

การสรุปโครงการจัดทำข้อเสนอแนะหรือแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะริมถนน ในเมืองพัทยา เพื่อคนทุกกลุ่ม ชุมเขต แสงเจริญ

A Summary of Suggestions or Concepts of Universal Design for Improving Public Wayside Area in Pattaya Choomket Sawangjaeoen

อาจารย์ ประจำสาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
Instructor in Department of Landscape Architecture Faculty of Architecture and planning, Thammasat University
Corresponding author. E-mail : choomnoom@hotmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะหรือแนวคิด ในการออกแบบปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพและภูมิทัศน์ของพื้นที่สาธารณะริมถนนเมืองพัทยา สำหรับคนทุกกลุ่ม โดยเมืองพัทยา ร่วมกับ มูลนิธิพระมหาไถ่ครอบครัว 6 พื้นที่ คือ 1.ถนนนาเกลือ 2.พื้นที่เขาสท.เขาพระใหญ่ 3.ถนนเลียบหาดจอมเทียน 4.ถนนถนนเทพประสิทธิ์ 5.ถนนถนนชัยพฤกษ์ 6.ถนนจอมเทียนสาย 2 การวิจัยเป็นการวิจัยเชิงประยุกต์ มีการทบทวนวรรณกรรมทั้งในและต่างประเทศ ข้อมูลปฐมภูมิล้วนจาก 3 วิธี คือ การใช้แบบสำรวจ การใช้แบบสอบถามกลุ่มตัวอย่าง 105 คน และการทำสัมภาษณ์กลุ่มย่อย มีการวิเคราะห์ข้อมูลระดับจุลภาค และระดับจุลภาค ผสานกับการทำ SWOT Analysis โดยมีการตรวจสอบข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญและการจัดสัมมนาเพื่อรับฟังข้อคิดเห็นจากคนในพื้นที่ โดยได้ผลสรุป คือ เมืองพัทยามีความได้เปรียบด้านการบริหารจัดการ มีการวางแผนนโยบายด้านผู้พิการไว้แล้ว สิ่งที่ต้องดำเนินการคือการทำตามแผนและการเพิ่มเติมในส่วนที่ยังขาด เช่น การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับคนทุกกลุ่ม การจัดกระบบทางเดินเท้าทางข้าม และ ระบบขนส่งมวลชนที่เข้าถึงได้อย่างสะดวก เป็นต้น และจากการนำเสนอแนวคิดต่อคนในพื้นที่พบว่า ต้องการให้เมืองพัทยาเร่งดำเนินการตามแผนที่นำเสนอ เพื่อการใช้งานที่เหมาะสมต่อคนทุกกลุ่ม และส่งเสริมคุณภาพชีวิตคนในพื้นที่ รวมถึงเสริมศักยภาพด้านการท่องเที่ยวแก่เมืองพัทยา

คำสำคัญ การออกแบบเพื่อทุกคน , การปรับปรุงสภาพแวดล้อมสำหรับการท่องเที่ยว

บทนำ

สังคมไทยในอดีต เอื้อให้คนในชุมชนมีบทบาทในการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทั้งผู้หญิง ผู้ชาย เด็ก ผู้สูงอายุ หรือคนพิการ วิถีชีวิตดั้งเดิมจึงเสมือนสวัสดิการขั้นดีสำหรับคนพิการให้มีโอกาสได้ใช้ชีวิตเหมือนคนทั่วไป แต่เมื่อโลกเปลี่ยนแปลงไปเพื่อตอบสนองระบบทุนนิยม ส่งผลให้วิถีชีวิต และวัฒนธรรมเปลี่ยนไป คนพิการและผู้ด้อยโอกาส ถูกปฏิบัติให้เกิดความแตกต่าง ทำให้การดำรงชีวิตลำบากขึ้น องค์การสหประชาชาติจึงประกาศให้ ปี 2524 เป็นปีคนพิการสากล เพื่อเป็นจุดเริ่มของการสร้างรูปธรรมของสิทธิและสวัสดิการคนพิการ อีกทั้งแผนงานสร้างเสริมสุขภาพคนพิการของไทยได้วางแนวคิดและวิสัยทัศน์ไว้ เพื่อสร้างองค์ความรู้ใหม่ที่เอื้อประโยชน์ต่อคนทุกกลุ่ม โดยผสานภูมิปัญญาท้องถิ่นกับเทคโนโลยีต่างกันอย่างเหมาะสม แล้วจัดกระบวนการเรียนรู้ในสังคมให้เกิดความเข้าใจร่วมกัน ดังนั้นเมืองพัทยาและมูลนิธิมหาไถ่ จึงมอบให้คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นแกนนำ ในการร่วมสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดสังคมสมานฉันท์ เรียนรู้และอยู่ร่วมกัน

จัดตั้งโครงการพัฒนาพื้นที่สาธารณะและการท่องเที่ยวเมืองพัทยา ให้เอื้อต่อการใช้งาน การสัญจรและการเข้าถึงสำหรับคนทุกกลุ่ม รวมทั้งเป็นแนวคิดและองค์ความรู้ให้องค์กรและหน่วยงานที่สนใจในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และภูมิทัศน์ให้เหมาะสมต่อไป

วัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน

1. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะหรือแนวคิด (Concept Design) ในการออกแบบปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และ ภูมิทัศน์ของพื้นที่สาธารณะริมถนนเมืองพัทยา สำหรับคนทุกกลุ่ม
2. เพื่อส่งเสริมให้เกิดความเข้าใจแก่ประชาชนทั่วไปในการตระหนักถึงความสำคัญของการออกแบบการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และภูมิทัศน์ของพื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนเมืองพัทยา สำหรับคนทุกกลุ่ม
3. เพื่อสร้าง และ เผยแพร่องค์ความรู้แก่ภาครัฐ ภาคเอกชน ประชาชนทั่วไปและผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการวางแผน และ ออกแบบสภาพแวดล้อมทางกายภาพและภูมิทัศน์ ของพื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนเมืองพัทยา

ขอบเขตพื้นที่ดำเนินงาน

การวิจัยเน้นพื้นที่สำคัญต่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก ได้แก่ 1.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนนาเกลือ 2.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนน บริเวณสถานีวิทยุกระจายเสียงจากทหารเรือ (สทร.) เขาพระใหญ่และพื้นที่ใกล้เคียง 3.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนเลียบหาดจอมเทียน 4.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนถนนเทพประสิทธิ์ 5.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนถนนชัยพฤกษ์ 6.พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนจอมเทียนสาย 2

เป้าหมายของการดำเนินงาน

1. จัดทำข้อเสนอแนะหรือแนวคิด (Concept Design) ในการออกแบบปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางและภูมิทัศน์ของพื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนของเมืองพัทยา
2. ทุกภาคส่วนเข้าใจความสำคัญของการจัดปรับสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่ม
3. สร้างแนวคิดและมาตรฐานในการออกแบบเป็นคู่มือ เพื่อเผยแพร่ความรู้ให้กับประชาชนทั่วไปและผู้ที่เกี่ยวข้อง

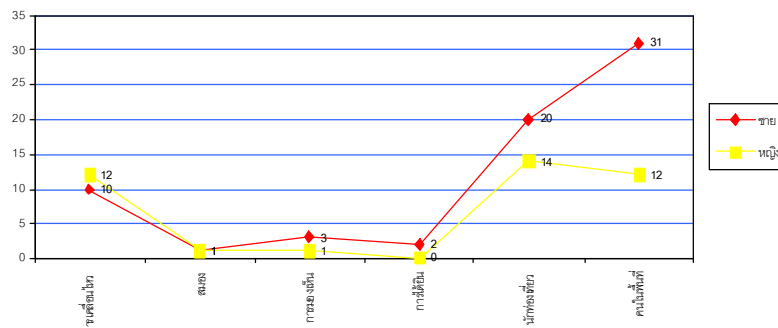
วิธีการดำเนินงานวิจัย

1. ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ด้านสิทธิของคนพิการและผู้สูงอายุ มาตรฐานการออกแบบสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ แนวคิดในการออกแบบพื้นที่สำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ แนวคิดด้านทางสัญจร ระบบคมนาคม ทางเท้าและการสัญจรยานยนต์ (Network of Pedestrian and cars) แนวคิดการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) กฎหมายที่เกี่ยวข้อง แผนนโยบายในการพัฒนาเมืองพัทยา ตั้งแต่ 2548-2552 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ Provision for Elderly

and Handicapped Pedestrians (โดย ศ. John Templer และ Michel Jones ศูนย์วิจัยคนเดินเท้า สถาบันเทคโนโลยีแห่งรัฐจอร์เจีย)

2. ขั้นตอนการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างใช้วิธีกำหนดอัตราส่วน ประมาณร้อยละ 0.01 ได้กลุ่มตัวอย่างประมาณ 100 คน กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจจริง 105 คน ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ซึ่งประกอบไปด้วย คนพิการ นักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่ ดังแผนภูมิที่ 1



แผนภูมิที่ 1 จำนวนกลุ่มตัวอย่างแยกตามประเภท

3. จัดทำแบบสำรวจและสำรวจข้อมูลต่าง ๆ

- ทำแบบสำรวจลักษณะทางกายภาพของพื้นที่
- ทำแบบสำรวจกิจกรรม (Behavior mapping) ตำแหน่งกิจกรรม พื้นที่และการใช้งาน
- จัดทำแบบสัมภาษณ์สำหรับผู้ในพื้นที่ ด้านความคิดเห็น ความพึงพอใจ และ ความต้องการ

เพิ่มเติม

4. จัดสัมมนากลุ่มย่อย (focus group) ทั้งหมดเพื่อรับฟังและนำเสนอความคิดเห็นจากผู้พิการในพื้นที่

5. ขั้นตอนการประมวลผลข้อมูล

- ประมวลผลข้อมูลจากแบบสำรวจ แบบสัมภาษณ์ แบบสอบถาม และการสัมมนากลุ่มย่อย
- นำข้อมูลจากการประมวลผลมาวิเคราะห์เปรียบเทียบเชื่อมโยงกับวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
- ร่างแนวทางการออกแบบ

6. ขั้นตอนการนำเสนอข้อมูล

- นำเสนอข้อมูลต่อชุมชน และ นำเสนอต่อผู้บริหารเมืองพัทยา ทั้งหมด 4 ครั้ง
- แก้ไขเพิ่มเติม ประมวล สรุปผล
- จัดทำรูปเล่มนำเสนอเผยแพร่ข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

1. การจัดประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Seminar)
2. การอภิปรายกลุ่มย่อย (Focus group)

4. การสัมภาษณ์เชิงลึก (Deep interview)
5. การใช้แบบสอบถาม (Questionnaires)
6. การใช้แบบสำรวจพื้นที่ และ แบบสำรวจพฤติกรรม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษา (SWOT)

เพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน ศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาเมืองพญาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับคนทุกกลุ่ม ผู้วิจัยจึงเลือกวิธีการการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ศึกษาเมืองพญา ด้วยวิธี SWOT Analysis โดยแบ่งตามพื้นที่ย่อยที่ทำการศึกษา สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

ถนนพญา - นาเกลือ

พื้นที่มีจุดแข็ง (Strength) คือ การเดินทางจากรถโดยสารทั่วไปได้สะดวก มีพื้นที่พักผ่อนสวนสาธารณะริมทะเลที่มีการเข้าถึงสะดวก จุดอ่อน (Weakness) คือ พื้นที่สวนสาธารณะค่อนข้างเปลี่ยว มีระบบไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ โอกาส (Opportunity) ในการพัฒนา พื้นที่คือ ผลจากเป็นถนนสายหลักจึงเป็นเส้นทางที่ดึงดูดผู้คนจำนวนมาก และในด้านปัจจัยคุกคาม (Threat) คือ คนจากนอกพื้นที่เข้ามาใช้บริการมาก ส่งผลให้มีปริมาณขยะสูง การจราจรติดขัด

ถนนเทพประสิทธิ์

พื้นที่มีจุดแข็งคือ มี curb ramp warning block และ guiding block ตลอดเส้น จึงง่ายต่อการส่งเสริมให้ผู้พิการและผู้สูงอายุเข้ามาใช้ในพื้นที่ จุดอ่อน คือ กิจกรรมที่มีหลากหลายประเภท ทำให้พื้นที่เสื่อมโทรม ขาดการจัดระเบียบเรื่องการจัดการสิ่งกีดขวางทางเท้า โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ คือ มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และ ท่องเที่ยว สามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างถิ่น สามารถพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย เป็นเส้นทางเชื่อมโยงและรองรับการท่องเที่ยว และเศรษฐกิจ และด้านปัจจัยคุกคาม คือ มี curb ramp warning block และ guiding block อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม และ ทรุดโทรม

สวนสาธารณะบนเขา สท. เขาพระใหญ่และบริเวณใกล้เคียง

พื้นที่มีจุดแข็งคือ เป็นแหล่งท่องเที่ยวและนันทนาการ มีนักท่องเที่ยวในพื้นที่จำนวนมาก สภาพของพื้นที่มีความสวยงามและมีจุดชมวิวของเมืองพญา เมืองครุฑรัฐและเอกชนดูแล เช่น ส.ท.ร. ตำรวจท่องเที่ยว วัด ชุมชน จุดอ่อน คือ ลักษณะถนนมีความลาดชัน เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ขาดพื้นที่รองรับจำนวนนักท่องเที่ยวได้น้อย พื้นผิวเป็นแอสฟัลต์ มีความลื่น ทางเท้าไม่มีจุดพัก แม้ว่าจะเป็นทางลาดชัน ขาดความต่อเนื่องและขาดการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนที่ดี โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ คือ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ อีกทั้งมีงบประมาณสนับสนุนและพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวระดับชาติ และในด้านปัจจัยคุกคาม คือ บริเวณอื่นมีแรงดึงดูดให้คนเข้าไปใช้พื้นที่มากกว่า เนื่องจากใกล้กว่า สวนของวัดจีน อยู่ใกล้กันทำให้แย่งกลุ่มผู้ใช้งานกันเอง เกิดพื้นที่รกร้าง พื้นที่ท่องเที่ยวใกล้เคียงไม่มีคนไปใช้

ถนนเลียบชายหาดจอมเทียน

พื้นที่มีจุดแข็ง คือ เป็นเส้นทางดึงดูดการท่องเที่ยว และ เศรษฐกิจ มีระบบสาธารณูปการพื้นฐานรองรับ ที่พัก ร้านอาหาร สำหรับรองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และต่างชาติ จุดอ่อน คือ มีร้านอาหารริมหาดหนาแน่นมาก บดบังทัศนียภาพชายหาด สัดส่วนพื้นที่สัญจรแคบลง เนื่องจากการรับส่งผู้โดยสารของรถประจำทาง และ การตั้งแผงลอยริมทางเท้าหรือชายหาด ขาดความเป็นระเบียบ และผลจากการเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทำให้การทำกิจกรรมหลากหลายประเภท ทำให้พื้นที่เสื่อมโทรมเร็ว เช่น มีขยะมาก รถติด โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ คือ พื้นที่ที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ และท่องเที่ยวสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างท้องที่ หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้ามาพัฒนาพื้นที่ได้ง่าย การพัฒนาในบางส่วนยังไม่เต็มที่ สามารถขยายตัวได้อีก และในด้านปัจจัยคุกคาม คือ การพัฒนาและติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานบางอย่างขัดขวางการสัญจร จุดจอตระกักรยานยนต์รับจ้างและระบบขนส่งมวลชนไม่เหมาะสม

ถนนเลียบหาดจอมเทียนสาย 2

พื้นที่มีจุดแข็ง คือ ทำเลที่ตั้งเหมาะต่อการเชื่อมต่อการท่องเที่ยวทางทะเล การเข้าถึงสะดวก มีระบบคมนาคมหลากหลายทั้งรถประจำทาง รถรับจ้าง มีศักยภาพด้านการเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและการลงทุน จุดอ่อน คือ การบริการโครงสร้างสาธารณะบางอย่างมีจำนวนไม่เพียงพอ โครงสร้างบริการสาธารณะที่มีอยู่ไม่มีมาตรฐาน โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ คือ สามารถพัฒนาแหล่งที่อยู่อาศัย และมาตรฐานการค่าบริการให้มีคุณภาพ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในอนาคตได้ง่าย มีพื้นที่ว่างนำมาสร้างที่จอดรถรวมได้ และในด้านปัจจัยคุกคาม คือ มีเด็กวัยร่นในพื้นที่ และ นอกพื้นที่ซื้อขายสิ่งเสพติด สร้างภาพลักษณ์ที่ไม่ปลอดภัยแก่ผู้พบเห็น

ถนนชัยพฤกษ์

พื้นที่มีจุดแข็ง คือ ติดกับถนนสายหลักอย่างถนนหาดจอมเทียนและถนนสุขุมวิท จึงเป็นเส้นทางเชื่อมไปยังพื้นที่อื่นได้สะดวก บริเวณกลางซอย ถึงปลายซอยขาดทางเท้า จึงง่ายต่อการก่อสร้างทางสัญจรให้มีมาตรฐานเหมาะกับผู้ใช้และผู้สูงอายุได้จุดอ่อน คือ บริเวณต้นซอยเป็นที่อยู่อาศัย ที่บางส่วนมีการรูกล้ำเส้นขอบทางเพื่อใช้เป็นทางเข้าออกบ้านของตนเอง โอกาสในการพัฒนาพื้นที่ คือ เนื่องจากติดกับถนนหาดจอมเทียน และถนนสุขุมวิท ทำให้การขนส่งสะดวกและหลากหลาย และในด้านปัจจัยคุกคาม คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขัดขวางระบบการสัญจร

การวิเคราะห์แบบสอบถาม

โครงการมีพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนพทยานาเกลือ สวนสาธารณะบนเขา สทร. เขาพระใหญ่และถนนเลียบหาดจอมเทียน ถนนเทพประสิทธิ์ ถนนชัยพฤกษ์ และถนนจอมเทียนสาย 2 โดยเก็บแบบสอบถาม จำนวน 105 ชุด มีผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

พื้นที่ศึกษาถนนพทยานาเกลือ

อุปสรรคต่อการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะ 3 ลำดับแรก คือ สุขาสธารณะไม่พอ, ไม่มีทางลาด (ร้อยละ 82.35) มีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ร้อยละ 76.47) และพื้นผิวไม่เรียบ (ร้อยละ 70.59) ด้านวัสดุที่เหมาะสมที่สุด คือ คอนกรีตเปลือย (ร้อยละ 40.9) ระบบทางข้ามถนนสาธารณะ

ที่เหมาะสมที่สุด คือ ระบบทางข้ามอัจฉริยะ (ร้อยละ 50) และ เห็นด้วยกับการจัดให้มีซุ้มไม้เถาตลอดเส้นทาง (ร้อยละ 63.6) เป็นการให้ร่มเงาที่เหมาะสมที่สุด

ด้านนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะที่เหมาะสม ที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยและอยากให้มีมากที่สุด คือ การห้ามตั้งวางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า(ร้อยละ 88.2) โดยรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด คือ การเดินเท้า (ร้อยละ 41.2) รองลงมา คือรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 23.5)

พื้นที่ถนนเลียบหาดจอมเทียน และ ถนนจอมเทียนสาย 2

อุปสรรคต่อการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะ 3 ลำดับแรก คือ ไม่มีสัญญาณข้าม, มีสิ่งกีดขวาง (ร้อยละ 80) ไม่มีทางลาดขอบถนน (ร้อยละ 75)และสุขาสาธารณะไม่เพียงพอ (ร้อยละ 70) วัสดุที่เหมาะสมที่สุด คือ วัสดุบล็อกตัวหนอน (ร้อยละ 30.7) ระบบทางข้ามถนนสาธารณะที่เหมาะสมที่สุด คือ ระบบทางข้ามอัจฉริยะ (ร้อยละ 55.5) และ การจัดให้มีซุ้มไม้เถาตลอดเส้นทาง (ร้อยละ 63.1) เป็นการให้ร่มเงาที่เหมาะสมที่สุด

ด้านนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะที่เหมาะสม ที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยและอยากให้มีมากที่สุด คือการห้ามตั้งวางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า(ร้อยละ 70) โดยรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 50) รองลงมา คือ การเดินเท้า (ร้อยละ 25)

พื้นที่ถนนเขาสท. และเขาพระใหญ่

อุปสรรคต่อการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะ 3 ลำดับแรก คือ สุขาสาธารณะไม่เพียงพอ (ร้อยละ 76.92) ทางลาดมีความชันมากเกินไป (ร้อยละ 61.54) และ จุดให้บริการน้ำดื่มและที่นั่งพักสาธารณะไม่เพียงพอ (ร้อยละ 61.54) ในด้านวัสดุที่เหมาะสมที่สุดในพื้นที่สาธารณะ คือ กรวดล้าง (ร้อยละ 41.6) ระบบทางข้ามถนนสาธารณะที่เหมาะสมที่สุด คือ ทางข้ามอัจฉริยะ, สะพานลอยแบบทางลาด (ร้อยละ 37.5) และ การจัดให้มีซุ้มไม้เถาตลอดเส้นทาง (ร้อยละ 71.4) เป็นการให้ร่มเงาที่เหมาะสมที่สุด

ด้านนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะที่เหมาะสม ที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยและอยากให้มีมากที่สุด คือ การห้ามตั้งวางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ร้อยละ 84.6) โดยรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 53.8) รองลงมา คือ รถสองแถว (ร้อยละ 23.1)

พื้นที่ถนนเทพประสิทธิ์

อุปสรรคต่อการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวก 3 ลำดับแรก คือ มีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ร้อยละ 78.4) สุขาสาธารณะไม่พอ (ร้อยละ 75.7) และ ไม่มีทางลาดขอบถนน (ร้อยละ 75.7) วัสดุที่เหมาะสมที่สุดในพื้นที่สาธารณะ คือ คอนกรีตเปลือย (ร้อยละ 43.2) ระบบทางข้ามถนนสาธารณะที่เหมาะสมที่สุด คือ ทางข้ามอัจฉริยะและสะพานลอยทางลาด (ร้อยละ 37.5) และ การจัดให้มีซุ้มไม้เถาตลอดเส้นทาง (ร้อยละ 51.4) เป็นการให้ร่มเงาที่เหมาะสมที่สุด

ด้านนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะที่เหมาะสม ที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยและอยากให้มีมากที่สุด คือ การห้ามตั้งวางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ร้อยละ 78.4) โดยรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 33.3) รองลงมา คือ การเดินเท้า (ร้อยละ 30.0)

พื้นที่ถนนชัยพฤกษ์

อุปสรรคต่อการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวก 3 ลำดับแรก คือ สุขาสธารณะไม่เพียงพอ (ร้อยละ 72.7) ขาดความเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ 63.6) และ ไม่มีทางลาดขอบถนน (ร้อยละ 60.6) ในด้านวัสดุที่เหมาะสมที่สุดในพื้นที่สาธารณะ คือ กรวดล้าง (ร้อยละ 42.4) ระบบทางข้ามถนนสาธารณะที่เหมาะสมที่สุด คือ ระบบทางข้ามอัจฉริยะ (ร้อยละ 54.5) และ การจัดให้มีซุ้มไม้เถาตลอดเส้นทาง (ร้อยละ 51.5) เป็นการให้ร่มเงาที่เหมาะสมที่สุด

ด้านนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกในที่สาธารณะที่เหมาะสม ที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยและอยากให้มีมากที่สุด คือ การห้ามตั้งวางสิ่งกีดขวางบนทางเท้า (ร้อยละ 75.8) โดยรูปแบบที่ใช้ในการเดินทางบ่อยที่สุด คือ รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 51.5) รองลงมา คือ การเดินเท้า (ร้อยละ 18.2)

แผนแนวคิดในการออกแบบพื้นที่เพื่อการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์

โครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนพญา-นาเกลือ

พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนนาเกลือ ตั้งแต่สำนักงานไฟฟ้าส่วนภูมิภาคเมืองพญา ถึงวงเวียนปลาโลมา

แนวคิดในการวางผังออกแบบถนนพญา-นาเกลือ

บริเวณถนนพญา-นาเกลือเป็นแหล่งชุมชนเก่าแก่ มีเอกลักษณ์ความเป็นตลาดชุมชนเก่าและมีกิจกรรมค้าขายสินค้าสดทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน อีกทั้งมีหมู่บ้านชาวประมงอาศัยอยู่ด้านหลังจึงอาจใช้แนวคิดนี้ผสมผสานกับแนวคิดการค้าขายของชุมชนดั้งเดิมในการออกแบบ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินให้คุ้มค่า เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ นอกจากนี้ยังส่งเสริมให้หมู่บ้านชาวประมงในละแวกนั้นมีรายได้หมุนเวียนในชุมชนได้ ซึ่งแผนการดำเนินการตามแนวคิดในการวางผังออกแบบถนนพญา-นาเกลือ แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับปรุงถนนที่เริ่มทรุดโทรม ตีเส้นจราจร เส้นเขตจอดรถ และเส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ในช่วงถนนที่แคบเกินกว่า 6.00 เมตร ให้จัดการจราจร 2 ช่องทางได้ แต่ต้องกำหนดให้พื้นที่ริมถนนช่วงนั้นๆ เป็นพื้นที่ห้ามจอดติดตั้งป้ายจอดรถบริการ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารทุก 200 เมตร

การปรับปรุงทางเท้า ปรับปรุง ซ่อมแซมทางเท้าที่ชำรุด เพิ่มและปรับปรุงสภาพ curb ramp, warning block และ guiding สร้างทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร และมีความชันไม่เกิน 1:8 มีการจัดระเบียบทางเท้า

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน เพิ่มจุดข้าม โดยพิจารณาเพิ่มในจุดที่มีทางแยก หรือแหล่งชุมชน

การปรับปรุงสภาพสวนสาธารณะลานโพธิ์ บริเวณทางเข้าให้ปรับขนาดทางเท้าให้กว้างเป็น 3 เมตร เพิ่ม curb ramp เชื่อมพื้นที่ต่างระดับ บริเวณสวนสาธารณะให้ปลูกไม้ยืนต้นเพิ่มร่มเงา

การปรับปรุงสภาพตลาดนาเกลือ ปรับปรุงระบบตลาด และการจัดพื้นที่จอดรถรวมทั้งขยะ ติดตั้งถังรองรับขยะประเภทต่างๆ และกำหนดมาตรการให้ผู้ประกอบการค้าปฏิบัติ

การปรับปรุงสภาพชุมชนด้านหลังตลาดนาเกลือ สนับสนุนให้จัดโครงการย่านอาหาร 24 ชั่วโมง ขยายสะพานทางเท้าจาก 0.90 เมตร เป็น 1.80 เมตร พร้อมราวจับและ ไฟส่องสว่าง

การจัดปรับภูมิทัศน์วงเวียนต้นโพธิ์ จัดปรับภูมิทัศน์วงเวียนต้นโพธิ์ ให้เป็น landmark ของพื้นที่ ขยายขอบกระเบื้องคอนกรีตรอบต้นโพธิ์และติดตั้งไฟส่องสว่างขยายถนน 2 เลนไปยังขอบด้านตลาด โดยเวนคืนพื้นที่ตลาด

ระยะที่ 2 ภายใน 8 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ติดตั้ง ปุ่มสะท้อนแสง (Road studs) ควบคู่กับเส้นแบ่งช่องจราจร

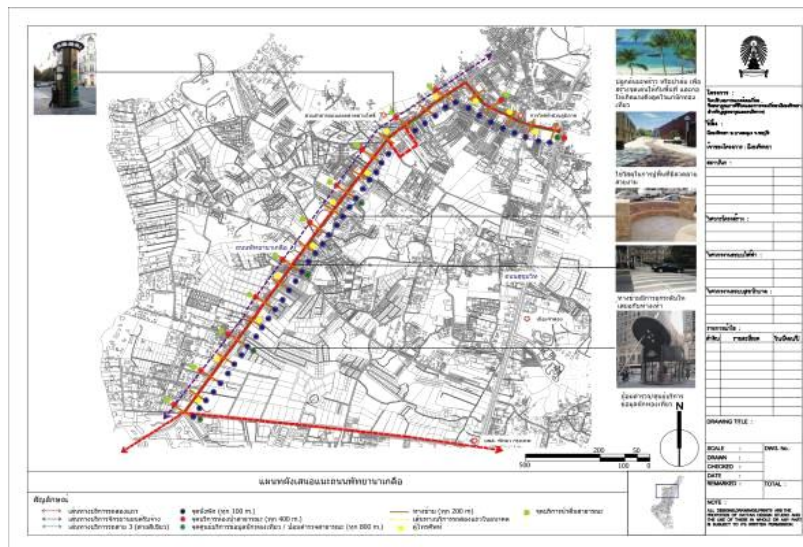
การปรับปรุงทางเท้า ปรับขนาดความกว้างทางเท้าให้กว้างอย่างน้อยที่สุด 1.20 เมตร ติดตั้งที่นั่งบนทางเท้า ทุกระยะ 400 เมตร ติดตั้งหลังคาคลุมทางเดินแบบเบาะแสมไม้เลื้อย

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ทำทางข้ามแบบยกระดับให้เสมอทางเท้า (Flat Top Speed Hump) ในทุก ๆ ระยะ 600 เมตร หรือในจุดที่สำคัญ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ ให้มีจุดนั่งพักบนทางเท้า ทุก ๆ ระยะ 100 เมตร

ระยะที่ 3 ภายใน 12 ปี

การปรับปรุงทางเท้า ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณริมทางเท้า ในระยะทุก 15 เมตร จัดระบบรวบรวมสาธารณูปการ (Utility Duct) ออกแบบ Street furniture ให้ สีสันถึงเอกลักษณ์ไทยและความเป็นชุมชนดั้งเดิม ปรับระยะห่างของต้นไม้ให้เท่ากัน และควรปลูกพืชที่มีการออกดอกตามฤดู การปรับปรุงทางข้าม ระบบสนับสนุน และ บริการสาธารณะ ติดตั้งศูนย์ข้อมูลบริการนักท่องเที่ยวทุกระยะ 800 เมตร



ภาพที่ 1 ผังแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ถนนพญา - นาเกลือ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนเทพประสิทธิ์

พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนเทพประสิทธิ์ ตั้งแต่แยกที่ตัดกับถนนสุขุมวิท ถึงแยกตัดถนนพระตำหนัก

แนวคิดในการวางผังออกแบบถนนเทพประสิทธิ์

ถนนเทพประสิทธิ์ เป็นถนนที่สามารถรองรับการพัฒนาได้อีกมากและเป็นถนนที่สามารถเชื่อมต่อไปยังพญาเหนือ และพญาใต้ ดังนั้นแนวทางการออกแบบจึงควรเน้นการตอบสนองการเกิดกิจกรรมที่เพิ่มมากขึ้น และการรองรับปริมาณคนและจราจรที่จะเข้ามาใช้งานในพื้นที่ ดังนั้นจึงควรเน้นการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ซึ่งแผนการดำเนินการตามแนวคิดในการวางผังออกแบบถนนเทพประสิทธิ์ แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับปรุงถนนที่เริ่มทรุดโทรมให้มีสภาพดี ตีเส้นจราจร เส้นเขตจอดรถ และเส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ในช่วงที่ถนนแคบเกินกว่า 6.00 เมตร ให้จัดการจราจร 2 ช่องทาง ติดตั้งป้ายจอดรถบริการ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารทุก 200 เมตร

การปรับปรุงทางเท้า ปรับปรุง ซ่อมแซมทางเท้าที่ชำรุด เพิ่มและปรับปรุง curb ramp, warning block สร้างทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร และมีความชันไม่เกิน 1:8 จัดระเบียบทางเท้าและอุปกรณ์ประกอบ

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน เพิ่มจุดข้าม โดยพิจารณาเพิ่มในจุดที่มีทางแยก หรือแหล่งชุมชน

ระยะที่ 2 ภายใน 8 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ติดตั้ง ปุ่มสะท้อนแสง (Road studs) ควบคู่กับเส้นแบ่งช่องจราจร และจุดที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการสัญจร

การปรับปรุงทางเท้า ปรับขนาดความกว้างทางเท้าให้กว้างอย่างน้อยที่สุด 1.20 เมตร ติดตั้งที่นั่งบนทางเท้า ทุกระยะ 400 เมตร ติดตั้งหลังคาคลุมทางเดินแบบเบาะนั่งไม้เลื้อย

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ทำทางข้ามแบบยกระดับให้เสมอทางเท้า ในทุก ๆ ระยะ 400 เมตร

การปรับปรุงบริการสาธารณะ ให้มีจุดนั่งพักบนทางเท้า ทุก ๆ ระยะ 100 เมตร

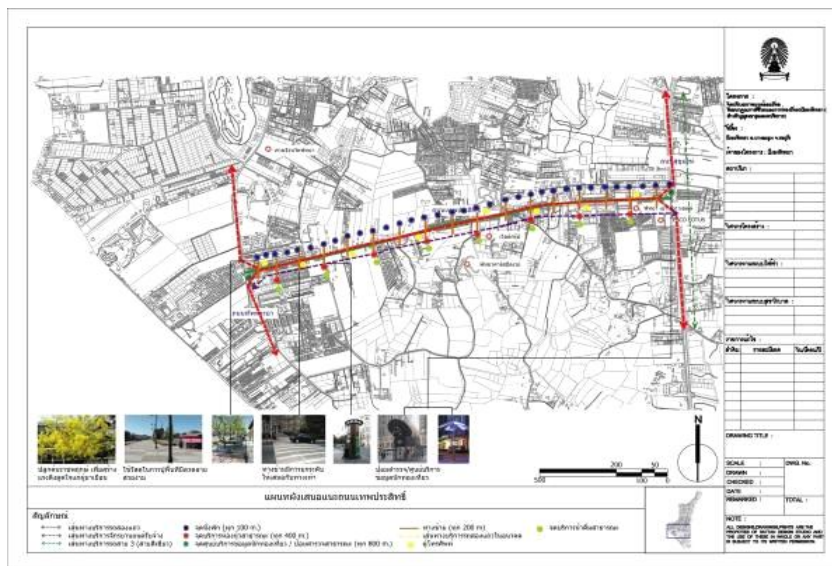
ระยะที่ 3 ภายใน 12 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง เชื่อมโยงระบบรถรางให้เข้าถึงพื้นที่

การปรับปรุงทางเท้า ติดตั้งระบบไฟฟ้า ตลอดแนวถนน ในระยะทุก 15 เมตร มีการออกแบบ Street furniture ให้มีเอกลักษณ์ มีเอกภาพ ปรับระยะห่างของต้นไม้ให้มีระยะห่างที่เท่ากัน

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ติดสัญญาณจราจรระบบข้ามอัจฉริยะสำหรับผู้ใช้ทั่วไป และผู้พิการ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ จัดให้มีจุดบริการตักดินน้ำดื่ม ทุกๆระยะ 400 เมตร ติดตั้งห้องน้ำสาธารณะ ทกๆระยะ 400 เมตร ติดตั้งศูนย์ซ่อมบริการนักท่องเที่ยวทกระยะ 800 เมตร



ภาพที่ 2 ผังแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ถนนเทพประสิทธิ์

โครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณ เขา สทร. เขาพระใหญ่

พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนน รวมทั้งสวนสาธารณะบนเขา สทร. เขาพระใหญ่และบริเวณใกล้เคียง

แนวคิดในการวางแผนออกแบบบริเวณ เขา สทร. เขาพระใหญ่

เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางศาสนา และพักผ่อนหย่อนใจที่ตั้งอยู่บนภูเขา นอกจากนี้ยังมีสวนสาธารณะและจุดชมวิวที่สามารถเห็นทัศนียภาพได้ทั้งเมืองพัทยา และอ่าวไทย การออกแบบจึงเน้นการพัฒนาให้สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ที่มีความเป็นธรรมชาติสูง และการออกแบบต้องไม่ส่งผลกระทบต่อลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ ซึ่งแผนการดำเนินการตามแนวคิดในการวางผังออกแบบพื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนน รวมทั้งสวนสาธารณะบนเขา สทร. เขาพระใหญ่และบริเวณใกล้เคียง แบ่งเป็น 3 ระยะ ดังนี้

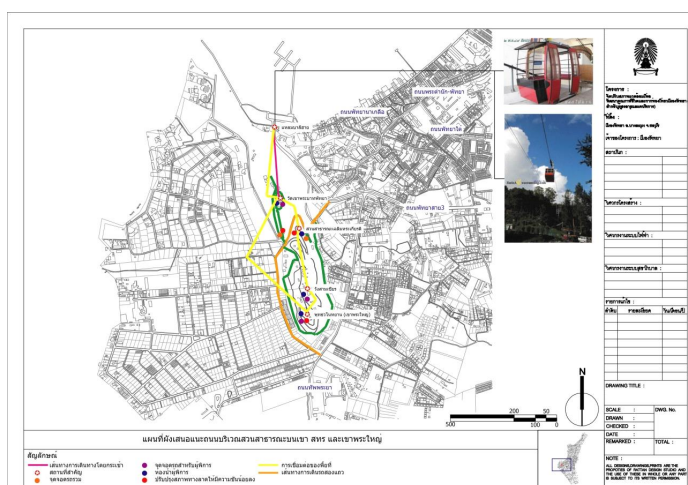
ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ให้มีการปรับปรุงถนนที่เริ่มทรุดโทรมให้มีสภาพดี ติเส้นจราจร
เส้นเขตจอดรถ และเส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ให้ชัดเจน ประกาศห้ามรถทัวร์ รถบัสขนาดใหญ่ขึ้นเขา

การปรับปรุงทางเท้า ปรับปรุง ซ่อมแซมทางเท้าที่ชำรุด เพิ่มและปรับปรุงสภาพ curb ramp, warning block และ guiding block ให้อยู่ในสภาพดีและเหมาะสมกับการใช้งาน สร้างทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร และมีความชันไม่เกิน 1:8 มีการจัดระเบียบทางเท้าและอุปกรณ์ประกอบถนน

การปรับปรุงบริการสาธารณะ สร้างห้องน้ำสำหรับผู้พิการในบริเวณจุดนั่งพักและจุดชมวิวต่าง ๆ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ ติดตั้งห้องน้ำสาธารณะ ทุกสถานี ติดตั้งศูนย์ข้อมูลบริการ
นักท่องเที่ยว ทกสถานี



39

เทียนสาย 2

แนวคิดในการวางแผนออกแบบถนนเลียบหาดจอมเทียน

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สำหรับการท่องเที่ยว ต้องจัดให้เกิดความเป็นระเบียบ ไม่มีสิ่งกีดขวางทางเท้า สัญจรสะดวก และ การจัดระบบขนส่งมวลชน และ จุดจอดรถประเภทต่างๆ ให้เหมาะสม โดยเน้นภาพความเป็นพื้นที่ชายทะเล การสัมผัสรับรู้ได้ถึง สายลม แสงแดด และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องในรูปของการออกแบบพื้นที่ อุปกรณ์ต่างๆ และพืชพรรณที่ใช้เป็นหลักเพื่อสร้างการจดจำให้กับพื้นที่ ให้ใช้ ต้นตาล เนื่องจากอดีตบริเวณนี้เคยมีต้นตาลขึ้นอยู่หนาแน่น แนวความคิดหลักของพื้นที่ คือ ส่งเสริมและประกาศให้พื้นที่ถนนเลียบหาดจอมเทียนเป็นเส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยวสำหรับคนทุกกลุ่มภายใน 4 ปี

ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับปรุงถนนที่เริ่มทรุดโทรมให้มีสภาพดี ติดเส้นจราจร และ เส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ติดตั้งป้ายจอดรถบริการ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารทุก 200 เมตร จัดระเบียบจุดจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การปรับปรุงทางเท้า ปรับให้มีทางเท้าเชื่อมต่อตลอดเส้นถนน ติดตั้งพื้นผิวต่างสัมผัส (warning block) ในทุกที่ที่มีการเปลี่ยนระดับ มีการเปลี่ยนทิศทาง หรือ มีสิ่งกีดขวางทางเดิน ทางเดินด้านติดกับอาคารร้านค้า ให้ติดตั้งหลังคาคลุมทางเดินและจัดระเบียบทางเท้า ทางเดินทางด้านชายฝั่ง ให้ปลูกต้นตาลเป็นแนวตลอดชายหาด

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน เพิ่มจุดข้ามถนน โดยพิจารณาเพิ่มในทุกๆ จุดที่มีทางแยก หรือ แหล่งชุมชนติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ให้ชัดเจน

การปรับปรุงบริการสาธารณะ จัดพื้นที่สำหรับลงหาดยื่นออกไปที่ชายหาด แบบชั่วคราวไว้บริการสำหรับผู้นั่งรถเข็น ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ให้ชัดเจน และ มีรูปแบบที่เป็นเอกภาพ กำหนดความหนาแน่นของจำนวนร่มชายหาดที่บริการนักท่องเที่ยว โดยกำหนดให้มีการวางร่มชายหาดได้กลุ่มละ 7 คัน และวางต่อเนื่องไปในชายหาดได้ไม่เกิน 4 แถว จำนวน 5 กลุ่ม และเว้นระยะห่างแต่ละกลุ่มให้มีทางสัญจรลงชายหาดกว้างประมาณ 5 เมตร จากนั้นให้เป็นที่ยอดรถและทางลาดลงชายหาดยาวประมาณ 20 เมตร

โครงการสนับสนุน โครงการรณรงค์ให้อาคารร้านค้ามีจิตสาธารณะ จัดทำห้องน้ำและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก ให้ผู้พิการและผู้สูงอายุเข้าใช้ฟรี ให้เยาวชนฝึกทักษะเป็นมัคคุเทศก์และการดูแลเบื้องต้นแก่ผู้พิการ โครงการหมู่บ้านหน้ามองเพื่อพัฒนาดูแลหน้าที่พักอาศัยตนเอง สนับสนุนเรื่องการเล่นกีฬาทางน้ำในระดับนานาชาติ

ระยะที่ 2 ภายใน 8 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับการเดินรถเป็น 2 ช่องทาง จัดช่องรถจักรยานติดริมทางเท้าขนาด 0.90 เมตร จัดสร้างป้ายรอรถประจำทางอัจฉริยะ ติดตั้ง ปุ่มสะท้อนแสง (Road studs) ควบคู่กับเส้นแบ่งช่องจราจร

การปรับปรุงทางเท้า ปรับความกว้างทางเท้าฝั่งไม่ติดชายหาดให้มีขนาด 2 เมตร และฝั่งติดชายหาดเป็นอย่างน้อย 3.5 เมตร จัดทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร ชันไม่เกิน 1:8 สำหรับผู้พิการ

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน จัดสร้างทางข้ามแบบยกกระดืบให้เสมอทางเท้าในระยะทุก 400 เมตร โดยระยะ 200 เมตร ให้คงทางข้ามแบบทางม้าลายไว้

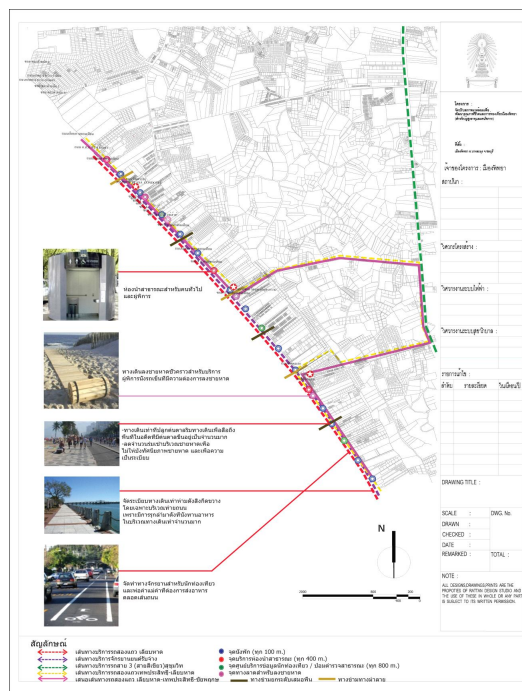
การปรับปรุงบริการสาธารณะ จัดให้มีจุดนั่งพักบนทางเท้า ทุก ๆ ระยะ 100 เมตร
ระยะที่ 3 ภายใน 12 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง จัดให้มีลิฟต์ผู้พิการไว้ในรถขนส่งมวลชน อย่างน้อย ร้อยละ 5 ของจำนวนรถ จัดช่องจราจรรถบัส รถราง ฝั่งตรงข้ามชายหาด กำหนดจุดจอดและป้ายรถประจำทาง

การปรับปรุงทางเท้า ติดตั้งระบบไฟฟ้า ตลอดแนวนถนน ในระยะทุก 15 เมตร

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ติดสัญญาณจราจรระบบข้ามอัจฉริยะสำหรับผู้ใช้ทั่วไปและผู้พิการ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ จัดให้มีตู้กดน้ำดื่ม ทุก ๆ ระยะ 400 เมตร และติดตั้งห้องน้ำสาธารณะทุก ๆ ระยะ 400 เมตร ติดตั้งศูนย์ข้อมูลบริการนักท่องเที่ยวทุก ๆ ระยะ 800 เมตร ติดตั้งระบบไฟฟ้านำทางทุก ๆ ระยะ 5 เมตร เฉพาะด้านชายหาด จัดทำอุโมงค์เก็บระบบไฟฟ้า-ประปาและระบบโทรคมนาคม จัดหายามชายฝั่ง เพื่อคอยดูแลความปลอดภัยและอำนวยความสะดวก จัดเตรียมระบบป้องกันภัยธรรมชาติ ติดตั้งระบบรดน้ำอัตโนมัติ และ มีการติดตั้งภูมิทัศน์พืชพรรณ



ภาพที่ 4 ฝั่งแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ถนนเลียบหาดจอมเทียน

โครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนจอมเทียนสาย 2

ถนนเลียบหาดจอมเทียนสาย 2 เชื่อมกับถนนเลียบหาดจอมเทียน ปัจจุบันเป็นทางตัน (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

แนวคิดในการวางผังออกแบบถนนจอมเทียนสาย 2

ถนนจอมเทียนสาย 2 เป็นย่านชุมชน ที่เป็นแหล่งที่พักอยู่อาศัยรองรับนักท่องเที่ยว มีกิจกรรมด้านการค้าและการบริการหลากหลายทั้งกลางวันและกลางคืน การออกแบบจึงเป็นการออกแบบพื้นที่ให้มีความเป็นสากล มีความสอดคล้องกับการพัฒนาหาดจอมเทียนที่อยู่ข้างเคียง และการรองรับนโยบายการปรับปรุงการท่องเที่ยวหรือ พัทยาซิตี (Pattaya city) ที่เมืองพัทยาได้เตรียมปรับปรุงไว้ พร้อมทั้งสร้างสนามกีฬาในร่ม เพื่อเป็นสถานที่ออกกำลังกายของเยาวชนในโครงการทางไกลยาเสพติดของจังหวัด และเพิ่มความหลากหลายของกิจกรรมกีฬาทางน้ำของหาดจอมเทียน

ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับพื้นผิวถนนเป็นคอนกรีต ความกว้าง 16.8 เมตร 6 ช่องจราจร ช่องละ 2.8 เมตร ตีเส้นจราจร เส้นเขตจอดรถ และ เส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ติดตั้งป้ายจอดรถบริการ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารทุก 200 เมตร

การปรับปรุงทางเท้า สร้างทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร และมีความชันไม่เกิน 1:8 ให้มี curb ramp, warning block และ guiding block ตามมาตรฐาน

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน เพิ่มจุดข้าม โดยใช้ 2 ระบบ ระบบแรก คือ แบบเส้นทางม้าลาย ระยะทุก 200 เมตร สลับกับระบบ ทางข้ามที่ยกระดับเสมอทางเท้าทุก 200 เมตร

การปรับปรุงด้านอื่นๆ ปลุกต้นไม้ที่ให้ร่มเงา หรือ ธรรมชาติให้เจ้าของที่ดินปลูกไม้ใหญ่ยืนต้น เชื้อย ไร่ค้าหรือ ร่องที่จอดรถ หรือการห้ามติดตั้งสิ่งกีดขวางทางเท้า

ระยะที่ 2 ภายใน 8 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ติดตั้ง ปุ่มสะท้อนแสง (Road studs) ควบคู่กับเส้นแบ่งช่องจราจร ตีเส้นแบ่งเขตจอดรถริมถนน หลังจากหารือกับเจ้าของที่ดินที่อยู่ติดถนน

การปรับปรุงทางเท้า ปรับขนาดความกว้างทางเท้าให้มีความกว้างอย่างน้อยที่สุด 2 เมตร ติดตั้งที่นั่งบนทางเท้า ทุกระยะ 400 เมตร และหลังคาคลุม ธรรมชาติให้มีการร่นระยะการปลูกสร้างห่างจากริมทางเท้า 1 เมตร

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ในบริเวณแยกหรือทางข้าม

การปรับปรุงบริการสาธารณะ มีที่พักบนทางเท้า ทุก 100 เมตร มีถังขยะ จุดเติมน้ำ โทรศัพท์ ทุก 400 เมตร ติดตั้งเสาไฟฟ้าให้แสงสว่างทุก 15 เมตร

ระยะที่ 3 ภายใน 12 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง จัดสร้างจุดจอดรถรวม ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน และ การเดินเท้า

การปรับปรุงทางเท้า ปรับระยะห่างของต้นไม้ให้เท่ากัน ธรรมชาติการดูแลหน้าบ้าน

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ติดสัญญาณจราจรระบบข้ามอัจฉริยะสำหรับผู้ใช้ทั่วไป และผู้พิการ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ มีจุดบริการตักน้ำดื่มและ ห้องน้ำสาธารณะ ทุกๆระยะ 400 เมตร ติดตั้งศูนย์ข้อมูลบริการนักท่องเที่ยว และป้อมตำรวจระยะทุก 800 เมตร



ภาพที่ 5 ฟังแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ถนนจอมเทียนสาย 2ทางเข้าจากทางถนนเลียบหาดจอมเทียน
โครงการพัฒนาและปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณถนนชัยพฤกษ์

พื้นที่สาธารณะและทางเท้าริมถนนชัยพฤกษ์ จากแยกตัดถนนสุขุมวิท ถึง แยกตัดถนนเลียบหาดจอมเทียน

แนวคิดในการวางผังออกแบบถนนชัยพฤกษ์

เน้นการเชื่อมต่อถนนหลัก 2 เส้น คือ ถนนเลียบหาดจอมเทียนและสุขุมวิท ออกแบบให้สนับสนุนการเดินเท้า และสร้างสภาพคล่องให้กับถนน รวมถึงระบบขนส่งมวลชนที่สะดวกปลอดภัย และ จัดปรับ

สภาพแวดล้อมของพื้นที่ให้สะอาด สวยงาม ส่งเสริมการท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิตสำหรับทุกคน เลือกใช้พืชพรรณที่เป็นชื่อของถนน คือ ต้นชัยพฤกษ์ ส่งเสริมพาณิชยกรรมแบบผสมให้เกิดกิจกรรมที่เหมาะสม เน้นความทันสมัย ซึ่งแผนการดำเนินการตามแนวคิดในการวางผังออกแบบถนนถนนชัยพฤกษ์ แบ่งเป็น 3 ระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ภายใน 4 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ปรับปรุงถนนที่เริ่มทรุดโทรมให้มีสภาพดี ติดเส้นจราจร เส้นเขตจอดรถ และเส้นสัญลักษณ์ต่างๆ ใหม่ให้ชัดเจน ติดตั้งป้ายจอดรถบริการ เพื่อรับ-ส่งผู้โดยสารทุก 200 เมตร จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอย่างทั่วถึง โดยเพิ่มบริการรถสองแถว

การปรับปรุงทางเท้า ปรับให้ทางเท้าตลอดเส้นถนน ติดตั้งหลังคาคลุมทางเดินแบบโปร่งแสง สลับกับ แบบระแนงไม้เหล็ย ปลุกต้นชัยพฤกษ์ตามแนวทางเท้า เพื่อสร้างเอกลักษณ์ในพื้นที่ สร้างทางลาดกว้างอย่างน้อย 0.90 เมตร และมีความชันไม่เกิน 1:8 จัดระเบียบทางเท้าและอุปกรณ์ประกอบ

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน เพิ่มจุดข้าม โดยพิจารณาเพิ่มในทุก ๆ จุดที่มีทางแยก หรือ แหล่งชุมชน

ระยะที่ 2 ภายใน 8 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง ลดขนาดถนนจาก 12 เมตร เป็น 11.2 เมตร ติดตั้ง ปุ่มสะท้อนแสง (Road studs) ควบคู่กับเส้นแบ่งช่องจราจร

การปรับปรุงทางเท้า ปรับความกว้างทางเท้าจาก 1.40 เมตร , 2.40 เมตร เป็น 2 เมตร ทั้งสองฝั่งถนน ติดตั้งที่นั่งบนทางเท้า ทุกระยะ 400 เมตร และไม้กีดขวางการสัญจร

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ทำทางข้ามแบบยกระดับเสมอทางเท้าทุก 400 เมตร หรือจุดที่สำคัญ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ ให้มีจุดนั่งพักบนทางเท้า ทุก ๆ ระยะ 100 เมตร

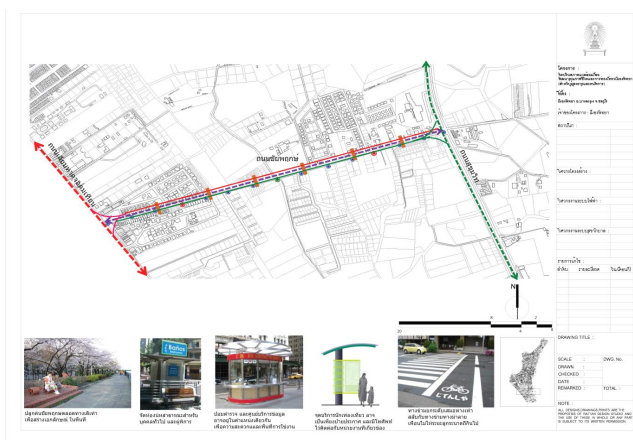
ระยะที่ 3 ภายใน 12 ปี

การปรับปรุงถนนและระบบขนส่ง เชื่อมโยงระบบรางให้เข้าถึงพื้นที่

การปรับปรุงทางเท้า ติดตั้งระบบไฟฟ้าส่องสว่างริมทางเท้า ตลอดแนวถนน ในระยะทุก 15 เมตร

การปรับปรุงทางข้ามและระบบสนับสนุน ติดสัญญาณจราจรระบบข้ามอัจฉริยะสำหรับผู้ใช้ทั่วไป และผู้พิการ

การปรับปรุงบริการสาธารณะ ให้เพิ่มจุดบริการอินเทอร์เน็ตไร้สาย กระตุ้นการเดินเท้ามากขึ้น จัดจุดบริการตู้กดน้ำดื่ม ทุก 400 เมตร ติดตั้งห้องน้ำสาธารณะ ทุก 400 เมตร ติดตั้งศูนย์ข้อมูลบริการนักท่องเที่ยวทุก 800 เมตร



ภาพที่ 6 ผังแนวคิดในการปรับปรุงพื้นที่ถนนชัยพฤกษ์

เอกสารอ้างอิง

- กฎกระทรวง กำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคาร สำหรับผู้พิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา พ.ศ. 2548. ใน ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่ม 122 ตอนที่ 52 ก. กรุงเทพฯ, 2548
- กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองพัทยา (พ.ศ.2548- 2552).ชลบุรี, 2548
- กองออกแบบ สำนักงานโยธา. มาตรฐาน(แนะนำ) การออกแบบบาทวิถีและเฟอร์นิเจอร์เพื่อส่งเสริมคุณภาพอาคารและสิ่งแวดล้อมสำหรับคนพิการและประชาชนทั่วไป. กรุงเทพมหานคร, 2540
- กำธร กุลชลและชัยสิทธิ์ ด้านกิตติกุล. แนวทางการปรับปรุงระบบทางเดินเท้าสำหรับผู้สูงอายุ. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2548
- ไตรรัตน์ จารุทัศน์และคณะ. โครงการศึกษามาตรฐานขั้นต่ำสำหรับที่พักอาศัยและสภาพแวดล้อมของผู้สูงอายุ. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548
- รายละเอียดโครงการพัทยา แผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการเมืองพัทยา แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2552 - 2554). ชลบุรี, 2552
- ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง. โครงการการศึกษาการจราจรในเขตเมืองพัทยาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วน, 2549
- Accessibility by Design in Greater Manchester. Canada : 2005
- Albert J. Rutledge. A Visual Approach to Park Design. New York : A Wiley-Interscience Publication, 1985.
- Architectural Services Department. Universal Accessibility Best Practices and Guidelines. Hong Kong, 2004.
- Building Construction Authority. Universal Design Guidelines (Commercial Buildings). Singapore, 2006.

- Charles W. Harris and Nicholas T. Dines. **Time-Saver Standards for Landscape Architecture**. USA, 1998
- City of Toronto Accessibility Plan, **City of Toronto Accessibility design Guidelines**, Canada, 2004
- Designable Environments Inc.**, 2006 City of Winnipeg Accessibility Design Standard, Canada, 2006
- Gary O. Robinette. **Barrier-free Exterior Design**. New York : Van nostrand reihold, 1985.
- Ministry of Social Affairs National Committee for the Disabled and United Nations Economic and Social Commission for Western Asia. **Accessibility for the Disabled A Design Manual for a National Disability Authority, Building for Everyone**. Ireland, 2000
- Regnier, V. **Assited Living Housing by Design**. New York : Van nostrand reihold, 2002.
- Salford University Research Focus on Accessible Environments. **Code of Practice on Access and Mobility**. Liverpool, 2006.
- U.S. Architectural and Transportation Barrier compliance Board. **Americans with disabilities Act (ADA) Accessibility Guidelines for Buildings and Facilities**. U.S.A., 2002