

การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล
กรณีศึกษา เมืองพัทยา

นายแทนศร พรปัญญาภัทร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2555
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN
A CASE STUDY OF PATTAYA CITY

Mr. Tansorn Pornpanyapat

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Urban Planning in Urban Design

Department of Urban and Regional Planning

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2012

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์ เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา
โดย	นายแทนศร พรปัญญาภัทร
สาขาวิชา	การออกแบบชุมชนเมือง
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยนี้เป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

..... คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พงศ์ศักดิ์ วัฒนสินธุ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนันท์ ตาปนานนท์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนามบุตร)

แทนศร พรปัญญาภัทร : การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลกรณีศึกษาเมืองพัทยา. (VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY)

อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ.ดร.ไชศรี ภัคดีสุขเจริญ, 174 หน้า.

งานวิจัยชิ้นนี้ มุ่งเน้นการศึกษาหลักการสากลในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลในประเด็นของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจากวรรณกรรมและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งระบุปัญหาและศักยภาพในด้านการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาเพื่อสร้างภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยาที่มีเอกลักษณ์และประสิทธิภาพ เพื่อเสนอแนะแนวความคิดเบื้องต้นในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล

จากการศึกษาพบว่า ภูมิทัศน์เมืองชายทะเลหรือเมืองริมน้ำที่เหมาะสมนั้น เกิดจากการสร้างสมดุลของสิ่งปลูกสร้างและธรรมชาติ ให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจากสถานที่สำคัญในเมืองไปสู่พื้นที่ชายทะเลหรือพื้นที่ริมน้ำ รวมทั้งการเชื่อมโยงมุมมองระหว่างสถานที่สำคัญต่างๆ เข้าด้วยกัน ทั้งนี้ การเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดมุมมองทางสายตาที่ดีดังกล่าว อาจทำได้โดยการออกแบบภูมิทัศน์เมือง ทั้ง “ภูมิทัศน์ทางสัญจร” และ “ภูมิทัศน์อาคาร” ในปัจจุบันเมืองพัทยา โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ริมทะเลยังขาดประสิทธิภาพของการเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดีและมีเอกลักษณ์ อันเกิดจากการขาดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาเป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่ง

การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาสามารถฟื้นคืนศักยภาพและความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลกลับมาได้ โดยผู้วิจัยได้สรุปแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไว้ทั้งหมด 7 ข้อ ได้แก่ 1) กำหนดขนาดของบล็อกอาคารให้สอดคล้องกับโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อต่อการเดินเท้าเชื่อมโยงพื้นที่เมืองและพื้นที่ชายทะเล 2) กำหนดแนวความชัดเจนของแนวกำแพงถนนสู่ทะเล และความต่อเนื่องของกิจกรรมที่ต่อเนื่องของพื้นที่เมืองไปยังพื้นที่ชายทะเล 3) กำหนดรูปแบบอาคารบริเวณหัวมุมถนนสำคัญ ให้เปิดมุมมองมุมกว้าง (panoramic view) สำหรับคนเดินเท้า 4) ควรมีการถ่ายเทความสูง จัดวางตำแหน่งของอาคาร ตลอดจนการกำหนดรูปร่าง เพื่อไม่ให้เกิดแนวกำแพงอาคารสูงริมทะเลจนส่งผลให้เกิดการบดบังวิวทะเลซึ่งกันและกัน 5) กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง ระบุย่านการค้าเพื่อเอื้อให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่อง 6) กำหนดรูปแบบกิจกรรมที่เหมาะสมกับเมืองท่องเที่ยว 7) กำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้ายร้านค้า ป้ายโฆษณา ป้ายจราจร พืชพรรณ ที่ไม่บดบังมุมมองสำคัญไปสู่ทะเล

ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง ลายมือชื่อนิสิต

สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ปีการศึกษา 2555

Tansorn Pornpanyapat : VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN: A CASE STUDY OF PATTAYA CITY

Principal advisor: Assistant Professor Dr. Khaisri Phakdisukcharoen, 174 pages.

This research examined the international principles of seaside townscape design focusing on visual linkage, and is based on the related literature and case studies. The study also identified the problems and potential of visual linkage for creating a unique and effective townscape for the seaside town of Pattaya. The aim is to recommend fundamental guidelines for seaside townscape design.

The study revealed that the townscape of a seaside town or town on a river or waterway that is most appropriate is the result of the creation of balance between man-made structures and nature so that visual linkage is achieved between the major places in the town and the waterside area as well as among the major places. Such favorable visual linkages are possible through townscape design covering both traffic routes and structures.

At present, Pattaya City, especially the area along the seaside, is lacking efficiency in terms of good public space and unique characteristics. This has largely resulted from the lack of the visual linkage. Such visual linkage could enhance the potential and unique characteristics of this seaside town.

As a result of the study, the researcher recommends a total of seven principles as guidelines for the townscape design of seaside towns with a focus on visual linkage as follows: 1) Blocks of buildings should be situated so that they are in line with a traffic network favorable to walking, linking the town area with the seaside area. 2) The line of the building fronts along the road to the sea should be clearly determined and there should be a continuity of activities in the town area that lead to the seaside area. 3) Buildings at the corners of major roads should be required to provide a panoramic view for pedestrians. 4) There should be transfers of building heights, layouts and shapes so that there are no tall structures next to the sea, blocking of the sea view from other buildings. 5) The patterns of land use along the seaside and the continuous area should be determined. Commercial or trade areas should be identified so that they are favorable to continuous activities. 6) The activities that are suitable for a tourist town should be determined. 7) The line for the installation of road features, shop signs, advertising boards, traffic signs, and plants should be determined so that they do not block important view points towards the sea.

Department : Urban and Regional Planning Student's Signature

Field of Study : Urban Design Advisor's Signature

Academic Year : 2012.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงด้วยความเอาใจใส่จาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไชศรี ภัคดี-สุขเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้การแนะนำ ส่งเสริม อย่างดีมาโดยตลอด จึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

กราบขอบพระคุณท่านคณะกรรมการสอบและคณะกรรมการสอบโครงร่างวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นพนนท์ ตาปนานนท์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. นิรมล กุลศรีสมบัติ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อังสนา บุญโยภาส ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. รุจิโรจน์ อนุกรมบุตร ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตติศักดิ์ ธรรมมาภรณ์พิลาศ และอาจารย์สุภาพิมพ์ ศษเสณี ที่กรุณาสละเวลาในการอ่านเล่มวิทยานิพนธ์ ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการทำวิทยานิพนธ์จนสมบูรณ์

ขอขอบคุณพี่ๆและเพื่อนๆภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง ที่ให้การสนับสนุนการทำวิทยานิพนธ์ ทั้งการลงพื้นที่เพื่อรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น ข้อเสนอแนะ แนวทาง ตลอดจนข้อมูลแผนที่ของพื้นที่ศึกษา

สุดท้ายขอกราบขอบพระคุณคุณแม่ คุณป้า รวมทั้งทุกคนในครอบครัว ที่คอยเป็นกำลังใจ และให้การสนับสนุนอย่างดีมาโดยตลอด

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
สารบัญแผนที่	ณ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 คำถาม	3
1.3 สมมติฐาน	3
1.4 วัตถุประสงค์	4
1.5 ขอบเขตการศึกษา	4
1.6 ขั้นตอนการศึกษาและวิธีการดำเนินงาน.....	4
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษา	6
2.1 ความหมายและความสำคัญ	6
2.1.1 ลักษณะของเมืองชายทะเล	6
2.1.2 ผลกระทบของการท่องเที่ยวและมุมมอง.....	7
2.2 แนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง	9
2.2.1 ทฤษฎีจินตภาพและความเป็นสถานที่.....	9
2.2.2 ทฤษฎีภาพและพื้นที่	10
2.2.3 แนวคิดระบบโครงข่ายการสัญจร	22
2.2.4 แนวคิดการปรับปรุงและรักษาภูมิทัศน์เมือง.....	29
2.2.5 แนวคิดการมองและการเข้าถึง.....	33

2.2.6 แนวคิดการเปิดมุมมองและทางสัญจร	34
2.2.7 แนวคิดความสูงอาคารในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา	46
2.3 สรุปการทบทวนวรรณกรรม	55
2.4 กรอบแนวคิด	58
บทที่ 3 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	59
3.1 ประวัติศาสตร์และความเป็นมา	59
3.2 ภาพถ่ายทางอากาศและสภาพทางธรณีวิทยา	63
3.3 สภาพภูมิอากาศ	65
3.4 การคมนาคม	65
3.5 โครงข่ายการสัญจร	66
3.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	71
3.7 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	76
3.8 ความสูงอาคาร	78
3.9 ลักษณะของถนนสู่ทะเล	81
3.10 ลักษณะพื้นที่ห้วงมุดถนนสู่ทะเลและแนวรั้ว	85
3.11 ตำแหน่งทางข้ามที่เชื่อมต่อพื้นที่ชายหาด	89
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	91
4.1 โครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคาร	91
4.2 ประสิทธิภาพความชัดเจนของกำแพงถนน	94
4.3 รูปแบบพื้นที่และอาคารห้วงมุดถนนติดทะเล	96
4.4 ความสูงอาคาร	99
4.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	103
4.6 ความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร	106
4.7 อุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย พืชพรรณ	109
4.8 สนามทัศน์ปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา	115
4.9 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	117

บทที่ 5 แนวทางเบื้องต้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา	119
5.1 โปรแกรมเบื้องต้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา	119
5.1.1 กำหนดโครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคาร	119
5.1.2 กำหนดแนวความชัดเจนของกำแพงถนน	123
5.1.3 กำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่และอาคารบริเวณหัวมุมถนนติดทะเล	126
5.1.4 กำหนดแนวทางการควบคุมความสูงอาคาร	130
5.1.5 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร.....	134
5.1.6 กำหนดความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร	137
5.1.7 กำหนดพื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย และพืชพรรณ.....	142
5.2 ผังแม่บทและรายละเอียดเบื้องต้นหลังการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา	152
5.2.1 ผังแม่บท.....	152
5.2.2 ผังแสดงอาคารเก่า-ใหม่ หรือ ผัง infill development.....	152
5.2.3 ผังโครงข่ายการสัญจร การเชื่อมต่อพื้นที่ และขนาดของบล็อกอาคาร.....	155
5.2.4 ผังมวลอาคารและพื้นที่ว่าง	157
5.2.5 ผังสนามทัศน์พื้นที่ศึกษาหลังการปรับปรุง.....	159
5.2.6 ตัวอย่างสนามทัศน์บริเวณหัวมุมถนนติดทะเล	161
5.2.7 ตัวอย่างสัดส่วนการบังมุมมองของถนนสู่ทะเล	163
5.2.8 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	166
บทที่ 6 สรุป	168
6.1 สรุปผลการวิจัย	168
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	171
รายการอ้างอิง	172
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	174

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1	โครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคารเมืองชายทะเลในต่างประเทศ 29
ตารางที่ 3.1	หมายเลขและขนาดของบล็อกอาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา 69
ตารางที่ 4.1	ตัวอย่างการวิเคราะห์พื้นที่และอาคารบริเวณห้วงมถนนติดทะเล 98
ตารางที่ 4.2	สรุปผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา 117
ตารางที่ 5.1	ตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่และอาคารห้วงมถนนติดทะเล 128
ตารางที่ 5.2	สรุปผลการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา..... 166

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1.1	ภาพถ่ายสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษา	3
ภาพที่ 2.1	องค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง	10
ภาพที่ 2.2	แนวคิดรูปร่างของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	11
ภาพที่ 2.3	แผนที่ภาพและพื้นของกรุงโรม ประเทศอิตาลี.....	11
ภาพที่ 2.4	เทคนิคในการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนน.....	13
ภาพที่ 2.5	สัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร	15
ภาพที่ 2.6	แนวทางการกำหนดรูปด้านหน้าอาคารรอบโบสถ์เซนต์ปอล ในกรุงลอนดอน	16
ภาพที่ 2.7	การใช้แนวต้นไม้ในการเน้นความชัดเจนของแนวถนน	16
ภาพที่ 2.8	ถนนสู่ทะเลในเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส	17
ภาพที่ 2.9	พระราชวังฤดูร้อนโปโตรควาเรสต์ ประเทศรัสเซีย	17
ภาพที่ 2.10	เมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส.....	21
ภาพที่ 2.11	ถนนในเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส	21
ภาพที่ 2.12	ตัวอย่างการออกแบบทางข้าม	25
ภาพที่ 2.13	"อ็อกฟอร์ด เซอคัส" หรือ วงเวียนอ็อกฟอร์ด	26
ภาพที่ 2.14	ทางเดินข้ามถนนสีเขียว.....	26
ภาพที่ 2.15	เมืองไฮโนลลู ประเทศสหรัฐอเมริกา	28
ภาพที่ 2.16	เมืองวีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล	28
ภาพที่ 2.17	การวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	34
ภาพที่ 2.18	ทฤษฎีลำดับทัศนการ	36
ภาพที่ 2.19	แนวคิดการเปิดช่องมองไปยังโบสถ์เซนต์ปอล ในกรุงลอนดอน	37
ภาพที่ 2.20	ถนนคนเดินสู่ทะเลในเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย	38
ภาพที่ 2.21	ตัวอย่างถนนสู่ทะเลในต่างประเทศ	39
ภาพที่ 2.22	ถนนคนเดินในย่านโคเวนท์การ์เดิน ประเทศอังกฤษ	40
ภาพที่ 2.23	ถนนคนเดิน/ถนนรถยนต์ ในย่านกินซ่า ประเทศญี่ปุ่น.....	41
ภาพที่ 2.24	ชายหาดในเมืองบาเซโลน่า ประเทศสเปน.....	43
ภาพที่ 2.25	ถนนสู่ทะเลเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา เมืองโกลด์โคสต์ ประเทศออสเตรเลีย....	44
ภาพที่ 2.26	สะพานสู่ชายทะเลในเมืองบาเซโลน่า ประเทศสเปน	44

ภาพที่ 2.27 ถนนในเมืองเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส.....	45
ภาพที่ 2.28 การเปรียบเทียบสัดส่วนความสูงอาคารกับระยะมอง	48
ภาพที่ 2.29 แนวคิดตำแหน่งและขอบเขตการควบคุมความสูง โดยรอบพระธาตุพนม	49
ภาพที่ 2.30 แนวคิดระยะควบคุมความสูงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง โดยรอบพระธาตุพนม.....	49
ภาพที่ 2.31 แนวคิดการควบคุมความสูงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยรอบพื้นที่ชายทะเล	50
ภาพที่ 2.32 เมืองเคปทาวน์ ประเทศแอฟริกาใต้	51
ภาพที่ 2.33 เมืองโกลด์โคสต์ ประเทศออสเตรเลีย	51
ภาพที่ 2.34 เมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส	51
ภาพที่ 2.35 เมืองไฮโนลูลู สหรัฐอเมริกา	52
ภาพที่ 2.36 เมืองไมอามี สหรัฐอเมริกา.....	52
ภาพที่ 2.37 แนวคิดการสร้างอาคารสูงบริเวณพื้นที่ริมน้ำในฮ่องกง.....	53
ภาพที่ 2.38 อาคารริมชายทะเล เมืองไฮโนลูลู สหรัฐอเมริกา.....	53
ภาพที่ 2.39 อาคารริมชายทะเล เมืองไมอามี สหรัฐอเมริกา.....	53
ภาพที่ 2.40 แนวคิดพื้นที่ควบคุมความสูงสิ่งปลูกสร้างและอาคาร โดยรอบพื้นที่ชายทะเล.....	54
ภาพที่ 2.41 แนวคิดการถ่ายเทความสูง โดยรอบพื้นที่ชายทะเล.....	54
ภาพที่ 2.42 แนวคิดการสร้างอาคารสูงบริเวณพื้นที่ริมชายทะเล.....	54
ภาพที่ 2.43 กรอบแนวคิดของงานวิจัย.....	58
ภาพที่ 3.1 ระดับพื้นดินเมืองพัทยา	63
ภาพที่ 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	72
ภาพที่ 3.3 รูปแบบการถ่ายเทความสูงเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	78
ภาพที่ 3.4 รูปแบบความสูงอาคารริมชายทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา.....	79
ภาพที่ 3.5 มุมมองถนนพัทยากลาง.....	81
ภาพที่ 3.6 มุมมองถนนพัทยากลาง	82
ภาพที่ 3.7 มุมมองถนนพัทยาใต้	82
ภาพที่ 3.8 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 1	82
ภาพที่ 3.9 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 2	83
ภาพที่ 3.10 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 3	83

ภาพที่ 3.11 มุมมองชอยพัทยาแบบที่ 4	83
ภาพที่ 4.1 โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองในปัจจุบัน	92
ภาพที่ 4.2 โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองในอนาคต	92
ภาพที่ 4.3 ตัวอย่างมวลอาคารบริเวณแนวทางสัญจรในพื้นที่ศึกษา	94
ภาพที่ 4.4 ตัวอย่างสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรในพื้นที่ศึกษา	94
ภาพที่ 4.5 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 1	99
ภาพที่ 4.6 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 2	100
ภาพที่ 4.7 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 3	100
ภาพที่ 4.8 รูปแบบความสูงอาคารริมชายทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา	101
ภาพที่ 4.9 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ไม่มีประสิทธิภาพในพื้นที่ศึกษา	103
ภาพที่ 4.10 ถนนที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจรในพื้นที่	106
ภาพที่ 4.11 ทางข้ามถนนในพื้นที่ศึกษา	107
ภาพที่ 4.12 การวิเคราะห์ถนนพัทยาเหนือหรือ B1	109
ภาพที่ 4.13 การวิเคราะห์ถนนพัทยากลาง หรือ B2	110
ภาพที่ 4.14 การวิเคราะห์ถนนพัทยาใต้ หรือ B3	110
ภาพที่ 4.15 การวิเคราะห์ชอยพัทยาแบบ C1	111
ภาพที่ 4.16 การวิเคราะห์ชอยพัทยาแบบ C2	112
ภาพที่ 4.17 การวิเคราะห์ชอยพัทยาแบบ C3	112
ภาพที่ 4.18 การวิเคราะห์ชอยพัทยาแบบ C4	113
ภาพที่ 5.1 แนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรระดับเมือง	120
ภาพที่ 5.2 แนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคารระดับพื้นที่	121
ภาพที่ 5.3 แนวคิด infill development ถนนสู่ทะเล ในพื้นที่ศึกษา	124
ภาพที่ 5.4 แนวคิดการกำหนดสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างพื้นที่สัญจร	124
ภาพที่ 5.5 แนวคิดการเปิดพื้นที่และอาคารห้วมุมถนนติดทะเล	127
ภาพที่ 5.6 แนวคิดการควบคุมความสูงสิ่งปลูกสร้างและอาคาร	130
ภาพที่ 5.7 โปรแกรมการควบคุมความสูงสิ่งปลูกสร้างและอาคาร	131
ภาพที่ 5.8 แนวคิดการออกแบบและจัดวางอาคารสูงริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง	132
ภาพที่ 5.9 แนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา	135

ภาพที่ 5.10 โปรแกรมการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	135
ภาพที่ 5.11 แนวคิดเชื่อมโยงทางสัญจรและกิจกรรมริมทะเล	137
ภาพที่ 5.12 แนวคิดการเชื่อมต่อถนนสู่ทะเลกับพื้นที่ชายหาด	138
ภาพที่ 5.13 แนวคิดการออกแบบทางข้ามถนนในพื้นที่ศึกษา	138
ภาพที่ 5.14 ลักษณะทางสัญจรก่อนการปรับปรุง.....	139
ภาพที่ 5.15 แนวคิดปรับปรุงทางสัญจรเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม แบบที่ 1.....	140
ภาพที่ 5.16 แนวคิดปรับปรุงทางสัญจรเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม แบบที่ 2.....	140
ภาพที่ 5.17 การแบ่งพื้นที่ทางเท้าในย่านพาณิชย์กรรมเมืองชายทะเลพัทยา	142
ภาพที่ 5.18 แนวคิดการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน เพื่อเปิดมุมมองบริเวณหัวมุมถนนติดทะเล ..	143
ภาพที่ 5.19 แบบปรับปรุงถนนพัทยาเหนือ หรือ B1	144
ภาพที่ 5.20 แบบปรับปรุงถนนพัทยากลาง หรือ B2.....	145
ภาพที่ 5.21 แบบปรับปรุงถนนพัทยาใต้หรือ B3	146
ภาพที่ 5.22 แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 1 หรือ C1	147
ภาพที่ 5.23 แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 2 หรือ C2	148
ภาพที่ 5.24 แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 3 หรือ C3.....	149
ภาพที่ 5.25 แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 4 หรือ C4.....	150
ภาพที่ 5.26 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมถนนพัทยาเหนือ	161
ภาพที่ 5.27 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมถนนพัทยากลาง	161
ภาพที่ 5.28 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมถนนพัทยาใต้	161
ภาพที่ 5.29 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมซอยพัทยารูปแบบที่ 1	162
ภาพที่ 5.30 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมซอยพัทยารูปแบบที่ 2	162
ภาพที่ 5.31 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมซอยพัทยารูปแบบที่ 3	162
ภาพที่ 5.32 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมซอยพัทยารูปแบบที่ 4	163
ภาพที่ 5.33 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพัทยาเหนือ หรือ B1.....	163
ภาพที่ 5.34 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพัทยากลาง หรือ B2.....	164
ภาพที่ 5.35 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพัทยาใต้ หรือ B3.....	164
ภาพที่ 5.36 สัดส่วนการบดบังมุมมองซอยพัทยารูปแบบที่ 1 หรือ C1	164
ภาพที่ 5.37 สัดส่วนการบดบังมุมมองซอยพัทยารูปแบบที่ 2 หรือ C2	165

ภาพที่ 5.38 สัดส่วนการบัดบังมุมมองชอยพัทธยาแบบที่ 3 หรือ C3	165
ภาพที่ 5.39 สัดส่วนการบัดบังมุมมองชอยพัทธยาแบบที่ 4 หรือ C4	165

สารบัญแผนที่

	หน้า
แผนที่ 3.1 พื้นที่ศึกษา	60
แผนที่ 3.2 ภาพถ่ายทางอากาศ	62
แผนที่ 3.3 โครงข่ายการสัญจร	68
แผนที่ 3.4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา พ.ศ.2546	72
แผนที่ 3.5 การใช้ประโยชน์อาคาร	73
แผนที่ 3.6 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	75
แผนที่ 3.7 ความสูงอาคาร	77
แผนที่ 3.8 รูปแบบของถนนในพื้นที่ศึกษา แบ่งตามกิจกรรม	81
แผนที่ 3.9 ตำแหน่งแนวรั้ว ตัวอย่างพื้นที่และอาคารห้วมุมถนนติดทะเล	83
แผนที่ 3.10 ตำแหน่งทางข้ามที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ชายหาด	87
แผนที่ 4.1 การวิเคราะห์ขนาดของบล็อกอาคารที่สัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจร	93
แผนที่ 4.2 การวิเคราะห์ความชัดเจนของแนวกำแพงถนน	95
แผนที่ 4.3 การวิเคราะห์ห้วมุมถนนติดทะเล	97
แผนที่ 4.4 การวิเคราะห์ความสูงอาคาร	102
แผนที่ 4.5 การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	105
แผนที่ 4.6 การวิเคราะห์ความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร	108
แผนที่ 4.7 การวิเคราะห์องค์ประกอบการบดบังมุมมองของถนนและพื้นที่ตัวอย่าง	114
แผนที่ 4.8 ผกตสนามทัศนพื้นที่ศึกษาก่อนการปรับปรุง	116
แผนที่ 5.1 เชื่อมโยงโครงข่ายทางสัญจรและมุมมอง	121
แผนที่ 5.2 พื้นที่กำหนดระยะสร้างขีดและสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างทางสัญจร	125
แผนที่ 5.3 พื้นที่ออกแบบห้วมุมถนน	129
แผนที่ 5.4 พื้นที่แนวคิดในการควบคุมการถ่ายเทความสูง	132
แผนที่ 5.5 พื้นที่การปรับปรุง เพิ่มเติม การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	135
แผนที่ 5.6 พื้นที่เชื่อมต่อแนวการเดินทางและกิจกรรม	139
แผนที่ 5.7 พื้นที่และรูปแบบการปรับปรุงองค์ประกอบการเชื่อมโยงมุมมอง	149
แผนที่ 5.8 ผังแม่บท	151
แผนที่ 5.9 อาคารเก่า-ใหม่ (infill development plan)	152

แผนที่ 5.10 โครงข่ายการสัญจร จุดเชื่อมต่อพื้นที่เมือง และขนาดของบล็อกอาคาร	154
แผนที่ 5.11 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	156
แผนที่ 5.12 สนามทัศน์พื้นที่ศึกษา	158

บทที่ 1

บทนำ

เนื้อหาในบทนี้แนะนำเสนอที่มาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ ขอบเขต ข้อจำกัด ขั้นตอนการศึกษา วิธีการดำเนินงานและประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เมืองชายทะเลถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่พักผ่อนที่สำคัญ การพัฒนาเมืองชายทะเล หรือเมืองริมน้ำที่เหมาะสมประการหนึ่ง นอกเหนือไปจากการจัดการสมดุลของสิ่งแวดล้อมสร้างและธรรมชาติ ก็คือ การเชื่อมโยงมุมมองสู่ทะเล ซึ่งถือเป็นจุดหมายขนาดใหญ่ กับการพัฒนาย่านสิ่งแวดล้อมสร้างริมทะเลอย่างเหมาะสมและสัมพันธ์กัน (James Green, 2010) กล่าวคือ “ทะเล” จะเป็นมุมมองสำคัญในแต่ละย่านเพื่อให้เกิดลักษณะเฉพาะของสถานที่ (place character) ความรู้สึกถึงความเป็นสถานที่ เมื่ออยู่ ณ ที่ใดที่หนึ่ง โดยเฉพาะพื้นที่สำคัญของย่านจะสามารถเชื่อมโยงมุมมองไปยังทะเลได้เสมอ โดยมีการกำหนดทั้งภูมิทัศน์อาคารมิให้มีการบดบังของสิ่งแวดล้อมสร้างด้วยการถ่ายทอดความสูง กำหนดรูปร่างอาคารเพื่อเปิดการมองวิวกว้าง (panorama view) การเปิดช่องมองจากพื้นที่สำคัญเพื่อไม่ให้คนหลงทาง การกำหนดภูมิทัศน์ทางสัญจรให้เห็น “sea corridors” หรือ “ถนนสู่ทะเล” มิให้มีการบดบังวิวทะเลด้วยป้ายโฆษณา ป้ายอาคาร หรือพืชพรรณ รวมทั้งการออกแบบพื้นที่ และรายละเอียดของอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) ให้เน้นและบ่งบอกถึงสถานที่ ที่สำคัญก็คือ การพัฒนาย่านใหม่ๆ เพื่อการท่องเที่ยวในเมืองชายทะเลต้องมีความเชื่อมโยงสัมพันธ์และบูรณาการ กับพื้นที่ชุมชนดั้งเดิมที่มีอยู่ก่อน ณ บริเวณนั้นได้เป็นอย่างดี เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน และสร้างความเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

เมืองชายทะเลสำหรับการพักผ่อนตากอากาศในประเทศไทย นับว่าเป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยเฉพาะเมืองพัทยา ซึ่งกำลังเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง (สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ภาคกลางเขต3 ชลบุรี, 2554) เมืองพัทยาทั้งตั้งอยู่ทางภาคตะวันออก ในท้องที่ของอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานครเพียง 150 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 33,400 ไร่ ไม่รวมเกาะล้าน ประชากร 108,804 คน (ทะเบียนราษฎรเมืองพัทยา, เมษายน 2554) และมีประชากรแฝงมากกว่าความเป็นจริง 4-5 เท่า ลักษณะพื้นที่ทั่วไป ชายทะเลยาวจากทิศเหนือลงทิศใต้ความยาว 15 กิโลเมตร จะ

เป็นจุดหมายตาขนาดใหญ่ที่บ่งชี้ความเป็นเมืองชายทะเล รวมทั้งเกาะล้านซึ่งอยู่ถัดออกไปจากชายฝั่งประมาณ 8 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดหมายตาสำคัญบ่งชี้เอกลักษณ์ของพัทยา เนื้อเมืองของพัทยาส่วนใหญ่เรียงตัวตามแนวถนนเลียบริมชายหาด โดยแต่ละส่วนประกอบด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกัน อาทิเช่น ส่วนพัทยาเหนือจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการโรงแรม รีสอร์ทขนาดใหญ่เป็นหลัก พัทยาใต้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการค้าขาย ร้านอาหาร ผับ บาร์ โรงแรมขนาดเล็ก โฮมสเตย์ เป็นต้น โดยอาคารและสิ่งปลูกสร้างส่วนมากไม่ได้มีการควบคุมรูปแบบของสิ่งปลูกสร้าง อีกทั้งผังเมืองรวมเมืองพัทยามีได้กำหนดอัตราส่วนความหนาแน่นไว้ ทำให้อาคารสิ่งปลูกสร้างไม่ได้คำนึงถึงภาพรวมของการเชื่อมโยงมุมมองสู่ทะเล มีอาคารสูงจนบดบังวิว รูปร่างอาคารกีดขวางการสัญจร และโอกาสในการมองวิวทะเลในมุมกว้าง (panorama view) พื้นที่สำคัญในเมืองไม่สามารถมองเห็นทะเลได้อย่างชัดเจน กล่าวคือ ไม่มีช่องมองวิวทะเล ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้คนรับรู้ถึงความเป็นเมืองชายทะเล ถนนของเมืองพัทยาส่วนใหญ่เป็นถนนสำหรับรถยนต์ โดยถนนสายหลักที่วิ่งขนานกับชายทะเล คือ ถนนพัทยาสาย1 จะวิ่งเลียบริมติดกับชายหาด ทำให้การเชื่อมโยงเมืองกับชายหาดถูกตัดขาด ถัดเข้ามาทางทิศตะวันออก ถนนพัทยาสาย2 มีขนาด 2-6 ช่องจราจร มีรถยนต์วิ่งผ่านไปมาเป็นจำนวนมาก อีกทั้งขนาดของบล็อกอาคารยังมีขนาดใหญ่มาก ลำบากต่อการสัญจรของคนเดินเท้า คนที่อยู่อาศัยถัดเข้ามาจากถนนพัทยาสายสองจึงไม่สามารถเชื่อมโยงกับทะเลได้สะดวก ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ ซึ่งวิ่งจากถนนสุขุมวิทสู่ชายทะเล ถือเป็นรูปแบบของถนนสู่ทะเล (sea corridors) หลักที่เป็นทางเข้า (gateway) สู่มืองพัทยา ยังพบการบดบังวิวของป้ายโฆษณา อุปกรณ์ประกอบถนนที่กีดขวางทางสัญจร กิจกรรม รวมถึงการใช้ประโยชน์อาคารที่ยังไม่เหมาะสม ถนนซอยเชื่อมต่อระหว่างพัทยาสาย2 และสาย1 เป็นรูปแบบของถนนสู่ทะเลขนาดเล็ก เช่นเดียวกับถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ แต่ก็ยังปรากฏป้ายอาคาร ป้ายโฆษณา อุปกรณ์ประกอบถนน และพืชพรรณต่างๆที่บดบังวิวทะเล กีดขวางทางสัญจร กิจกรรมการใช้พื้นที่และอาคารมีความไม่เหมาะสม มีชอยร้างที่ไม่มีกิจกรรม และยังไม่สามารถแสดงเอกลักษณ์ใดๆของเมืองพัทยา

เนื่องจากการพัฒนาเมืองพัทยาในปัจจุบัน หลงลืมความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลไปมาก งานวิจัยชิ้นนี้จึงมุ่งเน้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้เชิงทัศนียภาพระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม และการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ตอบรับและสอดคล้องกับการรับรู้ของผู้คนโดย ผ่านทางการจัดวางองค์ประกอบทางกายภาพในสภาพแวดล้อมของเมือง (Translated, 1983) กล่าวคือ ต้องมีการออกแบบภูมิทัศน์เมืองพัทยา โดยเฉพาะความเชื่อมโยง

ของมุมมองที่สำคัญของเมือง ทั้งภูมิทัศน์อาคารและภูมิทัศน์ทางสัญจร ที่ทำให้เกิดการเชื่อมโยง มุมมองไปสู่ทะเล ซึ่งเป็นสิ่งเตือนความจำ ทำให้รำลึกถึงความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ (The Burra Charter, 2004) สร้างความเป็นสถานที่อันมีเอกลักษณ์และ ประสิทธิภาพ



ภาพที่ 1.1 ภาพถ่ายสภาพปัจจุบันบริเวณพื้นที่ศึกษา

1.2 คำถาม

แนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลอย่างพิชยาควรมีรายละเอียดอย่างไร จึงจะสามารถเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของพื้นที่สำคัญในเมือง เพื่อสร้างความเป็นสถานที่อันมีเอกลักษณ์และมีประสิทธิภาพ

1.3 สมมติฐาน

การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของเมืองชายทะเลเพื่อสร้างภูมิทัศน์เมืองอันมีเอกลักษณ์ และประสิทธิภาพควรเกิดจากการวางผังรวมทั้งกำหนดองค์ประกอบทั้งภูมิทัศน์อาคารและภูมิทัศน์ทางสัญจรที่เอื้อให้เกิดสภาพแวดล้อมของการเดินเท้าอย่างสมดุลกับการสัญจรโดยวิถียานพาหนะอื่นๆ อาทิเช่น การกำหนดระยะสร้างชิด ขนาดบล็อกอาคาร และความสูงอาคารที่เหมาะสม โดยเน้นมิให้บดบังมุมมองที่สำคัญของเมือง การจัดลำดับศักยภาพและทิศทางของถนนคนเดินที่สามารถเชื่อมโยงมุมมองพื้นที่สำคัญในเมืองกับชายทะเลตลอดเวลา การกำหนดแนวการ

ติดตั้งป้ายอาคาร ป้ายสัญลักษณ์การจราจร ตลอดจนพืชพรรณที่ไม่บดบังมุมมองสำคัญไปสู่ทะเล การกำหนดย่านการค้าที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมที่ส่งเสริมการเดินเท้าอย่างต่อเนื่องบนถนนเส้นสำคัญที่เชื่อมโยงมุมมองกับชายทะเล การกำหนดอุปกรณ์ประกอบถนนที่เอื้อต่อประสิทธิภาพของการเดินเท้า และมีเอกลักษณ์ของเมืองทะเล ตลอดจนการกำหนดประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่องที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่อย่างผสมผสานและเกิดกิจกรรม

1.4 วัตถุประสงค์

- 1) เข้าใจถึงหลักการสากลในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา
- 2) ระบุปัญหาและศักยภาพด้านการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของเมืองชายทะเลพัทยา
- 3) เสนอแนะแนวทางเบื้องต้นในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาที่มีประสิทธิภาพสำหรับเมืองชายทะเลพัทยาผ่านการออกแบบและวางผัง

1.5 ขอบเขตการศึกษา

- 1) ขอบเขตด้านพื้นที่ คือพื้นที่บริเวณชายทะเลของเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี โดยเน้นบริเวณถนนพัทยาสาย1 ไปจนถึงถนนพัทยาสาย2 รวมถึงชายทะเลของอ่าวพัทยาซึ่งมีความยาวประมาณ 3 กิโลเมตร
- 2) ขอบเขตด้านเนื้อหา ได้แก่ การประมวลและวิเคราะห์ลักษณะทางกายภาพทั่วไปของเมืองพัทยา แนวโน้มการพัฒนาเมือง หลักการสากลในการออกแบบภูมิทัศน์เมือง แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ตลอดจนกรณีศึกษาเมืองชายทะเลในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ โดยเน้นในส่วนที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา เพื่อนำไปสู่การแนวทางการเบื้องต้นในการปรับภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา

1.6 ขั้นตอนการศึกษาและวิธีการดำเนินงาน

- 1) กำหนดวัตถุประสงค์และขอบเขตของวิทยานิพนธ์
- 2) ทบทวนวรรณกรรม (literature review) ที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลหรือเมืองริมน้ำ
- 3) สรุปผลการทบทวนวรรณกรรมจากข้อ 2) เพื่อสร้างเป็นกรอบแนวคิดในงานวิจัย (research framework) ที่สามารถระบุถึงความหมาย ความสำคัญ ตลอดจนแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลที่เน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา
- 4) สำรวจสภาพปัจจุบันของเมืองพัทยา ทั้งกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ โดยเลือกรูปแบบมุมมองตัวอย่างเพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบ จากข้อมูลทุติยภูมิ ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการลงสำรวจกายภาพทั่วไปของเมืองพัทยา จากการใช้แผนที่ และภาพถ่าย
- 5) วิเคราะห์ข้อมูลของเมืองพัทยาที่ได้จากข้อ 4) เพื่อระบุ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม ของสภาพพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน โดยเน้นประเด็นของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล
- 6) วิเคราะห์แนวคิดในงานวิจัยจากข้อ 2) และสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาจากข้อ 4) เพื่อเสนอแนวทางเบื้องต้นในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา
- 7) สรุปผลการศึกษา อุปสรรค ข้อจำกัด องค์ความรู้ใหม่ ตลอดจนข้อเสนอแนะในการศึกษาเพิ่มเติม หรือต่อยอดงานวิจัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) เข้าใจถึงแนวความคิดและหลักการสากลของการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลที่เน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา เพื่อสร้างความเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันมีเอกลักษณ์และและประสิทธิภาพ
- 2) เข้าใจถึงศักยภาพและปัญหาด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคมของเมืองชายทะเลพัทยาในการออกแบบภูมิทัศน์เมือง
- 3) ได้หลักการและเงื่อนไขในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลที่สามารถประยุกต์ใช้กับเมืองชายทะเลหรือเมืองริมน้ำอื่นๆที่ใกล้เคียงกันได้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษา

การทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการกับภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยเฉพาะการเชื่อมโยงมุมมองและความเป็นสถานที่ โดยมีการรวบรวมเอกสารอ้างอิงและงานวิจัยที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อทำการวิเคราะห์หาแนวทางในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองพญาสร้างความเป็นสถานที่ที่มีเอกลักษณ์ อย่างมีประสิทธิภาพ การทบทวนวรรณกรรมทั้งหมดจึงแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วนดังนี้

- 1) ความหมายและความสำคัญ
- 2) แนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง
- 3) สรุปผลการทบทวนวรรณกรรม
- 4) กรอบแนวคิด

2.1 ความหมายและความสำคัญ

2.1.1 ลักษณะเมืองชายทะเล

กองวิจัย สำนักผังเมือง (2526:166) ได้ระบุลักษณะของ “เมืองตากอากาศ” หรือ “Resort Town” ของเมืองตากอากาศชายทะเลว่านอกจากจะต้องมีภูมิอากาศที่เหมาะสม ไม่ร้อนไม่หนาวจนเกินไป มีความสงบร่มรื่น มีความปลอดภัยทั้งร่างกายและทรัพย์สิน ปราศจากสิ่งและเสียงรบกวนความสงบ มีบริการทุกประเภทครบถ้วนอย่างมีประสิทธิภาพ เทศบาลและประชาชนมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มเติม สิ่งสำคัญประการหนึ่งคือต้องมีทัศนียภาพ ประชาชนสามารถใช้ทะเลได้โดยเสมอภาคโดยไม่จำกัดสถานที่และเวลา

Peter, K. (1969) ได้ให้ความหมายของ “Tourist Resort” ว่าเป็นแหล่งพักผ่อนที่มีหลายรูปแบบเป็นกิจกรรมที่ตอบสนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งอาจพัฒนามาจากหมู่บ้านหรือเมืองธรรมดาให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสม โดยมักจะมีที่ตั้งที่สะดวกต่อการเข้าถึง (Good Access) และประกอบด้วยที่พักพร้อมสาธารณูปโภคที่เพียงพอ

หนังสือ Planning and Urban Design Standards (2006: 426) ยังได้ระบุเกี่ยวกับเมืองริมน้ำหรือพื้นที่ริมน้ำ ควรประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์หลากหลายรูปแบบตามลักษณะเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละพื้นที่ อาทิเช่น พื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่สถาบันการศึกษา พื้นที่

นันทนาการ อุตสาหกรรม โครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อสร้างความหลากหลายให้กับพื้นที่ริมน้ำ

นอกจากนี้ยังได้มีการกล่าวถึงลักษณะของพื้นที่ริมน้ำ ว่ามีรูปทรงเป็นแนวยาวแสดงขอบเขตระหว่างแผ่นดินกับน้ำ มักเป็นพื้นที่ซึ่งมีโอกาสของการใช้เป็นพื้นที่สาธารณะ เป็นสถานที่เพื่อการพักผ่อน การชมวิวดูทิวทัศน์ งานรื่นเริง กิจกรรมนันทนาการ กิจกรรมสันทนาการ (recreation) จุดแวะพัก พื้นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคมอื่นๆอีกมากมาย ทำให้พื้นที่ริมน้ำใจกลางเมืองมีความสำคัญมาก PPS (Project for public space, 2008) ได้เสนอแนวคิดการทำให้พื้นที่ริมน้ำมีคุณค่า โดยการสร้างเป้าหมายเพื่อสาธารณะด้วยมุมมองที่ชุมชนมีส่วนร่วม ความหลากหลายของจุดหมายปลายทาง พื้นที่ปลายทาง สามารถเชื่อมโยงและเข้าถึงอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชนบริเวณนั้น มีกิจกรรมตลอด 24 ชั่วโมง ไม่ควรมีการพัฒนาที่อยู่อาศัยบริเวณพื้นที่ที่จะเต็มไปด้วยผู้คนทั้งกลางวันและกลางคืน พื้นที่ริมน้ำยังสามารถเป็นพื้นที่สำหรับเฉลิมฉลอง การแสดงพลุ การแสดงกิจกรรมครีกครื้นอื่น ๆ ตลาดขายสินค้า ตลาดนัด อย่างไรก็ตาม พื้นที่นี้ไม่ควรเป็นจุดหมายปลายทาง แต่จะเป็นจุดเชื่อมต่อของเนื้อเมืองที่สามารถเชื่อมไปยังจุดหลายปลายทางหลัก (link major destination) ต่างๆ ดังนั้นพื้นที่ริมน้ำหรือพื้นที่ชายทะเลควรจะสามารถเดินต่อเชื่อมกันได้ตลอด เช่น กลยุทธ์ของเมือง Helsinki, Stockholm, Sydney เมืองเหล่านี้สร้างให้คนเข้าร่วมกิจกรรมในพื้นที่ว่างสาธารณะ สนับสนุนการให้การขนส่งสาธารณะ กีดกันการใช้รถยนต์ส่วนตัว สร้างร้านค้าริมนคนคนเดิน (Pedestrian promenades) มีเส้นทางจักรยาน (bike lanes) จัดกิจกรรมตามฤดูกาล เช่น มิวงานเทศกาลประจำปี บูรณาการเข้ากับเส้นทางที่มุ่งสู่จุดหมายปลายทาง

2.1.2 ผลกระทบของการท่องเที่ยวและมุมมอง

ความงามของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลทั่วไป รวมถึงการบริการด้านต่างๆที่สะดวกอย่างครบครันของเมือง ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวจากทั่วทุกทิศทางทั่วโลกเดินทางเข้ามาพักผ่อนที่เมือง จึงมีการพัฒนาก่อสร้างโรงแรม ร้านค้า และบริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับการบดบังการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ซึ่งสามารถแบ่งเป็นประเด็นสำคัญมาจากการขยายตัวของพื้นที่ท่องเที่ยว และการพัฒนาเมืองที่ไม่ได้มีมาตรการด้านสภาพแวดล้อม ทัศนียภาพที่ชัดเจน

- 1) ความงามทางสายตา มุมมอง อันมีสาเหตุมาจากการที่ชายหาดถูกบดบังด้วยการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ที่มิได้มีการควบคุมรูปแบบของทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรม และรูปแบบของพื้นที่โดยรวม นอกจากนี้ยังมีสาเหตุมาจากการดัดแปลงอาคารเดิม

เพื่อเพิ่มประโยชน์การใช้สอยโดยไม่คำนึงถึงสภาพความเชื่อมโยงมุมมอง ข้อกฎหมาย และความปลอดภัย

- 2) ปัญหาการจราจรและการขนส่ง สาเหตุจากการที่นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาใช้สถานบริการในสถานที่เดียวกันมาก เช่น บริเวณถนนพญาสาย 1 หรือร้านอาหารบริเวณพญาได้ ทำให้การจราจรคับคั่งและติดขัดโดยเฉพาะช่วงเวลากลางคืน อีกทั้งสภาพของเมืองเอื้อต่อการใช้รถยนต์ มีพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าน้อยมาก กล่าวคือ คนเลือกที่จะใช้รถมากกว่าการเดิน เพราะการเดินทางที่ต้องเดินไปพร้อมกับถนนที่มีขนาดใหญ่ รวดเร็ว พุศบาทถูกรุกไล่จากร้านค้าแผงลอย จนในบางส่วนไม่มีที่สำหรับเดิน คนต้องเดินบนถนน สุรูปคือเมืองไม่มีบรรยากาศที่ดีสำหรับการเดินเท้า

นอกจากนี้เมืองท่องเที่ยวชายทะเลส่วนใหญ่ ยังพบประเด็นของการขยายตัวของชุมชน อันเป็นเหตุการณ์ที่มักเกิดขึ้นในเมืองที่เป็นเมืองท่องเที่ยว โดยมีส่วนทำให้มีความต้องการของการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มมากขึ้น จึงมักมีการรื้อทำลายโบราณสถานหรืออาคารสำคัญ เพื่อตอบสนองการใช้ประโยชน์ตามมา เช่น การก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างใหม่ซ้อนทับกับสถานที่เดิม หรือสร้างสิ่งปลูกสร้างประชิด บดบัง มุมมอง การรับรู้เชิงทัศนศาสตร์ของพื้นที่สำคัญต่างๆ การก่อสร้าง ติดตั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ อุปกรณ์ประกอบถนน อย่างไม่เป็นระเบียบ นอกจากจะทำให้เกิดทัศนอุจาดแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายอีกด้วย งานวิจัยของรวี หาญเผชิญ (2536) ชี้ให้เห็นว่า อาคารสูงในเมืองมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มขึ้นตามสภาวะเศรษฐกิจ และปัจจัยทางธุรกิจ แม้จะมีกฎหมายหลายฉบับที่ออกมาควบคุมและจัดระเบียบอาคารสูงก็ตาม ดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ (2546) กล่าวไว้คล้ายกันว่า ขนาดและความสูงอาคาร เป็นปัญหาในการบดบังวิวและการเชื่อมโยงมุมมองสถานที่สำคัญ นางลักษณ ดิศฐวงษ์ (2546) ยกตัวอย่างกลุ่มอาคารที่มีผลต่อมุมมองในเมืองเชียงใหม่ไว้อย่างชัดเจนว่า ในสมัยก่อนทุกจุดในเมืองสามารถมองเห็นพระธาตุดอยสุเทพได้ โดยไม่มีสิ่งได้บดบังสายตา ต่อมาเมืองมีการขยายตัว เกิดอาคารขนาดใหญ่มากมาย จึงเกิดความขัดแย้งและส่งผลกระทบต่อมุมมอง การรับรู้ของคนในเมือง ต่อพระธาตุดอยสุเทพ เมืองโกลด์โคสต์ (Gold Coast) เป็นเมืองชายทะเลสำคัญในประเทศออสเตรเลีย มีการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลอย่างมีระบบ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ถนนสู่ทะเล หรือ “sea corridor” มีการออกแบบภูมิทัศน์เพื่อให้สามารถมองเห็นวิวทะเลได้เป็นระยะ ทั้งในรูปแบบของถนนสำหรับคนเดินเท้า และถนนสำหรับรถยนต์ มีการควบคุมรูปแบบอาคารโดยการสร้างแนวระยะสร้างขีด กำหนดแนวการวางอุปกรณ์ประกอบถนน พืชพรรณ เพื่อสร้างให้เกิดเส้นนำสายตา วิธีการกรอบภาพด้วยสิ่งปลูก

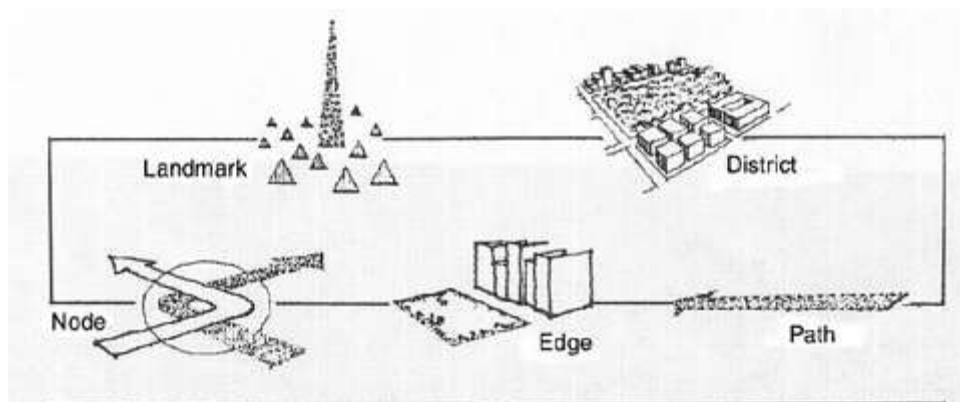
สร้างต่างๆ เพื่อสร้างความโดดเด่นให้กับจุดหมายตา (landmark) รวมถึงรูปแบบกิจกรรมที่ตอบสนองความเป็นเมืองชายทะเล และกิจกรรมที่ตอบรับคนเดินเท้า

การพัฒนาอย่างรวดเร็วของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลหลายเมือง อาจหลงลืมประเด็นสำคัญของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลไป โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเด็นในเรื่องของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ทำให้สิ่งปลูกสร้างส่วนใหญ่ในปัจจุบัน ก่อสร้างโดยมิได้คำนึงถึงภาพรวมของการเชื่อมโยงมุมมองไปสู่ทะเล จนทำให้เมืองชายทะเลพ่ายแพ้ในปัจจุบัน ขาดประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการสัญจร การเชื่อมโยงพื้นที่และกิจกรรม ตลอดจนสูญเสียความสถานที่ของเมืองชายทะเล

2.2 แนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 ทฤษฎีจินตภาพและความเป็นสถานที่

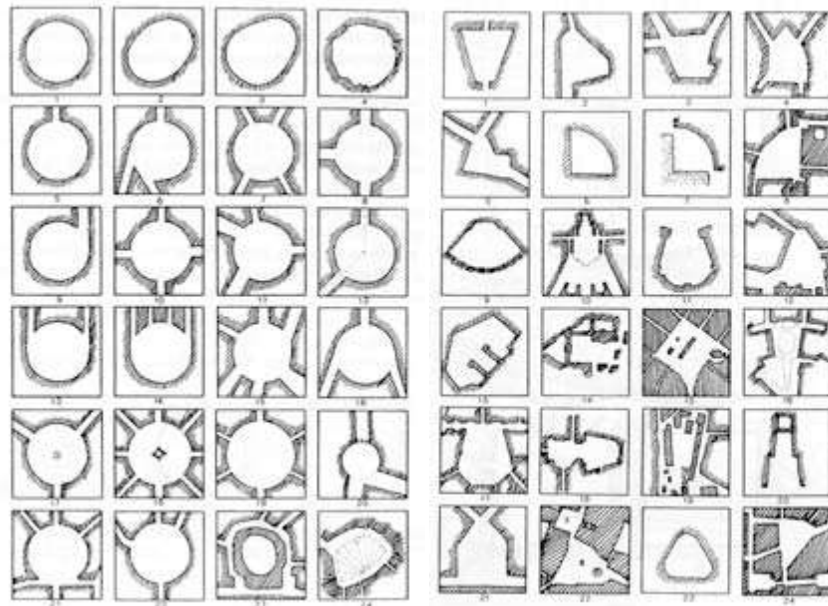
แนวคิดจินตภาพของเมือง (The image of the city) จาก Lynch, K. (1960) ได้เสนอว่าในการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและการเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงสำหรับสถานที่สำคัญในเมืองนั้นอาจทำได้โดยการออกแบบเมืองให้เป็นระเบียบและชัดเจน อ่านเข้าใจได้ง่าย ดังนั้นสภาพแวดล้อมยังเป็นระเบียบ มีโครงสร้างที่ชัดเจน และมีเอกลักษณ์มากขึ้นเท่าใดก็ยิ่งช่วยให้จดจำได้ง่ายขึ้นเท่านั้น ไม่ทำให้หลงทาง และได้กล่าวสรุปว่าจินตภาพของเมืองที่ดีนั้นเกิดจากองค์ประกอบพื้นฐานทางกายภาพ 5 ประเภท คือ (1)ทางขอบเขต (2)ทางสัญจร (3)ย่าน (4)จุดรวม และ (5)จุดหมายตา ดังนั้นเมืองชายทะเลพัทยารวมทั้งเมืองชายทะเลอื่นๆทั่วโลก พื้นที่บริเวณทะเลถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของเมืองชายทะเล เพราะมีลักษณะที่ตรงกับแนวคิดจิตภาพเมืองของ Lynch, K. (1960) ทั้ง 5 ประเภท คือ (1) ทะเลมีรูปทรงเป็นแนวยาวแสดงขอบเขตระหว่างแผ่นดินกับน้ำ (2) จึงทำให้พื้นที่บริเวณนี้กลายเป็นทางสัญจร ทั้งชายหาด ทางเท้า ถนน และถูกใช้ให้เป็นเส้นทางสัญจรที่สำคัญของเมืองที่มีทะเล เพราะนอกจากจะเป็นเส้นทางหลักที่ผู้คนผ่านไปมาแล้ว ยังมีโอกาสของการใช้เป็นพื้นที่สาธารณะ (3)(4) เป็นสถานที่เพื่อการพักผ่อน การชมวิวิทิวทัศน์ อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่มีบรรยากาศที่แสดงถึงความเป็นเมืองทะเลอย่างชัดเจน กล่าวคือ (5)ทะเลเป็นจุดหมายตาที่มีขนาดใหญ่ ที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลได้ชัดเจนมากที่สุด ดังนั้นจึงกล่าวสรุปได้ว่า “พื้นที่บริเวณชายทะเล” นับเป็นองค์ประกอบสำคัญมากที่สุดของเมือง เป็นพื้นที่สาธารณะที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่ชัดเจนมากที่สุด การออกแบบภูมิทัศน์เมืองจึงควรให้ความสำคัญเชื่อมโยงมุมมองทางสายไปสู่อพื้นที่ดังกล่าว เพื่อดึงความเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลตามที่ได้กล่าวไปข้างต้น



ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง (ที่มา: Lynch, K., 1960)

2.2.2 ทฤษฎีภาพและพื้นที่

จากจิตวิทยาเกสตัทท์ ซึ่ง Trancik, R. (1986) ได้นำมาช่วยในการศึกษาโครงสร้างในมิติเชิงสัดส่วนของเมือง โดยการอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างส่วนที่บ (figure) ซึ่งแทนเนื้อเมืองกับส่วนโปร่ง (ground) ซึ่งแทนที่ว่างในเมือง โดยการจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ที่มีขนาดแตกต่างกันจะเรียงตัวสัมพันธ์ต่อเนื่องกันไป การกำหนดรูปแบบของกลุ่มอาคารและพื้นที่โล่งว่างระหว่างอาคาร รูปแบบการกระจายตัวของเนื้อเมือง ความหนาแน่นของเมือง ซึ่งทำให้เราสามารถเข้าใจถึงการใช้อยู่อาศัยหรือบทบาทของพื้นที่ว่าง และสามารถบ่งบอกถึงความสำคัญของบริเวณนั้นได้ เช่น พื้นที่โล่งขนาดใหญ่ตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารรูปแบบพิเศษ พื้นที่บริเวณนั้นอาจเป็นจัตุรัสหน้าศาสนสถาน เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีความสำคัญของเมือง ซึ่งตรงกับแนวคิดของ Krier, R. and L. (1978) ซึ่งเคยกล่าวไว้ว่า พื้นที่สาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ไม่ได้เกิดจากมวลอาคารที่กระจุกกระจาย ซึ่งส่งผลทำให้เกิดรูปร่างของพื้นที่สาธารณะที่ไม่มีรูปร่างชัดเจน แต่เกิดจากการโอบล้อมของสิ่งปลูกสร้างที่ก่อให้เกิดพื้นที่โอบล้อมที่มีรูปร่างชัดเจน



ภาพที่ 2.2 แนวคิดรูปร่างของพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

(ที่มา: Krier, R. and L. 1987)

เช่นเดียวกับกับเมืองชายทะเลพัททยา การศึกษาแผนที่ภาพและพื้นจะช่วยในการค้นหาพื้นที่ที่สำคัญของเมืองเดิม หรือพื้นที่ที่ควรจะเป็นพื้นที่สำคัญของเมืองในอนาคต แสดงให้เห็นถึงการเรียงตัวของกลุ่มอาคารการเชื่อมต่อของที่ว่างกับเนื้อเมืองโดยรอบที่เป็นลักษณะกลุ่มอาคารที่เรียงตัวกันเป็นแนวขอบเพื่อเน้นทิศทางไปยังสถานที่สำคัญ กล่าวคือ การเรียงตัวของกลุ่มอาคาร นอกจากจะสามารถทำให้เกิดความต่อเนื่องของอาคารและกิจกรรมแล้ว ยังช่วยในการนำสายตาหรือเน้นทิศทางจากพื้นที่เมืองไปยังพื้นที่ชายทะเล และยังทำให้พื้นที่ชายทะเลมีความโดดเด่นมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2.3 แผนที่ภาพและพื้นของกรุงโรม ประเทศอิตาลี (ที่มา: Trancik, R. 1986)

การศึกษาถึงมวลอาคารและพื้นที่ว่างของเมืองชายทะเลพัทยา เพื่อวิเคราะห์ประเด็นของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา จึงถือเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง โดยการศึกษาสามารถทำได้ผ่านแผนที่ภาพและพื้น (Figure and ground map) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ว่างกับพื้นที่เมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การชี้ให้เห็นถึงลักษณะของถนนสู่ทะเล (sea corridors) อันเป็นองค์ประกอบสำคัญในการสร้างให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ตลอดจนความต่อเนื่องของกิจกรรมและการสัญจรไปสู่พื้นที่ชายทะเลพัทยา

ความชัดเจนของกำแพงถนน (street facade) เป็นลักษณะทางกายภาพสำคัญประการหนึ่งที่แสดงออกมาให้เห็นในแผนที่ภาพและพื้นของกรุงโรม ประเทศอิตาลี เป็นลักษณะสำคัญในการออกแบบพื้นที่เมืองให้เนื้อเมืองมีความแน่นอย่างเป็นระบบตามทฤษฎีภาพและพื้น และยังเป็นลักษณะทางกายภาพที่ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองโดยการนำสายตาไปสู่จุดหมายตา ความต่อเนื่องของ และความเป็นเอกภาพ (unity) ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น วิลลิสทรี ทรียงกูร์ (2526) อธิบายว่า ข้อมูลในสภาพแวดล้อมมีความซับซ้อน จะทำให้เกิดความสับสนยากต่อการจัดระเบียบการเรียนรู้ในการรับรู้ ดังนั้นการจัดระเบียบขององค์ประกอบต่างๆ ในสภาพแวดล้อมให้กลมกลืนกันจนเกิดเอกภาพ (unity) ของกลุ่มขึ้น แต่ในขณะเดียวกันเป็นการเน้นองค์ประกอบที่แตกต่างกัน (contrast) ในส่วนอื่น นอกจากนี้ยังระบุว่าการรวมกลุ่มขององค์ประกอบโดยเฉพาะการเรียงตัวกันเป็นแนว จะแสดงถึงการชี้นำทิศทางด้วย กล่าวคือ นอกจากการเรียงตัวของมวลอาคารจะสามารถสร้างให้เกิดแนวการนำสายตาแล้ว การเรียงตัวกันเป็นแนวขององค์ประกอบอื่นๆ อาทิเช่น แนวต้นไม้ แนวป้าย แนวเสาไฟ แนวเก้าอี้ เป็นต้น ก็เป็นอีกส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดแนวการนำสายตา ดังนั้นการจะเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเลพัทยา จะสามารถทำได้โดยการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนน และการจัดวางองค์ประกอบอื่นๆ ให้เรียงกันเป็นแนว โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นถนนสู่ทะเล

Urban Planning and Design Standard (2006: 456) ได้ระบุวิธีการในการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนน โดยการพัฒนามนพื้นที่โล่งว่างที่ขาดช่วง หรือพื้นที่พื้นหลอ โดยการเพิ่มเติมหรือแทรกมวลอาคารลงบริเวณดังกล่าวโดยเฉพาะบริเวณแนวถนน เพื่อสร้างให้เกิดแนวความต่อเนื่องของด้านหน้าอาคาร เรียกว่า “infill development” ซึ่งจากวิธีการดังกล่าวสามารถสร้างประโยชน์ให้กับพื้นที่เมืองได้ดังนี้

- 1) รักษาคุณภาพของพื้นที่ว่างสาธารณะ รวมถึงพื้นที่สงวนต่างๆ ของเมือง
- 2) เพิ่มโอกาสในความหลากหลายและความต่อเนื่องของกิจกรรม จากการเรียงตัวกันของอาคาร

- 3) สำหรับพื้นที่ที่ต้องการความหนาแน่น สามารถช่วยเพิ่มความหนาแน่นการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรวมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 4) เพิ่มศักยภาพของพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น กล่าวคือ มีมูลค่าเพิ่มขึ้น

Lukes (2007) ได้กล่าวถึงวิธีการในการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนนในหนังสือ *Saburban Transformations* โดยได้เสนอเทคนิคในการทำ infill development เพิ่มเติมจาก *Urban Planning and Design Standard (2006)* โดยการกำหนดให้มี “ระยะสร้างชิด” หรือ build to line ควบคู่ไปกับการพัฒนา การปรับปรุงและต่อเติมอาคารและส่วนต่างๆของอาคารให้ต่อเนื่องกัน และควรกำหนดระยะความสูงของสิ่งก่อสร้างใหม่ให้ใกล้เคียงกับของเดิม



ภาพที่ 2.4 เทคนิคในการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนน

(ที่มา: Luke, 2007)

นอกจากนี้ *Urban Planning and Design Standard (2006: 242-244)* ยังระบุถึงความสัมพันธ์ของทางสัญจรและสิ่งปลูกสร้าง หรือเรียกว่า “build enclosure” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างความชัดเจนของกำแพงถนน กล่าวคือ เป็นการออกแบบที่ต่อเนื่องกับการกำหนดระยะสร้างชิด เพราะเป็นประเด็นสำคัญในการสร้างให้เกิดความสะดวกสบายต่อคนเดินเท้า ทั้งในด้านความปลอดภัยในการเดิน และช่วยลดมลพิษจากการสัญจรประเภทอื่น

ยังระบุเพิ่มเติมถึงสัดส่วนที่เหมาะสมในการกำหนดความสัมพันธ์ของความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรว่าควรอยู่ระหว่าง 1:1 ถึง 1:4 ไม่ควรมากเกินไป 1:6 กล่าวคือ ยังมีสัดส่วนของพื้นที่สัญจรที่มากกว่าสัดส่วนของสิ่งปลูกสร้างมากเกินไป 1:6 มากเท่าไร ความเป็นมิตรกับคนเดินเท้ายิ่งลดน้อยลง

มาตรฐานการออกแบบชุมชนเมืองหลายแห่งได้แสดงถึงความสำคัญของการรักษาคุณภาพของที่เปิดโล่งของถนนในลักษณะที่เป็นช่องทาง (Corridor of space) โดยคำนึงถึงการรักษาแนวของอาคารที่อยู่ติดถนนให้มีความต่อเนื่อง สม่่าเสมอ โดยได้ระบุว่า การกำหนดความชัดเจนของแนวกำแพงถนน สามารถช่วยทำให้เกิดความชัดเจนของแนวแกนนำสายตาเพื่อเน้นจุด

สนใจที่อยู่ปลายถนน และช่วยสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของถนนแต่ละสายที่มีความแตกต่างกันได้ โดยมีวิธีการในการควบคุมเบื้องต้นแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

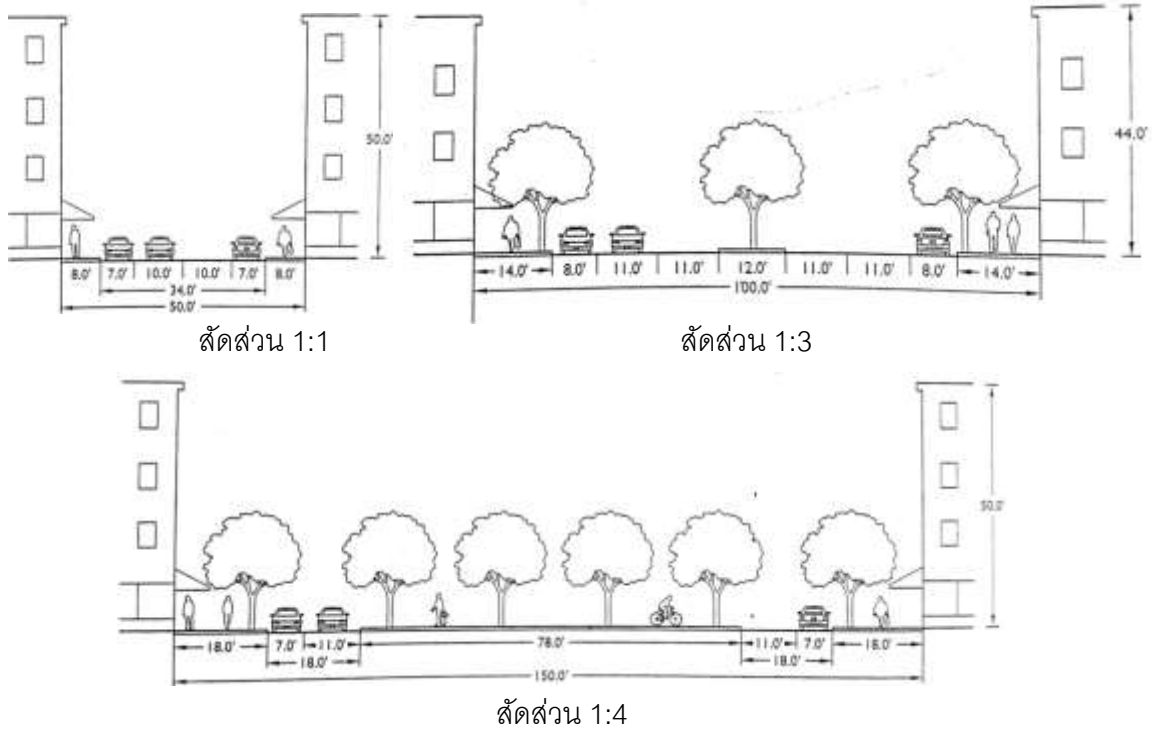
1. การกำหนดสัดส่วนระหว่างความสูงอาคาร (building height) และความกว้างถนน (road width) เพื่อรักษาคุณภาพของภูมิทัศน์เมืองด้วยการรักษาแนวขอบถนนและความสูงของอาคารให้สม่ำเสมอ โดยคำนึงถึงสัดส่วนของความสูงอาคารกับความกว้างของถนน ซึ่งอาจแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่และประเภทการใช้งานของถนนต่างๆ ในเมือง Ashihara (1983) ที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับ การมองเห็นอาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่ระยะห่างระหว่างอาคารกับจุดมองต่างกันที่ส่งผลต่อความรู้สึก สรุปไว้ดังนี้

- ถ้าความสัมพันธ์ $D/H < 1$ จะทำให้เกิดความรู้สึกปิดล้อม
- ถ้าความสัมพันธ์ $D/H = 1$ จะทำให้เกิดความรู้สึกสมดุล
- ถ้าความสัมพันธ์ $D/H > 1$ จะไม่เกิดความรู้สึกถูกปิดล้อม
- ถ้าความสัมพันธ์ $D/H < 2$ ขึ้นไปจะทำให้เกิดความรู้สึกเปิดโล่ง

หลายเมืองกำหนดสัดส่วนความสูงฐานอาคารหรืออาคารต่อความกว้างทางสัญจร โดยทั่วไปอยู่ที่ระหว่าง 1:1 อันเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดที่ทำให้เกิดความรู้สึกถึงการปิดล้อมของถนนที่สมบูรณ์ ไปจนถึงอัตราส่วน 1:6 อันเป็นอัตราส่วนที่ต่ำที่สุด ซึ่งจะให้ความรู้สึกของการเปิดโล่งของถนนมากที่สุด หรือไม่รู้สึกถึงการปิดล้อมอีกต่อไป ตัวอย่างเช่น

- ถนนในเมืองสู่ทะเลที่มีขนาดแคบที่สุดในพื้นที่พักอาศัยและพาณิชยกรรม-พักอาศัย (woonerf street) อาทิเช่น ถนนสู่ทะเลขนาดเล็ก ซอยที่เชื่อมระหว่างชุมชนกับพื้นที่สาธารณะ จะกำหนดอัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ว่าควรมีค่าประมาณ 1:1
- ถนนที่มีอัตราการสัญจรในระดับต่ำ หรือถนนชาญเมือง (yield street) เช่น ถนนสายหลักที่เชื่อมเมืองชายทะเลกับถนนสายหลักที่เชื่อมโยงระดับเมือง อัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ควรมีค่าประมาณ 1:4
- ถนนที่มีตึกช่วงสั้นๆ อยู่ศูนย์กลางย่าน (edge yield street) อัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ควรมีค่าประมาณ 1:3 หรือ 1:4 ขึ้นอยู่กับบริบท
- ถนนในย่านที่พักอาศัยโดยทั่วไป ร่วมกับมีต้นไม้อยู่ในช่องทางให้รถจอด (residential street) อัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ควรมีค่าประมาณ 1:3

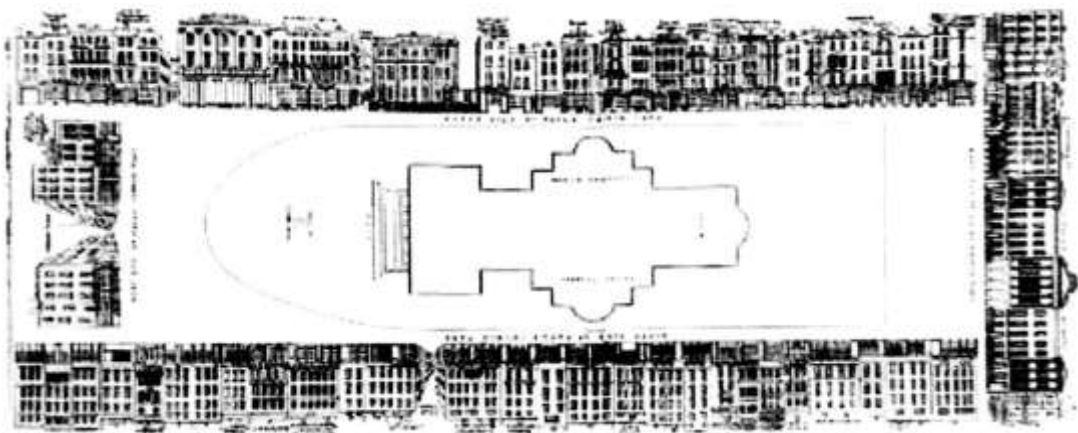
- ถนนที่แยกการสัญจรของรถยนต์ให้อยู่ห่างที่พักรถยนต์ ในย่านการใช้ที่ดินแบบ ผสมผสาน (yield street) อัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ควรมีค่าประมาณ 1:3
- ถนนที่มีช่องทางสัญจรแคบ (non-yield street) อัตราส่วนระหว่างความสูงอาคารและความกว้างถนน ควรมีค่าประมาณ 1:3



ภาพที่ 2.5 สัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร
(ที่มา: Urban Planning and Design Standard, 2006)

2. การกำหนดความต่อเนื่องของความสูงส่วนฐานอาคาร (podium) และระยะถอยร่น (set back) เพื่อให้ส่วนฐานอาคารรักษาแนวของกำแพงถนนและรักษาปริมาณช่องทางเปิดโล่งที่เหมาะสมของถนนในขณะที่ส่วนอาคารอาจถอยร่นเข้าไปข้างในจากแนวฐานอาคารได้ การกำหนดความสูงของฐานอาคารมีหลักสำคัญคือ การปิดล้อมอาคารที่มีความสูงที่สัมพันธ์กับ สัดส่วนมนุษย์ สัดส่วนที่นิยมคือ 1 เท่าของความกว้างถนน ในกรณีย่านอนุรักษ์ที่มีอาคารเก่ามีคุณค่า แม้อนุญาตให้อาคารที่สร้างใหม่มีความสูงรวมมากกว่าได้แต่ควรออกแบบให้ฐานอาคารมีความสูงใกล้เคียงกับอาคารเก่าที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้เพื่อรักษาความต่อเนื่องของแถวอาคารและช่องทางเปิดโล่ง โดยให้ส่วนอาคารถอยร่นออกไปด้านหลัง

3. การกำหนดความต่อเนื่องของรายละเอียดด้านหน้าอาคาร (building facade) ในการรักษาจังหวะขององค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม เช่น การแบ่งช่วงด้านหน้า รักษาจังหวะช่องเปิด แนวเส้นพื้นแต่ละชั้น แนวลายบัวผนัง ลวดลาย แนวหลังคา สี วัสดุ เป็นต้น ตัวอย่างเช่น แนวทางการควบคุมรูปด้านหน้าอาคาร (facade) ของอาคารที่ล้อมรอบโบสถ์เซนต์ปอล (St. Paul Cathedral) ที่มีการควบคุมรูปด้านหน้าของอาคารให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สอดคล้องกับโบสถ์เซนต์ปอล เพื่อสร้างความกลมกลืน ไม่เกิดความรู้สึกขัดแย้งกัน ขณะเดียวกันก็ใช้รูปแบบที่เรียบง่ายเพื่อไม่ให้โดดเด่นกว่าตัวโบสถ์



ภาพที่ 2.6 แนวทางการกำหนดรูปด้านหน้าอาคารรอบโบสถ์เซนต์ปอล ในกรุงลอนดอน (ที่มา: Urban design, Street and Square)

นอกจากนี้ Luke (2007) ยังได้กล่าวถึงแนวทางในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาหรือการเน้นแนวการนำสายตา ว่ายังสามารถใช้องค์ประกอบอื่นๆในการนำสายตาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับการกำหนดความชัดเจนของแนวกำแพงถนน เช่น การปลูกพืชพรรณให้เป็นแนวต่อเนื่อง ทำให้สถานที่ที่อยู่ปลายตาเด่นชัด และดึงดูดความสนใจอีกด้วย



ภาพที่ 2.7 การใช้แนวต้นไม้ในการเน้นความชัดเจนของแนวถนน (ที่มา: Luke, 2007)

ตัวอย่างเช่น ถนนสายหลักสายหนึ่งในเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส จะเห็นได้ว่ามีการใช้แนวต้นไม้ในการช่วยเน้นการนำสายไปสู่ทะเลที่จุดปลายตา (ภาพที่ 2.8)



ภาพที่ 2.8 ถนนสู่ทะเลในเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส

(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

การออกแบบสวนด้านหน้าพระราชวังฤดูร้อนโปโตรควาเรสต์ (Peterhof Summer Place) ประเทศรัสเซีย ได้ใช้แนวของต้นไม้ในการเน้นมุมมองไปสู่ตัวพระราชวัง ซึ่งใบของต้นไม้ดังกล่าว นั้น จะเปลี่ยนสีไปตามฤดูกาลที่เปลี่ยนแปลง ช่วยสร้างให้เกิดบรรยากาศที่แตกต่างกัน (ภาพที่ 2.9) (อ้างในชาติวี ตะนัย, 2552: 45)



ภาพที่ 2.9 พระราชวังฤดูร้อนโปโตรควาเรสต์ (Peterhof Summer Place) ประเทศรัสเซีย

(ที่มา: http://www.teawsanook.com/mod_system/inforc/100330218d.jpg)

กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในการกำหนดความชัดเจนของกำแพงถนนในปัจจุบัน อาศัยพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ซึ่งมีนัยยะของการกำหนดความต่อเนื่องของรูปแบบด้านหน้าอาคาร มีรายละเอียดดังนี้

- ข้อ 69 ห้ามมิให้ผู้ใดปลูกสร้างอาคารหรือส่วนอาคารให้ยื่นออกมาเหนือทาง หรือที่ดินสาธารณะ
- ข้อ 70 อาคารที่ปลูกสร้างริมทางสาธารณะที่มีความกว้างอย่างน้อย 10.00 เมตร ให้ร่นแนวอาคารห่างจากศูนย์กลางทางสาธารณะอย่างน้อย 6.00 เมตร
- อาคารที่ปลูกสร้างริมทางสาธารณะที่มีความกว้างตั้งแต่ 10.00 เมตรขึ้นไป ให้ร่นแนวอาคารห่างจากริมทางสาธารณะอย่างน้อย 1 ใน 10 สำหรับริมทางที่กว้างกว่า 20.00 เมตร ให้ร่นอาคารห่างจากแนวถนนอย่างน้อย 2 เมตร

อย่างไรก็ตาม กฎหมายและข้อบังคับในข้างต้นมีจุดประสงค์ที่เน้นประเด็นในเรื่องของความปลอดภัยของผู้ใช้ทางสาธารณะ และลดผลกระทบของอาคารต่อสิ่งแวดล้อมเมืองเพียงอย่างเดียว ไม่ได้เน้นถึงการสร้างความต่อเนื่องของกำแพงถนนโดยตรง หากสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเอื้อให้ความสูงของอาคารมีระยะมากกว่าความสูงที่เหมาะสม อาจทำให้ระยะถอยร่นตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 มีความแตกต่างกันจนไม่สามารถกำหนดความชัดเจนของแนวกำแพงถนนได้

มาตรฐานการออกแบบชุมชนภูมิทัศน์เมืองสำหรับพื้นที่เฉพาะ ในมาตรฐานด้านผังเมืองกรุงเทพมหานคร มีส่วนหนึ่งที่กล่าวถึงการสร้างความชัดเจนของแนวกำแพงถนน โดยกล่าวถึงพื้นที่ย่านสำคัญต่างๆในเมืองกรุงเทพมหานคร เพราะเป็นพื้นที่สำคัญที่แสดงถึงเอกลักษณ์เฉพาะที่จะสามารถส่งเสริมความเป็นเอกลักษณ์ได้ มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องคือ

1. ย่านประวัติศาสตร์ในเขตกรุงเทพมหานครชั้นใน มีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความชัดเจนของแนวกำแพงถนน ดังนี้

(1) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

- กำหนดระยะสร้างชิด (build to line) ของอาคารใหม่ที่สร้างขึ้น ใช้แทนระยะถอยร่น (set back) บริเวณริมถนนสายหลัก และที่ถนนที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยใช้แนวอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรืออาคารที่มีความสำคัญเป็นแนวอ้างอิง

- ความสูงของอาคาร (building height) ให้คำนึงถึงยอดสูงสุดของอาคาร โดยให้มีความสูงใกล้เคียงกันตลอดแนวที่มีความต่อเนื่อง อาจอ้างอิงจากอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรืออาคารสำคัญ เพื่อให้เกิดภาพของรูปด้านอาคารที่ต่อเนื่องกัน ทั้งนี้อาจยกเว้นอาคารที่มีความสำคัญ อาคารที่มีลักษณะพิเศษ ให้คงความสูงที่แตกต่างไว้
- ความสูงระหว่างชั้น ให้อ้างอิงจากอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรืออาคารสำคัญ ส่วนต่อเติมที่สูงขึ้นให้คงระยะความสูงของระดับชั้นสูงสุดเป็นความสูงอ้างอิงในแต่ละชั้นอาคาร ส่วนยอดสูงสุดของอาคารให้ใช้องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมที่มีความสอดคล้องกลมกลืนกับกลุ่มอาคารข้างเคียงที่มีคุณค่า
- องค์ประกอบทางสถาปัตยกรรม เช่น ประตู หน้าต่าง ช่องเปิด ลวดลายประดับ ให้ใช้รูปแบบของอาคารที่มีคุณค่าเป็นต้นแบบ สามารถประยุกต์ได้ตามความเหมาะสม
- แนวคิ้วบัว ลวดลายในกลุ่มอาคาร อาคารแถว ให้คำนึงถึงความต่อเนื่องที่เหมาะสม
- ประเภทของวัสดุ ขนาด สี พื้นผิว ให้มีความเหมือนหรือกลมกลืนกับอาคารข้างเคียงที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์

(2) พืชพรรณ

พืชพรรณ ให้คำนึงถึงขนาด ความสูง และทรงพุ่มว่ามีผลต่อภาพรูปร่างของแนวอาคาร โดยเฉพาะอาคารที่มีคุณค่าหรือไม่

(3) อุปกรณ์ประกอบถนน

อุปกรณ์ประกอบถนน โดยติดตั้งห่างจากอาคารที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ หรืออาคารสำคัญ ในตำแหน่งที่เหมาะสม สะดวกต่อการใช้งาน และเป็นระเบียบ

(4) ป้าย

ป้ายประกาศและป้ายโฆษณา ให้ติดตั้งไว้เฉพาะพื้นที่ที่เตรียมไว้ โดยพื้นที่ดังกล่าวจะต้องอยู่ในจุดที่ไม่กีดขวางทางสัญจรทั้งทางเดินเท้าและถนน

2. ย่านพาณิชยกรรมศูนย์กลางเมืองมีรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความชัดเจนของแนวกำแพงถนน ดังนี้

(1) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง

- กำหนดระยะสร้างชิด (build to line) ของอาคารใหม่ที่สร้างขึ้นในพื้นที่แทนการ
ใช้ระยะร่น (set back) บริเวณริมถนนสายสำคัญ โดยใช้แนวฐานอาคาร
(podium) เป็นแนวอ้างอิง
- การกำหนดให้อาคารฐานอาคาร โดยมีความสูงอยู่ระดับชั้นที่ 4 หรือกำหนด
ความสัมพันธ์ตามความเหมาะสมกับสัดส่วนมนุษย์ที่ใช้พื้นที่หน้าอาคาร อาคารที่
ไม่มีฐานอาคาร ให้กำหนดเส้นสมมติจากองค์ประกอบการออกแบบให้อยู่ใน
ระดับเดียวกับฐานอาคารของอาคารข้างเคียง

กรณีศึกษา เมืองนีส (Nice) เป็นเมืองชายทะเลในประเทศฝรั่งเศส เมื่อพิจารณาจาก
ภาพถ่ายทางอากาศ (ภาพที่ 2.10) จะเห็นได้ว่าเมืองมีลักษณะของมวลอาคารอาคารและพื้นที่ว่าง
ที่เป็นไปตามทฤษฎีของ Trancik, R. (1986) ที่กล่าวถึงมวลอาคารส่วนใหญ่ในพื้นที่เมือง เป็นมวล
ของอาคารขนาดเล็กที่เรียงตัวต่อเนื่องกัน สร้างให้เกิดลักษณะของพื้นที่ว่างที่สามารถคาดเดา
รูปแบบการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ผ่านผังได้ เช่น แนวพื้นที่ทางสัญจรหรือถนน พื้นที่โล่งกลางบล็อก
อาคาร พื้นที่โล่งสาธารณะกลางเมือง แนวชายหาด เป็นต้น และเมื่อพิจารณาจากภาพถ่ายของ
ถนนที่มีใช้ถนนสู่ทะเลในเมือง (ภาพที่ 2.11) พบว่าถนนในเมืองดังกล่าวมีแนวกำแพงถนนที่
ต่อเนื่องชัดเจน ซึ่งเกิดจากการเรียงตัวของด้านหน้าอาคาร แนวเสาไฟ ประกอบกับการกำหนด
สัดส่วนความสูงฐานอาคารหรือความสูงอาคารต่อความกว้างทางสัญจรที่ใกล้เคียงกัน ตลอดจนมี
การกำหนดองค์ประกอบ วัสดุในการออกแบบอาคารแบบเดียวกัน และกำหนดกิจกรรมบนทาง
สัญจรที่ต่อเนื่องตลอดทั้งถนน เป็นต้น



ภาพที่ 2.10 เมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส (ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)



ภาพที่ 2.11 ถนนในเมืองนีส ประเทศฝรั่งเศส (ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

ดังนั้นการปรับความสมดุลของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง การสร้างความชัดเจนของกำแพงถนนสำหรับเมืองชายทะเลพัทยาก็มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดึงเอกลักษณ์และสร้างความเป็นเอกภาพให้กับภูมิทัศน์เมือง สร้างความต่อเนื่องของแนวอาคารอันส่งผลให้เกิดกิจกรรมที่ต่อเนื่อง ซึ่งเอื้อต่อบรรยากาศของการเดินเท้า และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือช่วยในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา โดยการเน้นและนำสายตาไปสู่พื้นที่ชายทะเล มีวิธีการและหลักการที่สำคัญคือ

1. สร้างความสมดุลของมวลอาคารและพื้นที่ว่าง ทำได้โดยการเพิ่มเติม หรือแทรกอาคาร หรือที่เรียกว่า “infill development” ลงบนพื้นที่ที่ขาดความต่อเนื่อง โดยรูปแบบอาคารที่เพิ่มเติมมาใหม่ควรมีลักษณะหน้าอาคารที่ทำให้เกิดความหลากหลาย เช่น เป็นอาคารแถว ห้องแถว หากเป็นอาคารอาคารขนาดใหญ่ ส่วนด้านหน้าอาคารควรแบ่งเป็นหน้าร้านเล็กๆ หรือเปิดโล่งให้เห็นกิจกรรมภายในอาคาร ไม่ควรเป็นกำแพงทึบตัน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่ที่เป็นกรเพิ่มมวลอาคาร หรือเพิ่มความหนาแน่นของพื้นที่ ควรคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ในการรองรับการพัฒนา รวมทั้งข้อกำหนดกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างด้วย
2. การกำหนดความชัดเจนของกำแพงถนนโดยเฉพาะถนนสู่ทะเล (1) การกำหนดแนวระยะสร้างชิด (build to line) และการกำหนดความต่อเนื่องของความสูงฐานอาคาร (podium) (2) กำหนดสัดส่วนระหว่างความสูงของฐานอาคาร (podium height) หรือความสูงอาคาร (building height) ต่อความกว้างถนน (road width) (3) การสร้างความต่อเนื่องของรายละเอียดด้านหน้าอาคาร (building facade) และ (4) การใช้องค์ประกอบอื่นๆเพื่อช่วยในการนำสายตา เช่น ต้นไม้ อุปกรณ์ประกอบถนน เป็นต้น

2.2.3 แนวคิดระบบโครงข่ายการสัญจร

Appleyard, D. (1981) และ Jacobs, J. (1961) เห็นตรงกันว่า ถนน (street) เป็นพื้นที่คุณภาพของการดำเนินชีวิตสาธารณะ ถนนเป็นพื้นที่ทางสังคม (street as social space) พร้อมทั้งเห็นว่า เป็นพื้นที่ที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางสังคม ถนนไม่ได้เป็นเพียงพื้นที่สำหรับรถยนต์ แต่เป็นพื้นที่สำหรับคนเดินเท้า (pedestrian) Buchanan, P. (1988) กล่าวตำหนิถึงถนนที่สูญเสียหน้าที่ใช้สอยและวัตถุประสงค์ของการใช้ถนนเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะ ถ้าหากสนใจเพียงการสัญจรของรถยนต์เท่านั้น กล่าวคือให้รถยนต์เป็นการสัญจรเพียงทางเดียว เป็นการตัดโอกาสของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคม จึงเกิดแนวคิดของถนนแบ่งปัน (shared streets) เพื่อสร้างการบูรณาการระหว่างคนเดินเท้าและรถยนต์บนพื้นผิวถนนเดียวกัน Carmona, M. and Heath, T. (2003) กล่าวสนับสนุนอีกว่าการเดินเท้าจะสร้างบรรยากาศ กิจกรรมสังคมให้เกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่มีการเดินเท้า

Lynch, K. (1960) กล่าวถึงเส้นทาง (paths) ว่าเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่สุดในการเชื่อมโยงมุมมองของสถานที่ต่างๆในเมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีโอกาสที่คนจะคน

ใช้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งคนส่วนใหญ่จะใช้รูปแบบโครงข่ายการสัญจรประกอบกับใช้จุดหมายตา (landmarks) เป็นตัวกำหนดภาพในใจ เพื่อจดจำสถานที่ต่าง ๆ นั้น

บาทวิถีทั้งในย่านพาณิชยกรรม ย่านใจกลางเมือง และย่านที่อยู่อาศัย เป็นพื้นที่ที่ประชาสังคม กล่าวคือ ผู้คนทั่วไปใช้ในกิจวัตรประจำเป็น เช่น เดินทางไปทำงาน จับจ่ายใช้สอย เดินชมสินค้า เดินเตร่ Jacobs, J. (1961) กล่าวว่า ความสมดุลของการสัญจรและระดับของการติดต่อระหว่างคนอยู่อาศัย บาทวิถีเป็นพื้นที่สาธารณะที่ทำให้เกิดการติดต่อ ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม พื้นที่เมืองที่ขาดบาทวิถีจะทำให้เมืองเกิดบรรยากาศโดดเดี่ยวเพราะความรู้สึกสนุกสนานของคนในเมืองขึ้นอยู่กับ การติดต่อกันของผู้อยู่อาศัย การแบ่งปันการใช้พื้นที่บาทวิถีหรือพื้นที่ถนนทำให้คนมีการติดต่อกัน การพบปะกันในพื้นที่สาธารณะมักส่งผลดีต่อสังคม ตัวอย่างเช่นเมืองฮานาย ประเทศเวียดนาม ร้านค้าจะใช้พื้นที่ว่างระหว่างอาคารกับถนนเป็นเสมือนห้องนั่งเล่น ในขณะที่ร้านค้ายังคงดำเนินธุรกิจอยู่ ทำให้ถนนในเมืองฮานายเต็มไปด้วยผู้คนที่ยืนออกมา นั่งตามบาทวิถี ร้านอาหารริมทางสร้างชีวิตชีวา ความคึกคักให้กับเมือง

ลำดับว น ศรีศักดิ์ดา (2527) ได้แบ่งประเภทของถนนออกเป็น 4 ประเภทคือ

- ถนนที่ใช้เป็นทางเข้าออกบริเวณที่พักอาศัย (local street)
- ถนนที่รวบรวมถนนในชุมชน เพื่อเชื่อมสู่ถนนที่เป็นทางเข้าออกพื้นที่
- ถนนที่ติดต่อเชื่อมโยงส่วนต่างๆ ของเมือง (Major arterial)
- ถนนทางหลวงที่แยกการจราจรออกจากกันเป็น 2 ทาง (express way)

การแบ่งประเภทของถนนตามหลักเกณฑ์ของลำดับว น ศรีศักดิ์ดา (2527) ออกเป็น 4 ประเภท แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของลำดับศักดิ์ของถนนที่ความเหมาะสมในการใช้งาน ทิพย์สุดา ปทุมานนท์ (2549) ให้เหตุผลว่า ความสำคัญของทางแต่ละทางจะแตกต่างกันขึ้นกับดีกรีของความคุ้นเคยกับเมืองคนเราจะรู้จักเมืองได้จากโครงข่ายระบบทาง และจะจดจำถนนสายพิเศษต่างๆ ของเมืองการเปิดมุมมองจากทางไปสู่สิ่งสำคัญก็จะช่วยสร้างคุณค่าให้กับเส้นทางได้

Krier, L. (1980) กล่าวไว้ในหลักการในการออกแบบเมืองว่า การออกแบบเมืองควรสัมพันธ์กับสัดส่วนมนุษย์ (base on human scale) โดยขนาดของเมืองไม่ได้ขึ้นอยู่กับการเดินทางด้วยยานพาหนะหรือการแบ่งโซน (zoning) แต่ควรใช้หลักการของการสร้างกลุ่มหมู่บ้าน (neighborhood) และการเดินเท้าไปยังจุดสำคัญเพื่อเปลี่ยนการสัญจรหรือดำเนินชีวิตประจำวันภายในระยะเวลา 10 นาที

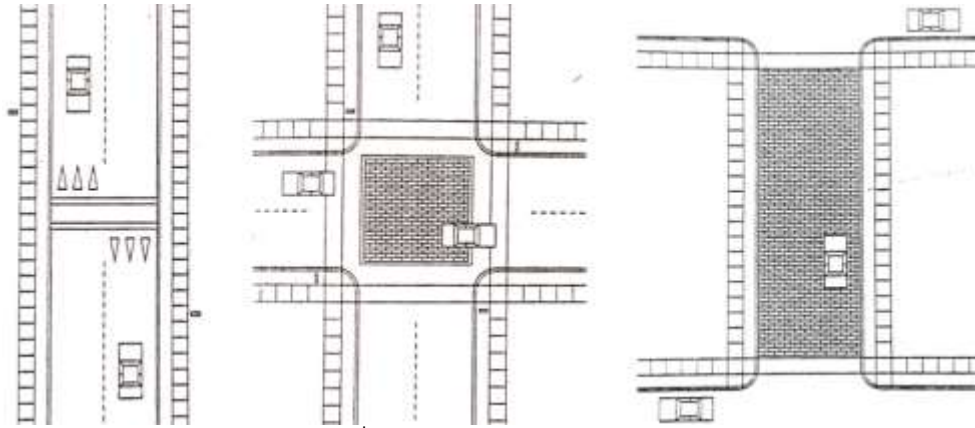
Hillier, B. (1997) หากโครงข่ายถนนและพื้นที่สาธารณะมีการประสานเชื่อมต่อกันอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพการสัญจรก็จะสามารถกระจายตัวไปได้อย่างอิสระทั้งระบบ คนเดินเท้า

สามารถสัญจรจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในระบบได้อย่างเสรี ถนนและพื้นที่สาธารณะก็จะมีสภาพแวดล้อมของการใช้งาน มีทั้งกิจกรรมการสัญจรผ่าน และเข้าถึง มีปฏิสัมพันธ์ทางสังคม ก่อให้เกิดชีวิตสาธารณะที่สมบูรณ์ในพื้นที่นั้นๆ

ดังนั้นลำดับคําศัพท์ของถนนมีส่วนทำให้คนสามารถเข้าใจเมือง จดจำเมืองได้ดีมากขึ้น ซึ่งเมืองพัทยามีรูปแบบถนนที่หลากหลาย ดังนั้น ถนนถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่จะช่วยให้คนสามารถรับรู้ถึงการมีอยู่ของทะเล เมืองพัทยาจึงจำเป็นต้องแบ่งลำดับคําศัพท์ของถนน ให้เหมาะสมกับเมืองพัทยาในแต่ละย่าน และออกแบบรูปแบบการเข้าถึงอย่างเหมาะสมเพื่อสร้างการเชื่อมโยงมุมมองทะเลจากการเข้าถึงและการมองอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ Urban Planning and Design Standard (2006) ได้ระบุถึงรูปแบบและเส้นทางการสัญจรที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า ซึ่งมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

- 1) ความเร็วและระยะเวลาในการเดิน โดยระบุว่าคนทั่วไปใช้ความเร็วในการเดินเท้า ประมาณ 0.9-1.2 เมตรต่อวินาที (Untermann, 1984) และควรเดินจากจุดเริ่มต้นเดิน เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางหรือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรภายในเวลา 5-10 นาที ดังนั้น ระยะที่คนจะเดินได้ด้วยความเร็วและเวลาสูงสุด คือ ประมาณ 530 เมตรใน 10 นาที
- 2) ระยะความกว้างสำหรับการเดิน โดยระบุว่าระยะความกว้างมาตรฐานสำหรับเดิน 1 คน ควรมีความกว้างไม่น้อยกว่า 1.2 เมตร และความกว้างที่สามารถเดินสวนกันได้ 2 คน ควรไม่น้อยกว่า 1.8 เมตร
- 3) การออกแบบทางเดินเท้าสำหรับย่านพาณิชยกรรมควรประกอบไปด้วยพื้นที่ 3 ส่วน คือ (1) ส่วนอุปกรณ์ (furniture zone) อาทิเช่น ที่นั่งสาธารณะ เสาไฟฟ้า ป้ายจราจร ตู้โทรศัพท์ ป้ายรถเมล์ ต้นไม้ เป็นต้น (2) ส่วนเดิน (walk/talk zone) ควรเป็นทางเดินที่เดินได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ควรมีสสิ่งกีดขวาง (3) ส่วนหน้าร้าน (shy zone) พื้นที่อนุญาตให้ร้านออกมาประกอบกิจกรรมได้
- 4) การออกแบบทางข้าม โดยระบุถึงความกว้างของทางข้ามว่าไม่ควรน้อยกว่า 1.2 เมตร และได้ยกตัวอย่างการออกแบบทางข้ามดังนี้



ภาพที่ 2.12 ตัวอย่างการออกแบบทางข้าม

(ที่มา: Urban Planning and Design Standard, 2006: 239)

นอกจากนี้ยังได้ระบุเพิ่มเติมถึงการออกแบบทางข้ามถนนในบริเวณที่สำคัญของเมือง ว่าการใช้วัสดุพื้นพิเศษในการออกแบบทางข้ามถนนจะช่วยทำให้รถต้องระวังมากยิ่งขึ้นเมื่อผ่านเข้ามาในย่านที่มีการคนเดินเป็นจำนวนมาก ซึ่งชายหาดนับนอกจากจะเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญยังเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวจำนวนมากอีกด้วย

ตัวอย่างทางข้ามแยก "ฮ็อกฟอร์ด เซอคัส" หรือ วงเวียนฮ็อกฟอร์ด ศูนย์กลางการค้าและความบันเทิงแห่งเมืองผู้ดีถูกจัดระเบียบทำทางข้ามแยกใหม่ โดยสภาเมืองเวสต์มินสเตอร์ ได้อนุญาตให้ปรับปรุงทางข้ามแยกเป็นแบบทแยงมุมเหมือนทางข้ามวงเวียนในกรุงโตเกียว ญี่ปุ่น เพื่อแก้ปัญหาการจราจรแออัดและย่นระยะทางข้ามถนน เพื่อให้คนเดินข้ามถนนได้มีความสะดวกในการเดินทางไปยังจุดหมายเร็วขึ้น (ภาพที่ 2.13)



ภาพที่ 2.13 "อีอกฟอร์ด เซอคัส" หรือ วงเวียนอีอกฟอร์ด

(ที่มา: <http://www.prachachat.net/online/2009/11/125723129012572313591.jpg>)

ตัวอย่างทางข้ามถนน ทางเดินข้ามถนนสีเขียว ในประเทศจีน ผู้ออกแบบคือ Jody Xiong โดยใช้ผ้าใบขนาดใหญ่วาดรูปของต้นไม้เปลือยปลงบนถนน ณ จุดข้ามทางม้าลายนำพรมสีเขียววางไว้ที่จุดข้ามทางมาลายให้คนเดินผ่าน ได้กลายเป็นใบไม้สีเขียว ด้วย วัสดุ สีสนั ที่แปลกสะดุดตา อีกทั้งยังมีการผสมผสานความเป็นศิลปะ จึงทำให้รถที่ขับผ่านบริเวณทางข้ามต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ



ภาพที่ 2.14 ทางเดินข้ามถนนสีเขียว

(ที่มา: <http://picpost.mthai.com/pic/33847/566548.jpg>)

ในกรณีของเมืองพัทยาซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวอยู่แล้ว แต่การใช้พื้นที่บาทวิถี ถนน ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่การสัญจรของรถยนต์ และตั้งร้านค้าขายของ ซึ่งนอกจากจะทำให้การสัญจรของคนเดินเท้าลำบากเพราะต้องคอยระวังรถ ระวังร้านค้า ป้ายร้านค้าแล้ว สิ่งปลูกสร้างบางอย่างยังบดบังทัศนียภาพ เพราะเมืองไม่ได้มีความคุมหรือมีมาตรการการจัดการที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามเมืองพัทยาน่าจะมีการจัดระบบการสัญจรที่เหมาะสมโดยการคำนึงถึงคนเดินเท้า การใช้งานถนน และบาทวิถี ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีโอกาสที่คนจะปฏิสัมพันธ์กันมากที่สุด การควบคุมป้ายโฆษณาต่างๆไม่ให้บดบังมุมมองและกีดขวางทางสัญจร รวมถึงการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมการเดินเท้า เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร เป็นต้น โดยมีรูปแบบที่เปิดโอกาสให้คนได้พบปะกัน อาจเป็นการใช้พื้นที่ระหว่างอาคารกับถนนให้เปรียบเสมือนกับห้องนั่งเล่น ห้องพักผ่อน เพื่อทำให้เกิดบรรยากาศของการเมืองชายทะเลที่คึกคักมีชีวิตชีวา

เมืองรีโอเดจาเนโร (Rio de Janeiro) ประเทศบราซิล (ภาพที่ 2.16) และเมืองโฮโนลูลู (Honolulu) ประเทศสหรัฐอเมริกา (ภาพที่ 2.15) ถือเป็นชายทะเลที่มีชื่อเสียงติดอันดับต้นๆของโลก เมื่อศึกษาจากผังจะเห็นว่าโครงข่ายการสัญจรของเมืองเป็นระบบตาข่าย (Grid pattern) มีถนนที่เข้าสู่ทะเลหรือ sea corridor จำนวนมาก ทั้งช่องมองวิวทะเลระหว่างอาคาร ถนนรถยนต์ ถนนคนเดินเท้า และถนนที่ทั้งคนและรถใช้ร่วมกัน โดยถนนสู่ทะเลแต่ละรูปแบบมีการเว้นระยะห่างที่ใกล้เคียงกัน อันเกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างโครงข่ายการสัญจรกับกับขนาดบล็อกอาคาร โดยจะเห็นได้ว่ารูปร่างของบล็อกอาคารบริเวณริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่องส่วนใหญ่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่เกิดจากการตัดกันของระบบโครงข่ายการสัญจร โดยด้านของบล็อกอาคารที่ลึกเข้าไปในพื้นที่เมืองมีความยาวมากกว่าด้านบล็อกอาคารที่ขนานกับทะเล อย่างไรก็ตามนัยยะความสำคัญของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล มีสำคัญอยู่ที่ความกว้างของบล็อกอาคาร กล่าวคือ ยิ่งมีความกว้างน้อยมากเท่าไรยิ่งทำให้มีช่องมอง หรือถนนสู่ทะเลมากขึ้น ส่วนความยาวจะมีระยะที่สัมพันธ์กับคนเดินเท้า จากภาพรวมของกลุ่มอาคารทั้งหมดจะเห็นว่า เมืองทั้ง 2 เมืองที่ยกตัวอย่างมีกลุ่มมวลอาคารและพื้นที่ว่างที่สมดุล จึงทำให้สามารถสังเกตเห็นพื้นที่ว่างต่างๆของเมืองได้ชัดเจน เช่น ถนน สวนริมคลอง สวนกลางเมือง เป็นต้น ดังนั้นการที่เมืองมีโครงข่ายการสัญจร มีถนนที่เข้าสู่ทะเลจำนวนมาก ซึ่งทำให้คนเข้าถึงพื้นที่ชายหาดได้อย่างสะดวก และมองเห็นทะเลได้บ่อยแล้ว ขนาดของบล็อกอาคารและความแน่นของเนื้อเมือง ยังเป็นมีความเหมาะสม เป็นมิตรกับคนเดินเท้า ช่วยส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศที่น่าเดินมากยิ่งขึ้น และพื้นที่ว่างสาธารณะของเมืองที่มีประสิทธิภาพอีกด้วย



ภาพที่ 2.15 เมืองไฮโนลดู ประเทศสหรัฐอเมริกา (ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)



ภาพที่ 2.16 เมืองรีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล (ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

ตารางที่ 2.1 โครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคารของเมืองชายทะเลในต่างประเทศ

เมือง	ระบบโครงข่ายการสัญจรหลัก	ความ กว้าง (เมตร)	ความ ยาว (เมตร)
Honolulu, USA	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	70-110	200-250
Rio de Janeiro, Brazil	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	80-100	160-210
Cape town, South Africa	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	85-120	170-230
Nice, France	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	80-130	150-230
Miami beach, Florida	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	110-200	200-240
Sydney, Australia	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	100-130	220-250
Goldcoast, Australia	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	80-150	200-260
สรุป	ระบบตาข่าย (Grid pattern)	70-200	160-260

จากการทบทวนในข้างต้น สังเกตได้ว่าแนวคิดทฤษฎีภาพและพื้น มีความสัมพันธ์กันกับระบบโครงข่ายการสัญจร ทั้งลำดับศักยภาพ ความยาว ความกว้าง ทิศทาง เพราะโครงข่ายการสัญจรส่งผลทำให้เกิดขนาดบล็อกอาคาร ดังนั้นโครงข่ายการสัญจรของเมืองชายทะเลจึงควรมีการออกแบบที่เหมาะสม ต้องมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการเดินทาง สร้างให้เกิดมุมมองวิวทะเล และการเข้าถึงพื้นที่ชายทะเล โดยควรมีลักษณะที่เป็นระบบตาข่าย (Grid pattern) ซึ่งทำให้เกิดลักษณะของบล็อกอาคารที่เป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าและหันด้านกว้างเข้าหาทะเล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดรูปแบบถนนสู่ทะเล หรือ “sea corridor” ที่มีความถี่มากพอที่จะสามารถทำให้คนมองเห็นวิวทะเลจากพื้นที่สำคัญในเมืองได้บ่อยครั้ง อย่างไรก็ตาม บล็อกอาคารสี่เหลี่ยมผืนผ้าที่กล่าวในข้างต้นไม่ควรมีขนาดที่ใหญ่จนเกินไปจนทำให้คนเดินรู้สึกที่ต้องเดินไกล หรือรู้สึกว่าได้กลุ่มอาคารบดบังวิวทะเลเมื่อเดินอยู่บนถนนในเมืองที่ตัดขนาดกั้นกับทะเล จากศึกษาในข้างต้น จึงสามารถขนาดความยาวของถนนสู่ทะเลที่สัมพันธ์กับระยะคนเดินคือ ไม่ควรยาวเกิน 530 เมตร และมีขนาดความกว้างไม่ควรเกิน 200 เมตร

2.2.4 แนวคิดการปรับปรุงและรักษาภูมิทัศน์เมือง

Cullen, G. (1961), Lynch, K. (1977) และ Translated (1983) เห็นตรงกันว่า ภูมิทัศน์เมืองคือ การสร้างเมืองที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงมุมมองระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อมในเมือง และการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ตอบรับและสอดคล้องกับการรับรู้ของผู้คนโดยผ่านทางการจัดวางองค์ประกอบทางกายภาพในสภาพแวดล้อมของเมือง หากสภาพแวดล้อมของเมือง

มีการจัดองค์ประกอบที่เหมาะสม ก็จะทำให้เกิดจินตภาพที่ชัดเจนและก่อให้เกิดผลทางอารมณ์ และความรู้สึกแก่ผู้รับรู้องค์ประกอบ โดยคุณลักษณะของภูมิทัศน์เมืองถูกกำหนดขึ้นจาก ความสัมพันธ์ระหว่าง “ถนนและกลุ่มอาคาร” ในพื้นที่เมือง ดังนั้น หาก “ทะเล” ถือเป็น ส่วนประกอบของเมืองชายทะเลที่สำคัญมากที่สุด การกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างถนนและกลุ่ม อาคารก็ควรจะส่งเสริมให้ “ทะเลมีประสิทธิภาพมากขึ้น” กล่าวคือ ทะเลควรมองเห็นและเข้าถึงได้ ง่าย มีประสิทธิภาพ ด้วยการกำหนดรูปแบบโครงข่ายการสัญจร การจัดวางกลุ่มอาคารที่เหมาะสม

Duerksen (1968) สรุปองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่มีผลต่อการรับรู้สุนทรียภาพที่บ่ง บอกรวมความเป็นชุมชน โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับเมืองชายทะเลไว้ 5 ประเภท และมีรายละเอียดที่ต้องมีการกำหนด คือ

1. สถาปัตยกรรม เน้นการควบคุมรูปแบบอาคารให้มีความกลมกลืนกับ สภาพแวดล้อมเดิมที่มีความสำคัญของพื้นที่โดยกำหนดมาตรฐานที่ใช้ตรวจสอบ อาคารในด้าน
 - ขนาด ความสูง รูปทรงหลังคา สัดส่วนระหว่างความกว้างและความสูงของอาคาร รูปด้านหน้าอาคาร ตำแหน่ง ขนาด และสัดส่วนของช่องเปิดต่างๆ รายละเอียด และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมวัสดุ
 - สีสีพื้นผิวของอาคาร ลักษณะของพื้นที่โล่งโดยรอบอาคาร ระยะเวลา ตลอดจน ความต่อเนื่องของพื้นที่โล่งที่ติดกับแนวถนนลักษณะพืชพรรณ และภูมิ สถาปัตยกรรมในโครงการ
 - ระยะเวลาในการดูแลทำความสะอาดอาคาร การเลือกใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ให้แสงสว่างและตำแหน่งการติดตั้งเครื่องปรับอากาศภายนอกอาคาร
2. ทัศนียภาพ แนวมองและทางสัญจร เพื่อปกป้องมุมมองที่นำไปสู่ทะเล ชายทะเล พื้นที่หรืออาคารสาธารณะที่สำคัญให้ปราศจากการรบกวนของอาคารหรือแผ่น ป้ายที่แวดล้อมและส่งผลกระทบ มุมมองที่สำคัญเหล่านี้มักจะเป็นมุมที่สามารถ เห็นได้จากถนนเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากถนนเป็นเส้นทางสัญจรหลักของเมือง มาตรการที่จะควบคุมจะพิจารณาในแง่ของ
 - ตัวอาคารโดยพิจารณาในเรื่องของความสูงไม่ให้บังจนทำลายความงามของ ทัศนียภาพที่สำคัญ โดยเฉพาะมุมมองวิวทะเล
3. ภูมิสถาปัตยกรรม และการดูแลรักษาพืชพรรณ เนื่องจากต้นไม้เป็นองค์ประกอบ ที่มีประโยชน์ในแง่ของความสวยงามของสภาพแวดล้อม รวมทั้งเป็นตัวชี้วัด

คุณภาพของมวลอาคารและพื้นที่ว่างอีกด้วย ทั้งนี้อายุ ขนาด และชนิดต้นไม้ ขึ้นอยู่กับความเหมาะสม เช่น ต้นไม้พุ่มสูง ลำต้นเล็ก จะไม่บดบังวิมมุมองระดับสายตา และยังช่วยให้ร่มเงาได้

4. ป้าย แผ่นโฆษณา และอุปกรณ์สื่อสารภายนอกอาคาร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุปกรณ์ประกอบถนน จำเป็นต้องมีการควบคุม เพราะมีเงื่อนไขเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้เส้นทางแล้ว ยังเป็นส่วนประกอบสำคัญในการช่วยให้เกิดการมองไปสู่ทะเล หรือพื้นที่สำคัญต่างๆในเมืองพัทยา โดยแบ่งออกเป็น
 - ป้ายสัญญาณและแผ่นโฆษณา พิจารณาในแง่ของขนาด รูปแบบ ตำแหน่งการติดตั้ง การจัดแบ่งย่านที่ยอมให้มีการติดตั้งแผ่นป้ายได้บางประเภท
 - จานดาวเทียม เสาอากาศ พิจารณาในแง่ของขนาดที่อนุญาตให้ติดตั้งได้ ความสูงและโครงสร้างที่รับน้ำหนักต้องมีความแข็งแรงปลอดภัย สีสนัวัสดุไม่ควรมีลักษณะที่โดดเด่น ตำแหน่งในการติดตั้งและระยะที่มองเห็นได้จากภายนอก
5. จุดหมายตาที่ปรากฏแก่ผู้รับรู้

เกิดขึ้นในขณะที่ผู้รับรู้อยู่นิ่งกับที่ มีรูปแบบของการรับรู้ ได้แก่

 - แบบพาโนรามา (panoramas) หรือแบบมุมกว้าง เป็นภาพรวมที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวเมืองกับภูมิประเทศที่ตั้งซึ่งอาจมองลงมาจากที่สูง ภาพเมืองในมุมกว้างนี้จะช่วยให้เห็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นรูปทรงสามมิติชัดเจน มุมมองแบบนี้ น่าจะเป็นมุมมองหนึ่งที่เหมาะสมกับเมืองชายทะเล เพราะทะเลมีลักษณะที่เป็นแนวยาว มุมมองแบบพาโนรามาจะช่วยให้มองเห็นองค์ประกอบของเมืองได้มาก และเมืองจะดูมีมิติมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในระดับสายตาพื้นที่บริเวณหัวมุมถนนที่ติดกับชายทะเล เป็นจุดสำคัญที่จะสร้างโอกาสในการมองวิวดูทะเลมุมกว้างจากการตัดมุมอาคาร (corner treatment)
 - แบบสกายไลน์ (skyline) เป็นภาพรวมของเมืองที่เน้นในระนาบนอนโดยมองจากระดับพื้นดิน ดังนั้นการมีพื้นที่โล่งในระดับที่เหมาะสม ทศนิยมภาพที่แสดงเส้นขอบฟ้าเมืองจะทำให้เห็นความสัมพันธ์ในเชิงความสูงขององค์ประกอบทางธรรมชาติและองค์ประกอบที่มนุษย์สร้างขึ้นภายในเมือง
 - แบบวิวด้า (vista) เป็นภาพเฉพาะบริเวณของเมืองซึ่งมีแนวการมองที่มีองค์ประกอบต่างๆขนานแนวการมองไปยังจุดสนใจ จังหวะที่เกิดขึ้นจากการจัดวางขององค์ประกอบเหล่านี้ก่อให้เกิดความรู้สึกขณะที่มีการเคลื่อนไหวไปยังจุด

สนใจ ซึ่งน่าจะถูกนำมาใช้ในเมืองชายทะเลเป็นอย่างยิ่ง เป็นมุมมองที่ทำให้คนในเมืองที่ไม่ได้อยู่ติดทะเลชายหาด รับรู้ถึงความเป็นเมืองชายทะเล กล่าวคือสามารถมองเห็นทะเลจากพื้นที่ในเมืองได้ นอกจากนี้มุมมองแบบวิสัยต้ายังช่วยในการเน้นจุดหมายตา ให้มีความโดดเด่นได้อีกด้วย ซึ่งเมืองพัทยาเองก็มีจุดหมายตาอยู่หลายที่ ทั้งบนถนนสายสำคัญ เช่น พัทยาเหนือ พัทยากลาง เป็นต้น

นอกจาก Cullen, G. (1961), Lynch, K. (1977) และ Translated (1983) ที่กล่าวสรุปเช่นเดียวกันว่า ภูมิทัศน์เมืองถูกกำหนดขึ้นจากความสัมพันธ์ระหว่าง “ถนนและกลุ่มอาคาร” ในพื้นที่เมือง มาตรฐานสากลของการออกแบบชุมชนและภูมิทัศน์เมืองหลายแห่ง ก็ได้สรุปสาระสำคัญของการออกแบบภูมิทัศน์เมืองไว้เพื่อความสะดวกสบายและปลอดภัย และเพื่อรักษาภูมิทัศน์ในพื้นที่พิเศษที่แสดงเอกลักษณ์เฉพาะของเมือง โดยมาตรการส่วนใหญ่ระบุถึงความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มอาคารกับถนน ดังนี้ (1) ภูมิทัศน์อาคาร เพื่อทำให้เกิดการปิดล้อมของถนนอย่างมีคุณภาพ เกิดเป็นพื้นที่สาธารณะที่ดีและเอื้อให้เกิดมุมมองแบบพาโนรามา (panoramas) โดยการตัดมุมอาคาร (corner treatment) ริมทะเล และแบบวิสัยตา (vista) โดยการสร้างแนวความต่อเนื่องของอาคารเพื่อการนำสายตา ในจุดที่สำคัญของเมือง ทำให้รับรู้ถึงการมีอยู่ของทะเลดียิ่งขึ้น ความเป็นสถานที่ของเมืองชายทะเลชัดเจนขึ้น (2) ภูมิทัศน์ทางสัญจร เพื่อเอื้อให้เกิดความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความต่อเนื่อง และความสวยงาม กล่าวสรุปคือ กลุ่มอาคารและทางสัญจรมีส่วนสำคัญในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยผ่านการออกแบบจัดวางองค์ประกอบต่างๆ งานวิจัยได้นำแนวคิดดังกล่าวมาศึกษา วิเคราะห์ และปรับใช้ในประเด็นความสำคัญของการกำหนดภูมิทัศน์อาคาร ลักษณะของสถาปัตยกรรม ที่ต้องมีการควบคุมรูปแบบให้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม โดยมีมาตรฐานที่ต้องควบคุม คือ ขนาด ความสูง รูปทรง หลังคา สัดส่วนอาคาร ตำแหน่ง วัสดุ สี สัน พื้นผิว ความต่อเนื่องของพื้นที่เปิดโล่งที่ติดกับแนวถนน อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ให้ความสว่าง เป็นต้น

2.2.5 แนวคิดการมองและการเข้าถึง

Benedikt (1979) และ White, E. (1988) ชี้ให้เห็นว่า ลักษณะเชิงสัณฐานของเมืองไม่ว่าจะเป็นรูปทรงของเมืองและโครงข่ายที่วางในเมืองประกอบกับการวางตัวของสถานที่สำคัญในเมืองมีความสัมพันธ์ต่อการเข้าไปใช้พื้นที่ หากสถานที่ใดมีความสามารถในการถูกมองเห็นและมีมุมมองออกสู่พื้นที่อื่นได้หลากหลายและกว้างไกล จะสามารถดึงดูดให้คนเข้าไปใช้พื้นที่อย่างหลากหลายรูปแบบ และยังทำให้เกิดทัศนียภาพในการมองเห็นของคนแตกต่างกันออกไปด้วย ดังนั้น พื้นที่ที่สำคัญ อาทิเช่น พื้นที่ชายหาด พื้นที่ริมแม่น้ำ พื้นที่โล่งสาธารณะของสถานที่ราชการ

รวมทั้งพื้นที่ลานของห้างสรรพสินค้า ควรจะเข้าถึงและมองเห็นได้ง่าย และนอกจากจะดึงคนที่หลากหลายรูปแบบให้เข้ามาใช้พื้นที่จนทำให้เกิดกิจกรรมหลากหลายรูปแบบแล้ว ยังสร้างโอกาสพบปะพูดคุย สร้างสรรค์บรรยากาศของเมืองให้มีชีวิตชีวา เป็นการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับเมืองอีกด้วย

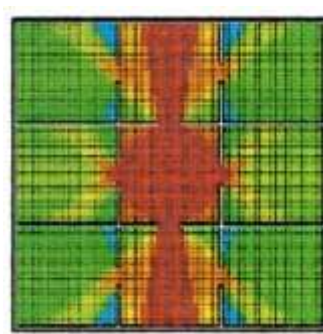
Turner และ Penn (1999) ได้ทำการวิจัยเพื่อยืนยันว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพในการมองเห็นสูง หรือมีสนามทัศนกว้างไกลและชัดเจน มีแนวโน้มที่จะเอื้อให้เกิดการเข้าใช้พื้นที่อย่างหลากหลาย วัตถุประสงค์ หลากหลายเวลา โดยกลุ่มคนหลากหลายประเภท ดังนั้นจึงสรุปถึงการวิเคราะห์ศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงนี้ว่า เป็นการทำความเข้าใจในพื้นฐานของสิ่งแวดล้อมผ่านการมองเห็น

อีกทั้ง Batty (2000) ยังกล่าวเพิ่มเติมว่า สิ่งปิดล้อมและการจัดวางตัวของพื้นที่หนึ่ง สัมพันธ์กับพื้นที่หนึ่งจะส่งผลให้ขนาดของพื้นที่ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงเปลี่ยนไปด้วย รูปร่างและขนาดการปิดล้อมที่ว่างที่ถูกลมมองเห็นเรียกว่า สนามทัศน (Isovist field) ซึ่งเป็นพื้นที่ในการมองเห็นที่ถูกกำหนดโดยสิ่งแวดล้อมและจะเปลี่ยนแปลงรูปร่าง ขนาดไปตามตำแหน่งต่างๆ ที่ถูกลมมองเห็น

การวิเคราะห์สนามทัศน (Isovist analysis) เป็นเครื่องมือในการศึกษาศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึง เริ่มต้นด้วยการเขียนง่าย ๆ ด้วยมือ โดยการวาดขอบเขตของพื้นที่ทั้งหมดที่ถูกลมมองเห็นจากจุดใดจุดหนึ่ง หลังจากนั้นก็ได้พัฒนาเป็นการเขียนด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีหลักการคำนวณเช่นเดียวกัน เรียกว่า Visual Graph Analysis (VGA)



เขียนด้วยมือ (Point Isovisits)



การใช้โปรแกรม Visual Graph Analysis (VGA)

ภาพที่ 2.17 การวิเคราะห์ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่

(ที่มา: Space Syntax Laboratory, 2006)

แนวคิดดังกล่าวบ่งบอกถึงความสำคัญของการเชื่อมโยงมุมมองและการเข้าถึงพื้นที่ต่อเนื่อง ในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล การวิเคราะห์การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจากสนามทัศน์ จะเป็นสิ่งที่รับทราบประกันได้ว่า พื้นที่ชายหาดหรือพื้นที่สาธารณะสำคัญในเมือง จะสามารถเข้าถึงและมองเห็นพื้นที่ได้ง่าย ส่งผลให้คนเข้ามาใช้พื้นที่ชายหาดมากขึ้น มีโอกาสเกิดกิจกรรมที่หลากหลาย รวมทั้งความปลอดภัยในการใช้พื้นที่

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีในข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า การมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่จะทำให้พื้นที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สำหรับเมืองชายทะเลพัทยา พื้นที่ที่เป็นเอกลักษณ์และสำคัญที่สุดของเมืองคือพื้นที่ชายหาด ชายทะเล ซึ่งมักเป็นจุดหมายปลายทางของผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวหรือแม้กระทั่งถูกใช้เป็นเส้นทางผ่านในการสัญจร ควรเป็นพื้นที่ที่มีความเป็นสาธารณะสูง ดังนั้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาที่มีประสิทธิภาพกับโครงข่ายของการเข้าถึงพื้นที่จะทำให้พื้นที่ชายหาดและชายทะเลมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาที่มาก และการเข้าถึงพื้นที่อย่างสมดุล รวมกับความเป็นเอกลักษณ์และความเป็นสถานที่อันเป็นต้นทุนเดิมของพื้นที่ชายหาด ชายทะเล จะทำให้พื้นที่ชายหาด ชายทะเล มีความเป็นสาธารณะมากยิ่งขึ้น

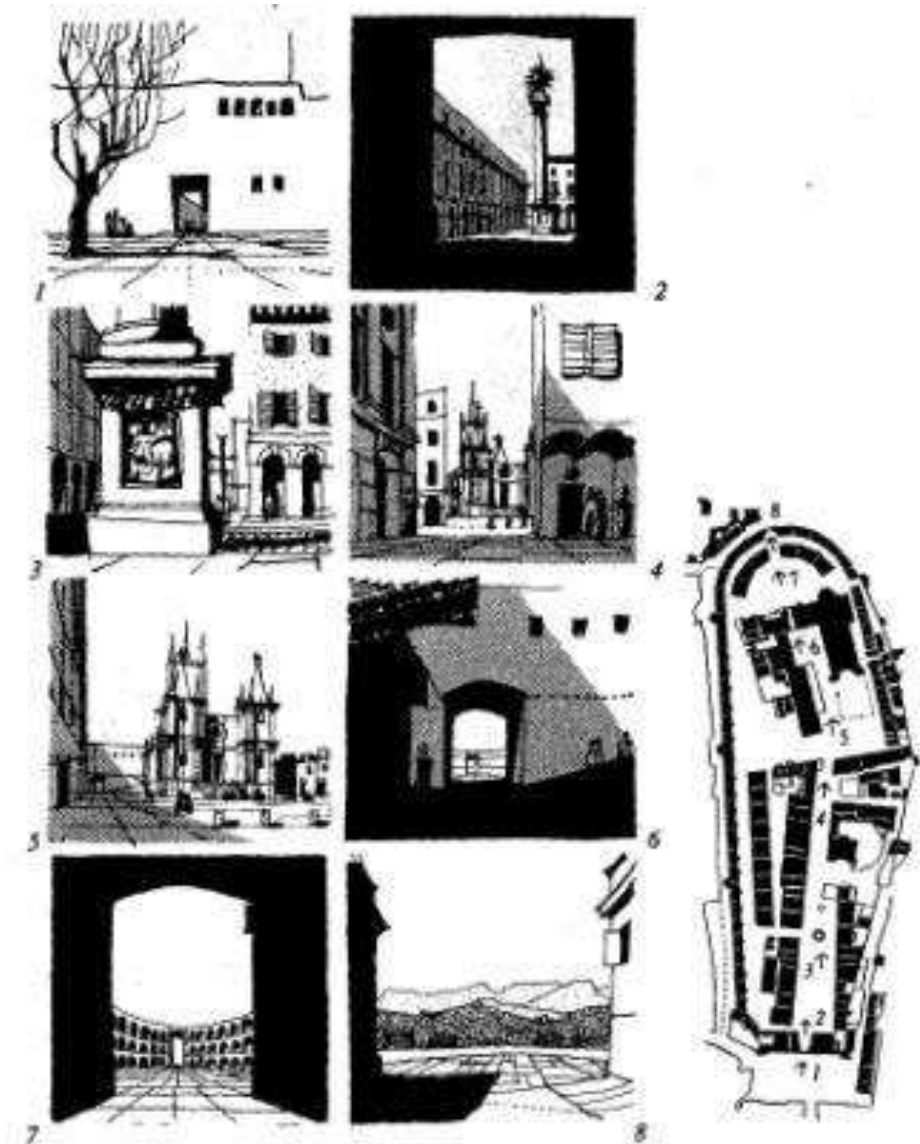
2.2.6 แนวคิดการเปิดมุมมองและทางสัญจร

แนวทางการเปิดมุมมองและช่องมองเพื่อนำการเชื่อมโยงมุมมองไปยังพื้นที่สำคัญของเมือง ซึ่งเกิดขึ้นจากลักษณะของระบบโครงข่ายการสัญจรที่สัมพันธ์กับขนาดบล็อกอาคาร สำหรับเมืองชายทะเล “ทะเล” ซึ่งถือพื้นที่ที่สำคัญที่สุดของเมือง การเปิดมุมมองเพื่อเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา จึงเป็นการปรับปรุงหรือกำหนดสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่สำคัญในพื้นที่ที่บดบังวิวและการเข้าถึงพื้นที่ชายหาด ชายทะเล หรือพื้นที่สำคัญนั้นๆ ดังนั้นการเปิดมุมมองและช่องมองทะเล (sea view corridors) จะเพิ่มศักยภาพในการมองเห็นและเข้าถึงทะเลหรือพื้นที่สำคัญของพัทยาให้หลากหลายทิศทางและที่กว้างไกลขึ้น ก่อให้เกิดการใช้พื้นที่ และสร้างบรรยากาศที่ดีให้กับเมืองตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ซึ่งสำหรับเมืองพัทยา พื้นที่ที่มีลักษณะเป็นแนวไปสู่ทะเลในปัจจุบันประกอบด้วย ถนนพัทยาเหนือ พัทยากลาง พัทยาใต้ และถนนซอยต่างๆ

ทั้งนี้การทดลองของ Brubeck และ Kelly (อ้างในชาติรี ตะนัย, 2552) ได้ชี้ให้เห็นว่า การบดบังมุมมองจะเกิดขึ้นทั้งถาวรและชั่วคราว หากการบดบังเกิดขึ้นในปริมาณที่ต่ำกว่า 5% ไม่ว่าจะนานหรือน้อยก็ตามผู้มองจะรู้สึกถึงการบดบัง ถือว่าเป็นการบดบังชั่วคราว แต่หากมีการบดบังเกิดขึ้นปริมาณมากถึง 60% ในเวลามากกว่า 50 นาที จะเกิดความรู้สึกบดบังเรื่อยๆ จนถึงเวลา 200-350 นาทีจะเกิดความรู้สึกบดบังรุนแรง อาจกล่าวได้ว่าเป็นการบดบังถาวร จากแนวคิด

ดังกล่าวสามารถนำมาพิจารณาถึงสัดส่วนของร้อยละในการบัดบังของแต่ละถนนสู่ทะเล กล่าวคือ ถนนสู่ทะเลหรือช่องมองวิววิเวทะเล ควรมีส่วนของการบัดบังที่อาจเกิดจากป้าย พืชพรรณ และ อุปกรณ์ประกอบถนน ให้น้อยหรือใกล้เคียงกับ 5% มากที่สุด เพื่อศักยภาพในการมองเห็นวิเวทะเล เมื่อเดินอยู่บนถนนสู่ทะเลหรือเดินผ่านช่องมองวิววิเวทะเล

Appleyard, D. (1964) มีแนวคิดว่าการมองเห็นภาพของสิ่งแวดล้อมที่มองจะมีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา ดังนั้นการรับรู้เชิงทัศน์ก็จะเปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลาเช่นกัน กระบวนการในการศึกษา คือ กระบวนการในการศึกษาจะเป็นการพิจารณาสภาพการเชื่อมโยงมุมมองของสถานที่สำคัญในเมืองด้วยการเก็บข้อมูลจากภาพถ่ายต่อเนื่องในการเข้าถึงจากโครงข่ายทางสัญจรด้วยยานพาหนะ Cullen, G. (1971) ใช้เทคนิคการบันทึกข้อมูลด้วยการถ่ายภาพและกำหนดจุดที่ถ่ายภาพลงบนแผนที่ ในจุดที่สำคัญในเมือง โดยให้ความสำคัญกับการเดินเท้า ซึ่งเขาเรียกเทคนิคนี้ว่า “ซีเรียเรียล วิชัน” (serial vision) แนวคิดและวิธีการในข้างต้น สามารถจะนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาการเชื่อมโยงมุมมองของสถานที่สำคัญในเมือง เพื่อศึกษาถึงองค์ประกอบในการมองและการเข้าถึงทะเล จากพื้นที่สำคัญในจุดต่างๆของพัทยา อาทิเช่น ลักษณะกิจกรรมป้ายโฆษณา ป้ายร้านค้า รวมทั้งภาพในมุมมองแบบวิสด้า พาโนรามา ของแต่ละถนน เพื่อนำมาใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงมุมมองในปัจจุบัน

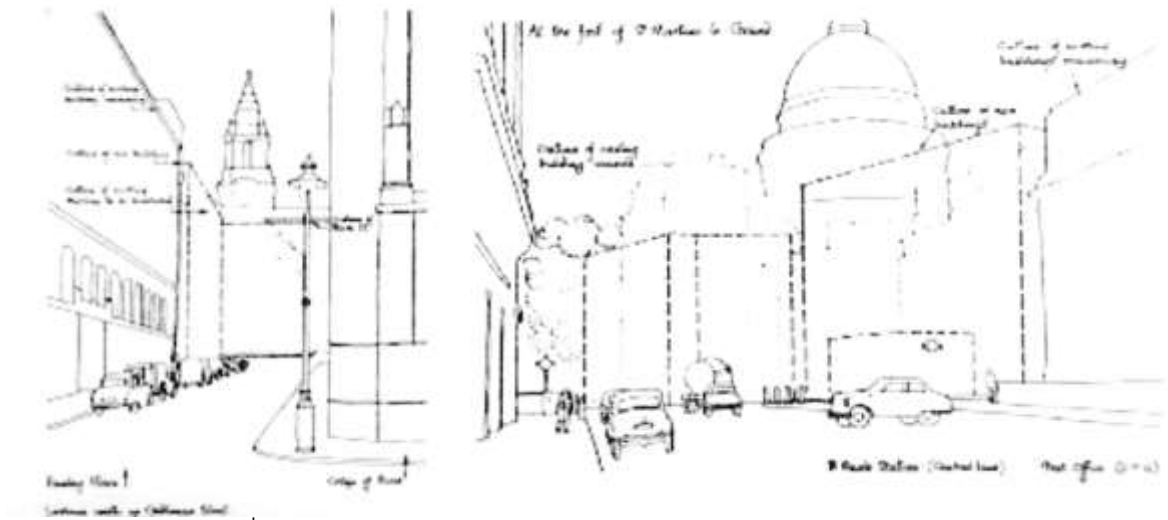


ภาพที่ 2.18 ทฤษฎีลำดับทัศนนาการ (serial vision)

(ที่มา: Cullen, G., 1971)

ตัวอย่างในการเปิดช่องมองเพื่อนำการเชื่อมโยงมุมมองไปสู่สถานที่สำคัญในเมือง ได้แก่ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของโบสถ์เซนต์ปอล (St. Paul Cathedral) ในกรุงลอนดอน (ภาพที่ 2.19) แนวคิดหนึ่งคือการเปิดช่องมองเพื่อให้เห็นส่วนสำคัญของโบสถ์และมุมมองที่สำคัญ เนื่องจากสภาพแวดล้อมโดยรอบโบสถ์เซนต์ปอลในอดีต มีความหนาแน่นของมวลอาคารที่ปิดล้อมและบดบังมุมมองของตัวโบสถ์จนไม่สามารถมองเห็นและเข้าถึงได้อย่างชัดเจน ภายหลังเกิดสงครามทำให้อาคารโดยรอบโบสถ์ถูกทำลาย ต่อมาจึงมีการก่อสร้างอาคารใหม่โดยมีการคำนึงถึงการเปิดช่องมองเพื่อนำการรับรู้เชิงทัศนของโบสถ์เซนต์ปอลได้จากจุดต่างๆของพื้นที่ ซึ่งมีระยะ

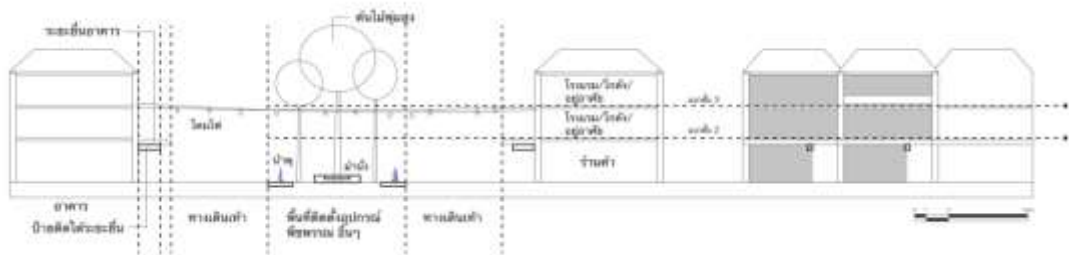
ช่องมองที่ไม่ทำให้รู้สึกถูกบดบัง อย่างไรก็ตามโบสถ์เซนต์ปอล เป็นเพียงสถาปัตยกรรมสำคัญเมื่อเทียบกับทะเลซึ่งมีลักษณะเป็นแนวยาว การเปิดช่องมองจึงมีการเน้นมุมมองแบบวิศตัมเป็นหลัก แต่สำหรับทะเลจะน่าจะถูกเน้นด้วยมุมมองแบบวิศตัมและพาโนรามา โดยช่วงแนวถนนทั้งแนวควร จะมองเห็นทะเล จุดหมายตา หรือพื้นที่สำคัญ และสำหรับถนนบางเส้นอาจสามารถมองเห็นเกาะ ล้วน ส่วนในช่วงปลายถนนที่ติดทะเลควรจะมีมุมมองในแบบพาโนรามา



ภาพที่ 2.19 แนวคิดการเปิดช่องมองไปยังโบสถ์เซนต์ปอล ในกรุงลอนดอน
(ที่มา: Urban design, Street and Square)

กรณีศึกษาองค์ประกอบของถนนสู่ทะเล และถนนบริเวณย่านพาณิชยกรรมในต่างประเทศ

- 1) ถนนคนเดินสู่ทะเล (walking street sea corridor / sea view corridor) เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เป็นถนนคนเดินหลัก จะเห็นว่ามี การควบคุมองค์ประกอบต่างๆ อาทิเช่น แนวระยะสร้างชิด แนวยื่นป้าย แนวกันสาด แนวต้นไม้ เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อมิให้ องค์ประกอบต่างๆกีดขวางการสัญจร และแนวการมองไปสู่ทะเล (ภาพที่ 2.20)



ภาพที่ 2.20 ถนนคนเดินสู่ทะเลในเมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย

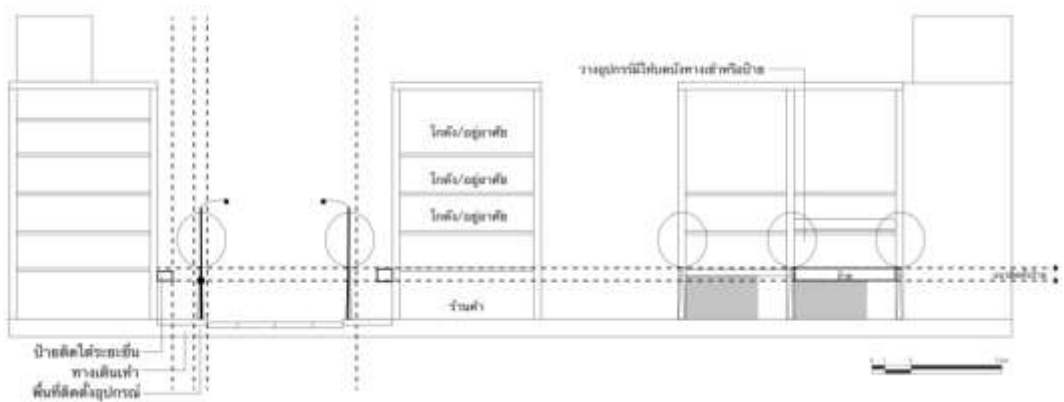
- 2) ถนนสู่ทะเล (sea corridor) เมืองนีส (Nice) ประเทศฝรั่งเศส และเมืองบริงตัน (Brighton) ประเทศอังกฤษ จะเห็นว่าการควบคุมองค์ประกอบของอาคารและทางสัญจร เพื่อเปิดแนวการสัญจรและมุมมองไปสู่พื้นที่ชายทะเล อาทิเช่น การคุมสัดส่วนความสูงของอาคารต่อความกว้างทางสัญจร การจัดวางอุปกรณ์เพื่อสร้างแนวการนำสายตาทั้งจากพืชพรรณ เสาไฟฟ้า ตลอดจนรายละเอียดของรูปร่างหน้าตาอาคารที่คล้ายกัน ช่วยเสริมสร้างเอกลักษณ์ให้กับพื้นที่ได้ (ภาพที่ 2.21)



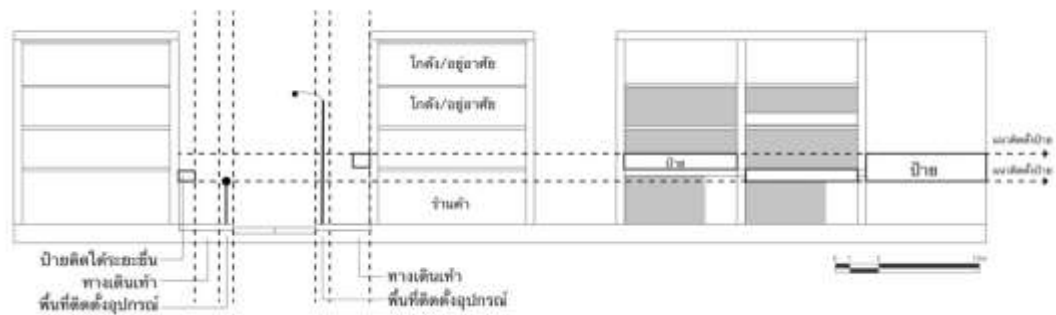
ถนนสู่ทะเลในเมืองนีส



ถนนสู่ทะเลในเมืองบริงตัน



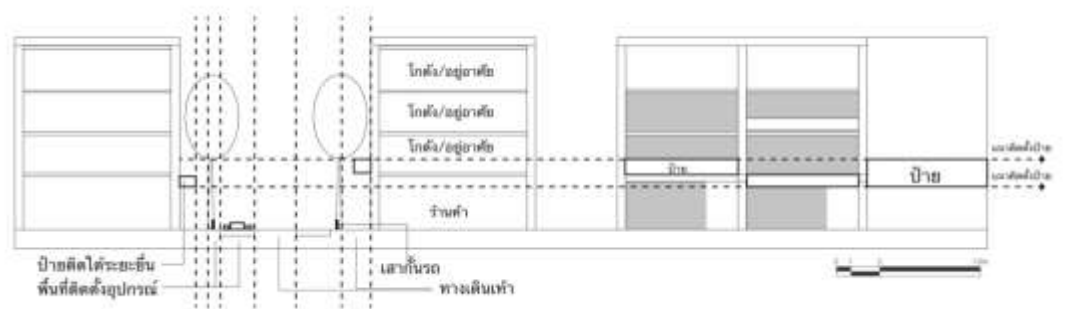
ถนนสู่ทะเลในเมืองนีส (Nice) ประเทศฝรั่งเศส



ถนนสู่ทะเลในเมืองบริงตัน (Brighton) ประเทศอังกฤษ

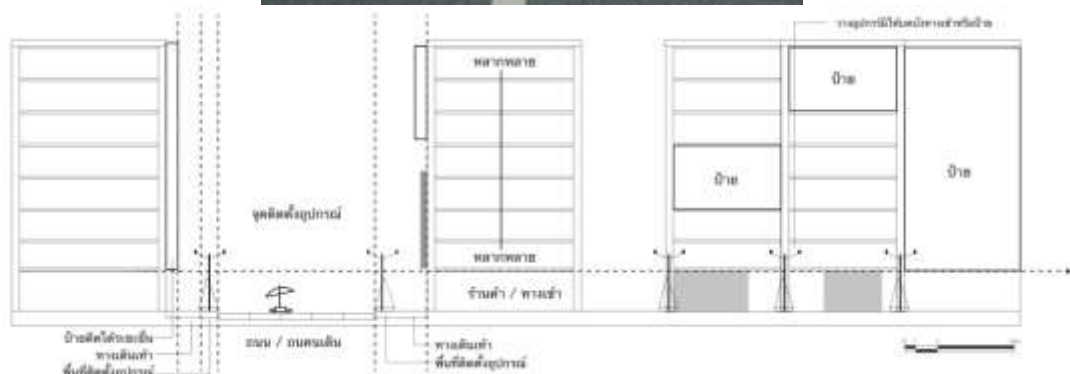
ภาพที่ 2.21 ตัวอย่างถนนสู่ทะเลในต่างประเทศ

- 3) ถนนคนเดิน (walking street) ย่านโคเวนท์การ์เด้น ประเทศอังกฤษ จะเห็นว่ามี การคุมองค์ประกอบของทั้งอาคารและทางสัญจร ที่สัมพันธ์กันคนเดินเท้า เช่น ระยะเวลาติดตั้งป้ายที่สามารถมองเห็นได้ง่ายจากคนเดินเท้า สัดส่วนความสูงอาคารและความกว้างถนนที่เอื้อต่อคนเดินเท้า การออกแบบทางเดินเท้าด้วยวัสดุพิเศษ เป็นต้น (ภาพที่ 2.22)



ภาพที่ 2.22 ถนนคนเดินในย่านโคเวนท์การ์เดิน ประเทศอังกฤษ

- 4) ถนนคนเดิน / ถนนรถยนต์ (walking street / road) ย่านกินซ่า ประเทศญี่ปุ่น ปรับถนนรถยนต์ให้เป็นถนนคนเดินเท้า โดยการเพิ่มเติมองค์ประกอบที่เป็นที่นั่งพัก ป้าย เพื่อปรับการใช้ประโยชน์ของถนน นอกจากนี้ยังมีการควบคุมการออกแบบองค์ประกอบอาคารและองค์ประกอบทางสัญจรอื่นที่สัมพันธ์กับคนเดินเท้า (ภาพที่ 2.23)



ภาพที่ 2.23 ถนนคนเดิน/ถนนรถยนต์ ในย่านกินซ่า ประเทศญี่ปุ่น

จากกรณีศึกษาองค์ประกอบของถนนสู่ทะเล และถนนในเมืองที่มีชื่อเสียงในข้างต้น ซึ่งแบ่งเป็นถนนที่จำกัดเฉพาะคนเดินเท้า และถนนที่ผสมผสานระหว่างคนเดินและรถยนต์ พบว่ามีกำหนดขอบเขต ในการจัดระเบียบที่ใกล้เคียงกัน โดยมีลักษณะที่สอดคล้องกับแนวความคิดในข้างต้น โดยเฉพาะประเด็นแนวความคิดของ Brubeck และ Kelly (อ้างในชาติรี ตะนัย, 2552) จากกรณีศึกษาเห็นได้ว่าการควบคุมองค์ประกอบของแนวการมองและช่องมองซึ่งทำให้การบดบังที่เกิดจากองค์ประกอบทั้งหมดมีน้อยกว่า 5% ส่งผลให้องค์ประกอบดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดความรู้สึกว่าถูกบดบังแม้จะใช้เวลาอยู่ในพื้นที่นานเท่าใดก็ตาม ดังนั้นจากการวิเคราะห์กรณีศึกษาจึงสามารถแบ่งรายละเอียดในการควบคุมองค์ประกอบต่างๆ ได้ดังนี้

- 1) การกำหนดแนวอาคารบนถนนสายสำคัญของย่าน จะเห็นว่ามีกำหนดความชัดเจนของกำแพงถนนด้วยระยะสร้างขีด และกำหนดแนวองค์ประกอบอาคารที่ต่อเนื่องกัน เช่น แนวระดับของพื้น หรือเพดานแต่ละชั้น ให้ใกล้เคียงกัน
- 2) การสร้างพื้นที่โอบล้อม จะเห็นว่าถนนส่วนใหญ่มีการกำหนดความสูงอาคารที่สอดคล้องกับความกว้างของทางสัญจร โดยกำหนดให้ความสูงอาคารต่อทางสัญจรเป็น 1:1 ในกรณีที่เป็นถนนคนเดินหลักซึ่งมีความกว้างของพื้นที่ถนนมากกว่าความสูงอาคารมาก จะใช้วิธีการลดทอนสัดส่วนด้วยองค์ประกอบอื่น เช่น ต้นไม้ เสาไฟ แก้วร่วม เป็นต้น เพื่อให้ถนนมีการปิดล้อมที่มีคุณภาพเอื้อต่อคนเดินเท้า
- 3) การกำหนดแนวการติดตั้งป้ายและรูปแบบป้ายอย่างมีระบบ ไม่บดบังมุมมอง ทั้งป้ายที่ยื่นออกมา และป้ายที่ติดด้านหน้าอาคาร โดยการกำหนดแนวการติดตั้งให้ป้ายอาคารอยู่ในพื้นที่เดียวกัน เช่น ติดตั้งป้ายที่สัมพันธ์กับคนเดินเท้า โดยควรอยู่บริเวณเหนือเพดานชั้น 1 แต่ไม่เกิน พื้นชั้น 2 เพื่อให้คนเดินเท้าสามารถมองเห็นได้โดยง่าย เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการกำหนดรูปแบบของป้าย ทั้งขนาด สี วัสดุ รูปแบบตัวอักษร เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ ความเอกภาพให้กับเมืองแต่ละเมือง และที่สำคัญยังช่วยในการนำสายไปสู่พื้นที่สำคัญของเมืองได้
- 4) การกำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน พี่ชพรรณ มีการกำหนดพื้นที่สำหรับการติดตั้งที่ชัดเจน เพื่อสร้างความเป็นระเบียบที่เอื้อต่อคนเดินเท้า และการมองพื้นที่ นอกจากนี้การติดตั้งยังคำนึงถึงรูปแบบการใช้ประโยชน์ของถนนแต่ละรูปแบบ เช่น การใช้ต้นไม้พุ่มสูงเพื่อไม่ให้พุ่มไม้บดบังหน้าร้านและมุมมองไปสู่ทะเล และช่วยสร้างความเป็นส่วนตัวให้กับพื้นที่ที่อยู่อาคารที่มักจะอยู่ชั้นสูง เป็นต้น บางถนนสามารถเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ได้ อุปกรณ์ประกอบถนนบางประเภทที่สามารถเคลื่อนย้ายได้เพื่อความเหมาะสมเช่นเดียวกัน
- 5) การกำหนดวัสดุพิเศษสำหรับทางเดินเท้า เพื่อสร้างความแตกต่างของพื้นที่สำหรับรถยนต์ และคนเดินเท้า โดยหลักสำคัญคือคนเดินเท้าสำคัญกว่า จะเห็นว่าถนนบางเส้นกำหนดให้รถยนต์สามารถผ่านได้แค่ช่วงเวลาสั้นๆเท่านั้น
- 6) จากองค์ประกอบทั้ง 5 ข้อที่ได้จากการวิเคราะห์กรณีศึกษา สามารถนำมาใช้ในการควบคุมและออกแบบองค์ประกอบของถนนสู่ทะเลหรือช่องมองวิวทะเลในพื้นที่ศึกษา เพื่อการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปยังพื้นที่ชายทะเลพัทยา กล่าวคือ ควรมีการควบคุมและออกแบบองค์ประกอบต่างๆให้มีสัดส่วนของการบดบังที่น้อยกว่าหรือ

ใกล้เคียงกับ 5% มากที่สุด มีรูปแบบของบรรยากาศที่เอื้อต่อการเดินเท้า เอื้อให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมตลอดแนวการเดินหรือตลอดแนวถนนสู่ทะเล

นอกจากการควบคุมองค์ประกอบต่างๆในข้างต้นแล้ว เมืองชายทะเลในต่างประเทศ ยังมีการกำหนดรูปแบบอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) นับเป็นอีกองค์ประกอบของภูมิทัศน์เมืองที่สำคัญ ซึ่งหลายเมืองโดยเฉพาะเมืองที่เป็นเมืองท่องเที่ยวมักมีการออกแบบพิเศษเพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับเมือง ผู้วิจัยเห็นว่าอุปกรณ์ประกอบถนนที่มีการออกแบบพิเศษดังกล่าวนอกจากจะช่วยให้เมืองมีเอกลักษณ์มากยิ่งขึ้นแล้ว ยังช่วยในการเชื่อมโยง ดึงดูด มุมมองทางสายตาไปสู่พื้นที่สำคัญของเมืองได้อีกด้วย จากกรณีศึกษาเมืองบาเซโลน่า (Barcelona) ประเทศสเปน (Spain) เมืองซานต้าโมนิกา (Santa Monica) รัฐแคลิฟอร์เนีย (California) สหรัฐอเมริกา (United State of America) เมืองนีส (Nice) ประเทศฝรั่งเศส (France) และเมืองโกลด์โคสต์ (Goldcoast) ประเทศออสเตรเลีย (Australia) จะพบการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนนพิเศษอันเป็นองค์ประกอบที่ช่วยส่งเสริมการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาที่น่าสนใจได้แก่

- 1) ประติมากรรม (Culture) เป็นองค์ประกอบที่แสดงถึงความเป็นสถานที่ของเมืองได้อย่างชัดเจนมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่มักตั้งอยู่ในจุดที่มีความสำคัญของเมือง เป็นสิ่งดึงดูดผู้คนให้เข้ามา ทั้งการเข้าถึงทางสายตา และการเข้าถึงพื้นที่ (ภาพที่ 2.24)



ภาพที่ 2.24 ชายหาดในเมืองบาเซโลน่า ประเทศสเปน

(ที่มา: www.panoramic.com)

- 2) ซุ้มประตู เป็นองค์ประกอบสำคัญที่ช่วยในการนำสายตา และแสดงถึงเอกลักษณ์ให้กับเมืองด้วยออกแบบให้มีรูปแบบที่จำเพาะ และที่สำคัญการออกแบบต้องไม่บดบังมุมมองสำคัญของเมือง (ภาพที่ 2.25)



ภาพที่ 2.25 ถนนสู่ทะเลในเมืองซานตาโมนิกา (Santa Monica) ประเทศสหรัฐอเมริกา และเมืองโกลด์โคสต์ (Goldcoast) ประเทศออสเตรเลีย (ที่มา: www.panoramic.com)

- 3) สะพาน, ทางข้าม สร้างการนำสายตา และความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ (ภาพที่ 2.26)



ภาพที่ 2.26 สะพานสู่ชายทะเลในเมืองบาเซโลน่า (Barcelona) ประเทศสเปน (ที่มา: www.panoramic.com)

- 4) เสาไฟ, ที่นั่ง อื่นๆ ที่มีการออกแบบให้มีเอกลักษณ์ องค์ประกอบนี้นอกจากจะเป็นองค์ประกอบที่แสดงถึงเอกลักษณ์ของเมืองและให้ความสะดวกสบายกับผู้ใช้ทาง

สัญจรแล้ว ยังช่วยในการนำสายตาไปสู่พื้นที่ปลายทางผ่านการจัดวางแนวให้เกิดขึ้น
นำสายตา (ภาพที่ 2.27)



ภาพที่ 2.27 ถนนในเมืองเมืองนีส (Nice) ประเทศฝรั่งเศส (France)

(ที่มา: www.panoramic.com)

ดังนั้นจึงอาจสรุปรวมในประเด็นของ ได้ว่าเมืองชายทะเล ซึ่งมีทะเลเป็นจุดหมายตางานาดใหญ่ และเป็นพื้นที่สาธารณะที่เป็นเอกลักษณ์ ทะเลควรจะสามารถมองเห็นและเข้าถึงได้จากพื้นที่สำคัญของเมืองได้เสมอ โดยเฉพาะคนเดินเท้า โดยใช้ช่องมองและถนนสู่ทะเลในการเชื่อมโยงมุมมองเป็นระยะโดยไม่ให้รู้สึกว้าทะเลถูกบดบังด้วยกลุ่มอาคารสิ่งปลูกสร้าง กล่าวคือ พื้นที่หรือสถานที่สาธารณะที่สำคัญควรสามารถเชื่อมโยงมุมมองไปยังทะเลได้เสมอ ผ่านการออกแบบองค์ประกอบอาคารและองค์ประกอบทางสัญจรที่มีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดการบดบังวิวทะเลมากเกินไป 5% โดยการจัดวางแนวองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้

1. กำหนดแนวอาคารที่ต่อเนื่องกัน กล่าวคือ อาคารต้องไม่ยื่นออกมาบดบังแนวการมองและการเดินไปสู่พื้นที่ชายทะเล
2. การสร้างพื้นที่โอบล้อมที่มีประสิทธิภาพ จากการกำหนดสัดส่วนความสูงอาคาร ฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร ที่เป็นมิตรกับคนเดิน
3. การกำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ (furniture) แนวพืชพรรณ ตลอดจนแนวการติดตั้งป้ายที่โฆษณา ที่สัมพันธ์กับการมองของคนเดินเท้า รวมทั้งแนวระยะยื่น ระยะติดตั้ง

จากอาคาร ที่ไม่กีดขวางการเดินทางและการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่พื้นที่
ชายทะเล

4. การออกแบบทางเดินเท้า เพื่อเน้นกิจกรรมการเดินเท้าด้วยวัสดุพิเศษ มีการออกแบบ
อุปกรณ์ประกอบถนนพิเศษเพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้กับเมือง ตลอดจนการสร้างให้เกิด
กิจกรรมของการค้าตลอดแนวการเดินทางไปสู่พื้นที่ชายทะเล

จะเห็นได้ว่าแนวทางที่ได้จากการศึกษาข้างข้อ ได้มีการกล่าวถึงแล้วในการศึกษาใน
ช่วงแรก อย่างไรก็ตามผลสรุปที่ได้เป็นสิ่งที่ยืนยันถึงความสำคัญขององค์ประกอบดังกล่าวที่มาก
ขึ้น หรืออาจกล่าวได้ว่า องค์ประกอบนั้นเป็นองค์ประกอบหลักในการออกแบบภูมิทัศน์เมือง
ชายทะเลจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา

2.2.7 แนวคิดความสูงอาคารในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา

ความสูงของอาคาร นับเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดการบดบังวิว และมักถูกกล่าวถึง
ผลกระทบที่เกิดจากการก่อสร้างอาคารสูงในพื้นที่หรือใกล้กับพื้นที่อนุรักษ์และพื้นที่สำคัญ ซึ่ง
สำหรับพื้นที่ชายทะเลก็นับเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญประเภทหนึ่งที่ต้องสร้างการมองเห็นและเข้าถึง
ตามที่ได้กล่าวไปในช่วงต้น ความสูงของอาคารจึงนับเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนในอาคาร
สามารถเชื่อมโยงมุมมองทางสายตากับทะเลได้ ในขณะเดียวกันความสูงของอาคารก็อาจบดบัง
การเชื่อมโยงมุมมองทางสายของอาคารอื่นได้ ดังนั้นการควบคุมความสูงอาคารจึงนับเป็นสิ่ง
สำคัญอีกประการหนึ่งในการสร้างประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ
ภูมิทัศน์เมืองชายทะเลวิถีทะเล โดยการควบคุมสามารถทำได้ผ่านการออกแบบสภาพแวดล้อม
ต่างๆในเมืองเพื่อเพิ่มโอกาสในการมองเห็นวิวทะเลจากอาคาร สิ่งปลูกสร้างฯ พืชพรรณธรรมชาติต่างๆ
ชาติรี ตะนัย (2552) แบ่งการควบคุมควบคุมสูงของสภาพแวดล้อมเป็น 2 ประเภทดังนี้

- 1) การควบคุมความสูงเฉพาะพื้นที่ย่อย

มีจุดประสงค์เพื่อควบคุมความสูงของสภาพแวดล้อม ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างต่างๆ เช่น
อาคาร ป้ายขนาดใหญ่ และพืชพรรณธรรมชาติ เพื่อไม่ให้บดบังการรับรู้เชิงทัศนียภาพของ
สถานที่สำคัญในเมือง กล่าวคือ การเน้นมุมมองสำคัญจากจุดใดจุดหนึ่งในเมืองมายัง
สถานที่สำคัญ อาจเป็นลักษณะของช่องมอง หรือถนนสู่ทะเล ต้องมีการควบคุมสิ่ง
ต่างๆตามที่ได้กล่าวมา ในกรณีเป็นสถานที่สำคัญทางศาสนา อาจมีการควบคุมความ
สูงของสภาพแวดล้อมเพื่อแสดงความเคารพตามความเชื่อและประเพณีดั้งเดิม

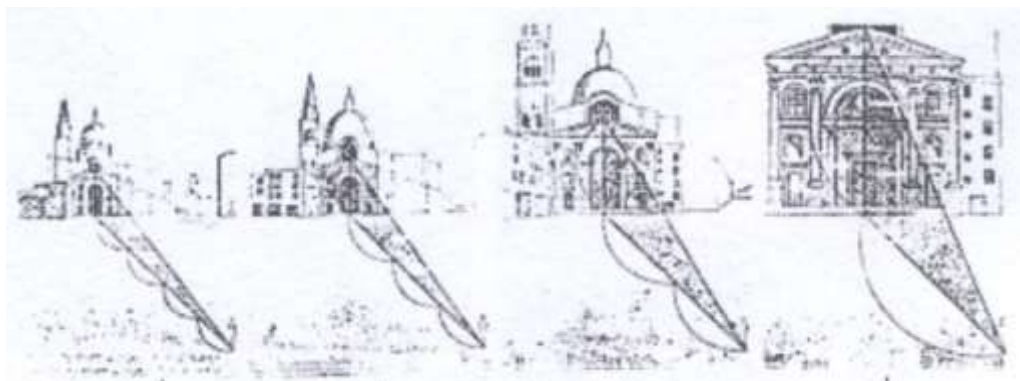
2) การควบคุมความสูงของสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานที่สำคัญ

มีจุดประสงค์เพื่อควบคุมความสูงของสภาพแวดล้อม ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างต่างๆ เช่น อาคาร ป้ายขนาดใหญ่ และพืชพรรณธรรมชาติ เพื่อไม่ให้สภาพแวดล้อมโดยรอบบดบังการรับรู้เชิงทัศนศาสตร์ของสถานที่สำคัญซึ่งเป็นจุดหมายตา (Landmark) ที่สำคัญของเมือง

ดังนั้นการควบคุมความสูงสำหรับเมืองชายทะเลพัทยาอาจต้องมีการควบคุมทั้ง 2 ประเภท โดย การควบคุมความสูงอาคารและความสูงของฐานอาคารของถนนในพื้นที่ศึกษา โดยเฉพาะถนนสู่ทะเล ซึ่งต้องสอดคล้องกับสัดส่วนความกว้างทางสัญจร เพื่อสร้างให้เกิดการโอบล้อมที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า ทั้งนี้ยังต้องมีการควบคุมความสูงโดยรอบพื้นที่ชายทะเล กล่าวคือ ควรมีการถ่ายเทความสูงของกลุ่มอาคารในพื้นที่ศึกษาตลอดจนพื้นที่ในเมืองที่ต่อเนื่องมาให้บดบังวิวซึ่งกันและกัน เพื่อเอื้อให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตากับพื้นที่ชายทะเลจากผู้ที่อยู่ในตัวอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างต่างๆ

Martens (1877) ทำการศึกษาความสัมพันธ์ของการมองวัตถุกับระยะห่าง ซึ่งอ้างถึงสภาพทางด้านกายภาพของสายตามนุษย์ที่จะมองวัตถุด้วยมุมมองระยะใกล้เท่ากับ 60 องศาในแนวตั้ง คือ 40 องศาเหนือเส้นระดับสายตา และ 20 องศาใต้เส้นระดับสายตา และมนุษย์สามารถมองเห็นวัตถุที่อยู่ไกลมากได้ไม่เกิน 3,450 เท่าของขนาดความสูงวัตถุ โดยได้เสนอแนวคิดสำหรับเป็นพื้นฐานในการออกแบบที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบชุมชนเมืองไว้คือ (ความสูง = H, ระยะห่างของผู้มอง = D)

- $D/H=1$ มุมมอง 45 องศา จะมองเห็นอาคารพร้อมกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ เห็นรายละเอียดได้ชัดเจนที่สุด ผู้มองจะเกิดความรู้สึกสมดุล
- $D/H=2$ มุมมอง 27 องศา จะมองเห็นอาคารพร้อมกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ โดยที่มองเห็นอาคารเป็นภาพ และสิ่งแวดล้อมเป็นพื้นภาพ กล่าวคือเห็นสัดส่วนของอาคารมากกว่าสภาพแวดล้อมอื่น
- $D/H=3$ มุมมอง 18 องศาจะมองเห็นอาคารพร้อมกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ โดยที่อาคารและสภาพแวดล้อมมีความสำคัญใกล้เคียงกัน ผู้มองจะเริ่มรู้สึกถูกปิดล้อมน้อย
- $D/H=4$ มุมมอง 12 องศาหรือน้อยกว่า จะมองเห็นอาคารเป็นเพียงส่วนหนึ่งของภาพ โดยจะเห็นอาคารเป็นเพียงรูปร่างหรือเส้นรอบรูเท่านั้น ผู้มองจะไม่รู้สึกถึงการถูกปิดล้อม



ภาพที่ 2.28 การเปรียบเทียบสัดส่วนความสูงอาคารกับระยะมอง
(ที่มา: Martens, 1877)

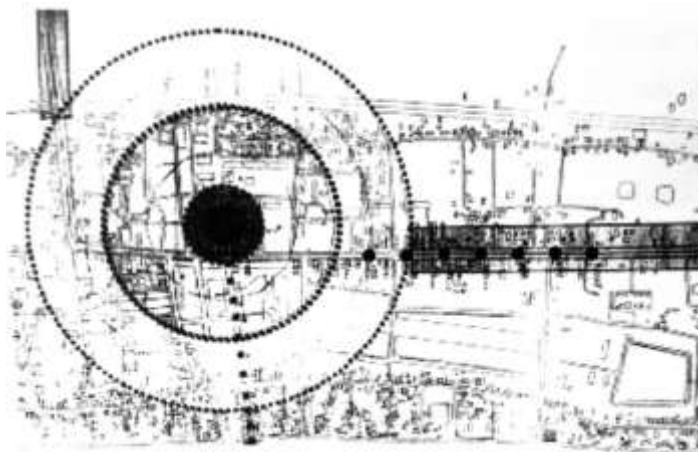
จากแนวคิดของ Martens (1877) ได้แสดงถึงลักษณะของภาพที่มองเห็นในระยะที่แตกต่างกัน พบว่ามีการกล่าวถึงการมองเห็นในมุม 45 องศา จะมองเห็นอาคารพร้อมกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ เห็นรายละเอียดได้ชัดเจนที่สุด ผู้มองจะเกิดความรู้สึกสมดุล เป็นแนวคิดที่สอดคล้องกับแนวคิดการกำหนดสัดส่วนของความสูงของฐานอาคารต่อสัดส่วนความกว้างทางสัญจร ซึ่งระบุไว้ว่าควรมีสัดส่วนเป็น 1:1 เพื่อให้เปิดการปิดล้อมพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ อภิชาติ ศรีอรุณ (อ้างในชาติตรี ตะนัย, 2552: 49) ได้ใช้หลักการเดียวกันนี้ศึกษาการรับรู้เชิงทัศนศาสตร์ของคนที่ระยะห่างจากโบราณสถานเมืองเทียบกับสัดส่วนความสูงของโบราณสถาน โดยสรุปได้ว่าให้สร้างอาคารสูงมากขึ้นตามระยะห่างจากโบราณสถาน คือ

- ระยะห่างจากโบราณสถาน 2H ให้มีความสูงอาคารได้ 1 ชั้น
- ระยะห่างจากโบราณสถาน 3H ให้มีความสูงอาคารได้ 2 ชั้น
- ระยะห่างจากโบราณสถาน 4H ให้มีความสูงอาคารได้ 3 ชั้น
- ระยะห่างจากโบราณสถานมากกว่า 4H ให้มีความสูงอาคารได้ 4 ชั้น

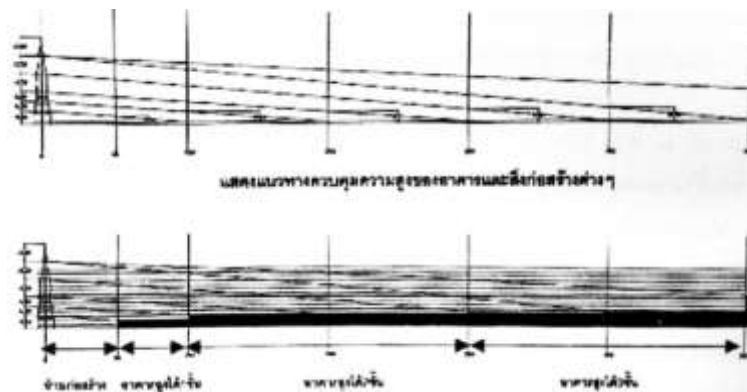
การศึกษาแนวทางการปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างวัดพระธาตุพนมกับพื้นที่แม่น้ำโขงของ อนุวัฒน์ การกัก (2545) พบว่า ไม่มีการควบคุมความสูงของสภาพแวดล้อมโดยรอบพระธาตุพนม จึงทำให้ลำดับของการรับรู้เชิงทัศนศาสตร์ขององค์พระธาตุจากเส้นทางหลักที่มุ่งสู่ไม่ต่อเนื่อง รวมทั้งไม่สามารถมองเห็นพระธาตุได้จากพื้นที่สำคัญต่างๆในเมือง โดยมีสาเหตุมาจากการถูกบดบังและรบกวนจากความสูงอาคาร ทำให้ไม่สามารถมองเห็นพระธาตุซึ่งเป็นที่ยหมายตา (landmark) ของเมืองในระยะที่เหมาะสมได้ จึงมีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการเปิดมุมมองสู่พระธาตุ

พนมในจุดสำคัญ และมีการควบคุมความสูงโดยรอบบริเวณ โดยมีแนวทางในการควบคุมความสูงของสภาพแวดล้อมดังนี้

- ระยะโดยรอบในช่วง 0-50 เมตร ไม่ควรมีสิ่งปลูกสร้างใดใดบดบัง
- ระยะโดยรอบในช่วง 51-100 เมตร ปลูกสร้างอาคารได้ไม่เกิน 1 ชั้น หรือสูงไม่เกิน 5.50 เมตร
- ระยะโดยรอบในช่วง 101-300 เมตร ปลูกสร้างอาคารได้ไม่เกิน 2 ชั้นหรือสูงไม่เกิน 8.50 เมตร
- ระยะโดยรอบในช่วง 301-500 เมตร ปลูกสร้างอาคารได้ไม่เกิน 3 ชั้นหรือสูงไม่เกิน 10.00 เมตร



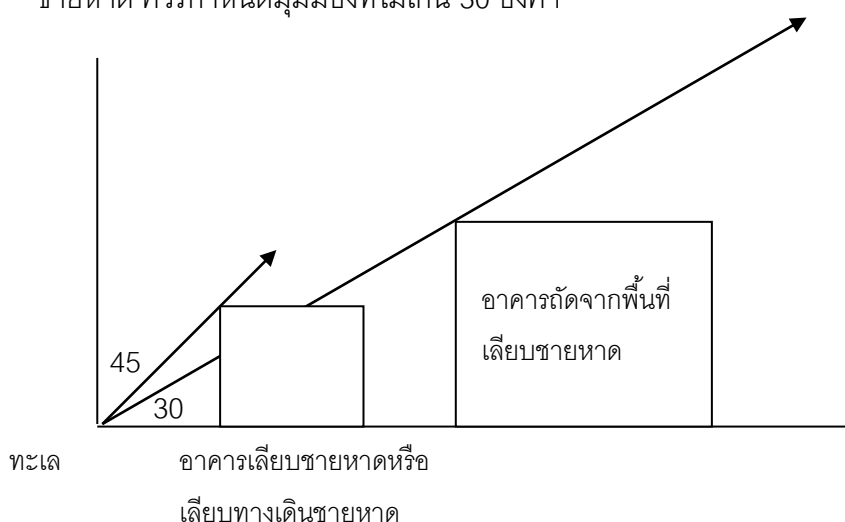
ภาพที่ 2.29 แนวคิดตำแหน่งและขอบเขตการควบคุมความสูง โดยรอบพระธาตุพนม
(ที่มา: อนุวัฒน์ การกัก, 2545)



ภาพที่ 2.30 แนวคิดระยะควบคุมความสูงอาคารหรือสิ่งปลูกสร้าง โดยรอบพระธาตุพนม
(ที่มา: อนุวัฒน์ การกัก, 2545)

จากแนวคิดการควบคุมความสูงในข้างต้น พบว่าส่วนใหญ่เป็นการควบคุมเพื่อเปิดการรับรู้เชิงทัศนศาสตร์ของอาคาร หรือสิ่งปลูกสร้างสำคัญทางประวัติศาสตร์ อย่างไรก็ตามการควบคุมดังกล่าว มีนัยยะของการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตามาสู่สถานที่สำคัญ ซึ่งสามารถปรับใช้กับการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจากสิ่งปลูกสร้างหรือกลุ่มอาคารมาสู่พื้นที่ชายทะเลได้ดังนี้

- 1) การควบคุมความสูงของอาคารเลียบชายหาดหรือเลียบทางเดินชายหาด ควรกำหนดมุมมองที่ 45 องศา กล่าวคือ ควรมีสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรเป็น 1:1
- 2) การควบคุมความสูงของอาคารที่ถัดจากอาคารเลียบชายหาดหรือเลียบทางเดินชายหาด ควรกำหนดมุมมองที่ไม่เกิน 30 องศา

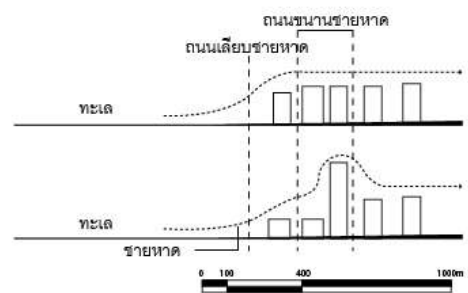


ภาพที่ 2.31 แนวคิดการควบคุมความสูงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยรอบพื้นที่ชายทะเล

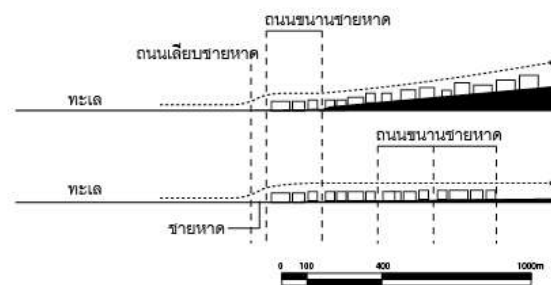
เคปทาวน์ (Cape town) เป็นเมืองพักผ่อนชายทะเลในประเทศแอฟริกาใต้ เป็นเมืองที่ใช้ความสูงของภูมิประเทศที่มีลักษณะเป็นภูเขาไล่ระดับลงสู่ทะเล การปลูกสร้างสิ่งปลูกสร้างต่างๆ จึงไล่ระดับอยู่ตามชั้นของภูเขา ทำให้กลุ่มอาคารทุกหลังในเมืองสามารถมองเห็นทะเลได้อย่างดี อย่างไรก็ตามหากภูมิประเทศของเมืองชายทะเลเป็นที่ราบ อาจจะใช้การไล่ระดับเพื่อถ่ายเทความสูง ประกอบกับการกำหนดตำแหน่งที่ตั้งและรูปร่างของอาคารที่ไม่บดบังวิวทะเลซึ่งกันและกัน



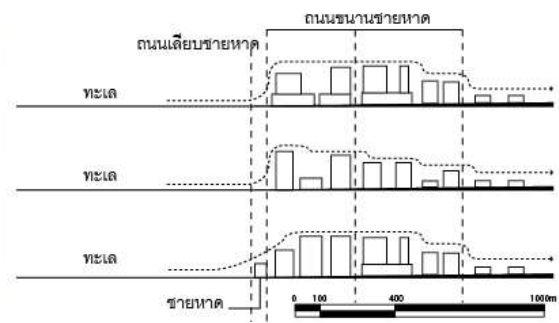
ภาพที่ 2.32 เมืองเคปทาวน์ ประเทศแอฟริกาใต้
(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)



ภาพที่ 2.33 เมืองโกลด์โคสต์ (Goldcoast) ประเทศออสเตรเลีย
(ที่มา: <http://imagestour.blogspot.com>)

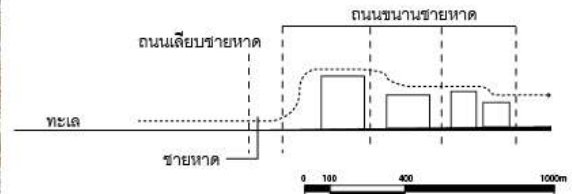


ภาพที่ 2.34 เมืองนีส์ (Nice) ประเทศฝรั่งเศส
(ที่มา: <http://www.coastandcountryfrance.com>)



ภาพที่ 2.35 เมืองโฮโนลูลู (Honolulu) สหรัฐอเมริกา

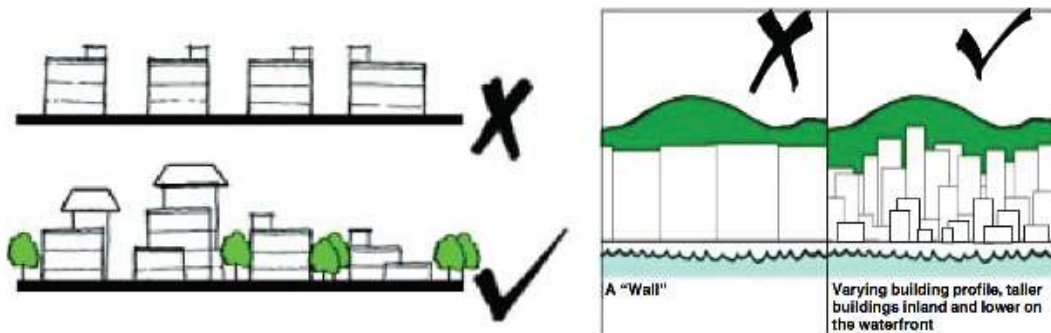
(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)



ภาพที่ 2.36 เมืองไมอามี (Miami) สหรัฐอเมริกา

(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

ฮ่องกง เมืองปกครองพิเศษของจีน เป็นเมืองที่ใครหลายคนจดจำภาพของเมืองที่เต็มไปด้วยอาคารสูงมากมายริมอ่าว สถานที่สำคัญหนึ่งแห่งที่นักท่องเที่ยวนิยมไปกันมากคือ อ่าววิคตอเรีย ถือเป็นอัญมณีเม็ดงามที่นักท่องเที่ยวทุกคนต้องแวะเวียนมาชม สิ่งสำคัญประการหนึ่งคือ แนวอาคารสิ่งปลูกสร้างริมอ่าว ซึ่งแสดงถึงความทันสมัยของฮ่องกง ซึ่งเกิดจากการควบคุมออกแบบภูมิทัศน์เมือง ข้อกำหนดกฎหมายเมือง ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ Urban Design Guidelines for Hong Kong (2002) ได้ระบุถึงแนวทางในการออกแบบอาคารสูงที่เกี่ยวข้องกับการบดบังมุมมองไว้ว่า การสร้างอาคารสูงบริเวณพื้นที่ริมน้ำ ต้องระวังการบดบังอันเกิดจากกำแพงอาคาร หรือ “Wall effect” อีกทั้งกลุ่มอาคารสูงควรสร้างบริเวณพื้นที่ที่ถัดจากพื้นที่ริมน้ำ พื้นที่ริมน้ำหากจะมีอาคารควรเป็นพื้นที่ว่างหรือไม้ก็อาคารที่มีความสูงไม่มาก กล่าวคือ อาคารสูงไม่ควรตั้งอยู่ติดพื้นที่ริมน้ำ และไม่ควรรวางแนวอาคารที่กีดขวางวิว คือควรหันด้านสันอาคารเข้าหาพื้นที่ริมน้ำนั่นเอง



ภาพที่ 2.37 แนวคิดการสร้างอาคารสูงบริเวณพื้นที่ริมน้ำในประเทศฮ่องกง

(ที่มา: Urban Design Guidelines for Hong Kong, 2002)

กรณีศึกษาความสูงอาคารริมชายทะเลในเมืองโกลด์โคสต์ (Goldcoast) ประเทศออสเตรเลีย และเมืองโฮโนลูลู (Honolulu) ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามีการสร้างอาคารสูงริมชายทะเลจำนวนมาก โดยมีรูปแบบในการจัดวางอาคารที่ใกล้เคียงกันคือ อาคารริมชายทะเลมีการเว้นระยะห่างจากกันในระดับที่มากพอให้อาคารสูงที่อยู่ถัดจากแนวอาคารริมชายทะเลสามารถเชื่อมโยงมุมมองมากสู่พื้นที่ชายทะเลได้



ภาพที่ 2.38 อาคารริมชายทะเลเมืองโฮโนลูลู (Honolulu) สหรัฐอเมริกา

(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

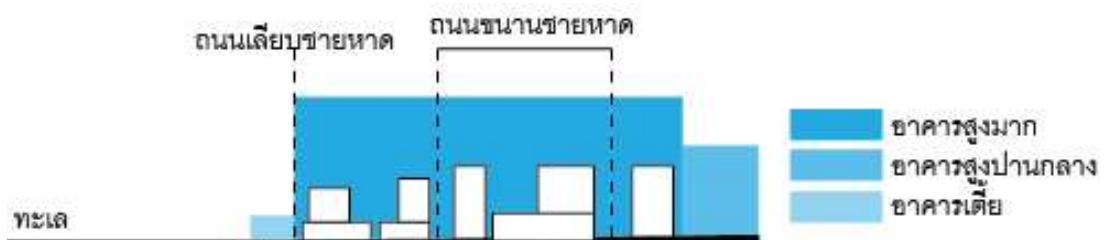


ภาพที่ 2.39 อาคารริมชายทะเลเมืองไมอามี (Miami) สหรัฐอเมริกา

(ที่มา: <http://maps.google.co.th/maps>)

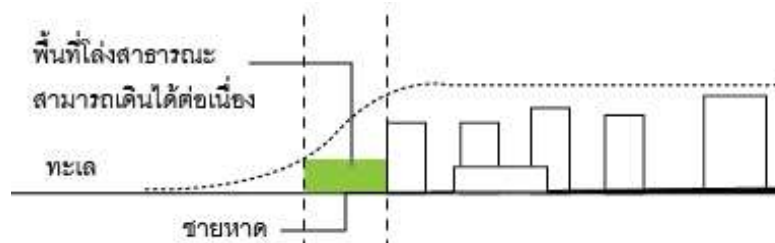
จากกรณีศึกษาเมืองชายทะเลในต่างประเทศข้างต้น พบว่าเมืองมีรูปแบบการถ่ายเทความสูงที่แตกต่างกันออกไปทะเล ซึ่งน่าจะเกิดจากความแตกต่างของภูมิประเทศ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และข้อกำหนดกฎหมายของแต่ละพื้นที่ที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าเมืองทุกเมืองมีลักษณะของการถ่ายเทความสูงที่ใกล้เคียงกันอยู่ 3 ประเด็น ดังนี้

- 1) กลุ่มอาคารสูงส่วนใหญ่จะเกาะตัวอยู่บริเวณชายทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งมีระยะครอบคลุมประมาณ 2 - 3 ช่วงถนน หรือประมาณ 2 บล็อกอาคาร ถัดจากบริเวณดังกล่าวจะพบสัดส่วนของอาคารเตี้ยมากกว่าอาคารสูง



ภาพที่ 2.40 แนวคิดพื้นที่ควบคุมความสูงสิ่งปลูกสร้างและอาคาร โดยรอบพื้นที่ชายทะเล

- 2) มีการไล่ระดับความสูงขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงแรก และคงระดับความสูงในส่วนที่อยู่ถัดไป



ภาพที่ 2.41 แนวคิดการถ่ายเทความสูง โดยรอบพื้นที่ชายทะเล

- 3) มีการวางอาคารสูงถัดจากพื้นที่ริมน้ำหรือพื้นที่ริมทะเล โดยวางด้านกว้างของอาคารไปทางริมน้ำ ระวังไม่ให้เกิดกำแพง



ภาพที่ 2.42 แนวคิดการสร้างอาคารสูงบริเวณพื้นที่ริมน้ำชายทะเล

จะเห็นได้ว่าข้อสรุปแนวคิดจากกรณีศึกษาเมืองชายทะเลในต่างประเทศ สอดคล้องกับแนวคิดการควบคุมความสูงอาคารและสิ่งปลูกสร้าง โดยรอบพื้นที่ชายทะเล แนวทางแรกคือ ควรมีการไล่ระดับความสูงของสิ่งปลูกสร้างและอาคารโดยรอบ แนวทางที่สองคือ หากไม่สามารถไล่ระดับความสูงได้ ก็ควรจัดวางกลุ่มอาคารสูงไม่ให้เกิดแนวกำแพงอาคาร หรือ “Wall effect” สรุปได้ว่า การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตากับทะเลซึ่งถือเป็นจุดหมายตา (Landmark) หลักของเมืองพัทยา จึงถือเป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่งที่จะทำให้เมืองพัทยาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีเอกลักษณ์และประสิทธิภาพจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสาย

2.3 สรุปผลการทบทวนวรรณกรรม

พื้นที่ชายทะเล หรือพื้นที่ริมน้ำ เป็นพื้นที่ที่มีโอกาสถูกใช้เป็นที่สาธารณะ เป็นสถานที่เพื่อการพักผ่อน การชมวิวยุคทันสมัย งานรื่นเริง กิจกรรมนันทนาการ กิจกรรมสันตนาการ จุดแวะพัก พื้นที่ประกอบกิจกรรมทางสังคมอื่นๆ อีกมากมาย ทำให้พื้นที่ชายทะเลโดยเฉพาะพื้นที่ชายทะเลที่มีความเป็นเมืองสูง จะมีนักท่องเที่ยวหลังไหลเข้ามาเป็นจำนวนมาก การออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา นับเป็นสิ่งสำคัญสำหรับพื้นที่เมืองชายทะเลหรือพื้นที่ริมน้ำอื่นๆ โดย “ทะเล” จะเป็นมุมมองสำคัญในแต่ละย่านเพื่อให้เกิดลักษณะเฉพาะของเมืองชายทะเล ความรู้สึกถึงความเป็นสถานที่เมื่ออยู่ ณ ที่ใดที่หนึ่ง โดยเฉพาะพื้นที่สำคัญของย่านจะสามารถเชื่อมโยงมุมมองไปยังทะเลได้เสมอ จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล สามารถแบ่งประเภทของภูมิทัศน์ได้ 2 ประเภทคือ 1) ภูมิทัศน์อาคาร ประกอบไปด้วย ลักษณะมวลอาคาร ความสูง การใช้ประโยชน์ ความต่อเนื่องของมวลอาคาร 2) ภูมิทัศน์ทางสัญจร ประกอบไปด้วย ถนน บาทวิถี อุปกรณ์ประกอบถนน กิจกรรมระหว่างอาคารกับทางสัญจร อีกประเด็นที่มีความสำคัญคือกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆ ซึ่งสำหรับเมืองพัทยาไม่ได้มีกฎหมายที่มากควบคุมโดยตรงเกี่ยวกับการกำหนดภูมิทัศน์ พบเพียงแค่พระราชบัญญัติควบคุมอาคารที่จะมีส่วนเข้ามาช่วยในการควบคุมการออกแบบภูมิทัศน์เมือง อย่างไรก็ตามยังไม่พบรายละเอียดที่ชัดเจนพอที่จะประยุกต์ใช้สร้างเป็นแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล ที่สร้างการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาและความเป็นสถานที่ได้

ดังนั้นเพื่อสร้างให้เมืองชายทะเล หรือเมืองริมน้ำ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันมีเอกลักษณ์และประสิทธิภาพ จะต้องมีการออกแบบวางผังในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมโดยรอบพื้นที่ชายทะเล โดยใช้แนวคิดการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กล่าวคือ การออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล จะช่วยทำให้เมืองสามารถบูรณาการเข้ากับพื้นที่ชุมชนเดิม ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน

สร้างความเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่า โดยผ่านการจัดวางองค์ประกอบทางกายภาพ ที่เน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา

แนวทางการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล จึงใช้วิธีการที่แบ่งออกเป็นข้อกำหนดภูมิทัศน์ใน 2 ส่วน มีรายละเอียดดังนี้ (1)การกำหนดภูมิทัศน์อาคาร โดยกำหนดขนาดของกลุ่มอาคารที่สัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจรระบบตาข่าย (Grid pattern) ที่ส่งเสริมการเดิน และเน้นถนนสู่ทะเล หรือช่องมองวิวทะเลที่เกิดจากการกำหนดให้มีแนวระยะสร้างขีดและสัดส่วนอาคารที่เหมาะสม มีปริมาณของถนนสู่ทะเลสำหรับคนเดินเป็นหลัก และมีสำหรับรถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารขนาดใหญ่บางช่วง กล่าวคือ ขนาดของกลุ่มอาคารต้องมีการเว้นระยะที่สัมพันธ์กับระยะเดินเท้า และสร้างให้เกิดถนนที่เข้าสู่ทะเล หรือช่องมองวิวจากการกำหนดระยะสร้างขีดและสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนนที่เหมาะสมเพื่อสร้างความต่อเนื่องของแนวอาคาร แนวการนำสายตา และบรรยากาศที่เป็นมิตรต่อคนเดินเท้า มีระยะห่างของแต่ละถนนซอยที่ทำให้คนสามารถเชื่อมโยงมุมมอง หรือมองเห็นทะเลได้บ่อย กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร โดยกำหนดให้มีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์กรรมเป็นหลัก โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นถนนสู่ทะเล เพื่อเชื่อมต่อความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินเท้า เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ผับ บาร์ โรงแรมขนาดเล็ก เป็นต้น โดยลักษณะการใช้ประโยชน์อาคารดังกล่าวควรมีหน้าร้านที่เปิดออกหาทางสัญจรเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรม พื้นที่ห้วมุมถนนสู่ทะเลหรือห้วมุมถนนที่สำคัญ ควรมีการเปิดพื้นที่ห้วมุมเพื่อสร้างจุดกิจกรรมและเชื่อมโยงมุมมองกว้าง มีการกำหนดความสูง โดยควรมีการออกแบบให้มีระดับความสูงที่แตกต่างกัน โดยถ่ายเทความสูง หรืออาจสามารถสร้างอาคารสูงริมทะเลได้ แต่ต้องจัดวางกลุ่มอาคารสูงไม่ให้เกิดแนวกำแพงอาคาร หรือ “Wall effect” และสอดคล้องกับข้อกำหนดและศักยภาพในการพัฒนาและเชื่อมโยงมุมมองสำหรับพื้นที่ชายทะเล (2)การกำหนดภูมิทัศน์ทางสัญจร โดยกำหนดให้พื้นที่สัญจรในเมือง มีกิจกรรมที่ต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถนนสู่ทะเล และควรกำหนดแนวชายหาดสามารถเดินและเล่นน้ำได้อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งหาด รวมทั้งมีการเข้าถึงพื้นที่ชายหาดจากการเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย มีการจัดวางอุปกรณ์ประกอบถนน (street furniture) ป้ายโฆษณา ป้ายร้านค้า เสาไฟ พืชพรรณ ที่มีแนวการติดตั้งที่ไม่กีดขวางทางสัญจร และแนวการมองไปสู่ทะเล

2.4 กรอบแนวคิด

จากการผลการสรุปการทบทวนวรรณกรรมข้างต้น การออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ควรคำนึงถึงแนวคิดในการกำหนดภูมิทัศน์อาคาร และภูมิทัศน์ทางสัญจร โดยมีทะเลเป็นจุดหมายตาและเป็นพื้นที่สำคัญของเมือง เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์เพื่อออกแบบวางผังพื้นที่ศึกษาในสภาพแวดล้อมปัจจุบัน มีรายละเอียดแบ่งเป็น 2 ส่วนคือการกำหนดภูมิทัศน์อาคารและการกำหนดภูมิทัศน์ทางสัญจร มีรายละเอียดดังนี้

การกำหนดภูมิทัศน์อาคาร

- 1) กำหนดขนาดของบล็อกอาคารให้สอดคล้องกับโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อต่อการเดินเท้า กล่าวคือ ขนาดของบล็อกอาคารจะสัมพันธ์กับลำดับโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อต่อการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล โดยควรมีขนาดของบล็อกอาคารที่มีความกว้างไม่เกิน 200 เมตร ความยาวไม่เกิน 530 เมตร ทั้งนี้ควรกำหนดให้มีสัดส่วนของถนนคนเดินมากกว่าถนนรถยนต์
- 2) “ถนนสู่ทะเล” สายสำคัญของย่าน ควรมีความชัดเจนของกำแพงถนน เพื่อสร้างความเป็นเอกภาพให้กับเมือง ความต่อเนื่องของกิจกรรม และช่วยเน้นแนวการมองไปสู่ทะเลให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการกำหนดแนวระสร้างขีด กำหนดสัดส่วนความสูงของอาคาร ฐานอาคาร ต่อความกว้างของทางสัญจร ตลอดจนการกำหนดรูปแบบของหน้าตาอาคาร วัสดุ สี เป็นต้น
- 3) กำหนดพื้นที่บริเวณพื้นที่ห้วมุมถนนสำคัญ ได้แก่ พื้นที่ห้วมุมที่ติดทะเลและห้วมุมถนนสายหลัก ให้เปิดพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมการเดินเท้า และเปิดมุมมองมุกกว้าง (panorama view) สู่ทะเล
- 4) ควรถ่ายเทความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อไม่ให้บังวิวทะเลซึ่งกันและกัน ให้กลุ่มอาคารที่อยู่ลึกเข้าไปจากชายฝั่งทะเลมีโอกาสที่จะมองเห็นวิวทะเลได้ โดยมีการถ่ายเทระดับมุมมอง 30 องศาจากพื้นที่ทางสัญจรริมชายหาด หากต้องการสร้างอาคารสูงติดชายทะเล ต้องจัดวางกลุ่มอาคารสูงไม่ให้เกิดแนวกำแพงอาคาร หรือ “Wall effect” โดยอาจหันด้านกว้างอาคารไปทิศเดียวกันกับชายทะเล ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดกฎหมาย และศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา
- 5) กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง ตลอดจนการออกแบบและกำหนดการใช้ประโยชน์อาคาร ที่สอดคล้องกับแนวคิดการสร้างความต่อเนื่อง

ของกิจกรรม ระบุย่านการค้าเอื้อให้เกิดกิจกรรมบรรยากาศของเมืองท่องเที่ยว และสร้างประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่อย่างผสมผสาน

การกำหนดภูมิทัศน์ทางสัญจร

- 6) กำหนดให้พื้นที่การสัญจรควรมีความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดิน โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณชายหาด ควรจะเข้าถึงได้ด้วยการเดินเท้าเป็นหลักและชายหาดควรเดินและเล่นน้ำได้ต่อเนื่องกันตลอดทั้งหาด
- 7) ถนนสู่ทะเลสบายสำคัญของย่าน ควรมีการกำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย พืชพรรณ ตลอดจนแนวทางเดิน ที่เอื้อต่อประสิทธิภาพของคนเดินเท้า มีการจัดวางที่ช่วยเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปชายหาด และมีการออกแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเล



ภาพที่ 2.43 กรอบแนวคิดของงานวิจัย

บทที่ 3

สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การดำเนินงานวิจัยในเรื่องการออกแบบภูมิทัศน์เมือง โดยการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา นั้น สิ่งสำคัญประการหนึ่งที่จะต้องทราบเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญในการออกแบบภูมิทัศน์เมือง รวมทั้งการออกแบบวางผังเมือง คือ สภาพพื้นที่ปัจจุบันของเมือง สภาพปัญหาปัจจุบัน ตลอดจนแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตเพื่อใช้เป็นองค์ประกอบพื้นฐานในการดำเนินงานวิจัย

3.1 ประวัติศาสตร์และความเป็นมา

คำว่า “พัทธยา” นั้น มีประวัติเล่ากันมาว่า เมื่อ พ.ศ. 2310 ก่อนที่จะเสียกรุงแก่พม่า 2 เดือน พระยาตาก (สิน) ซึ่งขณะนั้นเป็นพระยากำแพงเพชรเห็นว่าถ้าในกรุงศรีอยุธยา ต่อสู้กับพม่าอ่อนแออย่างที่เป็นเช่นนี้ ก็จะต้องเสียกรุงเป็นมัน จึงคิดหนีไปตั้งตัวใหม่ หาสมัครพรรคพวกได้ประมาณ 500 คน ยกออกจากค่ายวัดพิชัย มุ่งไปทางตะวันออกเฉียงใต้ และได้รบกับพม่าที่ยกติดตามไปถึง 4 ครั้ง จนกระทั่งได้เดินทัพล่องหน้าไปแขวงเมืองชลบุรี พระยาตาก ไปพักทัพที่บริเวณหน้าวัดใหญ่อินทาราม (ปัจจุบัน) และจึงเคลื่อนทัพมุ่งไปยังจันทบุรี ระหว่างทางได้พักทัพที่บ้านหนองไผ่ (ซึ่งอยู่ด้านหลังสถานีตำรวจภูธรพัทธยา ริมถนนสุขุมวิทปัจจุบัน) ตาบลนาเกลือ แขวงเมืองบางละมุง พระราชพงศาวดารฉบับพระราชหัตถเลขา เล่ม 2 กล่าวไว้ว่า “ขณะนี้นายกลม เป็นนายชุมนุม” คุมไพร่พลอยู่ที่นั่น คอย สกัดจะต่อรอง และพระยากำแพงเพชรขึ้นขี่ช้างพลาย ถือปืนนกสับวางแดงพร้อมด้วยพลทหารแห่แวดล้อมหน้าหลังตรงเข้าไปในระหว่างพวกพลนายกลม ซึ่งมาสกัดอยู่นั้นด้วยเดชบารมีบันดาลให้นายกลมเกรงกลัวเดชาานุภาพวางอาวุธ เสียสิ้น พวกพลทัพเข้าอ่อนน้อมเป็นข้า แล้วนำทัพไปหยุดประทับ ณ ที่มีหนองน้ำ ครั้นรุ่งขึ้นวันอังคาร แรม 6 ค่ำ เดือนยี่ นายกลมจึงนำไพร่พลหนึ่งหนึ่ง นำทัพไปถึงตำบลแห่งหนึ่ง หยุดพักแรมเสียคืนหนึ่ง รุ่งขึ้นเดินทัพมาถึงจอมเทียนและทุ่งไก่อเตี้ย สัตหีบ หยุดพักแรมแห่งละคืน

ต่อมาตำบลแห่งนั้นชาวบ้านเรียกว่า “ทัพพระยา” และต่อมาเรียกใหม่เป็น “พัทธยา” มีทั้งตัว ท.ทหาร และตัว ธ.ธง เนื่อง จากเห็นว่าตรงที่บริเวณพระยาตากมาตั้งทัพนั้นทำเลดี มีลมทะเล ชื่อลมพัทธยา คือลมที่พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือในต้นฤดูฝน จึงเรียกสถานที่แห่งนี้ว่า “หมู่บ้านพัทธยา” ต่อมาปัจจุบันได้เขียนใหม่เป็น “พัทธยา”

เหตุการณ์สำคัญของเมืองพัทธยาได้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2502 เมื่อมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ของทหารอเมริกันประมาณ 4-5 คัน ได้บรรทุกทหารเต็มคันรถ ประมาณคันละ 100

คน จากนครราชสีมา ซึ่งมีฐานทัพของทหารอเมริกันอยู่ที่นั่นมาที่หาดพัทยา และเช่าบ้านตากอากาศของพระยาสุนทร พักอยู่เป็นประจำ บ้านดังกล่าวอยู่ทางตอนใต้ของหาดพัทยาโดยผลัดกันพักผ่อนเป็นงวดๆ ละ 1 สัปดาห์ และพักอยู่ที่บ้านพักดังกล่าว ด้วยเหตุการณ์เช่นนี้ จึงเป็นจุดเริ่มต้นของการมาท่องเที่ยวพัทยา และต่อมาพัทยาได้เปลี่ยนจากหมู่บ้านชายทะเลที่สงบมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ตากอากาศที่ทันสมัย ดังที่เห็นกันอยู่ในปัจจุบัน ก่อนเดือนพฤศจิกายน 2521 พัทยานี้ฐานะเป็นสุขาภิบาลนาเกลือ ซึ่งตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2499

แต่เดิมเมืองพัทยานี้ฐานะเป็นสุขาภิบาล แต่เนื่องจากเมืองพัทยานี้นักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงมีการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างมาก ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จนประสบปัญหาในการบริหารจัดการ รูปแบบการปกครอง การบริหารจัดการเดิมไม่สามารถตอบสนองต่อการเจริญเติบโตของภาคธุรกิจของเมืองได้ทัน กระทรวงมหาดไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติระเบียบการบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ.2521 ขึ้นเพื่อยุบสุขาภิบาล และยกฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษขึ้นใหม่เรียกว่า “เมืองพัทยา” โดยมีบทบาทหน้าที่สำคัญต่อประเทศคือเป็นเมืองที่รองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางทางการเงินและโทรคมนาคม (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพัทยา, 2552)

ปัจจุบันเมืองพัทยานี้มีการพัฒนาไปมาก โดยเฉพาะการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยว อาทิเช่น การก่อสร้างโรงแรม บ้านพักตากอากาศ คอนโดมิเนียม รวมถึงบ้านจัดสรร โดยปราศจากการควบคุมการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทำให้เมืองเกิดปัญหาต่างๆมากมายตามมา ทั้งในประเด็นของสิ่งแวดล้อม บรรยากาศ และที่สำคัญประการหนึ่งคือมุมมองของเมืองชายทะเล เช่น ปัญหารถติด เพราะปัจจุบันคนนิยมใช้รถยนต์กันมาก เนื่องจากเมืองมีระบบโครงข่ายทางเดินเท้าที่ไม่ระบบ ไม่มีสิ่งดึงดูดใจที่ชักชวนให้คนอยากเดิน ทำให้การเดินเท้าเป็นทางเลือกที่ลำบากสำหรับการเดินทาง ถนนของเมืองพัทยานี้จึงการจราจรที่หนาแน่นมาก บรรยากาศของเมืองชายทะเลเลือนราง มุมมองทะเลหาได้ยาก เพราะมีการก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างที่มีได้คำนึงถึงสิ่งเหล่านี้สะสมมาเป็นเวลานาน ทำให้สิ่งปลูกสร้างบดบังทัศนียภาพ มุมมองทะเล นอกจากนี้ยังมีปัญหาขาดแคลนทรัพยากร จนเป็นเหตุให้เมืองพัทยาถูกประกาศเป็นเขตควบคุมมลพิษ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 เป็นต้น

เมืองพัทยา ตั้งอยู่เขตอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบล ประกอบด้วย ตำบลหนองเกลือ ตำบลหนองปรือ ตำบลห้วยใหญ่ และตำบลหนองปลาไหล รวมถึงเกาะช้าง เกาะครก และเกาะสาก ภูมิประเทศของเมืองเป็นที่ราบริมฝั่งทะเล มีภูเขาสูงอยู่ทางทิศใต้

พื้นที่เมืองอยู่ทางฝั่งตะวันออกโดยมีความสูงจากระดับน้ำทะเลบริเวณถนนสุขุมวิทประมาณ 20 เมตรและลาดลงสู่ทะเล

อาณาเขต

ทิศเหนือ เริ่มจากแนวคลองกระทิงลาย
 ทิศตะวันออก ขนานไปกับถนนสุขุมวิท
 ทิศตะวันตก ขนานกับแนวชายฝั่งทะเลพัทยา
 ทิศใต้ จรดพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่

(ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพัทยา, 2552)

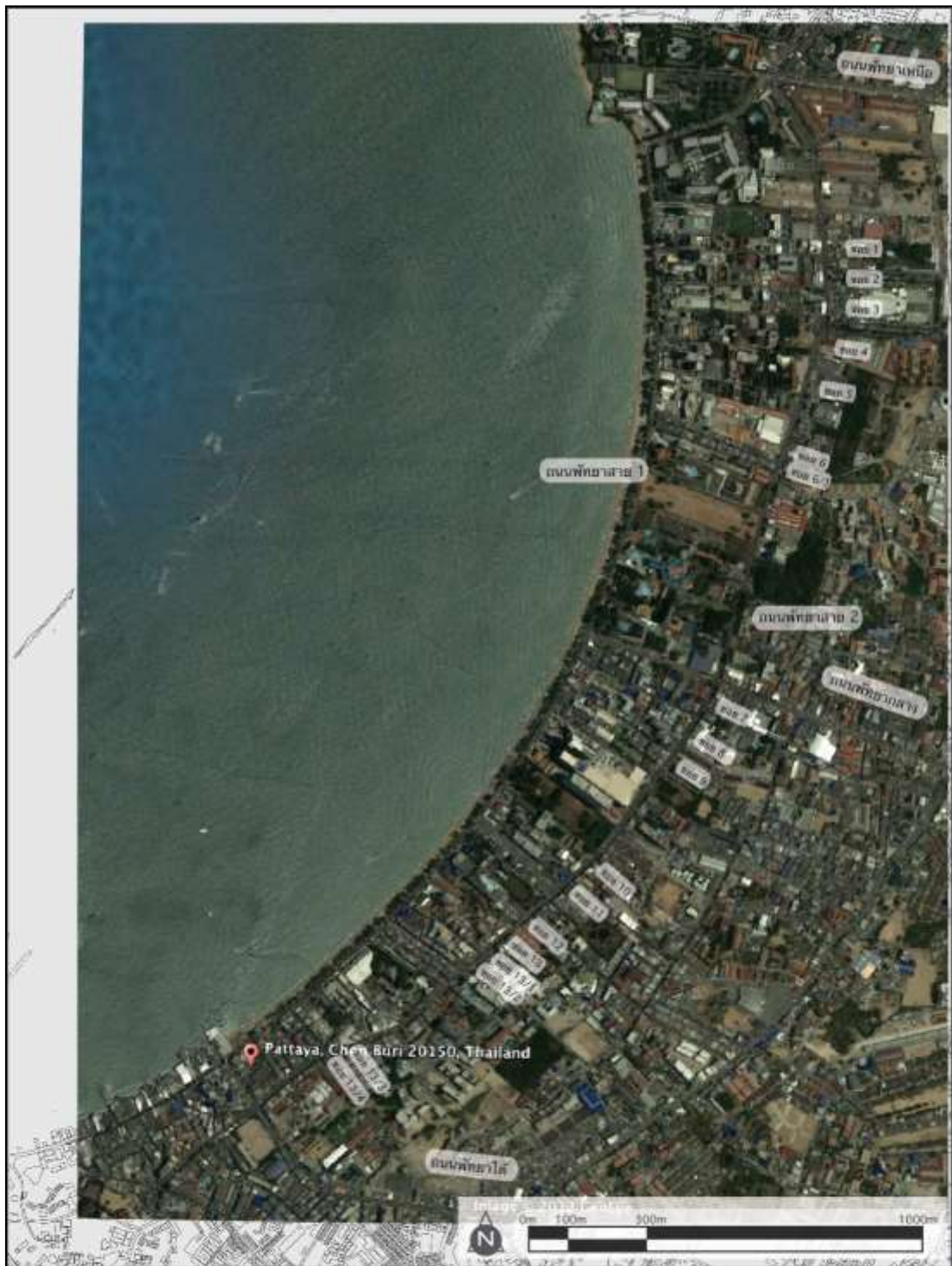
พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาคือพื้นที่เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี มีขอบเขตที่เน้นบริเวณถนนพัทยาสาย1 ไปจนถึงถนนพัทยาสาย2 รวมถึงชายหาดและทะเลอ่าวพัทยาซึ่งมีความยาวประมาณ 3 กิโลเมตร (แผนที่ 3.1)

3.2 ภาพถ่ายทางอากาศและสภาพทางธรณีวิทยา

จากภาพถ่ายทางอากาศปี 2553 (แผนที่ 3.2) เห็นได้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษาครอบคลุมชายหาดพัทยาซึ่งเป็นหาดทรายทั้งหมด โดยพื้นที่ส่วนใหญ่มีการพัฒนาเป็นพื้นที่เมือง แต่ยังพบพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ที่ยังมีการพัฒนาอยู่ประมาณ 5 จุด มีพื้นที่สีเขียวกระจายอยู่โดยทั่วไป และโดยเฉพาะอย่างยิ่งพืชพรรณบริเวณชายหาด ซึ่งจะเห็นว่าหลายจุด มีตำแหน่งที่ตรงกับถนนสู่ทะเล นอกจากนี้ระดับของที่ดินยังมีความลาดเอียง โดยไล่จากพื้นที่ชายทะเลมีความสูงที่ 0 เมตรจากระดับน้ำทะเล และบริเวณถนนสุขุมวิทมีความสูงประมาณ 20 เมตรจากระดับน้ำทะเล (ภาพที่ 3.1)



ภาพที่ 3.1 ระดับพื้นดินเมืองพัทยา (ที่มา: ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพัทยา, 2552)



<p>วิทยานิพนธ์</p> <p>การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p>
<p>นิสิต นายแทนศร พงษ์ปัญญากิจ สาขาวิชาออกแบบและชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : ภาพถ่ายทางอากาศ (3.2) ที่มา : https://maps.google.co.th</p>

3.3 สภาพภูมิอากาศ

สภาพอากาศโดยทั่วไปหน้าร้อนไม่ร้อนมาก ส่วนหน้าหนาวอากาศจะไม่หนาวมาก อุณหภูมิสูงสุดเฉลี่ยประมาณ 22 องศาเซลเซียส ในเดือนธันวาคม โดยมีอุณหภูมิอากาศโดยเฉลี่ย อยู่ที่ประมาณ 28 องศาเซลเซียส

ลักษณะอากาศโดยทั่วไปจะแบ่งเป็น 3 ฤดูกาล

- 1) ฤดูหนาว ประมาณกลางเดือนพฤศจิกายน ถึงกลางเดือนกุมภาพันธ์ โดยได้รับอิทธิพลจากลมตะวันออกเฉียงเหนือ ที่พัดพาความเย็นและความแห้งแล้งมาจากประเทศจีน ความชื้นสัมพัทธ์ ประมาณ 50% อุณหภูมิต่ำสุดที่เคยตรวจวัดได้ 14.6 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2542
- 2) ฤดูร้อน ประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ ถึงกลางเดือนพฤษภาคม อาจจะมีฝนตกพายุลมแรงบ้าง เนื่องจากได้รับอิทธิพลของพายุฤดูร้อน ซึ่งส่วนมากจะเกิดในเดือนเมษายน ความชื้นสัมพัทธ์ประมาณ 75% อุณหภูมิสูงสุดที่เคยตรวจวัดได้ 37.3 องศาเซลเซียส เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2534
- 3) ฤดูฝน ประมาณกลางเดือนพฤษภาคม ถึงกลางเดือนตุลาคม โดยได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ที่พัดพาความชื้นและฝนเข้ามาตก โดยจะมีฝนตกในเดือนพฤษภาคมและต้นเดือนมิถุนายน แล้วปริมาณฝนจะลดน้อยลง จนถึงปลายเดือนกันยายนและเดือนตุลาคม จะเป็นช่วงที่มีฝนชุกที่สุดของ เมืองพัทยา ความชื้นสัมพัทธ์ ประมาณ 90 ปริมาณฝนสูงสุดใน 24 ชม.ที่เคยตรวจวัดได้ 128.7 มิลลิเมตร เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2544 (ที่มา: สถานีอุตุนิยมวิทยา พัทยา, 2554)

3.4 การคมนาคม

ทางรถยนต์

เมืองพัทยาสามารถเข้าถึงได้สะดวกจากกรุงเทพฯ ในระยะเวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง โดยเส้นทางที่สะดวกที่สุด คือ เส้นทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) และใช้เวลาเดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังเมืองพัทยาเพียง 1 ชั่วโมง 30 นาที โดยมีถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ซึ่งเป็นถนนที่ขนานไปกับชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เป็นถนนสายหลักในการเดินทางเข้าสู่เมืองพัทยาทงถนนพัทยาเหนือที่หลักกิโลเมตรที่ 144 ถนนพัทยากลางที่หลัก

กิโลเมตร 145-146 และถนนพญาไทที่หลักกิโลเมตรที่ 147 ซึ่ง ถนนสุขุมวิทนี้ยังเป็นเส้นทางสายหลักของภาคตะวันออกและเป็นถนนเชื่อมเมือง พัทธากับสถานที่สำคัญอื่นๆ ดังนั้นเมืองพญาจึงเป็นศูนย์กลางเพื่อการเดินทางทางรถยนต์ไปยังพื้นที่ต่างๆในภาคตะวันออกได้อย่างสะดวก

ทางรถไฟ

การเดินทางมายังเมืองพญาโดยทางรถไฟอาศัยเส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ซึ่งเป็นเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก จากสถานีฉะเชิงเทราผ่านตัวจังหวัดชลบุรี อำเภอบางพลี อำเภอบางละมุง อำเภอศรีราชา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอศรีราชา อำเภอบางละมุง สู่ปลายทางบริเวณท่าเทียบเรือท่าลิ้งค์สัตหีบ ระยะทางประมาณ 134 กิโลเมตร

ทางอากาศ

การเดินทางมายังเมืองพญาโดยการคมนาคมทางอากาศสามารถกระทำได้โดยมาลงที่สนามบิน อู่ตะเภาซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอสัตหีบและอยู่ในความดูแลของทหารเรือ โดยมีระยะทางห่างจากเมืองพญาประมาณ 45 กิโลเมตร ปัจจุบันสนามบินอู่ตะเภาเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ด้วยโดยมีสายการบิน Bangkok Airways เปิดบริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างอู่ตะเภา เกาะสมุย นอกจากนี้สนามบินอู่ตะเภายังสามารถรองรับสายการบินต่างชาติได้แก่ สายการบินโคเรียนแอร์ เส้นทางบินโซล-พญา สายการบินพีเอ็มทีแอร์ เส้นทางบินเฮลซิงกิ-พญา และโฮจินห์ซิตี้-พญา รวมทั้งเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ได้เช่นกัน

ทางน้ำ

การคมนาคมทางน้ำส่วนใหญ่ในพื้นที่ฝั่งเมืองรวมเมืองพญาจะเป็นไปเพื่อการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยมีความเชื่อมโยงทั้งในและต่างประเทศ ทางน้ำ เช่น มีท่าเรือท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงกรุงเทพฯ ชะอำ หัวหิน และเชื่อมจังหวัดตราด ส่วนท่าเรือเพื่อการค้าและการขนส่งจะเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียตะวันออก และท่าเรือท่าลิ้งค์สงขลา เป็นต้น (ศูนย์ข้อมูลข่าวสารเมืองพญา, 2552)

3.5 โครงข่ายการสัญจร

จากแผนที่แสดงโครงข่ายการสัญจร (แผนที่ 3.3) จะเห็นว่าโครงข่ายการสัญจรเมืองพญา มีลักษณะเป็นแบบตาข่าย/ตาราง (Grid pattern) มีถนนสายประธานและถนนสายหลักวางตัวในแนวเหนือ-ใต้ และมีถนนสายหลักอีกเช่นกันที่วางตัวแนวตะวันออก-ตะวันตก โดยเริ่มแยกจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่ตัวเมืองพญาในลักษณะ Super Linesระบบถนนภายในเมืองพญาจึงจำแนกตามลักษณะการให้บริการเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- 1) ถนนสายประธาน ทางด่วน ทางหลวงพิเศษ (Arterial Streets, Expressways, Freeways) เป็นถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง รองรับการจราจรระยะไกล การจราจรผ่านเมืองและการจราจรเข้า-ออกเมือง ลักษณะ ของการจราจรจะมีความเร็วและปริมาณสูง ถนนสายประธานจะมีแนวถนนต่อเนื่องและมีระยะทางยาว โดยปกติมักจะควบคุมการเชื่อมต่อและการเข้า-ออก (Access Control) ของถนน ถนนสายประธานในเมืองเมืองพัทยาที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ถนนสุขุมวิท(ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ซึ่งถือเป็นถนนสายสำคัญจากกรุงเทพฯ หรือเมืองอื่นๆใช้ในการสัญจรเพื่อมาเมืองพัทยา
- 2) ถนนสายหลัก (Major Streets) ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานและถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่างๆ ของเมืองพัทยาเข้าด้วยกัน กล่าวคือเป็นถนนเชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิทมุ่งสู่ชายหาด มีแนวถนนยาวและต่อเนื่องลักษณะของการจราจรจะมีความเร็วและปริมาณค่อนข้างสูง ได้แก่
 - ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้เป็นถนนที่เชื่อมต่อถนนสุขุมวิทมุ่งสู่ชายหาดพัทยา มีขนาดขอบเขตทางกว้างตั้งแต่ 20 เมตรขึ้นไป ถนนพัทยาเหนือและถนนพัทยาใต้จะมีการจราจรสูง ทั้งรถนำเที่ยว รถทัวร์นักท่องเที่ยว รถยนต์ส่วนบุคคลและการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ เพราะบริเวณพัทยาเหนือ พัทยาใต้ มีย่านท่องเที่ยว และโรงแรมอยู่จำนวนมาก ดังนั้น ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้ ดังนั้นถนน 3 สายนี้จึงถือเป็นถนนสู่ทะเลสายหลัก (main sea corridor) ของเมือง
 - ถนนพัทยาสาย 2 ถนนพัทยา-นาเกลือ เป็นถนนที่มีการจราจรคับคั่งเช่นกัน ถนนพัทยาสาย 2 เป็นถนนที่ถัดจากถนนพัทยาสาย 1 เข้ามาทางตะวันออก เป็นถนนวงรอบที่ช่วยให้การจราจรในเมืองคล่องตัวมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีถนนซอยหลายเส้นที่เชื่อมถนนสายนี้กับถนนพัทยาสาย 1 ซึ่งเป็นถนนเลียบริมชายหาด มีขอบเขตทาง 8-12 เมตร
 - ถนนพัทยาสาย 1 หรือ ถนนเลียบริมชายหาดพัทยา เป็นถนนสายสำคัญสำหรับการท่องเที่ยว และแหล่งพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญที่สุดของเมืองพัทยา มีการสัญจรของรถสองแถวและรถท่องเที่ยวจำนวนมาก จึงทำให้ถนนสายนี้เป็นส่วนประกอบสำคัญที่ทำให้คนเดินเท้าเกิดความยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่ชายหาด

- 3) ถนนสายรอง (Minor Streets) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ถนนรวบรวมและกระจายการจราจร หน้าที่รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย เป็นถนนที่ให้บริการพื้นที่บริเวณสองฝั่งของถนน ลักษณะของการจราจรจะมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรมบริเวณสองฝั่งของถนน มีปริมาณจราจรอยู่ในช่วงปานกลางถึงต่ำ ได้แก่ ถนนสว่างฟ้า ถนนโพธิสาร และถนนชัยพฤกษ์
- 4) ถนนสายย่อย (Local / Access Roads) ทำหน้าที่บริการการเข้าถึงพื้นที่ (Accessibility) เป็นหลัก เป็นถนนที่มีขนาดเขตทางแคบ ลักษณะของการจราจรมีความเร็วและปริมาณต่ำ เป็นถนนลาดยางที่มีระยะทางสั้นประมาณ 200-400 เมตร กว้าง 4-6 เมตร ได้แก่ ซอยพัทธา 1 – ซอยพัทธา 13/4 อย่างไรก็ตามถนนซอยเหล่านี้ นับถนนที่สร้างการเชื่อมโยงมุมมอง เชื่อมโยงการเข้าถึง และเป็นส่วนที่สร้างชีวิตชีวาที่สำคัญให้กับทะเล เพราะมีลักษณะ

จะเห็นได้จากโครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง มีถนนสายหลัก 3 สาย ที่กระจายการจราจรจากถนนสุขุมวิทมาสู่พื้นที่ศึกษา และโครงข่ายการสัญจรระดับพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันพบว่าส่วนใหญ่เป็นระบบโครงข่ายสำหรับรถยนต์ โดยมีระบบโครงข่ายการสัญจรเป็นระบบตาข่าย (Grid pattern) ประกอบด้วยถนน ถนนทั้งหมด 23 สาย ได้แก่ ถนนสายหลักสู่ทะเล 3 สาย ถนนสายหลักขนาดทะเล 2 สาย และถนนสายย่อยสู่ทะเล 18 สาย ทั้งนี้ถนนดังกล่าวได้แบ่งบล็อกอาคารระหว่างถนนพัทธาสาย 1 และถนนพัทธาสาย 2 จำนวน 20 บล็อก ที่มีขนาดแตกต่างกัน (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 หมายเลขและขนาดของบล็อกอาคารบริเวณพื้นที่ศึกษา

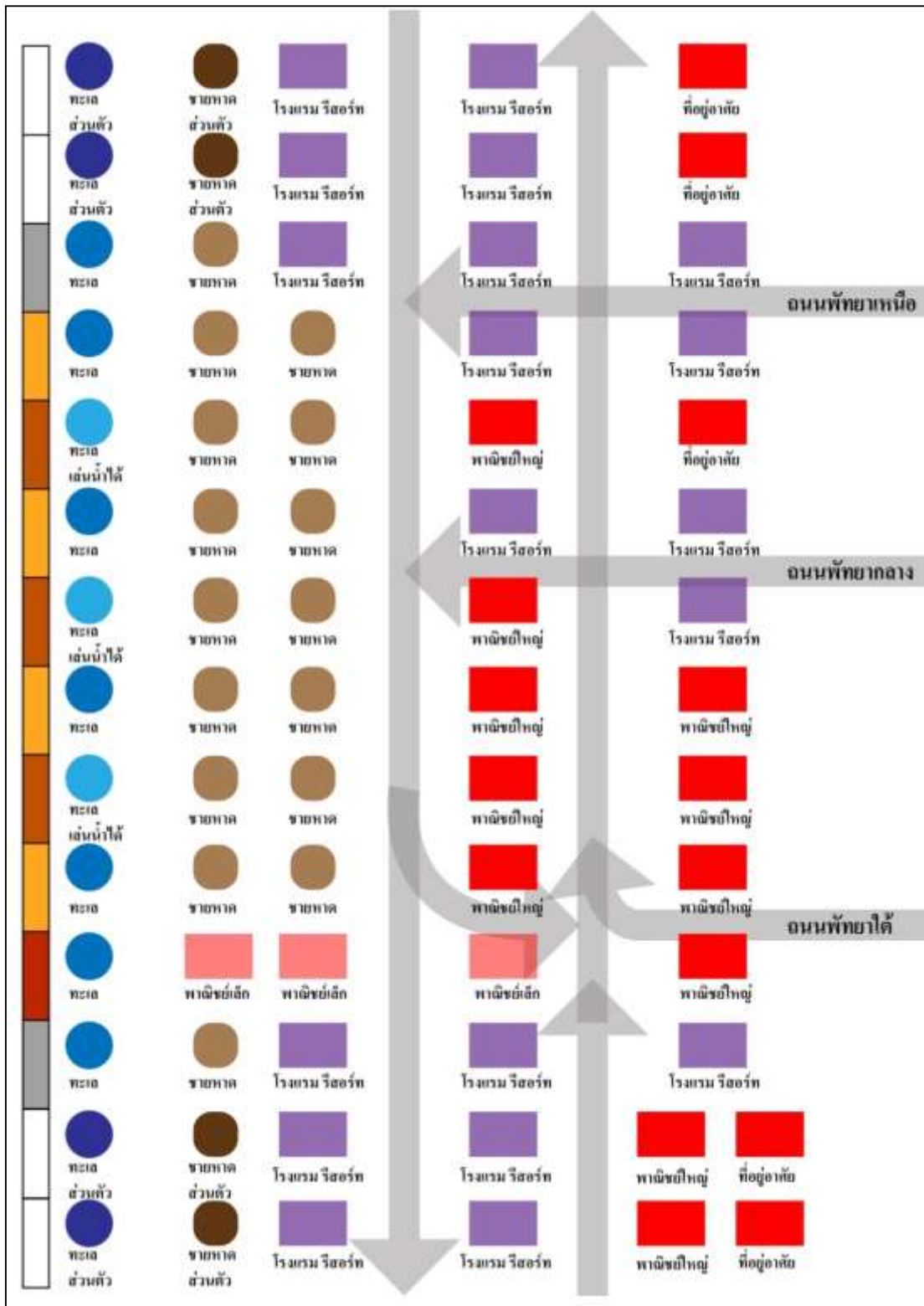
หมายเลข บล็อกอาคาร	พื้นที่ (ช่วงถนน)	ความกว้าง (เมตร)	ความยาวเฉพาะถนน (เมตร)
1	ถนนพญาเหนือ - ซอยพญา 1	482	380
2	ซอยพญา 1 - ซอยพญา 2	70	448
3	ซอยพญา 2 - ซอยพญา 3	80	448
4	ซอยพญา 3 - ซอยพญา 4	102	450
5	ซอยพญา 4 - ซอยพญา 5	98	420
6	ซอยพญา 5 - ซอยพญา 6	185	390
7	ซอยพญา 6 - ซอยพญา 6/1	14	360
8	ซอยพญา 6/1 – ถนนพญากลาง	552	356
9	ถนนพญากลาง - ซอยพญา 7	90	367
10	ซอยพญา 7 - ซอยพญา 8	105	354
11	ซอยพญา 8 - ซอยพญา 9	73	340
12	ซอยพญา 9 - ซอยพญา 10	330	328
13	ซอยพญา 10 - ซอยพญา 11	90	290
14	ซอยพญา 11 - ซอยพญา 12	155	278
15	ซอยพญา 12 - ซอยพญา 13	60	254
16	ซอยพญา 13 - ซอยพญา 13/1	60	242
17	ซอยพญา 13/1 – ซอยพญา 13/2	35	240
18	ซอยพญา 13/2 - ซอยพญา 13/3	365	240
19	ซอยพญา 13/3 - ซอยพญา 13/4	50	160
20	ซอยพญา 13/4 – ถนนพญาใต้	160	148

3.6 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

การใช้ประโยชน์ที่ดิน (แผนที่ 3.4) และการใช้ประโยชน์อาคาร (แผนที่ 3.5) ของเมืองพัทยา สามารถแบ่งเป็นย่านหรือจัดกลุ่มได้ คือ โดยทางตอนเหนือของอ่าวพัทยามีการใช้ประโยชน์ที่ดิน 2 ลักษณะใหญ่ๆคือ โรงแรม และพาณิชยกรรม โดยฝั่งตะวันตกของถนนพัทยาสาย 2 เป็นพื้นที่โรงแรม ที่พักตากอากาศขนาดใหญ่จำนวนมาก ส่วนฝั่งตะวันออกยาวมาจนถึงช่วงพัทยากลาง จะเป็นร้านค้าพาณิชยกรรมต่างๆ ส่วนตอนกลางของอ่าวพัทยามีลักษณะที่คล้ายกับช่วงตอนเหนือ คือมีกลุ่มของโรงแรม ที่พักตากอากาศขนาดใหญ่อยู่บริเวณทิศเหนือของถนนพัทยากลาง ส่วนทิศใต้ของถนนพัทยากลางจะเริ่มมีย่านร้านค้าร้านอาหาร และห้างสรรพสินค้า ส่วนตอนล่างของอ่าวพัทยาส่งใหญ่เป็นร้านค้าพาณิชยกรรม กลุ่มของโรงแรมขนาดเล็ก โดยเฉพาะร้านอาหารและร้านค้าของที่ระลึก สำหรับย่านที่อยู่อาศัยจะแทรกตัวอยู่บริเวณถนนพัทยาสาย 2 กับถนนสุขุมวิท มีความหนาแน่นอยู่ช่วงทิศเหนือบริเวณนาเกลือ บริเวณพัทยากลาง ส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สถาบันศาสนา และสถานศึกษา ไม่มีรูปแบบการกระจายตัวที่ชัดเจน ส่วนใหญ่จะแทรกตัวอยู่ตามชุมชนในเขตเมือง

จะพบว่าแต่ละช่วงของเมืองพัทยามีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกัน ค่อนข้างชัดเจน โดยแบ่งออกเป็น 3 ช่วง มีรายละเอียดดังนี้ (1) พัทยาเหนือ ประกอบด้วย โรงแรม ขนาดใหญ่ และยังมีพื้นที่ที่เป็นชุมชนเมืองเดิมอยู่ด้วย (2) พัทยากลาง ประกอบด้วย ย่านกินดื่ม ห้างสรรพสินค้า และโรงแรมขนาดใหญ่ (3) พัทยาใต้ ประกอบด้วย ย่านกินดื่ม ร้านค้า ร้านอาหาร และโรงแรมขนาดเล็กจำนวนมาก





ภาพที่ 3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากภาพแสดงถึงย่านต่างๆในพัทยาตามที่ได้กล่าวไปในข้างต้นว่าเมืองพัทยามีย่านต่างๆที่ชัดเจน นอกจากนี้ ชายหาดเมืองพัทยายังกำหนดจุดที่คนสามารถเล่นน้ำได้เป็นจุดๆ กล่าวคือ ไม่สามารถเล่นน้ำได้ทั้งชายหาด เพราะต้องแบ่งพื้นที่ไว้สำหรับเรือ หรือกีฬาทางน้ำที่เข้ามาเล่นบริเวณใกล้ชายหาด อีกทั้งชายหาดยังไม่สามารถเดินเชื่อมต่อกันได้ตลอดทั้งหาด เพราะถูกกีดขวางด้วยสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ส่วนตัวบริเวณชายหาดที่ศึได้และทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td>■ พาณิชยกรรม</td> <td>■ โรงแรม</td> </tr> <tr> <td>■ ชุมอาศัย</td> <td>■ ราชการ</td> </tr> <tr> <td>■ วัด</td> <td>■ สวนสาธารณะ</td> </tr> </table>	■ พาณิชยกรรม	■ โรงแรม	■ ชุมอาศัย	■ ราชการ	■ วัด	■ สวนสาธารณะ
■ พาณิชยกรรม	■ โรงแรม						
■ ชุมอาศัย	■ ราชการ						
■ วัด	■ สวนสาธารณะ						
<p>นิสิต นายแทนศร พรปัญญาภิกิจ สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การใช้ประโยชน์อาคาร (3.5) ที่มา : สำนักการช่าง เมืองพัทยา</p>						

3.7 มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

จากแผนที่ (แผนที่ 3.6) จะเห็นว่าลักษณะมวลอาคารและพื้นที่ว่างหรือภาพและพื้น (figure and ground map) ของเมืองพัทยา แสดงถึงลักษณะของกลุ่มอาคารที่แตกต่างกัน ซึ่งแบ่งเป็นสามลักษณะที่สำคัญคือ (1)กลุ่มการค้าพาณิชยกรรม ร้านอาคาร ผับ บาร์ มีลักษณะเป็นอาคารแถว ส่วนใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณพัทยาใต้ ลักษณะของกลุ่มอาคารแบบนี้มีการเรียงตัวของอาคารค่อนข้างเป็นระเบียบ เพราะว่าเป็นอาคารแถว และต่อการการรวมกลุ่มกันเป็นย่าน (2)กลุ่มโรงแรม บ้านพักตากอากาศ ขนาดเล็ก-กลาง จะกระจายตัวอยู่ทั่วทุกพื้นที่แต่จะเยอะในช่วงที่ติดกับย่านท่องเที่ยวบริเวณพัทยาใต้ ลักษณะกลุ่มอาคารแบบนี้ส่วนใหญ่เป็นอาคารเดี่ยวเกาะตัวไปตามแนวถนน จึงมีการเรียงตัวของอาคารบ้างเล็กน้อย (3)กลุ่มโรงแรม ขนาดใหญ่ ส่วนมากจะตั้งอยู่บริเวณพัทยาเหนือ กลุ่มอาคารลักษณะนี้สังเกตได้ชัดเจน เนื่องจากจะมีจำนวนอาคารน้อยแต่มีพื้นที่เยอะ อาคาร ลิงปลูกสร้าง ไม่จำเป็นต้องเรียงตัวไปตามแนวถนน พื้นที่ที่มีกลุ่มอาคารลักษณะนี้จึงไม่มีการเรียงตัวของแนวอาคาร มักจะพบเป็นรั้วหรือแนวกำแพงแทน

เมื่อมองในภาพรวมจะเห็นว่าอาคารมีการวางตัวที่ไม่เป็นระบบ กระจัดกระจาย ซึ่งน่าจะเกิดจากลักษณะการใช้ประโยชน์ของอาคาร ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน อีกทั้งเมืองพัทยาเองไม่ได้มีมาตรการบังคับ ควบคุม มีเพียงกฎหมายที่ควบคุมในเรื่องของระยะถอยร่อน (set back) ซึ่งไม่ได้มีนัยยะของการสร้างความเป็นระเบียบ หรือสร้างให้เกิดแนวอาคารที่ต่อเนื่อง ทำให้อาคารมีการวางตัวที่กระจัดกระจายเช่นในปัจจุบัน



วิทยานิพนธ์

การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ
ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา
VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN
A CASE STUDY OF PATTAYA CITY

นิสิต นายแทนทร พงษ์บุญภาวิท
สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการงานสถาปัตยกรรมเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัญลักษณ์

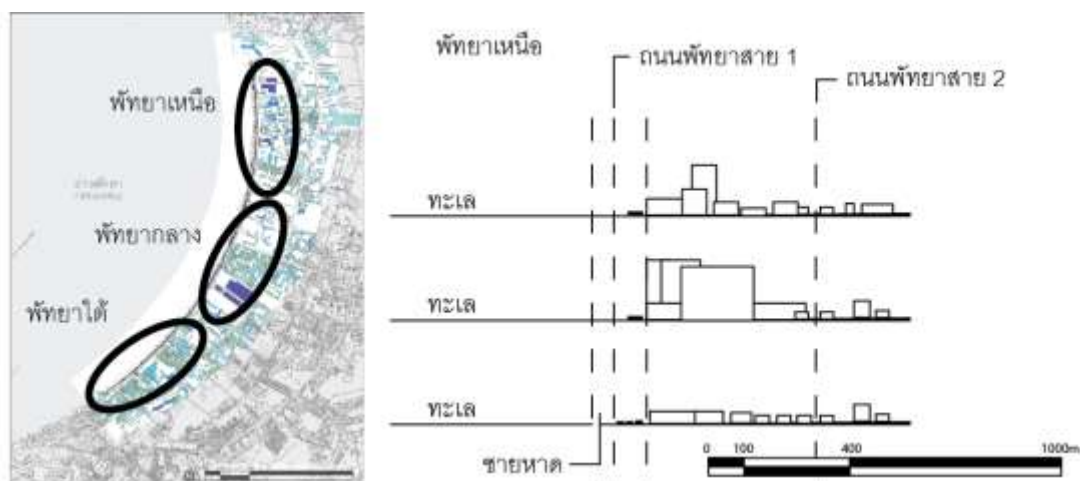
■ สีบดทึบดำ (figure)

แผนที่ : มวลอาคารและพื้นที่ว่าง (3.6)
ที่มา : ผู้วิจัย, 2555

3.8 ความสูงอาคาร

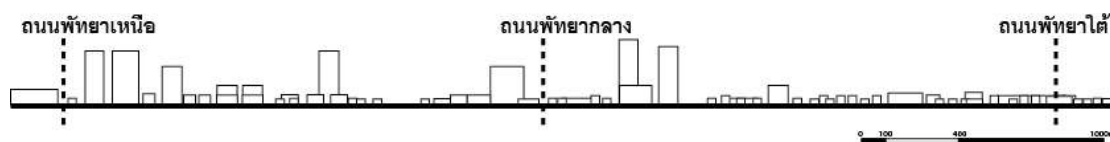
จากแผนที่ (แผนที่ 3.7) จะเห็นว่าเมืองพัทยามีบริเวณพื้นที่ศึกษามีอาคารสูงที่กระจุกกระจายกันและมีจำนวนน้อย โดยจะพบบริเวณพัทยากลาง และพัทยาเหนือ ของช่วงถนนพัทยาสาย 1 ถึง พัทยาสาย 2 ซึ่งเป็นย่านห้างสรรพสินค้า โรงแรม และคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่ อาทิเช่น โรงแรมฮิลตัน (Hilton hotel), เซ็นทรัลเฟสติวัล พัทยา (Central Festival Pattaya) เป็นต้น ซึ่งในภาพรวมของพื้นที่ศึกษา สามารถแบ่งรูปแบบการถ่ายเทความสูงอาคารได้เป็น 3 ลักษณะ (ภาพที่ 3.3) ได้แก่

- 1) การถ่ายเทความสูงที่เกิดจากการพัฒนาพื้นที่ติดทะเลเท่านั้น จึงทำให้มีการไล่ระดับความสูงขึ้นในช่วงแรก และลดลงทันที พบมากในช่วงพัทยาเหนือ
- 2) การถ่ายเทความสูงที่เกิดจากการพัฒนาที่ดินตั้งแต่ถนนพัทยาสาย 1 จนถึงถนนพัทยาสาย 2 อย่างเต็มศักยภาพ ไม่มีการไล่ระดับความสูง พบมากในช่วงพัทยากลาง
- 3) ไม่มีการพัฒนาอาคารสูง กล่าวคือ ย่านดังกล่าวมีการใช้งานเป็นอาคารที่มีความสูงไม่มากนัก พบมากในย่านท่องเที่ยวกลางคืน ช่วงพัทยาใต้



ภาพที่ 3.3 รูปแบบการถ่ายเทความสูงเมืองบริเวณพื้นที่ศึกษา

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าอาคารสูงที่เรียงตัวตามแนวชายหาดมีการพัฒนามากในบริเวณ พัทยาเหนือและพัทยากลาง ส่วนพื้นที่บริเวณพัทยาใต้ส่วนใหญ่เป็นอาคารที่มีความสูงไม่มากนัก



ภาพที่ 3.4 รูปแบบความสูงอาคารริมชายทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าเมืองพัทยาบริเวณพื้นที่ศึกษามีการพัฒนาพื้นที่เน้นความคุ้มค่าเป็นหลัก กล่าวคือ สร้างอาคารเต็มศักยภาพของการพัฒนา โดยมีได้มีข้อกำหนดหรือแนวทางในการ ออกแบบอาคาร กลุ่มอาคาร เพื่อสร้างประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่พื้นที่ สำคัญอย่างเป็นรูปธรรม



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <table border="0"> <tr> <td>■ สูง 1 ชั้น</td> <td>■ สูง 5-10 ชั้น</td> </tr> <tr> <td>■ สูง 2 ชั้น</td> <td>■ สูง 10 ชั้นขึ้นไป</td> </tr> <tr> <td>■ สูง 3 ชั้น</td> <td></td> </tr> <tr> <td>■ สูง 4 ชั้น</td> <td></td> </tr> </table>	■ สูง 1 ชั้น	■ สูง 5-10 ชั้น	■ สูง 2 ชั้น	■ สูง 10 ชั้นขึ้นไป	■ สูง 3 ชั้น		■ สูง 4 ชั้น	
■ สูง 1 ชั้น	■ สูง 5-10 ชั้น								
■ สูง 2 ชั้น	■ สูง 10 ชั้นขึ้นไป								
■ สูง 3 ชั้น									
■ สูง 4 ชั้น									
<p>นิสิต นายแทนศร พรปัญญาภิวัตน์ สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : ความสูงอาคาร (3.7) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>								

3.9 ลักษณะของถนนสู่ทะเล

จากข้อมูลการสำรวจ สามารถแบ่งลักษณะรูปแบบของการเชื่อมโยงมุมมองในพื้นที่ปัจจุบันได้โดยแบ่งตามลักษณะของโครงข่ายการสัญจรที่สัมพันธ์กับลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคาร สามารถแบ่งลักษณะของถนนสู่ทะเลของเมืองพัทยา (แผนที่ 3.8) เป็น 2 ลักษณะคือ (1) ถนนสายหลัก ประกอบด้วยถนนพญาเหนือ ถนนพทยากลาง ถนนพทยาใต้ (2) ถนนสายย่อย ประกอบด้วย ซอยพทยา 1 ถึงพทยา 13/4 มีรายละเอียดลักษณะขององค์ประกอบดังนี้

1. ถนนสู่ทะเลสายหลัก ประกอบด้วยถนนพทยาเหนือ (B1) ถนนพทยากลาง (B2) และถนนพทยาใต้ (B3) วิ่งจากถนนสุขุมวิทสู่ชายทะเล ถือเป็นรูปแบบของถนนสู่ทะเล (sea corridors) ขนาดใหญ่ เป็นทางเข้า (Gateway) สู่มืองชายทะเลพัทยา มีรายละเอียดดังนี้

1) ถนนพทยาเหนือ (B1)

ด้านฝั่งตะวันออก มีชุมชนเมืองอยู่จึงทำให้สองฝั่งถนนมีกิจกรรมการค้าอยู่เป็นระยะ มีส่วนที่เป็นป้ายเมืองพัทยาขนาดใหญ่ของเทศบาล เป็นกรอบในการนำสายตาตามแนวถนนเข้าสู่สู่ทะเล ส่วนทิศตะวันตก ส่วนใหญ่เป็นอาคารโรงแรม และรีสอร์ทขนาดใหญ่ กิจกรรมสองฝั่งถนนจึงค่อนข้างเบาบาง อีกทั้งตลอดแนวถนนพทยาเหนือซึ่งมีขนาดกว้างถึง 6 ช่องจราจร ไม่มีเกาะกลาง ทำให้สองฝั่งถนนไม่เชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะคนเดิน ไม่สามารถเดินข้ามฝั่งได้สะดวก ช่วงถนนที่ใกล้ถึงชายหาดสามารถมองเห็นทะเลและประติมากรรมซึ่งเป็นจุดหมายตา ของปลายถนนได้ค่อนข้างชัดเจน (ภาพที่ 3.4)



ภาพที่ 3.5 มุมมองถนนพทยาเหนือ

2) ถนนพทยากลาง (B2)

ทั้งด้านฝั่งตะวันออกจนถึงริมหาด ประกอบด้วยอาคารที่อยู่อาศัย โรงแรมขนาดใหญ่ และมีร้านค้าอยู่มามายอยู่ริมถนน ทำให้ถนนพทยากลางมีความคึกคักอยู่มาก อีกทั้งถนนยังกว้างเพียง 4 ช่องจราจร และไม่ใช้ทางเข้าหลักที่จะเข้าสู่ชายหาด ทำให้ถนนพทยากลาง มีการจราจรเบาบาง คนเดินเท้าสามารถสัญจรไปมาได้โดยสะดวก ถึงแม้ป้ายโฆษณาต่างๆ

จะไม่ค่อยเป็นระเบียบมากนัก แต่ช่วงถนนที่ใกล้ถึงชายหาด ยังสามารถมองเห็นทะเลและประติมากรรมปลาโลมาที่เป็นจุดหมายตาได้ค่อนข้าง ชัดเจน (ภาพที่ 3.5)



ภาพที่ 3.6 มุมมองถนนพัทยากลาง

3) ถนนพญาใต้ (B3)

ถนนด้าน ตะวันออกมีความคึกคักมาก เนื่องจากตัดผ่านย่านพาณิชยกรรม และส่วนราชการของเมือง ทั้งตลาด วัด โรงเรียน เป็นต้น ทำให้การจราจรค่อนข้างหนาแน่น อีกทั้งยังเป็นเส้นทางที่เชื่อมไปยังหาดจอมเทียนอีกด้วย ถนนพญาใต้ช่วงใกล้ทะเลถือว่าเป็นส่วนที่มีความสำคัญน้อยที่สุด เนื่องจากเป็นถนนที่วิ่งออกจากทะเล และไม่สามารถมองเห็นทะเลได้ เนื่องจากมีอาคารบดบัง และมีความกว้างถึง 6 ช่องจราจร



ภาพที่ 3.7 มุมมองถนนพญาใต้

2. ถนนสู่ทะเลสายย่อย ประกอบด้วย ซอยพญา 1 ถึง ซอยพญา 13/4 รวมทั้งสิ้น 18 สาย สามารถแบบได้ทั้งหมด 4 รูปแบบหลักๆ มีรายละเอียดดังนี้

4) ซอยแบบไม่มีกิจกรรม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ด้านข้าง ด้านหลังโรงแรมขนาดใหญ่ และบ้านของชุมชน มีแนวรั้วตามทางเดิน ทำให้ซอยเงียบ อาจก่อให้เกิดอาชญากรรมได้



ภาพที่ 3.8 มุมมองซอยพญาแบบที่ 1

- 5) ซอยแบบมีกิจกรรมเล็กน้อย เป็นด้านหน้าของกลุ่มโรงแรมขนาดใหญ่และกลาง มีส่วนที่เป็นชุมชน มีป้ายโฆษณาไม่มากนัก การจัดวางรูปแบบอาคารไม่มีความต่อเนื่อง ทำให้การเชื่อมโยงมุมมองไปสู่ทะเล ไม่มีประสิทธิภาพ



ภาพที่ 3.9 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 2

- 6) ซอยแบบ มีกิจกรรมหลากหลาย ส่วนใหญ่เป็นโรงแรมขนาดเล็ก มีนักท่องเที่ยวเดินผ่านไปมาตลอดเวลา ป้ายโฆษณาไม่มีการจัดระเบียบทำให้บดบังวิวทะเล

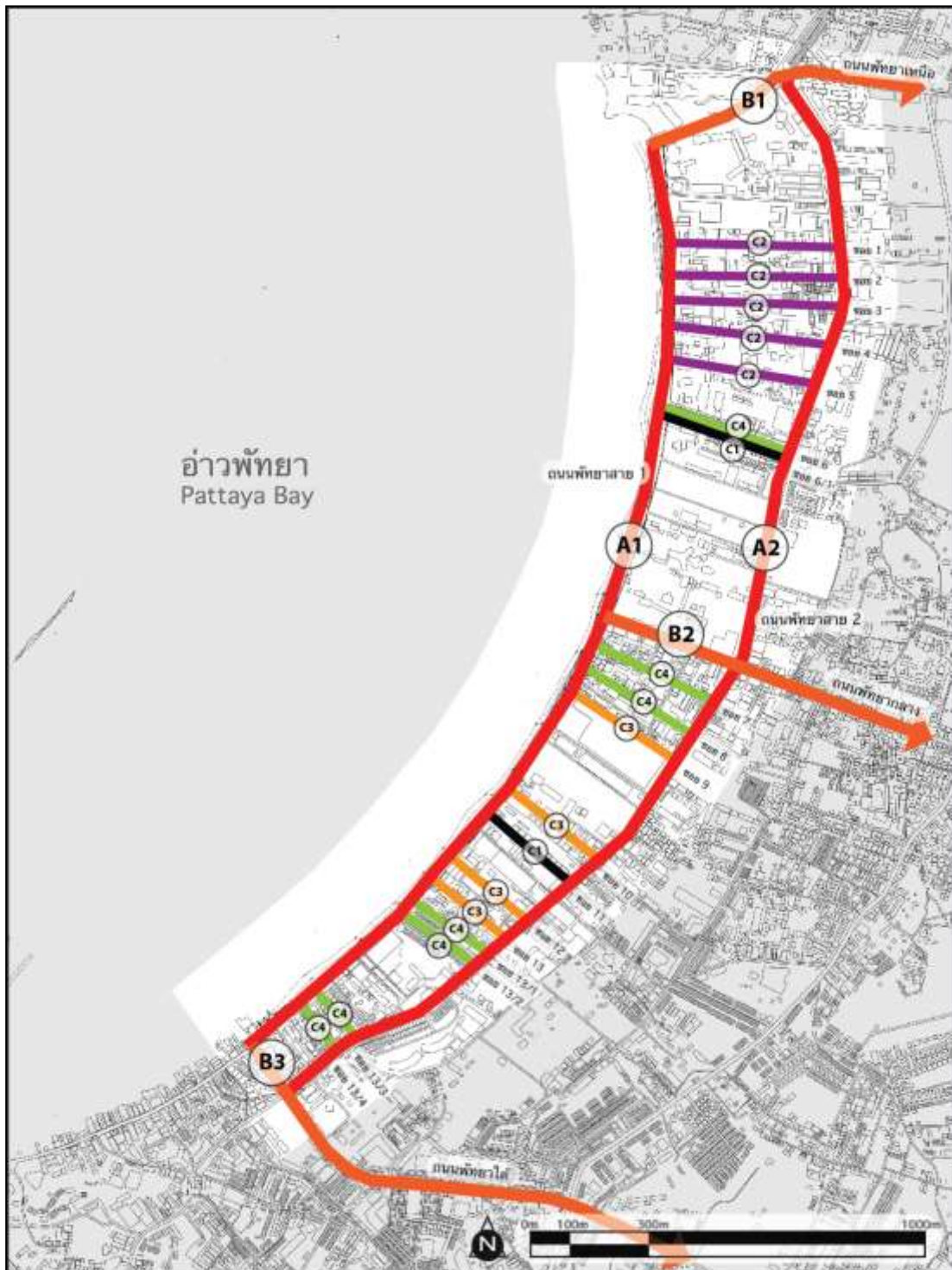


ภาพที่ 3.10 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 3

- 7) ซอยแบบมีกิจกรรมกลางคืน ร้านอาคาร ผับ บาร์เหล้า มีป้ายโฆษณาจำนวนมาก และอุปกรณ์ประกอบถนน ไม่มีการจัดระเบียบ ทำให้การเชื่อมโยงมุมมอง และการเข้าถึงถูกบดบัง กีดขวาง



ภาพที่ 3.11 มุมมองซอยพัทยาแบบที่ 4

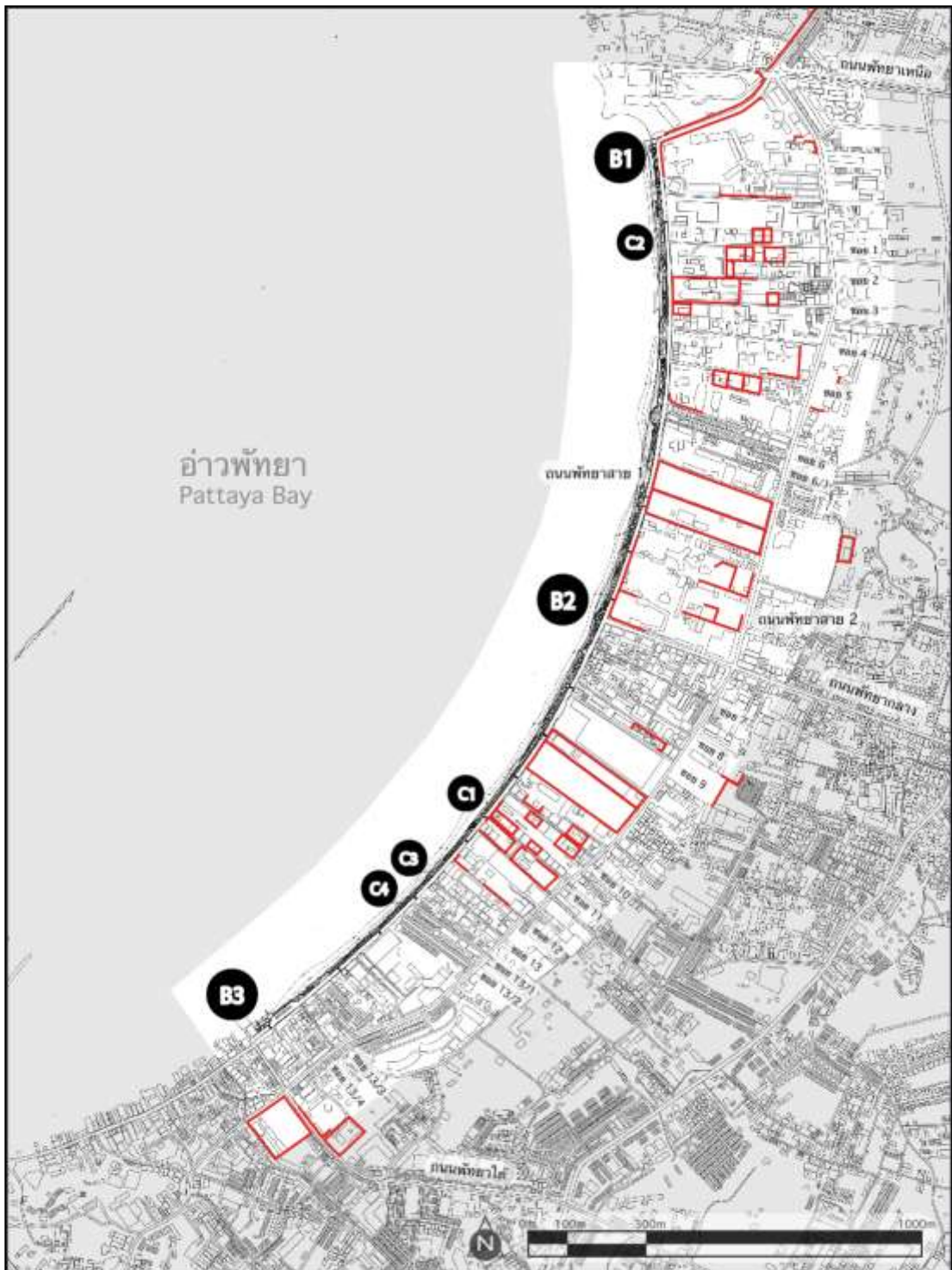


วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY	สัญลักษณ์		
	ถนนขนาดเขต A1 ถนนพัทยาสาย 1 A2 ถนนพัทยาสาย 2	ถนนคู่ทางเขต B1 ถนนพัทยามะลิ B2 ถนนพัทยากลาง B3 ถนนพัทยาน้อย	C1 ซอยพัทยานนท์ 1 ซอยว่าง ไม่มีกิจกรรม C2 ซอยพัทยานนท์ 2 ซอยใจแนวขนาดใหญ่ C3 ซอยพัทยานนท์ 3 ซอยใจแนวขนาดเล็ก C4 ซอยพัทยานนท์ 4 ซอยวันคำ ไร่อาหาร
นิสิต นายแทนคง พรปัญญาภิวัตน์ สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	แผนที่ : รูปแบบของถนนในพื้นที่ศึกษา แบ่งตามกิจกรรม (3.8) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555		







3.10 ลักษณะพื้นที่ห้วมุมถนนสู่ทะเลและแนวรั้ว

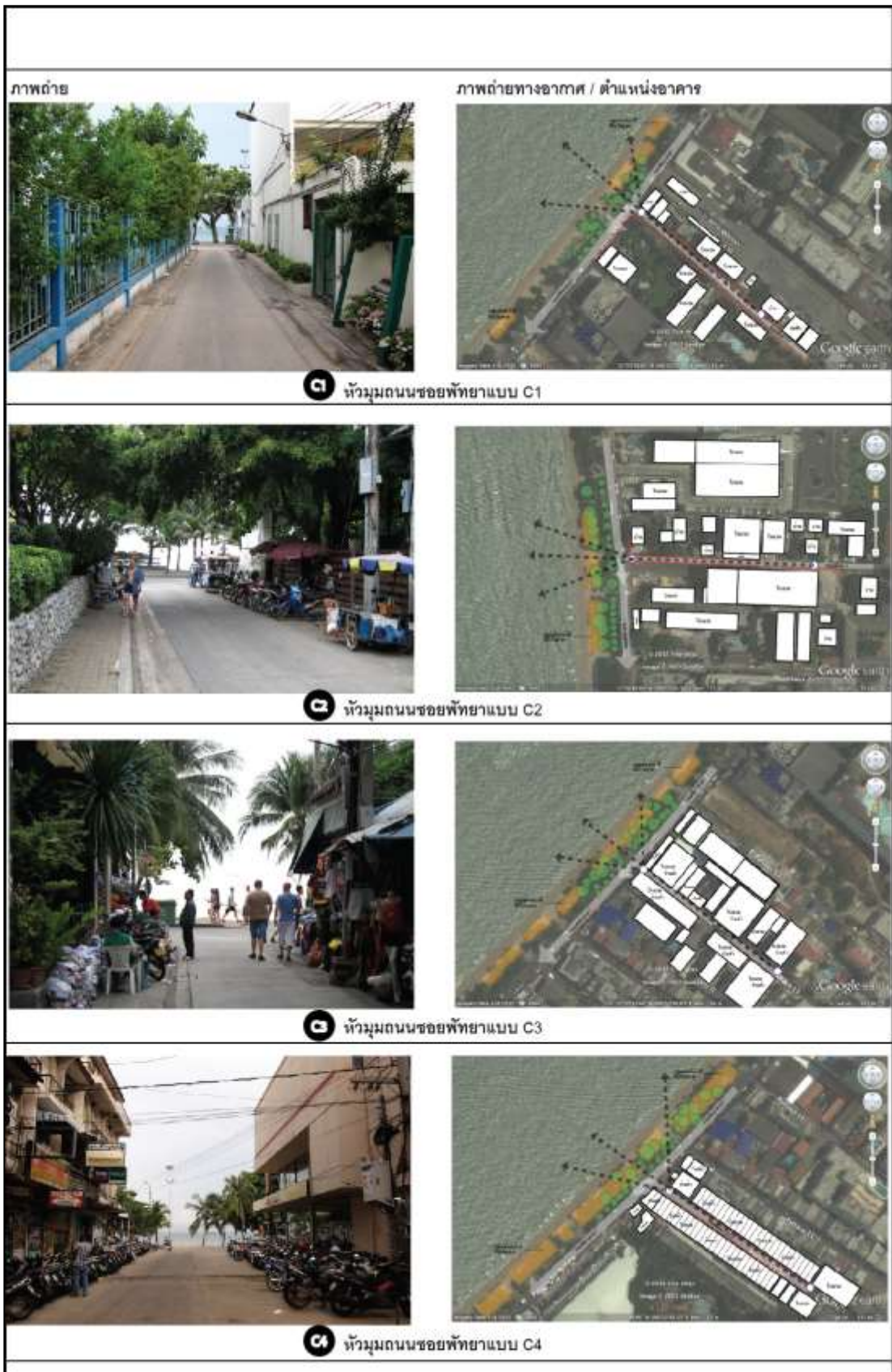
จากการสำรวจตามลักษณะของถนนที่แบ่งเป็น 7 รูปแบบ (แผนที่ 3.9) ได้แก่ ถนนพืทยาเหนือ ถนนพืทยากลาง ถนนพืทยาใต้ ซอยพืทยาแบบ B1 B2 C1 C2 C3 และ C4 พบว่าพื้นที่บริเวณห้วมุมเมืองค้ประกอบที่ไมเอื้อให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองมองกว้างหรือ Panorama view อาทิเช่น ต้นไม้ แนวรั้ว ป้าย ร่ม ที่ร้ายแรงที่สุดคือมีอาคารตั้งอยู่บนชายหาดโดยหันด้านหลังอาคารไปทางชายทะเล เป็นต้น กล่าวคือ มีการจัดวางอย่างกระจัดกระจาย โดยเฉพาะพื้นที่ห้วมุม ทำให้คนที่เดินอยู่ในถนนหรือซอยที่มีปลายทางอยู่ที่ชายหาด ไม่สามารถมองเห็นชายหาดและทะเลได้ นอกจากนี้ยังไม่พบข้อกำหนดกฎหมายใดๆที่ระบุวิธีการหรือแนวทางในการควบคุมและออกแบบพื้นที่ดังกล่าว

แนวรั้วในพื้นที่ศึกษาพบมากอยู่ 2 ลักษณะ คือเป็นรั้วสูงเกินความสูงของคนปกติ ที่บตันและรั้วสูงโปร่งแต่มีต้นไม้ปลูกริมรั้วทำให้มีสภาพคล้ายกับรั้วที่บตัน



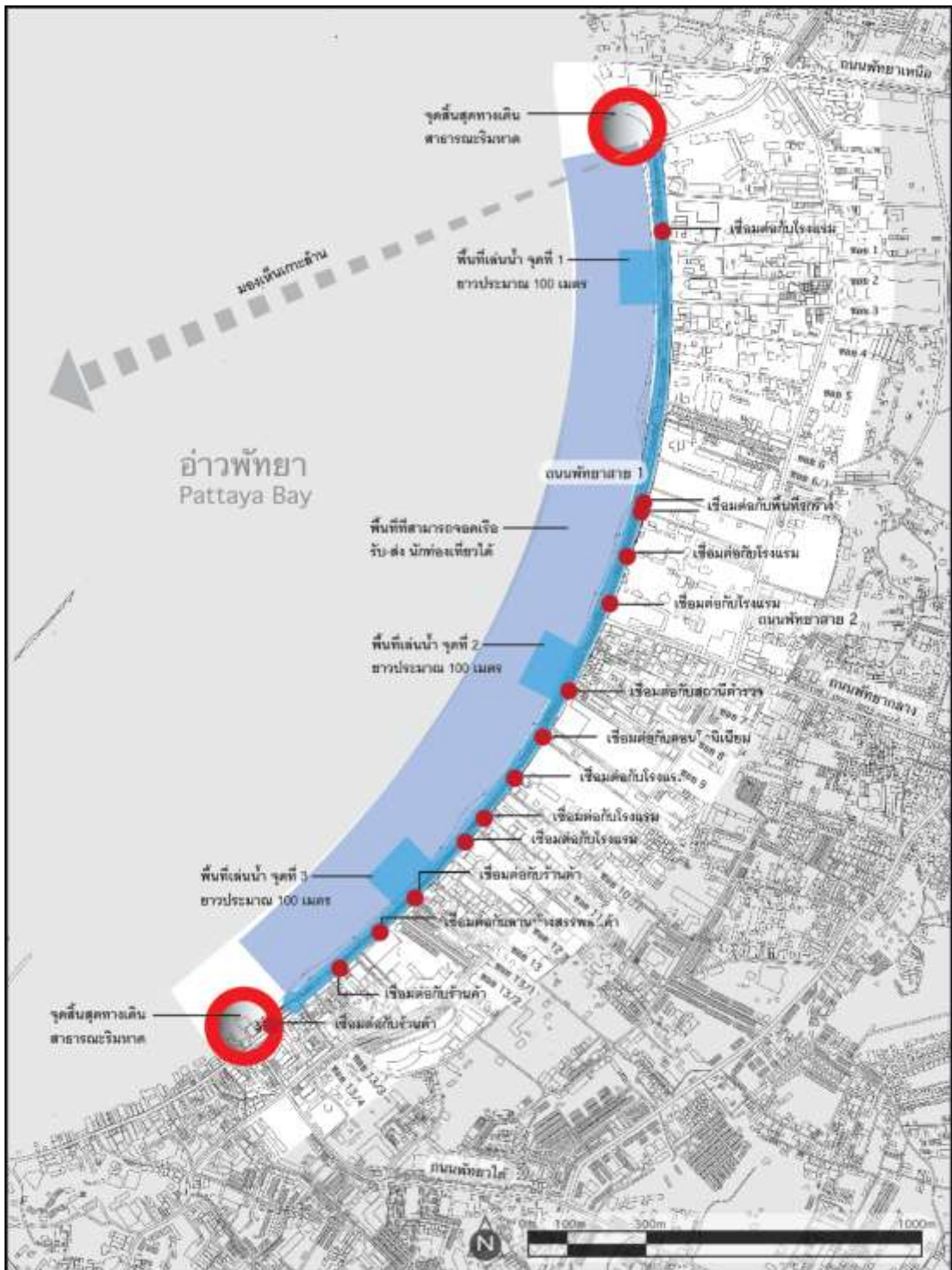
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์  วิว  ตัวอย่างพื้นที่และอาคารที่มุมมอง</p>
<p>นิสิต นายแทนทร พงษ์บุญเรือง สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการงานออกแบบและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : แสดงตำแหน่งแนวรั้ว พื้นที่และอาคารที่มุมมองบนทิศทะเล (3.8) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

<p>ภาพถ่าย</p> 	<p>ภาพถ่ายทางอากาศ / ตำแหน่งอาคาร</p> 
<p>B1 หัวมุดถนนพืथाเหนือ หรือ B1</p>	
	
<p>B2 หัวมุดถนนพืथाกลาง หรือ B2</p>	
	
<p>B3 หัวมุดถนนพืथाใต้ หรือ B3</p>	
<p> </p>	



3.11 ตำแหน่งทางข้ามที่เชื่อมต่อพื้นที่ชายหาด

จากแผนที่ (แผนที่ 3.10) จะเห็นว่า มีตำแหน่งทางข้ามที่เชื่อมต่อกับชายหาดทั้งหมด 14 จุด โดยทางข้ามส่วนใหญ่ไม่ได้เชื่อมต่อกับพื้นที่ที่เชื่อมต่อกับเนื่องเมืองสาธารณะ หรือเชื่อมต่อกับอาคารสาธารณะของเมือง กล่าวคือ ทางข้ามในปัจจุบันส่วนใหญ่ไม่ต่อเชื่อมกับทางเดินเท้าหรือถนนสู่ทะเล แต่กลับเชื่อมต่อกับพื้นที่เอกชน อาทิเช่น โรงแรม ห้างสรรพสินค้า คอนโดมิเนียม เป็นต้น



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์  พายเชื่อมตม</p>
<p>นิสิต นายทนตร พงษ์ปัญญากิจ สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การเชื่อมโยง และกิจกรรมบริเวณชายหาด (3.10) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

บทที่ 4

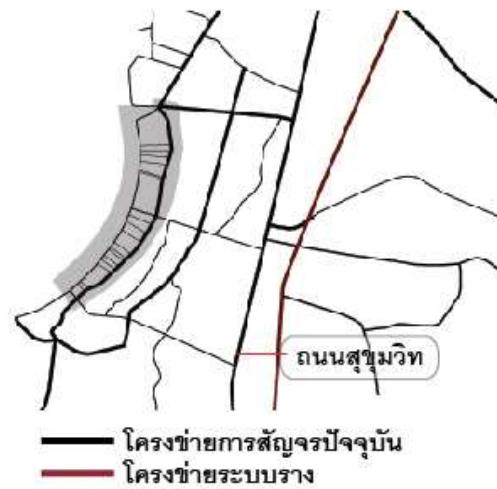
ผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้จะกล่าวถึงผลการวิเคราะห์ศักยภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล โดยยึดกรอบแนวคิดทั้ง 7 ข้อ เพื่อใช้ในการประเมินประสิทธิภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน

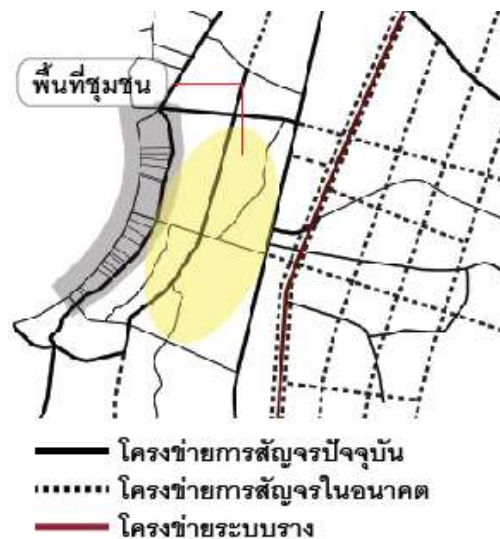
4.1 โครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคาร

โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองโดยรอบพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน (ภาพที่ 4.1) มีกระจุกตัวอยู่บริเวณพื้นที่โดยรอบถนนสุขุมวิทและพื้นที่ใกล้ทะเล เมื่อพิจารณาโครงข่ายการสัญจรตามผังเมืองรวม (ภาพที่ 4.2) พบว่าโครงข่ายการสัญจรในอนาคตส่วนใหญ่ยังคงเป็นการเพิ่มเติมโครงข่ายบริเวณทิศตะวันออกของถนนสุขุมวิทเท่านั้น จึงทำให้พื้นที่ศึกษาที่เป็นที่ตั้งของชายหาดพัทยา มีถนนสายหลักเพียง 3 สาย คือ ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ ที่เชื่อมต่อการสัญจรจากถนนสุขุมวิท ผ่านพื้นที่ชุมชนเดิม ซึ่งในอนาคตจะกลายเป็นพื้นที่อยู่อาศัยหนาแน่นตามกรอบการพัฒนาของผังเมืองรวม และผ่านเข้ามาถึงพื้นที่ชายหาดพัทยา จึงทำให้ทางเลือกในการเดินทางมีน้อยจนก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาได้ กล่าวคือโครงการพัฒนาระบบถนนในอนาคตของเมืองที่จะเกิดขึ้นตามผังเมืองรวม มิได้ส่งผลกับพื้นที่ศึกษาทั้งการเชื่อมโยงมุมมองทางตาไปสู่ทะเลและการเข้าถึงพื้นที่ชายทะเล โครงข่ายการสัญจรระดับพื้นที่ศึกษา พบว่ามีถนนสู่ทะเล หรือ “sea corridor” จำนวน 21 สาย ถนนขนานกับทะเล 2 สาย และบล็อกอาคารระหว่างถนนพัทยาสาย 1 และถนนพัทยาสาย 2 จำนวน 17 บล็อก เมื่อพิจารณาจากแนวความคิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล พบว่าพื้นที่ศึกษาปัจจุบันมีบล็อกอาคารจำนวน 4 บล็อก คิดเป็นร้อยละ 24 ที่มีความไม่เหมาะสมในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล กล่าวคือ บริเวณบล็อกอาคารดังกล่าวมีระยะช่วงถนนที่ห่างกันมากกว่า 200 เมตร ได้แก่ ช่วงถนนพัทยาเหนือถึงซอยพัทยา 1 ห่างกัน ประมาณ 480 เมตร ช่วงซอยพัทยา 6/1 ถึงถนนพัทยากลาง ห่างกันประมาณ 550 เมตร ช่วงซอยพัทยา 9 ถึงซอยพัทยา 10 ห่างกันประมาณ 330 เมตร และช่วงซอยพัทยา 13/2 ถึงซอยพัทยา 13/3 ห่างกันประมาณ 365 เมตร ทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเสียโอกาสในการมองเห็นและเข้าถึงพื้นที่ชายทะเลอันเป็นเหตุผลสำคัญในการทำให้ประสิทธิภาพของพื้นที่ชายทะเลลดลง และเมื่อพิจารณาความยาวของบล็อกอาคารหรือความยาวของถนนสู่ทะเลในช่วงถนนพัทยาสาย 1 ถึงถนนพัทยาสาย 2 พบว่าถนนสู่ทะเลทุกสายมี

ความยาวไม่เกิน 530 เมตร ถือเป็นระยะที่คนสามารถเดินได้อย่าสะดวก อีกทั้งระบบโครงข่ายในภาพรวม เป็นโครงข่ายระบบตาข่าย หรือ Grid pattern แต่ยังไม่มีการเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนด้านทิศตะวันออกของถนนพญาสาย 2 ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า โครงข่ายการสัญจรในระดับเมือง มีทางเลือกในการในการเชื่อมต่อชุมชนกับชายทะเลน้อย และโครงข่ายการสัญจรในระดับพื้นที่ศึกษายังไม่สัมพันธ์กับขนาดของบล็อกอาคาร ส่งผลให้ระบบโครงข่ายในปัจจุบัน ไม่เอื้อให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาและการเข้าถึงไปสู่ชายทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ (แผนที่ 4.1)



ภาพที่ 4.1 โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองในปัจจุบัน



ภาพที่ 4.2 โครงข่ายการสัญจรในระดับเมืองในอนาคต (ที่มา: ผังเมืองรวมเมืองพญา 2546)



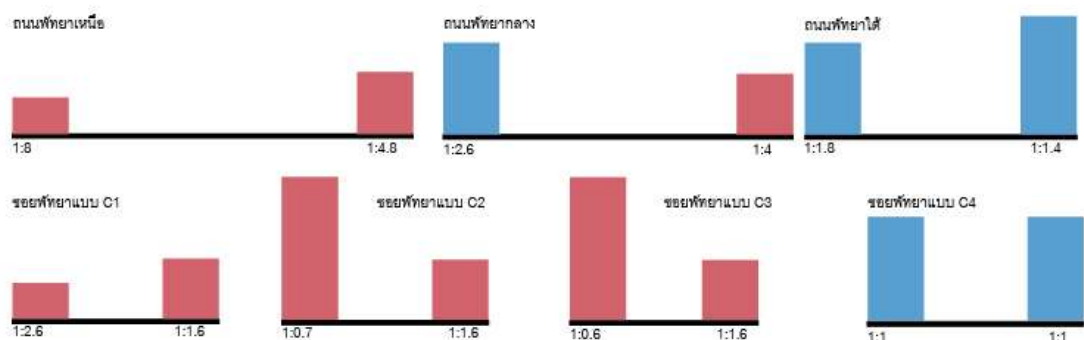
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ขนาดบล็อกใหญ่กว่า 200 เมตร ไม่เหมาะสมกับการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล ขนาดบล็อกเล็กกว่า 200 เมตร เหมาะสมกับการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล <p>① ②๐ หมายเลขบล็อกอาคาร / มีทั้งหมด 20 บล็อก</p>
<p>นิสิต นายแทนคง พรปัญญาภิวัตน์ สาขาวิชาภูมิสถาปัตย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ ภาควิชาการวางผังเมืองและภูมิสถาปัตย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์ขนาดของบล็อกอาคารที่สัมพันธ์กับโครงการชั่งตวงวัด (4.1) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

4.2 ประสิทธิภาพความชัดเจนของกำแพงถนน

เมื่อพิจารณาความต่อเนื่องของมวลอาคาร จากแผนที่มวลอาคารและพื้นที่ว่างบริเวณพื้นที่ศึกษา พบว่ามวลอาคารตามแนวเส้นทางสัญจรขาดความต่อเนื่อง (ภาพที่ 4.3) โดยพบถนนเพียง 4 สาย จาก 23 สาย หรือคิดเป็นร้อยละ 14 เท่านั้นที่มีความต่อเนื่องของมวลอาคารตามแนวเส้นทางสัญจร และเมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนความสูงของฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร (ภาพที่ 4.4) พบว่าทางมีทางสัญจรเพียง 8 สาย จาก 23 สาย หรือคิดเป็นร้อยละ 34 เท่านั้นที่มีสัดส่วนความสูงของฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า จึงสรุปได้ว่าพื้นที่ศึกษาขาดประสิทธิภาพของความชัดเจนของกำแพงถนน ส่งผลให้เสียโอกาสในการเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาและความต่อเนื่องของกิจกรรม ตลอดจนเสียโอกาสในการสร้างให้เกิดบรรยากาศของการเดินเท้าที่มีประสิทธิภาพ (แผนที่ 4.2)



ภาพที่ 4.3 ตัวอย่างมวลอาคารบริเวณแนวทางสัญจรในพื้นที่ศึกษา



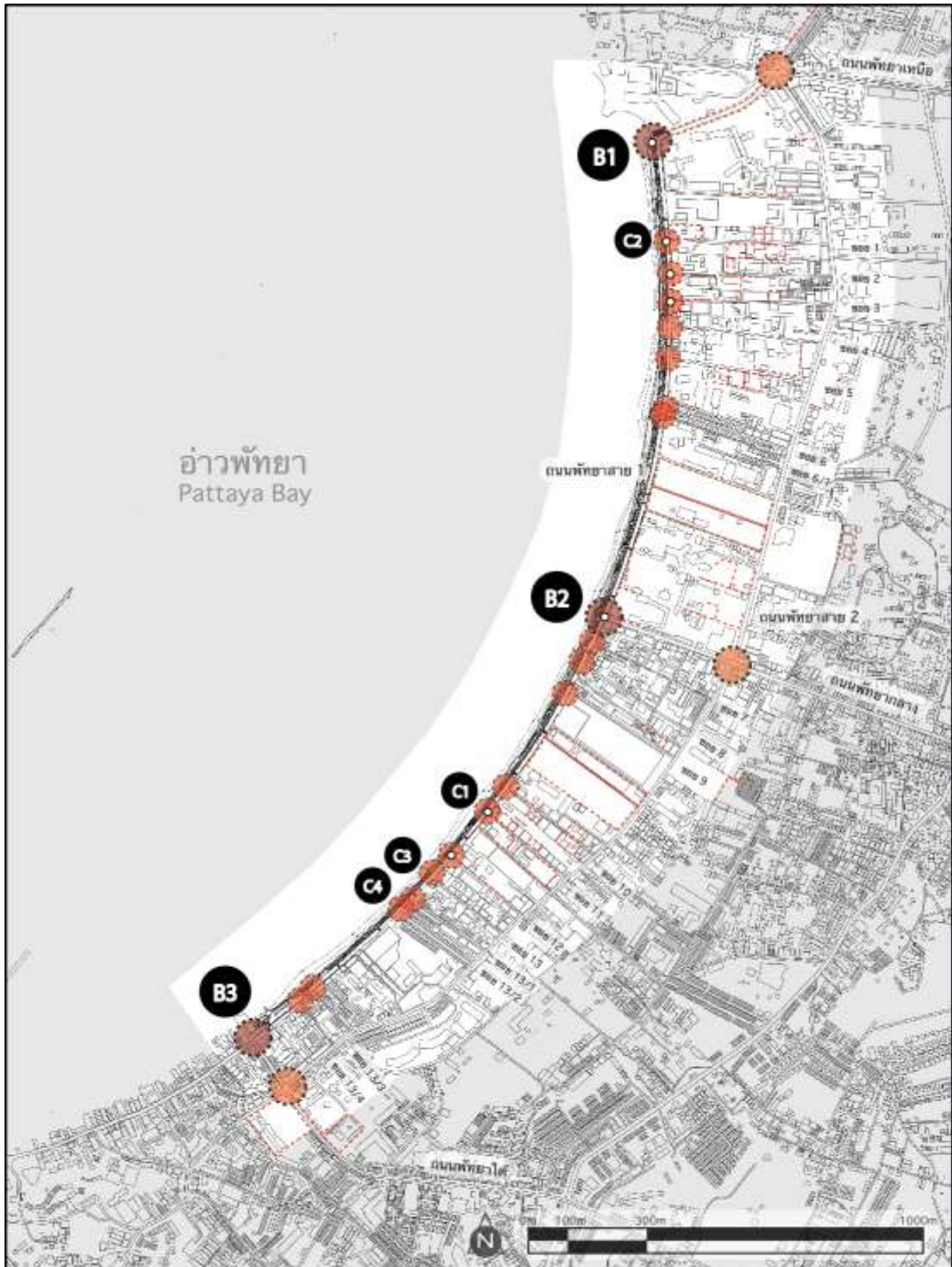
ภาพที่ 4.4 ตัวอย่างสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรในพื้นที่ศึกษา



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> █ ถนนที่มีแนวกำแพงถนนไม่ชัดเจน █ ถนนที่มีแนวกำแพงถนนชัดเจน
<p>นิสิต นายแทนคง พรปัญญาภัทร สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และสวนเมือง ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง ศาสตร์และวิเทศกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์ขนาดของบล็อกอาคารที่สัมพันธ์กับโครงข่ายการสัญจร (4.2) ปีทำ : ๒๕๖๒, 2555</p>







4.3 รูปแบบพื้นที่และอาคารห้วมถนตติทะเล

พื้นที่ศึกษามีพื้นที่ห้วมถนตติทะเลทั้งหมด 21 พื้นที่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ที่ห้วมที่เป็นอาคาร 16 จุด และห้วมที่เป็นแนวรั้ว 5 จุด ไม่พบถึงพื้นที่บริเวณห้วมที่มีการออกแบบเพื่อเปิดมุมมองมูกว้างสู่ทะเลหรือการใช้ประโยชน์พื้นที่บริเวณดังกล่าวอย่างเหมาะสมตามแนวความคิดการออกแบบ ซึ่งส่งผลให้พื้นที่ห้วมถนตติทะเล ไม่สามารถเชื่อมโยงมุมมองทะเลแบบมูกว้างหรือมูพาโนราม่า (panorama view) ได้ และที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ ส่งผลให้ความต่อเนื่องของกิจกรรมในภาพรวมของพื้นที่ชายทะเลซึ่งเกิดจากการเรียงตัวของห้วมถนตติทะเลขาดความต่อเนื่องของกิจกรรม จึงสรุปได้ว่า รูปแบบพื้นที่และอาคารบริเวณห้วมถนตติทะเลไม่มีประสิทธิในการเชื่อมโยงมูกว้างทางสายตาและเอื้อให้เกิดความเชื่อมโยงของกิจกรรมบริเวณพื้นที่ชายทะเล (แผนที่ 4.3)



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> หัวมุมถนนสายหลักทิศทางทะเล หัวมุมถนนสายย่อยทิศทางทะเล หัวมุมถนนแยกย่อยไม่ทิศทางทะเล แนวรั้ว หัวมุมถนนมีแนวรั้ว วิศวาระได้ตัวอย่างพื้นที่ทั้งหมด 	<p>สรุป จากหัวมุมถนนทิศทางทะเล 20 จุด หัวมุมถนนแล้วคือจุดในเมือง 3 จุด ไม่พบถนนที่มีการเปิดพื้นที่หัวมุม และกิจกรรมที่แนะนำตาม โดย 7 จุด เป็นการบังคับจากแนวรั้ว กำแพง</p>
<p>นิสิต นายแทนตง พรปวีญญาภักข สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และสวนเมือง ภาควิชาการวางผังเมืองและภูมิสถาปัตย์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์หัวมุมถนนทิศทางทะเล (4.3) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>	

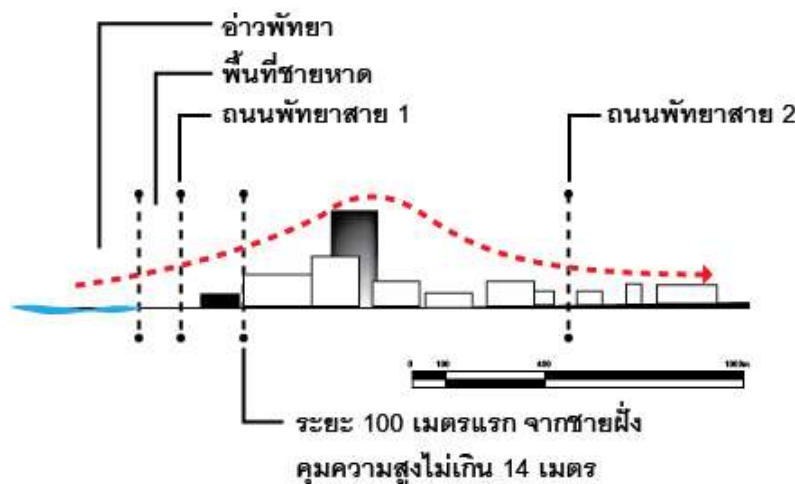
ตารางที่ 4.1 ตัวอย่างการวิเคราะห์พื้นที่และอาคารบริเวณหัวมุมถนนติดทะเล

ภาพถ่าย	ผัง	ผังวิเคราะห์การเปิดมุมมอง	วิเคราะห์การเปิดมุมมอง
			<p>ถนนพืชมงคลเหนือ (B1) หัวมุมถนนมีอาคาร แนวรั้วโรเนรม ป้าย ที่กีดขวางแนวการมองเห็น และเส้นทาง การสัญจรของถนนเท้า ที่มุมปกติและ มุมกว้าง อีกทั้งพื้นที่บริเวณหัวมุมยังไม่มี กิจกรรม</p> <p>ถนนพืชมงคลทาง (B2) หัวมุมถนนมีอาคาร แนวรั้วโรเนรม ป้าย ที่กีดขวางแนวการมองเห็น ที่มุมปกติ และมุมกว้าง อีกทั้งพื้นที่บริเวณหัวมุมยัง ไม่มีกิจกรรม และยังมีการขับจากต้นไม้ บริเวณชายหาด</p> <p>ถนนพืชมงคลเหนือ (B3) หัวมุมถนนมีอาคาร ที่กีดขวางการเชื่อม มุมของมุมกว้าง และเชิงไปกว่านั้น วิวทะเล ทั้งหมด ถูกบังด้วยอาคาร ที่มีได้เป็น จุดหมายสำคัญ หรือองค์ประกอบสำคัญ</p>
หัวมุมถนนชิดทะเล (local sea corridor corners)			
ภาพถ่าย	ผัง	วิเคราะห์การเปิดมุมมอง	วิเคราะห์การเปิดมุมมอง
			<p>ตัวอย่างซอยพืชมงคลแบบ C1 หัวมุมถนนมีการบังคับรั้วทะเลพืชมงคล กว้าง จากแนวรั้วของพื้นที่ส่วนตัว หรือโรงแรม และจากอาคารที่ไม่มีกิจกรรมของแบบให้ สามารถมองเห็นมุมกว้างได้ อีกทั้งยังไม่มี กิจกรรมบริเวณหัวมุมถนน</p> <p>ตัวอย่างซอยพืชมงคลแบบ C2 หัวมุมถนนถูกบังคับจากอาคารทั้ง 2 มุม ของถนน มีบริเวณหัวมุมจะมีกิจกรรมอยู่ แต่ก็ได้เป็นกิจกรรมที่ทำไม่เกิดความต่อเนื่องในภาพรวมของพื้นที่</p> <p>ตัวอย่างซอยพืชมงคลแบบ C3 หัวมุมถนนถูกบังคับจากอาคารทั้ง 2 มุม ของถนน มีบริเวณหัวมุมจะมีกิจกรรมอยู่ แต่ก็ได้เป็นกิจกรรมที่ทำไม่เกิดความต่อเนื่องในภาพรวมของพื้นที่</p> <p>ตัวอย่างซอยพืชมงคลแบบ C4 หัวมุมถนนถูกบังคับจากอาคารทั้ง 2 มุม ของถนน มีบริเวณหัวมุมจะมีกิจกรรมอยู่ แต่ก็ได้เป็นกิจกรรมที่ทำไม่เกิดความต่อเนื่องในภาพรวมของพื้นที่</p>

4.4 ความสูงอาคาร

พื้นที่ศึกษามีข้อกำหนดกฎหมายในการควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและอาคารที่สำคัญ คือ การควบคุมความสูงของสิ่งปลูกสร้างและอาคารในระยะ 100 เมตรแรกจากชายฝั่ง โดยห้ามก่อสร้าง ดัดแปลง ต่อเติมสิ่งปลูกสร้างและอาคาร ให้มีความสูงเกิน 14 เมตร หรืออาคารที่มีความสูงเกิน 4 ชั้น และพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ที่ระบุถึงสัดส่วนความสูงอาคารห้ามสูงเกิน 2 เท่า ของระยะความกว้างทางสัญจร จึงทำให้พื้นที่ที่ไม่ได้อยู่ในระยะควบคุมดังกล่าว มีการก่อสร้างที่มีได้คำนึงถึงความสูงที่อาจก่อให้เกิดการบดบังมุมมองสู่ทะเล ซึ่งบริเวณพื้นที่ศึกษาสามารถแบ่งรูปแบบการถ่ายเทความสูงได้ 3 รูปแบบ ดังนี้

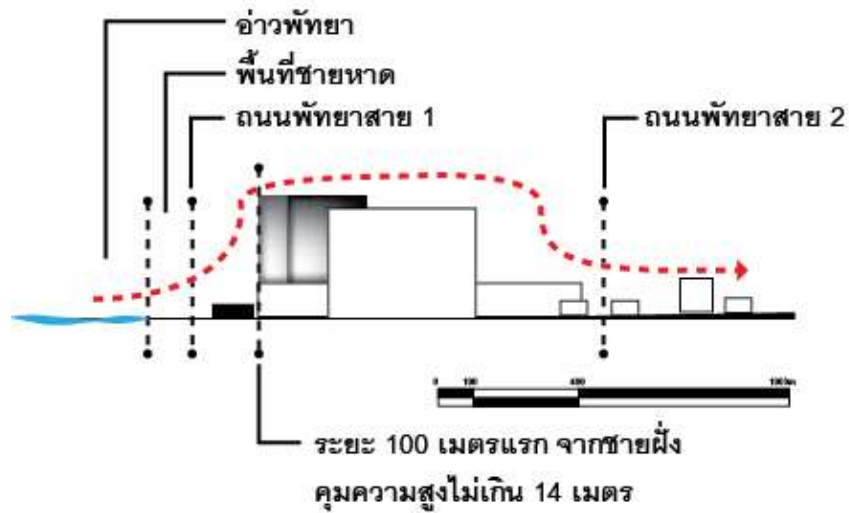
- 1) กลุ่มอาคารมีการไล่ระดับความสูงที่ใกล้เคียงกับแนวคิดเมื่อดูในภาพรวม แต่จะมีอาคารสูงเฉพาะช่วงใกล้พื้นที่ชายทะเล และจะเตี้ยลงในบริเวณถนนพทยาสาย 2 อย่างเห็นได้ชัด ทำให้อาคารที่อยู่บริเวณถนนพทยาสาย 2 ทั้งอาคารเดิม หรืออาคารที่กำลังจะสร้างใหม่ในพื้นที่ที่ถัดจากอาคารสูงดังกล่าวไม่มีโอกาสที่จะเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเลได้ การถ่ายเทความสูงลักษณะนี้พบกระจายทั่วทั้งพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 4.5)



ภาพที่ 4.5 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 1

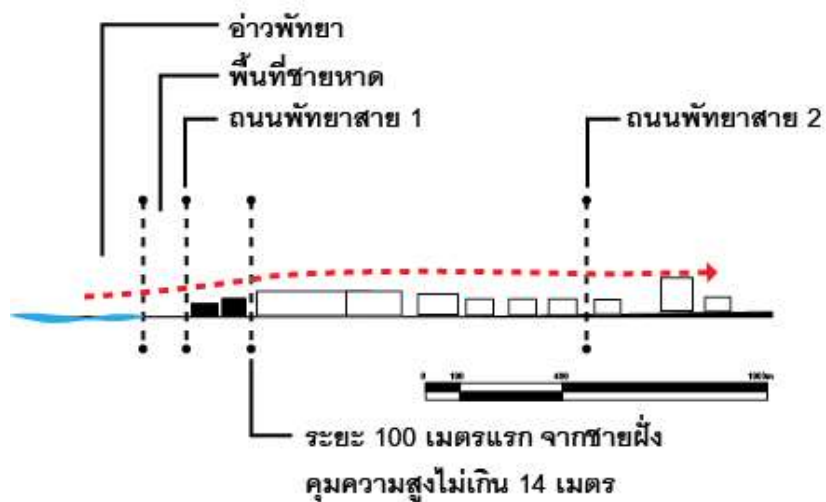
- 2) กลุ่มอาคารสูงตลอดทั้งแนว จะบดบังมุมมองจากอาคารบริเวณถนนพทยาสาย 2 อย่างชัดเจน โดยจะเห็นว่าไม่มีการไล่ระดับความสูงจากพื้นที่ใกล้ทะเล ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาของเจ้าของที่ดินขนาดใหญ่ กล่าวคือเป็นการพัฒนาที่ดินตั้งแต่ถนนพทยาสาย 1 ถึงถนนพทยาสาย 2 ซึ่งก่อให้เกิดการบดบังมุมมองทั้งจากอาคารในโครงการ

เดียวกัน และอาคารบริเวณทิศตะวันออก การถ่ายเทความสูงลักษณะนี้พบมากบริเวณใกล้กับถนนพญากลาง (ภาพที่ 4.6)



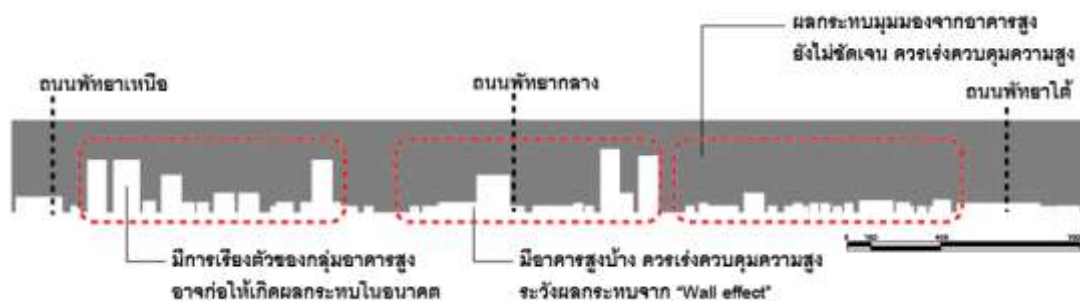
ภาพที่ 4.6 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 2

- 3) กลุ่มอาคารเตี้ย เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาอาคารสูง ถือเป็นพื้นที่เป้าหมายหลักในการควบคุมจากการพัฒนาในอนาคต ซึ่งกลุ่มอาคารในลักษณะนี้จะกระจายอยู่บริเวณพญาเหนือและพญาใต้ ในย่านที่พิกตาคอากาศขนาดใหญ่และย่านการค้า (ภาพที่ 4.7)



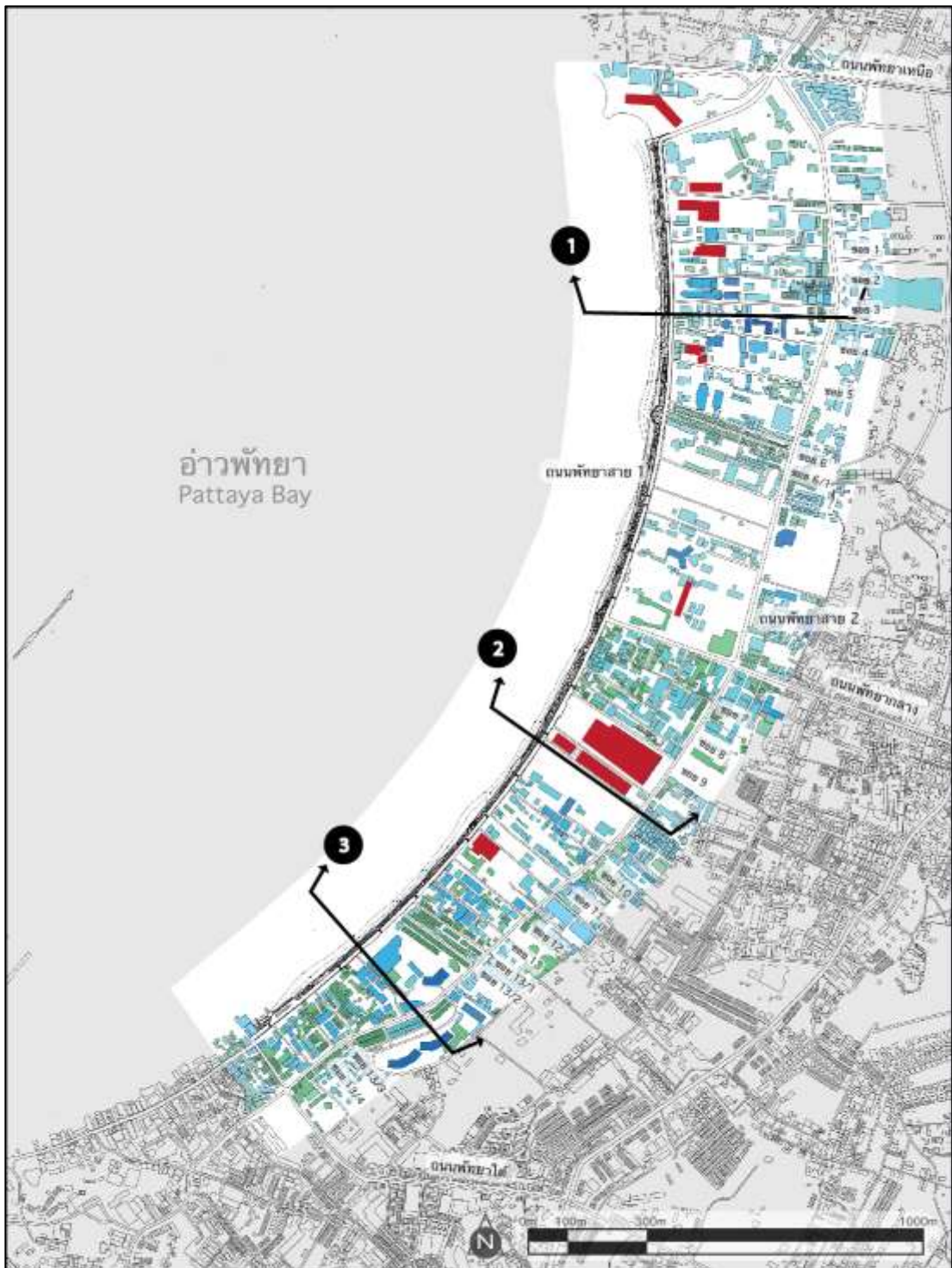
ภาพที่ 4.7 การถ่ายเทความสูงอาคารแบบที่ 3

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาความสูงตามแนวชายฝั่ง พบว่าพื้นที่บางส่วนของเมืองชายทะเล พัทธยาเริ่มมีกลุ่มอาคารที่เรียกตัวกันหนาแน่น ก่อให้เกิดการบดบังมุมมองแนวกำแพงอาคารสูง (Wall effect) เป็นจุดๆ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่พัทยาเหนือและพัทยากลาง



ภาพที่ 4.8 รูปแบบความสูงอาคารริมชายฝั่งทะเลบริเวณพื้นที่ศึกษา

จากที่กล่าวมาในข้างต้น จะเห็นได้ว่าปัจจุบันมีลักษณะการถ่ายเทความสูง 2 ลักษณะที่ส่งผลให้สภาพเมืองในปัจจุบัน มีการบดบังการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเลของพื้นที่เมือง และยังก่อให้เกิดปัญหาของความหนาแน่นบริเวณพื้นที่ใกล้ชายทะเล กล่าวคือ ทำให้เกิดความต้องการของการเข้าถึงพื้นที่ใกล้ทะเลจากรถยนต์มากยิ่งขึ้นตามความหนาแน่นของอาคาร ดังนั้นอาจสรุปได้ว่ามาตรการการควบคุมความสูงในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะทำให้เกิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาดังแนวความคิดการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล จึงก่อให้เกิดปัญหาการบดบังวิวทะเลจากอาคารซึ่งกันและกันเอง และอาจส่งผลต่อเนื่องให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณพื้นที่ใกล้ชายหาด จนอาจส่งผลกระทบต่อบรรยากาศของการเดินเท้าตามมาได้ (แผนที่ 4.4)

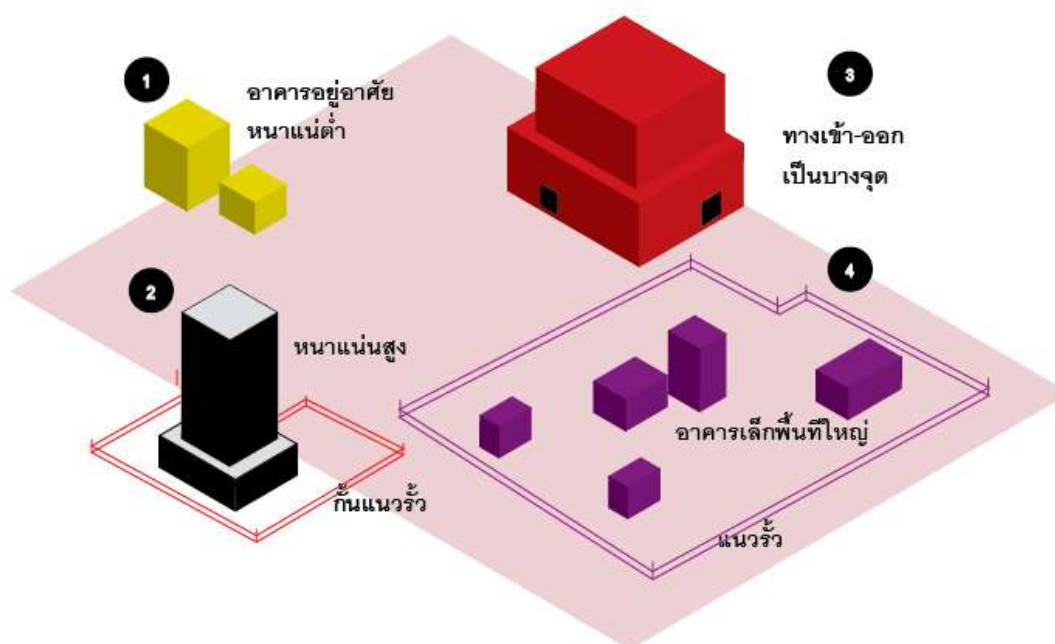


<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> อาคารที่มีความสูงตบ้จว้ทะเล ค่ายอำมาตย์ตื้นที่ศึกษา
<p>นิติน นายแทนสง พรบิฏญว้ภทง สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์เมือง ภาควิชาการวางแอมกนคณสมเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์ความสูงอาคาร (4.4) ปีมา : ฐวิจัย, 2555</p>

4.5 การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

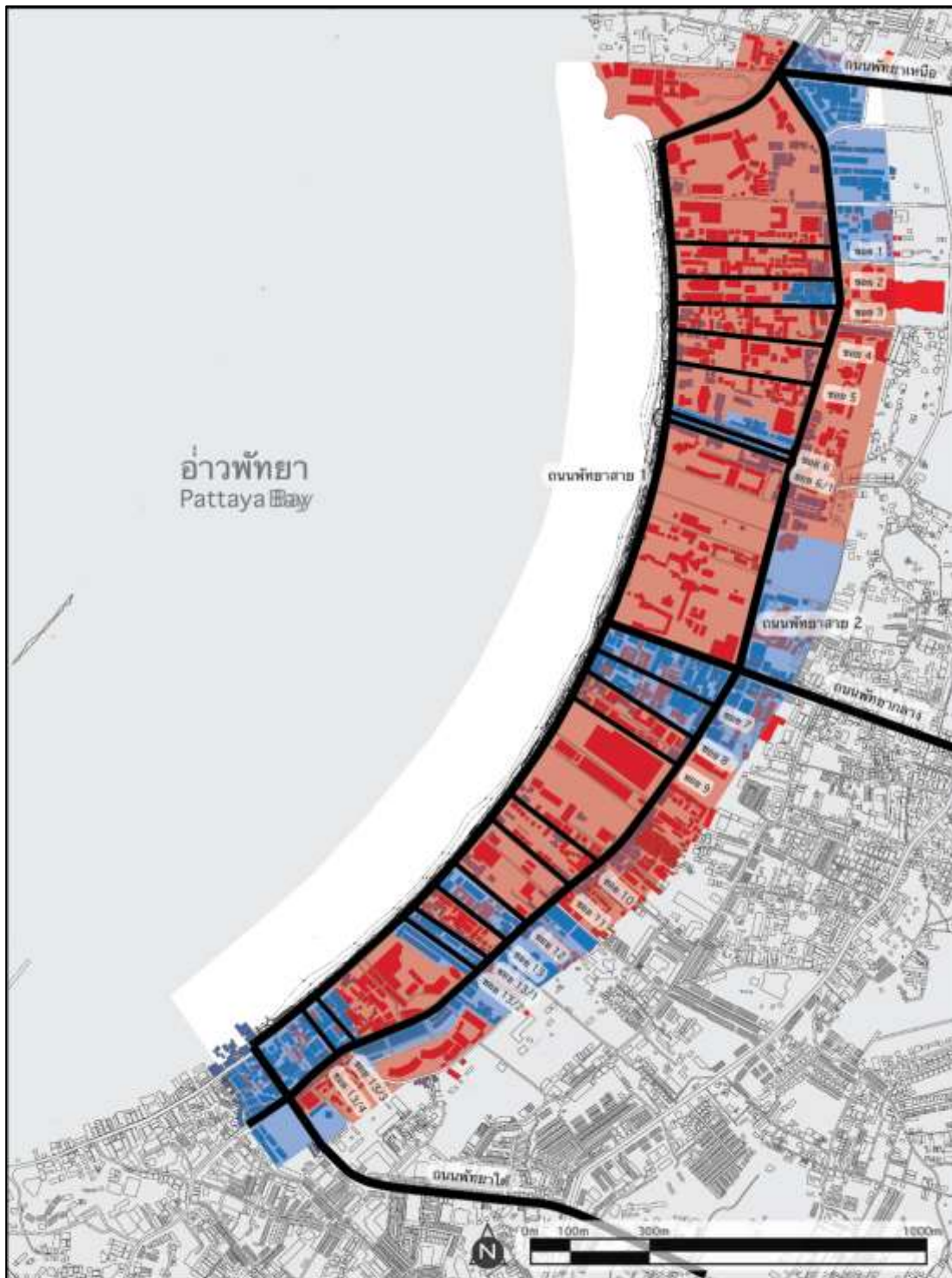
การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่จะมีการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์ประเภทโรงแรมและที่พักตากอากาศ ซึ่งถือเป็นลักษณะการใช้ประโยชน์ที่พบมากในเมืองท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นการใช้ประโยชน์ที่สอดคล้องตามผังเมืองรวมเมืองพัทยา ซึ่งกำหนดให้พื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่น แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดลักษณะการประโยชน์ที่ดินดังกล่าวในปัจจุบัน พบว่ามีลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ไม่เหมาะสมจำนวนมาก กล่าวคือ กลุ่มอาคารและการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เอื้อให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรม ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่ต้องการสร้างให้เกิดบรรยากาศที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า สามารถแบ่งได้เป็น 4 ลักษณะดังนี้

- 1) อาคารที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ อาทิเช่น บ้านเดี่ยว ห้องแถว อาคารแถว
- 2) อาคารที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง ฐานอาคารเป็นพื้นที่ส่วนบุคคลหรือมีการล้อมรั้ว
- 3) อาคารขนาดใหญ่ที่มีทางเข้าออกที่ไม่สัมพันธ์กับทางสัญจร กล่าวคือ มีการกำหนดจุดเข้า-ออกน้อย มีส่วนข้างอาคารที่เป็นผนังทึบตันติดกับทางสัญจร
- 4) อาคารขนาดเล็กในพื้นที่ขนาดใหญ่ มีการล้อมรั้ว (ภาพที่ 4.9)



ภาพที่ 4.9 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่ไม่มีประสิทธิภาพในพื้นที่ศึกษา

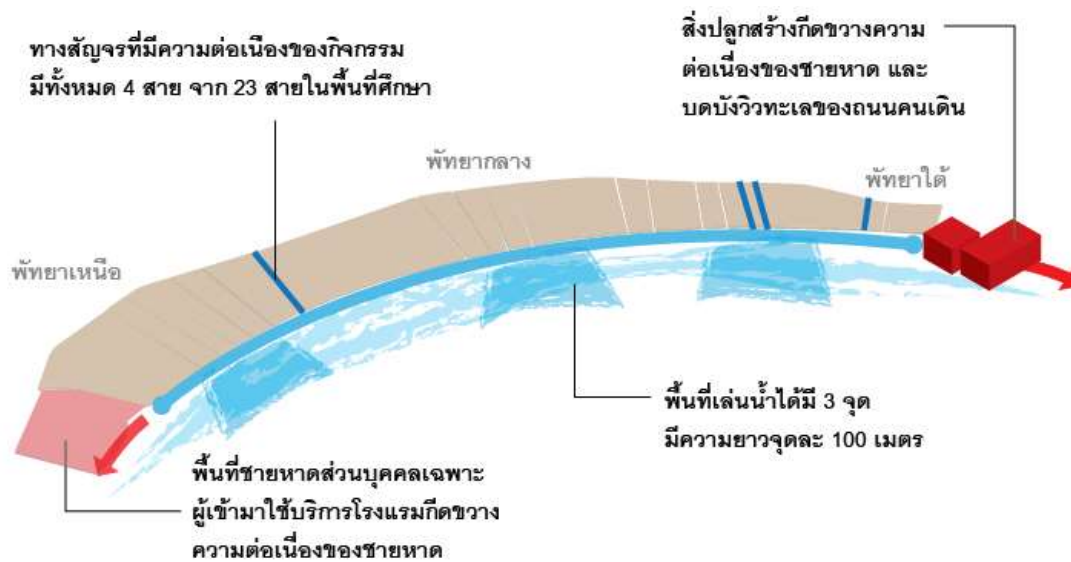
ซึ่งลักษณะทั้ง 4 ลักษณะที่กล่าวมาในข้างต้นจะกระจายอยู่ทั่วทั้งพื้นที่ศึกษามากถึงประมาณร้อยละ 70 ของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด จึงเหลือพื้นที่เพียงประมาณร้อยละ 30 เท่านั้น ที่มีรูปแบบและลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารที่เอื้อให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมการค้า อาทิเช่น ร้านกาแฟ ร้านอาคาร ร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น และเมื่อพิจารณากรอบผังเมืองรวมซึ่งระบุไว้ให้พื้นที่ศึกษาควรมีการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์กรรมมากถึงร้อยละ 90 ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในปัจจุบันยังขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือ ลักษณะการใช้ประโยชน์มิได้ก่อให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมและบรรยากาศของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่ดี (แผนที่ 4.5)



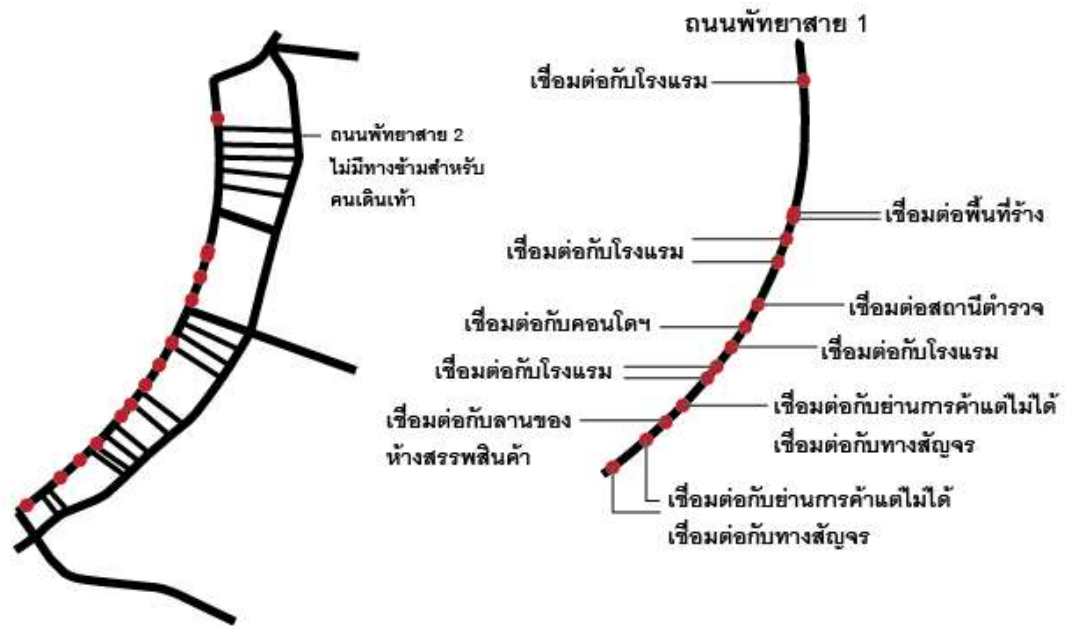
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> การใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เหมาะสม การใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสม การใช้ประโยชน์อาคารไม่เหมาะสม การใช้ประโยชน์อาคารเหมาะสม
<p>นิสิต นายแทนสร พรปัญญาภัทร สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คนและสิ่งแวดล้อมศาสตร์ วิทยาลัยนานาชาติพระจอมเกล้า</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (4.5) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

4.6 ความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร

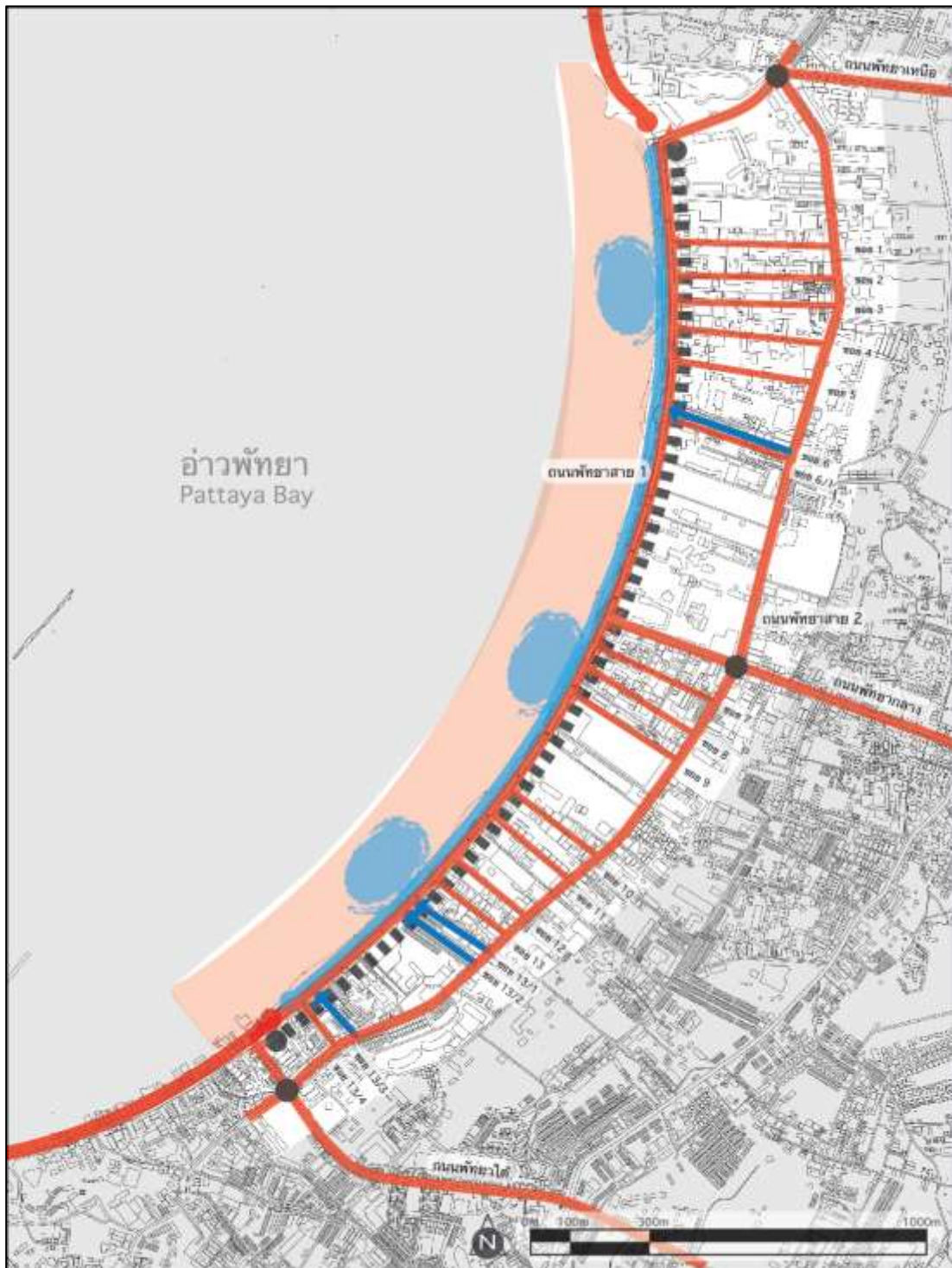
ความต่อเนื่องของกิจกรรมและความเป็นสาธารณะของชายหาดถือเป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่งของเมืองชายทะเล ซึ่งชายหาดพัทยามีความยาวทั้งหมดประมาณ 3 กิโลเมตร มีพื้นที่ที่สามารถเล่นได้เพียง 3 จุด มีความยาวรวมประมาณ 300 เมตร คิดเป็นร้อยละ 10 ของความยาวของชายหาดทั้งหมด ดังนั้นจึงมีพื้นที่อีกประมาณร้อยละ 90 ที่ไม่สามารถเล่นน้ำได้ เพราะเป็นพื้นที่ที่ถูกสงวนสิทธิไว้เฉพาะกลุ่ม นอกจากนี้สำหรับพื้นที่ชายหาด บางส่วนถูกกีดขวางด้วยสิ่งปลูกสร้างเอกชน ทำให้ไม่สามารถเดินต่อเชื่อมกันได้ตลอดทั้งชายหาด และเมื่อพิจารณาจากถนนทั้งหมด 23 สายในพื้นที่ศึกษา พบว่ามีถนนเพียง 4 สาย หรือร้อยละ 14 เท่านั้นที่มีกิจกรรมที่ต่อเนื่องตลอดทั้งถนน อันเกิดจากความต่อเนื่องของการใช้ประโยชน์และหน้าอาคารที่ต่อเนื่อง (ภาพที่ 4.10) นอกจากนี้ยังพบว่าพื้นที่ศึกษามีทางม้าลายทั้งหมด 14 จุด โดยทั้ง 14 จุดตั้งอยู่บริเวณถนนพัทยาสาย 1 และทางม้าลายดังกล่าวก็มีได้ต่อเชื่อมกับพื้นที่สาธารณะสำคัญหรือถนนสู่ทะเล ทางม้าลายส่วนใหญ่จะต่อเชื่อมกับพื้นที่ของโรงแรม ห้างสรรพสินค้า (ภาพที่ 4.11) จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงสรุปได้ว่า พื้นที่ศึกษาในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพของความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร คนเดินเท้าไม่สามารถเดินจากพื้นที่เมืองถึงพื้นที่ชายหาดได้อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บรรยากาศของเมืองท่องเที่ยวและบรรยากาศของกิจกรรมการเดินเท้าไม่มีประสิทธิภาพ (แผนที่ 4.6)



ภาพที่ 4.10 ถนนที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจรในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 4.11 ทางข้ามถนนในพื้นที่ศึกษา



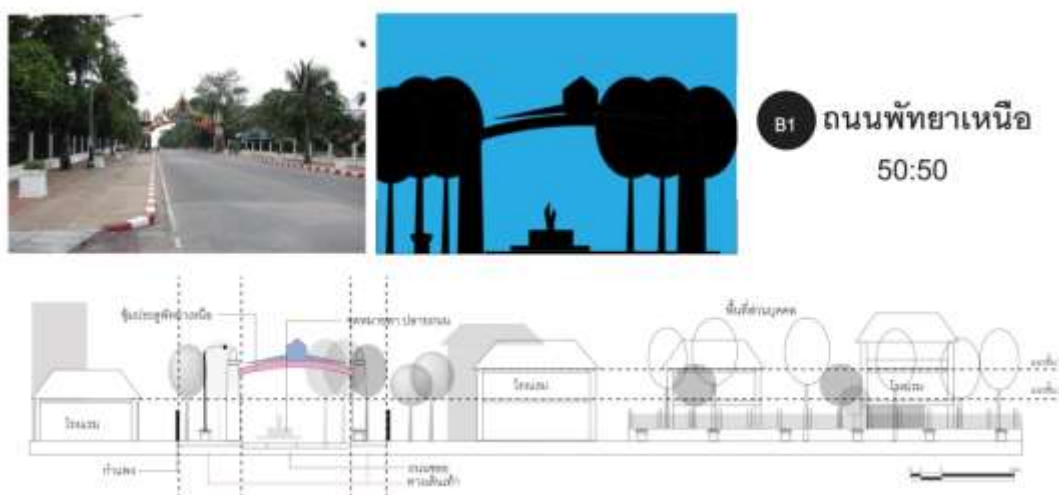
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ พื้นที่ชายหาดที่สามารถเดินได้อย่างต่อเนื่อง ■ พื้นที่ชายหาดที่ไม่สามารถเดินเชื่อมต่อได้ ■ ทางสัญจรที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรม ■ ทางสัญจรที่ไม่มีความต่อเนื่องของกิจกรรม ■ แนวขาดความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่เมืองกับชายหาด 	<ul style="list-style-type: none"> ● พื้นที่ที่สามารถเล่นน้ำได้ ● จุดตัดของถนนหลัก ● สัมผัสกับคนเดินเท้า
<p>นิสิต นายแทนตง พรปัญญาภิตร สาขาวิชาทางสถาปัตยกรรมศาสตร์ ภาควิชาการวางผังเมืองและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : การวิเคราะห์การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (4.7) ปีทำ : ๒๕๖๕</p>	

4.7 อุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย พืชพรรณ

สภาพปัจจุบัน จากถนนสู่ทะเล (sea corridors) ทั้งหมด 21 สาย มีองค์ประกอบมุมมองที่ทำให้ประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองไปสู่ทะเลลดลง มีส่วนประกอบของ อุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย และพืชพรรณ มีรายละเอียดในการวิเคราะห์ โดยแยกตามรูปแบบของถนนดังนี้

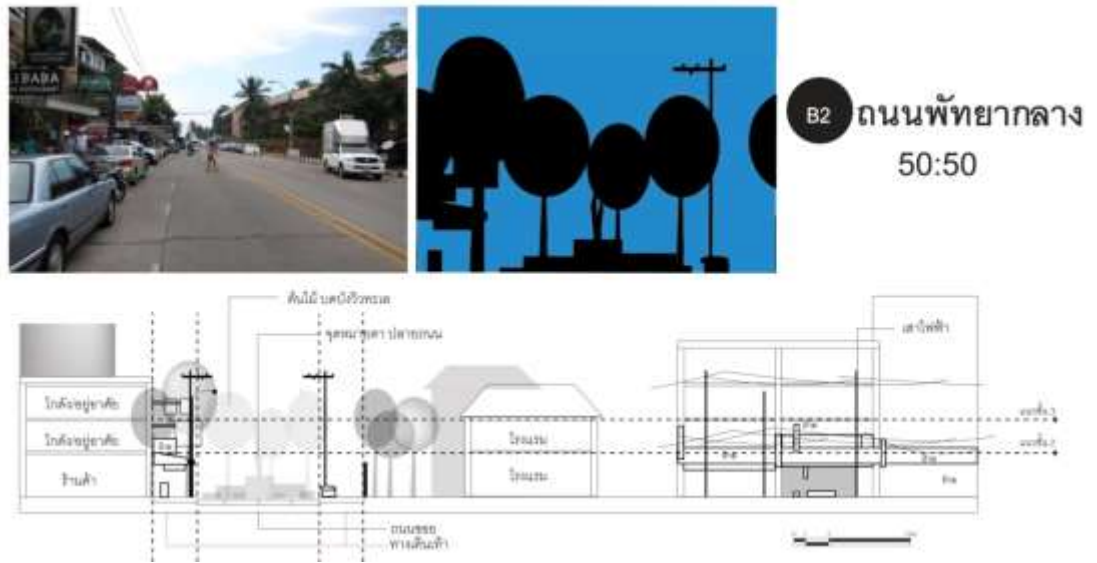
ถนนสายหลัก

- 1) ถนนพญาเหนือ หรือ B1 มีทางเท้าและถนนกว้าง มีแนวการติดตั้งอุปกรณ์ช่วยให้เกิดการนำสายตา รวมทั้งมีจุดหมายตาที่มีเอกลักษณ์ของเมืองพญา แต่แนวการติดตั้งดังกล่าวกลับกีดขวางทางเดินเท้าและการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา โดยเฉพาะมุมมองที่ถูกกีดขวางมากถึงประมาณร้อยละ 50 จนทำให้เกิดความรู้สึกถูกบดบังจากองค์ประกอบดังกล่าว อีกทั้งกิจกรรมสองฝั่งถนนยังตัดขาดความสัมพันธ์กับทางสัญจรด้วยการกั้นแนวรั้วที่มีความสูงบดบังมุมมองระดับสายตา (ภาพที่ 4.12)



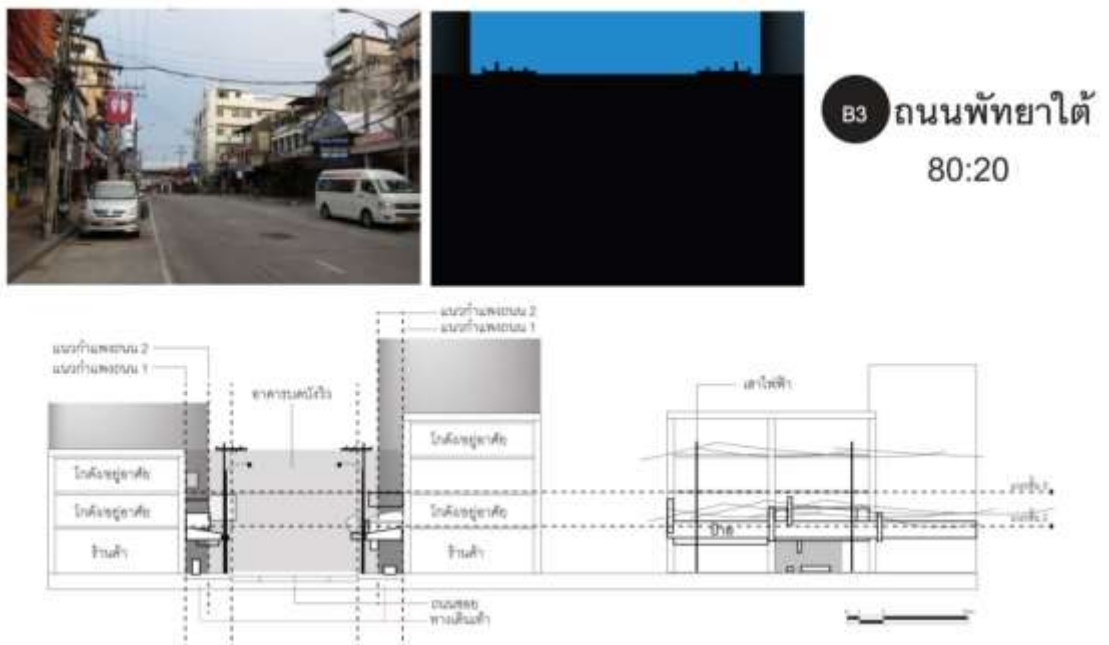
ภาพที่ 4.12 การวิเคราะห์ถนนพญาเหนือหรือ B1

- 2) ถนนพญากลาง หรือ B2 มีองค์ประกอบที่บดบังการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาและการเดินเท้า โดยเฉพาะฝั่งทิศใต้ ซึ่งเป็นกลุ่มร้านค้า ปลายถนนมีจุดหมายตาที่สร้างเอกลักษณ์ให้กับเมือง แต่ยังคงพบว่ามีแนวของต้นไม้ที่บดบังมุมมองทะเลอยู่จำนวนมาก จนเป็นเหตุทำให้ถนนพญากลางมีการบดบังมุมมองทะเลมากถึงประมาณร้อยละ 50 (ภาพที่ 4.13)



ภาพที่ 4.13 การวิเคราะห์ถนนพื้ที่ยากกลาง หรือ B2

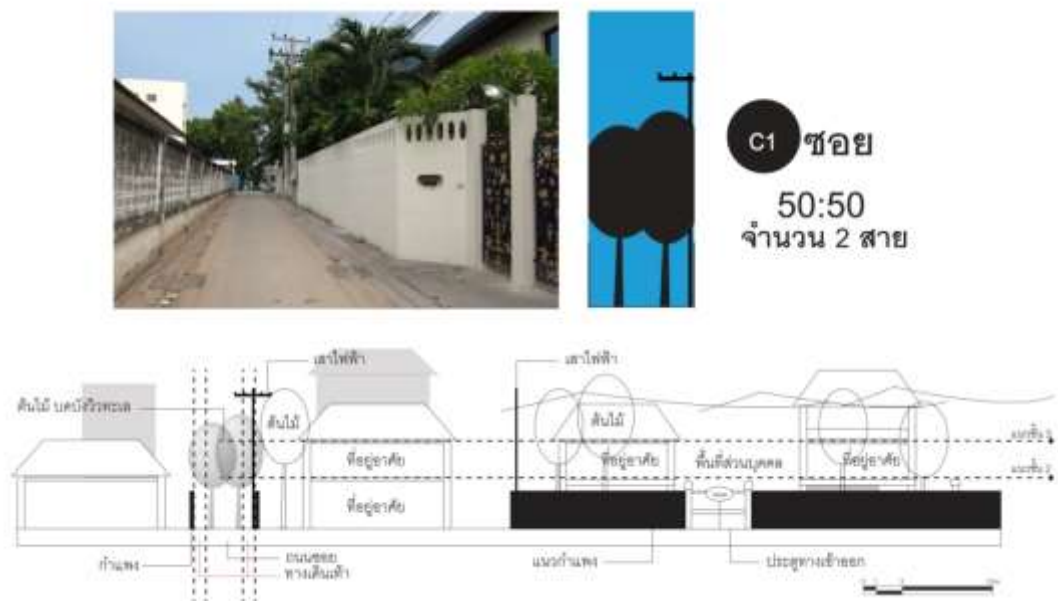
- 3) ถนนพื้ที่ยาได้ หรือ B3 มีองค์ประกอบจำนวนมาก ทั้งป้าย พื้ชพรรณ อาคาร ที่บดบังมุมมองมากถึงประมาณร้อยละ 80 และที่เด่นชัดที่สุดคือ อาคารบริเวณปลายถนนติดทะเล ซึ่งบดบังวิวทะเลทั้งหมดของถนนพื้ที่ยาได้ อีกทั้งอาคารยังเป็นอาคารส่วนบุคคลธรรมดา ไม่ได้มีความเป็นเอกลักษณ์หรือความโดดเด่นกับเมือง (ภาพที่ 4.14)



ภาพที่ 4.14 การวิเคราะห์ถนนพื้ที่ยาได้ หรือ B3

ถนนสายย่อย

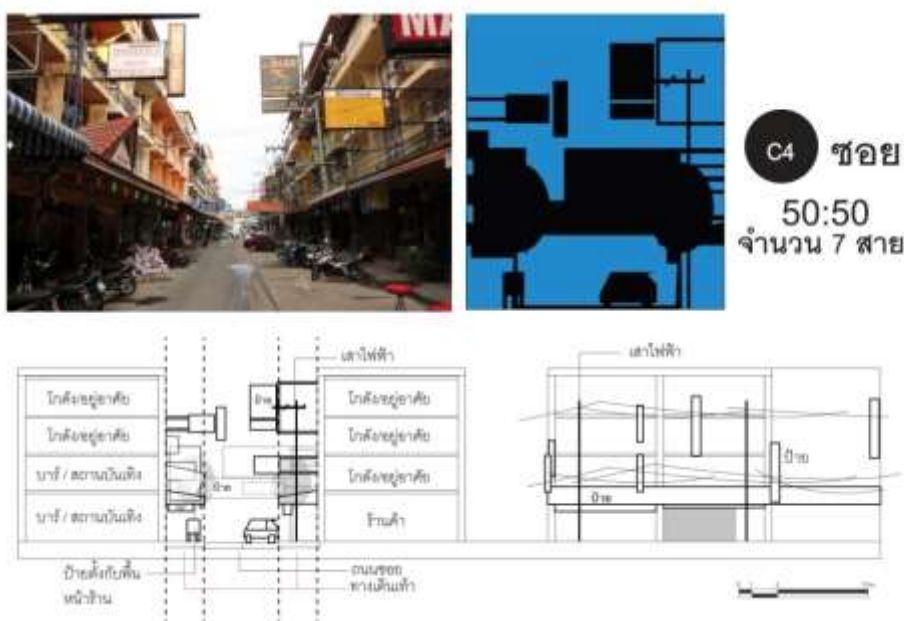
- 4) แบบ C1 ประกอบด้วย พัทยาซอย 6/1 และพัทยาซอย 11 ไม่มีทางเดินเท้าที่ชัดเจน ทางสัญจรและอาคารขาดความสัมพันธ์กันด้วยกำแพงที่มีลักษณะทึบตัน เป็นลักษณะที่ไม่เอื้อต่อคนเดินเท้า แม้ว่าถนนรูปแบบนี้จะไม่มีการบดบังจากอุปกรณ์หรือป้าย แต่กลับถูกบดบังด้วยพืชพรรณบริเวณพื้นที่ชายหาด ซึ่งทำให้มีการบดบังมากถึงประมาณร้อยละ 50 (ภาพที่ 4.15)



ภาพที่ 4.15 การวิเคราะห์ซอยพัทยาแบบ C1

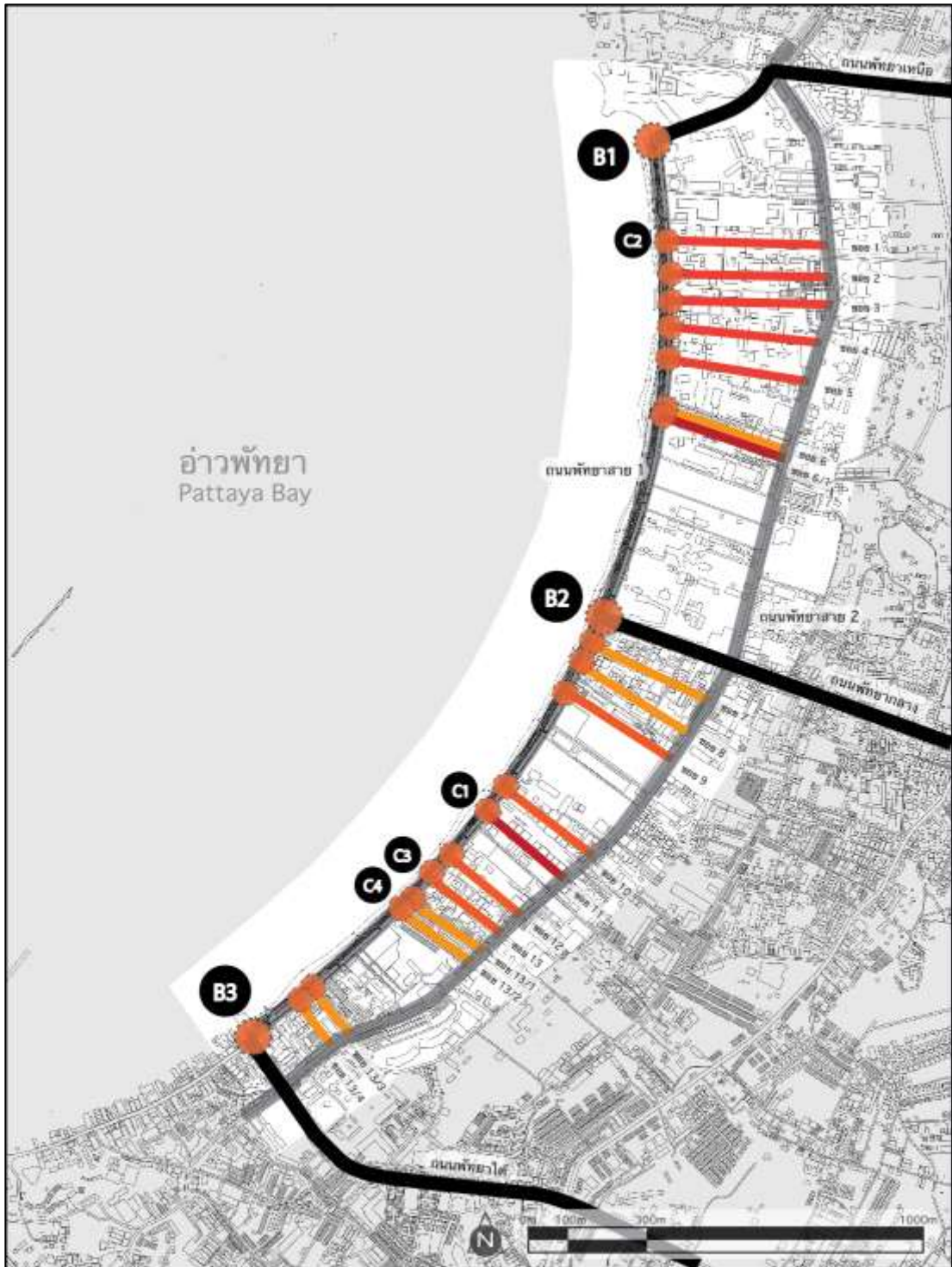
- 5) แบบ C2 ประกอบด้วย พัทยาซอย 1, พัทยาซอย 2, พัทยาซอย 3, พัทยาซอย 4 และพัทยาซอย 5 ไม่มีทางเดินเท้าที่ชัดเจน ไม่มีแนวการติดตั้งอุปกรณ์และป้าย ถนนขาดความเป็นเอกภาพและก่อให้เกิดการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 โดยเฉพาะการบดบังจากพืชพรรณบริเวณพื้นที่ชายทะเล (ภาพที่ 4.16)

- 7) แบบ C4 ประกอบด้วย พัทยาซอย 6, พัทยาซอย 7, พัทยาซอย 8, พัทยาซอย 13/1, พัทยาซอย 13/2, พัทยาซอย 13/3 และพัทยาซอย 13/4 มีทางเดินเท้า ทางเดินใต้อาคารแต่กลับถูกใช้พื้นที่ของร้านค้า นอกจากนี้มีองค์ประกอบป้ายและอุปกรณ์ประกอบถนนจำนวนมากที่บดบังการเชื่อมโยงมุมมองสู่ทะเล มีการบดบังประมาณร้อยละ 50 (ภาพที่ 4.18)



ภาพที่ 4.18 การวิเคราะห์ซอยพัทยาแบบ C4

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบมุมมองและสัดส่วนในการบดบังมุมมอง พบว่าพื้นที่ศึกษามีได้มีการกำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย และพืชพรรณ โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาและการเดินเท้า โดยเฉพาะการบดบังวิหะเลขของถนนสู่ทะเลบริเวณพื้นที่ชายหาด ซึ่งถือเป็นประเด็นสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้เกิดการบดบังวิหะทะเล จนเป็นเหตุให้ถนนสู่ทะเลในพื้นที่ศึกษามีค่าเฉลี่ยการบดบังมากถึงร้อยละ 53 ถือเป็นสัดส่วนที่มากพอที่จะทำให้คนรู้สึกถึงการถูกบดบังอย่างรุนแรง กล่าวคือเมื่อคนสัญจรหรือหยุดอยู่บริเวณถนนสู่ทะเลในพื้นที่ศึกษาในช่วงเวลาหนึ่ง จะไม่รู้สึกรู้ว่ามีทะเลอยู่ที่บริเวณปลายถนนฝั่งทิศตะวันตก ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าถนนทุกสายในพื้นที่ศึกษาขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล (แผนที่ 4.7)




<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์ ไม่มีแนวการคิดตั้งบ้านร้านค้า บ้านโรงแรม บ้านจางง พิษพวง รูปทรงมีประกอบถนนบังคับการเชื่อมโยงมุมมองไปสู่พื้นที่สำคัญ ถนนสายหลัก สีแดง C1 สีเหลือง C3 สีแดง C2 สีส้ม C4</p>	<p>● องค์ประกอบบังคับบริเวณชายหาด โดยเฉพาะวิวทะเลแนวทิว ● ทางสัญจรตัวอย่างในการวิเคราะห์ องค์ประกอบ และกำหนดผัง</p>
<p>นิสิต นายแทนตง พรปัญญาภท สาขาวิชาการออกแบบภูมิทัศน์และสวนเมือง ภาควิชาการวางผังเมืองและนิเทศ ศาสตร์และศิลปกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ ถนนและพื้นที่การวิเคราะห์องค์ประกอบมุมมอง (4.6) ปีพ.ศ. : ๒๕๖๕, 2555</p>	

4.8 สนามทัศนปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

การวิเคราะห์พื้นที่ที่สามารถมองเห็นได้จากพื้นที่สำคัญของเมือง กล่าวคือ พื้นที่ไหนที่สามารถมองเห็นได้มากเพียงไร ยังมีประสิทธิภาพของความเป็นพื้นที่สาธารณะสูง โดยผู้วิจัยได้เลือกพื้นที่ที่เป็นจุดมอง หรือเรียกว่า Isovist points คือถนนพญาสาย 2 และพื้นที่สำคัญของเมือง ชายทะเลพญาที่ควรมีการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาถึง หรือสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน คือ ชายหาดพญา

จากการวิเคราะห์แผนที่สนามทัศน (Isovist field) และข้อมูลในเบื้องต้น พบว่าองค์ประกอบของมุมมองในปัจจุบัน ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจากถนนพญาสาย 2 ไปสู่ชายทะเลพญาขาดประสิทธิภาพ จะเห็นว่าถนนสู่ทะเลที่สามารถเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปยังบริเวณชายหาดน้อยมาก กล่าวคือ ถนนสู่ทะเล (sea corridors) มีการบดบังแนวการมองเห็นเกิดจากองค์ประกอบของมุมมองต่างๆ ตลอดจนความถี่ในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล ซึ่งพื้นที่ในปัจจุบันมีถนนสู่ทะเลเพียง 9 สาย จาก 21 สาย ที่สามารถมองเห็นพื้นที่ชายทะเลได้ และถนน 9 สายดังกล่าวยังมีการมองเห็นที่ไม่ชัดเจนอีกด้วย (แผนที่ 4.8)



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์  สนามทัศน์ - - - - - แนวรั้ว จุดมองจากพื้นที่สาธารณะสำคัญคือถนนเทศบาลสาย 2 และพื้นที่ที่เป็นสัญลักษณ์และสำคัญของเมืองคือพื้นที่ชายหาด (ความมองเห็นได้ตัวอย่างจากจุดมองบนถนนเทศบาลสาย 2)</p>
<p>นิสิต นายแทนคง พรปัญญาภิทอง สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และสวนสาธารณะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : สนามทัศน์พื้นที่ศึกษา/ก่อนการปรับปรุง (4.8) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

4.9 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

ผลการวิเคราะห์ศักยภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา สรุปได้ว่าพื้นที่ศึกษาในปัจจุบันขาดประสิทธิภาพ โดยเมื่อพิจารณาตามกรอบแนวคิด มีรายละเอียดสรุปตามตารางดังต่อไปนี้ (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

แนวคิดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตากรอบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล	เกณฑ์ในการประเมิน	ลักษณะปัจจุบัน
1. โครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคาร	ระดับเมืองควรมีการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบตาราง และการเปิดพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ชายทะเลอย่างเหมาะสม ระดับพื้นที่ศึกษาบล็อกอาคารติดทะเลควรมีขนาดความกว้างไม่เกิน 200 เมตร ความยาวไม่เกิน 530 เมตร	- มีถนนที่เชื่อมจากถนนสุขุมวิทสู่พื้นที่ศึกษาเพียง 3 สาย โดยชุมชนที่อยู่ระหว่างพื้นที่ดังกล่าวสามารถเข้าถึงพื้นที่ชายทะเลพัทยาได้ - มีถนนสู่ทะเล 21 สาย - บล็อกอาคารติดทะเล 20 บล็อก - ร้อยละ 14 ของบล็อกอาคารไม่เหมาะสม
2. ประสิทธิภาพความชัดเจนของกำแพงถนน	- มวลอาคารสองฝั่งทางสัญจรควรมีความต่อเนื่อง - สัดส่วนความสูงของฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรควรเป็นมิตรกับคนเดินเท้าตามแนวคิด	- ร้อยละ 14 ของจำนวนถนนมีมวลอาคารที่มีความต่อเนื่อง - ร้อยละ 34 ของจำนวนถนนมีสัดส่วนความสูงของฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า
3. รูปพื้นที่และอาคารบริเวณห้วงมณฑลนติดทะเล	พื้นที่และอาคารบริเวณห้วงมณฑลนติดทะเลสามารถรับวิวทะเลมุกกว้าง และควรมีกิจกรรมบริเวณห้วงมณฑลนติดทะเลที่	- พื้นที่ห้วงมณฑลนติดทะเลทั้ง 21 จุดและในเมือง 3 จุด ไม่เอื้อให้เกิดมุมมองมุกกว้าง และไม่มีกิจกรรมบริเวณห้วงมณฑลน

4.ความสูงอาคาร	สอดคล้องกับการเปิดมุมมอง มีการไล่ระดับความสูง แนว กำแพงอาคารสูง ตามแนวคิด	อาคารบางส่วนบดบังมุมมองสู่ ทะเล ข้อกำหนดที่คุมความสูงที่ ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอ
5.การใช้ประโยชน์ ที่ดินและอาคาร	การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร ควรมีความเหมาะสมไม่น้อย กว่าร้อยละ 90 ของพื้นที่ทั้งหมด	ร้อยละ 30 ของพื้นที่ทั้งหมดมี การใช้ประโยชน์ที่เหมาะสม
6.ความต่อเนื่องของ กิจกรรมทางสัญจร	<ul style="list-style-type: none"> - ชายหาดควรเดินได้ต่อเนื่อง ทั้งหมด - พื้นที่ทะเลส่วนใหญ่ควรเล่นน้ำ ได้ ไม่ควรมีการจำกัดพื้นที่เล่น น้ำมากจนทำให้ขาดความ ต่อเนื่อง - ถนนควรมีความต่อเนื่องของ กิจกรรม - ทางข้ามควรเชื่อมโยงพื้นที่ เมืองกับพื้นที่ชายหาด 	<ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ชายหาดไม่ต่อเนื่อง - เล่นน้ำได้ร้อยละ 30 ของพื้นที่ - ร้อยละ 14 ของจำนวนถนนมี ความต่อเนื่องของกิจกรรม - จุดข้ามถนน 14 จุด ไม่ต่อเนื่อง กับถนนสู่ทะเล และไม่มีการ ออกแบบทางข้ามพิเศษ
7.อุปกรณ์ประกอบ ถนนป้าย พืชพรรณ	<ul style="list-style-type: none"> - ควรมีการกำหนดแนวการ ติดตั้งที่ชัดเจน - ค่าเฉลี่ยการบดบังวิวทะเลไม่ ควรเกินร้อยละ 5 	<ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีการกำหนดแนวการติดตั้ง - ถนนสู่ทะเลมีค่าเฉลี่ยการบด บังวิวทะเลประมาณร้อยละ 53

จากผลสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงต้นจะเห็นได้ว่า สภาพพื้นที่ศึกษาในปัจจุบัน ไม่ได้มี ลักษณะตรงตามแนวคิดเบื้องต้นทั้ง 7 ข้อ จึงส่งผลให้พื้นที่ศึกษาหรือเมืองชายทะเลพัทยา ขาด ความเป็นสถานที่ และประสิทธิภาพ ตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ซึ่งมีเหตุผลสำคัญมาจากการ ขาดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ดังนั้นเมืองชายทะเลพัทยา จึงควรมีกำหนดแนวทางการ ออกแบบภูมิทัศน์เมืองใหม่ เพื่อดึงความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลให้กลับคืนมา พร้อมทั้ง สร้างประสิทธิภาพของความเป็นเมืองท่องเที่ยว และเมืองเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค โดย พิจารณาจากกรอบแนวคิดเบื้องต้นทั้ง 7 ข้อ

บทที่ 5

แนวทางเบื้องต้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา

จากผลการวิเคราะห์สภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของเมืองชายทะเลพัทยารวมทั้งการระบุถึงประเด็นปัญหา และศักยภาพของภูมิทัศน์เมืองในปัจจุบัน พบว่าภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยามีประเด็นปัญหาหลายประการที่ส่งผลให้เมืองขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา และก่อให้เกิดปัญหาเมืองอื่นๆตามมาหลายประการ ในบทนี้ผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางเบื้องต้นในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยาใหม่ตามแนวคิดทั้ง 7 ข้อ และศักยภาพของพื้นที่ โดยมีรายละเอียดแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ

1. โปรแกรมเบื้องต้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา
2. ผังแม่บทเบื้องต้นและรายละเอียดหลังการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา

5.1 โปรแกรมเบื้องต้นการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา

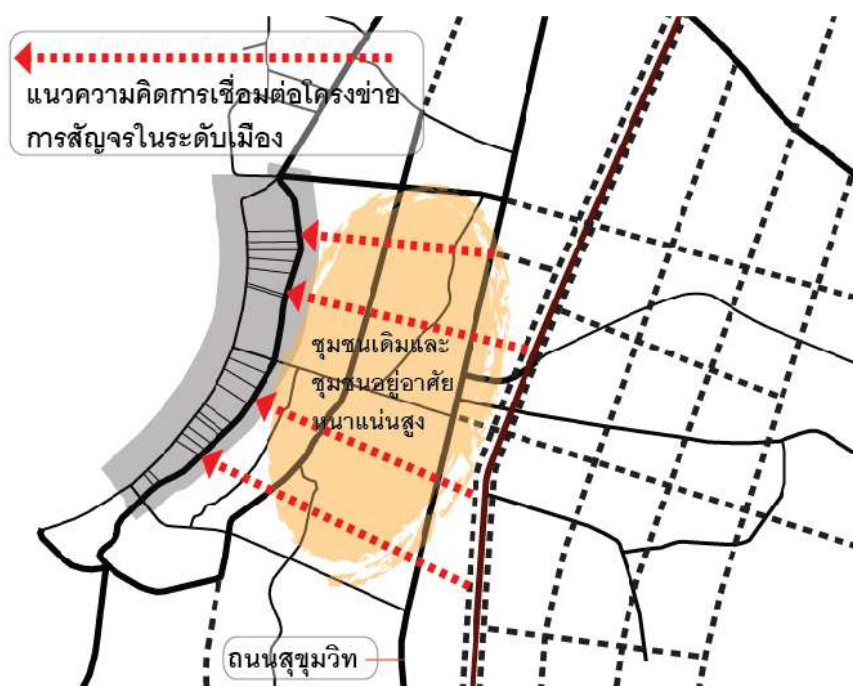
5.1.1 กำหนดโครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกอาคาร

เพิ่มโครงข่ายการสัญจรระดับเมือง จากถนนสุขุมวิทถึงพื้นที่ศึกษา เพื่อเปิดพื้นที่ชุมชนและเพิ่มทางเลือกในการสัญจรเข้าสู่พื้นที่ชายทะเลในระดับดับเมืองให้มากขึ้น (ภาพที่ 5.1) ระดับพื้นที่ศึกษาให้เพิ่มถนนซอยหรือช่องมองวิวจากถนนพญาสาย 2 ไปสู่ถนนพญาสาย 1 ให้มากขึ้น โดยเลือกจากพื้นที่และบล็อกอาคารที่มีขนาดไม่สอดคล้องกับแนวคิด คือ มีขนาดความกว้าง หรือมีระยะห่างระหว่างถนนมากกว่า 230 เมตร (ภาพที่ 5.2) นอกจากนี้ยังเสนอให้มีแนวถนนเพิ่มเติมไปด้านทิศตะวันออกของถนนพญาสาย 2 เพื่อเปิดพื้นที่การพัฒนาและเชื่อมต่อชุมชนบริเวณนั้นให้สามารถเข้าถึงพื้นที่ศึกษาแลพื้นที่ชายทะเลได้สะดวกมากขึ้น (แผนที่ 5.1) มีรายละเอียดในการเพิ่มเติมดังนี้

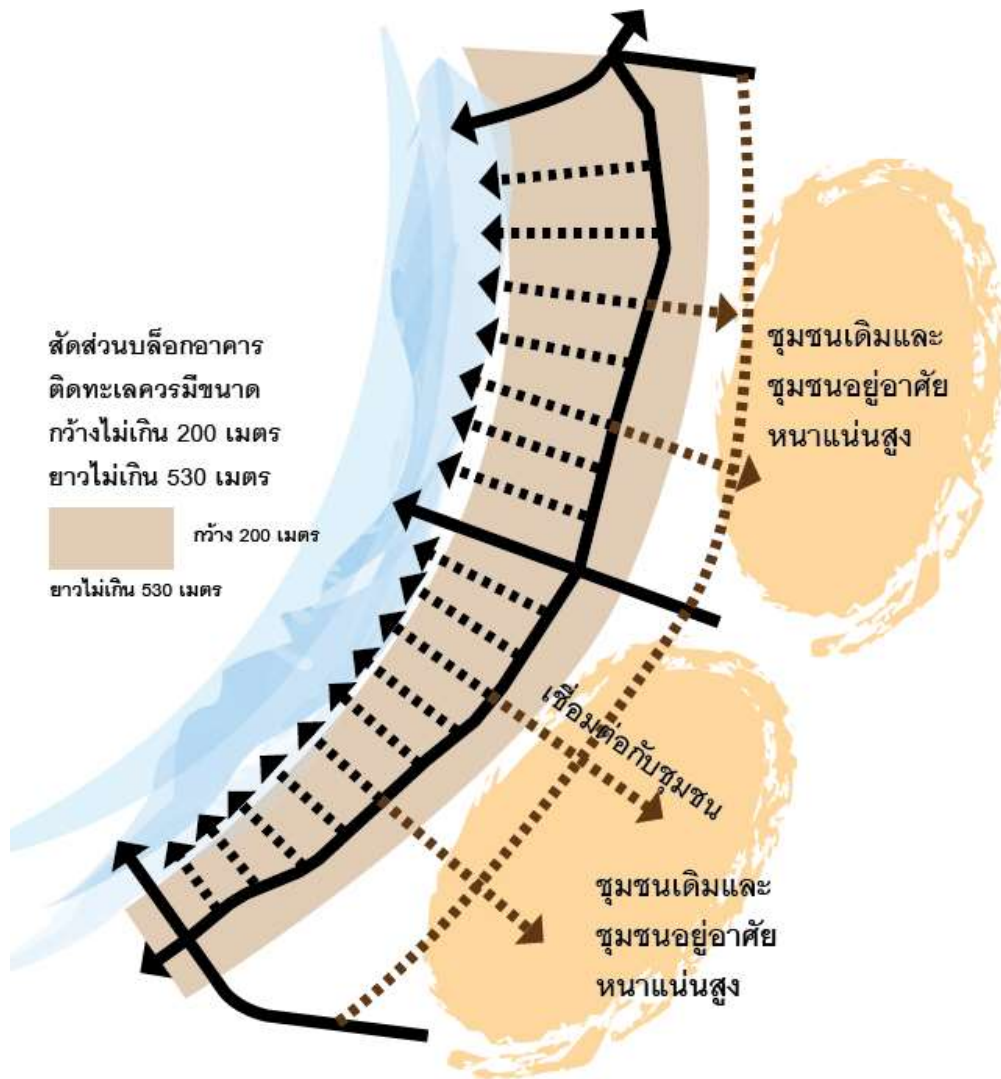
- 1) บล็อกอาคารหมายเลข 1 ระหว่างช่วงถนนพญาเห็นถึงซอยพญา 1 ขนาด 482 เมตร ควรมีการเพิ่มถนนหรือช่องมองอย่างน้อย 2 สาย แต่เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่โรงแรมเอกชนขนาดใหญ่ และมีการใช้พื้นที่จนเต็ม จึงยากที่จะแบ่งพื้นที่ จึงให้เพิ่มถนนเพียง 1 สาย โดยการขอความร่วมมือเจ้าของที่ดินบริเวณดังกล่าว คือ โรงแรมอมารีออคิด พัทยา (Amari Orchid Pattaya hotel) โรงแรมฮอติเดย์อิน พัทยา

(Holiday Inn Pattaya Hotel) โรงแรมไอบิส พัทยา (Ibis Pattaya hotel) เพื่อเชื่อมต่อกับถนนเดิมภายในพื้นที่เดิมกับถนนพัทยาสาย 1 และใช้เป็นถนนสาธารณะ

- 2) บล็อกอาคารหมายเลข 8 ระหว่างช่วงซอยพัทยา 6/1 ถึงถนนพัทยากลาง ขนาด 552 ให้เพิ่มถนนซอย 2 สาย โดยสายแรกให้ใช้พื้นที่ที่เคยเป็นแนวถนนเดิม หรือเสนอให้ผู้พัฒนาทำเป็นถนนสาธารณะ สายที่ 2 ให้ขอความร่วมมือกับเจ้าของที่ดินบริเวณทิศใต้ของโรงแรมทรอปิคาน่า (Tropicana hotel) เพื่อต่อเชื่อมการสัญจรกับถนนพัทยาสาย 1 และให้ใช้เป็นซอยสาธารณะ
- 3) บล็อกอาคารหลายเลข 12 ระหว่างซอยพัทยา 9 กับซอยพัทยา 10 ขนาด 380 เมตร ให้เพิ่มถนนซอยโดยขอความร่วมมือกับเจ้าของที่ดิน เพื่อต่อเชื่อมการสัญจรผ่านถนนภายในโครงการ และให้ใช้เป็นซอยสาธารณะ
- 4) บล็อกอาคารหมายเลข 18 ขนาด ระหว่างช่วงซอยพัทยา 13/2 และซอยพัทยา 13/3 365 เมตร ให้เพิ่มถนนซอยจากการเชื่อมต่อถนนในโรงแรมกับถนนพัทยาสาย 1 โดยขอความร่วมมือกับเจ้าของโรงแรมพัทยามารีอออดแอนด์สปา พัทยา (Marriott Resort & Spa Pattaya) ให้ใช้ซอยดังกล่าวเป็นซอยสาธารณะ
- 5) บล็อกชุมชนเดิมบริเวณทิศตะวันออกของถนนพัทยาสาย 2 ให้เสนอเป็นแนวทางการถนนเพิ่มเติมทั้งหมด 4 สาย โดยให้ต่อเชื่อมกับซอยพัทยา 1, ซอยพัทยา 6, ซอยพัทยา 4 และซอยพัทยา 13/1






ภาพที่ 5.1 แนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรระดับเมือง



ภาพที่ 5.2 แนวคิดการเชื่อมโยงโครงข่ายการสัญจรและขนาดของบล็อกรูปร่างระดับพื้นที่ศึกษา



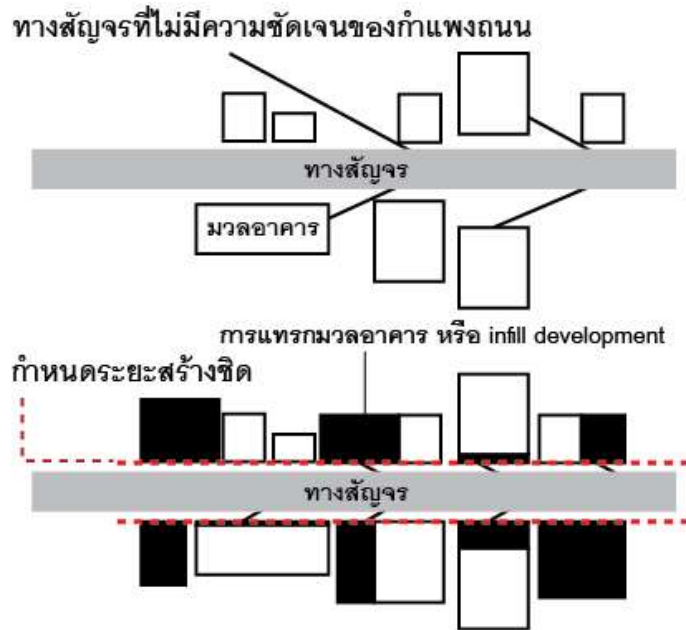
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์  เชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรและมุมมองสู่ทะเล  โครงข่ายการสัญจรที่เป็นถนนสู่ทะเลเดิม  แนวคิดการเชื่อมต่อโครงข่ายการสัญจรกับชุมชนเดิม เชื่อมต่อกับถนนของพัทยา 1, 6, 9 และ 13/1</p>
<p>นิสิต นายแทนศร พรปัญญาภิทร สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : เชื่อมโยงโครงข่ายทางสัญจรและมุมมอง (5.1) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

5.1.2 กำหนดแนวความชัดเจนของกำแพงถนน

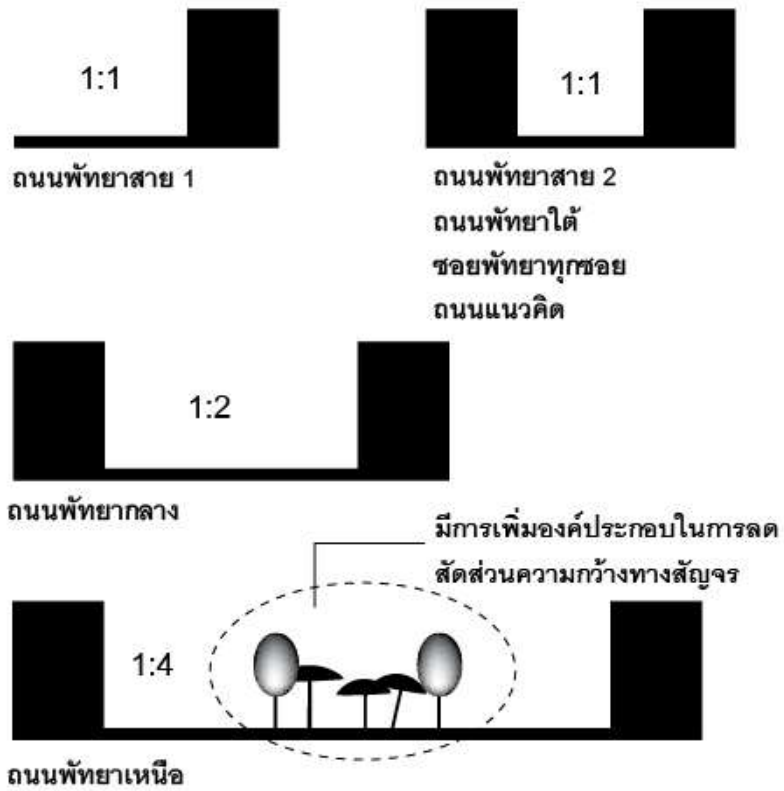
กำหนดระยะถอยร่นและระยะสร้างชิดของถนนทุกสายในเมือง ยึดอาคารสำคัญหรืออาคารขนาดใหญ่ในแต่ละบริเวณ โดยใช้วิธีการสร้างแนวต้นไม้ หรือ การเพิ่มมวลอาคาร แทรกมวลอาคาร (Infill development) บนพื้นที่ว่างให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินเท้า สอดคล้องแนวคิดและโปรแกรมการออกแบบเรื่องการกำหนดความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร ซึ่งจะกล่าวถึงในข้อ 5.1.6 มีรายละเอียดในการกำหนดเบื้องต้นคือ สำหรับถนนที่เป็นถนนขนานทะเล ได้แก่ ถนนพญาสาย 1 และถนนพญาสาย 2 ให้ใช้ระยะถอยร่น เพื่อสร้างความหลากหลายของพื้นที่ด้านหน้าอาคารริมชายทะเล ส่วนถนนที่เป็นถนนสู่ทะเลทั้งหมดให้ใช้การกำหนดระยะสร้างชิดหรือการสร้างแนวพืชพรรณเพื่อสร้างการนำสายตาตามาสู่พื้นที่ชายทะเล นอกจากนี้ยังต้องมีการกำหนดสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า (แผนที่ 5.2) มีรายละเอียดดังนี้

- 1) ถนนพญาสาย 1 (ถนนเลียบชายหาด) แนะนำให้มีสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร ควรเป็น 1:1 ทั้งนี้ต้องสอดคล้องข้อกำหนดความสูงบริเวณ 100 เมตรแรกจากชายฝั่ง
- 2) ถนนพญาสาย 2 แนะนำให้มีสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร ควรเป็น 1:1
- 3) ถนนพญาเหนือ ถนนพญากลาง และถนนพญาใต้ แนะนำให้มีสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจร ควรอยู่ระหว่าง 1:1 และ 1:4 โดยควรมีการออกแบบพิเศษสำหรับถนนพญาเหนือกับถนนพญากลางเพื่อลดทอนความความรู้สึกเปิดโล่งของพื้นที่ อาทิเช่น การเพิ่มแนวต้นไม้ แนวเสาไฟ หรือแนวอุปกรณ์อื่นๆ
- 4) ถนนซอยพญาทุกซอย แนะนำให้มีสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างทางสัญจรควรเป็น 1:1 (ภาพที่ 5.4)

นอกจากนี้ควรมีการกำหนดรูปแบบขององค์ประกอบอาคาร อาทิเช่น วัสดุในการก่อสร้าง, สีอาคาร, ช่องเปิด เป็นต้น เพื่อช่วยสร้างความเป็นเอกภาพ และการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาก็มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.3 แนวคิด infill development ถนนสู่ทะเล ในพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 5.4 แนวคิดการกำหนดสัดส่วนความสูงฐานอาคารต่อความกว้างพื้นที่สัญจร

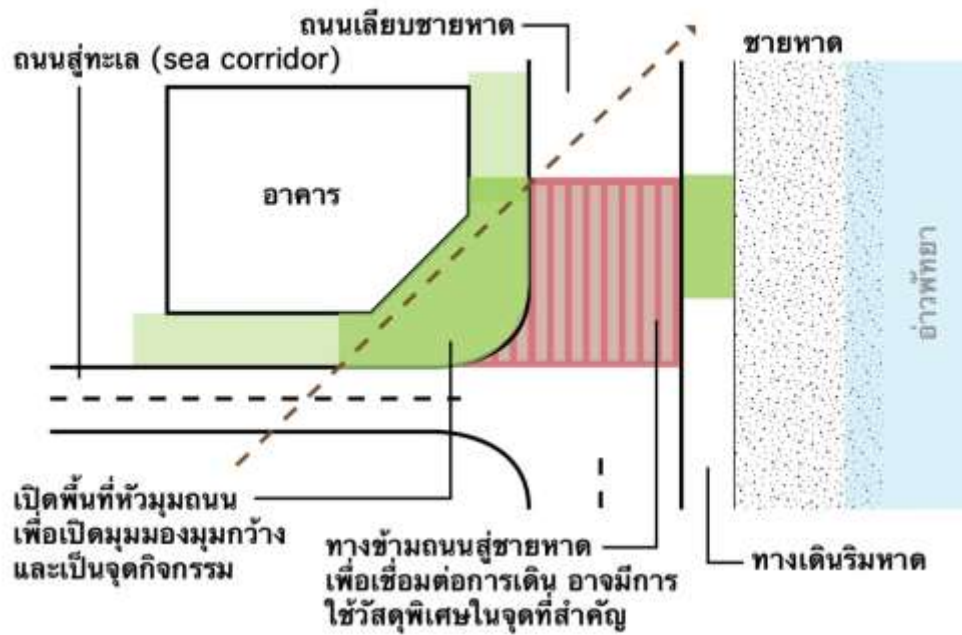


<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดให้มีระยะสร้างชิด และมีสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนน 1:1 กำหนดให้มีระยะสร้างชิด และมีสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนน 1:1 (แนวคิดการเชื่อมต่อกองข่ายการสัญจร) กำหนดให้มีระยะสร้างชิด และมีสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนน 1:1 ไม่เกิน 1:2 กำหนดให้มีระยะสร้างชิด และมีสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างถนน 1:1 ไม่เกิน 1:4 (เป็นการออกแบบเพื่อลดผลกระทบการเปิดได้ด้วยแนวรูปทรง)
<p>นิสิต นายแทนสง พรปัญญาภิทอง สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และสวนสาธารณะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : พื้นที่กำหนดระยะสร้างชิดและสัดส่วนความสูงอาคารต่อความกว้างทางสัญจร (5.2) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

5.1.3 กำหนดแนวทางการออกแบบพื้นที่และอาคารบริเวณหัวมุมถนนติดทะเล

กำหนดให้พื้นที่หัวมุมถนนติดทะเลทุกจุดต้องเปิดพื้นที่และอาคารหัวมุมถนน เพื่อเชื่อมโยงมุมมองทะเลมุมกว้าง (panorama view) และกำหนดให้บริเวณหัวมุมถนนติดทะเล (ภาพที่ 5.5) กำหนดให้มีการใช้พื้นที่หัวมุมเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหรือพื้นที่สาธารณะที่มีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง ในรูปแบบที่ไม่มีองค์ประกอบที่บดบังมุมมองระดับสายตา โดยหัวมุมถนนติดทะเลที่เป็นอาคาร ให้เปิดมุมมองอาคารเพื่อให้คนมองวิวมุมกว้างและเดินผ่านได้ ส่วนหัวมุมถนนที่เป็นรั้วให้ปรับให้สามารถมองผ่านได้อย่างเดียวหรือบางส่วนอาจเดินผ่านได้ (แผนที่ 5.3) โดยมีตัวอย่างในการปรับปรุง (ตารางที่ 5.1) และตำแหน่งในการออกแบบดังนี้



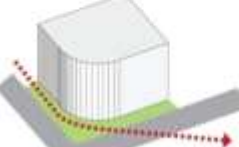
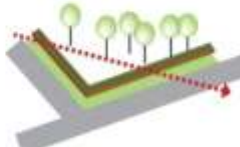
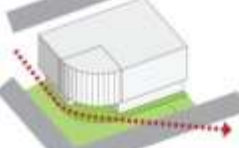
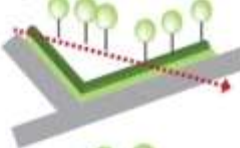
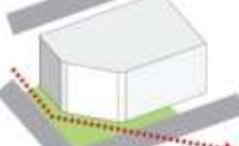


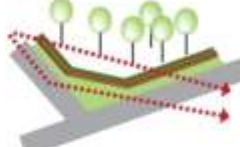

- 1) บริเวณหัวมุมถนนสู่ทะเลเดิม และถนนสู่ทะเลใหม่ ทั้งหมด 26 จุด เน้นการเปิดมุมมองมุมกว้างสู่ทะเลและกำหนดกิจกรรมบริเวณหัวมุมให้ต่อเนื่องกัน
- 2) บริเวณจุดตัดถนนสายหลักบนถนนพญาสาย 2 ทั้งหมด 3 จุด เน้นการเปิดมุมมองและกิจกรรมที่ต่อเนื่อง
- 3) บริเวณจุดตัดถนนพญาสาย 2 กับแนวถนนความคิดที่ต่อเชื่อมไปทางชุมชนด้านทิศตะวันออก ทั้งหมด 4 จุด เน้นการเปิดมุมมองและกิจกรรมต่อเนื่อง

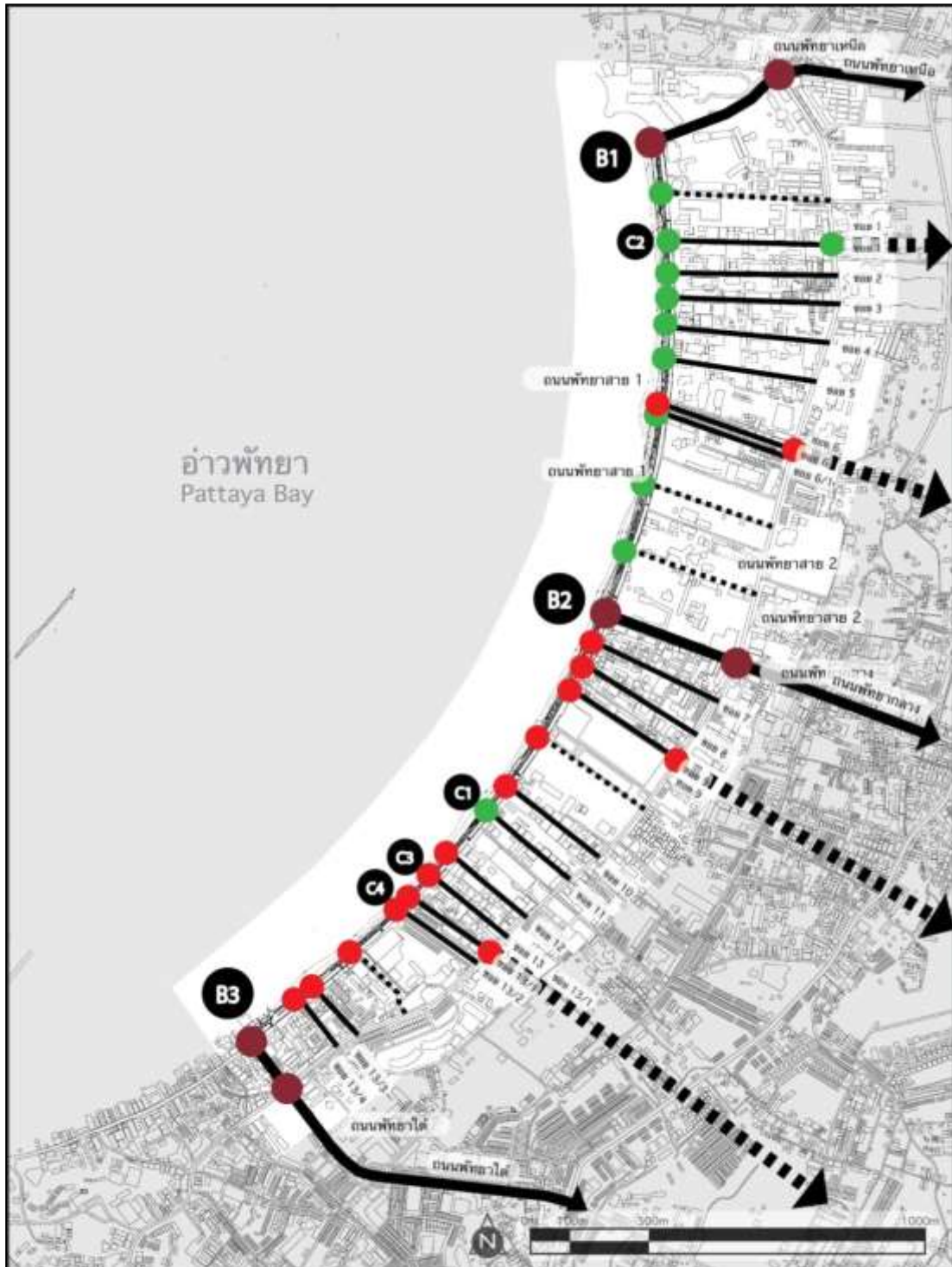


ก่อนการปรับปรุง	แนวทางในการปรับปรุง
อาคาร	<p>เสาอาคาร</p> <p>ตัวอย่างแนวคิดการเปิดมุมอาคาร</p>
พื้นที่หัวมุมแบบรวกน	<p>รั้ว</p> <p>ใช้แนวต้นไม้เตี้ย</p> <p>ตัวอย่างแนวคิดการเปิดมุมรั้ว</p>

ภาพที่ 5.5 แนวคิดการเปิดพื้นที่และอาคารหัวมุมถนนติดทะเล

ตารางที่ 5.1 ตัวอย่างการปรับปรุงพื้นที่และอาคารห้วมถนตดทะเล

ตัวอย่างการปรับปรุงอาคารห้วมถนตดทะเลเพื่อเชื่อมโยงมของทงสศค	ตัวอย่างการปรับปรุงแนวร้วห้วมถนตดทะเลเพื่อเชื่อมโยงมของทงสศค
กอนการปรบปรุง	
 <ul style="list-style-type: none"> — อาคารบคบ้งมของและโอกสในกรใช้ประโยชน์พื้นที่ห้วม 	 <ul style="list-style-type: none"> — แนวร้วบคบ้งมของควมค่อเนื่องกกรรมและโอกสในกรใช้ประโยชน์พื้นที่ห้วม
หล้งการปรบปรุง	
 <ul style="list-style-type: none"> — เปดมอาคารศนค้งช่วยเปดมมอุมกว้งได้พื้นที่ห้วมอจจะใช้ประโยชน์ได้มก 	 <ul style="list-style-type: none"> — ปรบแนวร้วให้ศยลงมระค้บที่สกรน้งได้และสกรมอผ่านเพื่อรับววมกว้งได้
 <ul style="list-style-type: none"> — เปดมอาคาร และพื้นที่อาคารด้วยศนค้งช่วยเปดมมอุมกว้งได้พื้นที่ห้วมสกรมอใช้ประโยชน์ได้มกข้น 	 <ul style="list-style-type: none"> — ปรบแนวร้วให้ศยลงโดยใช้แนวค่นมคยและสกรมอผ่านเพื่อรับววมกว้งได้
 <ul style="list-style-type: none"> — เปดมอาคารศนทงช่วยเปดมมอุมกว้งได้พื้นที่ห้วมอจจะใช้ประโยชน์ได้มก 	 <ul style="list-style-type: none"> — ปรบแนวร้วให้ศยลงโดยใช้แนวค่นมคยและพื้นที่ห้วมสกรมอค่นและมอผ่านเพื่อรับววมกว้งได้
 <ul style="list-style-type: none"> — เปดมเฉพาะพื้นที่ข้นแรกอาคารด้วยศนทงช่วยเปดมมอุมกว้งได้ในระดับสศคทอนันพื้นที่ห้วมใช้ประโยชน์ได้ดี 	 <ul style="list-style-type: none"> — ปรบแนวร้วให้ศยลงมระค้บที่สกรน้งได้และพื้นที่ห้วมสกรมอค่นและมอผ่านเพื่อรับววมกว้งได้
 <ul style="list-style-type: none"> — เปดมเฉพาะพื้นที่ข้นแรกอาคารด้วยศนรูปแบบข้นที่มีองคคเปิดทพื้นที่ขยหนคช่วยเปดมมอุมกว้งได้ในระดับสศคทอนันพื้นที่ห้วมใช้ประโยชน์ได้ดี 	

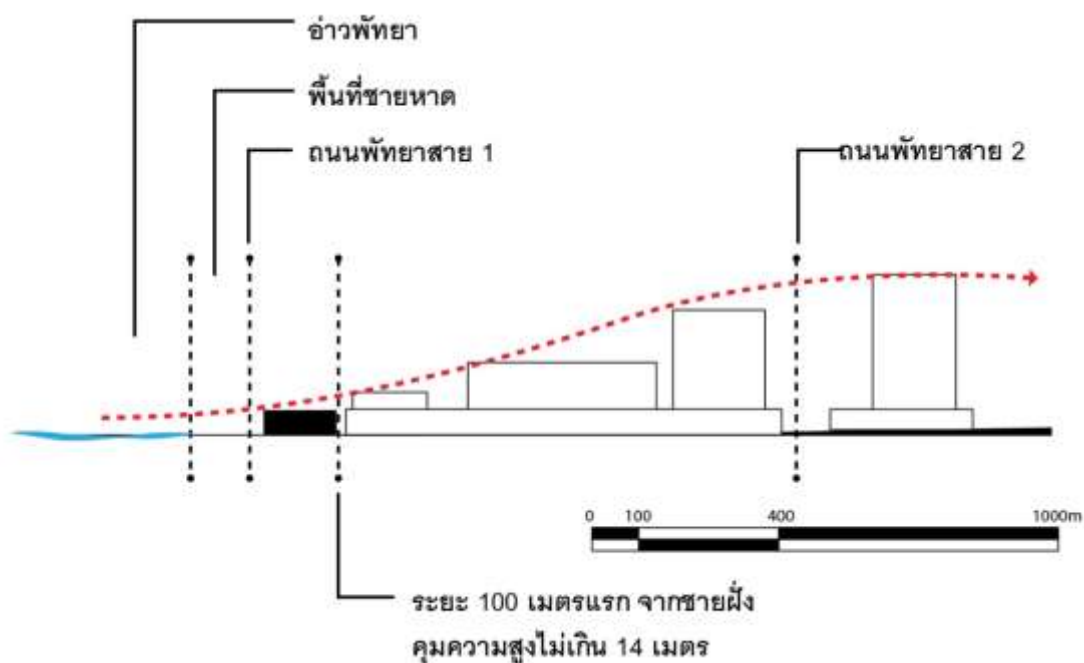


<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ● เป็นศูนย์ถนนสายหลัก และเพิ่มกิจกรรมการค้าบริเวณหัวมุม ● เป็นศูนย์ถนนซอยแบบ C3 C4 และเพิ่มกิจกรรมการค้าบริเวณหัวมุม ● เป็นศูนย์ถนนซอยแบบ C1 C2 ถนนสู่ทะเล แนวคิดการเชื่อมต่อกองข่ายการสัญจร
<p>นิสิต นายแทนศร พรปัญญาภิตร สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : พื้นที่ออกแบบหัวมุมถนนเพื่อเปิดมุมมองมุมกว้าง และเชื่อมต่อกิจกรรม (5.3) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

5.1.4 กำหนดแนวทางการควบคุมความสูงอาคาร

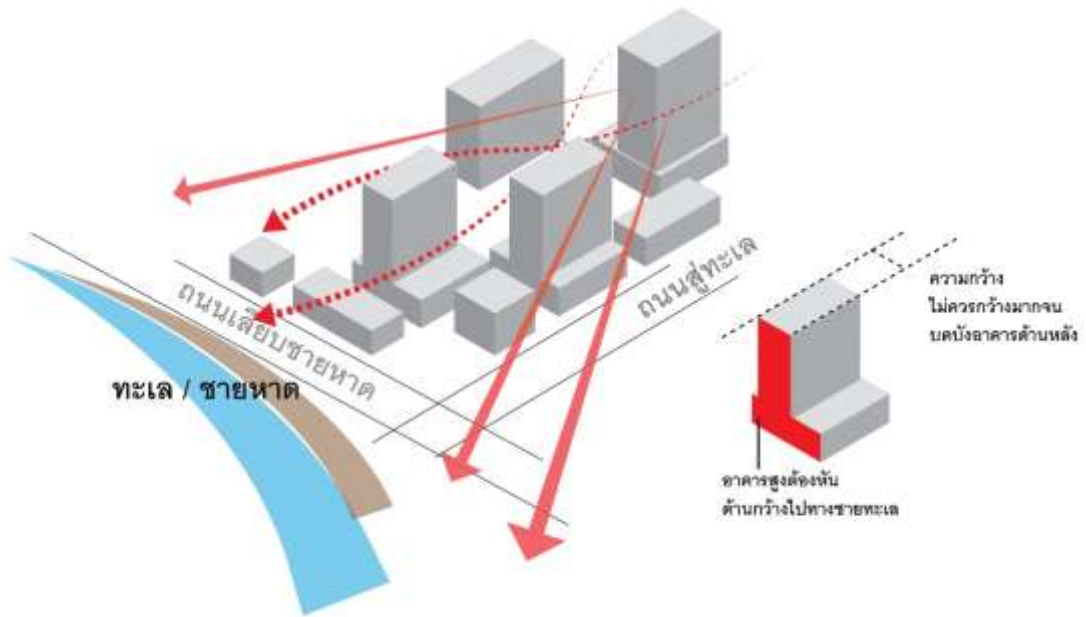
การควบคุมความสูงอาคารให้เป็นไปตามแนวคิด (แผนที่ 5.4) คือ ควรมีการไล่ระดับความสูงของอาคารให้สูงขึ้นเรื่อยๆ จากพื้นที่บริเวณชายหาด ถนนพญาสาย 1 ไปจนถึงบริเวณถนนพญาสาย 2 (ภาพที่ 5.6) โดยมีรายละเอียดพื้นที่และโปรแกรมในการควบคุมความสูง ตามข้อกำหนดกฎหมายและแนวคิด 4 ส่วนคือ

- 1) การควบคุมความสูงตามข้อกำหนดเมืองพัทยา ระบุให้ระยะ 100 เมตรแรกจากชายฝั่ง มีความสูงไม่เกิน 14 เมตร หรืออาคารที่มีจำนวนชั้นไม่เกิน 4 ชั้น
- 2) การควบคุมความสูงอาคารตามพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 ระบุให้อาคารสูงได้ไม่เกิน 2 เท่าของความกว้างทางสัญจร
- 3) การควบคุมความสูงส่วนฐานอาคาร (podium) ต่อความกว้างทางสัญจร ตามแนวคิดประสิทธิภาพความชัดเจนของกำแพงถนน ระบุไว้สัดส่วน และวิธีการออกแบบให้เป็นมิตรกับคนเดินเท้า
- 4) การควบคุมความสูงของตัวอาคาร (tower) ให้ยึดแนวการมองจากพื้นที่ชายหาด โดยทำมุม 30 องศา เพื่อกำหนดความสูงสูงสุดของตัวอาคาร (tower) บริเวณพื้นที่ศึกษาทั้งหมด (ภาพที่ 5.7)



ภาพที่ 5.6 แนวคิดการควบคุมความสูงสิ่งปลูกสร้างและอาคาร

อย่างไรก็ตามการพัฒนาอาคารสูงบริเวณเลียบชายฝั่งยังสามารถทำได้โดยกำหนดให้ต้องมีการควบคุมรูปแบบของอาคารและกลุ่มอาคารให้มีลักษณะการจัดวางที่หันด้านกว้างหรือด้านสั้นอาคารเข้าหาชายทะเล กำหนดการจัดวางตำแหน่ง และการออกแบบรูปร่างที่ไม่ก่อให้เกิดซ้อนทับและความซ้ำของรูปแบบอาคาร



ภาพที่ 5.8 แนวคิดการออกแบบและจัดวางอาคารสูงริมชายทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะ 100 เมตรจากชายฝั่งทะเล กำหนดให้สูงสุดได้ไม่เกิน 14 เมตรหรืออาคาร 4 ชั้น ความสูงสูงสุดของอาคาร (100m)ตามความ กว้าง 14.2 เมตรของถนนกว่าถนนสัญญาณบริเวณพื้นที่ ถนนพญาสาธิต 2 ศูนย์รวมสูง มีถนนยาวทางด้านทิศตะวันออกมี 30 เมตรจากจุดถนน 	
<p>นิสิต นายแทนคง พรปัญญาภิวัตน์ สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และสวนสาธารณะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : พื้นที่แนวคิดในการควบคุมการถ่ายภาพความสูง (5.4) ปีมา : ๒๕๖๕, 2555</p>	

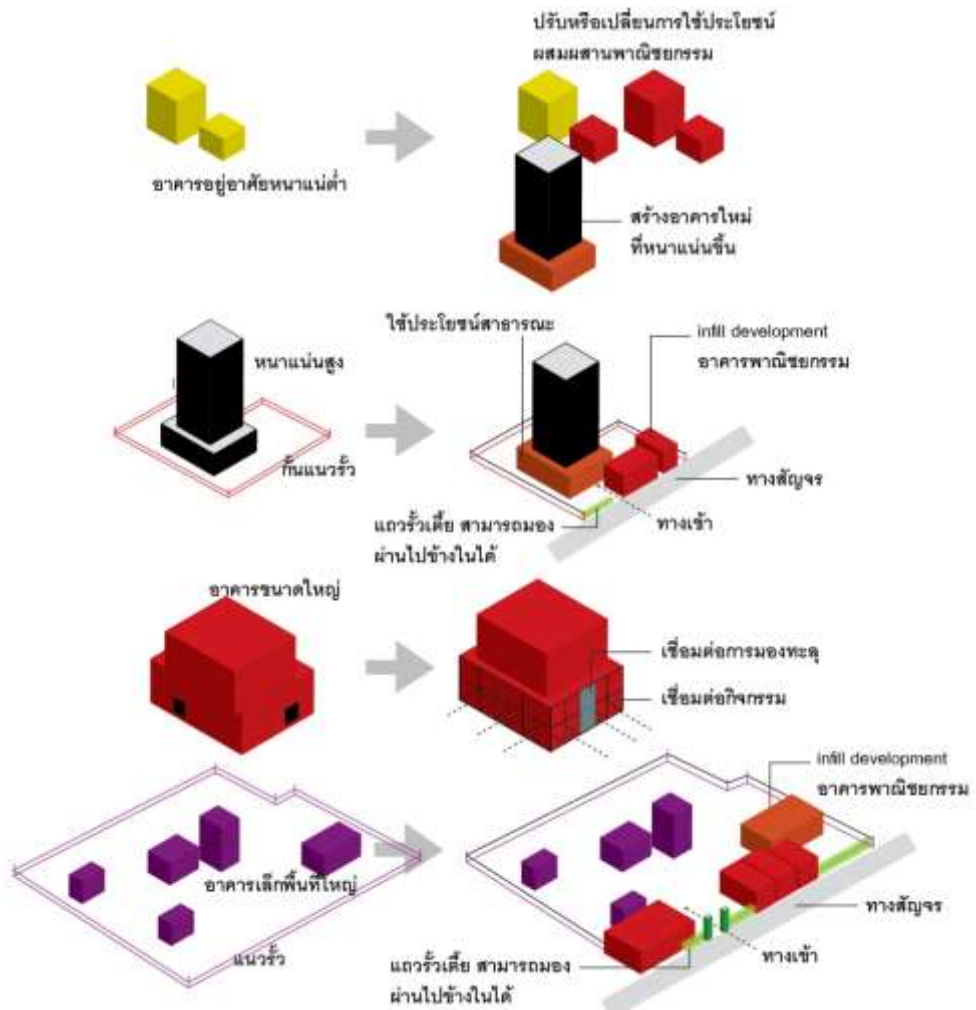
5.1.5 กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

ให้มีการปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารในช่วงถนนพญาสาย 1 และถนนพญาสาย 2 ในเชิงพาณิชย์กรรมเพิ่มมากขึ้น (แผนที่ 5.5) โดยเฉพาะอาคารที่มีการใช้ประโยชน์เกี่ยวกับการบริการการท่องเที่ยว อาทิเช่น ร้านค้า ร้านอาหาร บาร์ หรือโรงแรม ที่พักขนาดกลาง ขนาดเล็ก ส่วนบริเวณทิศตะวันออกของถนนพญาสาย 2 กำหนดให้มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่น และให้เน้นพื้นที่บริเวณ 2 ผังถนนทุกสาย ให้มีกิจกรรมการค้าแทรกตัวอยู่ เพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรมที่เชื่อมต่อบรรยากาศของคนเดินเท้า (ภาพที่ 5.9) โดยมีรายละเอียดในการปรับปรุงลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคารให้มีความเหมาะสมดังนี้

- 1) อาคารที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นต่ำ อาทิเช่น บ้านเดี่ยว ห้องแถว อาคารแถว ควรปรับให้มีการแทรกการใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์กรรมเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนรูปแบบการใช้ประโยชน์เป็นพาณิชยกรรมหนาแน่นทั้งหมด
- 2) อาคารที่มีการใช้ประโยชน์เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นสูง ฐานอาคารเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล หรือมีการล้อมรั้ว ควรปรับแนวรั้วให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมกับทางสัญจร โดยปรับให้อาคารในส่วนของฐานอาคารหรือชั้นแรก มีการใช้ประโยชน์ที่มีความเป็นสาธารณะเพิ่มขึ้น อาทิเช่น ร้านอาหาร ห้องออกกำลังกาย ห้องรับรอง เป็นต้น อาจมีการเพิ่มเติมแนวอาคารพาณิชยกรรมในพื้นที่ที่ติดกับทางสัญจร เพื่อสร้างให้เกิดความต่อเนื่องกับพื้นที่โดยรอบ
- 3) อาคารขนาดใหญ่ที่มีทางเข้าออกที่ไม่สัมพันธ์กับทางสัญจร กล่าวคือ มีการกำหนดจุดเข้า-ออกน้อย มีส่วนข้างอาคารที่เป็นผนังติดกับทางสัญจร ควรปรับรูปแบบของส่วนที่ติดกับทางสัญจรให้มีความสัมพันธ์กับทางสัญจรมากขึ้น เช่น การเพิ่มร้านค้าชั่วคราว การปรับรูปแบบอาคารให้เป็นหน้าร้าน หรืออาจปรับเป็นกระจกให้สามารถมองเห็นกิจกรรมภายในอาคารได้ เป็นต้น
- 4) อาคารขนาดเล็กในพื้นที่ขนาดใหญ่ มีการล้อมรั้ว เหมือนกันกับวิธีการในข้อที่ 2 คือ ควรปรับแนวรั้วให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมกับทางสัญจร โดยปรับให้อาคารในส่วนของฐานอาคารหรือชั้นแรก มีการใช้ประโยชน์ที่มีความเป็นสาธารณะเพิ่มขึ้น อาทิเช่น ร้านอาหาร ห้องออกกำลังกาย ห้องรับรอง เป็นต้น อาจมีการเพิ่มเติมแนวอาคารพาณิชยกรรมในพื้นที่ที่ติดกับทางสัญจร เพื่อสร้างให้เกิดความต่อเนื่องกับพื้นที่โดยรอบ (ภาพที่ 5.10)



ภาพที่ 5.9 แนวคิดการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 5.10 โปรแกรมการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร

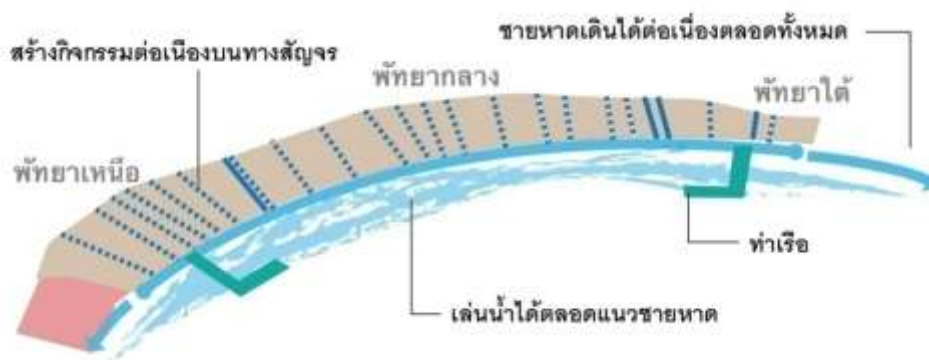


<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> ปกป้องการใช้ประโยชน์พื้นที่ การใช้ประโยชน์อาคารและ ปรับเปลี่ยนรูปแบบอาคารในภาพรวม พื้นที่กิจกรรมด้านกิจกรรมสองฝั่งทางสัญจร พื้นที่กิจกรรมด้านกิจกรรมสองฝั่งทางสัญจร ตามทางสัญจรที่เพิ่มเส้นตามแนวคิด
<p>นิสิต นายแทนศร พรปัญญาภิทร สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์และ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : พื้นที่การปรับปรุง การเพิ่มเติม การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร (5.5) ที่มา : ผู้วิจัย, 2555</p>

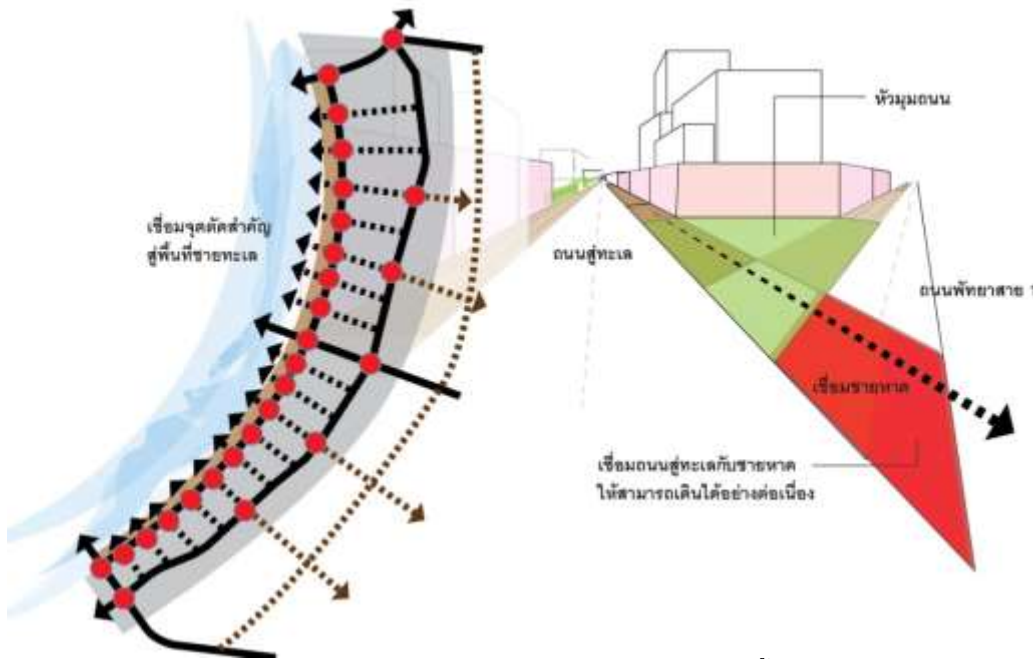
5.1.6 กำหนดความต่อเนื่องของกิจกรรมทางสัญจร

กำหนดให้ชายหาดของอ่าวพัทยาสามารถเดินและเล่นน้ำได้ตลอดทั้งชายหาด โดยริ้วแนวอาคารที่เกิดขวางชายหาดบริเวณถนนคนเดินที่ติดกับถนนพัทยาสาย 1 กำหนดพื้นที่สำหรับขึ้น-ลงเรือ โดยอาจสร้างท่าเรือใหม่ และกำหนดแนวเขตสำหรับเล่นน้ำตลอดแนวหาด (ภาพที่ 5.11) นอกจากนี้ยังควรมีการกำหนดให้มีการออกแบบทางข้ามถนนเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรจากถนนสู่ทะเลมายังชายหาด (ภาพที่ 5.12) ด้วยการออกแบบและการใช้วัสดุพิเศษ (แผนที่ 5.6) มีตัวอย่างในการออกแบบและรายละเอียดตำแหน่งดังนี้

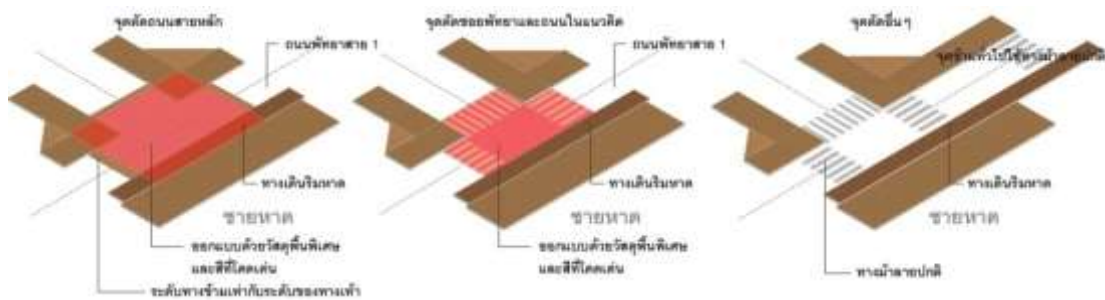
- 1) จุดตัดระหว่างถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง ถนนพัทยาใต้ กับถนนพัทยาสาย 1 และถนนพัทยาสาย 2 รวม 6 จุด ให้มีการออกแบบพิเศษโดยการยกระดับทางข้ามเท่ากับทางเดิน และให้ใช้สีและวัสดุพิเศษในการก่อสร้าง
- 2) จุดตัดระหว่างถนนซอยพัทยา กับถนนพัทยาสาย 1 รวม 23 จุด ให้มีการออกแบบพิเศษโดยการใช้สีและวัสดุพิเศษในการก่อสร้าง
- 3) จุดตัดระหว่างถนนแนวความคิดบริเวณตะวันออกของถนนพัทยาสาย 2 กับถนนพัทยาสาย 2 รวม 4 จุด ให้มีการออกแบบพิเศษโดยการใช้สีและวัสดุพิเศษในการก่อสร้าง
- 4) จุดตัดบริเวณอื่นที่นอกเหนือจากนี้ให้ใช้การออกแบบปกติ (ภาพที่ 5.13)



ภาพที่ 5.11 แนวคิดเชื่อมโยงทางสัญจรและกิจกรรมริมทะเล



ภาพที่ 5.12 แนวคิดการเชื่อมต่อถนนสุขุมวิทกับพื้นที่ซอยหาคัด

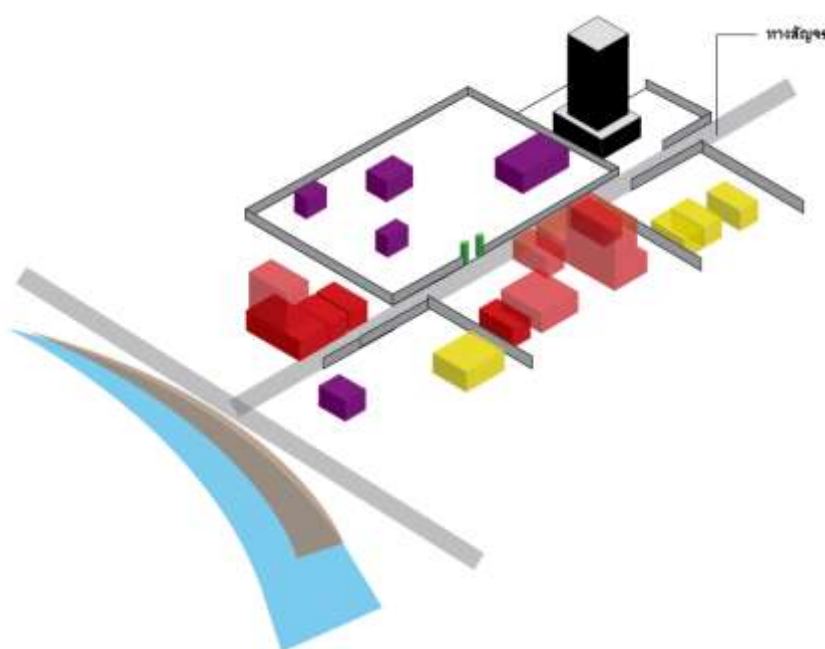


ภาพที่ 5.13 แนวคิดการออกแบบทางข้ามถนนในพื้นที่ศึกษา

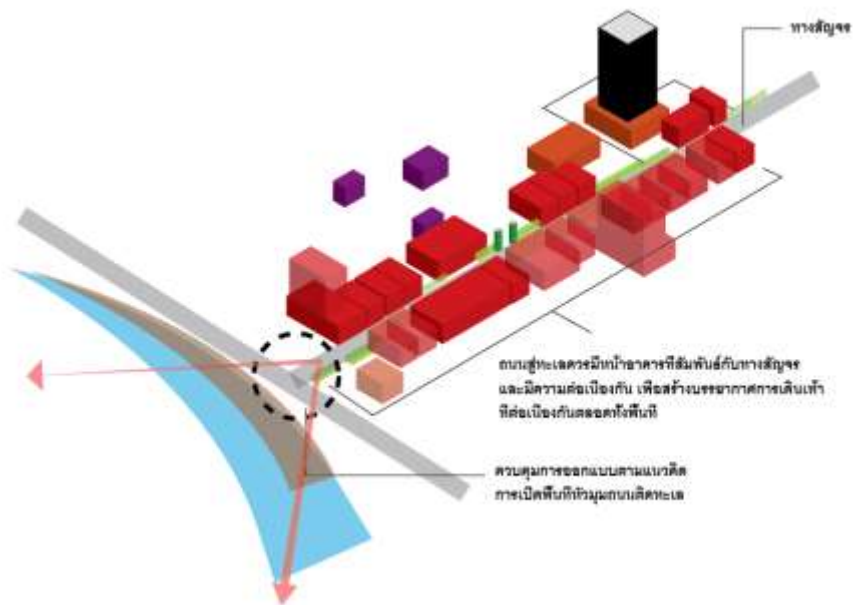
นอกจากนี้ควรปรับปรุงให้ถนนทุกสายในเมือง มีรูปแบบกิจกรรมที่ต่อเนื่อง โดยการใช้แนวคิดความชัดเจนของกำแพงถนนและแนวคิดการปรับการใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร เพื่อสร้างให้เกิดความเชื่อมโยงของกิจกรรมทางสัญจรดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับทางสัญจรที่เป็นถนนสุขุมวิท ซึ่งมีทั้งหมด 26 สาย ควรสร้างความสมดุลของการใช้พื้นที่ทางสัญจรระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้า มีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

- 1) ทางสัญจรที่มีการใช้งานของรถยนต์และการเดินเท้าตลอดเวลา ประกอบด้วย ถนนพญาสาย 1 ถนนพญาสาย 2 ถนนพญาเหนือ ถนนพญากลาง และถนนแนวคิดที่เชื่อมถนนพญาสาย 2 กับชุมชนด้านทิศตะวันออก

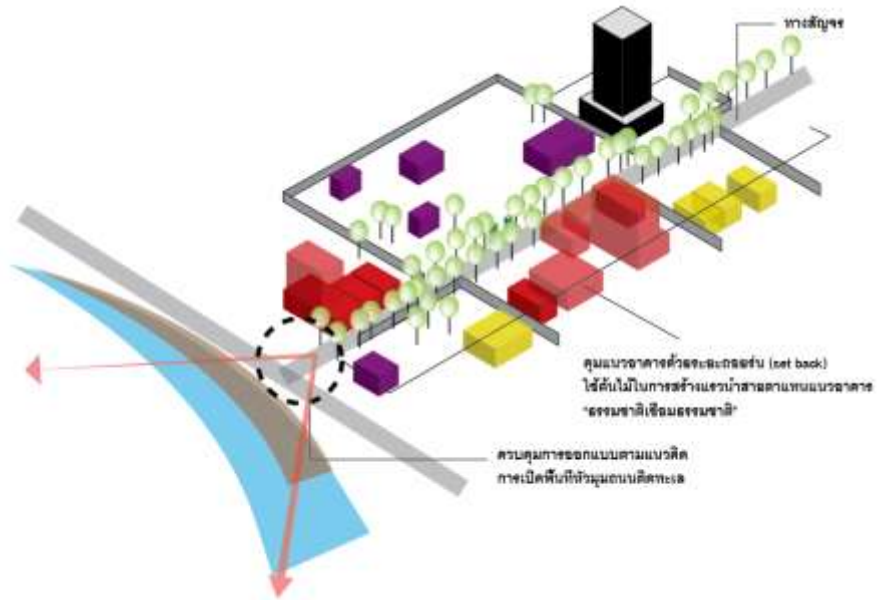
- 2) ทางสัญจรที่เน้นคนเดินเป็นหลัก ได้แก่ ซอยพัทธาทุกซอย รวมทั้งหมด 23 ซอย โดยออกแบบให้คนเดินเท้ากับรถยนต์ใช้ทางสัญจรร่วมกัน และอาจกำหนดให้บางซอยรถสามารถเข้าออกได้บางช่วงเวลาเท่านั้น โดยมีลักษณะการเพิ่มเติมมวลอาคารหรือแนวพืชพรรณเพื่อช่วยในการนำสายตาและกิจกรรมไปสู่พื้นที่ชายทะเล 2 รูปแบบ
- รูปแบบที่ 1 ใช้การเพิ่มมวลอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณริมถนนสู่ทะเล เพื่อสร้างความเชื่อมโยงพื้นที่เมืองกับพื้นที่ชายทะเล โดยมีการออกแบบอาคารบริเวณหัวมุมถนนสู่ทะเลที่สอดคล้องกับการเปิดมุมมองมุมกว้าง
 - รูปแบบที่ 2 “ธรรมชาติเชื่อมธรรมชาติ” โดยการใช้แนวต้นไม้เพื่อช่วยการนำสายตาไปสู่พื้นที่ชายทะเล โดยมีการจัดวางตำแหน่งพืชพรรณบริเวณหัวมุมถนนสู่ทะเลที่สอดคล้องกับการเปิดมุมมองมุมกว้าง



ภาพที่ 5.14 ลักษณะทางสัญจรก่อนการปรับปรุง



ภาพที่ 5.15 แนวคิดการปรับปรุงทางสัญจรเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม แบบที่ 1

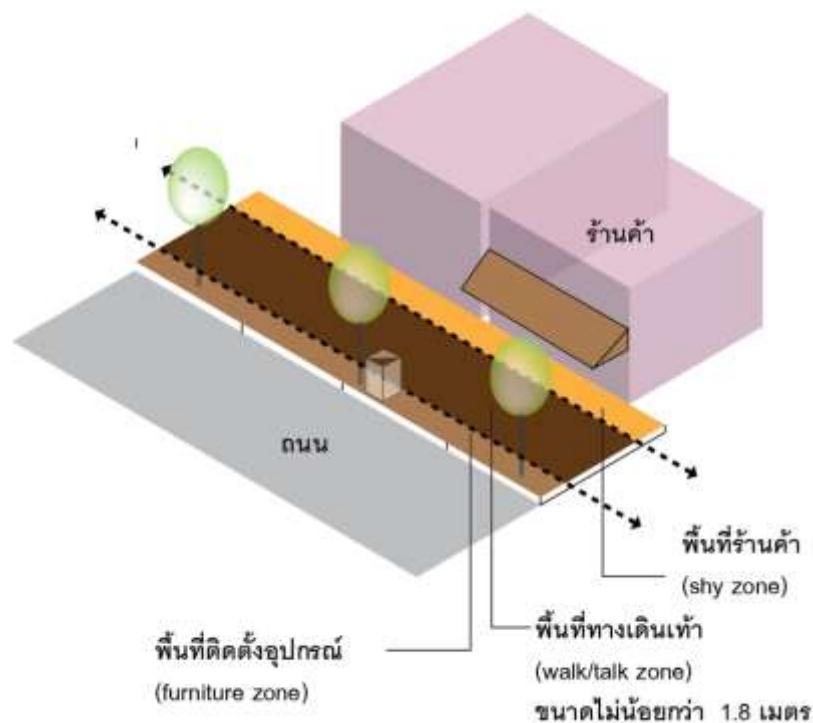


ภาพที่ 5.16 แนวคิดการปรับปรุงทางสัญจรเพื่อสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม แบบที่ 2

5.1.7 กำหนดพื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย และพืชพรรณ

ให้ถนนสายสำคัญของย่าน ต้องกำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย และพืชพรรณ (แผนที่ 5.7) โดยแบ่งพื้นที่ทางสัญจรในส่วนของทางเท้าให้มีการติดตั้งใน 3 ส่วน คือ ส่วนของร้านค้า ส่วนสำหรับคนเดินเท้า (walk/talk zone) และส่วนสำหรับติดตั้งอุปกรณ์ประกอบ (furniture zone) (ภาพที่ 5.17) และแบ่งรูปแบบการปรับปรุงถนนสู่ทะเลตามลักษณะถนนแต่ละรูปแบบดังนี้

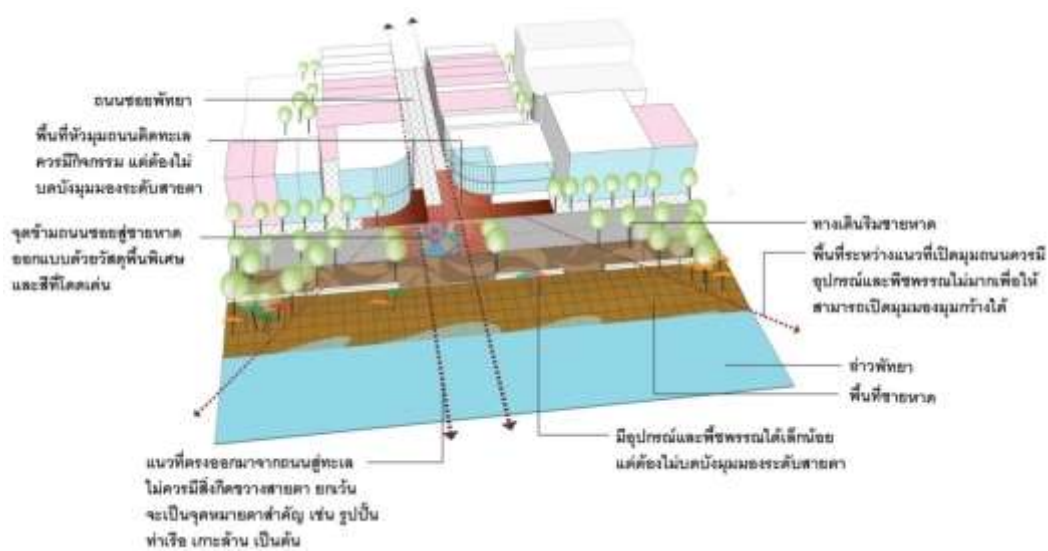
- 1) ถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนพญาเหนือ ถนนพญากลาง และถนนพญาใต้ ให้ปรับปรุงตามแบบปรับปรุง B1 B2 และ B3 ตามลำดับ
- 2) ถนนซอยพัทยานุรูปแบบที่ 1 ประกอบด้วย ซอยพญา 6/1 และซอยพญา 11 ให้ปรับปรุงตามแบบปรับปรุง C1
- 3) ถนนซอยพัทยานุรูปแบบที่ 2 ประกอบด้วย ซอยพญา 1, 2, 3, 4, 5 และซอยใหม่อีก 2 ซอย ให้ปรับปรุงตามแบบปรับปรุง C2
- 4) ถนนซอยพัทยานุรูปแบบที่ 3 ประกอบด้วย ซอยพญา 9, 10, 12 และ 13 ให้ปรับปรุงตามแบบปรับปรุง C3
- 5) ถนนซอยพัทยานุรูปแบบที่ 4 ประกอบด้วย ซอยพญา 6, 7, 8, 13/1, 13/2, 13/3, 13/4 และซอยใหม่อีก 3 ซอย ให้ปรับปรุงตามแบบปรับปรุง C4



ภาพที่ 5.17 การแบ่งพื้นที่ทางเท้าในย่านพาณิชย์กรรมเมืองชายทะเลพัทยา

นอกจากนี้บริเวณหัวมุมถนนติดทะเลและชายหาด ควรมีการควบคุมเพิ่มเติมในการติดตั้งองค์ประกอบต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดมุมมองมุมกว้างสู่ทะเล โดยแบ่งเป็น 2 พื้นที่ที่ต้องควบคุม ดังนี้

- 1) พื้นที่แนวที่ต่อจากถนนสู่ทะเล ห้ามติดตั้งอุปกรณ์ทุกประเภท พืชพรรณทรงพุ่มสูงโปร่ง เช่น ต้นมะพร้าว สามารถปลูกได้บ้างเพื่อสร้างบรรยากาศ
- 2) พื้นที่แนวเปิดมุมมองจากหัวมุมถนนติดทะเล สามารถติดตั้งอุปกรณ์ พืชพรรณได้เล็กน้อย โดยอุปกรณ์หรือพืชพรรณดังกล่าว ไม่ควรบดบังมุมมองระดับสายตา



ภาพที่ 5.18 แนวคิดการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน เพื่อเปิดมุมมองบริเวณหัวมุมถนนติดทะเล

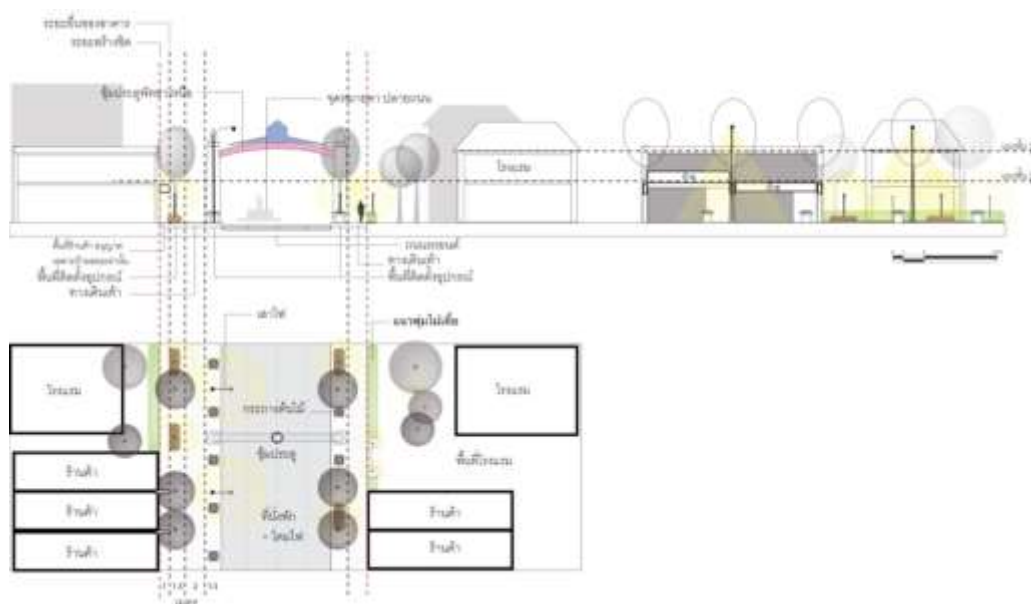
รูปแบบการปรับปรุงถนนสู่ทะเล

ถนนสายหลัก

- 1) แบบปรับปรุงถนนพืชมะพร้าวเหนือ หรือ B1 (ภาพที่ 5.19)
 - กำหนดแนวระยะสร้างขีดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชยกรรมตามแนวระยะสร้างขีดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาผ่านซุ้มประตูไปสู่จุดหมายปลายทางถนน
 - ฝั่งทิศใต้ แบ่งทางเท้าเป็น 4 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้า พื้นที่อุปกรณ์ 1 พื้นที่สัญจร และพื้นที่อุปกรณ์ 2 ในส่วนของพื้นที่ร้านค้า อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงเพดานชั้น 2 เท่านั้น สามารถติดตั้งป้ายในลักษณะที่ยื่นออกมาได้ในช่วงดังกล่าว แต่ห้ามที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของร้านตั้งอยู่บนพื้นนอกขอบเขตอาคาร ฝั่งทิศ

เหนือ แบ่งทางเท้าเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่สัญจรและพื้นที่อุปกรณ์ อนุญาตเฉพาะป้ายที่ติดตั้งในช่วงเขตแดนชั้น 1 ถึงเขตแดนชั้น 2 ในรูปแบบที่แนบไปกับตัวอาคาร

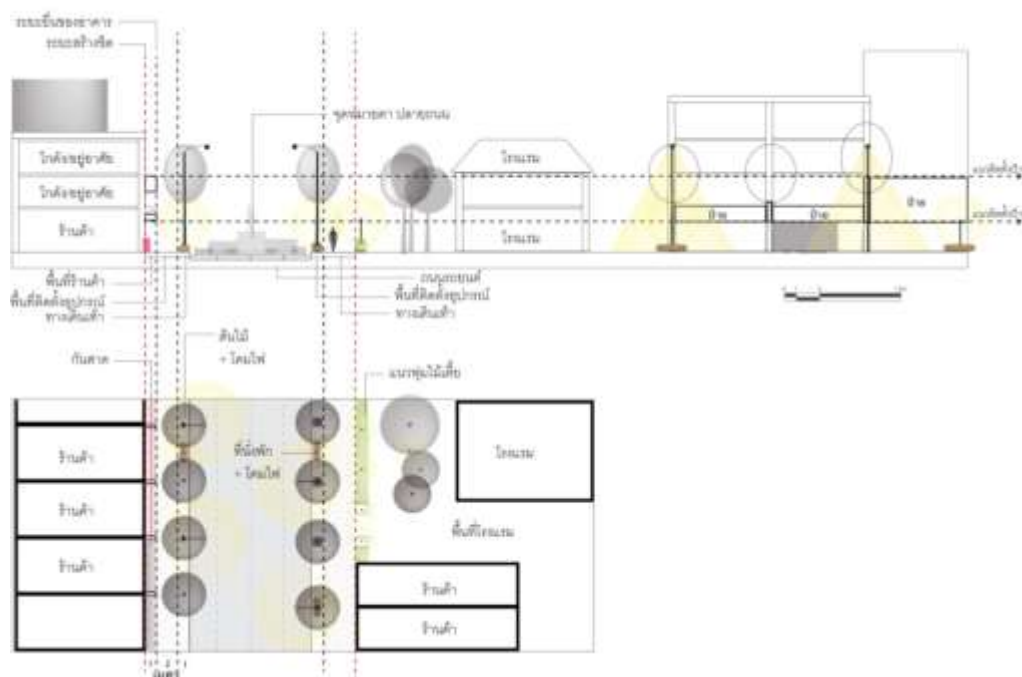
- ปรับแนวรั้วตลอดสองฝั่งให้เตี้ยลง แนะนำให้ใช้เป็นไม้พุ่มเตี้ยหรือรั้วโปร่ง
- ควรมีการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนนในรูปแบบ เพื่อสร้างเอกลักษณ์พิเศษเพิ่มเติม



ภาพที่ 5.19 แบบปรับปรุงถนนพญาเหนือ หรือ B1

2) แบบปรับปรุงถนนพญากลาง หรือ B2 (ภาพที่ 5.20)

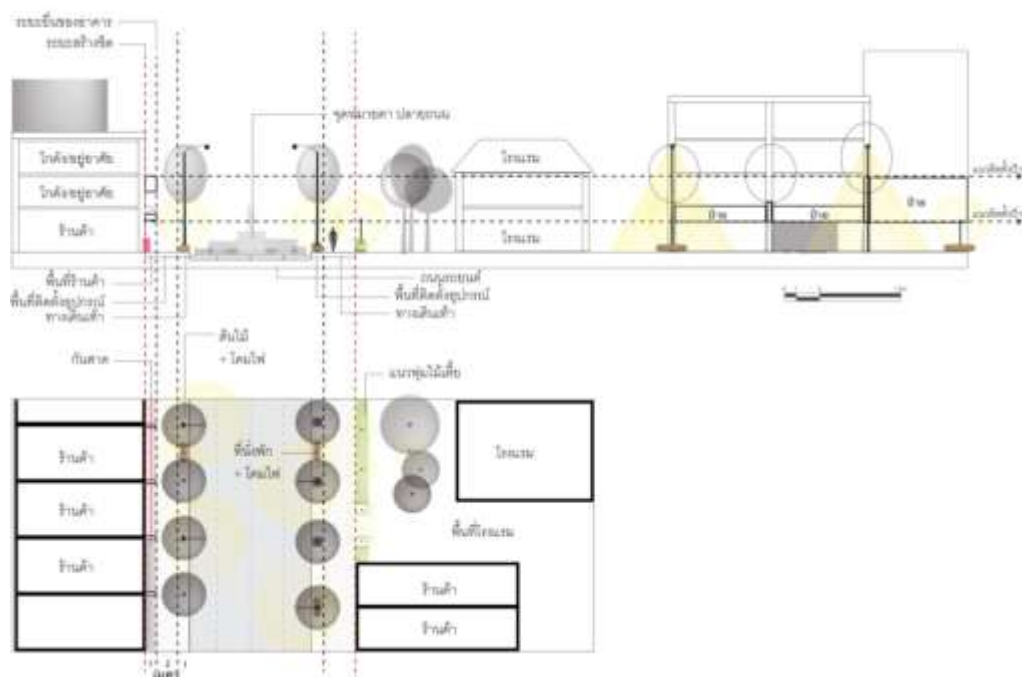
- กำหนดแนวระยะสร้างขีดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชย์กรรมตามแนวระยะสร้างขีดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาไปสู่จุดหมายปลายทางถนน
- ฝั่งทิศใต้ แบ่งทางเท้าเป็น 3 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้า พื้นที่สัญจร และพื้นที่อุปกรณ์ อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเขตแดนชั้น 1 ถึงเขตแดนชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกร้านได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า ฝั่งทิศเหนือ แบ่งทางเท้าเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่สัญจรและพื้นที่อุปกรณ์ อนุญาตเฉพาะป้ายที่ติดตั้งในช่วงเขตแดนชั้น 1 ถึงเขตแดนชั้น 2 ในรูปแบบที่แนบไปกับตัวอาคาร
- ปรับแนวรั้วตลอดสองฝั่งให้เตี้ยลง แนะนำให้ใช้เป็นไม้พุ่มเตี้ยหรือรั้วโปร่ง
- ควรมีการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนนในรูปแบบพิเศษ เพื่อสร้างเอกลักษณ์เพิ่มเติม



ภาพที่ 5.20 แบบปรับปรุงถนนพญากลาง หรือ B2

3) แบบปรับปรุงถนนพญาใต้ หรือ B3 (ภาพที่ 5.21)

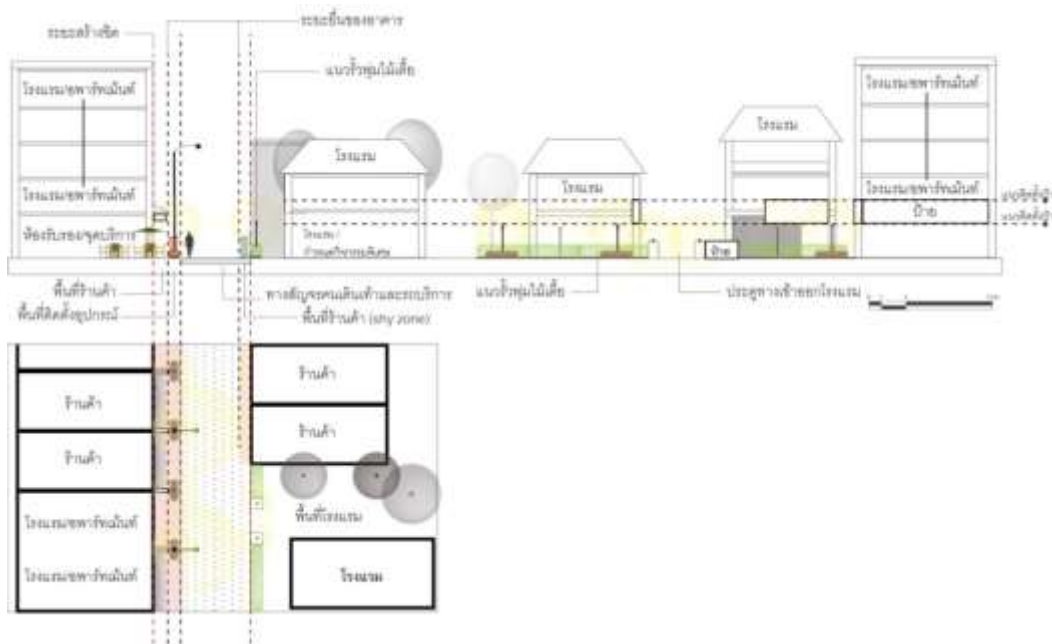
- กำหนดแนวระยะสร้างขีดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชยกรรมตามแนวระยะสร้างขีดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาไปสู่ทะเล
- แบ่งทางเท้าเป็น 3 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้า พื้นที่ทางสัญจร และพื้นที่อุปกรณ์ อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงเพดานชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า
- ควรมีการออกแบบอุปกรณ์ประกอบถนนในรูปแบบพิเศษ เพื่อสร้างเอกลักษณ์เพิ่มเติม



ภาพที่ 5.21 แบบปรับปรุงถนนพญาไต้หรือ B3

4) แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 1 หรือ C1 (ภาพที่ 5.22)

- กำหนดแนวระยะสร้างขีดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชยกรรมตามแนวระยะสร้างขีดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาไปสู่ทะเล
- ทางสัญจรใช้ร่วมกันระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้า โดยแบ่งทางสัญจรดังกล่าวเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้าและพื้นที่สัญจร อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงแนวกันตึกของชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า
- ปรับแนวรั้วตลอดสองฝั่งให้เตี้ยลง แนะนำให้ใช้เป็นไม้พุ่มเตี้ยหรือรั้วโปร่ง
- อุปกรณ์ประกอบถนนที่สำคัญ เช่น โคมไฟ ให้ติดตั้งแทรกไปกับตัวอาคารหรือแนวรั้วที่ปรับปรุงแล้ว ที่นั่งให้แทรกในช่วงที่เป็นพื้นที่หน้าโรงแรม ในส่วนของพื้นที่ร้านค้า สายไฟ ท่อดับเพลิง ให้ฝังใต้ดิน เป็นต้น



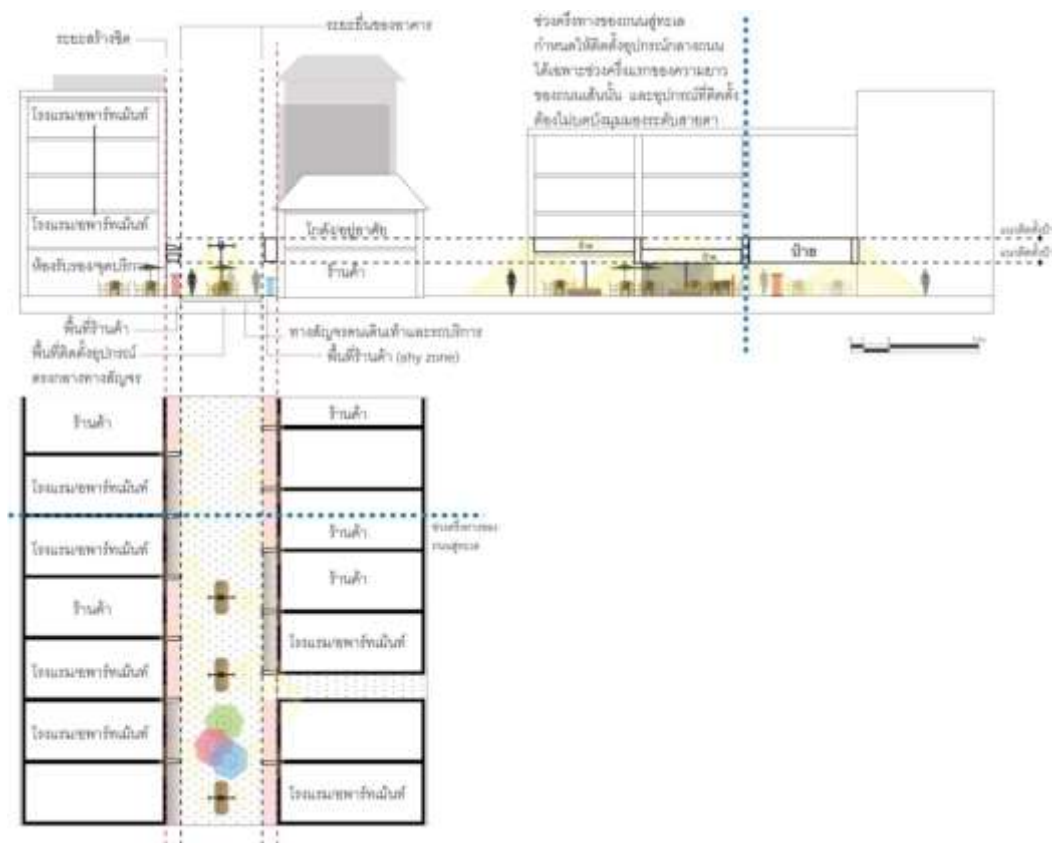
ภาพที่ 5.23 แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยานรูปแบบที่ 2 หรือ C2

6) แบบปรับปรุงถนนซอยพัทยานรูปแบบที่ 3 หรือ C3 (ภาพที่ 5.24)

- กำหนดแนวระยะสร้างชิดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชยกรรมตามแนวระยะสร้างชิดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาไปสู่ทะเล
- ทางสัญจรใช้ร่วมกันระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้า โดยรถยนต์สามารถเข้าออกได้ บางช่วงเวลาเท่านั้น ให้แบ่งพื้นที่ทางสัญจรเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้าและพื้นที่สัญจร นอกจากนี้ให้แบ่งช่วงทางสัญจรดังกล่าวออกเป็น 2 ส่วนเท่ากัน มีรายละเอียดการปรับปรุงที่แตกต่างกันดังนี้

1. ช่วงที่เชื่อมกับถนนพัทยาสาย 2 อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงแนวกันตกของชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า พื้นที่ตรงกลางทางสัญจรให้ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนชั่วคราว เช่น ชูตที่นั่ง ร่มบังแดด
2. ช่วงที่เชื่อมกับถนนพัทยาสาย 1 อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงแนวกันตกของชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า พื้นที่ตรงกลางห้ามติดตั้งอุปกรณ์เหมือนช่วงแรก

- ในช่วงถนนที่ติดกับถนนพญาสาย 1 อุปกรณ์ประกอบถนนที่สำคัญ เช่น โคมไฟ ให้ติดตั้งแทรกไปกับตัวอาคารหรือแนวรั้วที่ปรับปรุงแล้ว ที่นั่งให้แทรกในช่วงที่เป็นพื้นที่ร้านค้า สายไฟ ท่อดับเพลิง ให้ลงใต้ดิน เป็นต้น



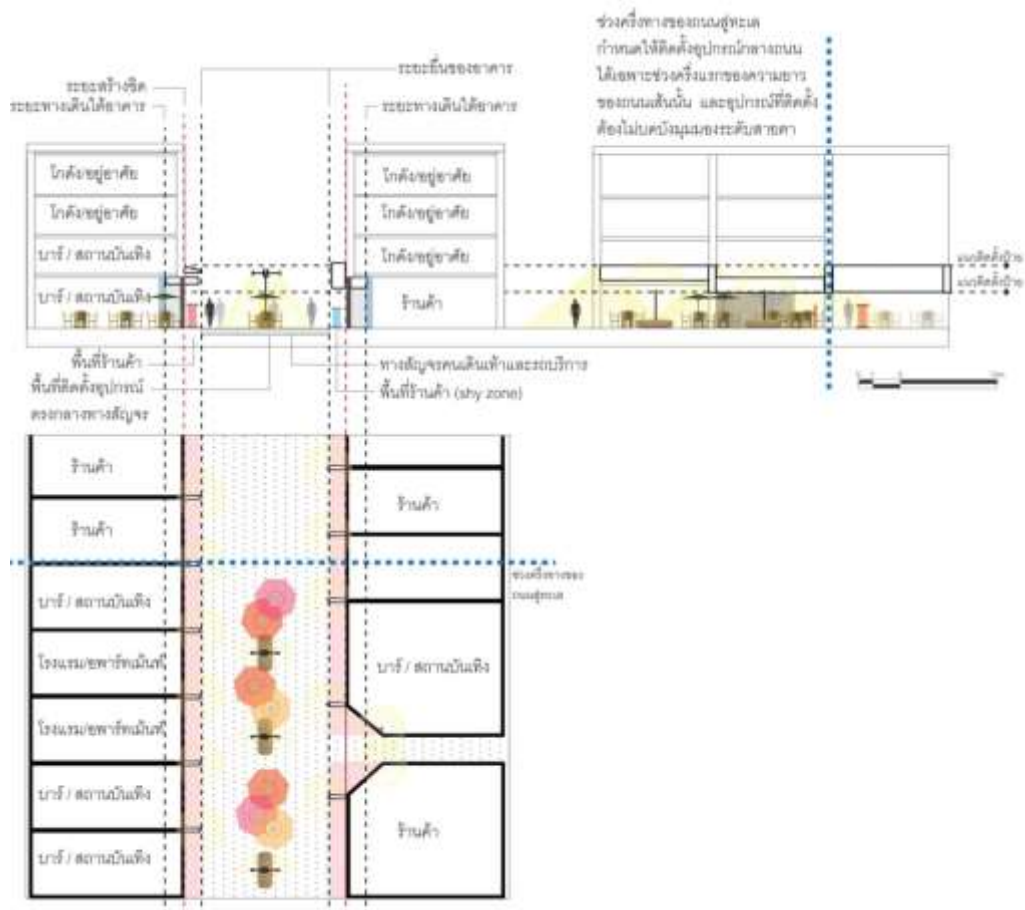
ภาพที่ 5.24 แบบปรับปรุงถนนซอยพญาแบบที่ 3 หรือ C3

- 7) แบบปรับปรุงถนนซอยพญาแบบที่ 4 หรือ C4 (ภาพที่ 5.25)
 - กำหนดแนวระยะสร้างขีดและเพิ่มเติมแนวอาคารประเภทพาณิชย์กรรมตามแนวระยะสร้างขีดที่กำหนด เน้นให้เกิดการนำสายตาไปสู่ทะเล
 - ควบคุมการใช้พื้นที่ใต้อาคารให้สามารถตั้งร้านได้ในช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น
 - ทางสัญจรใช้ร่วมกันระหว่างรถยนต์และคนเดินเท้า โดยรถยนต์สามารถเข้าออกได้ บางช่วงเวลาเท่านั้น และให้แบ่งพื้นที่ทางสัญจรเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ร้านค้าและพื้นที่สัญจร นอกจากนี้ให้แบ่งช่วงทางสัญจรดังกล่าวออกเป็น 2 ส่วนเท่ากัน มีรายละเอียดการปรับปรุงที่แตกต่างกันดังนี้
 1. ช่วงที่เชื่อมกับถนนพญาสาย 2 อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงแนวกันตักของชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอก

ขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า พื้นที่ตรงกลางทางสัญจรให้ติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนชั่วคราว เช่น ชุดที่นั่ง ร่มบังแดด

2. ช่วงที่เชื่อมกับถนนพญาสาย 1 อนุญาตให้ติดตั้งป้ายติดอาคารในช่วงเพดานชั้น 1 ถึงแนวกันตกของชั้น 2 เท่านั้น และสามารถยื่นร้านออกมานอกขอบเขตอาคารได้ในระยะของพื้นที่ร้านค้า พื้นที่ตรงกลางห้ามติดตั้งอุปกรณ์

- ในช่วงถนนที่ติดกับถนนพญาสาย 1 อุปกรณ์ประกอบถนนที่สำคัญ เช่น โคมไฟ ให้ติดตั้งแทรกไปกับตัวอาคารหรือแนวรั้วที่ปรับปรุงแล้ว ที่นั่งให้แทรกในช่วงที่เป็นพื้นที่ร้านค้า สายไฟ ท่อดับเพลิง ให้ลงใต้ดิน เป็นต้น



ภาพที่ 5.25 แบบปรับปรุงถนนซอยพญารูปแบบที่ 4 หรือ C4

5.2 ผังแม่บทและรายละเอียดเบื้องต้นหลังการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา

5.2.1 ผังแม่บท

การวางผังแม่บทพื้นที่ศึกษาในเบื้องต้น (แผนที่ 5.8) เป็นการวางผังตามแนวคิดและโปรแกรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่พื้นที่ชายทะเลพัทยา โดยมีประเด็นที่สำคัญในการวางผังดังนี้

- 1) การปรับปรุงและเพิ่มเติมโครงข่ายการสัญจรที่เชื่อมโยงถนนพัทยาสาย 2 กับถนนพัทยาสาย 1 เพื่อเพิ่มถนนสู่ทะเล (sea corridors) กล่าวคือ เป็นการเพิ่มปริมาณในการมองเห็นพื้นที่ชายทะเลจากถนนพัทยาสาย 2 มากขึ้น
- 2) การปรับปรุงและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้าง จากผังแม่บทจะเห็นว่ามีวางอาคารเพิ่มเติมหลายตำแหน่ง ทั้งนี้เพื่อตอบสนองศักยภาพของพื้นที่ตามผังเมืองรวม สร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล ตลอดจนความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินเท้าภาพในพื้นที่โครงการ โดยผู้วิจัยได้เสนอแนวทางเบื้องต้นในการจัดวางตำแหน่งอาคาร รูปร่างอาคาร การปรับปรุงรูปร่างอาคาร

5.2.2 ผังแสดงอาคารเก่า-ใหม่ หรือ ผัง infill development

แสดงตำแหน่ง พื้นที่ ในการปรับปรุงและก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสิ่งปลูกสร้างใหม่ (แผนที่ 5.9) โดยจะเห็นว่าการปรับปรุงส่วนใหญ่เป็นการต่อเติมอาคารเพื่อสร้างให้เกิดความต่อเนื่องของหน้าอาคารหรือความต่อเนื่องของกำแพงถนน



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN SEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p>
<p>นิสิต นายแทนตง พงษ์บุญบาทัง สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : มังแม่บท (5.8) ปีทำ : ๒๕๖๕, 2๕๖๖</p>



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN BEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์ อาคารใหม่</p>
<p>นิสิต นานทนศร พงษ์บุญบาท สาขาวิชาออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : แผนผังอาคารเก่า-ใหม่ (infill development plan) (5.9) ปีทำ : ๒๕๖๓, 2๕๖๕</p>

5.2.3 ผังโครงข่ายการสัญจร การเชื่อมต่อพื้นที่ และขนาดบล็อกอาคาร


ผังโครงข่ายการสัญจร การเชื่อมต่อพื้นที่ และขนาดของบล็อกอาคาร (แผนที่ 5.10)

- 1) โครงข่ายการสัญจรในพื้นที่ศึกษา เดิมมีถนนทั้งหมด 23 สาย หลักการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล มีถนนซอยเพิ่มขึ้น 6 สาย เป็นทั้งหมด 28 สาย แบ่งเป็นถนนคู่ทะเล 26 สายและถนนขนานทะเล 2 สาย นอกจากนี้ยังมีแนวถนนในอนาคตที่เสนอเพิ่มเติมไว้อีก 4 สาย เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ศึกษากับชุมชนเมืองด้านทิศตะวันออก
- 2) บล็อกอาคารในพื้นที่ศึกษา เดิมมีทั้งหมด 20 บล็อก หลักการหลักการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล มีบล็อกอาคารเพิ่มขึ้น 5 บล็อก เป็นทั้งหมด 25 บล็อก โดยบล็อกจำนวน 24 บล็อก มีขนาดที่เหมาะสมตามแนวคิด ยกเว้น 1 บล็อก คือ บล็อกหมายเลข 1 ตั้งอยู่บริเวณถนนพัทธาเหนือกับซอยพัทธา 1 ซึ่งไม่สามารถแบ่งได้ตามแนวคิด เนื่องจากติดพื้นที่โรงแรมซึ่งมีการใช้งานอยู่แล้ว
- 3) การเชื่อมต่อพื้นที่เมืองด้วยทางข้ามในพื้นที่ศึกษา เดิมมีทั้งหมด 14 จุด หลักการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล มีทางข้ามเพิ่มขึ้น 33 จุด เป็นทั้งหมด 47 จุด โดย 33 จุดที่เพิ่มมาใหม่เป็นการเชื่อมต่อจากถนนคู่ทะเล เพื่อเน้นการเข้าถึงพื้นที่ชายหาดจากพื้นที่เมืองเป็นหลัก

5.2.4 มังมวลาการและพื้นที่ว่าง (แผนที่ 5.11)

จากแผนที่ (แผนที่ 5.11) จะเห็นว่ามวลาการโดยรวมเพิ่มมากขึ้น สามารถระบุพื้นที่ว่างได้ชัดเจนมากขึ้น ถนนที่เป็นถนนลูทะเลมิมวลาการที่ต่อเนื่อง แต่ถนนที่ขนานกับทะเลยังมีมวลาการที่ไม่ต่อเนื่องเท่าที่ควร เนื่องจากพื้นที่ดังส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโรงแรมและสร้างสรรพสินค้า ซึ่งมีการใช้พื้นที่และขอบเขตที่ยากในการปรับปรุง เพราะอาจก่อให้เกิดการบดบังตัวอาคาร หรือกีดขวางทางเข้าอาคารได้ อย่างไรก็ตามการพัฒนาควรดำเนินการต่อเพื่อสร้างให้เกิดความต่อเนื่องของกิจกรรม และประสิทธิภาพของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล



<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN BEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์  มวลอาคาร</p>
<p>นิสิต นายแทนศร พงษ์อนุภากร สาขาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : มวลอาคารและพื้นที่ว่าง (5.11) ปีมา : ๒๕๖๕, 2555</p>

5.2.5 ผังสนามทัศนพื้นที่ศึกษา (แผนที่ 5.12)

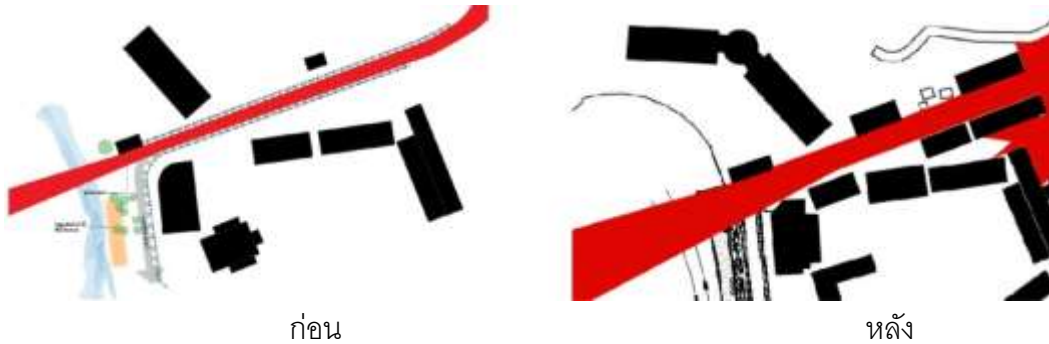
ผังสนามทัศนหลังการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยาในเบื้องต้น (แผนที่ 5.12) โดยมีพื้นที่มองจากพื้นที่สาธารณะ คือ ถนนพัทยาสาย 2 จะเห็นได้ว่า มีมุมมองจากถนนพัทยาสาย 2 ที่สามารถมองเห็นชายหาดพัทยาและอ่าวพัทยาได้จำนวนมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ จากเดิมมีถนนสู่ทะเลที่สามารถมองเห็นชายทะเลได้ 9 สาย จาก 21 สาย หลังการปรับปรุงมีถนนสู่ทะเลและช่องมองวิวที่สามารถมองเห็นชายทะเลได้ 31 สาย ทำให้พื้นที่ชายหาดซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะสำคัญที่สุดของเมืองชายทะเลพัทยา มีความเป็นสาธารณะสูงขึ้น ส่งผลให้ความเป็นสถานที่ของเมืองชายทะเลพัทยาเพิ่มขึ้นด้วย



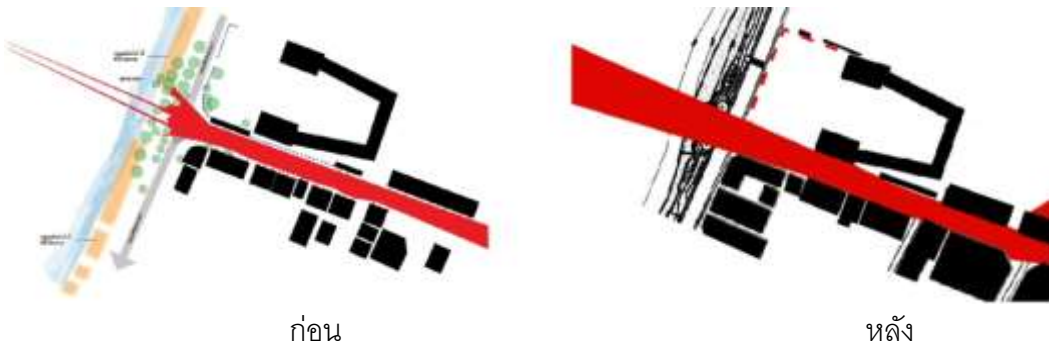
<p>วิทยานิพนธ์ การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบ ภูมิทัศน์เมืองชายทะเล กรณีศึกษาเมืองพัทยา VISUAL LINKAGE IN BEASIDE TOWNSCAPE DESIGN A CASE STUDY OF PATTAYA CITY</p>	<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none"> สนามทัศน์ แนวตั้ง
<p>นิสิต นายแทนสร พรปัญญาไพโร สาขาวิชาออกแบบภูมิทัศน์เมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ : สนามทัศน์พื้นที่ศึกษาหลังการปรับปรุง (5.12) ปีมา : ๒๕๖๒, 2555</p>

5.2.6 ตัวอย่างสนามทัศนียภาพบริเวณห้วงมถนนติดทะเล

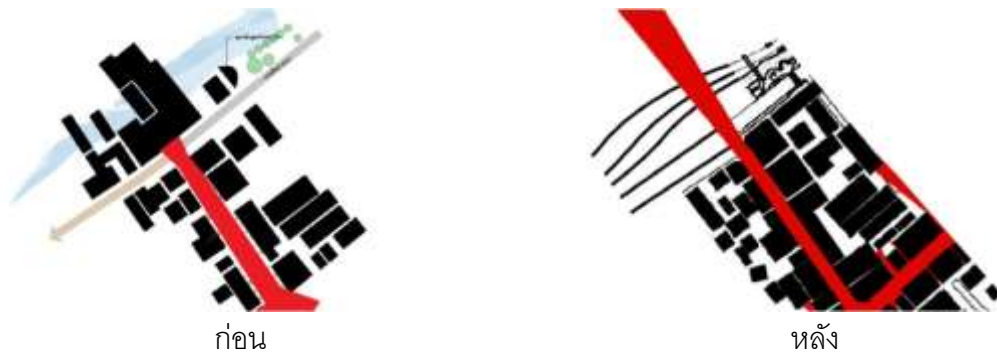
ยกตัวอย่างตามลักษณะถนนสู่ทะเล ได้แก่ ถนนพญาเหนือ (ภาพที่ 5.26) ถนนพญา
กลาง (ภาพที่ 5.27) ถนนพญาใต้ (ภาพที่ 5.28) ซอยพญารูปแบบที่ 1 (ภาพที่ 5.29) ซอยพญา
รูปแบบที่ 2 (ภาพที่ 5.30) ซอยพญารูปแบบที่ 3 (ภาพที่ 5.31) และซอยพญารูปแบบที่ 4 (ภาพที่
5.32)



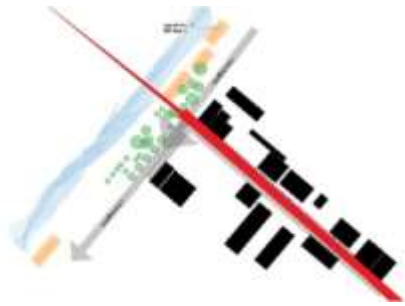
ภาพที่ 5.26 สนามทัศนียภาพก่อน-หลังบริเวณห้วงมถนนพญาเหนือ



ภาพที่ 5.27 สนามทัศนียภาพก่อน-หลังบริเวณห้วงมถนนพญากลาง



ภาพที่ 5.28 สนามทัศนียภาพก่อน-หลังบริเวณห้วงมถนนพญาใต้

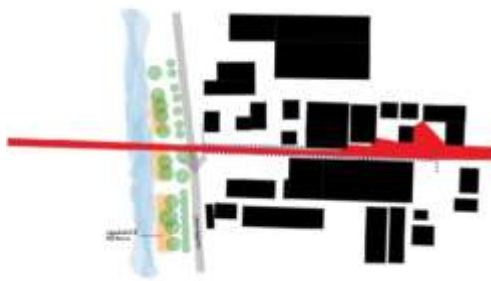


ก่อน

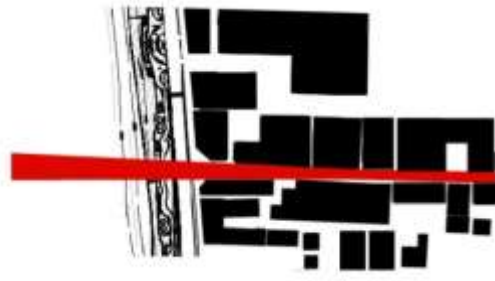


หลัง

ภาพที่ 5.29 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณห้วมมุขอยพัททยารูปแบบที่ 1

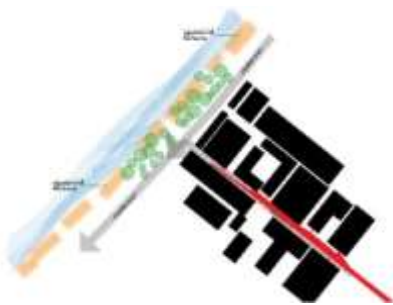


ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.30 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณห้วมมุขอยพัททยารูปแบบที่ 2

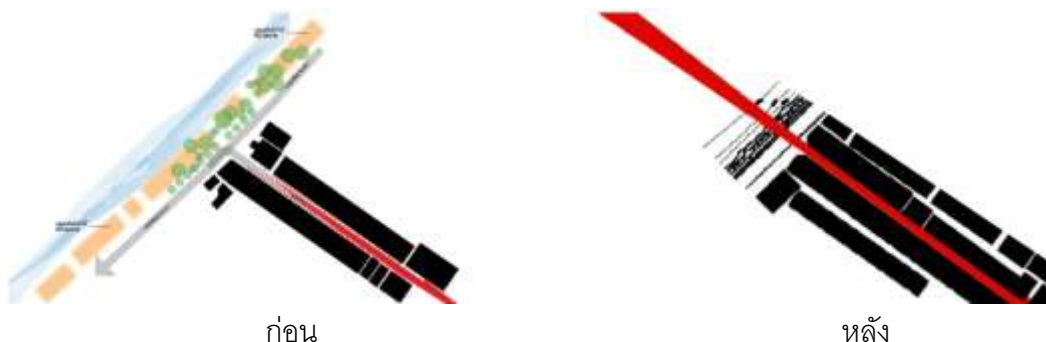


ก่อน



หลัง

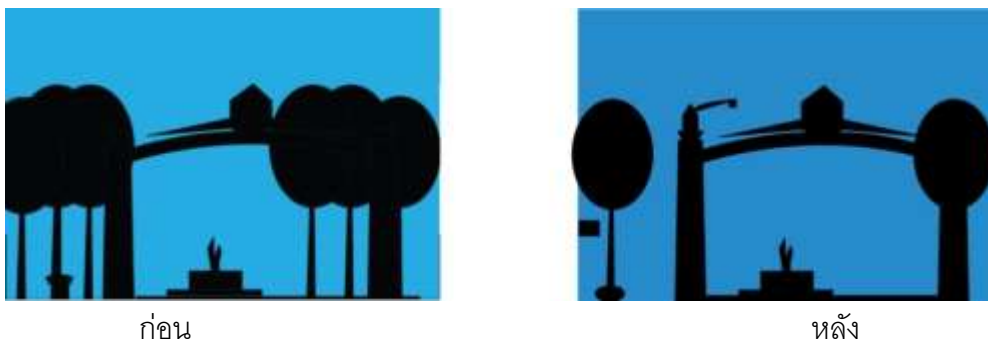
ภาพที่ 5.31 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณห้วมมุขอยพัททยารูปแบบที่ 3



ภาพที่ 5.32 สนามทัศน์ก่อน-หลังบริเวณหัวมุมซอยพิทยารูปแบบที่ 4

5.2.7 ตัวอย่างสัดส่วนการบดบังมุมมองของถนนสู่ทะเล

- 1) ถนนพญาเหนือ หรือ B1 เดิมมีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 15 ซึ่งเกิดจากองค์ประกอบสำคัญ คือ ชุ่มประตูและจุดหมายตาบริเวณปลายถนน อย่างไรก็ตามแม้ว่าแนวคิดจะกำหนดสัดส่วนที่จะไม่ก่อให้เกิดการบดบังไว้มากเกินร้อยละ 5 แต่องค์ประกอบดังกล่าวถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่สร้างเอกลักษณ์และความเป็นสถานที่ให้กับเมืองพญา (ภาพที่ 5.33)

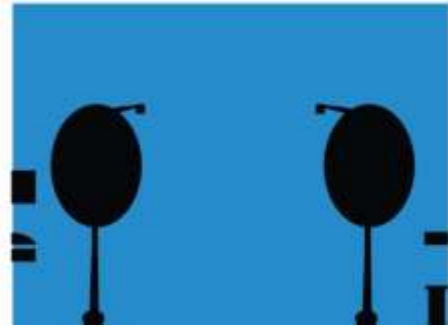


ภาพที่ 5.33 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพญาเหนือ หรือ B1

- 2) ถนนพญากลาง หรือ B2 เดิมมีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 10 ซึ่งเกิดจากองค์ประกอบสำคัญ คือ จุดหมายตาบริเวณปลายถนน เช่นเดียวกับถนนพญาเหนือ จุดหมายตาดังกล่าวถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองที่สร้างเอกลักษณ์และความเป็นสถานที่ (ภาพที่ 5.34)



ก่อน



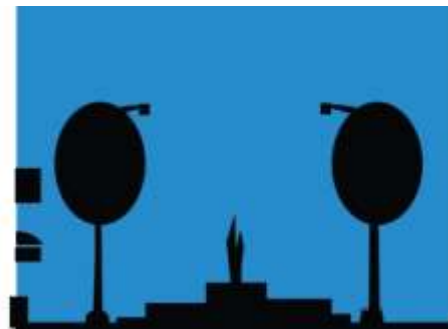
หลัง

ภาพที่ 5.34 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพืทยานกลาง หรือ B2

- 3) ถนนพืทยานใต้ หรือ B3 เดิมมีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 80 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 5 (ภาพที่ 5.35)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.35 สัดส่วนการบดบังมุมมองถนนพืทยานใต้ หรือ B3

- 4) ถนนซอยพืทยานรูปแบบที่ 1 หรือ C1 เดิมมีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบดบังมุมมองประมาณร้อยละ 5 (ภาพที่ 5.36)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.36 สัดส่วนการบดบังมุมมองซอยพืทยานรูปแบบที่ 1 หรือ C1

- 5) ถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 2 หรือ C2 เดิมมีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 5 (ภาพที่ 5.27)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.37 สัดส่วนการบังมุมมองซอยพัทยารูปแบบที่ 2 หรือ C2

- 6) ถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 3 หรือ C3 เดิมมีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 60 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 5 (ภาพที่ 5.38)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.38 สัดส่วนการบังมุมมองซอยพัทยารูปแบบที่ 3 หรือ C3

- 7) ถนนซอยพัทยารูปแบบที่ 4 หรือ C4 เดิมมีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 50 หลังการปรับปรุง มีสัดส่วนการบังมุมมองประมาณร้อยละ 5 (ภาพที่ 5.39)



ก่อน



หลัง

ภาพที่ 5.39 สัดส่วนการบังมุมมองซอยพัทยารูปแบบที่ 4 หรือ C4

5.2.8 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา (ตารางที่ 5.2)

ตารางที่ 5.2 สรุปผลการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

แนวคิดการ เชื่อมโยง มุมมองทาง สายตา	ก่อนการปรับปรุง	หลักการปรับปรุง	หมายเหตุ
1.โครงข่ายการ สัญจรและ ขนาดของ บล็อกอาคาร	76% มีขนาดที่เหมาะสม มีถนนสู่ทะเล 21 สาย	100% มีขนาดที่เหมาะสม กับเมือง มีถนนสู่ทะเล 26 สาย	บล็อกอาคาร เพิ่มขึ้น 5 บล็อก ถนนสู่ ทะเลเพิ่มขึ้น 5 สาย
2.ความชัดเจน ของกำแพง ถนนและความ หนาแน่นของ มวลอาคาร	14% ของถนนทั้งหมดที่มี แนวความชัดเจนกำแพง ถนน / มวลอาคาร โดยรวมหลวมเกินไป ไม่ สามารถเห็นพื้นที่ สาธารณะได้ชัดเจน สัดส่วนความสูงอาคาร และทางสัญจรไม่เป็นมิตร กับคนเดินเท้า	ถนนทั้ง 29 สาย และพื้นที่ ศึกษาโดยรวมมีมวลอาคาร ที่เพิ่มขึ้น และมีความ ชัดเจนของกำแพงถนน ความสูงของอาคาร ฐาน อาคารต่อความกว้างทาง สัญจรทุกสาย ถูก กำหนดให้เป็นมิตรต่อคน เดินเท้า	มวลอาคาร เพิ่มขึ้นจาก ประมาณ 30% เป็น 80% ถนนแนวที่มี แนวความ ชัดเจนเพิ่มขึ้น อีก 86%
3.พื้นที่และ อาคารบริเวณ หัวมุมถนนติด ทะเล	พื้นที่หัวมุมถนนติดทะเล ทั้ง 21 จุดและในเมือง 3 จุด ไม่เอื้อให้เกิดมุมมอง มุมกว้าง และไม่มี กิจกรรมบริเวณหัวมุม ถนน	100% ของหัวมุมถนนมี ประสิทธิภายในการเปิด มุมมองและเชื่อมต่อ กิจกรรม	หัวมุมถนนติด ทะเลเพิ่มขึ้น 5 จุด หัวมุม สำคัญในเมือง เพิ่มขึ้น 4 จุด ประสิทธิภาพ เพิ่มขึ้น 100%

4.ความสูงอาคาร	อาคารบางส่วนบดบังมุมมองสู่ทะเล ข้อกำหนดที่คุมความสูงในปัจจุบันยังไม่เพียงพอ	มีการคุมความสูงที่มีการถ่ายเทความสูง เอื้อมิให้เกิดการมองวิวทะเลจากอาคารได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	เป็นการควบคุมการออกแบบ และการก่อสร้างอาคารใหม่ในพื้นที่
5.การใช้ประโยชน์ที่ดินและอาคาร	การใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสมมีเพียงประมาณ 30% จากพื้นที่ทั้งหมด	การใช้ประโยชน์ที่ดินเหมาะสมประมาณ 100% โดยเฉพาะบริเวณทางสัญจร	ประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 70%
6.ความต่อเนื่องของกิจกรรม	ถนนที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมมีเพียง 14% / การออกแบบและตำแหน่งทางข้ามถนน 14 จุด ไม่ต่อเนื่องกับถนนสู่ทะเล มีพื้นที่เล่นน้ำ 30%	ถนนทุกสายมีความต่อเนื่องของกิจกรรม พื้นที่ริมทะเลสามารถเข้าถึงได้ โดยมีทางข้าม 30 จุด ชายหาดสามารถเดินได้ต่อเนื่องทั้งหมดและสามารถเล่นน้ำได้ และมีท่าเรือเพิ่มขึ้น 2 จุด	ทางข้ามบริเวณชายหาดเพิ่มขึ้น 26 จุด ในเมืองเพิ่มขึ้น 7 จุด พื้นที่เล่นน้ำเพิ่มขึ้นอีก 70%
7.อุปกรณ์ประกอบถนนป้าย พืชพรรณ	ถนนสู่ทะเลมีการบดบังมุมมอง 50-60 % เฉลี่ย 53.3% และไม่มีแนวควบคุม (พิจารณาในภาพรวมของมุมมอง)	มีแนวการเดิน แนวติดตั้งอุปกรณ์ พืชพรรณที่ชัดเจน และมีค่าเฉลี่ยการบดบังมุมมองคือ 8%	ค่าเฉลี่ยการบดบังลดลง ประมาณ 45%

จากผลสรุปการวิเคราะห์ข้อมูลในช่วงต้นจะเห็นได้ว่า พื้นที่ศึกษาไม่ผ่านเกณฑ์ตามแนวคิดเบื้องต้นทั้ง 7 ข้อ ส่งผลให้เมืองขาดความเป็นสถานที่ที่มีเอกลักษณ์และประสิทธิภาพ ซึ่งมีเหตุผลสำคัญมาจากการขาดการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตา ดังนั้นเมืองชายทะเลพัทยาจึงควรกำหนดแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลใหม่ โดยพิจารณาจากแนวคิดเบื้องต้นทั้ง 7 ข้อในช่วงต้น ประกอบด้วยภูมิทัศน์อาคาร และภูมิทัศน์ทางสัญจร

บทที่ 6

สรุป

6.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่า เมืองชายทะเลเป็นเมืองที่มีความสำคัญในด้านของการเป็นแหล่งท่องเที่ยว แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ โดยมีพื้นที่ชายหาดและทะเลเป็นพื้นที่สำคัญมากที่สุดสำหรับเมืองชายทะเลพัทยา นอกจากนี้จะเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับโลกและมีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนานถึงการเป็นเมืองพักผ่อนที่ดี เมืองพัทยายังถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางสำคัญของการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอีกด้วย ทำให้เมืองมีแนวโน้มการเจริญเติบโตที่ต่อเนื่องมาโดยตลอด จากการเปลี่ยนแปลงของเมืองดังกล่าวเป็นไปอย่างรวดเร็วจนอาจทำให้การพัฒนาเมืองหลงลืมความเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลอันมีเอกลักษณ์ โดยเฉพาะเอกลักษณ์ที่เกิดจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่พื้นที่สำคัญของเมือง เช่น ชายหาด ชายทะเล เป็นต้น

จากการสำรวจสภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในปัจจุบันของเมืองชายทะเลพัทยาคพบว่ามีเมืองพัทยาดูขาดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาอย่างมาก กล่าวคือ การพัฒนาและสภาพเมืองพัทยาในปัจจุบันกำลังทำลายความเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลตามที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น อาทิเช่น โครงข่ายการสัญจรที่ไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้บล็อกรถยนต์มีขนาดใหญ่เกินไป ขาดความชัดเจนของกำแพงถนน ขาดความต่อเนื่องของกิจกรรม ไม่เอื้อต่อบรรยากาศการเดินทางของนักท่องเที่ยวและชุมชนบริเวณนั้น ขาดการคุมอาคารด้านความสูงและตำแหน่งที่ตั้ง ทำให้กลุ่มอาคารดังกล่าวบดบังมุมมองวิวทะเล เสียโอกาสในการพัฒนาพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากชายฝั่ง การติดตั้งป้าย พืชพรรณ มีตำแหน่งที่ไม่เป็นระบบระเบียบ บดบังทั้งมุมมองและกีดขวางทางสัญจรสู่ทะเล รวมทั้งมาตรการทางกฎหมายต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันก็ยังไม่สอดคล้อง และไม่ครอบคลุมเพียงพอ จึงสรุปได้ว่าสภาพการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาของเมืองพัทยาปัจจุบันขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้เมืองในภาพรวมขาดเอกลักษณ์และการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลเมืองเศรษฐกิจที่ดี

อย่างไรก็ตามการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลพัทยา โดยการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตานั้น จะสามารถช่วยดึงความเป็นเอกลักษณ์และประสิทธิภาพโดยรวมของการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่สำคัญของประเทศไทยกลับมาได้ เช่นเดียวกัน สำหรับเมืองท่องเที่ยวชายทะเลหรือ

เมืองริมน้ำอื่นที่มีลักษณะทางกายภาพ คล้ายกันกับเมืองพัทยา ก็สามารถให้การออกแบบภูมิทัศน์เมืองจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาเพื่อดึงความเอกลักษณ์และประสิทธิภาพของการเป็นเมืองชายทะเลและเมืองริมน้ำได้ โดยพิจารณาจากแนวทางที่ได้จากการศึกษาทั้งหมด 7 ข้อ ดังนี้

การกำหนดภูมิทัศน์อาคาร

- 1) กำหนดขนาดของบล็อกรูปร่างอาคารให้สอดคล้องกับโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อต่อการเดินเท้า กล่าวคือ ขนาดของบล็อกรูปร่างอาคารจะสัมพันธ์กับลำดับโครงข่ายการสัญจรที่เอื้อต่อการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปสู่ทะเล โดยควรมีขนาดของบล็อกรูปร่างอาคารที่มีความกว้างไม่เกิน 200 เมตร ความยาวไม่เกิน 530 เมตร ทั้งนี้ควรกำหนดให้มีสัดส่วนของถนนคนเดินมากกว่าถนนรถยนต์ อย่างไรก็ตามการปรับปรุงเพื่อสร้างความเชื่อมต่อดังกล่าว ต้องอาศัยความร่วมมือจากเจ้าของที่ดินบริเวณนั้นๆ ประกอบกับความช่วยเหลือของภาครัฐในการเพิ่มเติมนโยบายสาธารณะ ตลอดจนการจ่ายเงินทดแทนอย่างสมเหตุสมผล
- 2) “ถนนสู่ทะเล” (sea corridors) ที่เป็นถนนสายสำคัญของย่าน ควรมีความชัดเจนของกำแพงถนน เพื่อสร้างความเป็นเอกภาพให้กับเมือง ความต่อเนื่องของกิจกรรม และช่วยเน้นแนวการมองไปสู่ทะเลให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการกำหนดแนวระสร้างขีด กำหนดสัดส่วนความสูงของอาคารหรือฐานอาคาร ต่อความกว้างของทางสัญจร ตลอดจนการกำหนดรูปแบบของหน้าต่างอาคาร วัสดุ สี เป็นต้น อย่างไรก็ตามการสร้างแนวความชัดเจนของกำแพงถนนที่กล่าวข้างต้น มิได้เกิดจากการเรียงตัวกันของหน้าอาคารเพียงอย่างเดียว อาจเกิดจากแนวต้นไม้ เสาไฟฟ้า ที่นั่ง หรือสิ่งปลูกสร้างอื่นที่เรียงตัวกันเป็นแนว
- 3) กำหนดพื้นที่บริเวณพื้นที่ห้วมุมถนนสำคัญ ได้แก่ พื้นที่ห้วมุมที่ติดทะเลและห้วมุมถนนสายหลัก ให้เปิดพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมการเดินเท้า และเปิดมุมมองมุมกว้าง (panorama view) สู่ทะเล ซึ่งต้องสอดคล้องกับการเปิดพื้นที่และมุมมองวิวทะเลบริเวณชายหาดด้วย
- 4) ควรถ่ายเทความสูงของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง เพื่อไม่ให้บังวิวทะเลซึ่งกันและกัน ให้กลุ่มอาคารที่อยู่ลึกเข้าไปจากชายฝั่งทะเลมีโอกาสที่จะมองเห็นวิวทะเลได้ โดยมีการถ่ายเทระดับ 30 องศาจากพื้นที่ทางสัญจรริมชายหาด หากเป็นอาคารสูงริมชายหาดต้องกำหนดให้หันด้านกว้างหรือด้านสั้นอาคารเข้าหาชายทะเล และต้องไม่สร้างให้เกิดกำแพงอาคารสูง (wall effect) โดยต้องมีการออกแบบกลุ่มของอาคารใน

ภาพรวมที่มีระดับความสูงที่หลากหลาย ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดกฎหมาย และศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนา เช่น อาคารที่อยู่ใกล้ชายหาดในเขตความสูง การสร้างความสูงตามข้อกำหนดส่งผลให้ใช้ที่ดินไม่คุ้มค่า อาจกระจายความหนาแน่นลงใต้ดินเพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ตามศักยภาพ แต่ควรต้องมีการศึกษาผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและความเป็นไปได้ของสภาพดินในการก่อสร้าง

- 5) กำหนดรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินริมทะเลและพื้นที่ต่อเนื่อง ตลอดจนการออกแบบและกำหนดการใช้ประโยชน์อาคาร ที่สอดคล้องกับแนวคิดการสร้างความต่อเนื่องของกิจกรรม ระบุย่านการค้าเพื่อให้เกิดกิจกรรมบรรยากาศของเมืองท่องเที่ยว และสร้างประสิทธิภาพของการใช้พื้นที่อย่างผสมผสาน โดยควรเน้นบริเวณถนนที่เป็นถนนสู่ทะเล (sea corridors) เพื่อสร้างบรรยากาศของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล

ภูมิทัศน์ทางสัญจร

- 6) กำหนดให้พื้นที่การสัญจรควรมีความต่อเนื่องของกิจกรรมและการเดินเท้า โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณชายหาด ซึ่งนอกจากพื้นที่ชายหาดควรจะได้เดินและเล่นน้ำได้ต่อเนื่องตลอดทั้งชายหาดแล้ว การเข้าถึงพื้นที่ชายหาดจากเนื้อเมือง ควรเข้าถึงได้ด้วยการเดินเท้าเป็นหลัก โดยการออกแบบทางข้ามควรตั้งอยู่ในจุดที่เชื่อมต่อกับถนนสู่ทะเล (sea corridors) ผสานกับการสร้างความต่อเนื่องของหน้าอาคารหรือแนวพืชพรรณไปสู่พื้นที่ชายทะเล เพื่อสร้างความต่อเนื่องในการเดินเท้าจากพื้นที่ในเมือง และควรมีการกำหนดจุดจอดเรือเพื่อการท่องเที่ยวและกีฬา ที่สอดคล้องกับพื้นที่เล่นน้ำอย่างเป็นระบบ
- 7) ถนนสู่ทะเลที่เป็นถนนสายสำคัญของย่าน ให้กำหนดแนวการติดตั้งอุปกรณ์ประกอบถนน ป้าย พืชพรรณ ตลอดจนแนวทางเดิน ที่เชื่อมต่อประสิทธิภาพของคนเดินเท้า มีการจัดวางที่ช่วยเน้นการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาไปชายสู่ทะเล โดยมีสัดส่วนรวมขององค์ประกอบมุมมองที่ส่งผลให้เกิดการบดบังวิวทะเลให้น้อยใกล้เคียงกับร้อยละ 5 มากที่สุด อีกทั้งองค์ประกอบดังกล่าว ยังต้องคำนึงถึงการออกแบบที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองชายทะเลที่แตกต่างกันอีกด้วย

นอกจากจะพิจารณาตามแนวทาง 7 ข้อในข้างต้นแล้ว การออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลและเมืองริมน้ำซึ่งมักจะเป็นเมืองท่องเที่ยว เมืองพักผ่อนตากอากาศ ควรจะพิจารณาควบคู่ไปกับบริบทในด้านเศรษฐกิจและสังคมด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านของเศรษฐกิจ ซึ่ง

นับเป็นฐานแนวคิดสำคัญในการพัฒนาเมืองที่เป็นเมืองท่องเที่ยว เพื่อให้การออกแบบภูมิทัศน์เมืองเกิดประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจในภาพรวมอย่างเป็นระบบ และเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้เกิดการนำผังหรือแนวทางปฏิบัติจริง

6.2 ข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้เป็นเพียงการศึกษาการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเล และได้ข้อสรุปเป็นแนวทางในการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลและอาจปรับใช้ได้กับเมืองริมน้ำทั้งหมด 7 ข้อ ตามที่ได้กล่าวสรุปไว้ในข้างต้น ถึงแม้ว่าผลจากการเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ดีต่อเมืองในด้านอื่นๆ ตามมา อาทิเช่น การเข้าถึงพื้นที่สาธารณะ เมืองเอื้อต่อคนเดินเท้า เมืองมีชีวิตชีวาจากกิจกรรมที่เกิดขึ้น แต่ก็ยังเป็นเพียงแง่มุมที่เน้นด้านกายภาพเมืองที่สัมพันธ์กับการกำหนดภูมิทัศน์เมืองชายทะเลผ่านเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาเท่านั้น การออกแบบภูมิทัศน์เมืองโดยการเชื่อมโยงมุมมองทางสายายังมีอีกหลายแง่มุมในการพิจารณาเพื่อสร้างประสิทธิภาพสูงสุดในการพัฒนาเมือง ทั้งนี้ เนื่องจากผู้วิจัยมีข้อจำกัดในด้านเวลาและการเดินทาง ทำให้จำเป็นต้องใช้ข้อมูลที่ได้มาจากการรวบรวมเอกสารเป็นหลัก

ผู้วิจัยเห็นว่า การเชื่อมโยงมุมมองทางสายตาในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลหรือเมืองริมน้ำนั้น ยังจำเป็นต้องมีการศึกษาในเชิงลึกในแต่ละข้อ รวมทั้งการศึกษาอาจเพิ่มเติมแง่มุมในด้านของสังคมและเศรษฐกิจซึ่งแต่ละเมืองมีความจำเพาะแตกต่างกันให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งผู้วิจัยคาดหวังว่าจะมีผู้ที่สนใจและต่อยอดงานวิจัยในประเด็นดังกล่าวเพื่อหาแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองชายทะเลหรือเมืองริมน้ำจากแง่มุมอื่นหรือเพื่อเติมในรายละเอียดจากแง่มุมเดิม และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงต่อไปในอนาคต

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กาญจน์ นทีวุฒิกุล. ตรรกะการใช้พื้นที่ว่างอย่างอเนกประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ชาติตรี ดะนัย. แนวทางการปรับปรุงการรับรู้เชิงทัศนียภาพของวัดในเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

นพรัตน์ ตาปนานนท์., ลือชัย ครุฑน้อย. การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อควบคุมสภาพแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล: เมืองพัทยา. สถาบันวิจัยสภาพแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

ดวงจันทร์ อภาวัชรุตม์. อาคารสูง: ผลกระทบต่อสุขภาพและอนาคตของเมืองเชียงใหม่. มุขนิธิ สถาบันพัฒนาเมืองและและสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 2546.

ทิพย์สุดา ปทุมานนท์. สถาปัตยกรรม กังสดารแห่งความคิด. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

รวี วิทยุเผชิญ. ผลกระทบของอาคารสูงต่อสภาพแวดล้อมเมืองเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

วชิรบุตร วิภูศิริคุปต์. โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองพัทยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553.

วนิดา วิชยประเสริฐกุล. ผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวที่มีต่อสภาพแวดล้อมของเมืองพัทยา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม: มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

สิริสุดา บุรณะโสภณ. การวิเคราะห์กฎหมายควบคุมความสูงอาคารเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาเมือง โดยวิธีจำลองภาพด้วยคอมพิวเตอร์: โบสถ์ข้างตาคูรุส. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

อนุวัฒน์ การกัก. แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพระธาตุพนมกับพื้นที่ริมแม่น้ำโขง: อำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนม. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

ภาษาอังกฤษ

Appleyard, D. Livable Street. Berkeley: University of California Press, 1990.

Carmona, M., Tiesdell, S. Urban Design Reader. Architecture Press is an imprint of Elsevier, 2007.

Designscape International Limited., CW Ho Associates. Urban Design Guideline for Hong Kong. Executive Summary. 2002

Jacobs, J. The Death and Life of Great American Cities. Middlesex, England: Penguin Book in Association with Jonathan Cape, 1961.

Lynch, K. The Image of the City. Cambridge, MA: M.I.T. Press, 1960.

Lynch, K. Theory of Good City Form. Cambridge, MA: M.I.T. Press, 1981.

Lynch, K. What time is this place?. Cambridge, MA: M.I.T. Press, 1972.

Project for Public Space. Hong Kong, China: A turn-around begins in a city once notoriously bad for pedestrians [Online], 2008. Available from <http://www.pps.org/reference/boldmovesandbraveactions/> [2008,Mar 1]

Trancik, R. Finding Lost Space: Theory of Urban Design. New York: John Wiley & Sons, Inc, 1986.

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

	นายแทนศร พรปัญญาภัทร
วัน เดือน ปีเกิด	12 มีนาคม 2531
ปัจจุบันอายุ	24 ปี
เลขที่อยู่ปัจจุบัน	92/18 หมู่ 14 ซ.สวัสดิ์ ถ.มิตรภาพ ต.ในเมือง อ.เมือง จ.ขอนแก่น 40000
เชื้อชาติ	ไทย
สัญชาติ	ไทย
ศาสนา	พุทธ
ประวัติการศึกษา	
2555	การวางผังเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการออกแบบชุมชนเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2553	การวางผังเมืองบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรมผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ทุนการศึกษา	ทุนศาสตราจารย์อ้น นิมมานเหมินท์ ปีการศึกษา 2554