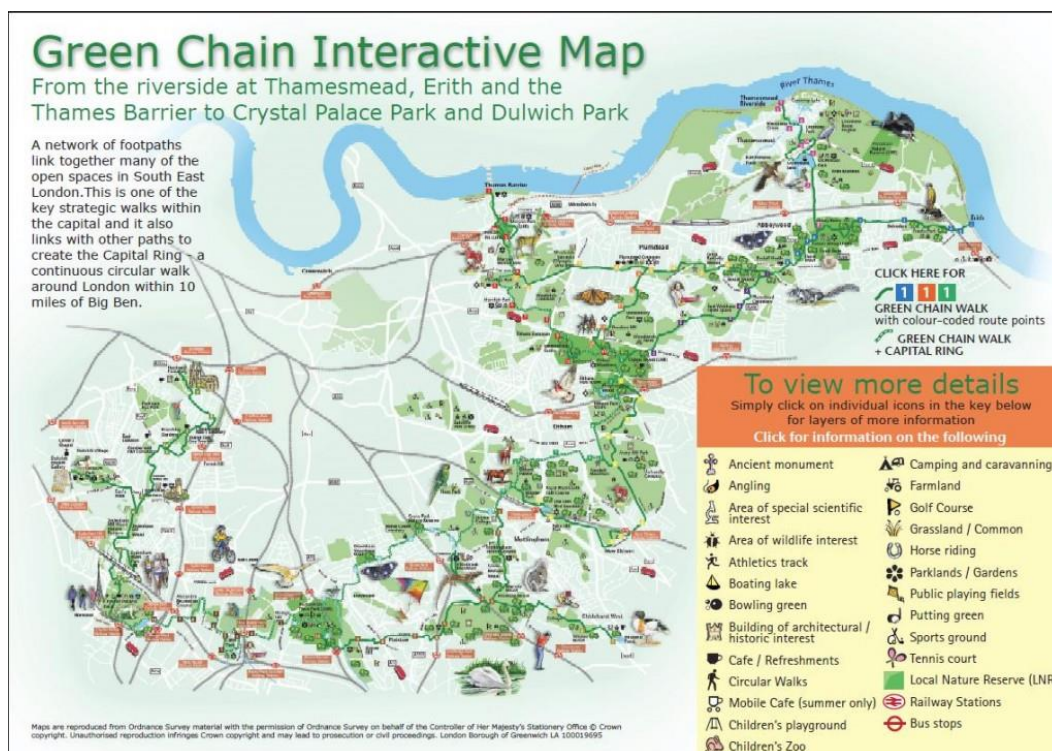
4. รถไฟระหว่างประเทศ เช่น ไปยัง ปารีสและบรัสเซลส์

2.4.2 รถไฟใต้ดินและรางเบา

1. รถไฟใต้ดินลอนดอน ชื่อว่า “The Tube” เป็นระบบคมนาคมขนส่งที่เก่าแก่ที่สุดในโลก มีผู้ใช้บริการมากกว่า 3 ล้านคนต่อวัน โดยส่วนใหญ่เชื่อมต่อเขตชานเมืองเข้าสู่ใจกลางลอนดอน
2. รถไฟเบาสายดอคแลนด์ส เป็นระบบลอยฟ้ารางเบา ทำหน้าที่บริการเสริมรถไฟใต้ดิน โดยใช้ระบบเก็บค่าโดยสารร่วมกัน ศูนย์กลางของการบริการอยู่ในเขตเศรษฐกิจ
3. ทรานซ์ เป็นระบบที่เก่าแก่ที่สุดในโลก อดีตเคยถูกยกเลิกไป แต่กลับมาเปิดให้บริการอีกครั้งในปี พ.ศ. 2543 ให้บริการในพื้นที่ทางใต้ของลอนดอน มีชื่อว่า “แตรมลิงก์”
4. รถโดยสารประจำทางเป็นระบบที่กว้างใหญ่มากโดยมีตารางเวลาบริการมากกว่า 6,800 ตารางทุกวัน มีผู้โดยสารประมาณ 6 ล้านคนใน 700 เส้นทางที่แตกต่างกัน ให้บริการผู้โดยสารจำนวนมากกว่ารถไฟใต้ดิน (สำนักงานเขตบางรัก, 2560)
5. สนามบิน ลอนดอนเป็นเมืองที่มีการบริการสนามบินที่ดีที่สุดในโลก โดยมีผู้โดยสารเกือบ 150 ล้านคนใช้สนามบิน 6 แห่งในปี พ.ศ. 2548 (สำนักงานเขตบางรัก, 2560)

2.5 การจัดการพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวของลอนดอน

ลอนดอนให้ความสำคัญกับพื้นที่สีเขียวของเมืองเป็นอย่างมาก เพราะพื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะของเมืองเป็นเสมือนปอดของเมืองที่กรองมลพิษ ที่ส่งผลต่อปัญหาด้านสุขภาพของประชาชน จึงได้มีนโยบายที่จะลดการใช้รถยนต์ และหันมาระบบขนส่งสาธารณะ การเดินเท้า จักรยาน ใช้รถยนต์ที่ใช้พลังงานกระแสไฟฟ้ามากขึ้น รวมไปถึงการสร้างพื้นที่สีเขียว เพื่ออากาศที่สะอาดบริสุทธิ์ในบริเวณใจกลางเมือง ตัวอย่างเช่น โครงการฟื้นฟูมหานคร ฝั่งตะวันออกของกรุงลอนดอน สำหรับรับมหกรรมกีฬาโอลิมปิก ด้วยการปรับย่านอุตสาหกรรมเสื่อมโทรม ให้กลายเป็นเมืองที่เต็มไปด้วยพื้นที่สีเขียวขนาดใหญ่พร้อมด้วยความทันสมัยและสะดวกสบาย พื้นที่สีเขียวของเมืองไม่ใช่แค่เพียงสวนสาธารณะเท่านั้น ยังรวมถึงโครงข่ายที่เชื่อมโยงกัน ไม่ว่าจะเป็น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ที่ถูกพัฒนาขึ้นเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเข้ากับพื้นที่โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม เรียกว่า “ห่วงโซ่สีเขียว”(Green Chain)



ภาพที่ 25 Green Chain Interactive Map

ที่มา : E-Shootershill, [Green Chain](http://e-shootershill.co.uk/tag/green-chain/page/2/) [Online], Accessed 5 January 2017. Available from <http://e-shootershill.co.uk/tag/green-chain/page/2/>

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. งานวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาจังหวัดบุรีรัมย์ (วัชระ เชียงกุล และเทิดชาย ช่วยบำรุง, 2560)

ผู้วิจัยมีจุดประสงค์เพื่อการศึกษาพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาจังหวัดบุรีรัมย์เพื่อการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทย และจากกระแสการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในจังหวัดบุรีรัมย์ที่ส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาที่หลากหลาย ทำให้เล็งเห็นถึงโอกาสในการพัฒนาสู่เป้าหมายในการเป็นเมืองกีฬามาตรฐานโลก

วิธีการวิจัยเป็นการสุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการสุ่มตามความบังเอิญ จำนวน 400 คน โดนใช้แบบสอบถามความคิดเห็น โดยมีกรอบแนวคิดในการวิจัยแบ่งเป็น 2 ประเด็น ประเด็นแรก คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ต่อเดือน ส่วนประเด็นที่สองคือ พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬา ได้แก่ การเลือกใช้สื่อในการท่องเที่ยว จุดประสงค์การท่องเที่ยว ผู้ร่วมเดินทางท่องเที่ยว พาหนะในการเดินทางท่องเที่ยว การค้างแรมระยะเวลาในการท่องเที่ยว ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยโดยรวมในการท่องเที่ยว และความถี่ในการท่องเที่ยว

ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ สัดส่วนระหว่างเพศหญิงและชายคิดเป็นร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ ช่วงอายุ 15-35 ปี ส่วนใหญ่สถานภาพโสด จบการศึกษาระดับ

ปริญญาตรี ประกอบอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานเอกชน รายได้ส่วนใหญ่อยู่ที่ 15,000 บาทต่อเดือน จึงสามารถสรุปได้ว่า กีฬาเป็นวัฒนธรรมที่เข้าถึงทุกเพศ ทุกวัย และทุกอาชีพ ส่วนพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาส่วนใหญ่พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางท่องเที่ยวเพื่อชมการแข่งขันกีฬาเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 55.8 จุดประสงค์รอง คือ เพื่อเข้าชมสถานที่จัดการแข่งขัน คิดเป็นร้อยละ 29.5 ผู้ร่วมเดินทางประมาณ 2 คน และใช้รถส่วนบุคคลในการเดินทาง การค้างแรมของนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 64.5 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในแต่ละครั้งประมาณ 10,000 บาท ความถี่ในการท่องเที่ยว 2 ครั้งต่อปี

การวิจัยนี้สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีผลทำให้พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวเชิงกีฬาต่างกัน

2. งานวิจัยเรื่อง การพัฒนาจังหวัดด้วยกีฬาฟุตบอลอาชีพ : ความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาจังหวัดอันเกิดจากสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด (นราธิป ตรีเจริญ และคณะ, 2559)

งานวิจัยเรื่องนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเพื่อนำเสนอแนวทางการใช้กีฬาฟุตบอลเพื่อเป็นเครื่องมือในการสร้างความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาจังหวัด ให้กับสโมสรฟุตบอลอาชีพในประเทศไทย โดยใช้สโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด เป็นกรณีศึกษา โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการพัฒนา คุณสมบัติพิเศษที่เป็นแรงผลักดัน และแนวทางการส่งเสริม ต่อการใช้กีฬาสร้างความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาท้องถิ่นในจังหวัดบุรีรัมย์

วิธีการดำเนินการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการศึกษานายเนวิน ชิดชอบ ในด้านกีฬาด้วยความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาท้องถิ่น ของสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด ทางรัฐประศาสนศาสตร์พลเมือง โดยแนวทางการศึกษาแรก คือ เนื้อหา บทสัมภาษณ์ และภาพบรรยากาศการรับชมฟุตบอลของสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด รวมทั้งรายละเอียดการแข่งขัน แนวทางที่สอง คือ การสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีบทบาทและเกี่ยวข้องกับการพัฒนา ในทุกภาคส่วน

ผลการวิจัย พบว่าในปัจจุบันกีฬากับการเมืองถือว่าไม่สามารถแยกออกจากกันได้ โดยเห็นจากในหลาย ๆ สโมสรที่มีผู้บริหารเป็นนักการเมืองและอดีตนักการเมือง จึงให้ความสำคัญและการสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อฐานเสียงในสนามการเลือกตั้งทุกระดับ และคุณสมบัติพิเศษที่เป็นแรงผลักดันในสร้างความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาก็คือ นักกีฬาที่มีคุณภาพและสนามแข่งขันที่มีคุณภาพ ส่วนแนวทางในการส่งเสริมกีฬากับความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาท้องถิ่นก็คือ การทำกิจกรรมด้านกีฬาไม่ให้อยู่เกี่ยวกับการเมืองนำไปสู่การสร้างความสำเร็จได้ชัดเจน

3. งานวิจัยเรื่อง บทบาทของสโมสรฟุตบอลบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด ในการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ (รัฐชาติ ทัศนีย์ และวรเดช จันทรศร, 2559)

งานวิจัยเรื่องบทบาทของสโมสรฟุตบอลบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด ในการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์จากการบริหารสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด โดย

ศึกษาเรื่องต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ คือ กระบวนการบริหารจัดการทีมฟุตบอล ผลของการบริหารพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ผ่านการบริหารทีมฟุตบอล ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ผ่านการบริหารทีมฟุตบอล และการสร้างองค์ความรู้ทางทฤษฎีว่ามีปัจจัยใดที่อธิบายการบริหารพัฒนาจังหวัดผ่านการบริหารจัดการทีมฟุตบอล

การดำเนินการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการสุ่มตัวอย่างจำนวน 390 คน จากผู้ชมหรือประชาชนที่เข้ามาชมการแข่งขันฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีกของทีมบุรีรัมย์ ใช้แบบสอบถามในการเก็บข้อมูล และการรวบรวมข้อมูลจากการค้นคว้าผ่านเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสังเกตการณ์จากการแข่งขัน

ผลการวิจัยพบว่า 1. กระบวนการบริหารจัดการทีมฟุตบอลบุรีรัมย์มีรูปแบบที่แตกต่างจากทีมฟุตบอลทั่วไป คือเจ้าของสโมสรมีการบริหารงานอย่างใกล้ชิด อำนาจการตัดสินใจทุกอย่างอยู่กับเจ้าของทีม ไม่ใช่ผู้จัดการทีม การบริหารงานในแต่ละส่วนเน้นความเป็นมืออาชีพที่ได้มาตรฐาน 2. ผลของการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์ผ่านการบริหารจัดการทีมฟุตบอล มีการพัฒนา 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านการท่องเที่ยว และด้านสังคม โดยเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวสามารถเติบโตขึ้นในทุก ๆ ปี ส่วนด้านสังคมประชาชนมีความสนใจด้านกีฬามากขึ้นและรู้สึกภูมิใจชื่อเสียงของจังหวัด 3. ปัจจัยที่มีผลต่อการบริหารพัฒนา มี 11 ปัจจัย คือ สิ่งจูงใจของนักฟุตบอลและผู้ชม การสร้างฐานแฟนคลับและผู้สนับสนุนทางการเงิน ผู้บริหารที่มีประสิทธิภาพ การสื่อสาร การกำหนดมาตรฐานด้านพฤติกรรม ความสามารถในการตอบสนองและจัดการต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมภายนอก การจัดองค์กร การสนับสนุนจากสิ่งแวดล้อมภายนอก วัตถุประสงค์และเป้าหมาย การตลาดการกีฬา และมุมมองการสรรหานักฟุตบอลและการสร้างทีมเยาวชน

การวิจัยนี้สามารถสรุปได้ว่า การบริหารและพัฒนากีฬาฟุตบอลมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน ในการเป็นเมืองกีฬาและเมืองสุขภาพในระยะยาว โดยมีการสร้างสนามฟุตบอลและสนามแข่งรถที่มีมาตรฐานในระดับโลก รวมไปถึงสนามกีฬาประเภทต่าง ๆ ไปจนถึงแหล่งช้อปปิ้งในบริเวณใกล้เคียงทำให้เกิดการพัฒนาจังหวัดอย่างรวดเร็ว

สรุปบทที่ 2

การศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของหลักการวางผังเมือง ได้แก่ การศึกษาผังเมืองและผังเมืองรวมในประเทศไทย การศึกษาการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน การศึกษาการวางแผนการคมนาคมขนส่ง การศึกษาการวางแผนการสาธารณสุขบุคคลและสาธารณสุขการ และการศึกษาการวางแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นหลักการในการวางผังเมือง รวมไปถึงการศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองเพื่อให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาที่ตอบสนองความต้องการในการพัฒนาเมืองที่เหมาะสม แนวคิดที่เกี่ยวกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ได้แก่ แนวคิดเมืองกีฬา หลักเกณฑ์ในการพัฒนาเมืองกีฬา และแนวคิดเมืองยั่งยืน ทำให้สามารถสรุปหลักการแนวคิดที่จะนำไปใช้ในการวางผังพื้นที่เมืองพัทยา

โดยพิจารณาจากข้อดีข้อเสียของแต่ละแนวคิดเพื่อนำมาใช้อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับพื้นที่เมือง
พัทยา เมื่อได้แนวคิดจากทฤษฎีข้างต้นแล้วจึงนำไปเปรียบเทียบกับกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศที่มี
การวางผังเมืองที่สอดคล้องกับเมืองกีฬา อีกทั้งยังเคยจัดมหกรรมกีฬาระดับนานาชาติ เพื่อนำไปเป็น
หลักการการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาได้อย่างถูกต้องและเหมาะสม

จากที่ได้ศึกษาแนวความคิดในการวางแผนการพัฒนาเมืองกีฬาและแนวคิดเมืองยั่งยืน
สามารถสรุปแนวคิดในการพัฒนาเพื่อนำไปสู่การวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาได้ ดังนี้

1. แนวคิดการพัฒนาเมือง

มุ่งเน้นการใช้กีฬาเพื่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต และสร้างการเจริญเติบโตทาง
เศรษฐกิจโดยใช้กิจกรรมท่องเที่ยวและกีฬาเป็นหลักในการพัฒนาเมือง และยึดหลักการพัฒนาเมือง
อย่างยั่งยืนผสมผสานชีวิตเข้ากับธรรมชาติและบริบทของพื้นที่

2. การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

2.1 มุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดพื้นที่สาธารณะของเมืองเพื่อกิจกรรมกีฬาและ
นันทนาการ

2.2 สร้างสถานที่เพื่อประกอบกิจกรรมด้านกีฬาที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกและ
ทันสมัย

2.3 สร้างความเชื่อมโยงในการออกแบบโครงสร้างชุมชนให้เชื่อมโยงกับกิจกรรม

3. ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

3.1 ต้องมีความเพียงพอต่อประชากรผู้อยู่อาศัยในการใช้

3.2 มีระบบสำรอง เพื่อใช้ในเวลาคูณเงินหรือขาดแคลน

3.3 มีความเชื่อมโยงในการเข้าถึงในแต่ละพื้นที่

3.4 มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อเชื่อมต่อระบบต่าง ๆ ในโครงสร้าง
พื้นฐาน

4. ระบบการคมนาคมขนส่ง

4.1 ระบบขนส่งสาธารณะมีความสำคัญและจำเป็นสูงสุดในการพัฒนาเมือง
ท่องเที่ยวด้านกีฬา เพราะเป็นระบบที่ทำให้เมืองขับเคลื่อนได้อย่างเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็น ระบบราง
ระบบรถสาธารณะบนถนน ทางจักรยาน รวมไปถึงทางเดินเท้า

4.2 ควรมีมาตรการในการลดการใช้รถยนต์บนท้องถนน ให้มีความจำเป็นในการใช้
งานน้อยที่สุด

4.3 ควรมีแหล่งรวม หรือที่จอดรถสาธารณะบางประเภท เช่น รถตู้ รถบัส ที่ใช้
ขนส่งนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะทำให้ง่ายต่อการควบคุมการสัญจรสำหรับเมืองที่มีพื้นที่จำกัด

5. ทรัพยากรและคุณภาพสิ่งแวดล้อม

5.1 เมืองควรมีพื้นที่โล่งและพื้นที่สีเขียวที่สามารถใช้งานได้ดี เพื่อให้เกิดคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยที่ดี

5.2 สนับสนุนการออกแบบอาคารที่เป็นอาคารสีเขียว หรืออาคารประหยัดพลังงาน

5.3 มีมาตรการในการตรวจวัดถึงปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นกับเมือง เพื่อนำมาวางแผนในการปรับปรุงแก้ไข

5.4 มุ่งเน้นการพัฒนาพลังงานทดแทน เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานชีวมวล เพื่อให้เกิดเทคโนโลยีใหม่ที่สามารถนำไปใช้ได้ในอนาคต

จากผลการสรุปใจความสำคัญของการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้น จึงสามารถนำไปสู่การออกแบบการวิจัยในบทต่อไป เพื่อนำไปสู่การกำหนดกรอบการวิจัย การเก็บข้อมูลพื้นที่ ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือการวิจัย รวมไปถึงขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อการตอบคำถามการวิจัย



บทที่ 3 การออกแบบการวิจัย

กรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นวิจัยเพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงรูปแบบภาพลักษณ์ของเมือง โดยเปลี่ยนแปลงจากเมืองท่องเที่ยวด้านความบันเทิงเปลี่ยนเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยจะเป็นการวิจัยเพื่อเป็นแนวทางการวางผังเมืองของเมืองพัทยาเพื่อที่จะเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาและอาศัยหลักการและทฤษฎีการพัฒนาด้านการผังเมืองเข้ามาเป็นประเด็นหลักในการพัฒนา โดยศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับทฤษฎีการวางผังเมือง ข้อมูลเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา กรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้กำหนดกรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัยได้ เป็นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ประเด็นที่ 1 คือ แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

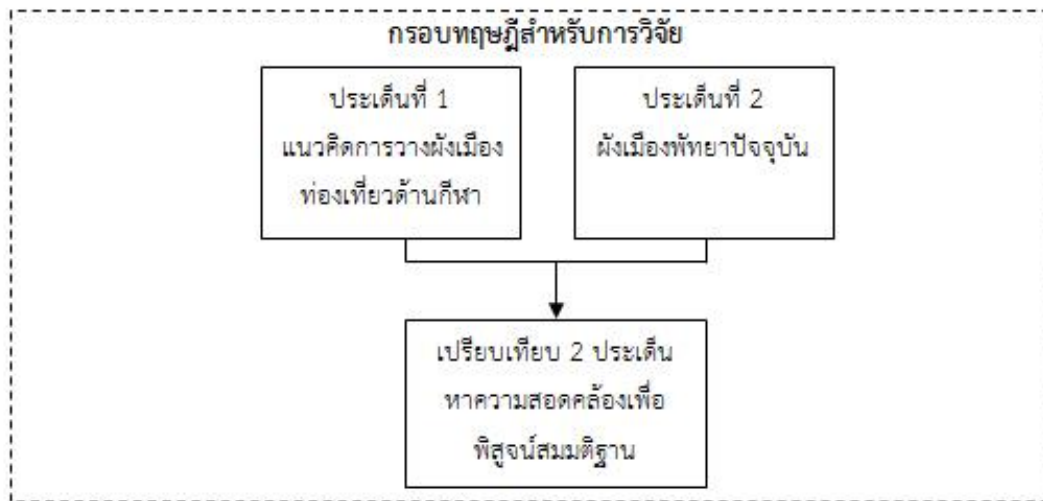
เป็นการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้องกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬานั้นมีลักษณะที่สำคัญอย่างไรบ้าง และมีประเด็นเนื้อหาสาระในการออกแบบผังอย่างไร โดยได้ศึกษาจากหลักการวางผังเมืองทั้งในอดีตและในปัจจุบัน แนวคิดเมืองกีฬาและแนวคิดการพัฒนาเมืองที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการวางผังเมืองต่าง ๆ ของโลกที่มีการจัดการแข่งขันกีฬาที่มีชื่อเสียง ประเด็นในการศึกษาได้แก่ แนวคิดการวางผัง การวางแผนใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา การวางแผนคมนาคมขนส่ง และการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ประเด็นที่ 2 คือ การศึกษาผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน

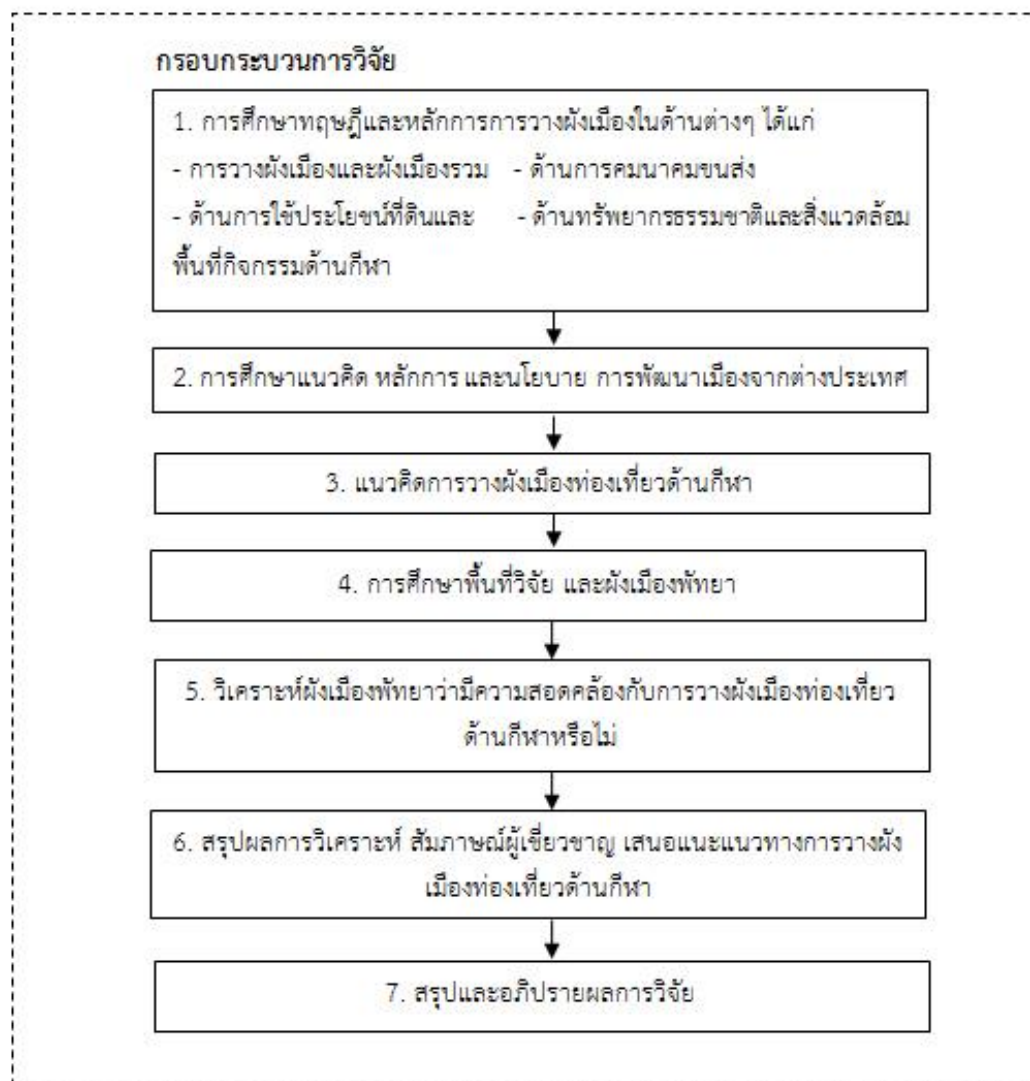
เป็นการศึกษาข้อมูลผังเมืองพัทยาเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับความสอดคล้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬามากน้อยเพียงใด โดยได้ศึกษาข้อมูลตามหลักการวางผังจากทฤษฎีในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นข้อมูลที่สอดคล้องในการสนับสนุนการเป็นเมืองกีฬา ประเด็นในการศึกษาได้แก่ แนวคิดการวางผัง การวางแผนใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา การวางแผนคมนาคมขนส่ง และการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาข้อมูลทั้ง 2 ประเด็นทำให้สามารถนำข้อมูลทั้ง 2 มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความสอดคล้องของผังเมืองพัทยากับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา และสามารถพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยได้

โดยสรุปแล้วการวิจัยในครั้งนี้ได้มุ่งเน้นหลักการศึกษาวางผังเมืองรวมเมืองพัทยาในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาโดยเฉพาะ สิ่งต่าง ๆ ที่นอกเหนือจากหลักการและความสำคัญนี้จะไม่นำมาเกี่ยวข้องในการศึกษา เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย สามารถนำไปสู่ผลการสรุปผลการวิจัยในครั้งนี้ และสามารถนำไปเป็นแนวทางการพัฒนาเมืองให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง โดยได้สรุปกรอบทฤษฎีสำหรับการทำวิจัย และกรอบกระบวนการวิจัย ดังนี้



แผนผังที่ 1 กรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย



แผนผังที่ 2 กรอบกระบวนการวิจัย

การเลือกพื้นที่การวิจัย

การเลือกพื้นที่วิจัยในครั้งนี้ ถูกกำหนดจากนโยบายรัฐบาล โดยกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬาที่จะผลักดันเมืองพัทยาเพื่อให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด่านกีฬาอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งถ้าพิจารณาจากคุณสมบัติของเมืองที่จะเป็นเมืองท่องเที่ยวด่านกีฬาแล้ว จะพิจารณาได้ดังนี้

1. ภาพลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยว เป็นที่รู้จักกันดีอยู่แล้วว่าเมืองพัทยานั้นเป็นเมืองที่มีลักษณะทางเศรษฐกิจหลักคือการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นเขตปกครองพิเศษของประเทศ มีการไหลเวียนทางการเงินกับธุรกิจท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก และยังเป็นที่ยู่อักของต่างประเทศอย่างแพร่หลาย จึงกล่าวได้ว่าพัทยานี้อาจมีคุณสมบัติในการเป็นเมืองท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

2. มีการแข่งขันกีฬาตลอดทั้งปี เมืองที่จะเป็นเมืองท่องเที่ยวด่านกีฬานั้น จะต้องมีการจัดการแข่งขันกีฬาอยู่ตลอด แล้วต้องมีการจัดการแข่งขันกีฬาระดับโลกอย่างต่อเนื่อง ซึ่งพัทยานี้ก็มีการจัดการแข่งขันกีฬาที่มีชื่อเสียงระดับโลกเช่นกัน เช่น การแข่งขันกีฬาทางน้ำ เจ็ทสกีชิงแชมป์โลกนั่นเอง ซึ่งพัทยานี้ก็มีการจัดขึ้นในทุก ๆ ปีและมีชื่อเสียงระดับโลกเช่นกัน รวมไปถึงเทนนิส รายการพีทีที พัทยา โอเพ่น ซึ่งมีการจัดการแข่งขันทุก ๆ ปีเช่นกัน

3. ระยะทางการเดินทาง เมืองพัทยาตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรี ซึ่งมีระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงพัทยา ใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมงเท่านั้น ทำให้การเดินทางของผู้ใช้งาน ไม่ว่าจะป็นนักท่องเที่ยว นักกีฬา รวมไปถึงการขนส่งอุปกรณ์ต่าง ๆ มีความสะดวกในการขนส่งมาก สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ใช้เวลาในการเดินทางน้อย และทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทางซึ่งอาจส่งผลต่อสภาพร่างกายของนักกีฬาอีกด้วย

กลุ่มตัวอย่างและประชากร

ในการวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเพื่อการวางผังเมืองพัทยาเพื่อให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด่านกีฬาจึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการศึกษาดุษฎีและหลักการจากการวางผังเมืองกีฬาและกรณีศึกษาจากผังเมืองต่างประเทศเพื่อเป็นหลักการในการเปรียบเทียบกับเมืองของเมืองพัทยา โดยจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. ประเทศกลุ่มตัวอย่าง
 - ประเทศสิงคโปร์, เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ และพื้นที่เมืองพัทยา
 - ข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศ
2. ประชากรมนุษย์

ประชากรนักวิชาการด้านผังเมือง 2 คน ได้แก่ 1. ฐาปนา บุญยประวิตร อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย ผู้ให้ข้อมูลประเทศสิงคโปร์ในการอ้างอิง 2. ปราณี นันทเสนามาตร์ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้ให้ข้อมูลเมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษในการอ้างอิง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การรวบรวมเอกสารและตำราที่เกี่ยวข้อง การรวบรวมเอกสารต่าง ๆ สามารถเข้าถึงข้อมูลโดย

1.1 เข้าถึงจากอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตไปยังแหล่งข้อมูลของเอกสาร
ได้แก่

1.1.1 วิทยานิพนธ์ออนไลน์ สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศิลปากร

1.1.2 ศาลาว่าการเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

1.1.3 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

1.1.4 สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดชลบุรี

1.1.5 แหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ

1.2 เข้าถึงจากแหล่งข้อมูลโดยตรง

1.2.1 หอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศิลปากร

1.2.2 หน่วยงานท้องถิ่น เมืองพัทยา

2. การสำรวจพื้นที่ ใช้อุปกรณ์ดังนี้

2.1 แผนที่ ตำแหน่งและภาพถ่ายทางอากาศ

2.2 กล้องถ่ายรูปเพื่อเก็บลักษณะทางกายภาพของพื้นที่สำรวจในปัจจุบัน สภาพอาคาร สภาพการใช้ประโยชน์ที่ดิน และสภาพการจราจร

3. การใช้โปรแกรมในการวิเคราะห์ ประกอบด้วยโปรแกรมต่าง ๆ ดังนี้

3.1 โปรแกรม AutoCad 2013 สำหรับศึกษาการใช้ประโยชน์อาคาร กลุ่มอาคารแต่ละประเภท การสร้างแผนที่เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์

3.2 โปรแกรม Photoshop CS6 สำหรับการตกแต่งภาพและแผนที่ที่ใช้ในการวิเคราะห์

3.3 โปรแกรม Microsoft Excel สำหรับการจัดเก็บข้อมูลตัวเลขและตารางเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลเหล่านั้น

3.4 โปรแกรม Microsoft Word สำหรับการบันทึกข้อมูลตัวอักษร จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

3.5 โปรแกรม Microsoft PowerPoint สำหรับการนำเสนอข้อมูลในที่ประชุม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยนี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และการเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร

การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารในงานวิจัยนี้ได้แก่ แนวคิดการวางผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมทางกีฬา การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาและพื้นที่วิจัย

2. การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม

2.1 การสำรวจ เป็นการถ่ายภาพและสังเกตการณ์สภาพของพื้นที่จริง และจดบันทึกข้อมูล โดยจะแยกข้อมูลเป็นหมวดหมู่ คือ สภาพทั่วไปของพื้นที่เมือง สภาพของพื้นที่จัดการแข่งขันกีฬา สภาพการคมนาคม ช่วงเวลาที่เก็บคือ 9.00 -17.00 น.

2.2 การสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์โดยผู้วิจัยเอง บุคคลที่สัมภาษณ์ คือ 1. ฐานา บุญประวีตร อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย 2. ปราณี นันทเสนามาตร์ ผู้เชี่ยวชาญพิเศษด้านผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล มีขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดประเด็นในการวิจัยและคำถามการวิจัย

1.1 การกำหนดประเด็นในงานวิจัยครั้งนี้ ประกอบไปด้วย 2 ประเด็น ที่เกี่ยวข้องได้แก่

ประเด็นที่ 1 คือ แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

ประเด็นที่ 2 คือ ผังเมืองรวมพัทยา

1.2 คำถามการวิจัย

1. แนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นอย่างไร
2. ผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่
3. ข้อเสนอแนะการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาควรเป็นอย่างไร

2. การวิเคราะห์ข้อมูลความสัมพันธ์ของประเด็น

เริ่มต้นจากการวิเคราะห์ประเด็นที่ 1 ใน 4 หัวข้อ ได้แก่ แนวคิดการวางผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สามารถตอบคำถามการวิจัยได้ว่า หลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬามีรูปแบบอย่างไร หลังจากนั้นศึกษาตัวประเด็นที่ 2 นำไปเปรียบเทียบกับประเด็นที่ 1 เพื่อตอบคำถามการวิจัยที่ 2 ว่า ผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่ จากนั้นทำให้สามารถเสนอแนะแนวทางในการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาในคำถามการวิจัยที่ 3

3. การสรุปผลการวิเคราะห์และความสัมพันธ์

การสรุปผลจากการวิเคราะห์ประเด็นที่ 1 และประเด็นที่ 2 โดยการเปรียบเทียบหาความสอดคล้องใน 4 หัวข้อ ได้แก่ แนวคิดการวางผังเมือง การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา การวางแผนการคมนาคมขนส่ง การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมว่าผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องหรือไม่

4. การอภิปรายผลและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาด้านผังเมือง

เมื่อสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของทั้ง 2 ประเด็น เรียบร้อยแล้ว ทำให้ได้ผลสรุปของการวิเคราะห์ จากนั้นจะเป็นในส่วนของการเสนอแนะแนวทางโดยอ้างอิงจากทฤษฎีทางผังเมืองในบทที่ 2 มาประกอบ ในการเสนอแนะเพื่อให้เป็นไปตามจุดประสงค์ที่ 3 ของการวิจัย

5. การสรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัย เป็นการนำสิ่งที่ได้จากทั้ง 4 ขั้นตอนมาสรุปผลเพื่อที่จะรวบรวมเป็นบทสรุปและเสนอแนะงานวิจัยเพิ่มเติมเนื่องจากงานวิจัยนี้ รวมไปถึงข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะของนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการวิจัยในอนาคตต่อไป

สรุปบทที่ 3

การสรุปเนื้อหาสาระสำคัญในบทที่ 3 นี้จะเป็นการออกแบบวิธีวิจัย ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญทั้งหมดดังที่ได้กล่าวมา เริ่มต้นตั้งแต่ กรอบทฤษฎีสำหรับการวิจัย การเลือกพื้นที่วิจัย ประชากรกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งทั้งหมดนั้นจะเป็นขั้นตอนในการทำวิจัยต่อไป และในบทที่ 4 นั้นจะเป็นรายละเอียดข้อมูลพื้นที่ในการวิจัย เพื่อนำไปเป็นข้อมูลวิเคราะห์ในบทต่อไป

การออกแบบการวิจัยในบทนี้จะเป็นการกำหนดและคัดเลือกตัวแปรที่เกี่ยวข้องในงานวิจัย เพื่อหาตัวแปรในการวิจัยครั้งนี้ แล้วนำมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรแต่ละตัว จะได้ออกมาเป็นผลลัพธ์ของตัวแปรในแต่ละชุด แล้วนำไปตอบคำถามและพิสูจน์สมมติฐานในการวิจัย โดยการกำหนดหลักการที่ใช้เป็นข้อมูลแต่ละตัวแปรนั้น สามารถหาข้อมูลได้จากบทที่ 2 ทฤษฎีแนวคิด กรณศึกษา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ได้มาซึ่งหลักการที่ใช้ในการเปรียบเทียบและสามารถนำไปสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะในการวิจัยได้

การเลือกพื้นที่วิจัยนั้นถูกกำหนดมาตั้งแต่เริ่มกระบวนการคิดในการวิจัยครั้งนี้ เพราะเป็นนโยบายของรัฐบาล กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ต้องการที่จะให้เมืองพัทยาเป็นเมืองกีฬาโลก โดยผู้วิจัยได้นำมาขยายความต่อในงานวิจัย และออกแบบงานวิจัยเป็นการศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองเพื่อเตรียมความพร้อมในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาต่อไป และงานวิจัยนี้สามารถนำไปแตกประเด็นอื่น ๆ ในการวิจัยต่อไป ในบทที่ 4 เป็นข้อมูลของเมืองพัทยาและเนื้อหาการวางแผนการพัฒนาเมืองพัทยา

บทที่ 4 เมืองพญา

ประวัติความเป็นมาและความสำคัญของเมืองพญา

1. ประวัติความเป็นมา

1.1 ประวัติศาสตร์เมืองพญา

ประวัติศาสตร์เมืองพญา แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ช่วงที่ 1 ช่วง พ.ศ. 2310 และช่วงที่ 2 ช่วง พ.ศ. 2491 ซึ่งเมืองพญาให้ข้อมูลไว้ดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพญา, 2559)

1.1.1 ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2310

จากตำนานมีประวัติเหตุการณ์สำคัญไว้ 2 กระแส คือ

กระแสแรก เป็นสถานที่พักทัพของพระเจ้าตากสินมหาราชก่อนที่จะเดินทางไปยังเมืองจันทบุรี ซึ่งสถานที่บริเวณที่สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้เดินทางมาแวะพักทัพนั้นต่อมาชาวบ้านจึงได้เรียกกันว่า “ทัพพระยา”

กระแสที่สอง บริเวณที่พระเจ้าตากสินทรงแวะพักทัพนั้นเป็นสถานที่ที่มีทำเลที่ดีและมีลมทะเลชนิดหนึ่งชื่อว่า “ลมพทธยา” เป็นลมที่พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ได้พัดผ่านเข้ามาที่นี่เป็นประจำทุกปีในตอนต้นฤดูฝน จึงได้เรียกสถานที่บริเวณนี้ว่า “หมู่บ้านพทธยา” และได้กลายเป็น “พญา” ในเวลาต่อมา

1.1.2 ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2491

ในปี พ.ศ. 2491 มีการพัฒนาพื้นที่ของเมืองพญา โดยเริ่มจากบุคคลที่เกี่ยวข้องคือคุณปริญญา ขวลิขิตอารัง ได้ซื้อที่ดินเพื่อพัฒนาและสร้างความเจริญขึ้นในเมืองพญา เพราะได้เห็นถึงมนต์เสน่ห์ และทัศนียภาพที่สวยงาม รวมไปถึงการคาดการณ์ความเจริญในอนาคต จึงตัดสินใจซื้อที่ดินเพื่อการพัฒนา และระหว่างพัฒนา ได้นำเสนอท่านนายอำเภอให้เปลี่ยนภาษาเขียน เพราะเห็นว่าการเขียนแบบเดิมนั้นไม่ทันสมัยและโบราณ โดยเปลี่ยนจาก “พทธยา” เป็นคำว่า “พญา” ซึ่งส่งผลมาถึงปัจจุบัน ต่อมาภายหลังคุณปริญญา ขวลิขิตอารัง ได้มอบที่ดินให้กับทางเมืองพญา จำนวน 10 ไร่ เพื่อเป็นที่ตั้งของศาลาว่าการเมืองพญาในปัจจุบัน และได้มอบที่ดินเพื่อสร้างสาธารณะประโยชน์ ถนนพญา-นาเกลือ เส้นสุขุมวิทพญาในปัจจุบัน และได้ดำรงตำแหน่งสมาชิกสภาเมืองพญาถึง 5 วาระ

2. จุดเริ่มต้นของการเป็นเมืองท่องเที่ยวและเขตปกครองพิเศษ

เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2502 ซึ่งเกิดสงครามเวียดนามขึ้น ทำให้เป็นจุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ เมื่อกองทัพสหรัฐได้มาขอใช้สนามบินอู่ตะเภา เป็นฐานที่มั่นประจำการ และใช้อ่าวพญาในการพักผ่อน และได้สร้างชื่อเสียงของเมืองพญาไปสู่ชาวตะวันตกอื่น ๆ และจากการตีพิมพ์ลงหนังสือพิมพ์เพลินิจิตต์ และนักประพันธ์ที่ได้บรรยายความสวยงามของชายหาด เป็น

จุดเริ่มต้นให้พัททยาเป็นที่รู้จักมากขึ้น เริ่มมีธุรกิจทัวร์นำคนจาก กรุงเทพฯ มาเที่ยวคราวละ 30-40 คน จนถึงปี พ.ศ. 2515 การเดินทางมีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทำให้สามารถเดินทางมาเที่ยวโดยรถยนต์ และรถโดยสาร โดยใช้เวลาเพียงไม่นานก็สามารถเดินทางถึงพัททยาได้ จนนำไปสู่การพิมพ์เผยแพร่ในอนุสาร อ.ส.ท. ฉบับที่ 6 ปีที่ 12 เดือนมกราคม พ.ศ. 2515 ต่อมานักท่องเที่ยวชาวตะวันตก ซึ่งเป็นชาวยุโรปได้เริ่มเดินทางเข้ามาเที่ยวมากขึ้น ทำให้พัททยามีการเติบโตมากมีธุรกิจโรงแรมเกิดขึ้นมากมาย จนยุคสมัยหนึ่งพัททยาได้ถูกขนานนามว่า “ริเวียร่าแห่งเอเชีย” ซึ่งมีความสวยงามเทียบเท่า อิตาลี ริเวียร่า ที่ได้ชื่อว่าอากาศดีมากเลยทีเดียว

เมื่อพัททยามีการเติบโตที่รวดเร็ว ทั้งโครงสร้างเมือง ประชากร การเคลื่อนย้ายถิ่นฐาน และแรงงานนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ทำให้ส่งผลถึงการปกครองในรูปแบบสุขาภิบาลนั้นไม่สามารถบริหารงานได้ เพราะก่อนหน้านี้พัททยาอยู่ในเขตการปกครองสุขาภิบาลนาเกลือ ทำให้เกิดการนำเสนอการปกครองรูปแบบพิเศษมาใช้ที่เมืองพัททยา โดยเหตุผลในคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 736/2519 ลงวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2519 ระบุว่า เมืองพัททยานอกจากมีความเจริญในด้านวัตถุแล้วอัตราการถ่ายเทของประชากรในเมืองพัททยาที่อยู่ในระดับสูง ไม่นั่นอนเหมือนกับท้องถิ่นทั่วไป และพัททยาก็มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก ตามศักยภาพของเมืองพัททยาที่มีความพร้อมในด้านต่าง ๆ พัททยาจึงเป็นเมืองที่ได้รับการจับตามองและให้ความสำคัญในการพิจารณาเป็นกรณีพิเศษ

การปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษของเมืองพัททยามีความแตกต่างไปจากรูปแบบการปกครองท้องถิ่นอื่น ๆ ที่ใช้กันอยู่ในประเทศไทย โดยมีลักษณะคล้ายรูปแบบการปกครองของเทศบาลรูปแบบสภาและผู้จัดการ (Council and Manager Form) หรือผู้จัดการเทศบาล (City Manager) แบบเดียวกับของสหรัฐอเมริกา หรือการนำเอาระบบผู้บริหารมาใช้กับเมืองพัททยานั้นเอง โดยได้ตระหนักว่า เป็นท้องถิ่นที่อยู่ในเขตศูนย์กลางแห่งการท่องเที่ยว เขตอุตสาหกรรมและเขตท่าเรือน้ำลึก มีความเจริญและมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากท้องถิ่นอื่นเป็นอย่างมาก กระทั่งรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2540 มีผลบังคับ ได้กำหนดให้ผู้บริหารท้องถิ่นต้องมาจากการเลือกตั้ง จึงยกเลิกพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัททยา พ.ศ. 2521 และตราพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัททยา พ.ศ. 2542 บังคับใช้ มีผลตั้งแต่วันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา



ภาพที่ 26 จุดชมวิวเมืองพัทยา

ที่มา : ipattaya, จุดชมวิวเมืองพัทยา [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://ipattaya.co/จุดชมวิวเมืองพัทยา/>

แผนแม่บทการพัฒนาเมืองพัทยา

1. ช่วงก่อนการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง

จากนโยบายแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพัทยา 10 ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554-2563)

มีดังนี้

การพัฒนาเมืองพัทยาให้ไปสู่เป้าประสงค์ให้เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก เป็นเมืองที่มีคุณภาพและประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จะต้องมีการพัฒนาเป็นขั้นตอนและต่อเนื่อง ดังนั้นการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองพัทยา 10 ปี จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ โดยแบ่งเป็น 3 ช่วง ดังนี้ (เมืองพัทยา, 2560)

- ช่วงที่ 1 พ.ศ. 2554-2556 (แผนพัฒนาเมืองพัทยา 3 ปี พ.ศ. 2554-2556)
- ช่วงที่ 2 พ.ศ. 2557-2558 (แผนพัฒนาเมืองพัทยา 5 ปี พ.ศ. 2554-2558)
- ช่วงที่ 3 พ.ศ. 2559-2563 (แผนพัฒนาเมืองพัทยา 10 ปี พ.ศ. 2554-2563)

โดยได้สร้างสรรค์นโยบายในการบริหารราชการเมืองพัทยาไว้เป็น 4 กลุ่มนโยบายด้วยกัน ได้แก่ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

กลุ่มนโยบายที่ 1 ด้านเศรษฐกิจ

1. ร่วมกันขับเคลื่อน PATTAYA CITY DEFINITELY MORE

2. มีมหรธรม มีการจัดการที่ดี นักท่องเที่ยวคุณภาพ รายได้ขายคล่อง
3. MADE IN PATTAYA คนไม่ว่างงาน ค่าขายไม่ว่างมือ
4. PATTAYA'S COMMUNITY MARKET สร้างแหล่งทำมาค้าขาย
5. PATTAYA ON SOCIAL MEDIA บริการด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และ

การลงทุน

6. PATTAYA CLUSTER พื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
7. PATTAYA TRAFFIC MASTER PLAN วางแผนการจราจร 10 ปี
8. พัทยาผ่านตลอด จราจรคล่องตัว
9. WELCOME TO PATTAYA สร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยว

กลุ่มนโยบายที่ 2 ด้านสังคม

1. เมืองพัทยาต้องโปร่งใส ร่วมคิด ร่วมทำ
2. พุดอ่านเขียน อย่างน้อย 2 ภาษา ขยายชั้นเรียนมัธยมปลาย PATTAYA
3. เมืองพัทยาสงบปลอดภัย ทั้งในและนอกร้าน 24 ชั่วโมง
4. PATTAYA TEAM
5. โครงการโรงพยาบาลเมืองพัทยา 20,000 เตียง
6. ประปา สะอาด แก้ปัญหาไฟตก ถนนเรียบ สาธารณูปโภคทั่วถึง
7. ร่วมสร้างบ้านมั่นคง
8. ป้องกันและแก้ปัญหาสาธารณสุขภัยระดับสากล
9. สวัสดิการและการบริการชุมชน
10. สังคมพัฒนา ลูกหลาน ร้านค้า กีฬา เจริญ

ACADEMY

กลุ่มนโยบายที่ 3 ด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

1. GO GREEN
2. ธรรมชาติ หาดสวย น้ำใส ปลอดภัย คีนทะเลพัทยา
3. อุโมงค์ระบายน้ำ ขยายท่อแก้ปัญหาน้ำท่วม
4. ทิ้งสะดวก หน้าบ้านสะอาด เก็บขยะทุกวัน
5. พัทยาสะอาด น่าอยู่ น่ามอง
6. เพิ่มขีดความสามารถการบำบัดน้ำเสีย

กลุ่มนโยบายที่ 4 ด้านวัฒนธรรม

1. PATTAYA HISTORIC CORE 2310 เผยแพร่ศิลปวัฒนธรรม
2. VALUE CREATION สร้างรายได้และคุณค่าศิลปวัฒนธรรม

3. PATTAYA IMAGINATION HUB เมืองแห่งศาสตร์และจินตนาการสร้างสรรค์

4. สร้างสรรค์อารยธรรมที่งดงาม

2. ช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง

เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองการปกครองในประเทศไทย รวมไปถึงการหมดวาระของนายกเมืองพัทยาใน พ.ศ. 2557 คณะรักษาความสงบแห่งชาติจึงแต่งตั้งสมาชิกสภาเมืองชั่วคราวขึ้นใน พ.ศ. 2559 ส่งผลมาถึงพื้นที่เมืองพัทยาก็มีการเปลี่ยนแผนยุทธศาสตร์เมืองพัทยา 3 ปี (พ.ศ. 2559 – 2561) โดยมีเนื้อหาสาระดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

2.1 วิสัยทัศน์เมืองพัทยา

“นครศูนย์กลางเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน ยั่งยืนและน่าอยู่สำหรับทุกคน”

2.2 พันธกิจ

2.2.1 พัฒนาเมืองให้น่าอยู่และยั่งยืนครอบคลุมทั้งเศรษฐกิจ สังคม โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งแวดล้อม

2.2.2 เสริมสร้างขีดความสามารถของเมืองพัทยาสู่การเป็นเมืองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐาน และเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงในภูมิภาค

2.2.3 พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์และคุณภาพชีวิตของประชากรโดยการมีส่วนร่วมเป็นธรรม

2.3 วัตถุประสงค์

2.3.1 เพื่อสร้างความพึงพอใจในด้านมาตรฐานและความปลอดภัยของเมือง เพื่อดึงดูดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากนักท่องเที่ยว ผู้มาเยือน และนักลงทุน เข้าสู่พื้นที่เมืองพัทยาอย่างต่อเนื่อง

2.3.2 เพื่อให้เมืองพัทยามีการพัฒนาที่ยั่งยืน มีความสมดุล และสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วน

2.3.3 เพื่อเตรียมความพร้อมของเมืองพัทยาในทุกมิติให้สามารถเป็นเมืองศูนย์กลางการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทยและเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยว และการลงทุนระดับ World Class

2.3.4 เพื่อพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในพื้นที่เมืองพัทยาให้เป็นบุคลากรที่มีคุณภาพสูง

2.3.5 เพื่อพัฒนาองค์กรเมืองพัทยาสู่การเป็นองค์กรประสิทธิภาพสูง

2.4 เป้าประสงค์

- 2.4.1 ประชากร นักท่องเที่ยว นักลงทุน ได้รับความสะดวกสบาย ความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัย ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งแวดล้อมที่มีคุณภาพของเมืองพญา
- 2.4.2 เมืองพญามีการพัฒนาที่ยั่งยืน
- 2.4.3 พญาเป็นศูนย์กลางภูมิภาค
- 2.4.4 พญาเป็นเมืองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวที่มีมาตรฐานสากล
- 2.4.5 ประชากรมีคุณภาพชีวิตที่ดีได้รับการพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
- 2.4.6 เมืองพญาเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง

2.5 ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา

- 2.5.1 เสริมสร้างศักยภาพการรองรับอย่างยั่งยืนของพญาสู่มหานครเป็นเมืองน่าอยู่ของทุกคน
- 2.5.2 พัฒนาสู่การเป็นเมืองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวระดับโลก และมหานครศูนย์กลางภูมิภาค
- 2.5.3 พัฒนาศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ และเสริมสร้างคุณภาพชีวิตประชากรอย่างต่อเนื่อง
- 2.5.4 เสริมสร้างการบูรณาการการพัฒนา กับหน่วยงาน องค์กร และท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง
- 2.5.5 เสริมสร้างศักยภาพองค์กรสู่การบริหารจัดการเมืองระดับมหานคร และการเป็นศูนย์กลางภูมิภาค

สภาพทั่วไปของเมืองพญา

1. ลักษณะทางกายภาพ

1.1 ที่ตั้ง

เมืองพญาตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย บริเวณเส้นรุ้งที่ 13 องศาเหนือ และเส้นแวงที่ 101 องศาตะวันออก อยู่ในเขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 150 กิโลเมตร

1.2 อาณาเขต

ทิศเหนือ	เริ่มจากแนวคลองกระทิงลาย
ทิศตะวันออก	ขนานไปกับถนนสุขุมวิท-พญา
ทิศตะวันตก	ขนานกับแนวชายฝั่งทะเล
ทิศใต้	จรดพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่

พื้ชยประกอบด้วย 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลนาเกลือ หมู่ 1,2,3,4,5,6,7 ตำบลหนองปรือ หมู่ 5,6,9,10,11,12,13 ตำบลห้วยใหญ่ หมู่ 4 ตำบลหนองปลาไหล หมู่ 6,7,8

1.3 พื้นที่ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพื้ชย, 2559)

พื้นที่ทั้งหมด	208.10	ตร.กม.	(130,062.50 ไร่)	แบ่งเป็น
พื้นดิน	53.44	ตร.กม.	(33,400 ไร่)	
พื้นน้ำ	154.66	ตร.กม.	(96,662.50 ไร่)	
เกาะลัน	4.07	ตร.กม.	(2,543.75 ไร่)	

2. สภาพภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศเป็นที่เนิน มีที่ราบน้อย โดยที่ราบในเขตเมืองพื้ชยจะเป็นศูนย์กลางของเมืองซึ่งเป็นย่านพาณิชยกรรม อยู่ในเขตพื้นที่พื้ชยเหนือ พื้ชยกลาง พื้ชยใต้ และนาเกลือ ส่วนที่เนินจะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยของชุมชนเดิม เช่น ชุมชนเขาตะโล ชุมชนเขาน้อย เป็นต้น

3. สภาพทางธรณีวิทยา

พื้นที่เมืองพื้ชยประกอบไปด้วยหินประเภทต่าง ๆ ดังนี้ (องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน, 2554)

- 1 ตะกอนลำน้ำและหินกรวด
- 2 หินแกรนิตและแกรโนไดโอไรท์
- 3 หินแกรนิต
- 4 หน่วยหินกาญจนบุรี

4. ลักษณะภูมิอากาศ

อากาศโดยทั่วไปแล้วจะไม่ร้อนมากและไม่หนาวมาก มีอุณหภูมิเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 24.3 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุดที่ 18 องศาเซลเซียส ในเดือนธันวาคม และฤดูร้อนจะมีอุณหภูมิสูงสุดอยู่ที่ 35.5 องศาเซลเซียส ในเดือนเมษายน ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยสูงสุด 84 เปอร์เซ็นต์ ในเดือน ตุลาคม และ เฉลี่ยต่ำสุด 71 เปอร์เซ็นต์ในเดือน ข้อมูลจากปี 2558 จากสถานีอุตุนิยมวิทยาชลบุรี (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพื้ชย, 2559)

5. ประชากร

สถิติในล่าสุดในการเก็บสถิติเดือนธันวาคม พ.ศ. 2558 เมืองพื้ชยมีประชากรเฉพาะผู้ที่มีชื่ออยู่ในทะเบียนราษฎรทั้งหมด 115,840 คน แบ่งเป็นชาย 53,239 คน และหญิง 62,601 คน จำนวนครัวเรือน 22,255 ครัวเรือน และมีประชากรแฝงประมาณ 400,000 – 500,000 คน ข้อมูล ณ มกราคม 2559 และมีประชากรย้อนหลัง 10 ปีดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพื้ชย, 2559)

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนประชากรในเขตเมืองพัทยา ตามทะเบียนราษฎร ปี พ.ศ.2549 - 2558

ปี	จำนวนประชากร (รวม)	ชาย (คน)	หญิง (คน)	จำนวนครัวเรือน
2549	98,992	46,828	52,164	18,436
2550	102,612	48,438	54,174	18,948
2551	104,797	49,241	55,556	19,326
2552	106,214	49,589	56,625	19,702
2553	107,944	50,184	57,760	20,267
2554	109,037	50,551	58,486	20,582
2555	110,491	51,173	59,318	20,756
2556	111,910	51,639	60,271	21,122
2557	114,192	52,561	61,631	21,844
2558	115,840	53,239	62,601	22,255

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา. หนังสือบรรยายสรุปเมืองพัทยา พ.ศ. 2559 (ชลบุรี: ฝ่ายวิจัยและประเมินผลเมืองพัทยา, 2559), 96.

6. ลักษณะทางสังคมและการปกครอง

ชุมชนย่อยในเมืองพัทยามีทั้งสิ้น จำนวน 42 ชุมชน ซึ่งได้กำหนดระเบียบการดำเนินการในรูปแบบคณะกรรมการชุมชน โดยมีการเลือกตั้งกรรมการจากตัวแทนของประชาชน เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการปกครอง ป้องกัน แก้ไขปัญหาต่าง ๆ ของชุมชนและมีหน้าที่ในการประสานงานระหว่างชุมชนกับเมืองพัทยาให้เป็นชุมชนที่เข้มแข็งต่อไป

ด้านศาสนาประชากรส่วนใหญ่ของเมืองพทยานับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 80 ของจำนวนประชากรทั้งหมด รองลงมาคือศาสนาอิสลามร้อยละ 16 ศาสนาคริสต์ร้อยละ 2 และศาสนาอื่น ๆ ร้อยละ 2 โดยมีวัดในเขตเมืองพัทยา 13 แห่ง สำนักสงฆ์ 3 แห่ง มัสยิดหรือสุเหร่า 7 แห่ง โบสถ์คริสต์ 3 แห่ง (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

7. ลักษณะทางเศรษฐกิจ

บทบาทของเมืองพัทยาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันก็คือการท่องเที่ยว ธุรกิจที่ทำรายได้ให้กับเมืองก็คือธุรกิจการท่องเที่ยวและการบริการ ไม่ว่าจะเป็นโรงแรม ที่พัก การค้าขายเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ถือได้ว่าเป็นรายได้หลักของเมืองพัทยา และในปัจจุบันนอกจากการท่องเที่ยวแล้ว ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ถือได้ว่าเป็นรายได้อย่างมาก เนื่องด้วยสภาพที่ตั้งและสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวย โดยประชากรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพด้านการบริการ เช่นธุรกิจโรงแรม ร้านค้า การท่องเที่ยว และอาชีพอื่น ๆ เช่น อาชีพประมง อุตสาหกรรม เป็นต้น ประชาชนมีรายได้เฉลี่ยประมาณ 181,840

บาท/คน/ปี ในปี พ.ศ. 2557 โดยมีการประกอบอาชีพแต่ละสาขาดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

7.1 การอุตสาหกรรม

เป็นลักษณะของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองพัทยา มีการจ้างแรงงานมากกว่าร้อยละ 90 ของแรงงานภาคอุตสาหกรรม มีกิจการต่าง ๆ เช่น โรงแรม บังกะโล ไนท์คลับ เป็นต้น และมีอุตสาหกรรมอื่น ๆ ร้อยละ 3 เช่น โรงงานทำคอนกรีต อุปกรณ์เกี่ยวกับงานก่อสร้าง โรงงานแปงมันสำปะหลัง เป็นต้น

7.2 การเกษตรกรรม

พื้นที่เกษตรตั้งอยู่ในบริเวณตำบลห้วยใหญ่และหนองปลาไหล มีการทำการเกษตร เช่น การปลูกมันสำปะหลัง สับปะรดและมะพร้าว เป็นต้น ปัจจุบันมีการประกอบอาชีพเกษตรกรรมประมาณร้อยละ 3 เพราะที่ดินมีราคาแพงทำให้การลงทุนได้ผลตอบแทนไม่คุ้มค่า

7.3 การพาณิชย์กรรมและการบริการ

มีการประกอบอาชีพด้านพาณิชย์กรรมประมาณร้อยละ 4 เช่น การทำธุรกิจการค้าปลีก ธุรกิจนำเข้า-ส่งออกและการให้บริการนักท่องเที่ยว ประเภทการเช่าอุปกรณ์ เช่น ยานพาหนะ เรือเจ็ทสกี เรือนำเที่ยว เรือลากกล้วย และยังมีธุรกิจต่าง ๆ ที่เป็นข้อมูลจาก Call Center เมืองพัทยา ได้แก่ โรงแรม จำนวน 869 แห่ง รีสอร์ท จำนวน 181 แห่ง เกสต์เฮาส์ จำนวน 251 แห่ง คอนโดมิเนียม จำนวน 310 แห่ง หมู่บ้านจัดสรร จำนวน 205 แห่ง บังกะโล จำนวน 22 แห่ง อพาร์ทเมนท์ จำนวน 599 แห่ง ธนาคาร จำนวน 269 แห่ง ปั้มน้ำมัน จำนวน 21 แห่ง LPG จำนวน 11 แห่ง NGV จำนวน 3 แห่ง ห้างสรรพสินค้า จำนวน 31 แห่ง ร้านอาหาร จำนวน 1,635 แห่ง สถานบันเทิง จำนวน 854 แห่ง สถานที่ท่องเที่ยว จำนวน 189 แห่ง และตลาดสด จำนวน 15 แห่ง

ผังเมืองรวมเมืองพัทยา

ข้อมูลผังเมืองรวมเมืองพัทยา พ.ศ.2558 ซึ่งได้ประกาศใช้เมื่อวันที่ 2 เมษายน พ.ศ.2558 มีเนื้อหาที่สำคัญประกอบไปด้วย (ราชกิจจานุเบกษา, 2558)

1. เนื้อหาสาระสำคัญของผังเมืองรวมพัทยา พ.ศ.2558

- 1.1 ส่งเสริมและพัฒนาชุมชนเมืองให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ
- 1.2 ส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจการที่สนับสนุนการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ
- 1.3 ส่งเสริมและพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรม ให้สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองและบริเวณใกล้เคียง
- 1.4 ส่งเสริมและพัฒนาการบริการทางสังคม การสาธารณสุขปโภคสาธารณสุขการให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

1.5 อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

2. การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม

การใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเขตผังเมืองรวม เป็นไปตามหลักของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการแบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็นแต่ละประเภทตามเนื้อหาสาระในบทที่ 2 เรื่องการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และในผังเมืองรวมเมืองพัทยาได้กำหนดอัตราส่วนของพื้นที่อาคารรวมต่อที่ดินสูงสุด (FAR) เอาไว้ตั้งแต่ 1:1 ในพื้นที่เกษตรกรรม ไปจนถึง 7:1 ในพื้นที่พาณิชยกรรม สำหรับที่อยู่อาศัยแบ่งออกเป็น 6 โซนย่อย มีอัตราส่วนตั้งแต่ 1:1 ไปจนถึง 6:1 และยังมีข้อกำหนดอัตราส่วนของที่ว่างต่อพื้นที่อาคารรวม (OSR) เอาไว้ด้วย



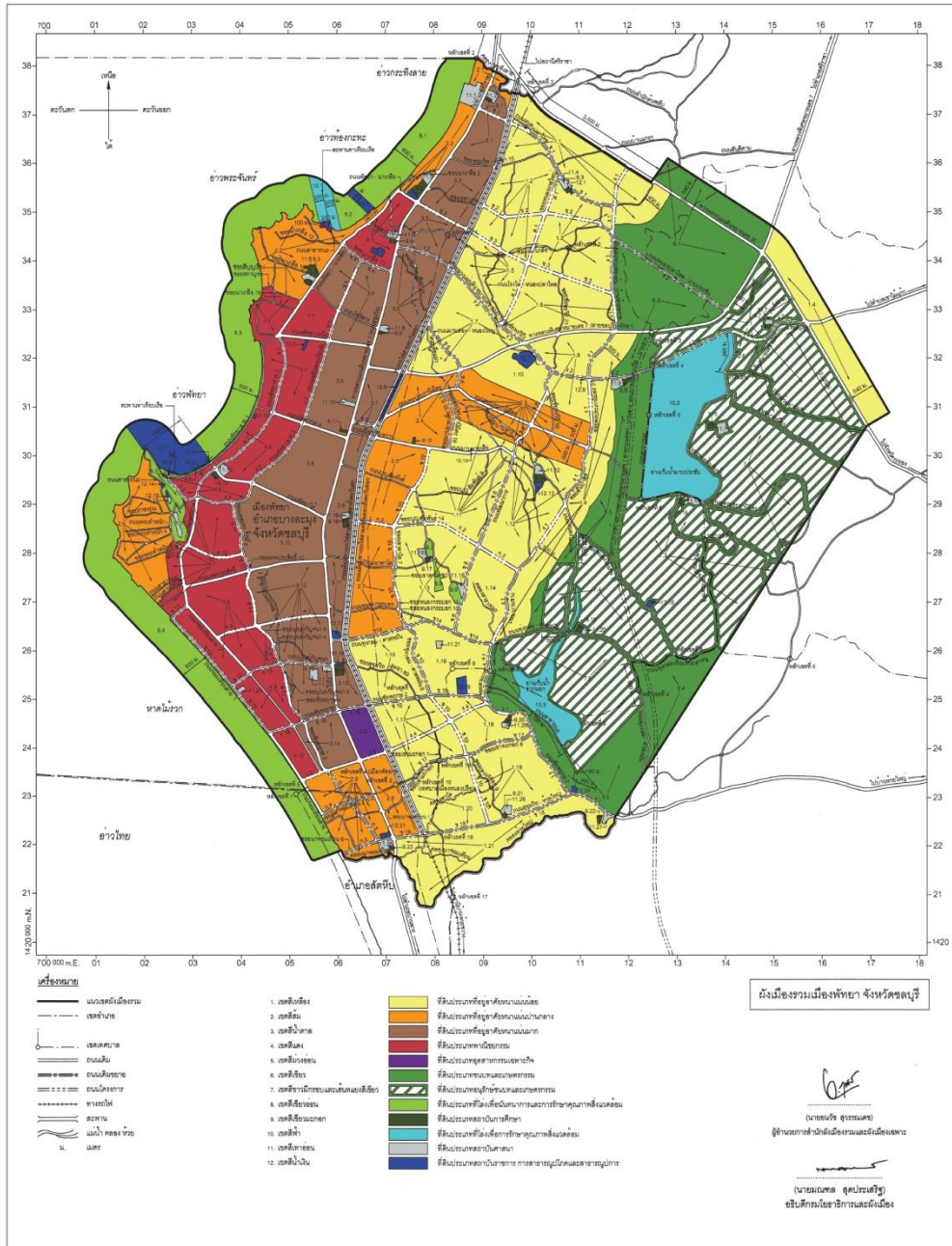
ภาพที่ 27 ย่านใจกลางเมืองพัทยา

ที่มา : ไทยรัฐออนไลน์, [วันไหลพัทยา \[ออนไลน์\]](https://www.thairath.co.th/content/493871), เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content/493871>

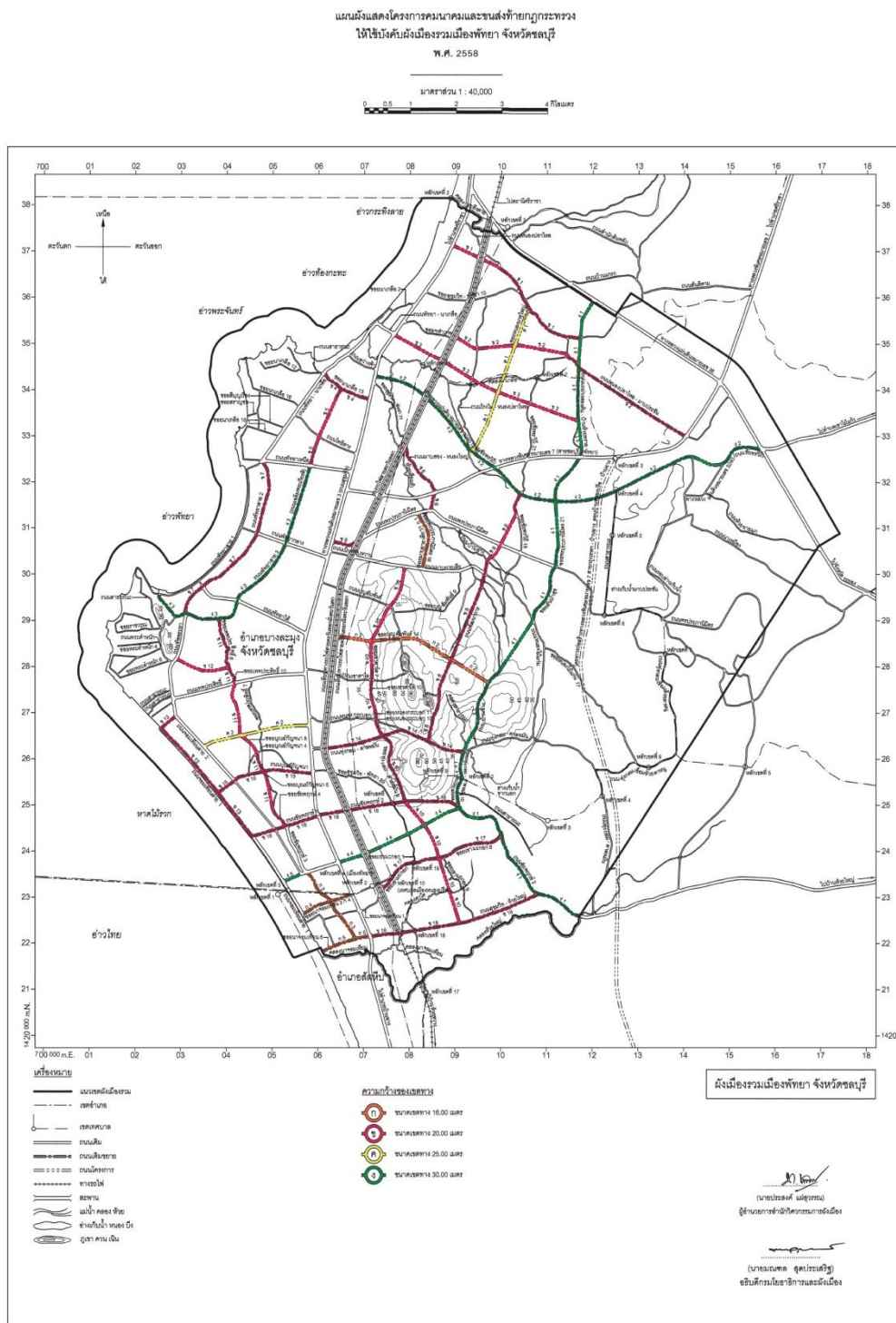
3. การคมนาคมและขนส่ง

การคมนาคมและขนส่งเป็นการขยายเขตทางเดิมเป็นส่วนใหญ่ เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและความสะดวกสบายในการใช้ถนน

แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภทวิทยุกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี
พ.ศ. 2558



แผนผังที่ 3 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมเมืองพัทยา
ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง, กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2558
[ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 1 เมษายน 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/ DATA/ PDF/2558/A/026/1.PDF>



แผนผังที่ 4 แผนผังแสดงโครงการคมนาคมและขนส่ง
 ที่มา : กรมโยธาธิการและผังเมือง, กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2558
 [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 1 เมษายน 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/ DATA/ PDF/2558/A/026/1.PDF>

การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยา

การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยาจากการสำรวจภาคสนามด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ.2552 ในรายงานรายศึกษาฉบับสุดท้ายโครงการประเมินผลและปรับปรุงผังเมืองรวมพัทยา พ.ศ. 2553 ซึ่งผังเมืองรวมพัทยามีอายุภายในปี พ.ศ.2553 และได้มีการประกาศใช้ผังเมืองรวมฉบับใหม่เมื่อ เมษายน พ.ศ.2558 ได้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคารในเมืองพัทยา ออกเป็นดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน พ.ศ. 2552 สามารถจำแนกการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพัทยาได้ดังนี้

ตารางที่ 2 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยา พ.ศ. 2552

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	พื้นที่	
	ไร่	ร้อยละ
ที่อยู่อาศัย	14,423	12.47
พาณิชยกรรม	4,930	4.26
อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	616	0.53
สถาบันการศึกษา	636	0.55
สถาบันศาสนา	501	0.43
สถาบันราชการ	610	0.53
การนันทนาการและพักผ่อน หย่อนใจ	302	0.26
ถนน ตรอก ซอย	3,990	3.45
แม่น้ำ ลำคลอง บึง	4,718	4.08
เกษตรและที่ว่าง	84,900	73.43
รวม	115,626	100.00

ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา. หนังสือบรรยายสรุปเมืองพัทยา พ.ศ. 2559 (ชลบุรี: ฝ่ายวิจัยและประเมินผลเมืองพัทยา, 2559), 18.

1.1 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

มีพื้นที่ทั้งหมด 14,423 ไร่ หรือร้อยละ 12.47 คิดเป็นอันดับ 2 รองจากการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและพื้นที่ว่างบริเวณที่มีการกระจุกตัวของการใช้ที่ดินประเภทนี้

มากที่สุดในพื้นที่ผังเมืองพัทยา ได้แก่ บริเวณสองฟากถนนพัทยา-นาเกลือ ซึ่งเป็นชุมชนที่มีการตั้งถิ่นฐานมาแต่เดิม บริเวณถนนทัพพะยาและถนนสุขุมวิท รองลงมาคือ ด้านตะวันออกของถนนสุขุมวิท ในพื้นที่ของเทศบาลเมืองหนองปรือ ได้แก่ บริเวณถนนเนินพลับหวาน ถนนพรประภาณิมิต และถนนเขาตาโล

1.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม

มีพื้นที่ประมาณ 4,930 ไร่ หรือร้อยละ 4.26 บริเวณที่มีการกระจุกตัวของการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมากที่สุด ได้แก่ บริเวณถนนพัทยาเหนือ ถึง ถนนพัทยาใต้ โดยเฉพาะถนนพัทยาสาย 1 และถนนพัทยาสาย 2 ที่เป็นย่านธุรกิจกลางคืนที่มีทั้งโรงแรม ที่พักตากอากาศ ร้านค้า ร้านอาหาร และสถานบันเทิงให้บริการทั้งสองฟากถนน นอกจากนี้ร้านค้าหรือย่านพาณิชยกรรมจะกระจายตัวตามถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนเทพประสิทธิ์ และถนนเลียบริมหาดจอมเทียน

1.3 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า

มีพื้นที่ประมาณ 616 ไร่ หรือร้อยละ 0.53 ซึ่งมีน้อยมากเมื่อเทียบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักของเมืองพัทยา คือ พาณิชยกรรมและการอยู่อาศัย การกระจายตัวของอุตสาหกรรมในพื้นที่เมืองพัทยามีรูปแบบที่ไม่ชัดเจน ส่วนใหญ่จะกระจายตัวตามถนนสุขุมวิท ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3240 เป็นต้น ซึ่งจะเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ประเภทซ่อมเครื่องยนต์ซึ่งมีลักษณะเป็นห้องแถว

1.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทการศึกษา

มีพื้นที่ประมาณ 636 ไร่ หรือร้อยละ 0.55 สถานศึกษาส่วนใหญ่จะกระจุกตัวตามแนวสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายประธานของเมืองพัทยา ส่วนบริเวณอื่นจะกระจายไปตามย่านชุมชนเดิมมีลักษณะควบคู่ไปกับศาสนสถาน

1.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทศาสนสถาน

มีพื้นที่ประมาณ 501 ไร่ หรือร้อยละ 0.43 กระจายตัวตามถนนสุขุมวิท และย่านชุมชนดั้งเดิมซึ่งมีวัดและโรงเรียนอยู่ควบคู่กันไป

1.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถาบันราชการ

มีพื้นที่ประมาณ 610 ไร่ หรือร้อยละ 0.53 สถาบันราชการประกอบด้วยส่วนราชการท้องถิ่นกับส่วนราชการภูมิภาค จะกระจายตัวตามถนนสุขุมวิท ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3240

1.7 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทการนันทนาการและพักผ่อนหย่อนใจ

มีพื้นที่ประมาณ 302 ไร่ หรือร้อยละ 0.26 ถ้านับเอาสวนสาธารณะเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก ในเขตผังเมืองรวมเมืองพัทยาจะมีพื้นที่นันทนาการน้อยมาก แต่เมืองพัทยา

มีพื้นที่ชายหาดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อนที่สามารถทดแทนพื้นที่ส่วนนี้ได้ จึงนับว่าไม่มีปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่นันทนาการมากนัก

1.8 การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและที่ว่าง

มีพื้นที่ทั้งหมด 84,900 ไร่ หรือร้อยละ 73.43 มีพื้นที่มากที่สุดในเขตผังเมืองรวมเมืองพัทยา ส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ไม่มีการใช้ประโยชน์มากนัก และสำหรับพื้นที่เกษตรกรรม เช่น นาข้าว ไร่มันสำปะหลัง จะกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ของตำบลหนองปลาไหล ตำบลโป่ง ตำบลหนองปรือ ตำบลห้วยใหญ่ ส่วนในเขตเมืองพัทยาจะเป็นพื้นที่ว่างเปล่า

1.9 ถนน ตรอก ซอย

มีพื้นที่ประมาณ 3,900 ไร่ หรือร้อยละ 3.45 ของพื้นที่ทั้งหมดโดยส่วนใหญ่จะอยู่ปากตะวันตกของทางรถไฟ ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนพัทยา-นาเกลือ ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้ ถนนเทพประสิทธิ์ ถนนพัทยาสาย 1 ถนนพัทยาสาย 2 ซึ่งเป็นถนนสายหลักเกือบทั้งหมด ส่วนถนนสายรองจะอยู่ทางตะวันออกของทางรถไฟ มีขนาดที่แคบ ได้แก่ ถนนหนองปลาไหล-มาบประชัน ถนนพรประภาณมิตร ถนนเนินพลับหวาน ถนนเขาตาโล เป็นต้น

1.10 แม่น้ำ ลำคลอง บึง

มีพื้นที่ประมาณ 4,718 ไร่ หรือร้อยละ 4.08 ในเขตผังเมืองรวมพัทยา พัทยาไม่มีแม่น้ำมีแต่ลำคลอง ที่มีทิศทางไหลจากตะวันออกสู่ทะเลตะวันตก เป็นที่ส่วนใหญ่ของแหล่งน้ำจะเป็นอ่างเก็บน้ำ 2 แห่ง ได้แก่ อ่างเก็บน้ำมาบประชัน และอ่างเก็บน้ำชากนอก มีคลองหลักได้แก่ คลองนาเกลือ คลองหนองปรือ คลองห้วยเสือเผี้ยว และคลองห้วยใหญ่ เป็นต้น

2. การใช้ประโยชน์อาคาร

2.1 ที่อยู่อาศัย

มีอาคารทั้งหมด 69,788 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 8,148,369 ตารางเมตร มีมากที่สุดจากทุกประเภท โดยแบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 42,572 หลัง อาคารเดี่ยว 1,071 หลัง ทาวเฮ้าส์ 9,486 หลัง ห้องแถว 6,723 หลัง โรงแรม 3,143 หลัง อาคารที่ไม่จดทะเบียน (แฟลต,แมนชั่น) 1,617 หลัง อาคารที่จดทะเบียน (คอนโดมิเนียม) 262 หลัง เรือนแพ 476 หลัง ท่าเรือ 5 หลัง และอื่นๆ อีก 215 หลัง

2.2 พาณิชยกรรม

มีอาคารทั้งหมด 12,553 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 2,305,362 ตารางเมตร มีมากเป็นอันดับ 2 รองจากที่อยู่อาศัย แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 2,844 หลัง อาคารเดี่ยว 1,209 หลัง ทาวเฮ้าส์ 542 หลัง ห้องแถว 2,048 หลัง ตึกแถว 3,623 หลัง โรงแรม 1,962 หลัง เรือนแพ 19 หลัง ท่าเรือ 4 หลัง อาคารสำนักงาน 179 หลัง และอื่น ๆ อีก 123 หลัง

2.3 อุตสาหกรรมและคลังสินค้า

มีอาคารทั้งหมด 1,122 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 377,120 ตารางเมตร แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 631 หลัง อาคารเดี่ยว 314 หลัง ทาวเฮ้าส์ 13 หลัง ห้องแถว 104 หลัง ตึกแถว 17 หลัง และอื่น ๆ อีก 43 หลัง

2.4 สถาบันการศึกษา

มีอาคารทั้งหมด 610 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 198,956 ตารางเมตร แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 442 หลัง อาคารเดี่ยว 126 หลัง ห้องแถว 29 หลัง ตึกแถว 8 หลัง และอื่น ๆ อีก 5 หลัง

2.5 ศาสนสถาน

มีอาคารทั้งหมด 869 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 113,520 ตารางเมตร แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 426 หลัง อาคารเดี่ยว 138 หลัง ทาวเฮ้าส์ 4 หลัง ห้องแถว 5 หลัง ตึกแถว 3 หลัง และอื่น ๆ อีก 293 หลัง

2.6 สถาบันราชการ

มีอาคารทั้งหมด 623 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 165,239 ตารางเมตร แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 456 หลัง อาคารเดี่ยว 123 หลัง ทาวเฮ้าส์ 3 หลัง ห้องแถว 11 หลัง ตึกแถว 20 หลัง และอื่น ๆ อีก 9 หลัง

2.7 นันทนาการ

มีอาคารทั้งหมด 217 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 127,507 ตารางเมตร แบ่งตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 112 หลัง อาคารเดี่ยว 40 หลัง ทาวเฮ้าส์ 4 หลัง และอื่น ๆ อีก 61 หลัง

2.8 อื่น ๆ

มีอาคารทั้งหมด 3,035 หลัง มีพื้นที่คลุมดิน 527,355 ตารางเมตร แยกตามชนิดอาคาร ได้แก่ บ้านเดี่ยว 462 หลัง อาคารเดี่ยว 1,998 หลัง ห้องแถว 13 หลัง ตึกแถว 21 หลัง โรงแรม 13 หลัง อาคารไม่จดทะเบียน (แฟลต, แมนชั่น) 40 หลัง เรือนแพ 3 หลัง อาคารสำนักงาน 2 หลัง และอื่น ๆ อีก 483 หลัง (ราชกิจจานุเบกษา, 2558)

การคมนาคมและขนส่งของเมืองพัทยา

การคมนาคมหลักของเมืองพัทยาคือการเดินทางที่ใช้ถนนเป็นหลัก ทั้งการสัญจรภายในเมืองและการเชื่อมต่อระหว่างเมือง มีจำนวนถนนทั้งหมดในเขตเมืองพัทยา 388 สาย ประกอบไปด้วย ถนนลูกรัง 12 สาย ถนนลาดยาง 31 สาย ถนนคอนกรีต 337 สาย และสะพานลอยคนข้าม 8 แห่ง โดยการเดินทางแต่ละประเภทสามารถแบ่งออกได้ดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

1. การคมนาคม

การเดินทางจากกรุงเทพมหานครเข้าสู่เมืองพัทยาสามารถเดินทางในระยะเวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยใช้ทางหลวงพิเศษ และจากสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิใช้เวลาเพียงประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที ดังนั้นพัทยาจึงเป็นเมืองที่สามารถเดินทางเข้าถึงได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางของภาคตะวันออกไปยังจังหวัดอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี โดยมีเส้นทางสายสำคัญดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

1.1 ระบบถนน

ระบบถนนภายในเขตผังเมืองรวมพัทยาจำแนกตามลักษณะการให้บริการดังนี้

1.1.1 ถนนสายประธาน ทางหลวงพิเศษ (Arterial Street, Expressways, Freeway)

เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง รองรับการจราจรระยะไกล การจราจรผ่านเมืองและเข้า-ออกเมือง ลักษณะเป็นการจราจรที่มีความเร็วสูง และมีการควบคุมการเข้า-ออกเชื่อมต่อกับถนนสายหลัก ถนนสายประธานในเขตผังเมืองรวมพัทยาได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 7 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36

1.1.2 ถนนสายหลัก (Primary Arterial)

เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อถนนสายประธานและสายรอง เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีความเร็วและการจราจรค่อนข้างสูง ถนนสายหลักในเขตผังเมืองรวมพัทยาได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3240 ถนนนาเกลือ-พัทยา ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้ ถนนเทพประสิทธิ์ ถนนพัทยาสาย 2 ถนนพัทยาสาย 3 ถนนจอมเทียน ถนนพรประภา นิमित ถนนเนินพลับหวาน และถนนชัยพฤกษ์ 2 เป็นต้น

1.1.3 ถนนสายรอง (Secondary roads)

เป็นถนนที่ทำหน้าที่รวบรวมการจราจรระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายย่อย ลักษณะการจราจรมีความเร็วค่อนข้างต่ำเนื่องจากมีกิจกรรมบริเวณ 2 ผังถนน ถนนสายรองในเขตผังเมืองรวมพัทยาได้แก่ ถนนสร้างฟ้า ถนนโพธิสาร ถนนพัทยาสาย 1 และถนนชัยพฤกษ์ 1 เป็นต้น

1.1.4 ถนนสายย่อย (Access roads)

เป็นถนนที่ทำหน้าที่เข้าถึงพื้นที่ มีลักษณะแคบ และการจราจรมีความเร็วและปริมาณต่ำ เป็นระยะทางสั้น ๆ ได้แก่ ตรอก ซอย เป็นต้น

1.2 โครงข่ายถนน

โครงข่ายการวางถนนในผังเมืองรวมพัทยามีลักษณะเป็นแบบตารางหมากรุก มีถนนสายประธานและสายหลักวางตามแนวเหนือ-ใต้ และมีถนนสายหลักวางตามแนวตะวันออก-ตะวันตกที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่ตัวเมืองพัทยาอีกทีหนึ่ง ปัจจุบันโครงข่ายถนนเมืองพัทยาได้ถูก

แบ่งออกเป็น 2 ฝั่งบริเวณตะวันออกและตะวันตกของถนนสุขุมวิท โดยบริเวณตะวันตกจะเป็นบริเวณที่มีความหนาแน่นค่อนข้างสูง มีขนาดเขตทางอยู่ที่ 10-20 เมตร จำนวน 2-4 ช่องทางจราจร ค่อนข้างเป็นในรูปแบบของตารางหมากรุก ส่วนในพื้นที่ฝั่งตะวันออก จะเป็นพื้นที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นปานกลาง แต่มีการพัฒนาที่รวดเร็วทำให้การวางระบบถนนยังไม่ออกมาเป็นระบบ ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผนเพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้นต่อไป



ภาพที่ 28 ถนนสุขุมวิทพัทยา

ที่มา : ผู้จัดการออนไลน์, ถนนสุขุมวิทพัทยาแน่นรับปี [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Local/ViewNews.aspx?NewsID=9570000150394&Html=1&TabID=2&>

2. การคมนาคมโดยระบบขนส่งมวลชน

2.1 การเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยา

การเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาสามารถเดินทางโดยใช้รถโดยสารปรับอากาศจากสถานีขนส่งหมอชิต สถานีขนส่งเอกมัย และสถานีขนส่งสายใต้ ในจังหวัดกรุงเทพฯ มายังเมืองพัทยา และจากจังหวัดอื่น ๆ มายังเมืองพัทยา โดยมีสถานีที่ให้บริการในพัทยาดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

สถานีขนส่งผู้โดยสารจากกรุงเทพฯ มายังเมืองพัทยา

- สถานีขนส่งบริการรถตู้ ช.ชัยพลฤกษ์
- สถานีขนส่งบริษัท รุ่งเรืองทัวร์ พัทยาเหนือ

- สถานีขนส่งนครชัยแอร์ พัทยากลาง
- สถานีขนส่ง 407 พัฒนา พัทยากลาง
- สถานีขนส่ง บจก.เพชรประเสริฐ ตรงข้ามร้านบุญถาวร
- สถานีขนส่งนครชัยขนส่ง พัทยากลาง
- สถานีขนส่งชาญทัวร์ ตรงข้ามร้านบุญถาวร

2.1 การเดินทางในเมืองพัทยา

ส่วนของการเดินทางในเขตตัวเมืองพัทยาสามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทาง ซึ่งจะมีเส้นทางหลักคือ สายถนนพัทยาเหนือ สายถนนพัทยากลาง สายถนนพัทยาใต้ สายถนนพัทยาใต้ ไปยังแหลมบาลีฮาย สายถนนเลียบชายหาดพัทยา ถนนเลียบชายหาดจอมเทียน ถนนพัทยาสาย 2 ถนนพัทยาสาย 3 และสายถนนสุขุมวิทจากนาเกลือไปยังสัตหีบ และยังมีรถโดยสารไม่ประจำทางสามารถเรียกได้จากจุดที่มีสถานีขนส่ง เดินทางไปยังจุดหมายตามแต่ผู้โดยสาร ส่วนของระบบขนส่งมวลชนขนาดเล็กจะอยู่ในรูปแบบของวินจักรยานยนต์รับจ้าง จะมีจุดเรียกบริการตามปากซอยต่างๆ ของเมืองพัทยา

ในปัจจุบันมีรถโดยสารขนาดเล็กประจำทางที่ให้บริการในเขตผังเมืองรวมพัทยา มี 4 สาย ดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

- สายที่ว่าการอำเภอบางละมุง-แหลมบาลีฮาย ระยะทาง 15 กม.
- สายหมู่บ้านเจริญรัตน์พัฒนา-นาจอมเทียน ระยะทาง 16 กม.
- สายวงกลมพัทยา ระยะทาง 19.3 กม. จำนวนรถ 18-34 คันต่อวัน
- สายพัทยาเหนือ-พัทยากลาง ระยะทาง 23 กม.

ทั้งหมดคิดราคาค่าโดยสาร 20 บาทตลอดเส้นทาง

3. การคมนาคมทางรถไฟ

การเดินทางมายังเมืองพัทยาโดยทางรถไฟเป็นสายทางรถไฟฉะเชิงเทรา-สัตหีบ เป็นเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ผ่านจังหวัดชลบุรี สู่ปลายทางท่าเทียบเรือน้ำลึก ระยะทางประมาณ 134 กม. โดยเส้นทางสายรถไฟที่ผ่านเมืองพัทยา ได้แก่ สายที่ 283 กรุงเทพฯ-พลาทาลวง และสายที่ 284 พลาทาลวง-กรุงเทพฯ โดยจะมีรอบการเดินทางไป-กลับเพียง 1 รอบต่อวัน สามารถเดินทางได้ในวันจันทร์-ศุกร์ หยุดวันเสาร์-อาทิตย์



ภาพที่ 29 สถานีรถไฟพัททยา

ที่มา : พัททยา ไกด์ ทัวร์, [สถานีรถไฟพัททยา](http://www.pattayaguidetour.com) [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <http://www.pattayaguidetour.com/2014/12/pattaya-railway-station.html>

4. การคมนาคมทางอากาศ

การเดินทางโดยเครื่องบินสามารถเดินทางมาลงที่สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอสัตหีบและอยู่ในพื้นที่ของทหารเรือ มีระยะทางห่างจากเมืองพัททยาประมาณ 45 กม. อาคารผู้โดยสารสามารถรับผู้โดยสารได้ประมาณ 400 คน และในปี 2559 มีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารเพิ่มเติม ปัจจุบันสามารถเดินทางจากสนามบินอู่ตะเภาไปยังจังหวัดต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงเป็นเมืองท่องเที่ยวได้ เช่น ภูเก็ต เชียงใหม่ สมุย อุดรธานี เป็นต้น และยังสามารถเชื่อมต่อการบินไปยังต่างประเทศได้ เช่น มาเก๊า สิงคโปร์ หนานหนิง กัวลาลัมเปอร์ เป็นต้น (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัททยา, 2559)



ภาพที่ 30 สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา

ที่มา : ไทยพับลิก้า, [อู่ตะเภาสู่เมืองการบินตะวันออก](https://thaipublica.org) [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 7 กุมภาพันธ์ 2560. เข้าถึงได้จาก <https://thaipublica.org/2017/04/eec1-5-4-2560/>

5. การคมนาคมทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำส่วนใหญ่จะใช้ในการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยมีทั้งเส้นทางในประเทศและระหว่างประเทศ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

5.1 เส้นทางในประเทศ

5.1.1 เส้นทางพัทยา-หมู่เกาะล้าน จากท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย

5.1.2 เส้นทางพัทยา-หมู่เกาะไผ่ จากท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย

5.1.3 เส้นทางพัทยา-หมู่เกาะสีชัง จากท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย

5.1.4 เส้นทางล่องเรือสำราญ พัทยา-เกาะสมุย

5.2 เส้นทางระหว่างประเทศ

5.2.1 เส้นทางล่องเรือสำราญของสตาร์ครุยส์ เดินทางจากสิงคโปร์มาจอดที่ท่าเรือท่องเที่ยวของท่าเรือแหลมฉบัง

5.2.2 เส้นทางล่องเรือยอร์ช ท่าจอดเรือที่โอเชียน มารีน่า ยอร์ช คลับ เป็นมารีน่าที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก

การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการของเมืองพัทยา

ระบบสาธารณูปโภคประกอบไปด้วย ระบบการประปา ระบบการไฟฟ้า ระบบสื่อสารและโทรคมนาคม ระบบการจัดการน้ำเสีย ระบบการจัดการขยะ และระบบสาธารณูปการประกอบไปด้วย ระบบการศึกษา ระบบสาธารณสุข ระบบกีฬาและนันทนาการ ระบบป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และระบบสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยแต่ละระบบมีรายละเอียดดังนี้

1. ระบบสาธารณูปโภค

1.1 ระบบการประปา (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

เมืองพัทยาได้ใช้บริการน้ำประปาจากการประปาส่วนภูมิภาคสาขาพัทยาโดยมีแหล่งน้ำดิบในการผลิตมาจากอ่างเก็บน้ำมาบประชัน อ่างเก็บน้ำหนองกลางดง อ่างเก็บน้ำห้วยชากนอก อ่างเก็บน้ำห้วยสะพานและอ่างเก็บน้ำ ห้วยขุนจิต และมีแหล่งน้ำดิบสำรองที่อ่างเก็บน้ำหนองค้อ และในปัจจุบันการประปาส่วนภูมิภาคพัทยาได้ซื้อน้ำจาก บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน) ซึ่งรับผิดชอบการผลิตน้ำจากแหล่งน้ำดิบ ประมาณ 1,500 ลบ.ม./ชม. ในช่วงเดือน ธันวาคม 2558 ช่วงเวลาดังกล่าวมีความต้องการใช้น้ำถึง 93,000 (น้ำจ่ายสุทธิ) ลบ.ม./ชม. น้ำประปาที่ใช้ 233,000 ลบ.ม./วัน แต่กำลังผลิตน้ำประปาสูงสุดอยู่ที่ 280,800 ลบ.ม./ชม. และมีน้ำดิบผลิตน้ำประปาจริง 230,00 ลบ.ม./ชม. คิดเป็นร้อยละ 81.90 ของกำลังผลิตสูงสุด ช่วงเดือนที่ขาดแคลนน้ำประปามากที่สุดคือเดือนสิงหาคม 2558 พื้นที่ประสบปัญหาคือ ต.ห้วยใหญ่ และต.นาจอมเทียน

1.2 ระบบการไฟฟ้า (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

การจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในเมืองพัทยายู่ในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานการไฟฟ้าย่อย 6 สถานี ได้แก่ สถานีไฟฟ้าบางละมุง สถานีไฟฟ้าพัทยาใต้ สถานีไฟฟ้าเขาไม้แก้ว สถานีไฟฟ้าพัทยาเหนือ สถานีไฟฟ้าพัทยาใต้ 2 และกระแสไฟฟ้าบ้านเกาะล้าน และในทุกๆจะมีการเพิ่มของปริมาณผู้ใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยในปี 2558 มีผู้ใช้ไฟฟ้า 141,295 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2557 จำนวน 7,872 ราย คิดเป็นร้อยละ 5.90 และปัจจุบันการไฟฟ้าอำเภอบางละมุง สามารถให้ผู้ใช้ไฟฟ้าได้ทั่วถึงทุกครัวเรือน และไฟฟ้าสาธารณะ ไฟส่องสว่าง จำนวน 133,423 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 100 ของพื้นที่ทั้งหมด

1.3 ระบบสื่อสารและโทรคมนาคม (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

ข้อมูลจากเมืองพัทยาได้ระบุว่าเมืองพัทยามีสิ่งอำนวยความสะดวกในการระบบการสื่อสารและโทรคมนาคมได้แก่

1.3.1 สถานีวิทยุ จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีวิทยุกระจายเสียงจากทหารเรือ (สทร.5) พัทยา และสถานีวิทยุองค์การสื่อสารมวลชนแห่งประเทศไทย (อ.ส.ม.ท.) พัทยา

1.3.2 โทรทัศน์ทางสาย จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ บางละมุง เคเบิล ทีวี จอมเทียน เคเบิลทีวี ทิพย์มณีเคเบิลทีวี และโสภณ เคเบิล ทีวี

1.3.3 ไปรษณีย์โทรเลข จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ที่ทำการไปรษณีย์พัทยา ที่ทำการไปรษณีย์จอมเทียน ที่ทำการไปรษณีย์บางละมุง ที่ทำการไปรษณีย์เกาะล้าน

1.3.4 โทรศัพท์ จำนวนโทรศัพท์ส่วนบุคคล 31,237 หมายเลข โทรศัพท์สาธารณะ 1,240 หมายเลข จำนวนชุมสายโทรศัพท์ 85 ชุมสาย

1.3.5 ศูนย์โทรคมนาคม จำนวน 1 แห่ง

1.3.6 สื่อสารมวลชนในพื้นที่ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่นจำนวน 15 ฉบับ

1.3.7 หน่วยงานที่มีข่ายวิทยุสื่อสารในพื้นที่ จำนวน 25 แห่ง

1.4 ระบบการจัดการน้ำเสีย

ข้อมูลจากเมืองพัทยาได้ระบุว่า เมืองพัทยาน้ำเสียเกิดขึ้นประมาณ 120,000 ลบ.ม./วัน และสามารถบำบัดได้ จำนวน 96,400 ลบ.ม./วัน พื้นที่น้ำท่วมถึงคิดเป็นร้อยละ 10 ของพื้นที่ทั้งหมด น้ำขังนานที่สุด 3 ชั่วโมง ในช่วงเดือน มิถุนายน 2558 ปัจจุบันมีระบบบำบัดน้ำเสียเปิดดำเนินการ 2 แห่ง (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

1.3.1 ระบบบำบัดน้ำเสียหาดจอมเทียน ที่ตั้งอยู่ที่ซอยวัดบุญย์กัญจนาราม ครอบคลุมพื้นที่ 5 ตร.กม. ของพื้นที่จอมเทียนบางส่วน ใช้ระบบผสมระหว่างตัวกลางหมุนชีวภาพและตะกอนเร่ง ระบายน้ำเสียได้ประมาณวันละ 85,000 ลบ.ม.

1.3.2 ระบบบำบัดน้ำเสียรวม (พทยา) พื้นที่ 80 ไร่ ตั้งอยู่ในซอยประภาณิมิตเป็นแบบระบบตะกอนเร่ง บำบัดน้ำเสียได้ประมาณ 73,600 ลบ.ม./วัน ในช่วง 10 ปีแรก จะเพิ่มเป็น 130,000 ลบ.ม./วัน ในปี 11 เริ่มต้นดำเนินการในปี 2544

1.3.3 ระบบบำบัดน้ำเสียพร้อมท่อรวบรวมเสียหาคแซม ตั้งอยู่ที่พื้นที่เกาะล้าน เป็นระบบถังกรองไว้้อากาศ และถังเติมอากาศ สามารถรับน้ำเสียได้ประมาณร้อยละ 80 ลบ.ม./วัน ครอบคลุมพื้นที่หาคแซมและหาคเทียน ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น 50 ลบ.ม./วัน

1.3.4 ระบบบำบัดน้ำเสียหาคตาแหวน ตั้งอยู่หาคตาแหวน เกาะล้าน ครอบคลุมพื้นที่หาคตาแหวนและทองหลาง ใช้ระบบตัวโพรยกรอง โดยสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 300 ลบ.ม./วัน

1.5 ระบบการจัดการขยะ

ข้อมูลจากเมืองพทยาได้ระบุไว้ว่า เมืองพทยามีปริมาณขยะเกิดขึ้นประมาณ 350 - 370 ตัน/วัน ปัจจุบันเมืองพทยาได้ขนขยะมูลฝอยไปกำจัดที่ บริษัท ทีพีโอ โพลีน (มหาชน) จำกัด จังหวัดสระบุรี โดยไม่มีค่าใช้จ่ายในการกำจัด โดยเมืองพทยา ร่วมกับการว่าจ้างกิจการร่วมค้าพทยาเมืองสะอาดทำการรับผิดชอบในการเก็บขน (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพทยา, 2559)

สถานที่กำจัดขยะมูลฝอยเดิม 2 แห่ง

- ศูนย์การกำจัดขยะมูลฝอยแบบถูกหลักสุขาภิบาล (Sanitary Landfill) เมืองพทยา พื้นที่ 140 ไร่บริเวณ ตำบลเขาไม้แก้ว เริ่มเปิดใช้เมื่อพฤศจิกายน พ.ศ. 2544 สามารถกำจัดขยะมูลฝอยทั่วไปได้ปริมาณ 320 ตัน/วัน

- โรงเผาขยะมูลฝอยติดเชื้อเมืองพทยา ตั้งอยู่ที่พื้นที่ 80 ไร่ ซอยเทพประภาณิมิต เพื่อรองรับขยะติดเชื้อจากโรงพยาบาลและคลินิก โดยเฉพาะซึ่งมีปริมาณขยะติดเชื้อ 0.550 ตัน/วัน โดยที่โรงเผาขยะนี้สามารถเผาขยะติดเชื้อได้ 2 ตัน/วัน

2. ระบบสาธารณูปการ

2.1 ระบบการศึกษา

เมืองพทยา มีสถานศึกษาทั้งภาครัฐบาล และเอกชนดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพทยา, 2559)

2.1.1 ศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ในวัดและมัสยิด กรรมการศาสนาจำนวน 2 แห่ง

2.1.2 โรงเรียนเมืองพทยาจำนวน 11 แห่ง เปิดสอนระดับอนุบาล-มัธยมศึกษา

2.1.3 โรงเรียนระดับอนุบาล-ระดับมัธยมศึกษาเอกชนจำนวน 16 แห่ง

2.1.4 โรงเรียนมัธยมศึกษา กรมสามัญศึกษา กระทรวงศึกษาธิการจำนวน 2 แห่ง

2.1.5 โรงเรียนระดับอาชีวศึกษาจำนวน 2 แห่ง

2.1.6 โรงเรียนสังกัดกรมการศึกษานอกโรงเรียนจำนวน 2 แห่ง

2.1.7 โรงเรียนพณิชยน์าวิชาการเดินเรือ

2.1.8 ระดับปริญญาโท สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) และ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์พัทยา

2.1.9 ห้องสมุดจำนวน 2 แห่ง

2.2 ระบบสาธารณสุข

ข้อมูลจากสาธารณสุขอำเภอบางละมุงเมืองพัทยามีบริการด้านสาธารณสุข ดังนี้ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

2.2.1 โรงพยาบาลของรัฐจำนวน 1 แห่ง คือ โรงพยาบาลบางละมุง

2.2.2 โรงพยาบาลเอกชนจำนวน 3 แห่ง คือ โรงพยาบาลกรุงเทพพัทยา โรงพยาบาลพัทยาเมโมเรียล โรงพยาบาลพัทยาอินเตอร์

2.2.3 โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลจำนวน 2 แห่ง

2.2.4 ศูนย์บริการสาธารณสุขเมืองพัทยาจำนวน 1 แห่ง

2.2.5 ศูนย์สาธารณสุขมูลฐานชุมชนเมืองพัทยาจำนวน 29 แห่ง

2.2.6 อาสาสมัครสาธารณสุขในเขตเมืองพัทยาจำนวน 232 คน

2.2.7 คลินิกจำนวน 265 แห่ง

2.2.8 คลินิกสัตว์แพทย์จำนวน 31 แห่ง

2.2.9 โรงพยาบาลสัตว์จำนวน 6 แห่ง

2.2.10 ร้านขายยาจำนวน 481 แห่ง

2.3 การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ข้อมูลจากเมืองพัทยานการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเมืองพัทยาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

2.3.1 การป้องกันอัคคีภัยและสาธารณภัย

2.3.1.1 เมืองพัทยานมีสถานีดับเพลิง 3 แห่ง

2.3.1.2 เมืองพัทยานปัจจุบันมีรถดับเพลิงและอุปกรณ์ในการดับเพลิงคือ

- รถยนต์ดับเพลิงจำนวน 16 คัน
- รถยนต์บรรทุกน้ำช่วยดับเพลิงจำนวน 9 คัน
- รถยนต์กระเช้าหอน้ำความสูง 53 ม.จำนวน 1 คัน
- รถยนต์กระเช้าหอน้ำ ความสูง 35 ม.จำนวน 2 คัน
- รถยนต์กระเช้าหอน้ำ ความสูง 19 ม.จำนวน 1 คัน
- รถกู้ภัยอเนกประสงค์จำนวน 3 คัน
- รถยนต์ไฟฟ้าส่องสว่างจำนวน 3 คัน
- รถยนต์กระบะหามจำนวน 3 คัน

- รถยนต์ติดตั้งเครื่องอัดอากาศพร้อมเครื่องหายใจสะพายหลังจำนวน 3 คัน
- รถยนต์บรรทุกเบาะลมช่วยชีวิตพร้อมเครื่องอากาศจำนวน 1 คัน
- รถยนต์ตรวจการณ์จำนวน 4 คัน
- รถจักรยานยนต์ตรวจการณ์จำนวน 6 คัน
- เครื่องดูดควัน/เป่าลมจำนวน 6 เครื่อง
- กล้องถ่ายภาพความร้อนสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยจำนวน 3 ตัว
- ชุดผจญเพลิง กันความร้อนจำนวน 46 ชุด
- เครื่องช่วยหายใจสะพายหลังจำนวน 46 ชุด
- เครื่องหาบหาม ขนาดเล็ก สำหรับช่วยดับเพลิงจำนวน 6 เครื่อง
- เครื่องสูบน้ำขนาดใหญ่ สำหรับสูบน้ำท่วมจำนวน 6 เครื่อง
- เครื่องสูบน้ำท่อนลอยจำนวน 4 เครื่อง
- เครื่องสูบน้ำไดโว่จำนวน 14 เครื่อง
- เบาะลมช่วยชีวิตจำนวน 1 ตัว
- อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ดับเพลิงจำนวน 91 คน

2.3.1.3 อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนเมืองพัทยาจำนวน 1,488 คน

2.3.2 ฝ่ายกู้ภัยทางทะเลและชายฝั่ง

2.3.2.1 เมืองพัทยามีศูนย์ปฏิบัติการกู้ภัยทางทะเลจำนวน 5 แห่ง คือ

- ศูนย์กู้ภัยทางทะเลหาดจอมเทียน
- ศูนย์กู้ภัยทางทะเลเขตพัทยา
- ศูนย์กู้ภัยทางทะเลเขตวงศัอมาศย์
- ศูนย์กู้ภัยทางทะเลเขตกระทิงลาย
- ศูนย์ประสานงานสุชาวดี

2.3.2.2 อุปกรณ์กู้ภัยทางทะเล

- เรือตรวจการณ์ และปฏิบัติการกู้ภัยทะเลชายฝั่งจำนวน 1 ลำ
- เรือตรวจการณ์ 2 เครื่องยนต์จำนวน 1 ลำ
- เรือตรวจการณ์จำนวน 1 ลำ
- เรือปฏิบัติงานจัดทำระบบเตือนภัยจำนวน 2 ลำ
- เรือยางท้องแข็งกู้ภัยจำนวน 3 ลำ
- เรือช่วยชีวิตแบบเครื่องยนต์เจ็ทสกีจำนวน 2 ลำ
- เรือโอเวอร์คราฟท์จำนวน 1 ลำ
- เรือยางชนิดพับเก็บได้จำนวน 1 ลำ

- เรือยางกู้ภัยจำนวน 2 ลำ

2.3.2.3 รถยนต์จำนวน 10 คน ประกอบไปด้วย

- รถยนต์บรรทุก 3 ตอนจำนวน 3 คัน
- รถตู้เอนกประสงค์จำนวน 1 คัน
- รถฟาร์มแทรกเตอร์จำนวน 3 คัน
- รถกู้ชีพขั้นพื้นฐานพร้อมอุปกรณ์ทางการแพทย์จำนวน 1 คัน
- รถจักรยานยนต์จำนวน 2 คัน

2.3.2.4 อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ฝ่ายป้องกันภัยพิบัติทางทะเลและชายฝั่ง 34 คน

3. ระบบสาธารณชนและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

ข้อมูลจากเมืองพัทยา เมืองพัทยามีสวนสาธารณะและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ประกอบไปด้วย (สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา, 2559)

3.1 สวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์

มีพื้นที่สวนโดยประมาณ 60 ไร่ ภายในมีสวนพฤกษชาติ สวนไม้ดอก และสนามหญ้า ทางเดินเท้าและทางวิ่งออกกำลังกาย ลานเอนกประสงค์ อาคารประภาคารและลานชมวิวน้ำจำนวน 2 จุด ลานจอดรถนักท่องเที่ยวจำนวน 4 จุด และลานจอดเฮลิคอปเตอร์กู้ภัยจำนวน 1 จุด อาคารเอนกประสงค์ และส่วนบริการของสวน อาคารควบคุมระบบรดน้ำอัตโนมัติ กล้องวงจรปิดจำนวน 10 จุด ระบบควบคุมป้าย PATTAYA CITY และระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายในสวนทั้งหมด

3.2 สวนเฉลิมพระเกียรติเชาทัพรพระยา

มีพื้นที่สวนโดยประมาณ 83 ไร่ ภายในสวนมี ไม้ดอก ไม้ประดับ สนามหญ้า ลานเอนกประสงค์ ทางวิ่ง จักรยานเสือภูเขา พื้นที่ทางเดินและทางวิ่งออกกำลังกาย เครื่องออกกำลังกายจำนวน 12 สถานี อาคารคลับเฮ้าส์ อาคารร้านค้า และระบบรักษาความปลอดภัยกล้องวงจรปิด

3.3 สวนสาธารณะเมืองพัทยาซอยชัยพฤกษ์ 2

มีพื้นที่สวนโดยประมาณ 35 ไร่ ภายในมีไม้ยืนต้น ไม้ดอก ไม้ประดับ และสนามหญ้า มีทางเดินและทางวิ่ง ลานพักผ่อน ลานเอนกประสงค์และลานชมวิวน้ำ ลานกิจกรรม สนามเด็กเล่น อุปกรณ์เครื่องออกกำลังกายจำนวน 12 สถานี อาคารร้านค้าจำนวน 1 หลัง อาคารศาลาชมวิวน้ำจำนวน 1 หลัง และอาคารห้องน้ำ จำนวน 1 หลัง

3.4 สวนสาธารณะลานโพธิ์

มีพื้นที่สวนโดยประมาณ 9 ไร่ ภายในสวนมี ไม้ดอก ไม้ประดับ และสนามหญ้า มีทางเดินและทางวิ่งออกกำลังกาย อุปกรณ์สนามเด็กเล่น ม้านั่งอัลลอย สถานีออกกำลังกายผู้สูงอายุจำนวน 10 สถานี กล้องวงจรปิดจำนวน 5 จุด ศาลาจำนวน 2 หลัง ลานจอดรถจำนวน 110 คัน

3.5 ชายหาดพัทยา มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 22.5 ไร่ เริ่มต้นจากโค้งโรงแรม ดุสิตรี สอร์ท ถึงท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย มีระบบไฟฟ้าส่องสว่างตลอดแนว

3.6 ชายหาดจอมเทียน มีความยาวประมาณ 6 กม. มีพื้นที่สำหรับกีฬาทางน้ำมีการจัดการแข่งขันในระดับชาติและนานาชาติ เช่น วอลเลย์บอลชายหาด และการแข่งขันเจ็ทสกีชิงแชมป์โลก เป็นต้น



ภาพที่ 31 สวนสาธารณะเมืองพัทยาซอยพฤษภ
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม ณ วันที่ 25 เมษายน 2560



ภาพที่ 32 ชายหาดพัทยาเหนือ-พัทยาใต้
ที่มา : จากการสำรวจภาคสนาม ณ วันที่ 25 เมษายน 2560

4. พื้นที่ทางกีฬาของเมืองพัทยา

4.1 ศูนย์กีฬาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นสถานที่จัดการแข่งขันกีฬาในร่ม ปัจจุบันกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างสนามฟุตบอล



ภาพที่ 33 ศูนย์กีฬาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ที่มา : พัทยาแกรนด์, อาคารกีฬาในร่ม ศูนย์กีฬาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 14 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก <http://pattayagrand.blogspot.com/p/indoor-athletics-stadium-pattaya.html>

4.2 ชายหาดจอมเทียน ใช้ในการแข่งกีฬาชายหาด และการแข่งขันกีฬาที่มีชื่อเสียงอย่าง เจ็ตสกี ชิงแชมป์โลก



ภาพที่ 34 การแข่งขันเจ็ตสกีชิงแชมป์โลก
ที่มา : ไทยรัฐทีวี, เจ็ตสกี 'เวสต์คัพ' งานไทยระดับโลก [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 14 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content/866936>

4.3 สนามกอล์ฟ เมืองพัทยามีสนามกอล์ฟที่สามารถใช้ในการแข่งขันระดับนานาชาติได้ ได้แก่ สยามคันทรีคลับ, ฟรินิกค์กอล์ฟ แอนด์ คันทรีคลับ, เนเจอร์ริลปาร์คฮิล กอล์ฟคลับ, โนบอลเพลสกอล์ฟคลับ, บางพระอินเตอร์เนชั่นแนลกอล์ฟคลับ, เขาเขียว คันทรีคลับ และภูตาทหลวง กอล์ฟคลับ



ภาพที่ 35 สยามคันทรีคลับ วอเตอร์ไซด์
ที่มา : ผู้จัดการ ออนไลน์, สยามคันทรีคลับ วอเตอร์ไซด์ แชมเปียนชิพคอร์สแห่งใหม่ [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 14 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก <http://w3.manager.co.th/Golf/ViewNews.aspx?NewsID=9570000087675&Html=1&TabID=3&>

4.4 สนามแข่งรถพีระอินเตอร์เนชั่นแนลเซอร์กิต สนามแข่งรถมาตรฐานแห่งแรกของประเทศไทยที่รองรับโดยสมาพันธ์กีฬาแข่งรถนานาชาติ (F.I.A)



ภาพที่ 36 สนามพีระเซอร์กิต
ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ, มอเตอร์ริง [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อ 14 มีนาคม 2560. เข้าถึงได้จาก www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1362628516

การวางแผนสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา

การวางแผนสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยาเพื่อประโยชน์ในการสงวนรักษา การอนุรักษ์ การปกป้อง การฟื้นฟูบูรณะและการจัดการด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม จึงจำเป็นต้องจัดทำแผนคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทั้งในพื้นที่บนพื้นที่ดิน บริเวณชายหาด รวมไปถึงพื้นที่ทางทะเล ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดให้พื้นที่เมืองพัทยา ซึ่งตั้งอยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี เป็นพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม (ราชกิจจานุเบกษา, 2535)

1. เขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

เมืองพัทยาได้ถูกกำหนดให้เป็นเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อม ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยให้มีการจัดทำและเสนอรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ โดยตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่อำเภอบางละมุง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2553 มีรายละเอียดและเนื้อหาสาระดังนี้

1.1 ห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง หรือเปลี่ยนการใช้อาคารใด ๆ ให้เป็นอาคารต่อไปนี้

1.1.1 โรงงานอุตสาหกรรมทุกประเภทหรือทุกชนิด ยกเว้นในบริเวณพื้นที่เขตเมืองพัทยาด้านปากตะวันออกของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ถนนสุขุมวิท ให้มีเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมบางประเภท

1.1.2 อาคารปศุสัตว์เพื่อการค้า ยกเว้นที่มีพื้นที่ทุกชั้นรวมกันในหลังเดียวกันหรือหลายหลังรวมกันไม่เกิน 200 ตารางเมตร และมีระยะห่างจากแนวชายฝั่งทะเลไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร ห่างจากแหล่งน้ำเพื่อบริโภคไม่น้อยกว่า 30 เมตร มีบ่อกรองบ่อบำบัดน้ำเสีย ให้ได้มาตรฐานการควบคุมการปล่อยน้ำเสีย

1.1.3 ฌาปนสถาน ยกเว้นก่อสร้างทดแทนและดัดแปลงของเดิมซึ่งต้องมีระบบควบคุมมลพิษ

1.1.4 สุสาน ยกเว้นของเดิมที่ใช้พื้นที่เดิมให้ดำเนินการได้ และอยู่ห่างจากแนวชายฝั่งไม่น้อยกว่า 1,000 เมตร และแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคไม่น้อยกว่า 300 เมตร

1.1.5 คลังน้ำมันเชื้อเพลิงและสถานที่ที่ใช้ในการเก็บรักษาน้ำมันเชื้อเพลิง

1.1.6 สถานที่บรรจุก๊าซ สถานที่เก็บก๊าซ และห้องบรรจุก๊าซ สำหรับก๊าซปิโตรเลียมเหลวและก๊าซธรรมชาติ

1.2 ห้ามกระทำการหรือประกอบกิจกรรม ดังต่อไปนี้

1.1.1 การทำเหมือง

1.1.2 การขุด ตัก หรือลอก กรวด ดิน ดินลูกรัง หรือทราย ในพื้นที่ที่มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางเกิน 80 เมตร หรือมีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 35 ยกเว้นตามที่กำหนด

1.1.3 การขนส่งหรือลำเลียงวัตถุดิบทรายโดยใช้แบบท่อส่ง เว้นแต่ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ

1.1.4 การถม ปรับพื้นที่ หรือปิดกั้น ทำให้แหล่งน้ำสาธารณะในแผ่นดินตื้นเขินหรือเปลี่ยนทิศทางหรือไม่อาจไหลได้ตามปกติ เว้นแต่ในส่วนของราชการเพื่อป้องกันน้ำท่วม

1.1.5 การขุดรอกร่องน้ำ เว้นแต่เป็นการบำรุงรักษาทางน้ำหรือความปลอดภัยในการเดินเรือ

1.1.6 การล่องลำลำนน้ำ

1.1.7 การบุกรุก แผ้วถาง หรือก่อสร้างอาคารใด ๆ ในบริเวณพื้นที่ป่าตามกฎหมายป่าไม้

1.1.8 การถมหรือการกระทำใด ๆ ที่เป็นการค้นหา เก็บทำลาย หรือทำให้เสียหาย ซึ่งโบราณวัตถุ

1.1.9 การปล่อยทิ้งมลพิษลงสู่แหล่งน้ำหรือทะเล

1.1.10 การจับหรือครอบครองปลาสวยงามตามที่กำหนด

1.1.11 การประกอบกิจการเรือภัตตาคาร หรือเรือสถานบริการ การเดินท่องเที่ยว ใต้ทะเล หรือทอดสมอเรือในแนวปะการัง

1.1.12 การเล่นเรือสปีดเตอร์ เจ็ตสกี สกีนน้ำ หรือเรือลากทุกชนิด ยกเว้นในพื้นที่ที่เมืองพัทยาอนุญาตให้ทำกิจกรรมได้

1.1.13 การเก็บหรือทำลายปะการัง ซากปะการัง หินปะการัง กัลปังหา

1.1.14 การเลี้ยงกุ้งเพื่อการค้า เว้นแต่ที่กำหนด

1.1.15 การติดตั้งป้ายหรือสร้างสำหรับติดตั้งป้ายขึ้นบนพื้นดิน

1.1.16 การกระทำการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมไปจากเดิม

1.1.17 การกระทำการใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางธรณีฐานด้านกายภาพหรือชีวภาพ หรือชีวกายภาพ

2. การรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น

สำหรับการดำเนินการก่อสร้าง หรือการดำเนินการโครงการหรือประกอบกิจการดังต่อไปนี้

2.1 โรงงานส่งพลังงานไฟฟ้า

2.2 โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ ที่อยู่ห่างจากแนวชายฝั่งทะเลเกินกว่า 50 เมตร ซึ่งมีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 10 ห้องถึง 79 ห้อง หรือมีพื้นที่ใช้สอยของทุกอาคารดังกล่าวรวมกัน ตั้งแต่ 500 ตารางเมตร แต่ไม่ถึง 4,000 ตารางเมตร

2.3 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ที่มีจำนวนเตียงสำหรับผู้ป่วยค้างคืนตั้งแต่ 10 เตียง ถึง 29 เตียง

2.4 การจัดสรรที่ดินตามกฎหมาย ที่มีจำนวนแปลงย่อยไม่ถึง 250 แปลง หรือมีเนื้อที่ไม่เกิน 100 ไร่

2.5 ท่าเทียบเรือทุกประเภทที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป แต่ไม่ถึง 500 ตันกรอส หรือมีความยาวหน้าท่าไม่ถึง 100 เมตร และพื้นที่รวมของท่าเรือไม่ถึง 1,000 ตารางเมตร ยกเว้นท่าเทียบหรือสำราญและกีฬา ทุกขนาด

2.6 ทางหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความลาดชันตั้งแต่ร้อยละ 15 ขึ้นไป และมีความยาวต่อเนื่องกันตั้งแต่ 500 ถึง 1,500 เมตร

2.7 ทางหลวงหรือถนนตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่มีความลาดชันตั้งแต่ร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 25

2.8 โรงงานปรับปรุงคุณภาพของเสียรวมที่มีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียได้ไม่เกิน 3,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน หรือการกำจัดขยะมูลฝอยที่มีการกำจัดขยะไม่เกิน 50 ตันต่อวัน

2.9 กิจการที่นำบ้านพัก หรือห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว ที่มีห้องพักตั้งแต่ 10 ห้องแต่ไม่เกิน 79 ห้อง ดัดแปลงให้เป็นกิจการโรงแรม

3. การรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับการดำเนินการก่อสร้าง หรือการดำเนินการโครงการหรือประกอบกิจการ ดังต่อไปนี้

3.1 โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ ที่อยู่ห่างจากแนวชายฝั่งทะเลเกินกว่า 50 เมตร ซึ่งมีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยของทุกอาคารดังกล่าวรวมกันตั้งแต่ 4,000 เมตรขึ้นไป

3.2 โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาล ที่มีจำนวนเตียงสำหรับผู้ป่วยค้างคืนตั้งแต่ 30 เตียงขึ้นไป

3.3 การจัดสรรที่ดินตามกฎหมาย ที่มีจำนวนแปลงย่อยเกินกว่า 250 แปลงขึ้นไป หรือมีเนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่

3.4 ท่าเทียบเรือทุกประเภทที่สามารถรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือมีความยาวหน้าท่าตั้งแต่ 100 ตารางเมตร หรือพื้นที่รวมของท่าเทียบเรือมีขนาดตั้งแต่ 1,000 ตารางเมตรขึ้นไป

3.5 ท่าเทียบเรือสำราญและกีฬา ทุกขนาด

3.6 ทางหรือถนนส่วนบุคคลที่มีความลาดชันตั้งแต่ร้อยละ 15 ขึ้นไป และมีความยาวต่อเนื่องกันเกินกว่า 1,500 เมตร

3.7 ทางหลวงหรือถนนตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่มีความลาดชันเกินกว่าร้อยละ 25

3.8 โรงงานปรับคุณภาพของเสียรวมที่มีขีดความสามารถในการบำบัดน้ำเสียได้เกิน 3,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน หรือการกำจัดขยะมูลฝอยที่มีการกำจัดขยะเกิน 50 ตันต่อวันและโรงงานปรับคุณภาพของเสียรวมเฉพาะสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน

3.9 กิจการที่นำบ้านพัก หรือห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว ที่มีห้องพักตั้งแต่ 80 ห้องขึ้นไป ดัดแปลงให้เป็นกิจการโรงแรม

3.10 อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร

สรุปบทที่ 4

จากการศึกษาข้อมูลในบทที่ 4 เป็นการศึกษาข้อมูลพื้นที่วิจัยซึ่งก็คือพื้นที่เมืองพัทยาและพื้นที่เชื่อมโยง ซึ่งเป็นการศึกษาข้อมูลทางด้านการวางแผนการพัฒนาเมือง เช่น นโยบายการพัฒนาเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน การคมนาคมขนส่งของเมือง สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และการวางแผนสิ่งแวดล้อม จากข้อมูลทั้งหมดที่ได้ศึกษาและปรากฏในข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า เมืองพัทยามีการกำหนดแนวทางในการพัฒนาเมืองโดยมุ่งเน้นการเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก โดยระบบที่มีความพร้อมมากที่สุดของเมืองก็คือ ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในการรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมากและมีการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นในทุกๆปี โดยจากข้อมูลที่ปรากฏในข้างต้น ทำให้การวิเคราะห์ในบทต่อไปไม่จำเป็นต้องนำไปศึกษาและวิเคราะห์ประเมินผล ส่วนระบบอื่นในการวางแผนเมืองต้องนำไปสู่การวิเคราะห์ในบทต่อไป

การวางแผนการพัฒนาเมืองพัทยาที่ปรากฏในบทนี้ จะนำไปเปรียบเทียบกับข้อมูลในบทที่ 2 ซึ่งก็คือแนวคิดการวางแผนเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ที่ได้จากแนวคิดการวางแผนเมืองต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬารวมไปถึงสอดคล้องกับพื้นที่เมืองพัทยาและจากกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศ เพื่อที่จะสามารถประเมินการวางแผนของเมืองพัทยาในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่ และจะสามารถสรุปได้ว่าเมืองพัทยาในปัจจุบันมีการวางแผนเมืองที่สอดคล้องกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่ และสร้างแนวทางและข้อเสนอแนะในการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องในบทต่อไป

บทที่ 5
การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

จากการศึกษาแนวคิดเมืองกีฬา หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาระดับโลก และแนวคิดเมืองยั่งยืนในบทที่ 2 สามารถนำข้อมูลที่ได้ศึกษามาวิเคราะห์และเป็นประเด็นในการศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองกีฬาได้ดังนี้

1. ประเด็นการศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

1.1 วิสัยทัศน์การพัฒนาเมือง

ได้แก่ แนวคิดหลักในการพัฒนาเมืองกีฬา วัตถุประสงค์ เป้าหมายการพัฒนา

1.2 การวางแผนการจัดการแข่งขันกีฬา

ได้แก่ การดำเนินงาน การแข่งขัน รูปแบบและประเภทกีฬา มาตรฐานและความพร้อมสำหรับการแข่งขัน ช่วงเวลาจัดการแข่งขัน เทคโนโลยีการถ่ายทอดสด

1.3 กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬาขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การแข่งขันกีฬาเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การลงทุนและเงินรางวัลในการแข่งขันกีฬาแต่ละประเภท ค่าโฆษณาและเงินสนับสนุน

1.4 แผนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน

ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่กีฬากับชุมชน พื้นที่กีฬาเป็นศูนย์กลางชุมชน การวางผังให้สอดคล้องกับพื้นที่และธรรมชาติเพื่อสร้างความยั่งยืน

1.5 ความพร้อมในการลงทุน

ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจของเมืองและของประเทศในการลงทุนพัฒนาพื้นที่ การหาเงินลงทุน การสร้างความน่าสนใจในการลงทุน

2. ประเด็นการศึกษาแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

2.1 พื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมือง

ได้แก่ สนามแข่งขัน การวางผังออกแบบพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรม ความเชื่อมโยงของพื้นที่กีฬากับเมือง

2.2 ความพร้อมของพื้นที่ในการจัดการแข่งขัน

ได้แก่ ความพร้อมของสนามสามารถรองรับการแข่งขันระดับนานาชาติ มาตรการในการรองรับผู้ใช้งานจำนวนมาก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ การรักษาความปลอดภัย

2.3 ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา

ได้แก่ ความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น การสร้างหมู่บ้าน นักกีฬาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แผนในการบริหารระยะยาว

2.4 แผนการพัฒนาพื้นที่ด้านกีฬา

ได้แก่ การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันให้สอดคล้องกับ นโยบายการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา แผนการพัฒนาระยะยาวที่สร้างความยั่งยืนให้กับชุมชน

2.5 แผนการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมด้านกีฬา

ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ของเมืองเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยว ที่เพิ่มมากขึ้น และยังสามารถลดความแออัดของเมืองสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง

3. ประเด็นการศึกษาแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

3.1 การคมนาคมขนส่งภายในเมือง

ได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง ชานเมือง และระหว่าง เมือง ให้สามารถรองรับการใช้งานของนักท่องเที่ยว สามารถสร้างทางเลือกที่หลากหลายในการ เดินทางและลดการใช้รถยนต์บนถนน ทำให้เกิดการเดินทางที่สะดวก สบาย และรวดเร็ว

3.2 การเข้าถึงพื้นที่กิจกรรม

ได้แก่ การพัฒนาความเชื่อมโยงการเดินทางเข้าสู่ในแต่ละพื้นที่กิจกรรมเพื่อ สร้างการเข้าถึงที่สะดวก พัฒนาระบบนำทางในการเข้าถึงและระบบรักษาความปลอดภัยให้มี มาตรฐาน

3.3 แผนการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง

ได้แก่ การวางแผนการพัฒนาระยะยาวที่มีความต่อเนื่องของแผนให้สอดคล้อง กับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

4. ประเด็นการศึกษาแนวคิดการวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

4.1 นโยบายการวางแผนเพื่อสิ่งแวดล้อม

ได้แก่ มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่อย่างยั่งยืน เช่น นโยบายลดปริมาณรถยนต์ การ เพิ่มพื้นที่สีเขียวบนถนน อาคารสีเขียว การพัฒนาที่โล่งสร้างความสมดุลเมือง ระบบโครงสร้างพื้นที่ ฐานที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม การสร้างความสัมพันธ์ของชุมชนกับสิ่งแวดล้อม

4.2 พลังงานทดแทน

ได้แก่ พลังงานน้ำ พลังงานลม พลังงานแสงอาทิตย์ รถยนต์ไฟฟ้าไม่ใช้น้ำมัน

เมื่อได้หลักเกณฑ์ในการศึกษาแนวคิดการวางแผนเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาแล้ว สามารถ นำไปวิเคราะห์กับการวางแผนเมืองกีฬาจากต่างประเทศที่ได้กล่าวถึงในบทที่ 2 นั่นก็คือ ประเทศ สิงคโปร์ กับ เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ ว่ามีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์มากน้อยเพียงใด เพื่อที่จะสามารถนำไปเป็นตัวอย่างแนวคิดในการวางแผนเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยา

การวิเคราะห์แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยาจากกรณีศึกษา

1. แนวความคิดการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง (Conceptual Plan)

1.1 ประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษากรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 ประเทศสิงคโปร์มีแนวคิดในการพัฒนาเมืองที่มุ่งเน้นการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อคุณภาพชีวิตของประชากร เน้นการสร้างพื้นที่เขียวของเมือง รวมไปถึงการพัฒนาที่รักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ เช่น ทางจักรยาน ทางเดินเท้า โครงข่ายแม่น้ำ ที่โล่งสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อตอบสนองความหลากหลายของประชากร

การวางแผนการพัฒนาเมืองของประเทศสิงคโปร์ใช้แนวคิดการวางผังเมือง คือ เมืองอัจฉริยะและเมืองยั่งยืนในการวางผังและการวางแผนพัฒนาเมือง โดยคำนึงการสร้างสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางผังออกแบบเมืองทำให้คุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยมีคุณภาพที่ดี โดยเนื้อหาสาระของแนวคิดสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืน
2. การสร้างพื้นที่สีเขียวของเมืองเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรผู้อยู่อาศัย
3. การใช้เทคโนโลยีเข้ามาควบคุมและในการพัฒนาเมือง
4. การเชื่อมต่อทุกระบบของเมืองเข้าด้วยกันทำให้เกิดความสะดวกสบายและปลอดภัย
5. การสร้างความสวยงามของเมืองในทุก ๆ ย่าน เกิดความสว่างและงดงาม

ส่วนแนวคิดการเป็นเมืองกีฬาของสิงคโปร์นั้น มีแนวคิดของการสร้างเมืองและมีเป้าหมายให้กีฬาเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างวัฒนธรรมที่มีชีวิตชีวา และสร้างวัฒนธรรมในการออกกำลังกายให้กับประชาชนตั้งแต่ระดับเยาวชน ซึ่งได้จัดกิจกรรมกีฬามากมาย เช่น การเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขัน Youth Olympic 2010 เป็นครั้งแรกของโลก การเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะกรรมการโอลิมปิกสากล เจ้าภาพจัดการแข่งขันรถ F1 การแข่งขันการวิ่งมาราธอน Standard Chartered Marathon และจากการแข่งขันดังกล่าวทำให้สิงคโปร์ได้รับรางวัลผู้ชนะเลิศเหรียญทองเมืองกีฬาจาก International Sport Event Management (ISEM) ทำให้ผู้คนทั่วโลกรู้จักสิงคโปร์ในฐานะเป็นเมืองกีฬา และเป็นศูนย์กลาง Sport Media Sport Marketing Sponsorship ของ Asian และ Asia

1.2 เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ

จากการศึกษากรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 เมืองลอนดอนมีแนวคิดในการวางผังพัฒนาเมืองที่มุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพของเมืองให้ดีขึ้น เช่น ด้านที่อยู่อาศัยต้องมีการบริการสังคมและกระบวนการพัฒนาชุมชนที่ดี เพื่อรองรับความหลากหลายของประชากร ด้านแหล่งงานปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มโอกาสในการจ้างงาน ปรับปรุงระบบสาธารณะที่มีอยู่แล้วให้

มากขึ้น และในส่วนที่ต้องเปลี่ยนแปลงของเมือง คือมีนโยบายสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ที่สามารถรักษาคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมของเมืองเพื่อให้คุณภาพชีวิตของประชากรดีขึ้น

การวางแผนการพัฒนาเมืองของเมืองลอนดอนใช้การแนวคิดการวางผังเมือง คือเมืองกระชับและเมืองยั่งยืนในการวางผังและการวางแผนพัฒนาเมือง โดยคำนึงถึงการเป็นเมืองที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี และการพัฒนาระบบพื้นฐานของเมืองให้ดียิ่งขึ้นไป เพื่อรองรับประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยเนื้อหาสาระของแนวคิดสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. เพิ่มศักยภาพพื้นฐานของเมืองให้ดียิ่งขึ้น
2. การเชื่อมโยงระบบต่าง ๆ รวมเข้าด้วยกัน เพื่อทำให้เกิดความเชื่อมต่อของการเดินทาง
3. การใช้นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อลดมลภาวะและทำให้เกิดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี
4. มุ่งเน้นการพัฒนาแม่น้ำและพื้นที่ริมน้ำของเมือง
5. การพัฒนาด้านการอยู่อาศัยและแหล่งงานให้มีความสอดคล้องกัน

ส่วนแนวคิดการเป็นเมืองกีฬาของลอนดอน แน่นนอนอยู่แล้วว่ามีจัดการแข่งขันกีฬาระดับโลกและมีชื่อเสียงมากมาย เช่น การแข่งขันฟุตบอลพรีเมียร์ลีก อังกฤษ ซึ่งเป็นรายการการแข่งขันฟุตบอลที่มีชื่อเสียงอันดับ 1 ของโลก มีมูลค่าทางการตลาดมากมาย และลอนดอนก็มีทีมที่เข้าร่วมการแข่งขันอยู่หลายทีมด้วยกัน และยังคงเป็นเจ้าภาพฟุตบอลโลกและฟุตบอลชิงแชมป์แห่งชาติยุโรปซึ่งเป็นรายการกีฬาที่ได้รับความนิยมระดับโลก และยังมีกีฬาที่ได้รับความนิยมในประเทศอังกฤษและทั่วโลก คือ Cricket Sport อีกทั้งลอนดอนยังเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก ปี 1948 และ 2012 ที่เป็นมหกรรมกีฬาที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของโลก นับได้ว่าการพัฒนาการเป็นเมืองกีฬาของลอนดอนได้พัฒนาอย่างยาวนาน และต่อเนื่องมาจนถึงทุกวันนี้

1.3 สรุปแนวความคิดการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดในการวางผังเมืองจากกรณีศึกษา สามารถนำมาเชื่อมโยงกับแนวคิดเมืองกีฬาเมืองในบทที่ 2 สามารถวิเคราะห์ได้ว่าแต่ละเมืองมีความสอดคล้องด้านใดบ้าง และสรุปข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แนวความคิดการวางผังเมืองจากกรณีศึกษา

	สิงคโปร์	ลอนดอน	สรุป
แนวความคิดการวางผังเมือง			
1.1 วิสัยทัศน์การพัฒนาเมือง	1. มุ่งเน้นการเป็นเมืองกีฬา	1. มุ่งเน้นการเป็นเมืองกีฬา	1. มุ่งเน้นการเป็นเมืองกีฬา
1.2 การวางแผนการจัดการแข่งขันกีฬา	2. เป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาที่มีชื่อเสียง เช่น Youth Olympic, F1 และ Marathon	2. มีกีฬาที่มีชื่อเสียงของประเทศ ได้แก่ ฟุตบอล พรีเมียร์ลีก, Cricket และ Olympic Game	2. มีความพร้อมสำหรับการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ
1.3 กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬาขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3. กีฬาที่มีชื่อเสียงเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจ	3. กีฬาที่มีชื่อเสียงเพิ่มมูลค่าเศรษฐกิจ	3. การใช้กีฬาเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ
1.4 แผนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน	4. รักษาสิ่งแวดล้อม สร้างพื้นที่สีเขียวของเมือง เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร	4. นโยบายรักษาสีเขียวของเมือง และการพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ	4. ให้ความสำคัญเรื่องสิ่งแวดล้อม
1.5 ความพร้อมในการลงทุน	5. ระบบเศรษฐกิจของเมืองอยู่ในเกณฑ์ดี	5. ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของโลก	5. มีสภาพเศรษฐกิจที่ดี
ทฤษฎีในการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง	1. Sport City 2. Sustainable City 3. Smart City	1. Sport City 2. Sustainable City 3. Compact City	1. Sport City 2. Sustainable City
กีฬาที่เกี่ยวข้อง	1. เจ้าภาพกีฬาซีเกมส์ ครั้งที่ 7,12,17,28ในปี ค.ศ.1973, 1983,1993 และ 2015 2. เจ้าภาพ Youth Olympic 2010 3. เจ้าภาพการแข่งขันรถ F1 4. เจ้าภาพ Standard Chartered Marathon	1. เจ้าภาพโอลิมปิกฤดูร้อน ปี ค.ศ. 1948 และ 2012 2. เจ้าภาพฟุตบอลโลก ปี ค.ศ. 1966 3. เจ้าภาพฟุตบอลชิงแชมป์แห่งชาติยุโรป ปี ค.ศ. 1996 4. การแข่งขันฟุตบอลพรีเมียร์ลีก 5. การแข่งขัน Cricket	เจ้าภาพการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ
รางวัล	1. 20 อันดับเมืองนักท่องเที่ยวมากที่สุดในโลก โดย Master Card ปี 2016 2. 10 อันดับเมืองที่ดีที่สุดสำหรับการศึกษา โดย Qs ปี 2016	1. 20 อันดับเมืองนักท่องเที่ยวมากที่สุดในโลก โดย MasterCard ปี 2016 2. 10 อันดับเมืองที่ดีที่สุดสำหรับการศึกษา โดย Qs ปี 2016	ติดอันดับเมืองท่องเที่ยว

2. แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา (Land Use & Sport Area)

2.1 ประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษากรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 สิงคโปร์มีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เน้นการสร้างเชื่อมโยงในพื้นที่สีเขียวของเมือง โดยใช้แนวความคิด “Garden

City” ในการออกแบบผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบผสมผสาน โดยแบ่งเป็น 5 ศูนย์เศรษฐกิจใหญ่ ๆ และมีย่านใจกลางเมืองอยู่ที่โซน Central Region การออกแบบอาคารมีการสร้างแรงจูงใจในการเพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคารในที่ดินที่มีความหนาแน่น

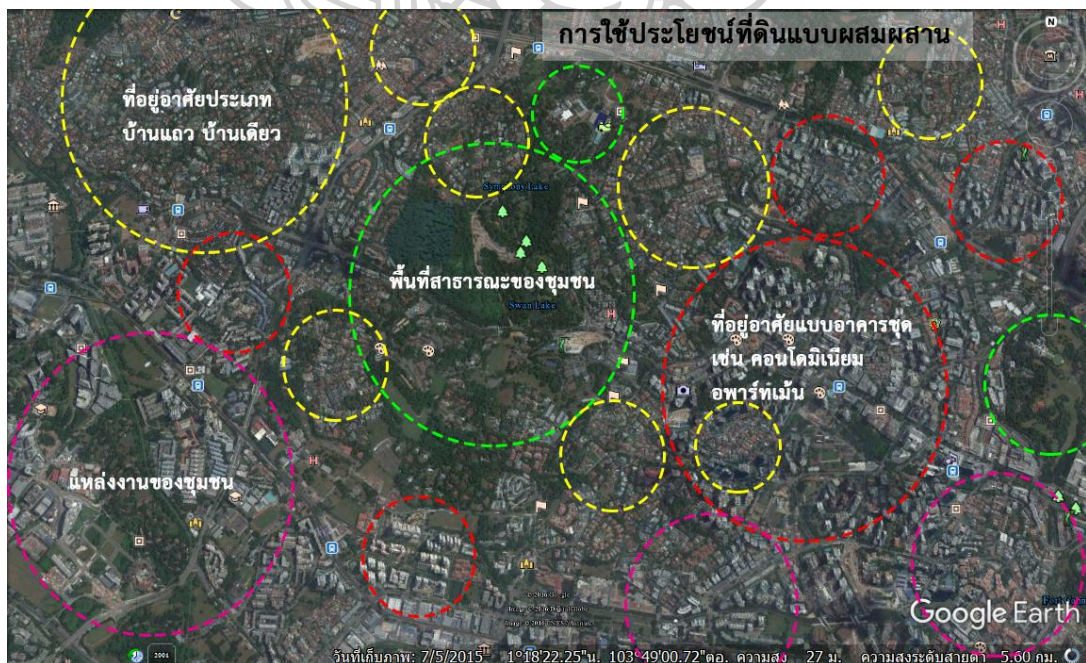
โดยการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์นั้น มุ่งเน้นการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมรวมถึงเรื่องการประหยัดพลังงานเพื่อลดภาวะมลพิษของเมือง ทำให้คุณภาพชีวิตของประชากรที่อยู่อาศัยมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยมีเนื้อหาสาระสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การแบ่งย่านมีลักษณะชัดเจน
 2. ย่านที่มีความหนาแน่นสูง มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานเป็นหลัก
 3. มีแนวคิดการพัฒนาย่านเพื่อเป็นศูนย์รวมของเมือง (Bay Front)
 4. ย่านอยู่อาศัยมีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยที่ดี
 5. มีการอนุรักษ์ย่านเก่า
 6. มีพื้นที่ว่างสาธารณะที่หลากหลายและเชื่อมต่อกัน
 7. กิจกรรมทางกีฬาถูกจัดเป็นโซนที่ชัดเจนและอยู่บริเวณชานเมือง
 8. การพัฒนาพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬามีความพร้อมในการให้บริการและสามารถรองรับการแข่งขันในระดับนานาชาติได้ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกและเทคโนโลยีที่มีมาตรฐานในระดับสากล พื้นที่ทั้งหมดเป็นจุดศูนย์รวมของกิจกรรมที่เชื่อมต่อกันและมีการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งสาธารณะหรือการเดินทางส่วนบุคคล
 9. พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬามีสิ่งดึงดูดให้เข้าไปใช้งาน ไม่ใช่เพียงแค่พื้นที่ที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาท่านั้นแต่เป็นจุดรวมสิ่งต่าง ๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า สวนสาธารณะ
 10. พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ 4 กิโลเมตร ซึ่งถูกพัฒนาในพื้นที่ที่จำกัดเนื่องจากเมืองมีพื้นที่ขนาดเล็ก
- แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬานั้น สิงคโปร์ได้สร้างพื้นที่ที่เป็นจุดเด่นของเมืองและเป็นศูนย์รวมของเมืองนั่นก็คือ บริเวณ Bay Front ซึ่งเป็นบริเวณหน้าอ่าวที่ถูกพัฒนาเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมหลักของเมือง ไม่ว่าจะเป็นแหล่งธุรกิจ แหล่งการค้าปลีกสมัยใหม่ การประชุมและจัดแสดง แหล่งท่องเที่ยวที่ถูกออกแบบให้เป็นเอกลักษณ์และจุดเด่นของเมือง นอกจากนั้นบริเวณ Marina Bay ยังเชื่อมต่อไปยังสนามกีฬาแห่งชาติสิงคโปร์ที่อยู่ใกล้เคียง นับได้ว่าเป็นการพัฒนาย่านศูนย์กลางเมืองให้เป็นศูนย์กลางทุก ๆ กิจกรรมเลยทีเดียว และสิงคโปร์ยังสนับสนุนกิจกรรมในสร้างความดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้พื้นที่ โดยมีการจัดกิจกรรมทางกีฬามากมายที่ใช้เมืองเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางกีฬา เช่น การใช้ตัวเมืองเป็นสนามแข่งรถ Formula 1 ที่เป็นการสร้างชื่อเสียงในด้านกีฬาให้กับสิงคโปร์รวมถึงการสร้างความสนใจและดึงดูด

ผู้ชมจำนวนมากอีกด้วย และยังไม่ว่าการแข่งขันวิ่งมาราธอนที่ใช้เมืองเป็นสนามการแข่งขันและยังสามารถช่วยการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวให้กับเมืองอีกด้วยนั่นเอง



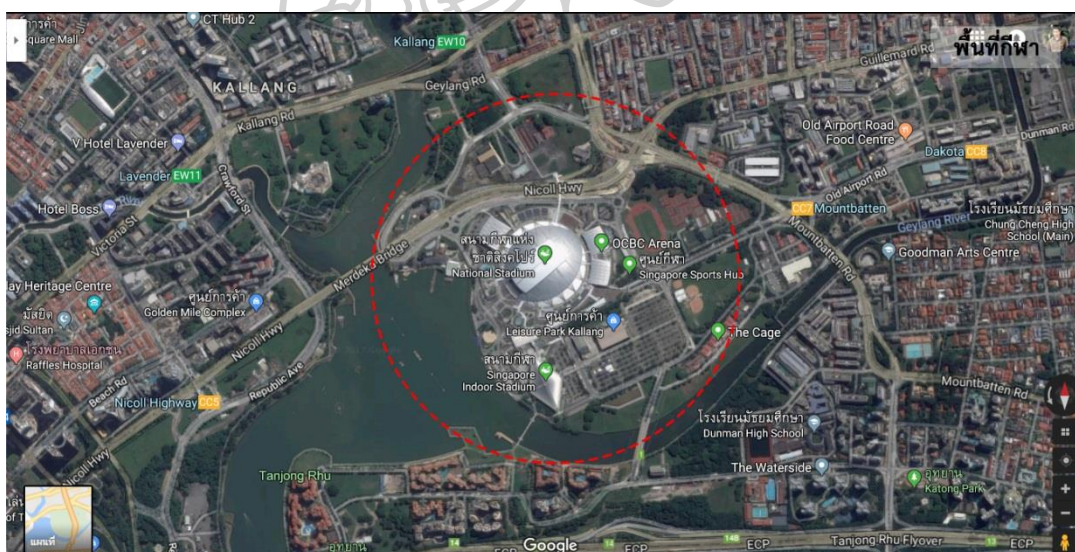
ภาพที่ 37 ย่านศูนย์กลางเมืองสิงคโปร์
(ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 38 การใช้ประโยชน์ที่ดินของสิงคโปร์
(ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 39 ระยะทางพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬากับศูนย์กลางเมืองของสิงคโปร์ (ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 40 พื้นที่กีฬาของสิงคโปร์ (ดัดแปลงจาก Google Map)

2.2 เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ

จากการศึกษากรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 เมืองลอนดอน การใช้ประโยชน์ที่ดินใช้การแบ่งศูนย์เหมือนกับสิงคโปร์ โดยแบ่งเป็น 5 กลุ่ม เนื่องจากลอนดอนเป็นเมืองที่เก่าแก่ที่มีการวางผังเมืองที่ได้อยู่แล้ว การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเน้นการพัฒนาโครงสร้าง

พื้นฐานในแต่ละด้านให้ดีขึ้นและสอดคล้องกับนโยบายที่กำหนดไว้ เช่น ความหลากหลายในการสร้างที่อยู่อาศัยของประชากร อุปสงค์และอุปทานของแหล่งงานในแต่ละพื้นที่ ความสำคัญของการปรับปรุงพื้นที่โล่งสาธารณะ การใช้พื้นที่สีเขียวเชื่อมต่อการเดินทาง การพัฒนาพื้นที่ริมแม่น้ำเทมส์ มีผังย่อยต่าง ๆ เพื่อให้การพัฒนาเมืองเกิดความสมบูรณ์ และเพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองเกิดศักยภาพสูงสุด โดยใจกลางเมืองลอนดอนจะอยู่ที่บริเวณจัตุรัสทราฟัลการ์อยู่ด้านหน้าหอศิลป์แห่งชาติ ซึ่งเป็นจุดที่เชื่อมต่อกับพระราชวังบักคิงแฮม

โดยการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองลอนดอน มุ่งเน้นการบริหารจัดการพื้นที่เมืองและการสร้างนโยบายเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการอนุรักษ์คุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเมือง โดยมีเนื้อหาสาระสามารถสรุปได้ดังนี้

1. ศูนย์กลางเมืองมีความหนาแน่นสูง การใช้ที่ดินแบบผสมผสาน
2. มีการอนุรักษ์คุณค่าทางสถาปัตยกรรม แบ่งโซนการใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. ที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นแบบบ้านแถวและบ้านเดี่ยวถูกจัดสรรที่ดิน
4. มีที่ว่างสาธารณะ สวนสาธารณะจำนวนมาก และพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ
5. การมีพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาระดับโลก คือ Queen Elizabeth Olympic

Park ที่ใช้ในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกฤดูร้อน ที่มีความพร้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีมาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งสนามการแข่งขันกีฬาหลากหลายชนิด เช่น London Stadium, London Aquatics Centre เป็นต้น และสนามกีฬาเก่าแก่ที่มีชื่อเสียงนั้นก็คือ Wembley Stadium นอกจากนั้นยังมี Lord's Cricket Ground เป็นสนามกีฬา Cricket ซึ่งเป็นกีฬายอดนิยมของเมือง ห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ 10 กิโลเมตร

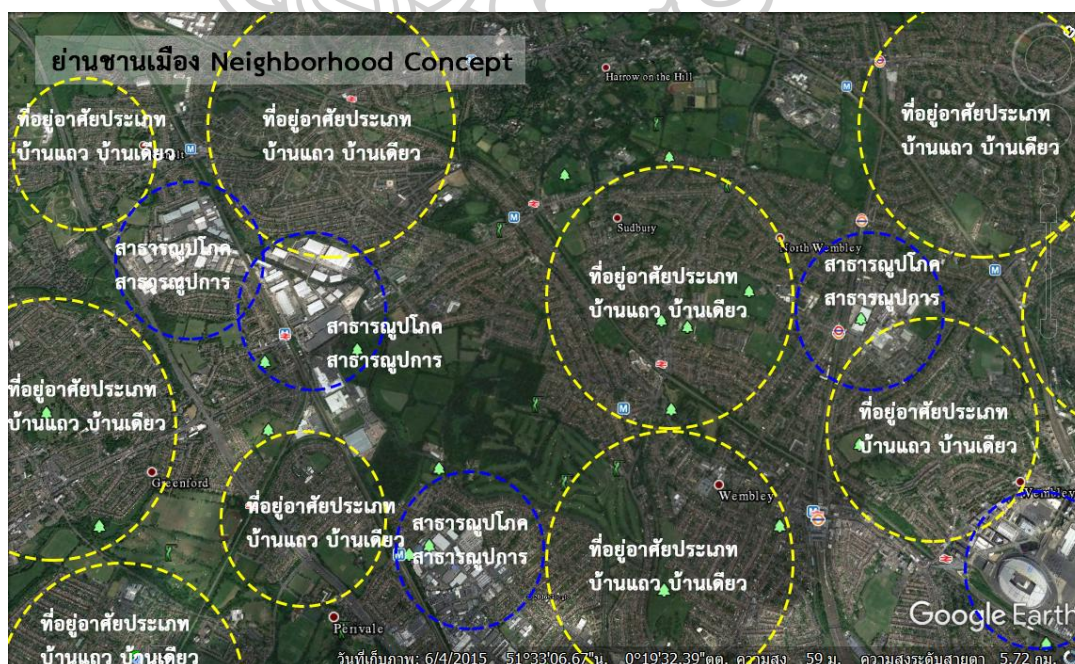
6. พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา พื้นที่ว่างสาธารณะ และพื้นที่สวนสาธารณะสามารถเดินทางเข้าถึงได้โดยมีระบบขนส่งมวลชนให้บริการในทุก ๆ พื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว นักกีฬา และผู้ใช้งานทั่วไป

แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬานั้น ลอนดอนมีพื้นที่ที่สร้างเพื่อกิจกรรมด้านกีฬาอยู่บริเวณชานเมืองซึ่งห่างจากบริเวณศูนย์กลางเมืองประมาณ 10 กิโลเมตร เนื่องจากลอนดอนมีพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ และบริเวณศูนย์กลางเมืองมีความหนาแน่นสูงและเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางธุรกิจเป็นส่วนใหญ่ ทำให้ในการสร้างพื้นที่กีฬานั้นถูกแยกออกจากเมือง เป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการแข่งขันกีฬาระดับโลกโดยเฉพาะนั้นก็คือ Olympic Park ซึ่งเป็นสถานที่ทางกีฬาอย่างครบวงจรโดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สนามกีฬา ศูนย์ฝึกซ้อม ศูนย์กีฬาสำหรับเยาวชน ศูนย์การค้า ที่พัก เป็นต้น รวมไปถึงสนามฟุตบอลและสนามคริกเก็ตของสโมสรต่าง ๆ ในอังกฤษที่มีชื่อเสียงก็อยู่บริเวณชานเมืองรายล้อมศูนย์กลางเมือง ส่วนพื้นที่ศูนย์กลางเมือง

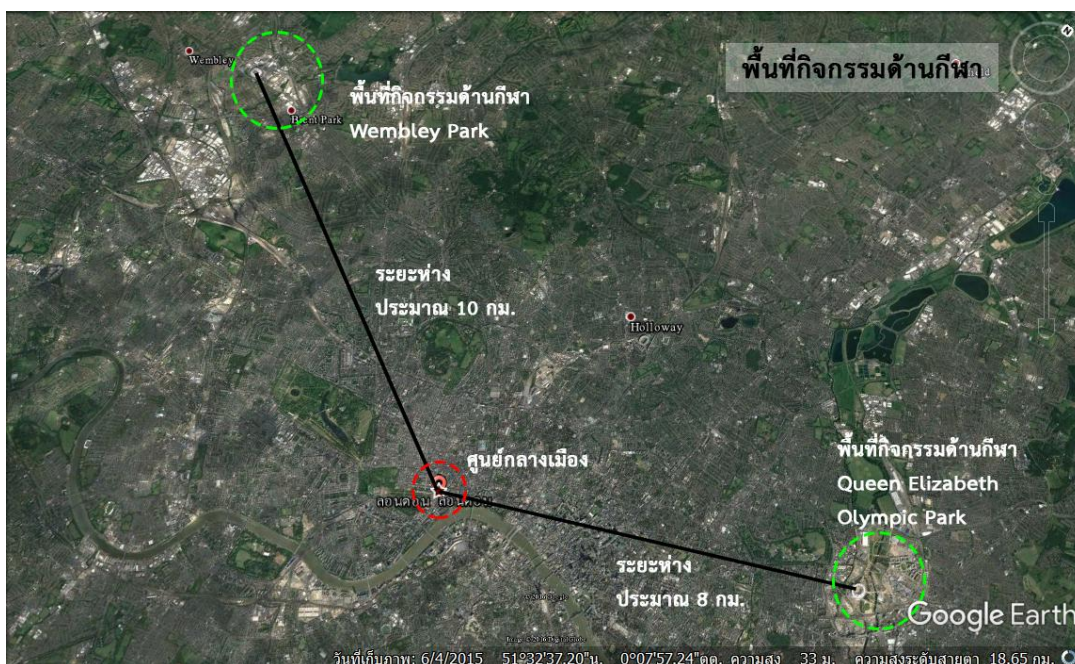
บริเวณแม่น้ำเทมส์นั้นก็มีการแข่งขันกีฬาในเชิงการท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน ได้แก่ การแข่งขันเรือพาย ประเพณีที่มีชื่อเสียง การแข่งขันวิ่งมาราธอนบริเวณใจกลางเมืองที่มีชื่อว่า London Marathon



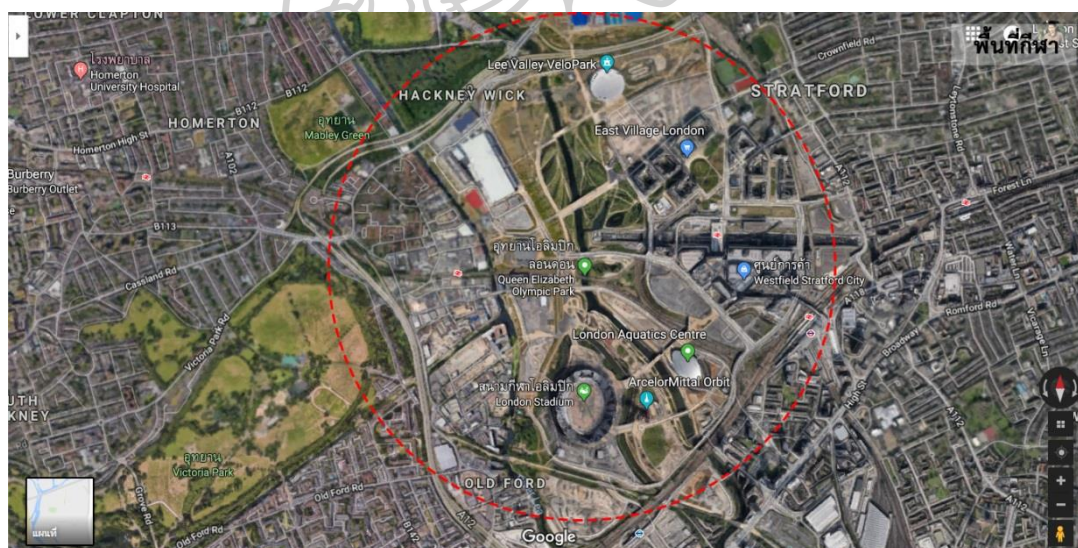
ภาพที่ 41 ย่านศูนย์กลางเมืองของลอนดอน
(ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 42 การใช้ประโยชน์ที่ดินของลอนดอน
(ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 43 ระยะทางพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา (ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 44 พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของลอนดอน (ดัดแปลงจาก Google Earth)

2.3 สรุปแนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

แนวคิดในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา จากกรณีศึกษา สามารถนำมาเชื่อมโยงกับแนวคิดเมืองกีฬาเมืองในบทที่ 2 สามารถวิเคราะห์ได้ว่าแต่ละเมืองมีความสอดคล้องด้านใดบ้าง และสรุปข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

ตารางที่ 4 แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาจากกรณีศึกษา

	สิงคโปร์	ลอนดอน	สรุป	
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชยกรรม	1. ศูนย์กลางเมืองมีความหนาแน่นสูง 2. อาคารสูง อาคารสำนักงาน 3. แหล่งงาน 4. มีบริการสาธารณะที่หลากหลายและครอบคลุมพื้นที่	1. ศูนย์กลางเมืองเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ และการปกครอง 2. มีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมสูง อนุรักษ์สถาปัตยกรรม 3. มีบริการสาธารณะที่หลากหลายและครอบคลุมพื้นที่	ศูนย์กลางเมืองมีความหนาแน่นสูง ใช้ การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด	
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านที่อยู่อาศัย	1. แบบผสมผสาน ย่านใจกลางเมืองจะเป็นที่อยู่อาศัยแนวตั้ง อาคารสูง พื้นที่มีราคาสูง 2. ที่อยู่อาศัยอยู่ใกล้แหล่งงาน การเดินทางสะดวก 3. การอยู่อาศัยในสิงคโปร์ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นในรูปแบบของอาคารชุด	1. เป็นเมืองที่มีอายุเก่าแก่มีการวางผังเป็นแบบตาราง การก่อสร้างอาคารเต็มพื้นที่ในย่านใจกลางเมือง การอยู่อาศัยลักษณะเป็นอาคารชุด 2. ย่านชานเมืองที่อยู่อาศัยเป็นลักษณะของบ้านแถวที่จัดสรรไว้เพื่อการอยู่อาศัย	การอยู่อาศัยแบบอาคารชุดในพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัด	
พื้นที่โล่งสาธารณะ	1. สวนสาธารณะ จำนวนมาก และมีความเชื่อมต่อกัน 2. เมื่อมีพื้นที่สีเขียวที่มีความเชื่อมต่อกัน ทำให้เกิดการเดินทางที่หลากหลาย เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน เพราะทำให้บรรยากาศการเดินทางมีความน่าสนใจ และความปลอดภัย	1. มีสวนสาธารณะจำนวนมาก ซึ่งเป็นรูปแบบที่เป็นที่นิยมของการออกแบบผังเมืองในยุคก่อน และ ยัง เป็น การ ส ราง สภาพแวดล้อมให้กับเมือง 2. ทางเดิน 2 ผังตลอดแม่น้ำเทมส์ พัฒนาเพื่อคงสภาพพื้นที่ของรูปทรงของแม่น้ำ และยังสร้างการเชื่อมต่อนพื้นที่สีเขียวของเมือง	มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของเมืองเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากร	
พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	1. พื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมือง 2. ความพร้อมของพื้นที่ในการจัดการแข่งขัน 3. ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา 4. แผนการพัฒนาพื้นที่ด้านกีฬา 5. แผนการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมด้านกีฬา	1. ใช้ศูนย์กลางเมืองเป็นศูนย์กลางกิจกรรมด้านกีฬา 2. พื้นที่การแข่งขันมีความพร้อมและมาตรฐานสูง 3. มีที่พักเพียงพอ เคยจัดมหกรรมกีฬาระดับโลกมาแล้ว 4. มีแผนการพัฒนา 5. มีแผนการพัฒนา	1. มีศูนย์กลางด้านกีฬาอยู่บริเวณชานเมือง ห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ 10 กม. ศูนย์กลางเมืองเป็นกีฬาเชิงท่องเที่ยว 2. พื้นที่การแข่งขันมีความพร้อมและมาตรฐานสูง 3. มีที่พักเพียงพอ เคยจัดมหกรรมกีฬาระดับโลกมาแล้ว 4. มีแผนการพัฒนา 5. มีแผนการพัฒนา	1. ใช้ศูนย์กลางเมืองผสมผสานพื้นที่กีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและพื้นที่พัฒนาเพื่อการกีฬาขนาดใหญ่อยู่บริเวณชานเมือง 2. พื้นที่การแข่งขันควรมีความพร้อมและมาตรฐาน 3. มีที่พักเพียงพอสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา 4. มีแผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่สนับสนุน

3. แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง (Transportation Plan)

3.1 ประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษากรณีศึกษาการวางผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 การคมนาคมขนส่งของสิงคโปร์ เน้นการเดินทางในรูปแบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก เพราะสามารถรองรับผู้ใช้งานจำนวนมากและให้ความสะดวกในเรื่องของเวลา โดยจะเน้นการขนส่งระบบราง MRT และ LRT เป็นหลักโดยจะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะบนถนน BRT รองลงมา โดยระบบสาธารณะ 2 ระบบนี้จะเชื่อมต่อกัน เช่น ใช้ตัวเดินทางใบเดียวกัน ภายในสถานีสามารถบอกข้อมูลของการเดินทางในแต่ละสายที่เชื่อมการเดินทางถึงกัน เป็นการผสมผสานการเดินทางที่พื้นที่ที่จำกัดและเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างคุ้มค่า และระบบการเดินทางเหล่านั้นครอบคลุมในทุกพื้นที่ที่มีความต้องการในการเดินทาง และระบบรองลงมาก็คือรถโดยสารส่วนบุคคลและรถส่วนบุคคลนั่นเอง

โดยการวางแผนการคมนาคมขนส่งของสิงคโปร์ สามารถสรุปสาระสำคัญที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการวางผังได้ดังนี้

1. การมีระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมการเดินทางของประชากร และสามารถรองรับจำนวนผู้ใช้งานได้จำนวนมาก เช่น ระบบราง ระบบรถบัสโดยสารประจำทาง เครื่องบิน เรือโดยสาร
2. ระบบขนส่งทุกระบบควรมีการเชื่อมต่อกัน สามารถเดินทางจากระบบหนึ่งไปยังอีกระบบหนึ่งได้อย่างสะดวกและมีความคล่องตัว
3. มีความสะดวกสบายในช่องทางการจ่ายค่าโดยสาร สามารถรวมการจ่ายค่าโดยสารทุกระบบเป็นหนึ่งเดียว และทำให้การใช้งานที่ง่ายขึ้นไม่เกิดความยุ่งยากเสียเวลา
4. ระบบขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ เช่น ตรงต่อเวลา สะดวกในการเข้าถึง รวมไปถึงความสะอาดและความปลอดภัยในการใช้งาน
5. เมื่อมีทางเลือกในการเดินทางที่มากขึ้น ทำให้เกิดลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนส่งผลถึงสภาพการจราจรเกิดการคล่องตัวมากยิ่งขึ้น
6. มีการพัฒนาทางเดินเท้า ทางจักรยาน และที่จอดรถจักรยาน เพื่อรองรับการเดินทางมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ อีกทั้งยังสามารถลดการใช้พลังงานและลดมลพิษ
7. พื้นที่ทางเดินเท้าและทางจักรยาน เชื่อมต่อกับพื้นที่ว่างสาธารณะหรือสวนสาธารณะ ทำให้การเดินทางมีความร่มรื่นและทำให้บรรยากาศในการเดินทางมีสีสัน รวมทั้งสามารถช่วยให้การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้นอีกด้วย (ดูภาพที่ 45)

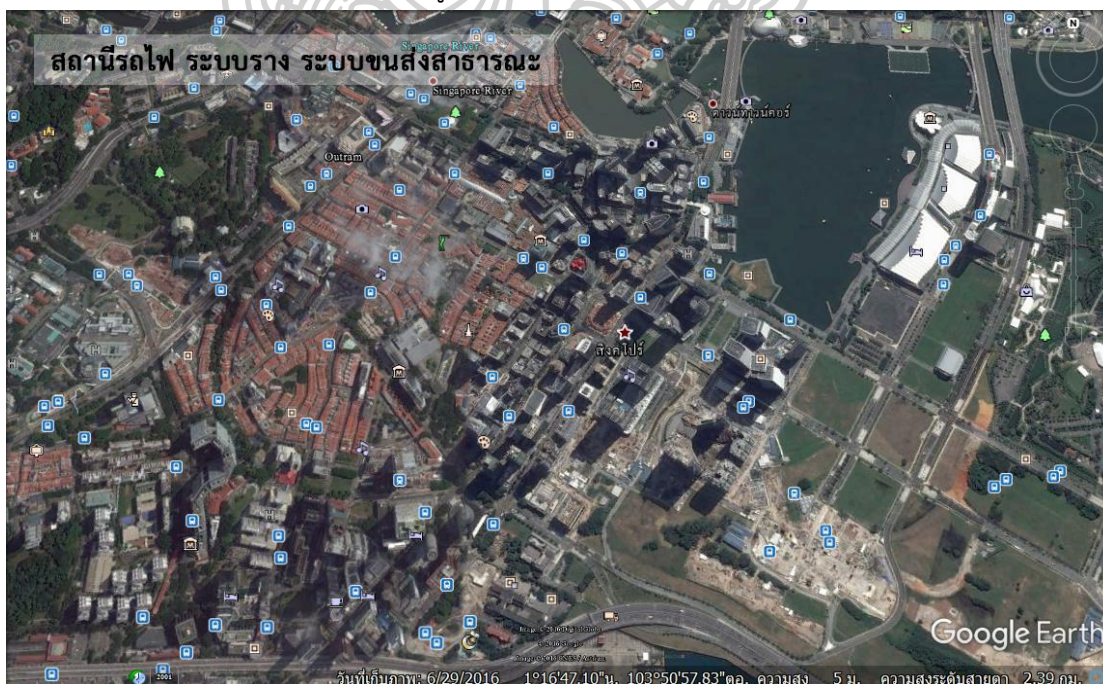
3.2 เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ

จากการศึกษากรณีศึกษาการวางผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 การคมนาคมของเมืองนั้นมีการวางผังโครงข่ายขนส่งสาธารณะระบบราง คือรถไฟมีทั้งใต้ดินและบนดิน โดยรถไฟ

ใต้ดินกรุงลอนดอนรองรับการเดินทางมาตั้งแต่ ค.ศ. 1863 เป็นรถไฟใต้ดินที่เก่าแก่ที่สุดในโลก เรียกว่า The Tube ที่ใช้บริการในเขตเมือง ส่วนการเดินทางเข้ามาทำงานในเขตเมืองก็สามารถใช้รถไฟชานเมืองเดินทางเข้ามาได้เช่นกัน อีกทั้งยังมีรถรางซึ่งแบบระบบเก่าแก่ที่เคยยกเลิกไป ปัจจุบันก็นำกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง และรถไฟรางเบาทำหน้าที่เสริมการเดินทางด้วยเช่นกัน สาเหตุที่ระบบขนส่งสาธารณะในลอนดอนมีหลากหลายก็เพราะว่าจำนวนผู้ใช้งานที่มีปริมาณมากและเพื่อความความสะดวกสบายในการเดินทางเข้ามาทำงานในเขตเมืองจึงจำเป็นต้องมีระบบการรองรับการเดินทางที่หลากหลายนั่นเอง

โดยการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองลอนดอน สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ภายในเมืองเน้นการเดินทางโดยระบบสาธารณะโดยเฉพาะระบบราง คือระบบรถไฟใต้ดิน เป็นระบบที่ถูกพัฒนาขึ้นมายาวนาน สามารถเชื่อมต่อการเดินทางได้ทั้งเมือง
2. รถบัสโดยสารประจำทางมีจำนวนมากและมีประสิทธิภาพและตรงต่อเวลา สามารถรองรับการใช้งานได้จำนวนมาก เพราะมีทั้งชั้นเดียวและ 2 ชั้น
3. การเดินทางเข้าสู่ระบบสาธารณะเน้นการเดินทางเท้า จึงมีทางเท้าที่กว้าง สะอาด และปลอดภัยสำหรับรองรับการเดินทางจำนวนมากของประชากร
4. เนื่องจากมีจำนวนประชากรจำนวนมาก จึงมีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอยู่ตลอดเพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้งานที่เพิ่มขึ้นและแก้ปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นภายในเมือง รวมไปถึงลดมลพิษที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมอีกด้วย (ดูภาพที่ 46)



ภาพที่ 45 สถานีรถไฟ ระบบขนส่งสาธารณะระบบรางของสิงคโปร์
(ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 46 สถานีรถไฟ ระบบขนส่งสาธารณะระบบรางของลอนดอน
(ดัดแปลงจาก Google Earth)

3.3 สรุปแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

แนวความคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งจากกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศ สามารถสรุปได้ดังนี้
ตารางที่ 5 แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งจากกรณีศึกษา

	สิงคโปร์	ลอนดอน	สรุป
ระบบการคมนาคมขนส่ง	<ol style="list-style-type: none"> 1. ทางบก 2. ทางน้ำ 3. ทางอากาศ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ทางบก 2. ทางน้ำ 3. ทางอากาศ 	มีระบบการคมนาคมที่ได้มาตรฐานและความต้องการของเมือง
ระบบขนส่งสาธารณะ	<ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบรางบนดิน คือ รถไฟฟ้าและรถโดยสารประจำทางหรือรถเมล์ 2. ระบบรางใต้ดิน คือรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT 3. ระบบรางลอยฟ้า คือ รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้างานเบาโมโนเรล 4. ระบบขนส่งทางน้ำ เป็นเมืองท่าของการขนส่งสินค้าทางทะเล 5. ระบบขนส่งโดยสารส่วนบุคคล คือ Taxi 6. ระบบขนส่งทางอากาศหรือเครื่องบิน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบรางบนดิน คือรถไฟชานเมือง รถไฟระหว่างเมือง รถรางและรถโดยสารประจำทางหรือรถเมล์ 2. ระบบรางใต้ดิน คือรถไฟใต้ดิน 3. ระบบรางลอยฟ้า คือ รถไฟฟ้ารางเบา 4. ระบบขนส่งโดยสารส่วนบุคคล คือ Taxi 5. ระบบขนส่งทางอากาศหรือเครื่องบิน 	มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่สามารถตอบสนองการเดินทางของผู้ใช้งาน

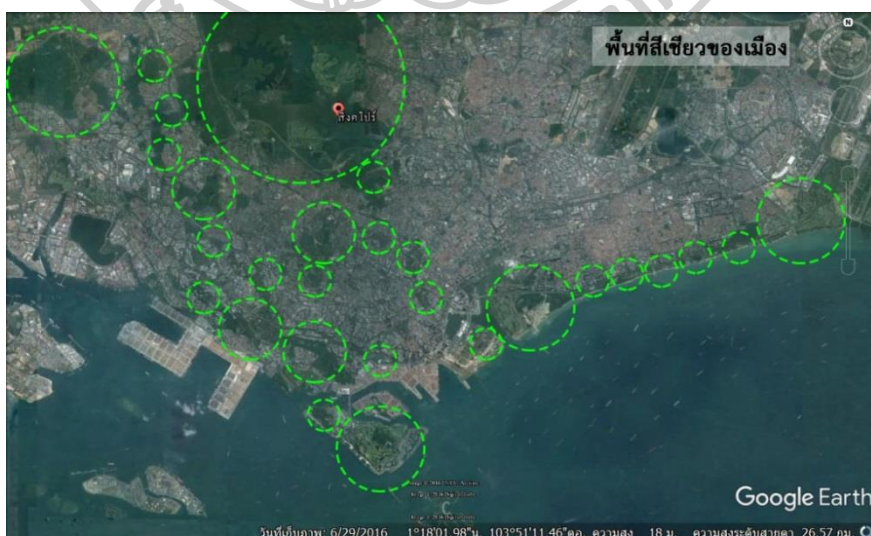
4. แนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4.1 ประเทศสิงคโปร์

จากการศึกษากรณีศึกษาการวางผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของสิงคโปร์ มีแนวความคิดสร้างพื้นที่สีเขียวที่มีความเชื่อมต่อกัน ไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะ หรือการสร้างควมรื่นรมย์ของเมือง การสร้างบรรยากาศ การเดินทางบนทางเท้าและทางจักรยาน และยังมีการสร้างแรงจูงใจในการสร้างสรรค์สถาปัตยกรรมสีเขียว การเพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคาร ทำให้เกิดความน่าอยู่ของเมือง ทั้งหมดนี้อยู่ในแผนพัฒนาที่ว่า การพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้มีคุณภาพที่ดีต่อการอยู่อาศัยสำหรับชาวสิงคโปร์

โดยการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของสิงคโปร์ สรุปได้ดังนี้

1. มุ่งเน้นการสร้างพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อใช้เป็นพื้นที่กิจกรรมและช่วยในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง รวมถึงเป็นสัญลักษณ์ของเมืองดึงดูดนักท่องเที่ยวและผู้ใช้งานและช่วยให้เป็นพื้นที่พักผ่อนของผู้คนในเมือง
2. สวนสาธารณะมีหลายขนาดเพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลายและทำให้การใช้งานครอบคลุมทุกพื้นที่ของเมือง
3. สร้างนโยบายการพัฒนาและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น สถาปัตยกรรมสีเขียว พลังงานสะอาด พลังงานทดแทน เป็นต้น
4. มุ่งเน้นการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะ เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย
5. การใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการพื้นที่และระบบต่าง ๆ เพื่อการเชื่อมต่อที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับการใช้งาน



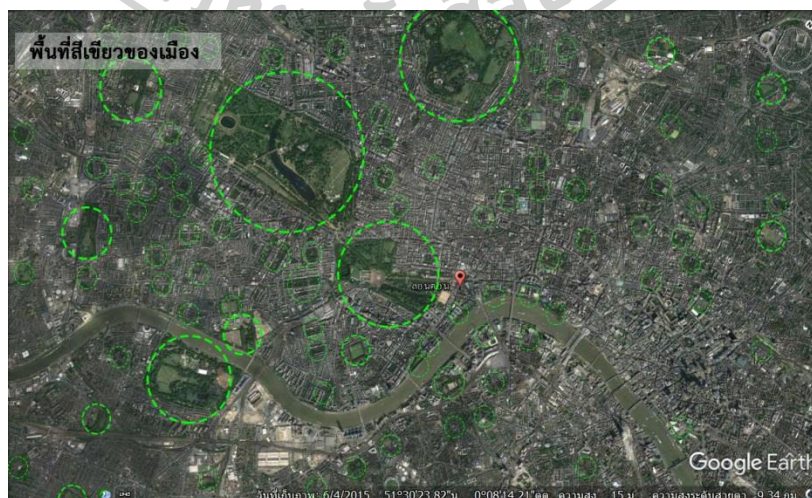
ภาพที่ 47 พื้นที่สีเขียวของสิงคโปร์
(ดัดแปลงจาก Google Earth)

4.2 เมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ

จากการศึกษากรณีศึกษาการวางผังเมืองต่างประเทศในบทที่ 2 การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองลอนดอน แนวคิดที่สำคัญของการพัฒนาก็คือ แนวคิดห่วงโซ่สีเขียว (Green Chain) ที่ใช้พื้นที่สีเขียวทำหน้าที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงการเดินทางต่าง ๆ เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน พื้นที่สีเขียวเหล่านี้มีลักษณะคล้ายกับโครงข่ายการคมนาคมหรือถนนที่ใช้ในการสัญจร สามารถเชื่อมต่อกับเป็นโครงข่ายภายในเมืองสร้างคุณภาพที่ดีทางสิ่งแวดล้อมให้กับเมือง และช่วยกรองมลพิษให้กับเมือง พื้นที่สีเขียวเหล่านั้นจะมีรูปแบบเป็น สวนสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก พื้นที่โล่งเพื่อทำกิจกรรม จัดรูัส รวมไปถึงทางเดินเท้า ทางจักรยาน และสามารถใช้ในการเดินทางย่อยของเมืองได้อีกด้วย นอกจากนี้ยังมีนโยบายการลดการใช้รถยนต์เพื่อใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และการรถยนต์ที่ใช้พลังงานไฟฟ้าเพื่อลดมลพิษที่เกิดขึ้นในเมือง

โดยการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของลอนดอน สามารถสรุปสาระสำคัญที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการวางผังได้ดังนี้

1. มีนโยบายในการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เช่น การลดการใช้รถยนต์ การใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้า พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่สีเขียวทำหน้าที่กรองมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อม
2. สวนสาธารณะมีหลายขนาดเพื่อรองรับการใช้งานที่หลากหลายและทำให้การใช้งานครอบคลุมทุกพื้นที่ของเมืองและเชื่อมต่อกันที่ว่างของเมือง และยังมีจำนวนมากอีกด้วย
3. การเชื่อมต่อระบบพื้นที่ว่างสาธารณะและสวนสาธารณะ เข้ากับทางเดินเท้าและทางจักรยาน สามารถเชื่อมต่อเป็นการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างความหลากหลายและความเพลิดเพลินในการเดินทาง และเป็นการเชื่อมพื้นที่ทั้งหมดของเมืองรวมเข้าด้วยกัน
4. การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำเพื่อใช้สำหรับการรักษาคุณภาพน้ำ รวมไปถึงสร้างพื้นที่ทำกิจกรรม พักผ่อน และแสดงความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่สวยงาม



ภาพที่ 48 พื้นที่สีเขียวของลอนดอน
(ดัดแปลงจาก Google Earth)

4.3 สรุปแนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

แนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจากกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศ สามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 6 แนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจากกรณีศึกษา

	สิงคโปร์	ลอนดอน	สรุป
พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมือง	<ol style="list-style-type: none"> 1. สวนสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก 2. สวนสัตว์ 3. สนามกอล์ฟ 4. พื้นที่สีเขียวอนุรักษ์ธรรมชาติ 5. มีความเชื่อมต่อของพื้นที่สีเขียวภายในเมือง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. สวนสาธารณะขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก จำนวนมาก 2. พื้นที่โล่งริมแม่น้ำเทมส์ 3. จัตุรัสของเมือง 4. สนามกอล์ฟ 5. Farm 	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีพื้นที่สวนสาธารณะของเมืองที่เพียงพอ 2. มีพื้นที่สีเขียวเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมของเมือง
พื้นที่กิจกรรม และพื้นที่กิจกรรมทางกีฬา	<ol style="list-style-type: none"> 1. The National Stadium, Sport Hub 2. Singapore Indoor Stadium 3. Kallang Theatre 4. Kallang Wave Mall 5. Leisure Park Kallang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Queen Elizabeth Olympic Park 2. London Stadium 3. London Aquatics Centre 4. Wembley Park 5. Wembley Stadium 6. Lord's Cricket Ground 	มีพื้นที่กิจกรรมทางกีฬาที่สามารถจัดการแข่งขันระดับนานาชาติได้
นโยบายสิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 1. สถาปัตยกรรมสีเขียว 2. เพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคาร 3. ลดมลพิษภายในเมืองและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 4. พัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ลดการใช้รถยนต์ 2. รถยนต์พลังงานไฟฟ้า 3. ท่วงโซ่สีเขียว เชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวของเมืองเข้าด้วยกัน 4. รักษาคุณภาพของชายฝั่งแม่น้ำ สร้างพื้นที่โล่งทางกิจกรรม รวมไปถึงป้องกันการรุกรานเขตแม่น้ำอีกด้วย 	<ol style="list-style-type: none"> 1. นโยบายเมืองสีเขียว เช่น อาคารสีเขียว ประหยัดพลังงาน การลดปัญหามลพิษของเมือง 2. นโยบายการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง

5. สรุปแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยา

จากการศึกษาการวางผังเมืองจากกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศในข้างต้นแล้ว สามารถสรุปหลักแนวความคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพื่อใช้ในการพิจารณาแนวทางการพัฒนาเมืองพัทยาและตอบคำถามการวิจัยที่ 1 ได้ดังนี้

5.1 แนวคิดการวางผังเมือง

1. ใช้แนวคิดเมืองกีฬาในการพัฒนาเมือง โดยการพัฒนาในเชิงการท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นหลัก การพัฒนาพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมและการสร้างบรรยากาศทางการกีฬาให้กับเมือง

และใช้การท่องเที่ยวด้านกีฬาในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและนโยบายของเมือง รวมไปถึงการลงทุนทางด้านกีฬาอย่างจริงจัง

2. ตั้งเป้าหมายการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาระดับนานาชาติและระดับโลก เพื่อการพัฒนาเมืองให้บรรลุเป้าหมายให้สำเร็จ

3. ใช้แนวคิดเมืองยั่งยืนในการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาเมืองเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา มุ่งเน้นการพัฒนาที่สอดคล้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมือง

5.2 แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

1. มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมืองเป็นหลัก ในการพัฒนาเมืองไปสู่การเป็นเมืองกีฬาที่มีความพร้อมและมาตรฐานในการจัดการแข่งขันระดับนานาชาติ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสนามแข่ง พื้นที่กิจกรรมโดยรอบ พื้นที่กิจกรรมเชื่อมโยง พื้นที่เพื่อให้บริการและความปลอดภัย ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นต้น

2. แผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาเข้ากับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่พิเศษของเมืองที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของการเป็นศูนย์กลางเมืองกีฬาระดับนานาชาติ

3. การพัฒนาที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬาให้มีความพร้อมในการรองรับจำนวนผู้ใช้งานกิจกรรม

4. ย่านศูนย์กลางเมืองมีความหนาแน่นสูงควรใช้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและกระชับเมืองไม่ให้เกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทาง

5. แผนการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมเพื่อคงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีไว้ให้กับเมืองในระยะยาว

5.3 แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

1. มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเป็นหลัก เพราะสามารถรองรับผู้โดยสารจำนวนมากได้และยังสะดวกต่อนักท่องเที่ยวในการเดินทางภายในเมือง โดยระบบขนส่งมวลชนหลักที่ต้องพัฒนาก็คือ ระบบรางและระบบรถโดยสารประจำทางภายในเมือง

2. เมื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนหลักแล้ว ควรมีการพัฒนาการเดินทางเข้าสู่สถานีขนส่งมวลชน เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ที่จอดรถสาธารณะ ให้สามารถลดการใช้รถยนต์หรือลดจักรยานยนต์ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษกับสิ่งแวดล้อมได้

3. เมื่อพัฒนาทุกระบบให้สมบูรณ์แล้วจะสามารถลดปริมาณการใช้รถยนต์บนท้องถนนได้ ทำให้ลดปัญหาจราจรภายในเมืองได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังสามารถทำให้เกิดกิจกรรมใหม่ในการเดินทาง เช่น การสร้างสวนสาธารณะขนาดเล็กบริเวณทางจักรยานและทางเดินเท้า สร้างความรื่นรมย์ให้กับผู้เดินทางและเกิดแรงจูงใจในการเดินทางได้เป็นอย่างดี

5.4 แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1. พัฒนาและเพิ่มพื้นที่สาธารณะและสวนสาธารณะของเมืองบริเวณย่านศูนย์กลางเมืองและแหล่งท่องเที่ยวเพื่อสร้างพื้นที่กิจกรรมให้กับชุมชน พื้นที่ควรมีความเชื่อมต่อกัน เช่น เชื่อมต่อโดยทางเดินเท้าหรือทางจักรยาน เพื่อให้สามารถเดินทางเข้าถึงพื้นที่ได้โดยไม่เกิดมลพิษ
2. มุ่งเน้นนโยบายการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองอย่างจริงจัง โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติต้องมีการดูแลที่เข้มงวด เพื่อรักษามาตรฐานของแหล่งท่องเที่ยวทำให้เกิดแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวสำหรับการมาเยือนในครั้งต่อไป
3. การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะและมาตรการรักษาความปลอดภัยของเมืองและในพื้นที่สาธารณะที่มีการทำกิจกรรมของผู้ใช้งานจำนวนมาก เพื่อรองรับเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้ทันเวลา และเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับผู้ใช้งานได้

ตารางที่ 7 สรุปแนวความคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาจากกรณีศึกษา

เรื่อง	แนวความคิดเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
แนวคิดการวางผังเมือง	<ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้แนวคิดเมืองกีฬาในการพัฒนาเมือง 2. ตั้งเป้าหมายการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาระดับนานาชาติและระดับโลก 3. ใช้แนวคิดเมืองยั่งยืนในการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง
แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	<ol style="list-style-type: none"> 1. มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมืองเป็นหลัก 2. แผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาเข้ากับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีอยู่อย่างจำกัด 3. การพัฒนาที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา 4. ย่านศูนย์กลางเมืองพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและกระชับเมือง ไม่ให้เกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทาง 5. แผนการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมเพื่อคงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีไว้ให้กับเมืองในระยะยาว
แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง	<ol style="list-style-type: none"> 1. มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ระบบรางหนัก ระบบรางเบา ระบบรถโดยสารประจำทาง เพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมาก 2. พัฒนาทางเดินเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างบรรยากาศของเมืองให้เหมาะสมกับการท่องเที่ยวและการอยู่อาศัย 3. ลดการเดินทางโดยรถยนต์ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 1. เพิ่มสวนสาธารณะของเมือง เพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชน และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง 2. มุ่งเน้นนโยบายการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองอย่างจริงจัง 3. การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะและมาตรการรักษาความปลอดภัยของเมือง

การวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา

1. การวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา

จากการศึกษาข้อมูลเมืองพัทยาในบทที่ 4 ผังเมืองพัทยาจากข้อมูลผังเมืองรวมที่ได้ประกาศใช้ในวันที่ 2 เมษายน พ.ศ. 2558 การวางผังเมืองมุ่งเน้นการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ พัฒนาด้านการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองในอนาคต รวมไปถึงด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้รองรับความต้องการในอนาคต การอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติซึ่งเป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยวของเมือง

โดยตามแผนการพัฒนาเมืองพัทยา 10 ปี (พ.ศ.2554-2563) ก็สอดคล้องกับบทบาทของเมืองในปัจจุบันและบทบาทในอนาคต โดยบทบาทของเมืองพัทยาในปัจจุบันก็คือ ศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางธรรมชาติและกิจกรรมบันเทิงที่มีความหลากหลาย เป็นที่รู้จักและยอมรับในระดับประเทศและนานาชาติ ส่วนบทบาทในอนาคตที่วางแผนไว้ก็คือ การเป็นเมืองศูนย์กลางทางกีฬาทางทะเลและชายหาด และการประชุมระดับนานาชาติและการเป็นเมืองสุขภาพที่มีสิ่งแวดล้อมที่ดี โดยการวางผังเมืองของเมืองพัทยาสามารถสรุปเนื้อหาสาระที่ใช้เป็นแนวคิดการวางผังได้ดังนี้

ตารางที่ 8 สรุปผังเมืองพัทยา

เรื่อง	เมืองพัทยา
แนวคิดการวางผังเมือง	
1.1 วิสัยทัศน์การพัฒนาเมือง	1. ศูนย์กลางการกีฬาทางทะเลและชายหาดระดับประเทศและนานาชาติ
1.2 การวางแผนการจัดการแข่งขันกีฬา	2. เป็นเจ้าภาพการแข่งขันเจสกี ชิงแชมป์โลก, Pattaya Marathon, Pattaya Triathlon, PTT Pattaya Open
1.3 กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬาขับเคลื่อนเศรษฐกิจ	3. การใช้กีฬาเชิงท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ
1.4 แผนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน	4. การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
1.5 ความพร้อมในการลงทุน	5. เมืองท่องเที่ยวอันดับ 1 ของไทย มีเศรษฐกิจที่ดี
ทฤษฎีในการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง	1. Smart City 2. Sustainable City
กีฬาที่เกี่ยวข้อง	1. การแข่งขันเจสกีชิงแชมป์โลก 2. กีฬาชายหาดแห่งประเทศไทย
รางวัล	ติดอันดับเมืองท่องเที่ยวของไทยและระดับโลก

1. แนวคิดการเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางความบันเทิงที่มีความหลากหลาย ศูนย์กลางการกีฬาทางทะเลและชายหาด เป้าหมายให้อยู่ในระดับประเทศและนานาชาติ

2. แนวคิดเมืองแห่งการศึกษาและสุขภาพรวมถึงเมืองแห่งการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการอยู่อาศัยที่ดี

3. จากแนวคิดนโยบายการพัฒนาเมืองของเมืองพัทธยานั้นสามารถวิเคราะห์ได้ว่า เมืองพัทธยานี้แนวคิดในการวางผังเมืองก็คือ Smart City และ Sustainable City นั่นก็คือการเป็นที่สามารถบริหารจัดการเมืองได้ด้วยตัวเองและเมืองที่มีสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของผู้อยู่อาศัยที่ดี

2. การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทธยา

จากการศึกษาข้อมูลเมืองพัทธยาในบทที่ 4 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทธยาในปัจจุบัน พื้นที่ที่มีมากที่สุดของเมืองก็คือ พื้นที่เกษตรกรรมและที่ว่างซึ่งเป็นพื้นที่รอการพัฒนาในอนาคต เพราะฉะนั้นการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินต้องมีการวางแผนเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่ส่วนนี้ ซึ่งตามหลักแนวคิดของการพัฒนาเมืองเพื่อส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม เมืองพัทธยานั้นมีพื้นที่สีเขียวเพื่อการเกษตรและพื้นที่สาธารณะไม่ว่าจะเป็นสวนสาธารณะและพื้นที่ชายหาดจำนวนเพียงพออยู่แล้ว แต่ต้องมีการวางแผนรักษาคุณภาพให้ดียิ่งขึ้น ในส่วนของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรม ซึ่งคิดเป็นอันดับ 2 และ 3 ของพื้นที่ทั้งหมด ควรมีการวางแผนที่ดีเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยต้องมีการแบ่งโซนของประเภทอาคารอย่างชัดเจน ส่วนหนึ่งเพื่อรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมเพื่อคงบทบาทของเมืองท่องเที่ยวด้านสิ่งแวดล้อม โดยการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทธยาสามารถสรุปสาระสำคัญดังนี้

1. บริเวณศูนย์กลางเมืองเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความหนาแน่นสูง ส่วนใหญ่แล้วเป็นที่ดินประเภทพาณิชย์กรรมและการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสมกิจกรรมที่หลากหลาย โดย 1 อาคารสามารถใช้ประโยชน์ได้หลากหลายกิจกรรม เช่น ร้านอาหาร ร้านค้า สถานบริการนวด สปา โรงแรม ที่อยู่อาศัยให้เช่า เป็นต้น

2. บริเวณย่านชานเมืองโดยส่วนใหญ่แล้วเป็นที่พักอาศัยของประชาชนในพัทธยาเป็นหลัก ที่พักอาศัยจะเป็นรูปแบบของ บ้านเดี่ยว บ้านแถว อาคารพาณิชย์ และมีสถานที่สำหรับชุมชนให้บริการอย่างทั่วถึง เช่น โรงเรียน วัด ตลาด ร้านค้าปลีก โรงพยาบาล คลินิก เป็นต้น

3. มีที่ว่างสาธารณะ เช่น ชายหาดพัทธยา ชายหาดจอมเทียน และพื้นที่สวนสาธารณะ

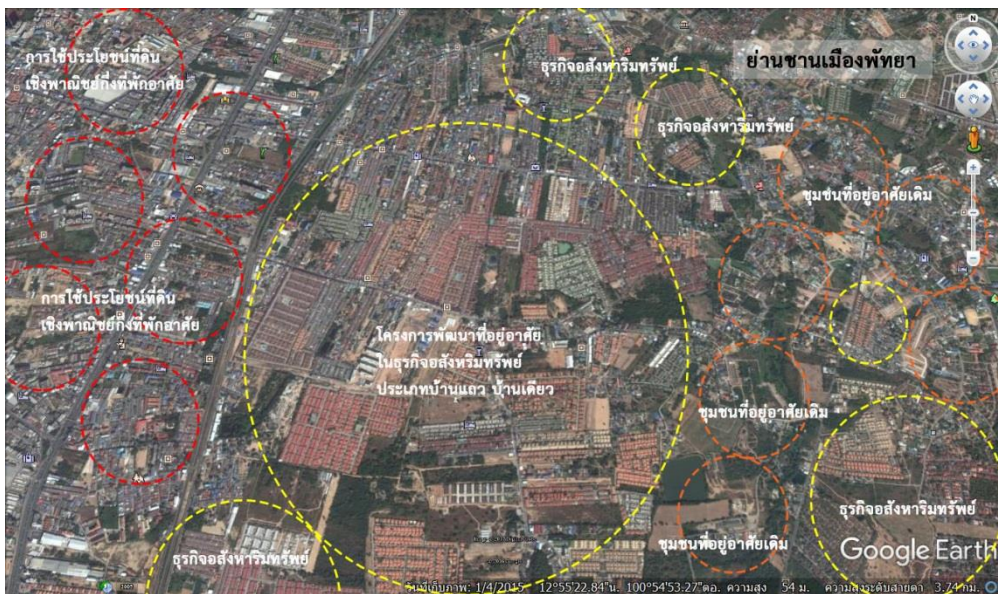
4. พื้นที่กิจกรรมทางกีฬายังอยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่ รวมไปถึงการเข้าถึงของแต่ละพื้นที่ และการเดินทางเข้าถึงพื้นที่อย่างสะดวก

โดยอนาคตเมืองพัทธยาจะเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินควรคำนึงถึงบทบาทของพื้นที่ประเภทนี้ด้วย ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ทางการกีฬายังอยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่ และที่ตั้งส่วนใหญ่กระจายตัวกันและยังไม่ถูกพัฒนาแบบรวมศูนย์หรือรวมพื้นที่ทางการกีฬาเข้าด้วยกัน ส่วนประเภทกีฬาชายหาดที่อยู่บริเวณในเขตศูนย์กลางเมืองนั้น ปัจจุบันมีพื้นที่สำหรับการจัดการแข่งขันแบบทัวร์นาเมนต์ เช่น การแข่งขันเจสกีชิงแชมป์โลกที่จัดขึ้นทุกปี การแข่งขันวิ่งมาราธอน การแข่งขันวอลเลย์บอลชายหาดระดับประเทศ เป็นต้น แต่ยังไม่มีการจัดการแข่งขันกีฬา

รายการที่มีความหลากหลายพร้อมกันได้ ต้องได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับการแข่งขันให้ดียิ่งขึ้น โดยสามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 9 สรุปการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทยา

เรื่อง	เมืองพัทยา
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชย์กรรม	ย่านศูนย์กลางเมือง คือ พัทยาเหนือ พัทยากลาง พัทยาใต้ สาย 1 และ 2 มีบริเวณที่กว้าง มีการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งเชิงพาณิชย์ การบริการ โรงแรม และที่อยู่อาศัย เป็นการใช้อยู่อาศัยแบบหลากหลายกิจกรรม ทั้งในรูปแบบอาคารเดียวกันและอาคารข้างเคียงบริเวณเดียวกัน เช่น ศูนย์การค้าเซนต์ทรัลพัทยาบีชและโรงแรม Hilton โรงแรมและอพาร์ทเมนท์ริมหาดพัทยา
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านที่อยู่อาศัย	1. ย่านใจกลางเมือง ปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่ถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยในรูปแบบอาคารชุด อาคารสูง อาคารคอนโดมิเนียม และคอนโดมิเนียมกับโรงแรม เป็นการพัฒนาในแนวตั้งเพราะมีพื้นที่อย่างจำกัดและที่ดินมีราคาสูง 2. ย่านชานเมือง คือ ทางทิศตะวันออกของถนนสุขุมวิท บริเวณตำบลหนองปรือ ส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยแบบบ้านเดี่ยวหรือทาวน์เฮ้าส์ เป็นการจัดสรรพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนใหม่ ผสมผสานกับชุมชนเดิมที่มีอยู่
พื้นที่สาธารณะ	1. พื้นที่หาดพัทยา หาดจอมเทียน หาดนาเกลือ และหาดนาจอมเทียน 2. บริเวณเขาพระตำหนัก 3. สวนสาธารณะและบริเวณอ่างเก็บน้ำในเขตตำบลหนองปรือ 4. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม
พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	1. ใช้ชายหาดที่อยู่ศูนย์กลางเมืองเป็นศูนย์กลางกิจกรรมด้านกีฬา และมีการพัฒนาพื้นที่กีฬาสนับสนุนบริเวณชานเมือง 2. มีความพร้อมในระดับนานาชาติในกีฬาบางประเภท ยังไม่ครอบคลุมความหลากหลายของกีฬา 3. มีความพร้อมในที่พักของนักท่องเที่ยว ยังไม่มีที่พักสำหรับนักกีฬาโดยเฉพาะ 4. มีแผนการพัฒนาพื้นที่ 5. ยังไม่มีแผนการพัฒนา



ภาพที่ 49 การใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองพัทยา (ดัดแปลงจาก Google Earth)



ภาพที่ 50 พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาเมืองพัทยา (ดัดแปลงจาก Google Earth)

3. การวิเคราะห์การคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยา

จากการศึกษาข้อมูลเมืองพัทยาในบทที่ 4 การคมนาคมของเมืองพัทยา การคมนาคมหลักของเมืองคือระบบถนนใช้เป็นเส้นทางหลักในการคมนาคม ทั้งระบบขนส่งสาธารณะและการเดินทางส่วนตัว ระบบถนนของเมืองพัทยานั้นยังมีความคล่องตัวที่ค่อนข้างต่ำในเขตใจกลางเมือง คือ ถนนพัทยาเหนือ พัทยากลาง และพัทยาใต้ ซึ่งเป็นถนนสายหลักในการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง สาเหตุ

ที่มีความคล่องตัวที่ค่อนข้างต่ำนั้นเพราะช่องทางการเดินรถมีเพียงแค่ 4 ช่องทางและแคบ ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอยู่ตลอด อีกทั้งยังมีปัญหาที่เกิดจากน้ำท่วมเมื่อมีปริมาณน้ำฝนจำนวนมากเกิดการระบายไม่ทันเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาจราจรอยู่บ่อยครั้ง

ระบบขนส่งสาธารณะของเมืองยังไม่มีทางเลือกของการเดินทางในเมืองที่หลากหลาย ปัจจุบันมีเพียงรถโดยสาร 4 ล้อประจำทางและไม่ประจำทางกับรถจักรยานยนต์รับจ้างเท่านั้นที่ให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะภายในพื้นที่ ควรมีการวางแผนพัฒนาของระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาที่สามารถให้ความสะดวกสบายในการเดินทางในพื้นที่

ระบบขนส่งระหว่างเมืองมีทางเลือกที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางทางบก เช่น รถบัสระหว่างเมือง รถตู้โดยสาร รวมไปถึงรถโดยสารส่วนบุคคลหรือ Taxi ระบบรางโดยรถไฟแต่เป็นรถไฟชานเมืองที่มีเพียงวันละ 1 รอบไป - กลับเท่านั้น ส่วนการเดินทางอากาศก็คือเครื่องบินโดยสารระหว่างเมืองและระหว่างประเทศปัจจุบันสนามบินกำลังถูกพัฒนาเพื่อรองรับการเป็นสนามบินนานาชาติรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ

โดยการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยาสถาสามารถสรุปสาระสำคัญดังนี้

1. มีระบบการคมนาคมขนส่ง คือ ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ
2. มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง คือ รถโดยสาร 4 ล้อ แบบประจำทางและไม่ประจำทาง และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง คือ รถบัสโดยสาร รถตู้โดยสาร รถโดยสารส่วนบุคคล รถไฟ และเครื่องบิน
3. ปัจจุบันยังไม่มีมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระบบรางและระบบรถบัสโดยสารประจำทางที่ใช้ภายในเมือง

โดยการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยาสถาสามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 10 สรุปการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยา

เรื่อง	เมืองพัทยา
ระบบการคมนาคมขนส่ง	1. ทางบก 2. ทางเรือ 3. ทางอากาศ
ระบบขนส่งสาธารณะ	1. ภายในเมือง 1.1 รถโดยสาร 4 ล้อประจำทางและไม่ประจำทาง 1.2 รถจักรยานยนต์รับจ้าง 2. ระหว่างเมือง 2.1 ทางบกโดย รถบัสระหว่างเมือง,รถตู้โดยสาร,Taxi 2.2 ระบบรางโดยรถไฟ 2.3 ทางอากาศโดยเครื่องบิน



ภาพที่ 51 การคมนาคมขนส่งเมืองพัทยา
(ดัดแปลงจาก Google Earth)

4. การวิเคราะห์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเมืองพัทยา

จากการศึกษาข้อมูลเมืองพัทยาในบทที่ 4 พื้นที่สีเขียวของเมืองพัทยานั้นมีจำนวนมาก ทั้งพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เกษตรกรรมรวมไปถึงพื้นที่ว่างที่รอการพัฒนา เพราะเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับการรักษาพื้นที่สีเขียวของเมืองที่สำคัญไว้ เพื่อให้เมื่อมีสภาพแวดล้อมที่ดีและเหมาะสมกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเลและสิ่งแวดล้อม ส่วนพื้นที่สวนสาธารณะสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจของเมืองก็มีความเชื่อมโยงและต่อเนื่องกัน ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ชายหาดพัทยาและหาดจอมเทียนมีความเชื่อมโยงต่อเนื่องอยู่บริเวณแนวเดียวกันกับสวนเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ สวนเฉลิมพระเกียรติเขาทัพยาและสวนสาธารณะลานโพธิ์ และมีสวนสาธารณะเมืองพัทยาที่อยู่บริเวณพื้นที่อยู่อาศัยอีกโซนของเมือง

ส่วนทรัพยากรธรรมชาติของเมืองพัทยานั้นมีการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติจำนวนมาก เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว แต่ก็ยังมีปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม เช่น ความสะอาดของชายหาดพัทยา คุณภาพน้ำทะเล การระบายน้ำของเมือง เป็นต้น

โดยแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยาสามารถสรุปสาระสำคัญดังนี้

1. มีพื้นที่ว่างสาธารณะที่สำคัญของเมืองก็คือชายหาด ที่เป็นแหล่งพักผ่อนและแหล่งท่องเที่ยวของเมืองที่สำคัญอีกด้วย รวมไปถึงสวนสาธารณะของเมืองซึ่งมีทั้งขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก รองรับผู้ใช้งานภายในเมือง
2. พื้นที่ชายหาดจากการสำรวจมีปัญหาเรื่องความสะอาดของชายหาด และความสะอาดของน้ำทะเลบริเวณชายหาด



ภาพที่ 52 พื้นที่สีเขียวและพื้นที่ว่างรอการพัฒนาเมืองพัทยา (ดัดแปลงจาก Google Earth)

โดยแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยาสามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 11 สรุปแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา

เรื่อง	เมืองพัทยา
พื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมือง	<ol style="list-style-type: none"> 1. สวนสาธารณะของเมือง ขนาดใหญ่ ขนาดกลาง และขนาดเล็ก 2. พื้นที่ชายหาด 3. สนามกอล์ฟ 4. พื้นที่ทางเกษตรกรรม
พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	<ol style="list-style-type: none"> 1. พื้นที่โล่งเพื่อกิจกรรมริมชายหาดพัทยาและหาดจอมเทียน 2. พื้นที่ศูนย์กีฬาภาคตะวันออก 3. สนามแข่งรถ 4. สนามกอล์ฟ 5. สนามมวย
นโยบายเพื่อสิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 1. เขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม 2. การรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 3. การรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

5. สรุปการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา

การวางผังเมืองของพัทยาในปัจจุบันมีการวางแผนในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักการวางผังเมือง และสามารถสรุปได้ดังนี้

5.1 แนวคิดการวางผัง

1. เมืองที่สามารถบริหารจัดการเมืองได้ด้วยตัวเอง
2. การเป็นเมืองท่องเที่ยวทางธรรมชาติและมียี่งแวดล้อมที่ดี
3. เป็นเมืองศูนย์กลางด้านกีฬาทางทะเลและชายหาด เมื่อกิจกรรมและบันเทิง รวมไปถึงเมืองแห่งการศึกษาและสุขภาพ

5.2 แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

1. ย่านใจกลางเมืองพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน
2. ย่านชานเมืองเป็นที่อยู่อาศัยเป็นหลัก พัฒนาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินที่อยู่อาศัย
3. พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมมีมากที่สุดในพื้นที่เป็นสวน ไร่ นา และพื้นที่รกร้างว่างเปล่าเป็นหลัก พัฒนาเรื่องการเกษตร
4. มีพื้นที่กิจกรรมทางกีฬาระดับภูมิภาคพัทยาแต่ยังอยู่ระหว่างการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งสำหรับนักกีฬาและผู้ชมการแข่งขัน และยังไม่รองรับการจัดการแข่งขันกีฬาหลากหลายประเภทพร้อมกันและมีผู้เข้าชมจำนวนมากในระดับนานาชาติได้
5. ศูนย์กีฬาภาคตะวันออกอยู่ในระหว่างการดำเนินการสร้าง ยังไม่พร้อมใช้งานเพื่อจัดการแข่งขันกีฬาในระดับนานาชาติได้
6. พื้นที่กิจกรรมทางกีฬาทั้งหมดมีระยะห่างกันพอสมควร ซึ่งยังไม่มียี่งระบบการเข้าถึงพื้นที่ที่หลากหลายในการให้บริการ

5.3 แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

1. มีแผนการพัฒนาระบบถนนเป็นหลัก
2. ระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองยังไม่เพียงพอ
3. ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองมีการวางแผนพัฒนาให้ดีขึ้น

5.4 แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

1. มีมาตรการและกฎหมายควบคุมสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างอาคารในพื้นที่
2. มีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ เช่น การพัฒนาชายหาดและพัฒนาสวนสาธารณะ การปลูกต้นไม้เกาะกลางถนน เป็นต้น

โดยการวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบันสามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 12 สรุปการวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน

เรื่อง	การวางผังเมืองพัทยาปัจจุบัน
แนวคิดการวางผังเมือง	<ol style="list-style-type: none"> 1. เมืองที่สามารถบริหารจัดการเมืองได้ด้วยตัวเอง 2. แนวคิดหลักเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความสวยงามทางธรรมชาติ และมีสิ่งแวดล้อมที่ดี 3. แนวคิดรองเป็นเมืองศูนย์กลางด้านกีฬาทางทะเลและชายหาด เมืองกิจกรรมและบันเทิง เมืองการศึกษาและสุขภาพ
แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	<ol style="list-style-type: none"> 1. พื้นที่กิจกรรมทางกีฬาทางทะเลและชายหาด มีพื้นที่รองรับการจัดกิจกรรม แต่ควรเพิ่มศูนย์ให้ข้อมูลทางด้านกีฬาหรือพื้นที่ทางกีฬาให้มีเทคโนโลยีและความทันสมัยมากยิ่งขึ้น 2. พื้นที่กิจกรรมทางกีฬานิตอื่น ๆ ยังอยู่ในช่วงการพัฒนาทางด้านพื้นที่ และยังไม่มีความเชื่อมต่อกันทางด้านพื้นที่ 3. มีความพร้อมในที่พักของนักท่องเที่ยว ยังไม่มีที่พักสำหรับนักกีฬาโดยเฉพาะ 4. ย่านศูนย์กลางเมืองมีการพัฒนาที่แบบผสมผสานให้เกิดประโยชน์สูงสุด 5. มีพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมของเมือง
แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง	<ol style="list-style-type: none"> 1. ระบบถนนยังต้องได้รับการพัฒนาให้มากขึ้น โดยเฉพาะถนนสายหลัก เช่น ถนนพญาไต้ ยังมีช่องทางการเดินทางยังรองรับปริมาณรถไม่เพียงพอ และสภาพถนนยังต้องการการพัฒนา 2. ระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองยังไม่ดีพอ ต้องมีการวางแผนการพัฒนาให้มากกว่าที่เป็นอยู่ 3. ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง มีแผนการเพิ่มระบบรางหรือรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ เข้าสู่สนามบินอยู่เกาะซึ่งเป็นผลดีต่อการเดินทางมาเมืองพัทยา เมืองรวมกับระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีอยู่แล้วก็สามารถรองรับการเดินทางได้มากขึ้น
แนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	<ol style="list-style-type: none"> 1. ปัจจุบันมีมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมอยู่ ส่งผลดีต่อการสร้างอาคารเพื่อรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม 2. มีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของเมืองอยู่เสมอ

การเปรียบเทียบแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา กับเมืองพัทยา

1. การเปรียบเทียบแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา กับเมืองพัทยา

จากการวิเคราะห์หลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับการวิเคราะห์การวางผังเมืองของเมืองพัทยาในปัจจุบันแล้ว สามารถเปรียบเทียบเพื่อหาความสอดคล้องการวางผังเมืองของพัทยาในอนาคตได้ดังนี้

ตารางที่ 13 เปรียบเทียบแนวคิดการวางผังเมือง

เรื่อง	แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา	การวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน	ความสอดคล้องในการพัฒนา
แนวคิดการวางผังเมือง	1. มุ่งเน้นการเป็นเมืองกีฬา 2. แนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนควบคู่ไปด้วย 3. การใช้กีฬาขับเคลื่อนเศรษฐกิจและเพิ่มมูลค่า 4. ความพร้อมในการลงทุน	1. เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก 2. มีพื้นที่โล่งเพื่อการทำกิจกรรมตลอดแนวชายหาดที่หลากหลาย 3. ธุรกิจท่องเที่ยวเป็นหลัก 4. มีความพร้อมในการลงทุน	ยังไม่สอดคล้องซึ่งปัจจุบันพัทยานั้นการพัฒนาเมืองเชิงท่องเที่ยวเป็นหลัก
ทฤษฎีในการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้อง	1. Sport City 2. Sustainable City	1. Smart City 2. Sustainable City 3. Beach Activity	ยังไม่สอดคล้องในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา แต่มีความสอดคล้องในการรักษาแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
กีฬาที่เกี่ยวข้อง	1. สามารถมีความพร้อมในการจัดการแข่งขันขนาดใหญ่ เช่น ซีเกมส์ เอเชียนเกมส์ เอเชียนบีชเกมส์ เวิลด์บีชเกมส์ หรือแม้กระทั่งโอลิมปิกเกมส์ รวมไปถึงกีฬาแบบทัวร์นาเมนท์	1. มีการจัดการแข่งขันกีฬาบางประเภทในระดับโลก เช่น เจ็ทสกี ชิงแชมป์โลก ที่มีชื่อเสียง	ยังไม่สอดคล้อง สามารถจัดกีฬาระดับนานาชาติได้บางประเภทเท่านั้น

จากตารางเปรียบเทียบแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับการวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบันมีสิ่งที่สอดคล้องกันก็คือ มีแนวคิดในการวางผังในการเป็นเมืองยั่งยืน มุ่งเน้นการรักษาสิ่งแวดล้อมสำหรับการท่องเที่ยว และยังไม่ได้นำแนวคิดการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเข้ามาพัฒนาเมืองอย่างจริงจัง ทำให้เรื่องความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬายังไม่เพียงพอ และไม่สามารถจัดการแข่งขันกีฬาที่เป็นที่นิยมหลาย ๆ ประเภทได้ ทำให้การพัฒนาเพื่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬานั้นยังไม่ชัดเจน และสามารถสรุปการเปรียบเทียบแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับการวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบันได้ดังนี้

1. ความสอดคล้องในแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

1.1 แนวคิดเมืองยั่งยืนในการพัฒนาเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมของเมือง

1.2 มีธุรกิจท่องเที่ยวในการพัฒนาเมือง

1.3 มีความพร้อมในการลงทุน

2. ความไม่สอดคล้องในแนวความคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

2.1 การพัฒนาเป็นเมืองกีฬาไม่ใช่แนวคิดหลักของเมือง

2.2 นโยบายในการพัฒนาการรองรับการแข่งขันระดับนานาชาติ

2. การเปรียบเทียบแนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา

จากการวิเคราะห์แนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบันแล้ว สามารถเปรียบเทียบเพื่อหาความสอดคล้องการวางผังเมืองของพัทยาในอนาคตได้ดังนี้

ตารางที่ 14 เปรียบเทียบแนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

เรื่อง	แนวความคิดวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา	การวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน	ความสอดคล้องในการพัฒนา
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านพาณิชย์กรรม	1. การใช้ที่ดินแบบผสมผสานเพื่อให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดประโยชน์สูงสุด 2. เติบโตแรงจูงใจในการพัฒนาพื้นที่เพื่อสาธารณะ	เริ่มมีการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่าในบริเวณใจกลางเมือง ทั้งในลักษณะของ อาคารชุด และอาคารสูง แต่ยังไม่มีการวางแผนพัฒนาย่าน	ยังไม่มีมีความสอดคล้องในการพัฒนา
การใช้ประโยชน์ที่ดินย่านที่อยู่อาศัย	1. เน้นการอยู่อาศัยแบบชุมชนที่มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบครัน 2. รักษาพื้นที่สีเขียวทางธรรมชาติ	มีการขยายตัวของอาคารอยู่อาศัยในพื้นที่รกร้างว่างเปล่า และพื้นที่เขตชนบท ส่วนใหญ่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่สีส้ม และสีเหลือง	มีความสอดคล้องในการพัฒนา แต่ต้องมีการวางแผนพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นรูปธรรม มิเช่นนั้นจะทำให้เกิดการพัฒนาอย่างกระจัดกระจาย
พื้นที่โล่งสาธารณะ	1. สวนสาธารณะ 2. พื้นที่โล่งในการทำกิจกรรม 3. ความเชื่อมโยงของแต่ละพื้นที่	1. มีสวนสาธารณะสามารถเพิ่มจำนวนได้อีก 2. มีพื้นที่โล่งบริเวณชายหาดสามารถปรับปรุงและเพิ่มการใช้งานได้อีก	มีความสอดคล้องในการพัฒนา
พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	1. พื้นที่กีฬามีทั้งบริเวณย่านศูนย์กลางเมืองและชานเมือง 2. พื้นที่สำหรับการแข่งขันมีมาตรฐานสูง 3. มีที่พักเพียงพอสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา 4. มีแผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่สนับสนุนกิจกรรม	1. มีพื้นที่สำหรับกีฬาบางชนิด 2. พื้นที่สำหรับการแข่งขันมีมาตรฐานพอใช้ 3. มีที่พักเพียงพอสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา 4. มีแผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมกีฬา	ยังไม่มีมีความสอดคล้อง เพราะยังไม่สามารถจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายได้

จากตารางเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบันมีสิ่งที่สอดคล้องกันก็คือ แนวคิดการใช้ที่ดินแบบผสมผสานบริเวณย่านที่มีความหนาแน่นสูงหรือย่านศูนย์กลางเมือง และการมีระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่ครบครันรองรับการพัฒนาเมืองในอนาคต รวมไปถึงพื้นที่การพัฒนาพื้นที่โล่งสาธารณะสำหรับการบริการนักท่องเที่ยวและประชากรในชุมชน แต่การพัฒนาพื้นที่ของเมืองพัทยายังอยู่ในระหว่างการพัฒนา ทำให้ยังมีพื้นที่ว่างที่สามารถพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมในแต่ละพื้นที่เป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการพัฒนาที่ชัดเจนในแต่ละพื้นที่เพื่อเป็นการแนะแนวทางการพัฒนาให้กับเมืองและเป็นการควบคุมพื้นที่ที่ควรรักษาเป็นพื้นที่เพื่อพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมให้กับเมืองในอนาคตได้อีกด้วย ในส่วนของพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ยังไม่สามารถจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายได้ รวมไปถึงมาตรฐานของสนามแข่งขันที่ยังไม่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขัน และในส่วนของที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวนั้นสามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้เพราะพัทยาคือเมืองที่มีนักท่องเที่ยวมากอยู่แล้ว ส่วนที่พักสำหรับนักกีฬาโดยเฉพาะนั้นยังไม่มีต้องมีการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนต่าง ๆ เหล่านี้เพื่อรองรับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

โดยสามารถสรุปการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบันได้ดังนี้

1. ความสอดคล้องในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

- 1.1 การใช้ที่ดินแบบผสมผสานบริเวณศูนย์กลางเมือง
- 1.2 ความสามารถของพื้นที่ในการรองรับนักท่องเที่ยว
- 1.3 พื้นที่โล่งเพื่อสาธารณะและการทำกิจกรรม

2. ความไม่สอดคล้องในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

- 2.1 การวางแผนพัฒนาย่านของภาครัฐ
- 2.2 นโยบายสร้างแรงจูงใจการสร้างพื้นที่สาธารณะประโยชน์ของภาคเอกชน
- 2.3 การสร้างพื้นที่ที่เป็นศูนย์รวมในการบริการนักท่องเที่ยวแบบกลุ่ม
- 2.4 การพัฒนาพื้นที่ทางการกีฬา
- 2.5 การพัฒนาพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมกีฬา

3. การเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา

จากการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบันแล้ว สามารถเปรียบเทียบเพื่อที่จะได้ข้อเพื่อเติมและการปรับปรุงหลักการวางผังเมืองของพัทยาในอนาคตได้ดังนี้

ตารางที่ 15 เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

เรื่อง	แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา	การวางผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน	ความสอดคล้องในการพัฒนา
ระบบการคมนาคมขนส่ง	1. ทางบก 2. ทางน้ำ 3. ทางอากาศ	1. ทางบก 2. ทางน้ำ 3. ทางอากาศ	มีความสอดคล้องในการพัฒนา
ระบบขนส่งสาธารณะ	1. ขนส่งมวลชนระบบราง รถไฟ รถไฟฟ้ารางหนัก รถไฟฟ้ารางเบา 2. ขนส่งมวลชนขนาดกลางและขนาดเล็ก เช่น รถเมล์ รถโดยสารขนาดเล็กประจำทาง 3. ขนส่งมวลชนทางน้ำ 4. Taxi	1. ขนส่งมวลชนระบบราง คือ รถไฟชานเมือง 2. ขนส่งมวลชนขนาดเล็ก คือ รถโดยสารประจำทาง 3. Taxi	ยังไม่มี ความสอดคล้องในการพัฒนา เพราะระบบขนส่งสาธารณะในเมืองพัทยายังไม่ตีมากนัก

จากตารางเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบัน ผลที่ได้คือเมืองพัทยาต้องมีการปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งของเมืองอีกมากเพื่อที่จะทำให้สามารถรองรับและอำนวยความสะดวกแก่จำนวนผู้ใช้งานจำนวนมากได้

โดยสามารถสรุปการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับพัทยาในปัจจุบันได้ดังนี้

1. ความสอดคล้องในการวางแผนการคมนาคมขนส่งเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
 - 1.1 มีระบบขนส่งหลัก คือ ทางบก ทางเรือ ทางอากาศ
 - 1.2 การเดินทางเข้าเมืองมีความสะดวก
2. ความไม่สอดคล้องในการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา
 - 2.1 ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนเป็นหลัก เช่น ระบบราง ระบบรถโดยสารสาธารณะให้รองรับผู้ใช้งานจำนวนมากได้

2.2 ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีในการให้ความสะดวกในระบบขนส่ง
สาธารณะ

2.3 ปรับปรุงระบบถนนภายในเมืองให้ดีและการจราจรสะดวก

2.4 ปรับปรุงทางเดินเท้าและทางจักรยานในพื้นที่

2.5 ดูแลเรื่องราคาค่าโดยสารในระบบขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐาน

4. การเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมือง ท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา

จากการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมือง
ท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบันแล้ว สามารถเปรียบเทียบเพื่อหาความสอดคล้องของการ
วางแผนเมืองของพัทยาในอนาคตได้ดังนี้

ตารางที่ 16 เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง	แนวคิดการวางแผนเมือง ท่องเที่ยวด้านกีฬา	การวางแผนเมืองพัทยา ในปัจจุบัน	ความสอดคล้องในการ พัฒนา
พื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมือง	1. สวนสาธารณะ 2. พื้นที่สีเขียวเพื่อการอนุรักษ์ ธรรมชาติ	1. สวนสาธารณะ 2. พื้นที่สีเขียวเพื่อการอนุรักษ์ ธรรมชาติ	มีความสอดคล้องในการพัฒนา
นโยบายเพื่อสิ่งแวดล้อม	1. สถาปัตยกรรมสีเขียว 2. เพิ่มพื้นที่สีเขียวบนอาคาร 3. ลดมลพิษภายในเมืองและ รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม 4. กำจัดพาหนะที่มีมลพิษสูง 5. การเดินทางมีทางเลือกที่ หลากหลาย เช่น จักรยาน หรือ เส้นทางการเดินเท้า 6. ความเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียว เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมในเมือง	1. เขตพื้นที่และมาตรการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อม 2. การรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (IEE) 3. การรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA)	มีความสอดคล้องในการพัฒนา

จากตารางเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยาในปัจจุบัน ผลที่ได้คือเมืองพัทยามีพื้นที่ว่างและพื้นที่สีเขียว
ในการทำกิจกรรมและรักษาสิ่งแวดล้อมอยู่อย่างเพียงพอ โดยมีทั้งพื้นที่ว่างบริเวณชายหาดและพื้นที่
สวนสาธารณะหลายขนาดที่ให้บริการพื้นที่เมือง เรื่องของความสะดวกสบายและน้ำทะเลต้องได้รับ
การดูแลรักษา

โดยสามารถสรุปการเปรียบเทียบแนวความคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและ
สิ่งแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับพัทยาในปัจจุบันได้ดังนี้

1. ความสอดคล้องในการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมือง
ท่องเที่ยวด้านกีฬา

1.1 มีพื้นที่ว่างสาธารณะและสวนสาธารณะของเมือง

1.2 มีพื้นที่ทำกิจกรรมด้านกีฬา

1.3 มีมาตรการควบคุมสิ่งแวดล้อม EIA

2. ความไม่สอดคล้องในการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของ
เมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

2.1 คุณภาพของพื้นที่ว่างสาธารณะ เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย

2.2 จำนวนพื้นที่ว่างสาธารณะและสวนสาธารณะภายในเมือง

5. สรุปการเปรียบเทียบแนวคิดรูปแบบของการวางผังเมือง

จากการวิเคราะห์แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาทั้งหมดกับการวางผังเมือง
พัทยาในปัจจุบันสามารถสรุปเป็นตารางได้ดังนี้

ตารางที่ 17 เปรียบเทียบหลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา

เรื่อง	แนวความคิดเมือง ท่องเที่ยวด้านกีฬาของ เมืองพัทยา	การวางผังเมืองพัทยาใน ปัจจุบัน	ความสอดคล้อง ในการพัฒนา
แนวคิดการวางผังเมือง	<ol style="list-style-type: none"> ใช้แนวคิดเมืองกีฬาในการพัฒนาเมือง ตั้งเป้าหมายการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาระดับนานาชาติและระดับโลก ใช้แนวคิดเมืองยั่งยืนในการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง 	<ol style="list-style-type: none"> เมืองที่สามารถบริหารจัดการเมืองได้ด้วยตัวเอง แนวคิดหลักเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความสวยงามทางธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ดี แนวคิดรองเป็นเมืองศูนย์กลางด้านกีฬาทางทะเลและชายหาด เมืองกิจกรรมและบันเทิง 	ยังไม่สอดคล้องกับแนวคิดหลัก
แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา	<ol style="list-style-type: none"> มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมืองเป็นหลัก แผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาเข้ากับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีอยู่อย่างจำกัด การพัฒนาที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา ย่านศูนย์กลางเมืองพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและ 	<ol style="list-style-type: none"> พื้นที่กิจกรรมทางกีฬาทางทะเลและชายหาด มีพื้นที่รองรับการจัดกิจกรรม แต่ควรเพิ่มศูนย์ให้ข้อมูลทางด้านกีฬาหรือพื้นที่ทางกีฬาให้มีเทคโนโลยีและความทันสมัยมากยิ่งขึ้น พื้นที่กิจกรรมทางกีฬาด้านอื่นๆ ยังอยู่ในช่วงการพัฒนาทางด้านพื้นที่ และยังไม่มีความเชื่อมต่อกันทางด้านพื้นที่ 	ยังไม่สอดคล้องในการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา ส่วนพื้นที่ย่านอื่น ๆ มีความสอดคล้องในการพัฒนา

	<p>กระชับเมือง ไม่ให้เกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทาง</p> <p>5. แผนการอนุรักษ์และรักษาพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมเพื่อคงคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีไว้ให้กับเมืองในระยะยาว</p>	<p>3. มีความพร้อมในที่พักของนักท่องเที่ยว ยังไม่มีที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะ</p> <p>4. ย่านศูนย์กลางเมืองมีการพัฒนาที่แบบผสมผสานให้เกิดประโยชน์สูงสุด</p> <p>5. มีพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมของเมือง</p>	
<p>แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง</p>	<p>1. มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ระบบรางหนัก ระบบรางเบา ระบบรถบัสประจำทาง เพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมาก</p> <p>2. พัฒนาทางเดินเท้า และทางจักรยาน เพื่อสร้างบรรยากาศของเมืองให้เหมาะสมกับการท่องเที่ยวและการอยู่อาศัย</p> <p>3. ลดการเดินทางโดยรถยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร</p>	<p>1. ระบบถนนยังต้องได้รับการพัฒนาให้มากขึ้น โดยเฉพาะถนนสายหลัก เช่น ถนนพญาไท ยังมีช่องทางการเดินทางยังรองรับปริมาณรถไม่เพียงพอ และสภาพถนนยังต้องการการพัฒนา</p> <p>2. ระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองยังไม่ดีพอ ต้องมีการวางแผนการพัฒนาให้มากกว่าที่เป็นอยู่</p> <p>3. ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองมีแผนการเพิ่มระบบรางหรือรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพฯ เข้าสู่สนามบินอู่ตะเภาซึ่งเป็นผลดีต่อการเดินทางมาเมืองพญา เมืองร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองที่มีอยู่แล้วก็สามารถรองรับการเดินทาง</p>	<p>ยังไม่สอดคล้องในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองและระบบถนนสายหลักของเมือง</p>
<p>แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</p>	<p>1. เพิ่มสวนสาธารณะของเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของชุมชน และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง</p> <p>2. มุ่งเน้นนโยบายการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองอย่างจริงจัง</p> <p>3. การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะและมาตรการรักษาความปลอดภัย</p>	<p>1. ปัจจุบันมีมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม อยู่ ส่งผลดีต่อการสร้างอาคารเพื่อรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม</p> <p>2. มีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะและพื้นที่เพื่อกิจกรรมท่องเที่ยวของเมืองอย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>มีความสอดคล้องในการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมือง แต่ยังคงต้องปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมือง</p>

จากตารางดังกล่าวสามารถสรุปเพื่อตอบคำถามการวิจัยข้อที่ 2 ที่ว่า ผังเมืองพญามีความสอดคล้องกับการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่ โดยสรุปได้ว่าผังเมืองพญายังไม่มีความสอดคล้องในการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา และสรุปเนื้อหาสาระสำคัญได้ดังนี้

1. แนวคิดการวางแผนผังเมือง ยังไม่มีความสอดคล้อง โดยจากข้อมูลการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนผังเมืองข้างต้นมีแนวคิดหลักที่เหมือนกันก็คือการเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มุ่งเน้นการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมและแหล่งท่องเที่ยว แต่ยังไม่ใช่แนวคิดหลักของการพัฒนาเมือง ซึ่ง

แนวคิดหลักของการพัฒนาเมืองก็คือการเป็นเมืองกีฬา ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาด้านกีฬาของเมืองใช้เป็นปัจจัยขับเคลื่อนเมือง โดยการพัฒนาพื้นที่การจัดการแข่งขันกีฬาให้มีมาตรฐานและมีความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายชนิดระดับนานาชาติ เพื่อที่จะสามารถจัดการแข่งขันกีฬาได้อย่างต่อเนื่องและใช้กีฬาเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวและส่งเสริมให้ประชากรให้มีการพัฒนาในด้านทักษะทางกีฬา รวมไปถึงการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ให้เกิดการพัฒนาย่างยั่งยืน

2. แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา ยังไม่มีความสอดคล้องโดยจากข้อมูลการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมด้านกีฬาข้างต้น มีความสอดคล้องในด้านการพัฒนาย่านศูนย์กลางเมืองที่เป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน การพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยจำนวนมากที่กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา แต่พื้นที่สำคัญในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬานั้นก็คือพื้นที่จัดการแข่งขันกีฬานั้น ยังไม่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬาในระดับนานาชาติ ที่เป็นประเภทกีฬาสากลและเป็นที่ยอมรับ เพื่อดึงดูดผู้ชมและผู้เข้าร่วมการแข่งขัน เช่น การจัดการแข่งขันแบบทัวร์นาเมนต์ในรายการต่าง ๆ ของแต่ละประเภทกีฬาในระดับนานาชาติ รวมไปถึงความสามารถในการจัดมหกรรมกีฬาระดับนานาชาติ อย่างเช่น ซีเกมส์ ปีชเกมส์ เอเชียเกมส์ หรือแม้กระทั่งโอลิมปิกเกมส์ เป็นต้น รวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนทางกีฬาก็ยังไม่ได้มีนโยบายการพัฒนา เช่น พื้นที่ศูนย์ฝึกซ้อม พื้นที่พักนักกีฬา โรงเรียนกีฬา ห้างสรรพสินค้าในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกและดึงดูดผู้ชม และสภาพแวดล้อมของศูนย์กีฬา ส่วนพื้นที่อื่น ๆ นอกเหนือจากพื้นที่กีฬาที่ยังไม่มีการกำหนดบทบาทและความชัดเจนของการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ของภาครัฐ ส่วนใหญ่แล้วแต่เป็นการพัฒนาของภาคเอกชนเป็นหลักที่กำหนดการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยภาครัฐมีแต่เพียงผังเมืองรวมซึ่งเป็นกฎหมายควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินของแต่ละพื้นที่เท่านั้นไม่ใช่แนวทางการพัฒนาของแต่ละพื้นที่ และพื้นที่ชานเมืองปัจจุบันเริ่มการกระจายตัวในพื้นที่อยู่อาศัยมากขึ้น โดยเป็นการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทางเพราะเกิดธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของเอกชนเป็นตัวพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว

3. แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง ยังไม่มีความสอดคล้อง โดยจากข้อมูลการวิเคราะห์เปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งข้างต้น เมืองพัทยาไม่มีการวางแผนการคมนาคมขนส่งที่ดี เพราะว่าเนื่องจากปัจจุบันเมืองพัทยามีระบบขนส่งมวลชนที่สามารถรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมากภายในเมือง เช่น ระบบราง ระบบรถบัสโดยสารประจำทาง อีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐาน เช่น เรื่องราคาที่สูงเกินไป เรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นต้น และระบบถนนในปัจจุบันก็ยังไม่สามารถรองรับการเดินทางในช่วงโมงเร่งด่วนได้ ทำให้เกิดปัญหาจราจรในย่านศูนย์กลางเมืองและย่านอยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูง ส่วนหนึ่งเนื่องจากช่องทางจราจรที่น้อยเกินไปและการแบ่งเลนยานพาหนะของผู้ขับขี่ ส่วนการเดินทางระหว่าง

เมืองมีความหลากหลาย มีทั้งการเดินทางโดยใช้ถนน เรือ และเครื่องบิน และด้วยพื้นที่ตั้งที่อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครไม่มากนักทำให้ใช้เวลาในการเดินทางเพียง 2 ชั่วโมงในการเข้าสู่เมืองพัทยา

4. แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้อง เมืองพัทยามีพื้นที่สาธารณะและสวนสาธารณะของเมืองที่สามารถใช้ในการทำกิจกรรมและพักผ่อน อีกทั้งยังสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจำนวนมาก เช่น ชายหาดพัทยา ชายหาดจอมเทียน และเกาะล้าน แต่ยังคงต้องปรับปรุงเรื่องการจัดการพื้นที่สาธารณะของเมืองพัทยาให้ดียิ่งขึ้น ทั้งเรื่องคุณภาพของพื้นที่สิทธิในการใช้พื้นที่สาธารณะ ความสะอาด ความเป็นระเบียบ และความปลอดภัย และในปัจจุบันเมืองพัทยาได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและไม่มีการวางแผนในการกำหนดบทบาทแต่ละพื้นที่ ทำให้พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมบางส่วนได้ถูกทำลาย ในอนาคตหากยังไม่มีการวางแผนพัฒนาย่านหรือการบังคับใช้ผังเมืองเฉพาะอาจทำให้เมืองพัทยามีพื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อมในเขตเมืองเลยก็ไม่ได้ ปัจจุบันเมืองพัทยายังสามารถควบคุมการพัฒนาเมืองโดยใช้มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ไม่ที่จะเป็นการรายงานผลกระทบการก่อสร้างอาคารกับสิ่งแวดล้อม เพื่อที่จะให้การพัฒนาอาคารต่าง ๆ ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมของเมืองมากเกินไป รวมไปถึงนโยบายรักษาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ของเมืองเป็นต้น

การเสนอแนะเพื่อปรับปรุงผังเมืองพัทยาเพื่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

จากการวิเคราะห์ดังกล่าวที่ในบทที่ 5 ทำให้สามารถนำมาตอบคำถามการวิจัยได้ 2 ข้อ คือ 1. แนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นอย่างไร 2. ผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องกับการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาหรือไม่ ซึ่งผู้วิจัยได้ตอบคำถามไปข้างต้นแล้ว ต่อไปจะเป็นการตอบคำถามการวิจัยสุดท้าย คือ ข้อเสนอแนะการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาควรเป็นอย่างไร โดยผู้วิจัยได้ทำการเสนอแนะในการปรับปรุงผังเมืองพัทยาเพื่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ได้ดังนี้

1. ด้านแนวคิดการวางผัง

ปัจจุบันแนวคิดในการวางผังเมืองของเมืองพัทยานั้นมุ่งเน้นไปในทางการรักษาและปรับปรุงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยวอยู่แล้ว ซึ่งมีแผนในการพัฒนาส่วนต่างๆที่เป็นสถานที่ที่สำคัญในการท่องเที่ยว เพราะฉะนั้นควรต่อยอดให้การปรับปรุงหรือการวางผังให้มีประสิทธิภาพหรือครอบคลุมในแต่ละพื้นที่ให้มากยิ่งขึ้น เพราะการวางผังให้มีประสิทธิภาพนั้นต้องกำหนดจากขนาดใหญ่ลงมาสู่ขนาดเล็ก และควรมีการวางแผนด้านการพัฒนาด้านกายภาพให้มากยิ่งขึ้น เพื่อให้เห็นเป็นรูปธรรมและให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่มากขึ้น ทั้งนี้ก็เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาทางด้านการพัฒนาพื้นที่ที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ และต้องประยุกต์การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ในระบบการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการท่องเที่ยวและการอยู่

อาศัยมากยิ่งขึ้น ในส่วนของแนวคิดการวางผังเมืองกีฬาซึ่งเป็นแนวคิดหลักของเมืองพัทยาในการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬานั้น ต้องมีวางแผนนโยบายต่าง ๆ อย่างจริงจังเพื่อให้สามารถพัฒนาในด้านต่าง ๆ ไปสู่การเป็นเมืองกีฬาที่สมบูรณ์แบบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสนามแข่งขัน เรื่องความพร้อมในการจัดการแข่งขัน พื้นที่บริการสำหรับผู้ชม การเดินทางและการเข้าถึง ล้วนแล้วแต่ต้องการการพัฒนาให้มากขึ้นกว่านี้ โดยจะต้องมุ่งเน้นแนวทางการพัฒนาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ดังนี้

1. วิสัยทัศน์การพัฒนาเมืองเพื่อเป็นท่องเที่ยวด้านกีฬา

ได้แก่ แนวคิดหลักในการพัฒนาเมืองกีฬา วัตถุประสงค์ เป้าหมายการพัฒนา เป็นต้น

2. การวางแผนการจัดการแข่งขันกีฬา

ได้แก่ การดำเนินงาน การแข่งขัน รูปแบบและประเภทกีฬา มาตรฐานและความพร้อมสำหรับการแข่งขัน ช่วงเวลาจัดการแข่งขัน เทคโนโลยีการถ่ายทอดสด เป็นต้น

3. กิจกรรมท่องเที่ยวด้านกีฬาขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

ได้แก่ การท่องเที่ยวเชิงกีฬา การแข่งขันกีฬาเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว การลงทุนและเงินรางวัลในการแข่งขันกีฬาแต่ละประเภท ค่าโฆษณาและเงินสนับสนุน เป็นต้น

4. แผนการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนในการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่กีฬากับชุมชน พื้นที่กีฬาเป็นศูนย์กลางชุมชน การวางผังให้สอดคล้องกับพื้นที่และธรรมชาติเพื่อสร้างความยั่งยืน เป็นต้น

5. ความพร้อมในการลงทุน

ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่กีฬากับชุมชน พื้นที่กีฬาเป็นศูนย์กลางชุมชน การวางผังให้สอดคล้องกับพื้นที่และธรรมชาติเพื่อสร้างความยั่งยืน เป็นต้น

ประเด็นที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นแนวคิดของหลักการในการพัฒนาเมืองให้มีความพร้อมในการเป็นเมืองกีฬาเพื่อที่จะสามารถเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาระดับโลก และพัฒนาเมืองไปสู่การเป็นเมืองกีฬาที่สมบูรณ์แบบ



แผนผังที่ 5 แผนผังข้อเสนอแนะแนวคิดการวางผังเมืองพัทยา

2. ด้านแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา

การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเมืองพัฒนานั้นยึดตามผังเมืองรวมเมืองพัทยาเป็นหลัก โดยได้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินตามลักษณะความสำคัญและการใช้งานของแต่ละ

ละพื้นที่ แต่เพียงแค่มืองรวมยังไม่สามารถกำหนดเพื่อเป็นแนวทางหรือควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินได้มากนัก เพราะปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากการใช้ประโยชน์อาคารไม่ตรงตามลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงส่งผลทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองในบางตำแหน่งที่ไม่เหมาะสมกับพื้นที่ จึงจำเป็นต้องมีการทำข้อกำหนดท้องถิ่นเพื่อเพิ่มเติมในส่วนของการใช้ประโยชน์อาคารให้ครอบคลุมและมีการตรวจประเภทอาคารอย่างเคร่งครัด หรือการผลักดันให้เกิดผังเมืองเฉพาะเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองที่เหมาะสม รวมไปถึงการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นลักษณะของการวางแผนกายภาพให้เห็นเป็นรูปธรรม ส่วนการวางแผนพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาปัจจุบันพื้นที่เพื่อกิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทยามีอยู่จำนวนหนึ่ง และยังมีขีดความสามารถที่รองรับการแข่งขันกีฬาอยู่ในระดับประเทศเท่านั้น มีเพียงไม่กี่ชนิดกีฬาที่ไปถึงในระดับโลก ทั้งนี้เพราะว่าพื้นที่ทางกีหายังไม่ได้ถูกวางแผนในการพัฒนาเพื่อรองรับในการแข่งขันกีฬาที่หลากหลาย และระดับการแข่งขันที่สูงขึ้นไปถึงระดับโลก จึงควรจะมีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ทางกีฬาเพื่อให้สามารถรองรับการแข่งขันในระดับที่สูงขึ้น เช่น การสร้างศูนย์กีฬาที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก และเทคโนโลยีที่รองรับการแข่งขันในระดับนานาชาติและมีคุณภาพ เพื่อให้เกิดศักยภาพในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาและต้องมีการวางแผนพื้นที่กีฬาให้เป็นรูปธรรม โดยต้องมีการวางแผนออกแบบและมีการกำหนดขั้นตอนการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนการพัฒนา เพื่อให้เมืองมีพื้นที่ในการจัดการแข่งขันกีฬาที่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขันในระดับนานาชาติ และต้องให้ความสำคัญกับพื้นที่กีฬาเป็นอันดับแรก เพราะเป็นพื้นที่ฐานที่สำคัญอันดับแรกในการพัฒนาในการเป็นเมืองกีฬาที่สมบูรณ์ โดยมีสิ่งสำคัญในการพัฒนาพื้นที่ด้านกีหาดังนี้

1. พื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมือง

ได้แก่ สนามแข่งขัน การวางแผนออกแบบพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรม ความเชื่อมโยงของพื้นที่กีฬากับเมือง เป็นต้น

2. ความพร้อมของพื้นที่ในการจัดการแข่งขัน

ได้แก่ ความพร้อมของสนามสามารถรองรับการแข่งขันระดับนานาชาติ มาตรการในการรองรับผู้ใช้งานจำนวนมาก สาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่ การรักษาความปลอดภัย เป็นต้น

3. ที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวและนักกีฬา

ได้แก่ ความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น การสร้างหมู่บ้านนักกีฬาและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แผนในการบริหารระยะยาว เป็นต้น

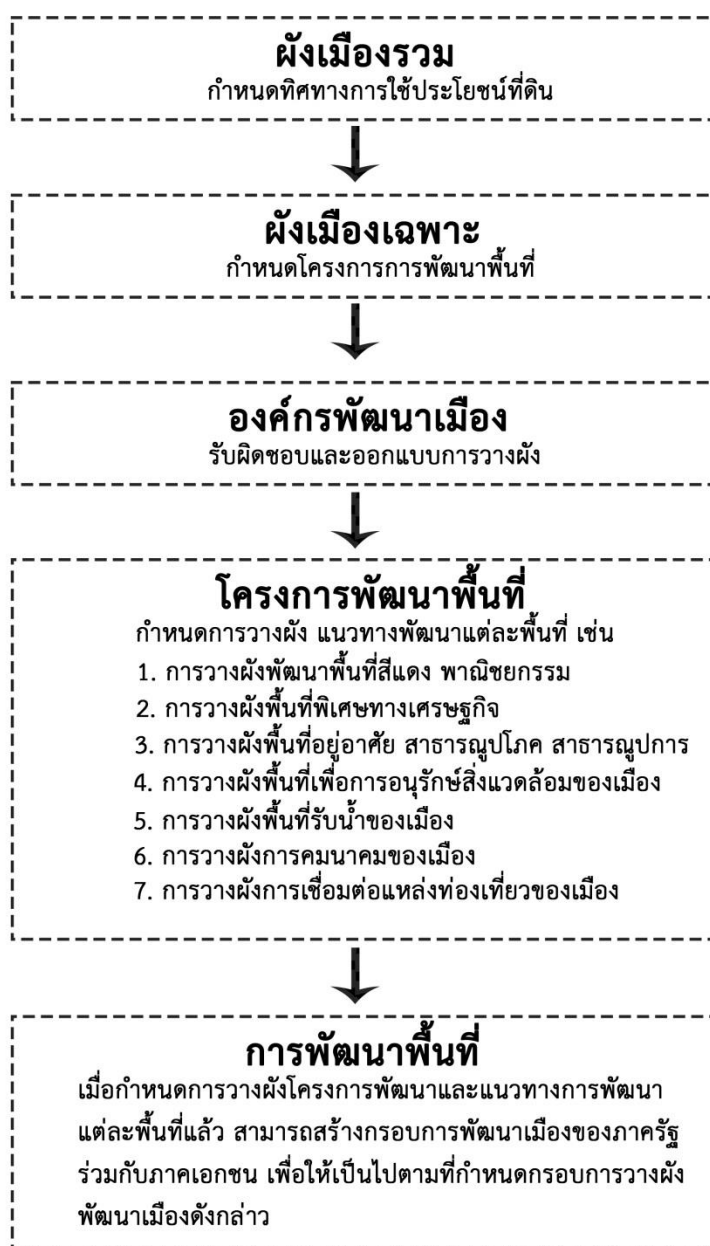
4. แผนการพัฒนาพื้นที่ด้านกีฬา

ได้แก่ การวางแผนการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันให้สอดคล้องกับนโยบายการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา แผนการพัฒนาระยะยาวที่สร้างความยั่งยืนให้กับชุมชน

5. แผนการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนกิจกรรมด้านกีฬา

ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ของเมืองเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น และยังสามารถลดความแออัดของเมืองสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง เป็นต้น

ซึ่งทั้งหมดเป็นแนวคิดในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่ด้านกีฬาเป็นหลัก ซึ่งมีความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองกีฬาที่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขัน



แผนผังที่ 6 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองพัทยา

พื้นที่กีฬา SPORT PARK

แนวคิดการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการกีฬาของเมือง



แผนผังที่ 7 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาเมืองพัทยา

3. ด้านแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งในอนาคต

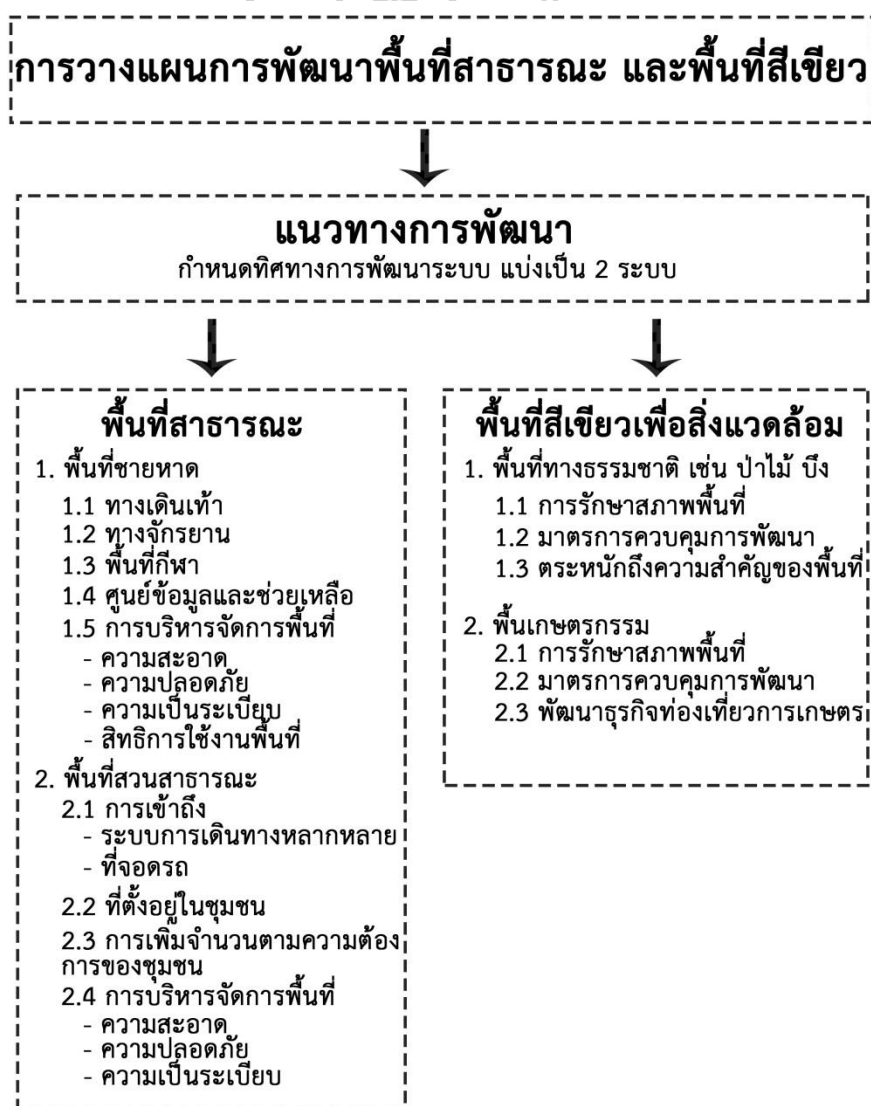
ปัจจุบันระบบการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยายังไม่สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองได้ ไม่ว่าจะเป็นระบบถนนและระบบขนส่งสาธารณะ ล้วนแล้วแต่ต้องมีการปรับปรุงและการวางแผนในการรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตให้มากยิ่งขึ้น ควรจะต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวหรือผู้ใช้งานจำนวนมากในอนาคต เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระบบรางหนัก ระบบรางเบา และระบบรถโดยสารประจำทางที่มีขนาดที่เหมาะสมกับจำนวนผู้ใช้งาน เพื่อลดการใช้รถส่วนบุคคลในการสัญจรเพื่อการท่องเที่ยวภายในเขตเมืองควรมีจุดจอดรถบัสเพื่อเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชน ทั้งหมดก็เพื่อลดการสัญจรบนถนน แก้ไขปัญหาจราจรติดภายในเมือง รวมไปถึงการลดการขยายช่องทางของถนนในเขตใจกลางเมืองที่ปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับการใช้งานที่ต่ำ



แผนผังที่ 8 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการคมนาคมของเมืองพัทยา

4. ด้านแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

พื้นที่สีเขียวของเมืองพญาในปัจจุบันนั้นมีความสามารถในการรองรับกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนและการรักษาสิ่งแวดล้อมอยู่ในเกณฑ์ที่ดี และมีแผนการพัฒนาพื้นที่เหล่านี้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างสม่ำเสมอ เพียงแต่ต้องการการดูแลรักษาคุณภาพให้ดีขึ้น เพื่อที่จะสามารถใช้เพื่อการพักผ่อนและการรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับเมืองให้เกิดประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นไป ควรเพิ่มพื้นที่สาธารณะหรือสวนสาธารณะภายในเมืองเพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัย ทำให้ผู้อยู่อาศัยมีพื้นที่ในการทำกิจกรรมในเมืองไม่แออัดจนเกินไป และต้องมีการจัดการวางแผนสงวนและรักษาพื้นที่สีเขียวเพื่อการเกษตรกรรมที่ทำหน้าที่เป็นพื้นที่ในการสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมืองให้คงสภาพสมบูรณ์ ไม่เกิดการใช้ที่ดินอย่างผิดประเภทจนทำให้เกิดการกระจายตัวของเมืองอย่างไร้ทิศทาง



แผนผังที่ 9 แผนผังข้อเสนอแนะการวางแผนการจัดการพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมืองพญา

สรุปบทที่ 5

ในบทที่ 5 ได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยเริ่มจากการวิเคราะห์หลักเกณฑ์ในการวางผังเมือง เพื่อที่จะนำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกการวางผังเมืองจากกรณีศึกษาการวางผังเมืองตัวอย่าง โดยมีประเด็นในวางผังมี 4 ประเด็น ได้แก่ แนวคิดการวางผัง แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง และแนวคิดการวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งเมืองที่จะนำมาคัดเลือกเป็นกรณีศึกษานั้นจะต้องเป็นเมืองที่มีการให้ความสำคัญทางกีฬา โดยข้อมูลของเมืองดังกล่าวอยู่ในบทที่ 2 และมีหลักเกณฑ์คือ เมืองที่เคยจัดการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติหรือระดับโลกหรือเมืองที่มีการจัดอันดับเป็นเมืองท่องเที่ยวของโลกหรือเมืองที่มีการวางผังเมืองติดอันดับผังเมืองที่ดีในระดับโลก โดยหลังจากได้ทำการวิเคราะห์คัดเลือกแล้ว ผลที่ได้คือได้เมืองที่จะนำมาเป็นกรณีศึกษาการวางผังเมืองเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยา ได้แก่ เมืองสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ และเมืองลอนดอน ประเทศอังกฤษ เลือกเมืองที่นำมาเป็นกรณีศึกษา ต่อมาได้ทำการวิเคราะห์แนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของแต่ละเมือง เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับประเด็นในการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยได้ทำการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็น โดยมีทั้งหมด 4 ประเด็น ได้แก่ แนวความคิดการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้องแนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา แนวความคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง และแนวคิดการวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม หลังจากวิเคราะห์ในแต่ละเมืองทั้ง 4 ประเด็นแล้ว จึงได้สรุปเป็นแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน

ต่อมาได้ทำการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยาในปัจจุบัน โดยวิเคราะห์ประเด็นตามแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาที่ได้ทำการวิเคราะห์ไปก่อนหน้านี้ เมื่อทำการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยาเสร็จสิ้นแล้ว ได้นำมาเปรียบเทียบการแนวความคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา และได้สรุปในแต่ละหัวข้อได้ดังนี้ ประเด็นแนวความคิดการวางผังเมือง ยังไม่มีความสอดคล้องในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ประเด็นแนวความคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา ยังไม่มีความสอดคล้องในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ประเด็นแนวความคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง ยังไม่มีความสอดคล้องในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ประเด็นแนวความคิดการวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม มีความสอดคล้องในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา จึงได้ข้อสรุปได้ว่าผังเมืองของเมืองพัทยายังไม่มีความสอดคล้องกับแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยในบทต่อไปจะเป็นการอภิปรายผลและข้อเสนอแนะของการวิจัย รวมไปถึงการสรุปสาระสำคัญของการวิจัยนี้

บทที่ 6 การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การอภิปรายผล

1. ผลที่ได้จากการศึกษาการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาจากกรณีศึกษาผังเมืองต่างประเทศ

ผลการวิเคราะห์หลักการแนวคิดการวางผังเมืองจากกรณีศึกษาเพื่อนำไปสู่การสรุปผลเป็นหลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาของเมืองพัทยา มีการวิเคราะห์ตามหลักการวางผังเมืองอยู่ 4 หัวข้อ ได้แก่ แนวคิดการวางผังเมือง แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง แนวคิดการวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยสามารถวิเคราะห์และสรุปออกมาได้ว่า

1.1 ผลการวิเคราะห์แนวคิดการวางผังเมือง

มุ่งเน้นการพัฒนาการเป็นเมืองกีฬาโดยใช้แนวคิดเมืองกีฬาในการพัฒนา โดยการพัฒนาในเชิงการท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นหลัก การพัฒนาพื้นที่ให้เกิดกิจกรรมและการสร้างบรรยากาศทางการกีฬาให้กับเมือง และใช้การท่องเที่ยวด้านกีฬาในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในการพัฒนาเมือง เริ่มตั้งแต่นโยบายการพัฒนาเมืองไปสู่การพัฒนาด้านกายภาพของเมือง เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบมีแบบแผนเพื่อก้าวไปสู่อนาคตที่ดีของเมือง และเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในแต่ละปี รวมถึงการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาในอนาคตที่สามารถรองรับการจัดการแข่งขันกีฬาในระดับนานาชาติ และเพื่อพัฒนาเมืองให้ดียิ่งขึ้นควรมีการพัฒนาการเชื่อมต่อบริหารจัดการต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน โดยใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่หรือดิจิทัลเทคโนโลยีในการควบคุมการทำงานของระบบ ทำให้เกิดความสะดวก ความรวดเร็ว และความปลอดภัยในการบริหารจัดการข้อมูล โดยการพัฒนาเมืองระบบนี้ทำให้เกิดเป็นแนวคิดเมืองอัจฉริยะควบคู่ไปกับแนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ใช้การพัฒนาเมืองให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติเพื่อรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมภายในเมือง ทำให้เกิดคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัย

1.2 ผลการวิเคราะห์แนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมือง

มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่กีฬาและพื้นที่กิจกรรมของเมืองเป็นหลักในการพัฒนาเมืองไปสู่การเป็นเมืองกีฬาที่มีความพร้อมและมีมาตรฐานในการจัดการแข่งขันระดับนานาชาติ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสนามแข่ง พื้นที่กิจกรรมโดยรอบ พื้นที่กิจกรรมเชื่อมโยง พื้นที่เพื่อการบริการและความปลอดภัย ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ เป็นต้น ควรมีแผนการพัฒนาพื้นที่กีฬาเข้ากับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่พิเศษของเมืองที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของการเป็นศูนย์กลางเมืองกีฬาระดับนานาชาติ ในแต่ละย่านของเมืองควรมีหลักการพัฒนาที่เฉพาะเจาะจงของแต่ละย่าน โดยย่านศูนย์กลางเมืองต้องทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์

สูงสุดควรเป็นมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเป็นการวางแผนการพัฒนาย่าน โดย 1 พื้นที่หรือ 1 ย่าน ควรมิกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าเชิงพาณิชย์ การบริการ โรงแรม และที่อยู่อาศัย เป็นต้น ย่านชานเมืองเหมาะแก่การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยเป็นหลักและต้องมีการวางแผนตำแหน่งศูนย์กลางพื้นที่โดยรวบรวมระบบสาธารณูปการต่าง ๆ ของเมืองให้อยู่ในเขตพื้นที่เดียวกัน เพื่อการพัฒนาที่อยู่อาศัยโดยรอบ และเพื่อไม่ทำให้เกิดการพัฒนาเมืองอย่างกระจุกกระจาย โดยจำเป็นต้องมีการวางผังแนวทางการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละชุมชนและเป็นประโยชน์ในการควบคุมย่านอีกด้วย ย่านพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมเป็นย่านที่ต้องมีการดูแลรักษาเป็นพิเศษเพราะเป็นย่านที่สร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง และช่วยกำจัดมลพิษต่าง ๆ ทางอากาศที่เกิดขึ้นภายในเมืองทำให้เกิดสภาพอากาศที่บริสุทธิ์ของเมือง ในการจัดการย่านต้องสร้างนโยบายที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมให้เป็นเสมือนแถบสีเขียวที่ล้อมรอบเมือง สร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง

1.3 ผลการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

การวางแผนต้องมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะเป็นหลัก เพราะบทบาทของเมืองก็คือเมืองเพื่อการท่องเที่ยวด้านกีฬาที่จำนวนผู้ใช้งานจะมีจำนวนมากกว่าเมืองทั่วไป โดยระบบขนส่งสาธารณะหลักที่ต้องมีและพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นก็คือ ระบบรางที่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้มากและสามารถบริหารจัดการเรื่องเวลาได้อย่างสมบูรณ์ รวมไปถึงการเข้าถึงที่สะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางอีกด้วย ระบบรางสามารถพัฒนาได้ทั้ง ระบบรถไฟใต้ดิน ระบบรถรางเบาบนดิน และระบบรางลอยฟ้า ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของสภาพพื้นที่เมือง ระบบขนส่งสาธารณะรองก็คือ ระบบรถบัสโดยสารที่จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบนี้ เพื่อให้การบริการให้พื้นที่ชานเมืองหรือพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยากและคอยเป็นระบบที่เชื่อมต่อกับระบบรางซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะหลัก ในส่วนของระบบอื่น ๆ ที่ต้องได้รับการพัฒนาควบคู่กันไปด้วยก็คือ ระบบทางจักรยานและทางเดินเท้า ซึ่งต้องได้การพัฒนาเพื่อลดการใช้เครื่องยนต์ในการเดินทางช่วยลดมลพิษที่เกิดขึ้นในเมืองและทำให้เกิดความสอดคล้องกับนโยบายสร้างสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมือง รวมไปถึงระบบถนนระบบรถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารส่วนบุคคล ก็ต้องได้รับการพัฒนาด้วยเช่นกันในเรื่องของมาตรฐานถนน มาตรฐานราคาค่าโดยสาร และความปลอดภัย

1.4 ผลการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เมืองต้องมีพื้นที่ว่างสาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมือง เพื่อสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมืองและยังสามารถสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้อยู่อาศัยภายในเมืองอีกด้วย พื้นที่ว่างสาธารณะ เช่น พื้นที่ริมน้ำ พื้นที่โล่งเพื่อทำกิจกรรมต่าง ๆ พื้นที่สีเขียวของเมืองก็คือสวนสาธารณะภายในเมือง ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ต้องมีการบริหารจัดการให้เกิดความเหมาะสมและดึงดูดการใช้งานของผู้อยู่อาศัยภายในเมือง เช่น ความสะอาด การเข้าถึง ความสวยงามร่มรื่น และความ

ปลอดภัย โดยพื้นที่เหล่านี้ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการของพื้นที่อย่างครอบคลุมและมีมาตรฐานในการใช้งาน

พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองต้องตั้งอยู่บริเวณชานเมือง มีระยะทางประมาณ 5 – 10 กิโลเมตร โดยเป็นพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาแบบครบวงจรที่เหมาะสมกับการจัดการแข่งขันระดับนานาชาติ ควรเป็นการวางแผนการพัฒนาเพื่อเป็นพื้นที่ศูนย์กลางขนาดใหญ่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การใช้งานถึงแม้ว่าจะไม่มีการแข่งขันกีฬา เช่น พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า ร้านค้า โรงพยาบาล โรงแรม ที่พักนักกีฬา สวนสาธารณะ สนามกีฬาแต่ละประเภท กีฬา จุดศูนย์กลางข้อมูลการท่องเที่ยว เป็นต้น โดยมีการเดินทางเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวก มีการเดินทางที่หลากหลายมีระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทาง

จากผลที่ได้จากการวิเคราะห์ข้างต้นซึ่งทำให้ได้หลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา และสามารถตอบคำถามการวิจัยข้อที่ 1 ที่ว่าหลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาที่ดีเป็นอย่างไร เพื่อเป็นประเด็นหลักนำไปสู่การเปรียบเทียบตัวแปรรองซึ่งก็คือการวางผังเมืองพัทยาในหัวข้อต่อไป

2. ผลที่ได้จากการศึกษาผังเมืองพัทยา

การศึกษาผังเมืองพัทยาเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ผลที่ได้จากการศึกษาเพื่อนำไปสู่การสรุปผล มีการวิเคราะห์ตามหลักการวางผังเมืองอยู่ 4 หัวข้อเพื่อให้เช่นเดียวกับหลักแนวคิดการวางผังข้างต้น ได้แก่ แนวคิดการวางผังเมือง แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง แนวคิดการวางแผนการจัดการพื้นที่สาธารณะ พื้นที่สีเขียวเพื่อสิ่งแวดล้อม และพื้นที่กิจกรรมทางกีฬา โดยสามารถวิเคราะห์และสรุปออกมาได้ว่า

2.1 ผลการวิเคราะห์การวางผังเมืองพัทยา

แนวคิดการพัฒนาเมืองพัทยาก็คือ การเป็นเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ และยังเป็นศูนย์กลางความบันเทิงที่มีความหลากหลายและการกีฬาทางทะเลและชายหาดในระดับนานาชาติเช่นกัน โดยมุ่งเน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรทางธรรมชาติของเมืองเพื่อใช้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติรวมไปถึงการอยู่อาศัยที่ดีของผู้อยู่อาศัย หลักการที่นำมาใช้ก็คือ แนวคิดเมืองยั่งยืน ซึ่งเป็นแนวคิดหลักที่ใช้ในการพัฒนาเมืองและวางผังเมืองของเมืองพัทยา โดยมีแนวคิดตรงในการพัฒนาคุณภาพชีวิตในการอยู่อาศัยของประชากรก็คือ แนวคิดเมืองสุขภาพ ซึ่งเป็นแนวคิดที่ต้องอาศัยการวางแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อนำไปสู่การพัฒนาเมืองดังกล่าว อีกทั้งเมืองพัทยายังมีแนวคิดการเป็นเมืองที่สามารถบริหารจัดการเมืองได้ด้วยตนเอง และการพัฒนาเมืองโดยใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาดูแลความปลอดภัยของเมืองทำให้เกิดแนวคิดเมืองอัจฉริยะ

2.2 ผลการวิเคราะห์การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาเมือง

พัทยา

การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยาในปัจจุบันถูกบังคับใช้ในผังเมืองรวมเมืองพัทยาในเรื่องของผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งบริเวณศูนย์กลางเมืองพัทยา ได้แก่ พัทยาเหนือ พัทยากลาง และพัทยาใต้ ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สีแดง คือ พื้นที่พัฒนาเพื่อการพาณิชย์กรรม ในปัจจุบันโดยส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาที่ดินเพื่อการพาณิชย์และกิจกรรมที่หลากหลาย โดย 1 พื้นที่ หรือ 1 โครงการมีกิจกรรมที่หลากหลาย เช่น ห้างสรรพสินค้ากับโรงแรม ร้านค้าเชิงพาณิชย์กับคอนโดมิเนียม หรือร้านอาหาร ร้านเพื่อการบริการกับที่อยู่อาศัย เป็นต้น ปัจจุบันถูกพัฒนาในแนวตั้งซึ่งเหมาะสมกับพื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดนั่นเอง ส่วนบริเวณย่านชานเมืองเป็นการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเป็นการจัดสรรที่ดินของภาคเอกชนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นั่นเอง ในส่วนนี้อาจยังไม่ได้ถูกวางแผนในการพัฒนามากนักจึงทำให้เกิดการพัฒนาอย่างไม่เป็นระเบียบ กระจาย กระจาย และบางพื้นที่ห่างไกลระบบสาธารณูปการ เป็นต้น และในพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมซึ่งเป็นพื้นที่สีเขียวในผังเมืองรวมยังคงมีมากที่สุดในพื้นที่เมืองพัทยายังคงสามารถรักษาไว้ได้ในส่วนหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันเริ่มจะมีปัญหาการลุกล้ำพื้นที่หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผิดประเภทในพื้นที่ต้องมีการวางแผนพื้นที่ในส่วนนี้ให้ดี เพราะเป็นพื้นที่สำคัญของเมืองที่จะยังคงรักษาคุณภาพทางสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับเมืองในอนาคต

พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทยายังอยู่ในระหว่างการพัฒนาเพื่อใช้งานในอนาคตในปัจจุบันยังไม่สามารถรองรับการจัดการแข่งขันกีฬาในระดับนานาชาติที่หลากหลายได้ การเข้าถึงพื้นที่เข้าถึงได้ยากและไม่มียุทธศาสตร์รองรับในการเข้าถึง ต้องมีการวางแผนการพัฒนาและสร้างความเชื่อมต่อแต่ละพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่

2.3 ผลการวิเคราะห์การวางแผนการคมนาคมของเมืองพัทยา

ในปัจจุบันการเดินทางในเมืองพัทยานั้นใช้การเดินทางโดยรถส่วนตัวเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็น รถยนต์ส่วนตัว รถจักรยานยนต์ส่วนตัว โดยเป็นการเดินทางบนท้องถนนเป็นหลักในการเดินทาง และระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองยังไม่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร โดยจะเป็นรถสองแถวและจักรยานยนต์รับจ้างรวมถึง Taxi ที่ให้บริการภายในเมืองและเขตใกล้เคียง ยังไม่มีระบบรถโดยสารสาธารณะหรือระบบรางในการขนส่งผู้โดยสาร ในส่วนการเดินทางระหว่างเมือง มีทั้งทาง อากาศ ทางน้ำ และทางบก ซึ่งนับได้ว่าเป็นการเดินทางที่สะดวกอยู่พอสมควร และได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ยกเว้นระบบรางที่ยังไม่มีการพัฒนาเพิ่มเติมโดยมีการเดินทางทางรถไฟอยู่ที่ 1 รอบต่อวันเท่านั้น

2.4 ผลการวิเคราะห์การวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา

พื้นที่สาธารณะที่สำคัญของเมืองพัทยาก็คือบริเวณชายหาด ได้แก่ ชายหาดพัทยา ชายหาดจอมเทียน ซึ่งเป็นชายหาดที่สำคัญของการท่องเที่ยวและใช้งานของประชากรในพื้นที่

โดยปัจจุบันในด้านกายภาพของชายหาดมีการจัดพื้นที่เป็นสัดส่วนรวมทั้งความปลอดภัย แต่เรื่องการใช้งานพื้นที่สาธารณะยังมีการใช้งานพื้นที่เพื่อประโยชน์ส่วนตน โดยเฉพาะการมีม้านั่งและร่มส่วนตัวของร้านค้าที่ให้บริการนักท่องเที่ยวถือได้ว่าเป็นการจับจองพื้นที่สาธารณะใช้ประโยชน์ในส่วนตัว จะมีการดูแลในเรื่องดังกล่าวให้ดียิ่งขึ้น และในเรื่องความสะอาดของน้ำทะเลและชายหาดยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดีมากนักต้องมีการดูแลให้มากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ ส่วนในเรื่องของสวนสาธารณะภายในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันต้องดูแลเรื่องของความปลอดภัยของพื้นที่เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดของการใช้งานและเพื่อดึงดูดการใช้งานพื้นที่อีกด้วย

จากผลการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยาในข้างต้น สามารถนำผลการวิเคราะห์ไปเปรียบเทียบกับหลักการแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา เพื่อตอบคำถามการวิจัยข้อที่ 2 ในลำดับต่อไป

3. ผลที่ได้จากการเปรียบเทียบการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา

จากผลการวิเคราะห์หลักแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาและผังเมืองพัทยานำผลที่ได้มาเปรียบเทียบกัน สามารถสรุปผลที่ได้จากการเปรียบเทียบดังนี้

3.1 ผลการเปรียบเทียบแนวคิดการวางผัง

จากผลสรุปในบทที่ผ่านมาสามารถสรุปได้ว่า แนวคิดหลักในการวางผังเมืองคือแนวคิดเมืองกีฬานั้น เมืองพัทยายังไม่ได้นำแนวคิดนี้เป็นแนวคิดหลักในการพัฒนาเมือง ทำให้เมืองยังไม่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายในระดับนานาชาติ รวมไปถึงการสร้างนโยบายต่าง ๆ ที่สนับสนุนการเป็นเมืองกีฬาและกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมกิจกรรมด้านกีฬา ส่วนแนวคิดการพัฒนาเมืองที่สอดคล้องกัน คือการเป็นเมืองที่มุ่งเน้นการพัฒนาสิ่งแวดล้อมและการรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก เพราะเป็นจุดสำคัญของการพัฒนาบทบาทของเมืองในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ เพียงแต่เมืองพัทยาต้องเน้นในเรื่องการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ดียิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ เช่น การฟื้นฟูชายหาด การฟื้นฟูสภาพน้ำทะเล และเรื่องการจัดกรขยะและน้ำเน่าเสีย เป็นต้น ส่วนเรื่องการใช้เทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาควบคู่กับระบบต่าง ๆ ภายในเมืองยังมีให้เห็นไม่มากนักและยังไม่ปรากฏในแผนพัฒนาเมือง และแนวคิดการวางแผนด้านต่าง ๆ ของเมืองยังคงอยู่ในช่วงการพัฒนาเป็นรูปธรรมทำให้เมืองอยู่ในช่วงระหว่างการพัฒนา

3.2 ผลการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

เมืองพัทยาในปัจจุบันยังอยู่ในช่วงการพัฒนาเมืองจึงมีการพัฒนาที่ดินที่หลากหลาย โดยมีสิ่งที่ยอดคล้องกับแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ก็คือ การใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีอย่างจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเฉพาะบริเวณศูนย์กลางเมืองเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสานเป็นหลักและเมืองพัทยาก็กำลังพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน ในส่วนของบริเวณชานเมืองถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยเป็นหลักเช่นเดียวกัน แต่เมืองการพัฒนาที่ดินของ

เมืองพัทยาเป็นการพัฒนาโดยภาคเอกชนเป็นหลักในรูปแบบของการจัดสรรที่ดินในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เพราะฉะนั้นจึงไม่มีการวางแผนการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินจากภาครัฐซึ่งเป็นการวางแผนทิศทางในการเติบโตของเมือง ทำให้เกิดการพัฒนาด้านที่อย่างกระจุกกระจายอย่างไร้ทิศทาง ส่งผลไปถึงพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรมในปัจจุบันยังไม่มีการพัฒนามากนักแต่ก็เริ่มที่จะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ผิดประเภทเช่นเดียวกัน เพราะฉะนั้นเมืองพัทยาดังกล่าวต้องมีการวางแผนทิศทางการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคตอย่างจริงจัง ในส่วนพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬานั้น ปัจจุบันกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าว ทำให้ยังไม่สามารถจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายประเภทได้ รวมไปถึงมาตรฐานของสนามแข่งที่ยังไม่มีความพร้อมในการจัดการแข่งขัน และในส่วนของที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวนั้นสามารถรองรับนักท่องเที่ยวจำนวนมากได้ เพราะพัทยาเป็นเมืองที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากอยู่แล้ว แต่ที่พักสำหรับนักกีฬาโดยเฉพาะนั้นยังไม่มี ต้องมีการพัฒนาพื้นที่สนับสนุนต่าง ๆ เหล่านี้เพื่อรองรับการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

3.3 ผลการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง

จากผลการวิเคราะห์บ่งบอกว่า เมืองพัทยาในเรื่องของการวางแผนการคมนาคมขนส่งยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นระบบหลักในการพัฒนาเมืองยังไม่มีการพัฒนาให้รองรับการใช้งานที่มีประสิทธิภาพและไม่มีความหลากหลายรวมถึงมาตรฐานและความปลอดภัย และระบบถนนก็ยังอยู่ในระหว่างการพัฒนาเช่นเดียวกัน ซึ่งเกือบทุกระบบของการคมนาคมของเมืองยังอยู่ในช่วงการพัฒนาให้สามารถใช้งานได้เพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมากขึ้นของเมือง และมีหลายระบบที่ยังไม่มีการพัฒนา เช่น ระบบทางจักรยานเพื่อการเดินทาง ระบบทางเดินเท้าที่เหมาะสม ระบบจุดจอดรถประจำทางที่ครอบคลุมทุกจุดภายในเมือง เป็นต้น

3.4 ผลการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาพื้นที่สาธารณะและพื้นที่สีเขียวของเมืองพัทยามีการพัฒนาทางด้านกายภาพอยู่ในระดับที่ดี แต่ขาดเรื่องของการบริหารจัดการดูแลรักษาพื้นที่ เช่น เรื่องความสะอาด เรื่องการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ส่วนรวม รวมไปถึงกฎระเบียบในการใช้งาน ที่เป็นจุดดึงดูดการใช้ของนักท่องเที่ยวทุก ๆ กลุ่มนั่นเอง ส่วนนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมก็มีมาตรฐานควบคุมการก่อสร้างอาคารที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อมเข้ามากำหนดหลักเกณฑ์การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก่อนการสร้างอาคารจริง และในส่วนที่ต่อปรับปรุงหรือเพิ่มเติมก็คือ การเพิ่มจำนวนพื้นที่สีเขียวและพื้นที่สาธารณะของเมืองที่สามารถใช้งานได้เหมาะสมกับเมือง เพื่อประโยชน์ในการทำกิจกรรมต่าง ๆ รวมไปถึงการทำกิจกรรมด้านกีฬา และการปรับปรุงสภาพพื้นที่กีฬาสถานขนาดใหญ่ให้มีความสอดคล้องกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง

จากผลการเปรียบเทียบหลักแนวคิดการวางแผนผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับการวางแผนผังเมืองพัทยาทั้ง 4 หัวข้อสามารถตอบคำถามการวิจัยข้อที่ 2 ได้ว่า การวางแผนผังเมืองพัทยายังไม่มีความ

สอดคล้องกับหลักแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา โดยเป็นผลสรุปที่มาจากบทที่ 5 ของการวิจัย

ข้อเสนอแนะของนักวิชาการต่อผลการวิจัย

จากการสัมภาษณ์นักวิชาการด้านผังเมือง คือ ปราณี นันทเสนามาตร ผู้เชี่ยวชาญพิเศษ ด้านผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง ฐาปนา บุญยประวีตร อุปนายกสมาคมการผังเมืองไทย ได้ให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการวิจัยดังนี้

1. นิยามของแนวคิดเมืองกีฬาต้องมีนิยามที่ชัดเจนเพื่อที่จะนำมาเป็นแนวทางในงานวิจัยนี้ และส่งผลถึงการวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ ของการวางผังเมือง ซึ่งข้อมูลแนวคิดเมืองกีฬาอยู่ในบทที่ 2 ที่ผู้วิจัยได้ปรับปรุงเพิ่มเติมเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

2. แนวคิดเมืองยั่งยืนเป็นแนวคิดหลักในการพัฒนาเมืองในยุคสมัยปัจจุบันที่ได้รับค่านิยมในหลาย ๆ เมือง โดยเฉพาะเมืองที่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่เป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยที่เมืองพัทยาก็เช่นกันที่ใช้แนวคิดเมืองยั่งยืนในการพัฒนาเมืองด้านต่าง ๆ ที่ประยุกต์การพัฒนาเมืองในระบบต่าง ๆ ให้เกิดความยั่งยืน

3. หลักเกณฑ์สำหรับการคัดเลือกเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันระดับนานาชาติ ใช้หลักเกณฑ์อย่างไรบ้าง ซึ่งผู้วิจัยได้นำหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกการเป็นเจ้าภาพโอลิมปิกที่เป็นต้นแบบหลักเกณฑ์การคัดเลือกการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติมาเป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาการเป็นเมืองกีฬา

4. การวางผังเมืองจากกรณีศึกษาจากต่างประเทศต้องต้องตอบโจทย์การเป็นเมืองกีฬาที่ชัดเจน ซึ่งผู้วิจัยได้ข้อมูลจากรายงานของคณะกรรมการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ด้านกีฬา ศิลปะ วัฒนธรรม การศาสนา คุณธรรม และจริยธรรม สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ เรื่องการจัดตั้งเมืองกีฬา ซึ่งยกตัวอย่างเมืองที่มีแนวคิดการจัดตั้งเมืองกีฬาในต่างประเทศไว้

5. สิ่งสำคัญของการวิจัยนี้ คือการสร้างแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพื่อนำไปเปรียบเทียบกับวางผังเมืองพัทยา เพื่อให้สามารถพิสูจน์สมมติฐานของการวิจัยได้ชัดเจน ซึ่งผู้วิจัยได้ปรับปรุงและเพิ่มเติมตามคำแนะนำของวิชาการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงได้เกิดผลสรุปของการวิจัย

ข้อเสนอแนะของการวิจัย

1. การพัฒนาเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ข้อมูลจากการวิจัยพบว่าต้องมีการวางแผนการพัฒนาที่ใช้ระยะเวลาพอสมควร โดยแผนการพัฒนาพื้นที่กิจกรรมรวมไปถึงการจัดการแข่งขันกีฬาต่าง ๆ ต้องเป็นแผนระยะยาว ถึง 10 ปี และต้องตั้งเป้าหมายการพัฒนาเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเป็นเป้าหมายหลักในการพัฒนาเมือง

2. การเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา พื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาต้องมีความพร้อมในการจัดการแข่งขัน ทั้งในเรื่องมาตรฐานและความปลอดภัย เพื่อให้สามารถรองรับการจัดการแข่งขันกีฬาที่มีประสิทธิภาพในระดับนานาชาติได้

3. การพัฒนาเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นที่ของเมืองให้มีความพร้อมและสามารถรองรับจำนวนผู้ใช้งานจำนวนมาก โดยระบบการคมนาคมขนส่งของเมืองคือสิ่งที่ต้องพัฒนาเป็นอันดับแรก ต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีความพร้อมในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นระบบรางหนัก รางเบา รถบัสโดยสารประจำทาง และการพัฒนาสนามบินให้รองรับเที่ยวบินที่มากขึ้น ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ต้องมีการวางแผนการพัฒนาไม่น้อยกว่า 10 ปี

4. ปัจจุบันเมืองพัทยามีความสามารถในการให้บริการที่พักสำหรับนักท่องเที่ยวที่เพียงพออยู่แล้ว การพัฒนาจุดนี้จึงเป็นไปตามกลไกของเศรษฐกิจและนักลงทุน เพราะฉะนั้นควรมีการวางแผนการพัฒนาย่านเพื่อการเศรษฐกิจหรือการอยู่อาศัย โดยเป็นการพัฒนาโดยเริ่มจากจุดศูนย์กลางขยายการพัฒนารัศมีโดยรอบ เช่น สถานีรถไฟฟ้าหรือศูนย์กลางเมือง เป็นต้น

5. การพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาต้องมีการผลักดันและส่งเสริมการจัดการแข่งขันกีฬาที่หลากหลายชนิดกีฬา โดยเฉพาะกีฬาที่เป็นที่สนใจและมีชื่อเสียงในระดับโลก เพื่อให้สามารถดึงดูดกลุ่มนักท่องเที่ยวที่สนใจด้านกีฬาโดยเฉพาะ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาให้เมืองมีชื่อเสียงในการเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาการวิจัยครั้งนี้ผู้ศึกษาได้พบข้อจำกัดในงานวิจัยบางประการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของงานวิจัย ได้แก่

1. การศึกษาข้อมูลการวิจัยจากกรณีศึกษาได้ศึกษาจากข้อมูลจากเอกสารและภาพถ่ายทางอากาศเท่านั้น ไม่สามารถศึกษาข้อมูลจากสถานที่จริงทุกประเทศ มีเพียงแต่สิงคโปร์เท่านั้นที่ได้ไปศึกษาจากสถานที่จริง ทำให้การนำข้อมูลการวิเคราะห์อาจคลาดเคลื่อนได้

2. การวิจัยครั้งนี้ยังไม่ได้เจาะลึกในเรื่องของวิธีการปฏิบัติที่ทำให้เกิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดโครงการการพัฒนาและในเรื่องของการบริหารจัดการโครงการ มีเพียงข้อมูลแนวคิดที่ทำให้เกิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเท่านั้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในขั้นต่อไป

เพื่อให้การศึกษาการวิจัยด้านการวางผังเมืองของเมืองพัทยานำไปสู่ขั้นตอนการวางผังที่มีประสิทธิภาพในการพัฒนาเมืองและพัฒนาระบบต่าง ๆ ของเมืองให้เป็นระบบชัดเจนมากขึ้น เพื่อนำไปสู่การปรับผังเมืองของเมืองพัทยาให้เป็นการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาในอนาคต จึงขอ

เสนอแนะหัวข้อสำหรับการวิจัยครั้งต่อไปที่ครอบคลุมในทุกประเด็นที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางผัง ดังนี้

1. การศึกษาวิจัยครั้งนี้ยังไม่ได้มีการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองพหุภาคีให้เป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นในการนำมาปรับปรุงและวางผังในอนาคต เพื่อที่จะพัฒนาให้เกิดโครงการต่าง ๆ ในการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ

2. การศึกษาวิจัยครั้งนี้ยังไม่ได้ศึกษาองค์กรหรือบุคลากรที่รับผิดชอบในการวางผังเมืองพหุภาคีให้เป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา เพื่อให้เกิดการผลักดันให้เกิดโครงการที่มีประสิทธิภาพ

3. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาการบริหารจัดการเมืองขององค์กรที่มีส่วนรับผิดชอบในการวางผังเมืองรวมไปถึงขั้นตอนในการวางผัง การมีส่วนร่วมของประชาชนที่ทำให้เกิดผังต่าง ๆ เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนาเมืองต่อไป

4. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาเมือง เพื่อการวางแผนโครงการต่าง ๆ ในการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมือง

5. การศึกษาวิจัยครั้งต่อไปควรศึกษาเรื่องการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมสำหรับเมืองท่องเที่ยวทางธรรมชาติเพื่อป้องกันปัญหาการพัฒนาเมืองที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติของเมือง

การศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองพหุภาคีเพื่อที่จะเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ทุกประการจนถึงการสามารถสรุปผลที่ได้จากการวิเคราะห์พร้อมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการวางผังเมืองพหุภาคีให้เป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬาที่มีความพร้อมและความสมบูรณ์ในการรองรับการแข่งขันกีฬาระดับนานาชาติ อย่างไรก็ตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้เป็นเพียงแนวทางในการวางผังการพัฒนาเมืองในรูปหนึ่งเท่านั้น ยังมีขั้นตอนวิธีการมากมายที่เป็นประโยชน์ในการวางผังเมืองที่เกี่ยวข้องเพื่อค้นหาแนวทางการวางผังเมืองที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

สรุปสาระสำคัญของการวิจัย

การศึกษาวางผังเมืองพหุภาคีเพื่อที่จะเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬามีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาแนวคิดของการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬาเพื่อการนำไปเปรียบเทียบกับผังเมืองพหุภาคีที่มีความสอดคล้องหรือไม่ และเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงผังเมืองให้สอดคล้องกับการวางผังเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. เพื่อศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา
2. เพื่อเปรียบเทียบผังเมืองพหุภาคีกับแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการวางผังเมืองพหุภาคีให้เป็นเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬา

ผลสรุปจากการวิจัยพบว่า การศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวทางด้านกีฬามีประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษาอยู่ 4 หัวข้อ คือ แนวคิดการวางผังเมือง แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง และแนวคิดการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยนำทั้ง 4 หัวข้อเป็นหลักเกณฑ์ในการวิเคราะห์จากการ

วางผังเมืองจากกรณีศึกษาท่องเที่ยวด้านกีฬาระดับโลก 2 พื้นที่ ได้แก่ สิงคโปร์ และลอนดอนประเทศอังกฤษ หลักเกณฑ์การคัดเลือกการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาระดับโลก ทำให้สามารถได้บทสรุปของแนวคิดวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพื่อใช้ในการเปรียบเทียบกับกรวางผังเมืองพัทยา จากนั้นทำการวิเคราะห์การวางผังเมืองพัทยา โดยวิเคราะห์ตาม 4 หัวข้อข้างต้น แล้วนำผลวิเคราะห์ไปเปรียบเทียบกับแนวคิดวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพื่อสรุปผลต่อไป

ผลสรุปจากการเปรียบเทียบแนวคิดวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับผังเมืองพัทยาพบว่าผังเมืองพัทยามีความสอดคล้องกับแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาเพียง 1 ประเด็นเท่านั้น ได้แก่ ประเด็นแนวคิดการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แต่อีก 3 ประเด็นยังไม่มี ความสอดคล้องในการพัฒนาเป็นเมืองกีฬา สรุปได้ว่าสมมติฐานการวิจัยนั้นถูกต้อง หลังจากนั้นจึงเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมในการวางผังเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา นำบทสรุปและข้อเสนอแนะไปสอบถามความคิดเห็นจากนักวิชาการด้านผังเมือง โดยเมื่อได้ความคิดเห็นจากนักวิชาการจึงได้นำมาปรับปรุงข้อเสนอแนะในงานวิจัยให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยข้อเสนอแนะในการปรับปรุงในงานวิจัย สรุปข้อเสนอแนะจากนักวิชาการได้เป็นหัวข้อดังนี้

1. นิยามของเมืองกีฬา
2. แนวคิดเมืองยั่งยืน
3. หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเมืองเจ้าภาพจัดการแข่งขัน
4. การวางผังจากกรณีศึกษา
5. การสร้างแนวคิดการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

โดยผู้วิจัยได้นำข้อเสนอแนะทั้งหมดมาปรับปรุงเพิ่มเติมในงานวิจัยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแนวคิดการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ทั้ง 4 หัวข้อได้แก่ แนวคิดการวางผัง แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬา แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่ง และแนวคิดการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังนั้นการศึกษาแนวคิดการวางผังเมืองพัทยาเพื่อเป็นเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬาที่ผู้วิจัยได้เสนอแนะนี้ จะเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการปรับปรุงผังให้เกิดเป็นรูปธรรมหรือไม่นั้น ก็ต้องได้รับการศึกษาเพิ่มเติมและสนับสนุนจากหน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้องโดยตรง ได้แก่ หน่วยงานส่วนท้องถิ่น รัฐบาล และประชาชนและภาคเอกชน ให้เกิดการผลักดันของทุกภาคส่วนในการนำแนวคิดดังกล่าวไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักพัฒนามาตรฐาน. (2549). *เกณฑ์และมาตรฐานผังเมืองรวม พ.ศ. 2549*. กรุงเทพมหานคร: กรมโยธาธิการและผังเมือง.
- คณะกรรมการวิชาการขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ. (2560). *การจัดตั้งเมืองกีฬา*. กรุงเทพมหานคร: สภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ.
- ชัยสิทธิ์ ด่านกิตติกุล. (2554). "การนำเสนอข้อมูลการศึกษาโครงการ." เอกสารประกอบการประชุม ผู้ทรงคุณวุฒิ การมีส่วนร่วมปรับปรุงฟื้นฟูเมืองตามแนวพระราชดำริกรุงเทพมหานคร เมืองสวรรค์ เสนอที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. 3 มิถุนายน.
- นราธิป ตริเจริญ และคณะ. (2559). "การพัฒนาจังหวัดด้วยกีฬาฟุตบอลอาชีพ : ความรัก เอกลักษณ์ และการพัฒนาจังหวัดอันเกิดจากสโมสรบุรีรัมย์ ยูไนเต็ด." วารสารวิจัยและพัฒนา วไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์, 11. 1 (มกราคม-เมษายน): 281-293.
- ปราณี นันทเสนามาตร. (2557). "มิติใหม่ของการพัฒนาภาคมหานคร : กรุงเทพมหานครและบริเวณชล." เอกสารประกอบการบรรยายวันผังเมืองโลก ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมโกเตนทิวลิป ซอฟเฟอริน กรุงเทพมหานคร. 6 พฤศจิกายน.
- พรณรงค์ ชาญนวงศ์. (2560). *แนวคิดการพัฒนาเมืองกับการอยู่อาศัยในอนาคต*. [ออนไลน์] 27 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก https://urp.kku.ac.th/nha_plge/01-1st_workshop/1st-lecture/02PCH.pdf
- มหานครอาเซียน. (2559). *การเดินทางในสิงคโปร์*. [ออนไลน์] 10 ธันวาคม. เข้าถึงได้จาก <http://www.uasean.com/kerobow01/225>
- เมืองพัทยา. (2560). *ประวัติเมืองพัทยา*. [ออนไลน์] 1 มกราคม. เข้าถึงได้จาก http://www.pattaya.go.th/history__trashed/ประวัติเมืองพัทยา
- รัฐชาติ ทศนีย์ และวรเดช จันทรร. (2559). "บทบาทของสโมสรบุรีรัมย์ยูไนเต็ดในการพัฒนาจังหวัดบุรีรัมย์." วารสารวิจัยและพัฒนา วไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์, 11. 3 (กันยายน-ธันวาคม): 77-86.
- พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518. (2518). *ราชกิจจานุเบกษา*. 92, 33 (13 กุมภาพันธ์ 2518): 9
- พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535. (2535). *ราชกิจจานุเบกษา*. 109, 37 (4 เมษายน): 2-26

- กฎกระทรวง ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2558. (2558). *ราชกิจจานุเบกษา*. 132, 26ก (2 เมษายน): 1-56
- วศิน อิงคพัฒนานุกุล. (2548). *การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและมรดกทางวัฒนธรรม*. นครปฐม: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- วัชระ เชียงกุล และเทิดชาย ช่วยบำรุง. (2560). "พฤติกรรมท่องเที่ยวเชิงกีฬาจังหวัดบุรีรัมย์." *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี*, 8. 1 (มกราคม-มิถุนายน): 90-109.
- ศูนย์วิจัยธุรกิจและเศรษฐกิจอีสาน. (2560). *ข้อมูลพื้นฐานประเทศสิงคโปร์*. [ออนไลน์] 5 มกราคม. เข้าถึงได้จาก <http://www.ecberkku.com/consumer/consumer1/k1.html>
- สำนักงานเขตบางรัก. (2560). *การคมนาคมในกรุงเทพมหานคร*. [ออนไลน์] 5 มกราคม. เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkok.go.th/bangrak/page/sub/2926/Knowledge-Management-KM/1/info/5082/การคมนาคมในกรุงเทพมหานคร>
- สำนักยุทธศาสตร์และงบประมาณเมืองพัทยา. (2559). *หนังสือบรรยายสรุปเมืองพัทยา พ.ศ.2559*. ชลบุรี: ฝ่ายวิจัยและประเมินผลเมืองพัทยา.
- สิทธิพร ภิรมย์รื่น. (2555). *การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม*. กรุงเทพมหานคร: ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน. (2554). *แผนแม่บทการบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเมืองพัทยาและพื้นที่เชื่อมโยง*. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท.

ภาษาต่างประเทศ

- Chapin, F. S. (1988). *Urban planning*. (2nd ed ed.). Urbana: University of Illinois Press.
- Daniels, T. L. (2003). *The environmental planning handbook : for sustainable communities and regions*. Chicago, Ill. : Planners Press, American Planning Association.
- Dickey, J. W. (1975). *Metropolitan transportation planning*. Washington D.C. : McGraw-Hill.
- Japan International Cooperation Agency. (1989). *City Planning Manual : the Study of Applied Technology for Making City Plan, Volume VI Urban Facility Planning*. Bangkok: Department of Town and Country Planning, Ministry of Interior.

Levy, J. M. (2006). *Contemporary urban planning*. (7th ed. ed.). Upper Saddle River, N.J. :: Pearson/Prentice Hall.

McHarg, I. L. (1969). *Design with nature*. N. Y. : the American Museum of Natural History by the Natural History Press.

Ministry of National Development. (2016). *A High Quality Living Environment for all Singaporeans*. [Online] Accessed 7 December. Available from http://www.mnd.gov.sg/landuseplan/greater_mobility_enhanced_transport_connectivity.htm

Paris 2024. (2017a). *Candidature File Phase 1*. [Online] Accessed 28 November.

Available from

http://paris2024.org/medias/presse/paris_2024_candidature_file_part_1.pdf

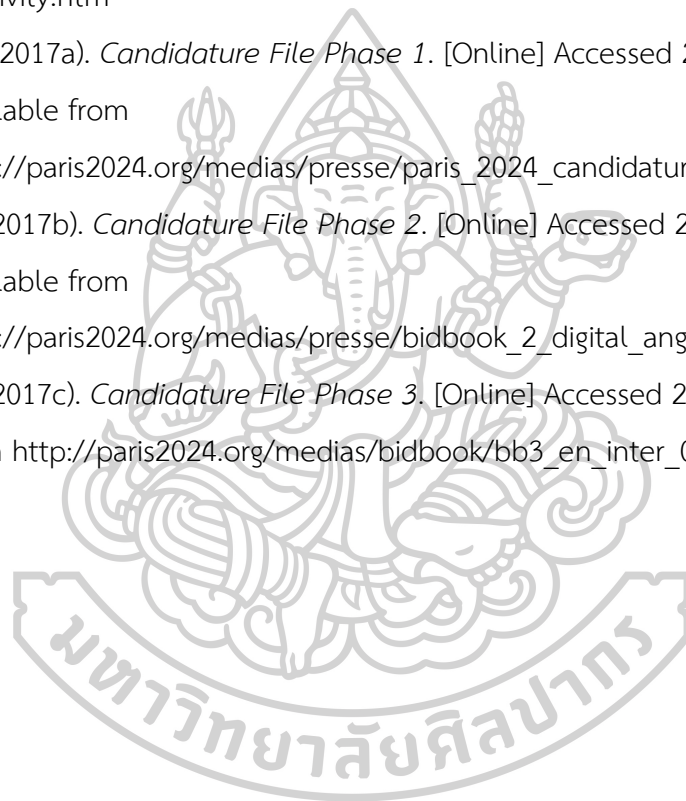
_____. (2017b). *Candidature File Phase 2*. [Online] Accessed 28 November.

Available from

http://paris2024.org/medias/presse/bidbook_2_digital_anglais_cmjn_hd.pdf

_____. (2017c). *Candidature File Phase 3*. [Online] Accessed 28 November. Available

from http://paris2024.org/medias/bidbook/bb3_en_inter_02_02_2017_bd.pdf





ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ข้อเสนอแนะของนักวิชาการต่อผลการวิจัย

วันที่..... เดือน..... พ.ศ.

เวลา..... สถานที่

แบบสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือนักวิชาการด้านผังเมือง

ชื่อ.....นามสกุล.....ตำแหน่ง

สถานที่ทำงาน.....

หัวข้อที่ 1 ผลการวิเคราะห์แนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา

1. ผลการวิเคราะห์การวางผังเมืองในแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ท่านเห็นด้วยหรือไม่อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2. จากผลการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาในแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

3. จากผลการวิเคราะห์แนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งในแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

4. จากผลการวิเคราะห์แนวความคิดการวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

หัวข้อที่ 2 ผลการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา

1. จากผลการวิเคราะห์ผังเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

2. จากผลการวิเคราะห์การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

3. จากผลการวิเคราะห์การวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

4. จากผลการวิเคราะห์การวางแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

.....

หัวข้อที่ 3 ผลการเปรียบเทียบแนวคิดหลักการวางผังเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับผังเมืองพัทยา

1. จากการเปรียบเทียบแนวคิดการวางผังเมืองของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

2. จากการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินพื้นที่กิจกรรมด้านกีฬาของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

3. จากการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนการคมนาคมขนส่งของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

4. จากการเปรียบเทียบแนวคิดการวางแผนด้านแผนการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวด้านกีฬากับเมืองพัทยา ท่านเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

.....

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	รัศมีธรรม มะโนไธ้
วัน เดือน ปี เกิด	19 สิงหาคม 2531
สถานที่เกิด	จังหวัดแพร่
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรี สถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล ล้านนา
ที่อยู่ปัจจุบัน	35 หมู่ 5 ต.ร่องฟอง อ.เมือง จ.แพร่

