



บทที่ 3

## สภาพทั่วไปและองค์ประกอบชุมชนของเมืองพัทยา

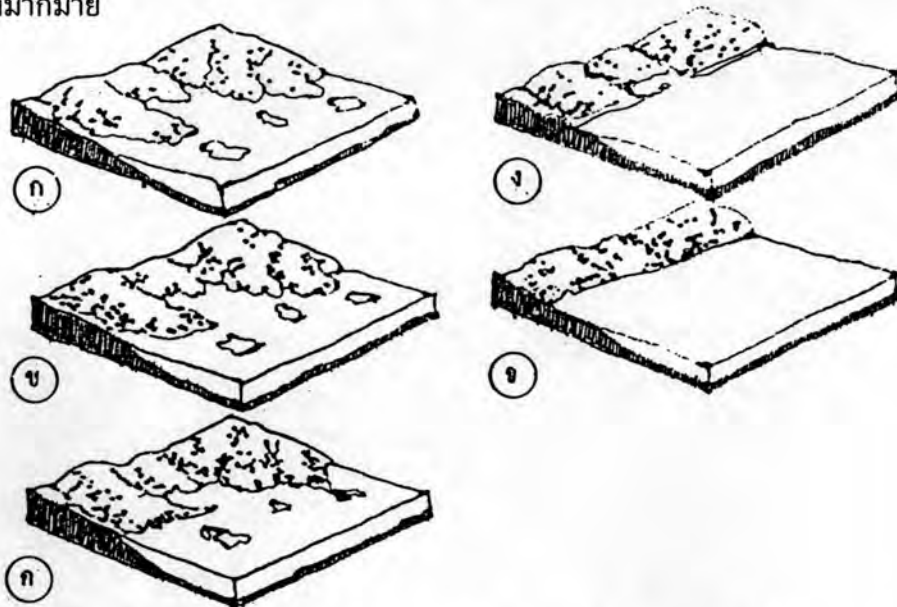
### วิวัฒนาการบริเวณแนวชายทะเลของเมืองพัทยา

เมืองพัทยานับได้ว่าเป็นเมืองท่องเที่ยวซึ่งมีทรัพยากรธรรมชาติอันได้แก่ บริเวณแนวชายฝั่งซึ่งเป็นจุดดึงดูดใจและทำให้เกิดกิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวด้านอื่น ๆ ติดตามมาเช่นเดียวกับเมืองท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีทรัพยากรธรรมชาติประเภทเดียวกันต่างกันเพียงว่าเมืองพัทยาคือเมืองที่มีระยะทางในการเดินทางสั้นและอยู่ใกล้เมืองหลวงเท่านั้น แต่ก่อนที่เมืองพัทยามีชื่อเสียงและเป็นที่ยอมรับ ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศนี้ย่อมมีระบบการหรือวิวัฒนาการของบริเวณแนวชายฝั่งที่มีการพัฒนาขึ้นตั้งแต่ยุคแรกเริ่มก่อนที่จะมาเป็นชายหาดพัทยาที่มีความงดงามดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งภายในประเทศและนักท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ ให้ได้เข้ามาสัมผัสและก่อนจะเกิดเป็นแนวชายหาดที่มีความงดงามดึงดูดใจนักท่องเที่ยวได้นั้น ย่อมมีวิวัฒนาการของบริเวณแนวชายทะเล (Evolution of Shorelines) ซึ่งสามารถที่จะกล่าวได้พอสังเขปดังนี้

กระบวนการกัดกร่อนและทับถมตามแนวชายทะเลทำให้เกิดชายฝั่งหรือโค้งเล็ก ๆ โดยใช้พลังงานน้อยที่สุดซึ่งบริเวณผาชัน หัวแหลมจะถูกกัดกร่อนถอยหลัง บริเวณอ่าวจะมีตะกอนสะสมและท้ายสุดหากไม่มีการเปลี่ยนแปลงของระดับทะเล แนวชายทะเลเล็กจะอยู่ในสถานะที่สมดุลพร้อมด้วยพลังงานที่ใช้โดยที่ทั้งการกัดกร่อนและการทับถมต่างก็ไม่เหนือกว่ากัน ขั้นตอนหรือวิวัฒนาการของแนวชายทะเลจะเริ่มจาก บริเวณที่ถูกกร่อนโดยธารน้ำและต่อมาระดับทะเลจะสูงขึ้นพื้นที่บางส่วนจะถูกน้ำท่วม (รูป ก.) เป็นขั้นแรกและจะเกิดเป็นอ่าวอันเนื่องมาจากหุบเขาจมน้ำและทำให้ยอดเขาเป็นแหลมหรือเกาะ (รูป ข.) หลังจากนั้นการกร่อนในทะเลจะเริ่มจากคลื่นและกระแสน้ำซัดเซาะชายทะเล ทำให้บริเวณที่ยื่นออกมาของแหลมและเกาะถูกกัดกร่อนจนกลายเป็นหน้าผาสูงชันขึ้นบริเวณริมทะเล การกัดกร่อนจะดำเนินไป (รูป ค.) โดยที่เกาะและบริเวณหัวแหลมและผาชันถูกกัดกร่อนถอยหลัง ในขณะเดียวกันหน้าผาก็จะเพิ่มสูงขึ้นทำให้เกิดตะพักคลื่นเซาะและตะกอน หลังจากนั้นจะเริ่มสะสมเป็นสันดอน จะงอยและหาด ตะพัก

คลื่นเซาะจะขยายตัวกว้างขึ้นซึ่งเป็นการลดพลังงานของคลื่น จึงทำให้เกิดหาดที่บริเวณตีนหน้าผา และในขั้นต่อไป เกาะต่าง ๆ จะกร่อนหมด (รูป ง.) บริเวณอ่าวจะเริ่มจะมีสันดอนจะงอยออก ขึ้นมาปิดเกิดเป็นลากูน ชายทะเลจึงมีแนวตรงในขั้นสุดท้ายแนวชายทะเลจะตรงและอยู่ในสถานะ สมดุล การเปลี่ยนแปลงของหน้าผาในขั้นต่อไปนั้น จะเป็นผลต่อการผุพังอยู่กับที่และการกร่อน บนดินจนกลายเป็นที่ราบดังปัจจุบัน (รูป จ.)

สำหรับวิวัฒนาการของเมืองพัทยา จากอดีตเมื่อประมาณ 20 ปีที่ผ่านมาแตกต่างจาก ปัจจุบันอย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากพัทยาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งลักษณะเด่นเฉพาะซึ่งมีความแตกต่างออกไปจากสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่อยู่ใกล้กับเมืองหลักและเป็นพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพที่เหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นอย่างมากและด้วยเหตุต่าง ๆ เหล่านี้เองที่ทำให้สถานที่ท่องเที่ยวซึ่งมีลักษณะเด่นเฉพาะในอดีตกาล ซึ่งมีชายหาดที่มีทรายขาวละเอียด มีน้ำทะเล ซึ่งใสสะอาดอีกทั้งยังมีสัตว์น้ำนานาชนิด กลับกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่ขาดความเด่นเฉพาะดังที่เคยมีในอดีตนั้นไป ผลที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของเมืองพัทยาเป็นผลที่เกิดตามมาจาก นักท่องเที่ยวจำนวนมากซึ่งยังคงเพิ่มปริมาณมากขึ้นเรื่อย ๆ รวมถึงการลงทุนของเหล่าบรรดานักลงทุนและนักธุรกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจการด้านการท่องเที่ยวและยังเข้ามาดำเนินกิจการต่าง ๆ อย่างมากมาย



แสดงวิวัฒนาการของแนวชายทะเล (Evolution of Shorelines)

ในด้านประวัติและความเป็นมาของชุมชนเมืองพัทธยา แต่เดิมนั้นเคยมีชื่อจารึกในประวัติศาสตร์สมัยปี พ.ศ.2310 ก่อนที่จะเสียกรุงแก่พม่า 3 เดือนพระยาตากสินเมื่อครั้งยังเป็นหลวงยกกระบัตรแห่งเมืองตากเห็นว่าถ้าในกรุงฯต่อสู้กับพม่าอย่างอ่อนแออย่างที่เป็นอย่างนี้ก็จะเสียกรุงเป็นมั่นคง จึงคิดหนีไปตั้งตัวใหม่และได้รวบรวมกำลังเพื่อคิดกอบกู้บ้านเมืองประมาณ 400 คน ยกออกจากค่ายวัดพิชัย มุ่งไปทางด้านตะวันออกเฉียงใต้และได้รับกับพม่าที่ไต่ยกทัพติดตามไปจนกระทั่งเดินทัพล่วงเข้าแขวงเมืองชลบุรีและได้เดินทางผ่านเมืองพัทธยาเพื่อเลยไปยังจันบุรี ในสมัยก่อนบริเวณแห่งนี้มีความสมบูรณ์ ท่านทรงเห็นเหมาะแก่การเตรียมตัวกำลังไพร่พลไว้กอบกู้บ้านเมือง เมื่อพระยาตากสินคุมทัพหนีมาจากอยุธยาและมาพักอยู่ที่ชลบุรีบริเวณหน้าวัดใหญ่อินทารามซึ่งปรากฏอยู่ในปัจจุบัน หลังจากพักแรมที่วัดนี้แล้วพระยาตากสินก็คุมไพร่พลที่เหลืออยู่ต่อไปเพื่อที่จะไปยังจันบุรีเพื่อเตรียมตั้งหลักที่จะกอบกู้บ้านเมืองและระหว่างทางได้พักอยู่ที่บ้านหนองไผ่ ตรงบริเวณที่อยู่ด้านหลังสถานหนิตำรวจภูธร อำเภอบางละมุงในปัจจุบัน ซึ่งตอนที่พักอยู่นั้นความทราบไปถึงเจ้าเมืองชื่อ นายเรืองก็ได้ออกมาทำการต้อนรับนับเป็นชาวที่เลื่องลือ ต่อมาชาวบ้านในแถบนั้นก็พากันเรียกที่ตรงบริเวณที่พระยาตากสินพักทัพว่า ทัพพระยาในสมัยนั้นการเดินทางต้องเดินทางโดยทางเท้าพระยาตากสินจึงต้องแวะพักแรมต่อที่บ้านนาจอมเทียนหรือหาดนาจอมเทียน หลังจากนั้นจึงมุ่งไปจันบุรีและเมื่อฝึกไพร่พลตรงบริเวณที่เป็นสะพานกลป้อมค่าย ซึ่งระหว่างที่ตั้งค่ายที่ชลบุรีนั้นก็จัดการกับพวกเสี้ยนหนามซึ่งมีการประหารชีวิตหน้าวัดใหญ่อินทารามนั่นเอง คำว่าทัพพระยาต่อมาเรียกกันว่าพัทธยาซึ่งมีทั้งตัว ท ทหาร กับ ธ ธง เพราะคนโบราณเห็นว่าตรงบริเวณที่พระยาตากสินมาตั้งทัพนั้นทำเลดี มีลมทะเลเชื่อว่าลมพัทธยาคือลมที่พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ ไปยังทิศตะวันออกเฉียงใต้ในต้นฤดูฝนจึงเรียกสถานที่แห่งนี้ว่าหมู่บ้านพัทธยาและต่อมาตัว ธ ธงหายไป กลายเป็นพัทธยาจนปัจจุบัน

เมืองพัทธยา ก่อนที่จะกลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ เศรษฐกิจของเมืองพัทธยาก็มีลักษณะคล้ายคลึงกันกับหมู่บ้านชายทะเลทั่ว ๆ ไป กล่าวคือประชาชนยึดอาชีพประมงเป็นหลักโดยที่อ่าวพัทธยามีคลื่นลมสงบเหมาะในการจอดพักเรือเพื่อหลบคลื่นลมเป็นอย่างดี ประชาชนจึงมาอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณชุมชนนาเกลือในปัจจุบันซึ่งแต่เดิมนั้นเป็นที่อยู่อาศัยของชาวประมงเป็นส่วนใหญ่ซึ่งนอกจากอาชีพประมงแล้ว อาชีพรองอีก

อย่างหนึ่งของประชาชนที่อยู่อาศัยในเขตเมืองพัทธาก็คือการเกษตรกรรม ปลูกมันสำปะหลัง เป็นพืชหลักและในปัจจุบันนี้ยังคงมีโรงงานทำแป้งมันสำปะหลังอยู่หลายโรงงานในเขตเมืองพัทธา โดยเฉพาะบริเวณที่ฟากหนึ่งของถนนสุขุมวิทซึ่งไม่ได้หยุดติดทะเลแต่หลังจากมีกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเกิดขึ้น จึงทำให้เมืองพัทธาเป็นเมืองที่มีชื่อเสียงและมีนักท่องเที่ยวเดินทางมาพักผ่อนที่สำปะหลังอย่างมากมาย

เหตุการณ์สำคัญที่ทำให้เมืองพัทธาเปลี่ยนเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2502 เมื่อมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ของทหารอเมริกันประมาณ 4-5 คัน ได้บรรทุกทหารเต็มคันรถประมาณคันละ 100 คน จากนครราชสีมาซึ่งมีฐานทัพของทหารอเมริกันอยู่ที่นั่น มาที่หาดพัทธาและมาขอเช่าบ้านพักตากอากาศของพระยายศสุนทรพักอยู่เป็นประจำซึ่งบ้านพักดังกล่าวอยู่ที่ชายหาดพัทธาได้ในปัจจุบัน เพื่อพักผ่อนระหว่างการพักรบในประเทศลาวและประเทศเวียดนาม โดยบรรดาทหารเหล่านี้จะพลัดกันมาพักผ่อนเป็นงวด ๆ ละ 1 สัปดาห์หรือแม้แต่ทหารอเมริกาจากฐานทัพอื่น ๆ ทั้งจากภายในประเทศภายนอกประเทศเช่นลาว เวียดนามแม้กระทั่ง ฟิลิปปินส์ ยังนิยมมาพักที่พัทธาอยู่เป็นประจำเช่นกัน พัทธาซึ่งในอดีตนั้นเคยเป็นที่พักทัพของพระยาตากได้กล่าวในข้างต้นเมื่อครั้งทรงกู้บ้าน กู้เมืองหลังจากกรุงศรีอยุธยาแตกในครั้งที่ 2 นั้นก็กลายเป็นสภาพจากหมู่บ้านชาวประมงอันเงียบสงบมาเป็นเมืองใหญ่ที่คึกคักด้วยจำนวนคนและรถ อีกทั้งยังตามมาด้วยอาคารทันสมัยที่เกิดขึ้นตลอดแนวชายหาด "เดิมที่ที่ดินแถบนี้ไม่มีใครเอา เพราะเพาะปลูกอะไรก็ได้" เป็นคำบอกเล่าของคุณหมอสัญญา วีระไวทยะซึ่งย้อนรำลึกพัทธาเมื่อวันวาน จากที่ดินซึ่งไร้ค่า-ราคา ถูกพัฒนาขึ้นมาอย่างรวดเร็วด้วยศักยภาพของเมืองที่มีความพร้อมจะเป็นเมืองท่องเที่ยวในทุกด้านทั้งจากการมีทัศนียภาพที่งดงามทำเลที่ตั้งซึ่งใกล้กรุงเทพฯ นอกจากนี้พัทธาได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศแล้วความเจริญของเมืองยังส่งผลให้เศรษฐกิจของเมืองมีการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วยประชาชนภายในท้องถิ่นตั้งแต่เดิมประกอบอาชีพด้านการประมงและการเกษตรซึ่งเป็นอาชีพหลักได้เปลี่ยนไปประกอบอาชีพใหม่ที่มีความเกี่ยวข้องกับการบริการในด้านต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเช่นการค้าขายอาหาร การขายของชำราย การให้เช่าเรือและการเป็นบริกรตามโรงแรมต่าง ๆ เป็นต้น ส่วนบริเวณชุมชนนาเกลือซึ่งแต่เดิมประชาชนจะประกอบอาชีพด้านการประมงและการเกษตรกรรมนั้นในปัจจุบันอาชีพเหล่านี้ เหลืออยู่เป็น

จำนวนน้อยในชุมชน ทั้งนี้ที่ดินที่มีอยู่จะถูกขายให้แก่ักลงทุนต่อไปและที่ดินเหล่านั้นโดยมากแล้ว จะถูกพัฒนาเพื่อรองรับกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวที่ค่อยเจริญยิ่งขึ้นทุกวัน

ในช่วงปี 2488 หรือเมื่อประมาณ 50 ปีที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับในปัจจุบันพัทยาเติบโตขึ้นและมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก (กลุ่มบุคคลท้องถิ่นภายในเมืองพัทยา , สัมภาษณ์ , 3 ตุลาคม 2538 ) โดยสภาพดั้งเดิมในช่วงดังกล่าวเริ่มต้นจากพื้นที่ราบลุ่มซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งกำเนิดของพืชพรรณโดยเฉพาะไม้พยอมและเฟื่องฟ้า การตั้งถิ่นฐานของราษฎรในยุคแรกเริ่มมีอยู่เพียง 25 ถึง 30 หลังคาเรือน โดยมีศูนย์กลางทางการค้าขายอยู่ที่บริเวณชุมชนนาเกลือทางด้านทิศเหนือของเมืองพัทยา เนื่องจากความได้เปรียบในการประกอบอาชีพด้านการประมงของชุมชน รวมทั้งเป็นบริเวณที่ตั้งของสถาบันราชการในยุคนั้น ส่วนบริเวณพัทยากลาง (บริเวณหมู่ 9 ในปัจจุบัน ) มีอาคารบ้านเรือนอยู่เพียง 20 หลังคาเรือน และบริเวณพื้นที่ติดทะเลหรือหมู่ 10 มีบ้านเรือนอยู่ 25 หลังคาเรือนเท่านั้น ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากความไม่สะดวกในการเดินทางติดต่อ "แต่เดิมไม่มีรถ ไม่มีถนน" จะมีก็เพียงทางเกวียนไปไหนมาไหนก็ใช้การเดินเท้า เป็นคำบอกกล่าวของคุณลุงท่านหนึ่งซึ่งอธิบายถึงเมืองพัทยาเมื่อครั้งอดีต ถนนสายเลียบหาดหรือถนนสายล่างนับเป็นถนนสายแรกในเขตเมืองพัทยาต่อมาคือถนนพัทยาใต้และถนนพัทยากลางซึ่งต้องใช้แรงคนในการทำเป็นทางเกวียน เพื่อให้การเดินทางมีความสะดวกมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะถนนสายพัทยากลางซึ่งอยู่ตรงข้ามกับเกาะจุ่น กล่าวกันว่าต้องปีนขึ้นไปบนต้นยางเล็งถนนให้ตรงกับเกาะแล้วจึงค่อยทำถนนเส้นดังกล่าวเลยที่เดียวจากสภาพของพื้นที่ซึ่งเป็นป่าและท้องนามีผลทำให้ราคาของที่ดินมีราคาค่อนข้างต่ำ โดยที่บริเวณนาเกลือราคาที่ดินไร่ละไม่เกิน 100 บาทและบริเวณพัทยาใต้ ราคาที่ดินที่เปิดจับจองรุ่นแรก ราคาเพียงไร่ละ 100 บาทเท่านั้น ส่วนบริเวณพัทยากลางในช่วง ปี 2486 กล่าวกันว่าที่ดินบริเวณนี้วัดหน้ากว้าง 1 เส้น ยาวเท่าใดก็ได้ราคาขายตกอยู่ไร่ละ 30 บาทเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณนี้โดยมากเป็นป่า ไม่ค่อยมีบ้าน มีร้านค้าตั้งอยู่เพียงร้านเดียวเท่านั้นความเจริญของเมืองพัทยาเริ่มเพิ่มมากยิ่งขึ้น เมื่อกระแสของผู้ที่ชอบการพักผ่อนเริ่มเบียดเบียนมาที่พัทยามากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่พัทยาใต้ที่แต่เดิมมีร้านอาหารอยู่เพียง 3 ถึง 4 ร้านและเป็นห้องแถวไม้แบบธรรมดาเริ่มที่จะเปลี่ยนแปลงเป็นร้านอาหารขนาดใหญ่ขึ้น โดยที่ร้านอาหารแรกที่เปิดดำเนินการคือร้านแฉล้ม ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายหาด (บริเวณท่าเทียบเรือประมงในปัจจุบัน) ส่วนร้านต่อมาที่เปิดในบริเวณใกล้เคียงกันชื่อร้านมิตรมงคลอาหารทะเล รวมทั้งเริ่มที่

จะมีร้านค้า, บาร์เบียร์ในยุคแรกเริ่มคือบาร์ลินดา (ชายหาด) ซึ่งในปัจจุบันเลิกกิจการไปแล้ว , บาร์โยและบาร์ตาเลีย ทั้งนี้เนื่องจากบริเวณพัทยาได้เริ่มมีความเจริญเป็นแหล่งชุมชนของบ้านพักอาศัย ร้านขายของอยู่ก่อนแล้ว ส่วนบริเวณพื้นที่พัทยากลางเหตุของการเปลี่ยนแปลงเริ่มขึ้นจากความสงบร่มรื่นของพื้นที่ จึงทำให้นักท่องเที่ยวนิยมเดินทางมาอาบแดดในบริเวณที่สงบแห่งนี้และจากความนิยมในการพักผ่อนภายในบริเวณดังกล่าว ผนวกกับการที่มีร้านค้าอยู่เพียงร้านเดียวภายในบริเวณ จึงมีผลทำให้อัตราการขยายตัวของร้านอาหารมีเพิ่มมากยิ่งขึ้น เมื่อพัทยานักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นกระแสดความเจริญภายในพื้นที่ก็ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ถนนสายล่าง (ถนนเลียบรินหาด) เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงโดยทำเป็นถนนลาดยางอีกทั้งยังเริ่มที่จะมีการบริการรถสองแถวภายในเมือง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเดินทางโดยที่จำนวนของรถสองแถวในยุคแรกเริ่มนั้นมีจำนวนเพียง 10 ถึง 15 คันเท่านั้น ในปี พ.ศ.2506 ที่พัทยาก็ได้เกิดโรงแรมขนาดมาตรฐานสากลแห่งแรกซึ่งเริ่มดำเนินการขึ้นที่พัทยาชื่อว่านิภาลอดจ์และนอกจากนี้ยังมีพัทยาบิซไฮแอท พัทยาพาเลซซึ่งเริ่มทยอยเปิดดำเนินการตามมา (คณะอนุกรรมการพัฒนาแหล่งน้ำ 2519 : 72) และจากการลงทุนก่อให้เกิดกระแสเงินหมุนเวียนที่คล่องตัวขึ้นทั้งในบริเวณพัทยาและบริเวณท้องถิ่นใกล้เคียงในจังหวัดชลบุรี ซึ่งสามารถสังเกตได้จากโรงแรม บังกาโลว์จะมีคนทำงานในภาคบริการมากขึ้นแต่จากแต่จากการพัฒนาตัวเองอย่างรวดเร็วโดยขาดการควบคุมดูแลและการวางแผนที่ดี เกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภคจากรัฐอย่างเพียงพอ ประกอบกับการขาดความเอาใจเกิดสภาวะแวดล้อมไม่เหมาะสมและไม่ส่งเสริม การประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในระดับนานาชาติที่ดีต่อไป

สำหรับผู้ที่เคยเดินทางไปพัทยาเมื่อปี 2512 หรือประมาณ 20 ปีที่แล้วมาคงจะทราบถึงสภาพของชายหาดเมืองพัทยาซึ่งมีธรรมชาติประเภทชายหาดที่สวยงาม (เดชา บุญคำ , สัมภาษณ์ , 6 พฤษภาคม 2537 ) ไม่มีการปรุงแต่งอะไรมากมาย สถานบริการประเภทโรงแรม ร้านอาหารหรือร้านค้าต่าง ๆ มีเพียงไม่กี่แห่ง อีกทั้งยังมีขนาดร้านค้าที่ค่อนข้างเล็กผู้ที่เคยเดินทางไปท่องเที่ยวในยุคสมัยนั้นยังสามารถซื้อทะเลจ๋าพวก ปลา , ปู , กุ้ง จากชาวประมงในท้องถิ่นแต่ในปัจจุบันพัทยาได้เปลี่ยนแปลงไปมาก ผู้ที่เคยเดินทางไปพัทยาเมื่อ 20 ปีก่อนและหากได้เดินทางไปพัทยาอีกครั้งในปัจจุบันนี้คงจะจำไม่ได้เลย โดยที่รัฐบาลในช่วง พ.ศ. 2520 ได้ให้ความสำคัญการพัฒนาเมืองพัทยาอย่างจริงจัง เพื่อที่จะสร้างพัทยาให้เป็นนางงามแห่ง

ตะวันออก ( Pattaya International City Resort ) ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ด้วยหนทางแจ่มใสว่าพัทยาจะเป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับชาติที่สามารถนำรายได้เข้าสู่ประเทศได้อย่างมหาศาล ( ตะวันออกปริทัศน์ , มิถุนายน 2520 ) ธุรกิจโรงแรมในพัทยาเริ่มเกิดขึ้นอย่างจริงจังเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มปริมาณมากขึ้นทุกปี โรงแรมทุกระดับชั้นผุดตัวขึ้นตั้งแต่บังกาโลราคาถูกจนถึงโรงแรมชั้นหนึ่ง จนพัทยาเป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวและบริษัทท่องเที่ยวทั่วโลกว่าเป็นสถานตากอากาศนานาชาติที่มีห้องพักราคาถูกที่สุดในโลก

พัทยากลายเป็นเมืองจริงตามพระราชบัญญัติระเบียบการบริหารราชการเมืองพัทยาทั้งนี้ โดยให้พัทยามีฐานะเทียบเท่าเทศบาลนครและมีระบบบริหารราชการของตนเองแต่ในยุคแรก ๆ ซึ่งมีปัญหาพอสมควรในด้านความพร้อมเพื่อการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยว ปัญหาสำคัญในแรกเริ่มคือการขาดแคลนน้ำ ความสะอาดของชายหาดรวมถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติระเบียบการบริหารราชการเมืองพัทยา ทั้งนี้เพื่อที่จะจัดระเบียบการปกครองท้องถิ่นเมืองพัทยาเป็นรูปพิเศษรูปหนึ่งโดยให้ยุบสุขาภิบาลนาเกลือซึ่งเป็นหน่วยการปกครองท้องถิ่นเดิมซึ่งมีพื้นที่ครอบคลุมเขตตำบลนาเกลือและพัทยาใต้ แต่เนื่องจากพัทยาใต้เจริญขึ้นอย่างรวดเร็วจนกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งได้รับความนิยมมากทั้งจากชาวไทยและชาวต่างประเทศ ดังนั้นหน่วยการปกครองเดิมซึ่งเป็นสุขาภิบาลจึงไม่อาจบริหารงานและไม่สามารถให้บริการได้ทันกับความเจริญที่มีขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลจึงได้ตราพระราชบัญญัติบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2521 ขึ้นมาโดยคลุมพื้นที่เมืองพัทยาและจัดระเบียบการบริหารท้องถิ่นรูปใหม่เรียกว่าเมืองพัทยาขึ้นมาแทน ซึ่งนับได้ว่าเป็นครั้งแรกที่ได้นำเอาหลักการจัดการเทศบาลแบบผู้จัดการหรือ City Manager มาใช้ในประเทศไทยซึ่งรัฐบาลโดยมีวัตถุประสงค์ของการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นมาเพื่อ ( ประวัติเทศบาล , สุขาภิบาลและเมืองพัทยา : 132 - 140 )

- ส่งเสริมกิจการท้องถิ่น อันสืบเนื่องมาจากการพัฒนาจนทำให้พัทยาได้แปรสภาพเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการปกครองท้องถิ่นเพื่อรับผิดชอบในการพัฒนาเมืองพัทยา รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการประสานงานกับหน่วยราชการที่เกี่ยวข้องเช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและสำนักผังเมือง เป็นต้น

- การปรับปรุงการบริหารงานให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เนื่องมาจากรูปแบบการปกครองที่ใช้อยู่เดิมหรือรูปสภานิติบัญญัติไม่มีประสิทธิภาพมากพอมีผลทำให้เมืองพัทยาเสื่อมโทรมลงรวมทั้งมี ปัญหา ในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหลายประการ รัฐจึงได้นำเอารูปแบบการบริหารแบบผู้จัดการเทศบาลมาใช้

- พัฒนาระบบการปกครองท้องถิ่น รูปแบบการปกครองระบบผู้จัดการเทศบาลเป็นรูปแบบการปกครองท้องถิ่น ที่เริ่มได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในต่างประเทศและการทดลองนำเอาแบบดังกล่าวเข้ามาใช้ในประเทศไทย จึงเป็นการริเริ่มการปกครองท้องถิ่นรูปแบบใหม่ซึ่งไม่ว่าในอนาคตอาจมีการขยายในท้องถิ่นอื่น ๆ ที่มีลักษณะเหมาะสมต่อไป

พัทยาเติบโตเป็นอย่างมากตั้งแต่กลางปี พ.ศ. 2530 โดยในช่วงนั้นพัทยามีการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เนื่องจากพัทยาเป็นจุดศูนย์กลางระหว่างมาบตาพุดกับแหลมฉบัง อีกทั้งสภาพดั้งเดิมของเมืองพัทยาซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยว สิ่งเหล่านี้มีผลทำให้เมืองพัทยากลายเป็นหัวใจสำคัญของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกไปโดยปริยาย จุดสำคัญที่ทำให้พัทยากลายเป็นจุดสนใจของนักลงทุนต่าง ๆ มาจากเหตุผลในข้างต้นและด้วยเหตุนี้หากการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเสร็จเรียบร้อยแล้วแนวโน้มของธุรกิจที่นักลงทุนได้ทำไปก็จะนำมาซึ่งกำไร จึงทำให้สภาพของการลงทุนเป็นไปอย่างคึกคัก ในช่วงที่ผ่านมามาจนถึงขณะนี้พัทยาได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งธุรกิจไปพร้อม ๆ กัน โดยมีการก่อสร้างโรงแรมขนาดใหญ่ รวมถึงสถานบริการต่าง ๆ อีกหลายชนิดเรียงรายจากชายหาดอ่าวด้านหนึ่ง ตลอดจนถึงขอบอ่าวอีกด้านหนึ่งแม้กระทั่งบนเนินผา ชายทะเลก็ยังมีโรงแรมขนาดใหญ่ตั้งตระหง่าน ชัดแย้งต่อความรู้สึกของบุคคลผู้ซึ่งรักและนิยมในธรรมชาติเป็นอย่างยิ่งและยิ่งไปกว่านี้ลักษณะเด่นหรือกิจกรรมซึ่งมีความเด่นของชายหาดพัทยาซึ่งเคยมีเมื่อนานมาแล้วได้สูญหายไป เรือที่ชาวประมงซึ่งโดยมากเป็นคนในท้องถิ่นเคยใช้เป็นพาหนะในการจับปลา ถูกแปรเปลี่ยนเป็นเรือนำเที่ยวจอดลอยเรียงรายเรียงฝั่งแทน เพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่มีจำนวนมากยิ่งขึ้นพีชพรรณเดิมบริเวณชายหาดซึ่งเป็นจุดเด่นหรือเอกลักษณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปโดยถูกผู้ที่เข้าไปดำเนินกิจการในภาคบริการ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวต่าง ๆ และนักท่องเที่ยวที่ยังขาดความเข้าใจในธรรมชาติของพีชพรรณเข้าไปรบกวนทำให้ขาดความเป็นระเบียบและยังทำลายความสมดุลในสังคมของพีชพรรณอีกด้วย





## ภาพรวมของประชากร , เศรษฐกิจและสังคมของเมืองพัทธยา

### 1) ภาพรวมของประชากร

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนประชากรของเมืองพัทธยาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มจัดตั้งการปกครองรูปแบบใหม่ โดยมีฐานะเป็นนิติบุคคล คือแบบผู้จัดการเทศบาล จากการศึกษาประชากรในอดีตในช่วงปี พ.ศ. 2521ถึงปี พ.ศ. 2533 พบว่า ประชากรเมืองพัทธยา มีอัตราการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงพ.ศ.2521-2523 และช่วง พ.ศ. 2527-2533 ส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2524-2526 นั้น การเพิ่มขึ้นของประชากรค่อนข้างคงที่ อัตราการเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยของประชากรเมืองพัทธยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521-2533 เพิ่มขึ้นปีละ 2,718.75 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 5.61 ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยร้อยละ 5 ของประชากรของจังหวัดชลบุรี ในขณะที่ประชากรของจังหวัดชลบุรี มีประชากรเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยปีละ 17,811.33 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 2.24 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบแล้วจะเห็นว่าประชากรเมืองพัทธยา มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ก็เนื่องมาจากเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีการเจริญอย่างรวดเร็ว รวมทั้งการที่มีที่ตั้งใกล้กรุงเทพฯ เพียง 150 กิโลเมตร จึงทำให้มีความสะดวกต่อการเข้าถึงชุมชนและเป็นปัจจัยที่ดึงดูดให้เกิดการย้ายถิ่นและการอพยพแรงงาน ตามผลที่เกิดจากโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่กำหนดบทบาทให้เมืองพัทธยาเป็นเมืองที่รองรับการเข้ามาอยู่อาศัยของแรงงานดังกล่าว (แผนพัฒนาเมืองพัทธยา, 2535) ดังนั้นจึงทำให้มีการปลูกสร้างอาคาร ที่พักและโรงแรมต่างๆ อย่างมากมาย จึงทำให้เมืองพัทธยา มีจำนวนประชากรแฝงสูงกว่า 3-4 เท่าของประชากรจริง อีกทั้งประชากรแฝงเหล่านี้ก็ได้มีการแจ่งย้ายเข้ามาตามกฎหมายทะเบียนราษฎรด้วย โดยสิ่งเหล่านี้ยังเป็นผลที่สะท้อนถึงระบบทางเศรษฐกิจ สังคม แรงงานและการใช้ที่ดิน การใช้ทรัพยากร ตลอดจนสาธารณสุขและสาธารณสุขการ ทั้งนี้เนื่องจากหากมีการเติบโตของเมืองที่เป็นไปอย่างรวดเร็วแล้ว จะก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชากรภายในชุมชนและภาพพจน์ของเมืองในอนาคต ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้แก่ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ ปัญหาการระบายน้ำ การขาดแคลนน้ำประปา เพื่อการอุปโภคและบริโภค ฯลฯ ตลอดจนการให้บริการด้านต่างๆ ที่เป็นไปอย่างไม่ทั่วถึงอีกทั้งไม่สามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่มีอยู่เป็นจำนวนมากและสิ่งเหล่านี้หากไม่

ได้รับการปรับปรุงและแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น ก็จะกลายเป็นแรงผลักดันให้ประชากรย้ายออกจากพื้นที่และโอกาสที่จะดึงดูดให้ประชากรย้ายถิ่นเข้าก็จะลดน้อยลง ซึ่งจะเป็นผลเสียต่อชุมชนเป็นอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามภายในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงอันได้แก่ บริเวณอำเภอศรีราชา, บางละมุง ก็ได้มีโครงการก่อสร้างที่พักอาศัยเกิดขึ้นเพื่อรองรับแรงงานที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวเช่น โครงการเมืองใหม่ศรีราชา, แหลมฉบังทาวเวอร์ (รายงานวิจัยชุมชนท่าเรือแหลมฉบัง, 2533) ซึ่งหากโครงการดังกล่าวเสร็จสิ้นก็จะเป็นแหล่งดึงดูดแรงงาน ที่เกิดขึ้นตลอดจนประชากรจากแหล่งอื่น ๆ ให้เข้ามาทำการประกอบอาชีพและพักอาศัยภายในพื้นที่เมืองพัทยาเป็นอย่างมาก

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนประชากรในเขตเมืองพัทยาเปรียบเทียบกับประชากรจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2521 - 2533

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร เมืองพัทยา	การเปลี่ยนแปลงประชากร		จำนวนประชากร จังหวัดชลบุรี	การเปลี่ยนแปลงประชากร		สัดส่วนประชากรเมืองพัทยา เปรียบเทียบกับจังหวัดชลบุรี
		จำนวน	%		จำนวน	%	
2521	29,726	-	-	696,835	-	-	4.3
2522	31,777	+2,051	6.90	612,426	+15,591	2.24	4.5
2523	34,867	+3,090	9.72	725,407	+12,981	1.32	4.8
2524	36,507	+1,640	4.70	738,221	+12,814	1.77	4.9
2525	38,525	+2,018	5.53	754,329	+16,108	2.18	5.1
2526	40,475	+1,950	5.06	769,581	+15,252	2.02	5.3
2527	42,009	+1,534	3.79	780,091	-10,510	1.37	5.4
2528	45,815	+3,806	9.06	806,396	+26,305	3.37	5.7
2529	49,548	+3,733	8.15	835,766	+29,370	3.64	5.9
2530	52,552	+3,004	6.06	848,807	+13,041	1.56	6.2
2531	56,402	+3,950	7.32	887,307	+38,500	4.53	6.3
2532	60,456	+4,054	7.18	896,240	+8,933	1.00	6.7
2533	62,351	+1,895	3.13	910,571	+14,331	1.59	6.8

ที่มา : สำนักงานกลาง กองทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง

จำนวนและโครงสร้างในหมวดอายุและเพศของประชากร ซึ่งได้จากการสำรวจ  
ในปี พ.ศ. 2534 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะโครงสร้างประชากร	เขตเมืองพัทยา
จำนวนประชากร	120,546
อัตราส่วนเพศชายต่อเพศหญิง 100 คน	87
ร้อยละของประชากร กลุ่มอายุ 0-14 ปี	20
15-64 ปี	77
มากกว่า 65 ปี	3
จำนวนอัตราส่วนพึงพิง (%)	29

โดยประชากรที่ได้จากการสำรวจดังกล่าว จะอยู่ในเขตพื้นที่เมืองพัทยาเป็น  
จำนวน 12,546 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 88 (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

- การกระจายตัวและความหนาแน่นของประชากร

จากการสำรวจในปี 2534 เขตเมืองพัทยามีพื้นที่รวมทั้งสิ้นประมาณ 53.44 ตารางกิโลเมตร และมีประชากรจากการสำรวจจำนวน 120,546 คน มีความหนาแน่นเฉลี่ย 2,255 คนต่อ 1 ตารางกิโลเมตร ในส่วนของการกระจายตัวของประชากรเมืองพัทยาจากการสำรวจของกองสำรวจ สำนักผังเมือง ซึ่งแบ่งพื้นที่สำรวจออกเป็น 9 พื้นที่ซึ่งแต่ละพื้นที่จะสำรวจจำนวนประชากรจากการสำรวจจะเห็นได้ว่าเขตสำรวจที่ 1 มีความหนาแน่นของอาคารมากที่สุด รองลงมาคือบริเวณเขตสำรวจที่ 5 ซึ่งอาคารโดยมากจะเป็นอาคารประเภทพักอาศัยส่วนอาคารพาณิชย์จะมีมากบริเวณในบริเวณเขตสำรวจที่ 3 และรองลงมาคือบริเวณเขตสำรวจที่ 1 และ 5 ในส่วนของอาคารประเภทประกอบการอุตสาหกรรมจะพบมากในบริเวณเขตสำรวจที่ 1 รองลงมาคือในบริเวณเขตสำรวจที่ 3 และ 5 ตามลำดับ (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

- การเปลี่ยนแปลงประชากร

ดังที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว จะเห็นว่าประชากรเมืองพญาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อันเนื่องมาจากการอพยพเข้าของประชากรเพื่อเข้ามาประกอบอาชีพ จากทะเบียนการย้ายเข้าโดยศึกษาในช่วง พ.ศ. 2521 ถึง พ.ศ. 2533 พบว่าอัตราการย้ายถิ่นเข้าของประชากรโดยเฉลี่ยเท่ากับ 104.75 คนต่อพันคน ส่วนอัตราการย้ายถิ่นออกโดยเฉลี่ยจะเท่ากับ 141.18 คนต่อพันคน สำหรับอัตราการเพิ่มตามธรรมชาตินั้นก็มีส่วนที่ทำให้ประชากรภายในเมืองมีความหนาแน่นแต่ก็ยังคงไม่มีผลกระทบมากเท่าไรนัก โดยอัตราการเกิดของประชากรโดยเฉลี่ยจะเท่ากับ 30.46 คนต่อพันคนและอัตราการตาย โดยเฉลี่ยจะมีค่าเท่ากับ 2.62 คนต่อพันคน ซึ่งอัตราการตายที่ลดลงนั้น มีผลทำให้ประชากรมีอายุขัยเพิ่มมากขึ้นและจะส่งผลให้สัดส่วนของประชากรในวัยชราเพิ่มขึ้นและสิ่งที่เป็นผลติดตามมาคือ อัตราส่วนพึ่งพิงจะลดลงแต่ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงจำนวนประชากรของเมืองพญาตามสภาพของความเป็นจริงจะเป็นไปตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น คือมีจำนวนของประชากรแฝงมากอีกทั้งในจำนวนของประชากรทั้งหมดอาจจะมีประชากรเพียงบางส่วนเท่านั้น ที่เข้ามาประกอบอาชีพเฉพาะในฤดูกาลท่องเที่ยวเท่านั้นและกลุ่มประชากรดังกล่าว จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านต่าง ๆ ของชุมชนเป็นอย่างมาก ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านสังคม เช่นบริการสาธารณะ, โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงผลกระทบต่อประชากรและการขยายตัวของชุมชน เนื่องจากเป็นกลุ่มประชากรแฝงที่มีอยู่เป็นจำนวนมากและยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวเพิ่มมากขึ้นตามความเจริญของกระแสการท่องเที่ยวภายในชุมชน

ตารางที่ 3.2 แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรเมืองพญา พ.ศ. 2531- 2533

ปี พ.ศ.	อัตราการเกิด (ต่อพันคน)	อัตราการตาย (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายเข้า (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายออก (ต่อพันคน)
2521	1.50	0.20	8.04	1.95
2522	17.34	2.20	91.98	43.14
2523	26.90	3.64	114.46	49.33
2524	23.56	2.63	87.30	63.58
2525	23.10	2.60	82.54	51.34

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)แสดงการเปลี่ยนแปลงประชากรเมืองพญา พ.ศ. 2531- 2533

ปี พ.ศ.	อัตราการเกิด (ต่อพันคน)	อัตราการตาย (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายเข้า (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายออก (ต่อพันคน)
2526	20.25	3.34	84.84	54.16
2527	18.70	2.55	75.96	57.15
2528	15.24	2.01	115.94	26.43
2529	14.65	3.05	135.77	73.52
2530	14.76	2.62	148.43	97.10
2531	15.65	2.92	161.11	104.53
2532	21.68	3.80	150.87	111.25
2533	17.46	2.50	104.60	88.83

ที่มา : จากการคำนวณตัวเลขของกองทะเบียนราษฎร สำนักงานกลาง กรมการปกครอง

- การประกอบอาชีพของประชากร

จากการสำรวจประชากรภายในเขตเมืองพญาของกองสำรวจ กรมการผังเมือง ในช่วงปี พ.ศ. 2534พบว่า จำนวนประชากรภายในเขตเมืองพญาเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากกว่าที่มีการคำนวณโดยกองทะเบียนราษฎร กรมการปกครองและโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกแต่มีความใกล้เคียงกับการคาดการณ์ของกองวิจัย กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทยโดยมีจำนวนประชากรภายในเมืองทั้งสิ้น 120,546 คน โดยเป็นประชากรที่อยู่ในวัยแรงงานถึง 103,443 คน คิดเป็นร้อยละ 85.81 และไม่อยู่ในวัยแรงงาน 28,472 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 27.52 โดยประชากรในวัยแรงงานเหล่านี้เป็นเพศชายจำนวน 39,949 คน,เพศหญิง 35,022 คน หมวดอาชีพของประชากรที่อยู่ในกำลังแรงงานสามารถแยกออกได้เป็น 9 หมวดอาชีพด้วยกัน (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก )

- ประชากรในอนาคตและนักท่องเที่ยว

การคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตในเขตเมืองพัทยา อาศัยสถิติข้อมูลจำนวนประชากรในอดีตเป็นพื้นฐาน ในการพิจารณาและจากการคาดการณ์จำนวนประชากรในอนาคตในเขตผังเมืองรวม (กรมการผังเมือง , 2534) โดยคาดว่าประชากรจะเพิ่มขึ้นด้วยอัตราการขยายตัวร้อยละ 4,385 ต่อปี ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของประชากรของเมืองพัทยาซึ่งเท่ากับ 5.81% โดยจะได้จำนวนประชากรในอนาคต 20 ปี (พ.ศ. 2554) ประมาณ 328,800 คน สำหรับจำนวนประชากรในแต่ละช่วง 5 ปี มีดังนี้

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากรเมือง (คน)
2534	138,814
2539	170,300
2544	212,100
2549	254,100
2554	328,800

ในส่วนของจำนวนนักท่องเที่ยวและจำนวนของผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยว รวมทั้งห้องพักซึ่งทำการคาดการณ์โดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ในช่วงปี พ.ศ.2521-2544 สามารถแจกแจงรายละเอียดของอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยในแต่ละช่วงปี (ตารางที่ 3.3 )

จากการคาดการณ์การเจริญเติบโตของประชากรและการท่องเที่ยว ทั้งที่อยู่ในภาวะปกติ (Natural Growth) และในสภาวะเร่งรัด (Induced Growth) ซึ่งเป็นผลที่สืบเนื่องมาจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของเมือง รวมทั้งพื้นที่ฝั่งทะเลตะวันออกซึ่งแสดงถึงจำนวนประชากรและนักท่องเที่ยวของเมืองพัทยา โดยจะชี้ให้เห็นว่ามีส่วนของประชากรต่อนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ค่อนข้างจะคงที่และสม่ำเสมอ

ตารางที่ 3.3 แสดงจำนวนประชากรที่ท่องเที่ยวจากต่างประเทศ

ปี พ.ศ.	ประชากรในถิ่น	นักท่องเที่ยว	ไทย	ต่างประเทศ	จำนวนห้องพัก	ผู้ให้บริการ	อัตราค่าบริการต่อนักท่องเที่ยว
YEAR	POP.	TOURISM	THAI	INTER	ROOM	SERVICE POP.	POP : TOURISM
2521	29,726	450,000	243	203	0	0	1 PER 15.13
2522	31,771	386,439	56.2	330.1	0	0	1 PER 12.16
2523	34,867	476,536	70.6	403.8	0	0	1 PER 13.66
2524	36,507	505,804	79.6	408.7	6,582	10,475	1 PER 13.85
2525	38,525	599,535	149.5	450	7,642	0	1 PER 15.56
2526	40,475	593,544	161.7	431.7	8,647	0	1 PER 14.66
2527	42,009	682,419	190.8	491.6	9,720	0	1 PER 16.24
2528	45,815	796,047	233.6	562.4	10,504	0	1 PER 17.37
2529	49,548	933,967	300.3	633.6	11,262	14,360	1 PER 18.84
2534	67,900	1,335,900	475.4	860.5	13,204	18,653	1 PER 19.67
2539	85,800	1,787,600	636.1	1,151.50	17,646	23,075	1 PER 20.83
2544	102,950	2,281,600	811.9	1,469.70	21,465	27.76	1 PER 22.16

ที่มา : โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก



ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า จำนวนประชากรภายในเมืองพัทยาโดยมากแล้วจะมีการเพิ่มในอัตราส่วนที่ค่อนข้างจะคงที่ แต่ทั้งในสภาพของความเป็นจริงนั้นจำนวนประชากรภายในเมืองพัทยามีจำนวนประชากรอยู่ค่อนข้างจะหนาแน่น เนื่องจากมีประชากรแฝงทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวโดยแท้จริงและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวแล้ว เกิดความประทับใจจึงตั้งถิ่นฐานและอยู่อาศัยภายในเมืองพัทยาหรือแม้กระทั่งผู้ที่เดินทางมาประกอบกิจการค้าภายในเมืองพัทยาเฉพาะฤดูกาลที่มีนักท่องเที่ยวมากและประชากรที่อพยพเข้ามาทำงานยังพื้นที่หรือท้องถิ่นใกล้เคียง ซึ่งประชากรเหล่านี้ส่วนแล้วแต่ไม่มีการแจ้งย้ายเข้ามาอยู่อาศัยและตั้งถิ่นฐานภายในเมือง

#### - ปัญหาทางด้านประชากร

สำหรับปัญหาด้านประชากรของเมืองพัทยานั้นคือปัญหาในเรื่องประชากรแฝง , การขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาเกี่ยวกับเยาวชน ปัญหาความยากจนและปัญหาการว่างงาน ซึ่งเป็นปัญหาอันมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรซึ่งสืบเนื่องมาจากความเจริญและสภาพของท้องถิ่นที่มีฐานะเป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ ซึ่งส่งผลต่อองค์ประกอบด้านอื่น ๆ ของชุมชนเช่น ความล่าช้าในการกระจายบริการสาธารณะต่างๆ อาชญากรรม เหล่านี้เป็นต้น

## 2) ภาพรวมทางด้านเศรษฐกิจ

- สภาพทางเศรษฐกิจของภาครัฐ (รายละเอียดดูภาคผนวก ก)
- สภาพเศรษฐกิจและการประกอบอาชีพของประชากร

### 1. กิจการค้าและบริการ

กิจกรรมที่มีความเด่นที่สุดของเมืองพัทยา คือ การท่องเที่ยว ทั้งนี้เป็นเหตุและผลมาจากตั้งแต่ปี 2530 ซึ่งนับได้ว่าเป็นปีท่องเที่ยวของประเทศไทย ทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศขยายตัวมากในระหว่างปี 2530-2533 มีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวเมืองพัทยาเป็นจำนวนมาก โดยสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวเมืองพัทยาซึ่งจัดทำขึ้นโดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ในปี พ.ศ. 2533 พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวถึง 1,757,073 คนและในช่วงระยะ 5 ปีนี้ จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึง 323,105 คน

คิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 22.03 ต่อปี ซึ่งการเติบโตนี้ส่งผลให้จำนวนของร้านค้าและบริการรวมถึงโรงแรมและที่พักเพิ่มมากยิ่งขึ้นดังแสดงในตารางที่ 6.9 ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนประเภทกิจการค้าและบริการที่ทำการสำรวจโดยกองสำรวจ กรมการผังเมืองในปี พ.ศ.2530 และปี 2534 ปรากฏว่ากิจการค้าและบริการที่เพิ่มจากปี 2530 เป็นจำนวนมากที่สุดคือบาร์เบียร์เพิ่มขึ้น 162 แห่ง เป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 39.34 ต่อปี รองลงมาเป็นร้านเสริมสวยชายและหญิงเพิ่มขึ้นจำนวน 196 แห่ง เป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 29.169 ต่อปี ส่วนโรงแรมเกสต์เฮ้าส์และอพาร์ทเมนท์เพิ่มขึ้นจำนวน 156 แห่งคิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 25.14 ต่อปี ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 493 แห่ง โดยคิดเป็นอัตราเพิ่มร้อยละ 21.31 ต่อปี ร้านขายของเบ็ดเตล็ดเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 242 แห่ง โดยอัตราเพิ่มร้อยละ 20.66 ต่อปี ในส่วนประเภทกิจการค้าและบริการที่ลดลงมีอยู่ 2 ประเภท คือ กิจการประเภทชายและซ่อมเครื่องใช้เบ็ดเตล็ดอื่น ๆ ลดลงจำนวน 6 แห่งคิดเป็นร้อยละ 7.69 ร้านค้าประเภทที่ขายผลิตภัณฑ์และอุปกรณ์การเกษตรที่ลดลง 4 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.45 ต่อปี เมื่อดูยอดรวมของกิจการค้าและบริการทุกประเภทในปี 2534 จำนวน 4,424 แห่ง เพิ่มจากปี 2530 จำนวน 2,202 แห่งคิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 24.77 ต่อปี (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

## 2. กิจการอุตสาหกรรม

ในเขตเมืองพัทยา มีจำนวนสถานประกอบการอุตสาหกรรมรวมทั้งสิ้น 421 แห่ง โดยแยกออกเป็นอุตสาหกรรมบริการแทบทั้งหมดจำนวนถึงจำนวน 30 ประเภท เช่น ประเภทอุตสาหกรรมซ่อมเครื่องยนต์ ประเภทโรงงานทำเครื่องเฟอร์นิเจอร์และเครื่องตกแต่งบ้าน ประเภทผลิตน้ำแข็งและน้ำบริสุทธิ์ ประเภทตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นต้น อุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นใหม่และมีจำนวนมากเป็นประเภทของอุตสาหกรรมบริการ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวเช่นการให้เช่ารถยนต์ , การซ่อมรถยนต์รวมถึงการให้เช่ารถมอเตอร์ไซด์และการซ่อมรถมอเตอร์ไซด์ ทั้งนี้เป็นเหตุผลเนื่องมาจากในปัจจุบันสภาพการจราจรภายในเมืองพัทยาค่อนข้างมีความหนาแน่น ดังนั้นนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวยังเมืองพัทยาจึงนิยมเช่ารถมอเตอร์ไซด์แทนการเช่ารถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉพาะรถจี๊ป เพื่อความคล่องตัวทางการจราจร ประเภทอุตสาหกรรมที่มีจำนวนมากที่สุดได้แก่ อุตสาหกรรมให้เช่าและการซ่อมรถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งมีจำนวน 60 แห่ง รองลงมาเป็นอุตสาหกรรมทำเหล็กตัดและวงกบประตู

หน้าต่าง ๆ จำนวน 49 แห่งและซ่อมเครื่องยนต์จำนวน 34 แห่งตามลำดับ ส่วนอุตสาหกรรมประเภทโรงงานต่าง ๆ ของเมืองพัทยาโดยมากจะเป็นโรงงานทำแปงมันสำปะหลังและโรงอัดมัน และมักอยู่ตามตำบลต่าง ๆ ซึ่งมีเป็นจำนวนมากพอสมควร

### 3. เกษตรกรรม

ในปัจจุบันประชากรที่ประกอบอาชีพด้านการเกษตรกรรม ในพื้นที่เมืองพัทยามีจำนวนไม่มากนัก เพราะมีพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับใช้ในการทำการเกษตรกรรมค่อนข้างจำกัด เช่น ตำบลนาเกลือ ตั้งอยู่ในเขตเมืองพัทยาทั้งตำบลมีพื้นที่ถือครอง 14,418.75 ไร่แต่มีพื้นที่ทำการเกษตรจริง ๆ เพียง 1,337 ไร่ เท่านั้น ส่วนตำบลหนองปรือที่มีบางหมู่บ้านที่อยู่ในเขตเมืองพัทยามีพื้นที่ถือครอง 50,000 ไร่ แต่มีพื้นที่ใช้ทำการเกษตรเพียง 26,390.2 ไร่ สำหรับตำบลที่มีประชากรประกอบอาชีพด้านการเกษตรกรรมมากที่สุดของเมืองพัทยา ได้แก่ ตำบลห้วยใหญ่ซึ่งมีพื้นที่ถือครอง 98,125 ไร่ ใช้พื้นที่ทำการเกษตร 60,247 ไร่ และมีประชากรประกอบอาชีพเกษตร ประมาณร้อยละ 9 นับได้ว่าเป็นตำบลที่มีประชากรประกอบอาชีพเกษตรกรรมมากที่สุด

### 4. การประมง

อาชีพประมง นับเป็นอาชีพดั้งเดิมของประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้ทะเล, อ่าวพัทยา ซึ่งแต่เดิมประชากรของเมืองพัทยามีอาชีพด้านการประมงเป็นอาชีพหลัก แต่ต่อมาการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาของเมือง ได้เปลี่ยนแปลงลักษณะอาชีพของประชากร ทำให้ประชากร เริ่มเปลี่ยนอาชีพมาประกอบกิจการค้าและการบริการแทนการประกอบอาชีพประมงที่มีรายได้น้อยกว่า ดังนั้นจึงทำให้อาชีพประมงมีแนวโน้มที่จะลดลงจนอาจจะไม่มีอาชีพนี้หลงเหลืออยู่ต่อไปในอนาคตข้างหน้าก็เป็นได้

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่า จากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ดังนั้นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของเมืองพัทยาโดยตรง จะเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านการค้าและบริการต่าง ๆ ซึ่งยังคงมีอัตราการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ การเงินภายในเมืองเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนแรงงาน ซึ่งอยู่ในวัยทำงานของภาคอุตสาหกรรมด้านการค้าและการบริการของ

เมือง ทั้งที่เป็นบุคคลในพื้นที่และอพยพมาจากต่างถิ่น เป็นต้น เมื่อความเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองเพิ่มมากขึ้นก็จะมีผลโดยตรงต่อทั้งรายรับและรายจ่ายของเมืองพัทยา ซึ่งทำให้สถานะทางด้านการคลังของเมืองพัทยานั้นมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น จนสามารถที่จะเลี้ยงตนเองได้ในระดับหนึ่ง แต่ในอีกระดับหนึ่งภาวะความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองพัทยาก็ย่อมที่จะส่งผลโดยตรงต่อปัญหาต่าง ๆ ของเมือง ซึ่งก็มีมากขึ้นตามการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจด้วยโดยเฉพาะปัญหาในทางกายภาพที่เห็นได้อย่างชัดเจนในปัจจุบัน ซึ่งปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้ได้แก่ ปัญหาทางด้านการจราจร ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่สร้างขึ้นอย่างผิดกฎหมาย เป็นต้น

#### - ปัญหาทางเศรษฐกิจ

จากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว จึงมีผลทำให้กิจการด้านการบริการมีเป็นจำนวนมาก ดังนั้นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจของเมืองพัทยานั้นเกิดขึ้นจากการมีการเพิ่มอุปทานมากกว่าอุปสงค์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นกิจการบางอย่าง เช่น โรงแรมจึงต้องหันมาใช้วิธีการต่าง ๆ เช่น ลดราคาห้องพัก ฯลฯ เพื่อให้อยู่รอดได้ โดยหวังว่าเมื่ออุปสงค์สูงขึ้น นักลงทุนเหล่านั้นจะได้สิ่งตอบแทนที่ลงทุนไว้ล่วงหน้า แต่ในขณะที่เดียวกันก็ยากที่จะสามารถทำนายได้ว่า สภาพการท่องเที่ยวในอนาคตของเมืองพัทยานั้นจะอยู่ในสภาพใดเพราะขึ้นกับปัจจัยหลายประการ ตั้งแต่ระดับมหภาคเช่นสถานการณ์เศรษฐกิจและการเมืองของโลกไปจนถึงระดับจุลภาคหรือระดับท้องถิ่นของเมืองพัทยาเองว่าจะเป็นอย่างเช่นไร

### 3) ภาพรวมทางด้านสังคม

#### - สภาพทางสังคมและวัฒนธรรมของชุมชน

จากการศึกษาถึงลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรม ของเมืองพัทยาทั้งจากการสอบถามประชาชนในชุมชน ร่วมกับข้อมูลทางด้านเอกสารจะสามารถทราบได้ว่าลักษณะทางสังคมของชุมชน รวมถึงวัฒนธรรมภายในชุมชนแปรเปลี่ยนไปตามสภาพทางเศรษฐกิจของเมือง โดยจะรับเอาวัฒนธรรมตะวันตกเข้ามาเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพื่อให้ภาพลักษณ์ของเมืองเอื้อต่อการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ แต่ในอีกส่วนหนึ่งนั้นสภาพทางสังคมและวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไปอาจให้เกิดจากการแข่งขันกันทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะทางด้าน

การบันเทิง ซึ่งนักลงทุนทั้งที่เป็นชาวไทยและชาวต่างประเทศเริ่มเสนอความบันเทิงในรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อกระตุ้นให้พัทยามีความแปลกใหม่เป็นต้น เช่นการแสดงชั้นเชิงศิลปะมวยไทยในสถานประกอบการและสถานบันเทิงประเภทบาร์เบียร์ การแสดงประกอบเพลงที่เป็นทางด้านศิลปะของหญิงประเภทสองเช่นอัลคาซาร์และทิฟฟานีและนอกจากปัจจัยดังกล่าวในข้างต้นแล้วยังมีการจัดเทศกาล เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น ลอยกระทง การแข่งเรือ, งานพัทยาคาร์นิวัล ซึ่งจะจัดขึ้นเป็นประจำ ในวันที่ 13-15 มกราคมของทุกปีหรือแม้แต่เทศกาลวันไหลเมืองพัทยา (Pattaya Festival) ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25-28 มีนาคม 2520 เป็นครั้งแรกส่วนการจัดเทศกาลดังกล่าวในครั้งต่อ ๆ มาก็จะจัดในช่วงประเพณีสงกรานต์ ช่วงวันที่ 15-19 เมษายนของทุกปี พร้อมกับมีการแห่บุปผชาติรวมถึงการจัดประกวดอาหารนานาชาติ , เทนนิสวอลโว่โอเพ่นต์ , งานพัทยามาราธอนซึ่งจัดในช่วงเดือนกรกฎาคมของทุกปีเหล่านี้เป็นต้น โดยอาจพิจารณาได้ว่าการที่ลักษณะทางสังคม รวมถึงประเพณีและวัฒนธรรมของชุมชนเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงไปก็มีเหตุผลที่สืบเนื่องมาจากสาเหตุหลักดังนี้คือ

1. การพัฒนาชุมชนเมืองพัทยาให้มีบทบาท ในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ
2. สภาพและลักษณะทางเศรษฐกิจ ซึ่งมีการแข่งขันกันเป็นอย่างสูง

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าในสภาพปัจจุบัน ชนบธรรมนิยมประเพณีและวัฒนธรรมซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นที่มีมาตั้งแต่โบราณไม่ได้รับการฟื้นฟูส่งเสริม โดยทั่วไปวัฒนธรรมประเพณีที่มีอยู่และมีการส่งเสริมบ้าง ก็จะเป็นในรูปแบบที่เป็นสากล เช่นประเพณีลอยกระทง ประเพณีสงกรานต์ การแห่เทียนเข้าพรรษา เป็นต้น แต่สิ่งที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นไม่มีอยู่เลย โดยเหตุผลประการหนึ่งสืบเนื่องมาจากการที่ประชาชนยังไม่ให้ความร่วมมือ ทั้งด้านการอนุรักษ์และการส่งเสริมชนบธรรมนิยม, ประเพณีของท้องถิ่นตนเท่าที่ควร ซึ่งทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการที่ในสภาพปัจจุบันภายในท้องถิ่นบุคคลเก่าแก่ , ดั้งเดิมของท้องถิ่นอยู่เป็นจำนวนน้อยก็เป็นไปได้

อย่างไรก็ตามเนื่องจากเมืองพัทยาคือเมืองท่องเที่ยวซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมิกิจกรรมให้นักท่องเที่ยวได้ชมและเข้าร่วมในกิจกรรมเหล่านั้น ฉะนั้นจึงควรมีการส่งเสริมฟื้นฟู

ประเพณีของท้องถิ่นและรณรงค์ในเรื่องวัฒนธรรมอันดีงามของไทย โดยเฉพาะในเรื่องการแต่งกายที่นักท่องเที่ยวบางรายแต่งกายและประพฤติตนไปในทำนองกระตุนหรือยั่ว ให้เกิดการกระทำผิดในสังคมเช่น การแต่งกายประเจิดประเจ้อ, ไม่เรียบร้อยและการแต่งกายไม่สุภาพ เข้าไปในศาสนสถาน เป็นต้น

สำหรับการฟื้นฟูส่งเสริมมรดกทางวัฒนธรรม ในแง่ที่เป็นทรัพยากรสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของพืทยานั้นเมืองพืทยาได้มีการจัดงาน "เทศกาลพืทยา" ขึ้นนับมาจนถึงปัจจุบันมากกว่า 9 ครั้ง (ล่าสุดช่วงวันที่ 20 ถึง 27 เมษายน 2538) ซึ่งเป็นการเผยแพร่ชื่อเสียงของเมืองพืทยาและเป็นการส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยว ในช่วงที่นักท่องเที่ยวจากต่างประเทศและในประเทศเดินทางท่องเที่ยวพืทยาน้อยลงอีก ทั้งยังเป็นการเน้นให้ชาวเมืองพืทยาช่วยกันรักษาทรัพยากรธรรมชาติของเมืองไว้เป็นอย่างดีและส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวและชาวเมืองพืทยาได้มีโอกาสเข้าร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดมีขึ้น เป็นต้น

๔- สถาบันและสถานบริการทางสังคมของชุมชน

1. สถาบันราชการ (รายละเอียดดูภาคผนวก ก)
2. สถาบันการศึกษา (รายละเอียดดูภาคผนวก ก)
  - (ก) จำนวนนักเรียนแต่ละระดับ
  - (ข) แนวโน้มของการขยายตัวของนักเรียน
  - (ค) ภูมิสำเนาของนักเรียน
  - (ง) สัดส่วนนักเรียนต่อห้องเรียนและนักเรียนต่อครู
  - (จ) การใช้ที่ดินเพื่อการศึกษา (ตารางที่ 3.4)

หากพิจารณาถึงการใช้ที่ดินเพื่อการศึกษาพบว่า เมืองพืทยา มีพื้นที่เพื่อการศึกษาจำนวน 3 ไร่ สำหรับด้านความหนาแน่นในการใช้ที่ดินของนักเรียนพบว่ามีการใช้ที่ดินของนักเรียนเฉลี่ยประมาณ 49 คนต่อพื้นที่ 1 ไร่ ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่กระทรวงศึกษาธิการกำหนด คือ 100 คนต่อพื้นที่ 1 ไร่ หรือสามารถสรุปได้ว่าชุมชนเมืองแห่งนี้มีพื้นที่ทางการศึกษาอย่างเพียงพอนั่นเอง

ตารางที่ 3.4 แสดงการใช้ที่ดินเพื่อการศึกษา จำแนกตามระดับการศึกษา พ.ศ. 2534

ระดับการศึกษา	จำนวนนักเรียน	พื้นที่ (ไร่)	จำนวนนักเรียนต่อพื้นที่ (ไร่)
ก่อนประถม	889	10	89
ก่อนประถม-ประถม	8,151	208	39
ก่อนประถม-มัธยมศึกษา	812	7	116
ประถมศึกษา	3,857	58	66
มัธยมศึกษาตอนต้น-ปลาย	2,777	47	59
อาชีวศึกษา	478	14	34
รวม	16,884	344	49

ที่มา : กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

จากข้อมูลดังกล่าวอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า สถานบริการทางสังคม ประเภทสถาบันการศึกษาของชุมชนเมืองพัทธยานั้น มีบริการอยู่อย่างเพียงพอกับจำนวนประชากรในวัยศึกษาของชุมชนแต่ในสภาพความเป็นจริงแล้วนั้น ยังมีเด็กที่อยู่ในวัยการศึกษาภาคบังคับอยู่เป็นจำนวนมากที่มีได้มีโอกาสที่จะเรียนอยู่ในชั้นเรียนตามเกณฑ์ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ปกครองยังไม่เข้าใจถึงความจำเป็นและความสำคัญของการศึกษา แม้จะเป็นการศึกษาที่รัฐเป็นผู้จัดให้ ทั้งนี้เพราะสภาพของครอบครัวไม่เอื้อ-อำนวย เนื่องจากผู้ปกครองย้ายภูมิลำเนาจากท้องถิ่นอื่น เพื่อเข้ามาประกอบอาชีพที่พัทธยาเป็นการชั่วคราว ดังนั้นเด็กนักเรียนซึ่งเป็นบุตรหลานจึงจำเป็นต้องช่วยเหลือผู้ปกครองทำมาหากินจึงทำให้ประสิทธิภาพในการศึกษาด้อยลง รวมทั้งยังมีเด็กอีกเป็นจำนวนมาก ที่ตกสำรวจเพราะผู้ปกครองที่เข้ามาประกอบอาชีพในเมืองพัทธยาไม่ได้แจ้งย้ายเข้าอย่างถูกต้อง จึงมีส่วนที่ทำให้เด็กไม่มีที่สำหรับเรียนหนังสือ

3. สถาบันทางศาสนาของชุมชน (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
4. การบริการสาธารณสุขของชุมชน (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
5. ตลาดสดของชุมชน (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
6. โรงฆ่าสัตว์ (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
7. บริการโทรศัพท์สาธารณะ (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
8. ไปรษณีย์ โทรเลข (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
9. การกำจัดขยะมูลฝอย (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
10. ดับเพลิง (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
11. ระบบไฟฟ้า (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
12. การประปา (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
13. ระบบบำบัดน้ำเสีย (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
14. ความปลอดภัย (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )
15. สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ (รายละเอียดดูภาคผนวก ก )

- แหล่งเสื่อมโทรมและชุมชนแออัดของเมืองพัทยา

ปัจจุบันเมืองพัทยามีชุมชนแออัดที่เป็นแหล่งเสื่อมโทรมกลางชุมชนประมาณ 400 หน่วย ตั้งกระจายอยู่ 3 จุด คือบริเวณหลังตลาดนาเกลือ หลังปาล์มวิลล่าและบริเวณบัวขาว และคลองนาเกลือ ซึ่งเป็นการบุกรุกขยายหาดสาธารณะและคลอง ส่วนบริเวณซอยธรรมดาได้กลายสภาพจากที่อยู่อาศัยของคนท้องถิ่นที่ทางการอนุญาตให้ตั้งบ้านเรือน เนื่องจากเป็นครัวเรือนที่ถูกอุทกภัยไว้ที่อยู่เมื่อ 30 ปีมาแล้วมาเป็นบ้านเช่าแก่ผู้ประกอบการอาชีพประจำ

สภาวะการณ้อยู่อาศัยของชุมชนแออัดทั้ง 3 จุดนี้ประมาณร้อยละ 33 ของที่อยู่อาศัยทั้งหมดแปลงสภาพเป็นบ้านเช่าในอัตราค่าเช่า 400-800 บาทต่อเดือน มีขนาดเนื้อที่โดยประมาณ 9-120 ตรม. ลักษณะที่อยู่อาศัยเป็นบ้านเดี่ยวยกสูง มีการระบายน้ำเสียและสิ่งโสโครกลงทะเลแต่ระบบไฟฟ้าและประปาเข้าถึงเกือบทุกหลังคาเรือน สภาพตัวบ้านส่วนใหญ่มีสภาพปานกลางชำรุดบางส่วนและมีสภาพค่อนข้างทรุดโทรมตามอายุการสร้าง (ไม่ต่ำกว่า 30 ปี) มีเพียงส่วนน้อยที่มีสภาพแข็งแรง (ปลูกสร้างไม่เกิน 5 ปี) วัสดุที่ก่อสร้างมีทั้งถาวรและ





ไม่ถาวรผนังและฝาผนังโดยทั่วไปทำด้วยไม้ ทลวงคาเป็นสังกะสีเป็นส่วนใหญ่และเป็นกระเบื้องเป็น ส่วนน้อย

ภูมิสำเนาและขนาดครอบครัว ครัวเรือนในชุมชนแออัดจากการสำรวจของ การเคหะแห่งชาติ(กคช.) ประมาณว่าร้อยละ 6.7 ของครัวเรือนเป็นผู้ย้ายถิ่นจากจังหวัดอื่น ๆ คือ จากภาคกลางและภาคเหนือบางส่วน สาเหตุของการย้ายถิ่นส่วนใหญ่ย้ายเพื่อมาประกอบ อาชีพที่เหลือเป็นการย้ายตามครอบครัว ระยะเวลาของการอยู่อาศัย 4-10 ปี และ 10 ปีขึ้นไป โครงสร้างทางสังคมมีลักษณะเป็นครอบครัวขยายที่ต่อเติมที่อยู่อาศัย ขนาดของครัวเรือนเฉลี่ย 6.4 คน ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าขนาดของครัวเรือนที่อยู่อาศัยตามบ้านเช่า

อาชีพและรายได้ของครัวเรือนในชุมชนแออัด จากการที่ชุมชนพัทยาและ นาเกลือมีความสัมพันธ์กันในลักษณะที่ต้องพึ่งพาอาศัยกันและกัน อาชีพดั้งเดิมของกลุ่มคนใน บริเวณหมู่บ้านริมทะเลและการทำการประมงจึงเริ่มลดน้อยลง (เนื่องจากอิทธิพลของการเป็น เมืองท่องเที่ยว โดยมีศูนย์กลางการท่องเที่ยวอยู่บริเวณชุมชนพัทยา) และหันมาประกอบอาชีพค้า ขายมากขึ้นโดยมีศูนย์กลางการค้าที่ตลาดสุขาภิบาลนาเกลือ (ตลาดนาเกลือ) โดยนอกจาก อาชีพประมง ค้าขายยังมีอาชีพรับจ้างต่างๆ รวมถึงอาชีพข้าราชการส่วนที่เหลือเป็นผู้ว่างงาน ระดับรายได้ครัวเรือนมีค่ามัธยฐานเท่ากับ 5,250 บาท จึงนับว่าอยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับชุมชนระดับเทศบาลเมืองจังหวัดอื่น ๆ ทั้งนี้เนื่องจากค่าครองชีพในเมืองพัทยามีระดับ ค่อนข้างสูงอันเป็นผลจากการเป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่อย่างไรก็ตามจากผลการกระจายรายได้ ของประชากร (ตาราง ) สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ของประชากรในชุมชนแออัดนาเกลือมีระดับรายได้ ตั้งแต่ 3,501-6,000 บาท (ประมาณร้อยละ 37.4 ของประชากรในชุมชนนี้) ที่เหลือมี รายได้ตั้งแต่ 10,000 บาทขึ้นไป (ร้อยละ 26 ) ซึ่งได้แก่ครัวเรือนที่มีอาชีพประมงและรับจ้าง ตามสถานบริการนักท่องเที่ยวในชุมชนพัทยา

จากที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น เป็นเหตุผลส่วนหนึ่งในการสนับสนุนให้ ลักษณะทางสังคมของชุมชนเมืองพัทยาเกิดการเปลี่ยนแปลงในอีกสาเหตุหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงลักษณะทางสังคมของชุมชนเมือง โดยที่ในสภาพปัจจุบันอาชีพเกษตรกรรมอันเป็น

อาชีพดั้งเดิมของชุมชนเมืองมีแนวโน้มว่ารายได้จะไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการด้านนี้ อีกทั้งยังต้องขึ้นอยู่กับสภาพทางธรรมชาติและความต้องการของตลาดด้วย เกษตรกรจำนวนหนึ่ง จึงได้ละทิ้งอาชีพเดิมมุ่งสู่เขตเมืองเพื่อประกอบอาชีพใหม่ในลักษณะต่าง ๆ กันเช่น รับจ้าง ค้าขายเล็กๆ น้อยๆ นั่นคือลักษณะของการมุ่งเข้าสู่เมืองจากชนบท

ตารางที่ 3.5 แสดงการกระจายรายได้ของครัวเรือนในชุมชนแออัดนาเกลือ

ระดับรายได้ (บาท/เดือน)	จำนวน ครัวเรือน	ร้อยละ	ร้อยละสะสม	หมายเหตุ
ต่ำกว่า 2,500	34	8.40	-	สัดส่วนการกระจายรายได้
2,500-3,000	34	8.40	16.80	จากผลการสำรวจของ กคช.
3,001-3,500	17	4.20	21.00	โดยสำรวจผู้อยู่อาศัยในชุมชน
3,501-4,500	83	20.80	41.80	แออัดนาเกลือร้อยละ 6 ของ
4,501-6,500	66	16.60	58.40	ครัวเรือนในบริเวณดังกล่าว
6,501-10,000	66	16.60	75.00	(ประมาณ 400 หลังคาเรือน)
10,000 ขึ้นไป	100	25.00	100.00	-
รวม	400	100.00	-	-

ที่มา : กองนโยบายและวางแผนที่อยู่อาศัย การเคหะแห่งชาติ

จากเหตุผลในข้างต้นจะเห็นได้ว่า เมืองพัทยาเองก็มีลักษณะทั้งสองซ้อนกัน อยู่คือมีทั้งชุมชนเมืองและพื้นที่เกษตรกรรม แต่ในปัจจุบันพื้นที่การเกษตรมีแนวโน้มลดลงซึ่งสามารถพิจารณาได้หลายสาเหตุหลายปัจจัยแต่ในแง่ปัจจัยด้านสังคมแล้ว อาจพิจารณาได้เป็น 2 ประเด็น คือ

1. ลูกหลานของเกษตรกรมีความต้องการทางเศรษฐกิจสูงขึ้น  
เนื่องจากลักษณะการเปลี่ยนแปลง ไปสู่ความทันสมัยของชุมชน Modernization ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน จึงเป็นแง่หนึ่งของการเปลี่ยนแปลงของสังคม

(Pye , 1966 : P.31-48) (Land Use Change as One Aspect of Multi-Dimensional Process of Social Change) กล่าวคือ สังคมของพัทยามีรายได้ซึ่งเน้นจากการท่องเที่ยวเป็นหลัก จึงมีผลกระทบต่อสภาพสังคมโดยความทันสมัยมากขึ้น เนื่องจากได้รับข่าวสารใหม่ๆ ความล่าช้าทางวัฒนธรรม (Cultural Lag) จึงลดน้อยลงทุกที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่น่าสังคมชนบทไปสู่สังคมเมือง

เมื่อพิจารณาในแง่ความต้องการทางเศรษฐกิจที่สูงขึ้นอันเนื่องจากสภาพทางสังคมแล้ว ก็อาจเกิดผลดังต่อไปนี้

- หากการขายที่ดินเกษตรกรรมของตน มีรายได้สูงกว่าการทำเกษตรกรรมแล้วเกษตรกรน่าจะขายหรือแบ่งขายที่ดินของตนให้แก่นักลงทุน
- การขาดแคลนแรงงานที่จะทำการเกษตรกรรม เนื่องจากลูกหลาน (แรงงาน) สามารถหารายได้ที่สูงกว่า (เช่นอาชีพรับจ้าง) ก็ย่อมละทิ้งการเกษตรกรรมไปทำให้ขาดแรงงานที่จะประกอบการณ์ไปสู่การขายที่ดินหรือเลิกเพาะปลูกในบางส่วน เพื่อให้เหมาะสมกับแรงงานที่มีอยู่

ในแง่นี้แล้วคือ เกษตรกรมีความคาดหวังและ/หรือ ความสามารถที่จะได้คุณค่าทางสังคมอื่น ๆ (เงิน , ตำแหน่งหน้าที่ในการทำงาน, โอกาสพบสิ่งที่ดีขึ้นในชีวิต ฯลฯ) จึงละการเกษตรทำให้พื้นที่ทำการเกษตรกรรมมีแนวโน้มลดลง (แต่ทั้งนี้ย่อมต้องพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ประกอบด้วยมิใช่ปัจจัยทางสังคมเพียงอย่างเดียว)

## 2. พัทยาเป็นสังคมที่ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยว

หากจะกล่าวให้ตรงยิ่งขึ้น คือให้ความสำคัญแก่รายได้จากการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงเกิดการใช้ที่ดินในรูปแบบที่อาจต่างไปจากที่อื่นเช่น การบุกรุกที่สาธารณะเพื่อที่จะตั้งร้านอาหารให้กับนักท่องเที่ยว (ที่อื่นอาจเป็นบุกรุกที่สาธารณะเพื่อทำเกษตรกรรม) นอกจากนี้ยังมีประชาชนจากท้องถิ่นอื่น ที่เข้ามาประกอบอาชีพในเมืองพัทยา ทำให้บ้านพักอาศัยไม่เพียงพอและอาจนำไปสู่สภาพไม่เหมาะสมและความเสื่อมโทรมได้ ซึ่งปัญหาเรื่องนี้กองผังเมืองของเมืองพัทยา ก็ได้มีแผนงานที่จะปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรมและจัดให้มีการเคหะชุมชน

ชนชั้นคือโครงการจัดหาที่ดินและจัดการเคหะชุมชน เพื่อช่วยเหลือพนักงานและประชาชนที่มีรายได้น้อย ลักษณะนี้คือปัจจัยทางสังคมซึ่งก่อให้เกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยตรง โดยมีการจัดหาที่ดินและที่อยู่ให้แก่ผู้มีรายได้น้อยเหล่านั้นเป็นต้น

- ปัญหาทางสังคม

- 1) การบุกรุกที่สาธารณะ โดยเฉพาะบริเวณลำน้ำเดิมของคลองมาบตันจัว และคลองพิทยามีการถมที่และทำถนนปิดกั้น รวมทั้งการวางตำแหน่งท่อระบายน้ำภายในชุมชน โดยเฉพาะบริเวณถนนสายสำคัญเช่น ถนนเลียบบาด ซึ่งไม่สัมพันธ์กับทิศทางการระบายน้ำ ก่อให้เกิดปัญหาในการระบายน้ำและนำไปสู่ปัญหาน้ำท่วมในที่สุด ซึ่งจะมีการแก้ไขโดยวางแนวร่องระบายน้ำเดิม โดยพิจารณาเรื่องสิทธิเขตสาธารณะหรืออาจต้องมีการซื้อที่ดินในเขตลำน้ำเดิมเพื่อทำทางระบายน้ำ อีกทั้งต้องหามาตรการป้องกันมิให้เกิดการบุกรุกขึ้นอีก
- 2) การขาดสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ - สวนสาธารณะ ที่เพียงพอต่อนักท่องเที่ยวและประชาชนจึงจำเป็นต้องจัดหาสถานที่สร้างสวนสาธารณะเพิ่มขึ้น
- 3) ปัญหาแหล่งเสื่อมโทรมและสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม แนวทางการแก้ไขก็คือสำรวจการก่อสร้างและการใช้ประโยชน์ในที่ดินเหล่านี้ จัดสร้างเคหะชุมชนทั้งของเมืองพัทยาเองและส่งเสริมภาคเอกชนให้มีการลงทุนก่อสร้างเคหะชุมชน
- 4) ปัญหาสาธารณูปโภค โดยเฉพาะไฟฟ้าและประปา ซึ่งการขยายตัวอย่างเพียงพอของบริการเหล่านี้ จะช่วยเอื้ออำนวยต่อการขยายตัวของเมืองในแง่ความสะดวกทำให้เกิดความน่าลงทุน นอกจากนี้ยังมีปัญหาเรื่องท่าเทียบเรือที่อยู่ในบริเวณพัทยาใต้ ซึ่งอยู่ในที่แออัดของชุมชนก็เกิดปัญหาในด้านผังเมือง ทำลายสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ดังนั้นจึงมีการหาหนทางย้ายท่าเทียบเรือประมงออกจากที่เดิมไปสู่ที่เหมาะสม
- 5) ปัญหาโสเภณีและบริการด้านกามารมณ์ แม้ว่าในทางกฎหมายแล้วกิจกรรมเหล่านี้ผิดกฎหมาย แต่ในทางความเป็นจริงแล้วกิจกรรมเหล่านี้มีบทบาทสูงมากต่อการดำรงอยู่ของเมืองพัทยา ซึ่งทั้งนี้สามารถพิจารณาได้จากผลการวิจัยของสำนักบริการวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเสนอต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย , 2534 : 3-30 ถึง 3-40 ) ซึ่งทำการสำรวจถึงวัตถุประสงค์และค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวที่เมืองพัทยา จะเห็นได้ว่าแม้ว่านักท่องเที่ยวเหล่านั้น

ส่วนใหญ่จะเดินทางมายังเมืองพัทยา เพื่อการท่องเที่ยวด้วยเหตุผลในทางธรรมชาติในแง่แหล่งท่องเที่ยว แต่นักท่องเที่ยวอีกส่วนหนึ่งซึ่งมีเป็นจำนวนไม่น้อยก็มาพัชยด้วยเหตุผลด้านการบริการทางกาารมณั โดยที่สามารถพิจารณาได้จากค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวเหล่านั้น ส่วนหนึ่งจะถูกนำมาใช้เพื่อสนองกิจกรรมทางด้านการบันเทิงและพักผ่อน ดังนั้นจึงนับได้ว่ากิจกรรมทางด้านนี้นั้น เป็นตัวกระตุ้นให้เศรษฐกิจของเมืองพัชยหมุนเวียนอย่างไม่รู้จบสิ้นและอาจสังเกตได้จากลักษณะของการขยายตัวด้านการใช้ที่ดิน เพื่อประกอบกิจการบาร์เบียร์รวมถึงกิจการลักษณะอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการดังกล่าว เพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวประเภทนี้ที่นับวันจะมีจำนวนเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 3.6 แสดงจำนวนร้อยละของวัตถุประสงค์และค่าใช้จ่ายในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามายังเมืองพัชย

จำนวนร้อยละของวัตถุประสงค์ในการเดินทาง

วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ท่องเที่ยว,พักผ่อน	ธุรกิจ	ปฏิบัติราชการ	ประชุม,สัมมนา	เยี่ยมเพื่อน	อื่น ๆ	รวม
จำนวนร้อยละ	81.48	3.70	-	-	-	14.82	100

จำนวนร้อยละของค่าใช้จ่ายภายในเมืองพัชย

ค่าใช้จ่ายภายในเมืองพัชย	ค่าที่พัก	ค่าอาหาร	ค่าใช้จ่ายด้านการบันเทิงและพักผ่อน	ค่าของที่ระลึก	ค่าเดินทางท่องเที่ยว	อื่น ๆ	รวม	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวัน (บาท)
จำนวนร้อยละ	31.15	29.01	12.57	10.31	10.05	6.91	100	2,200

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

6) ปัญหาอาชญากรรม จากการขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยวและการที่ประชาชนจากต่างถิ่น พวกกันหลั่งไหลเข้ามาทำการประกอบอาชีพภายในเมืองพัชยและนับวันจะ

ทวีจำนวนมากยิ่งขึ้นและเริ่มมีการแก่งแย่งทางด้านการประกอบอาชีพ อีกทั้งยังมีส่วนที่จะส่งผลให้เกิดการประกอบอาชญากรรมในอัตราที่สูงขึ้นตามการเพิ่มของประชากรเหล่านั้น โดยสามารถพิจารณาได้จากจำนวนคดีอาชญากรรมประเภทต่าง ๆ จากการบันทึกโดยสถานีตำรวจภูธรอำเภอ บางละมุงและตำรวจท่องเที่ยวพัทยาในช่วงปี 2534 เปรียบเทียบกับปี พ.ศ.2537 (ตาราง 3.7) ซึ่งจะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2537 จะมีการเพิ่มของคดีความต่าง ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2534 เป็นจำนวนมากและโดยเฉพาะในคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย เช่น อบายมุข, การค้าประเวณี ประเภทต่าง ๆ ซึ่งมีเพิ่มเป็นจำนวนมากโดยมีผลต่างเท่ากับ 1,403 คดีหรือมีอัตราเพิ่มโดยเฉลี่ยถึงปีละ 351 ราย ซึ่งนับได้ว่ามีเป็นจำนวนไม่น้อยเลยทีเดียวและผลจากการสอบถามเจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่พบว่าคดีต่าง ๆ เหล่านี้ โดยมากจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ชุมชนพัทยาใต้ ถึงร้อยละ 70 ของคดีทั้งหมดและหากพิจารณาถึงจำนวนคดีความที่รัฐเป็นผู้เสียหาย โดยเฉพาะคดีความที่เกี่ยวข้องกับการค้าประเวณี (ทั้งหญิงและชาย) จากการบันทึกของตำรวจท่องเที่ยว เมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2537 ในแต่ละช่วงเดือน (ตาราง 3.8) ข้อที่น่าสังเกตประการหนึ่งจะพบว่าจำนวนคดีความดังกล่าวจะเพิ่มมากขึ้นในช่วงเดือนมกราคมถึงเมษายน ซึ่งเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว ของเหล่าบรรดานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและจากการสอบถามเจ้าพนักงานผู้ปฏิบัติหน้าที่พบว่าคดีความดังกล่าว โดยมากจะเป็นคดีความที่เกี่ยวข้องกับการค้าประเวณีเด็กชายและการกระทำประเจิด , ประเจ้อในที่สาธารณะและจะเกิดในพื้นที่ชุมชนพัทยาใต้ ถึงร้อยละ 95 ของคดีความทั้งหมด จากสิ่งดังกล่าวนับเป็นสิ่งที่จะต้องเร่งดำเนินการแก้ไขให้ทันต่อสภาพเหตุการณ์ทั้งทางด้านบุคคลากร , อุปกรณ์ , หน่วยงานที่รับผิดชอบหรือแม้กระทั่งการร่วมมือจากกลุ่มบุคคลต่าง ๆ สังคม

ตารางที่ 3.7 แสดงจำนวนคดีอาชญากรรมประเภทต่าง ๆ ในช่วงปี พ.ศ. 2534เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2537

ปี พ.ศ. ประเภทคดี	2534	2537	ผลต่างของคดีความ	จำนวนคดีความเฉลี่ย 4 ปี
อุกฉกรรจ์	41	29	12	3
ประทุษร้ายต่อชีวิต	100	152	+52	+13
ประทุษร้ายต่อทรัพย์	347	461	+114	+28.50
คดีที่น่าสนใจ เช่น คดีโจรกรรม	130	164	+34	+8.50
คดีที่รัฐเป็นผู้เสียหายเช่น อบายมุข,ค่าประเวณี	2,506	3,909	+1,403	+350.75
รวมทั้งสิ้น	3,124	4,715	+1,591	+397.75

ที่มา : จากการบันทึกของสถานีตำรวจภูธร อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 3.8 แสดงจำนวนคดีความที่รัฐเป็นผู้เสียหาย (คดีความที่เกี่ยวข้องกับการค้าประเวณี)  
ของเมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2537

เดือน	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
ประเภทคดีความ											
การปราบปรามการค้า ประเวณี(ทั้งชาย/หญิง)	7/7	19/19	23/23	10/10	5/6	1/1	4/4	3/3	1/1	4/4	81/82

หมายเหตุ : 1/2 หมายถึงจำนวนคดีความที่ขึ้น 1 คดี และมีจำนวนของผู้ต้องหา 2 คน  
ที่มา : จากการบันทึกของตำรวจท่องเที่ยวเมืองพัทยา

7) ปัญหาเกี่ยวกับการพัฒนาความเจริญทางสังคม เช่นปัญหาด้านการศึกษา, ปัญหาการฟื้นฟู, ส่งเสริมวัฒนธรรมประเพณีของท้องถิ่นและกิจกรรมเยาวชนยังไม่เพียงพอควรได้รับการส่งเสริม เนื่องจากเอกลักษณ์เฉพาะถิ่นไม่มีเลย ประกอบกับประชาชนยังไม่ให้ความร่วมมือในการส่งเสริมฟื้นฟูเท่าที่ควร จึงต้องรีบแก้ไขเพื่อเป็นการจัดปัญหาแต่ต้น

8) ปัญหาทางด้านสาธารณสุข , ขาดสถานพยาบาล , ขาดแพทย์และบุคลากร , เครื่องมือทางการแพทย์ที่ทันสมัย , เวชภัณฑ์ต่างๆ ตลอดจนยานพาหนะ

จะเห็นได้ว่าปัญหาทางด้านสังคมเป็นปัญหาที่สำคัญของเมืองพัทยาและมีด้วยกันหลายประการ ซึ่งเมืองพัทยาจำเป็นต้องพัฒนาและแก้ไขปัญหาด้านสังคมควบคู่ไปกับการพัฒนาการท่องเที่ยว



### ลักษณะทางกายภาพของเมืองพัทยา

เมืองพัทยาดังอยู่บริเวณเส้นรุ้งที่ 13 องศาเหนือและเส้นแวงที่ 101 องศาตะวันออก อยู่ห่างจากกรุงเทพประมาณ 150 กิโลเมตร โดยอยู่ในท้องที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรีมีพื้นที่ครอบคลุม 4 ตำบล คือ ตำบลนาเกลือ หนองปรือ บางส่วนของตำบลห้วยใหญ่ หนองปลาไหลครอบคลุมถึงเกาะล้าน เกาะครก เกาะสาเกตัว

อาณาเขต

ทิศเหนือ เริ่มจากแนวคลองกระหิงลาย

ทิศตะวันออก ขนานกับถนนสุขุมวิท (ห่างจากถนนสุขุมวิทไปทางทิศตะวันออก 900 เมตร)

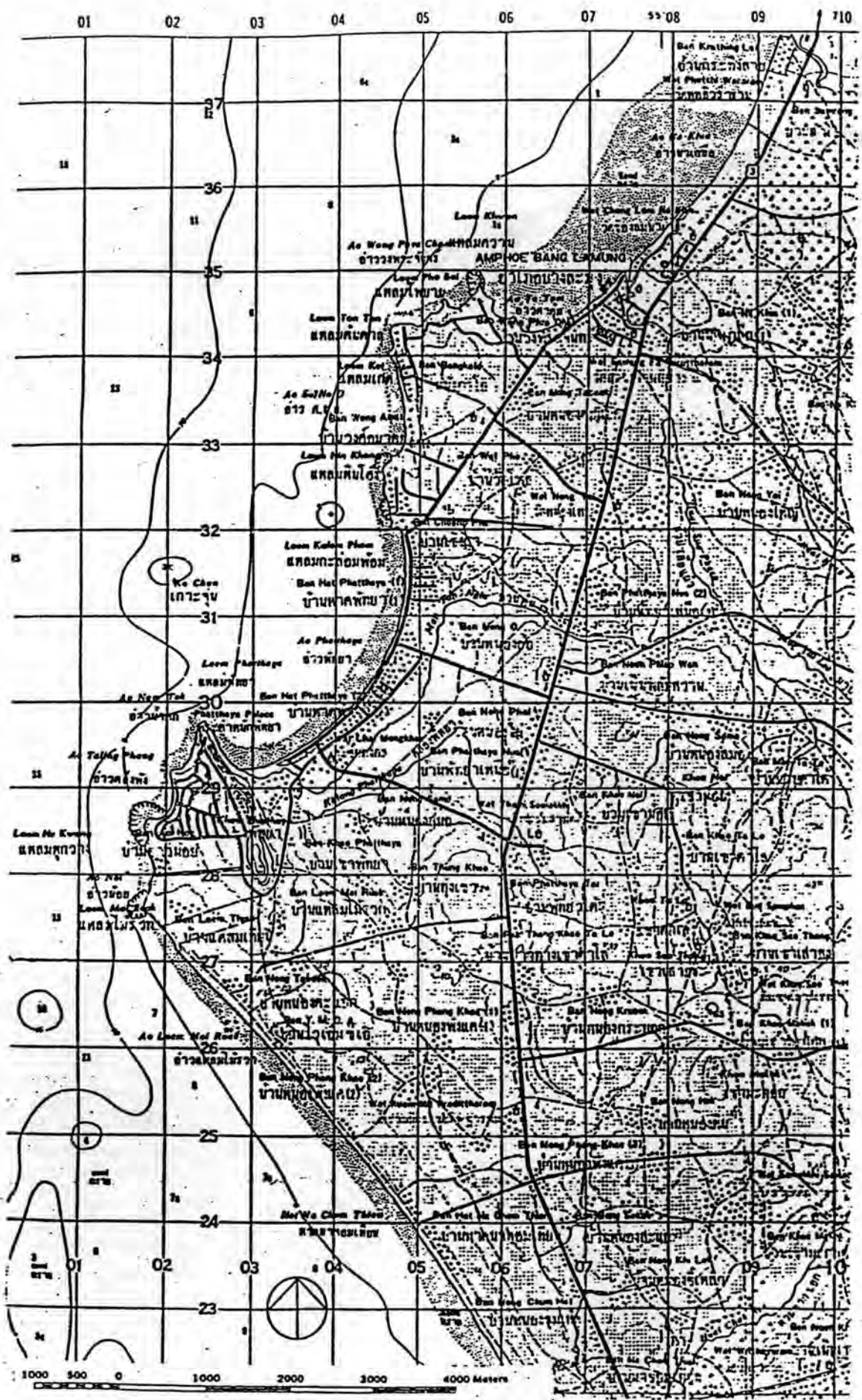
ทิศใต้ จดเขตพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่

ทิศตะวันตก ขนานกับแนวฝั่งทะเล

เมืองพัทยามีขนาดของพื้นที่ทั้งหมดเท่ากับ 208.1 ตารางกิโลเมตร เป็นพื้นดิน 53.44 และพื้นน้ำ 154.66 ตารางกิโลเมตร ลักษณะของพื้นที่เป็นที่ริมฝั่งทะเล มีชายหาดยาวประมาณ 15 กิโลเมตรและมีเกาะแก่งซึ่งเป็นปัจจัยที่สนับสนุนทางการท่องเที่ยวปัจจุบันเมืองพัทยามีศูนย์กลางของชุมชนอยู่ 2 แห่ง อันได้แก่ บริเวณนาเกลือซึ่งมีลักษณะเป็นศูนย์กลางชุมชนของท้องถิ่นและพัทยาใต้หรือ "Down town" ซึ่งเป็นศูนย์กลางของนักท่องเที่ยว ส่วนพื้นที่ตลอดริมชายหาดทั้งหมดได้ถูกพัฒนาไปแล้ว ยกเว้นแต่บริเวณถนนสุขุมวิทซึ่งยังคงเป็นพื้นที่ทำการกสิกรรมอยู่

#### 1) สภาพภูมิประเทศ

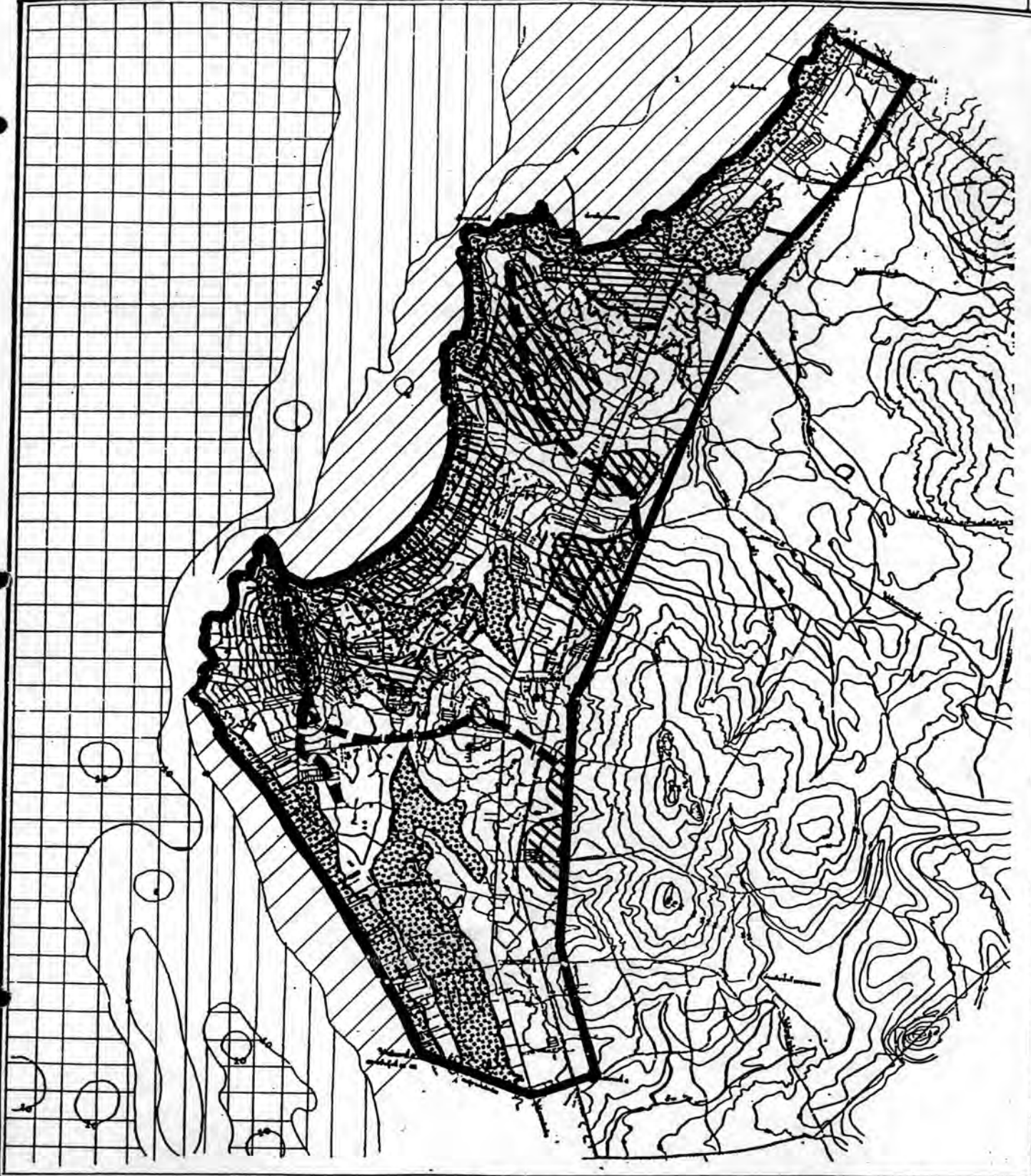
ลักษณะภูมิประเทศของพัทยาส่วนใหญ่เป็นเนินเขาเตี้ย ๆ มีความสูงไม่เกิน 100 เมตรจากระดับน้ำทะเล โดยมีจุดสูงสุดอยู่ที่เขาพัทยาซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตก ส่วนทางด้านเหนือเป็นเนินเขาเตี้ยมีความสูงประมาณ 35 เมตร จากระดับน้ำทะเลและต่อกับที่ราบริมฝั่งทะเลซึ่งมีระดับความลาดเอียงเล็กน้อย โดยระดับความลาดเอียงของพื้นที่จะไม่แตกต่างกัน



แผนที่แสดง : ความเป็นอยู่ของเมืองพัทยา  
 1:000  
 3.2



การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา  
 A STUDY OF COMMUNITY'S ELEMENT FOR ENHANCING THE IDENTITY OF PATTAYA CITY



**การศึกษารูปแบบองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

**สัญลักษณ์**

- เขตพื้นที่ศึกษา
- เขตพื้นที่เมืองพัทยา
- ▨▨▨▨ แนวสันปันน้ำ
- จุดสูงสุด 100.50 เมตร
- ▧ ระดับความสูง -10.00 เมตรขึ้นไป
- ▨▨▨▨ ระดับความสูง 5 - 10.00 เมตร
- ▧▧▧▧ ระดับความสูง 0.00 - 5.00 เมตร
- ▧▧▧▧ ที่ราบลุ่ม
- ▨▨▨▨ ระดับความสูง น้อยกว่า 5 เมตร
- ▧▧▧▧ ระดับความสูง 5 - 25 เมตร
- ▧▧▧▧ ระดับความสูง 25 เมตร



แผนที่  
3.3

แผนที่แสดง : ลักษณะภูมิประเทศของเมืองพัทยา

ที่มา : กรมแผนที่ทหาร

มาตราส่วน ๑:๒๕๐๐๐

๑ ซม. = ๒๕๐ เมตร

๑ นิ้ว = ๒๕๐๐ เมตร



**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

**สัญลักษณ์**

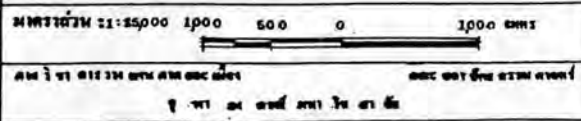
- เขตพื้นที่ศึกษา
- เขตพื้นที่เมืองพัทยา
- แนวทางไหลผ่านของน้ำ
- แนวถนนทราซ
- พื้นที่รับน้ำ



แผนที่แสดง : แนวทางไหลของน้ำและพื้นที่รับน้ำ

ที่มา : สำนักผังเมือง

แผ่นที่  
3.4



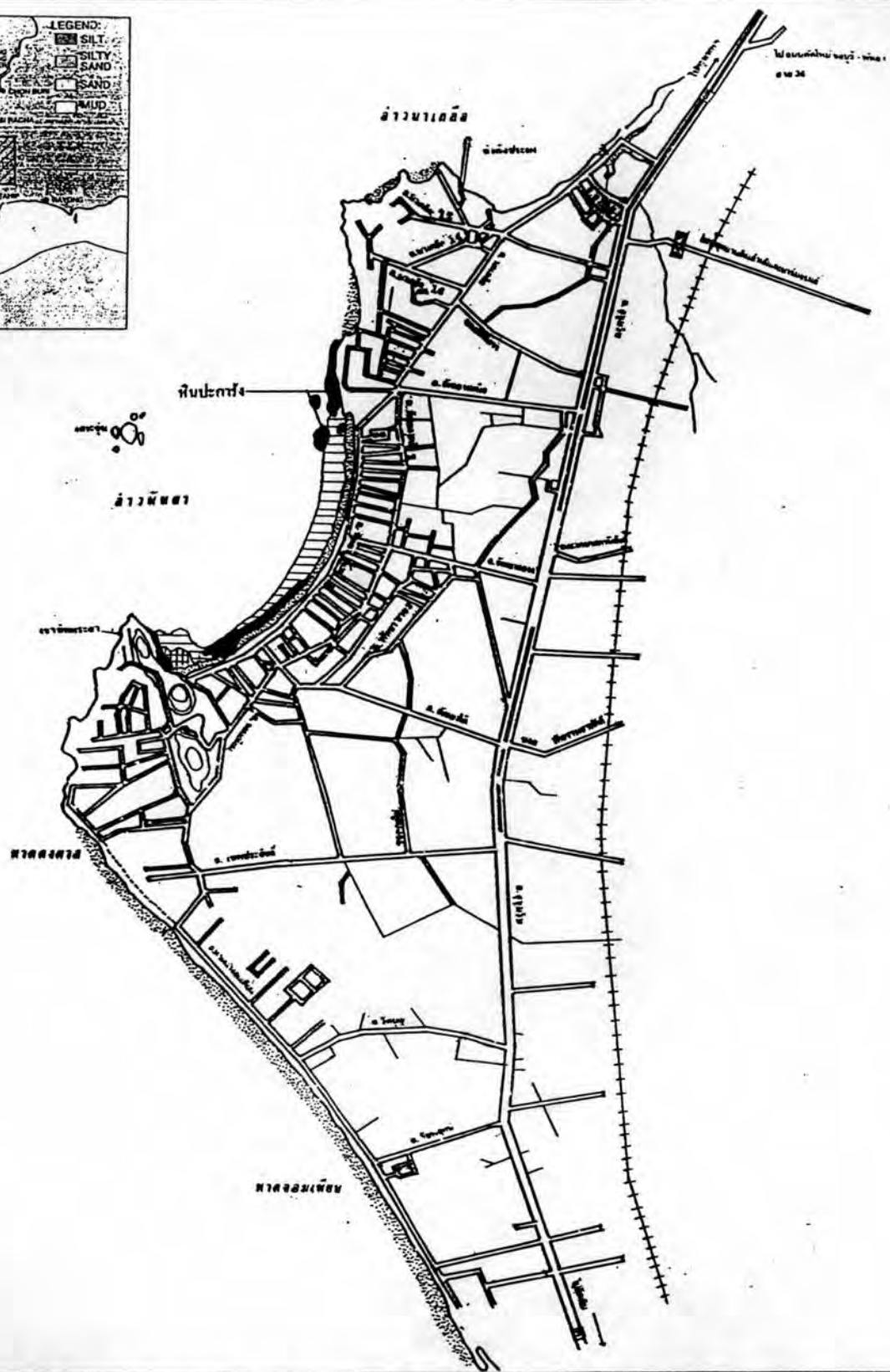
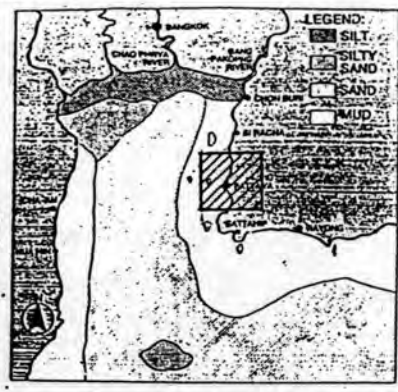
อย่างกระชั้นชิดเท่าใดนัก กล่าวคือมีระดับของความลาดเอียงประมาณ 1 : 20 ที่บริเวณไหล่เขา ส่วนทางลาดเอียงในบริเวณตั้งแต่ถนนสุขุมวิทถึงบริเวณที่ราบชายทะเล จะมีระดับของความลาดเอียงประมาณ 1 : 30 โดยบริเวณพื้นที่ราบที่มีระดับต่ำกว่า 50 เมตรนั้น จะกระจายอยู่ทั่วไป บริเวณริมชายทะเลโดยเฉพาะบริเวณหาดนาจอมเทียน ส่วนทางด้านทิศเหนือในพื้นที่บริเวณ นาเกลือมีแหลมยื่นออกไปในทะเลคือแหลมกระล่อมพร้อม แต่มีระดับความสูงน้อยกว่าแหลมพญาที่อยู่บริเวณพญาใต้ ในส่วนที่เป็นพื้นที่ลุ่มจะอยู่ที่บริเวณตลาดนาเกลือทางด้านทิศเหนือ ส่วนทางด้านทิศใต้จะอยู่ที่บริเวณพญาใต้และจะขนานกับเนินทรายเดี่ยว ๆ ( Sand Dune) ตลอดแนวอ่าวพญา

ในส่วนของทางน้ำตามธรรมชาติขนาดเล็กที่เกิดจากเนินเขาเดี่ยว ๆ และพื้นที่ราบลุ่มซึ่งอยู่บริเวณทิศเหนือได้แก่ห้วยเสือเผ่นและคลองนาเกลือ ซึ่งจะไหลไปทางทิศตะวันออกไปลงอ่าวตาดும்บริเวณอ่าวนาเกลือ-บางละมุงส่วนทางน้ำที่ไหลลงสู่อ่าวพญาใต้แก่มาบโตนเลียบและคลองพญาที่ไหลมาบรรจบกันและไหลลงสู่ทะเลบริเวณพื้นที่ลุ่มทางตอนใต้ ใกล้แหลมพญาที่อยู่ทางตอนใต้สุดของอ่าวพญา โดยทางน้ำทั้งสองสายดังกล่าวมักจะต้นเขินในฤดูแล้งและเป็นทางระบายน้ำในฤดูฝน

ลักษณะของพื้นที่ริมชายฝั่งทะเลของเมืองพญา จะมีลักษณะเป็นอ่าวเล็ก ๆ ที่คลื่นลมสงบ ทางตอนเหนือมีหาดที่สำคัญสองบริเวณ คือหาดนาเกลือซึ่งยาวประมาณ 6.4 กิโลเมตรและหาด ศ.น.อ ซึ่งยาวประมาณ 1.2 กิโลเมตร โดยที่หาดทั้งสองอยู่บริเวณอ่าวตาดும்และอ่าววงพระอินทร์ ส่วนทางตอนกลางเป็นอ่าวพญาและทางตอนใต้คืออ่าวแหลมไม้รวกลักษณะของชายหาดจะโค้งตามลักษณะของอ่าว อันประกอบด้วยหาดพญาซึ่งยาวประมาณ 2.8 กิโลเมตรและหาดนาจอมเทียน ซึ่งยาวประมาณ 6.8 กิโลเมตร โดยมีสภาพของชายหาดเป็นหาดทรายที่ขาวสะอาด มีความลาดเอียงเล็กน้อย

## 2) ลักษณะทางธรณีวิทยา

บริเวณชายหาดพญาและชายหาดทางตอนใต้จะเป็นหาดทราย ส่วนบริเวณที่อยู่ลึกถัดจากชายหาดเข้าไปบนฝั่งจะเป็นพื้นที่ราบมีลักษณะดิน ซึ่งเกิดจากดินตะกอนลุ่มน้ำปนกับ



**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

- สัญลักษณ์ :**
-  ทรายขาว
  -  ทรายละเอียดและโคลนตม
  -  กรวดและทรายหยาบ
  -  หินปะการัง

แผนที่



มาตรา

3.5

แผนที่แสดง : ลักษณะทางธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่เทศบาลนครพัทยา

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

มาตราส่วน : 1:25000

1000 0 1000 เมตร

กรมวิชาการ กระทรวงมหาดไทย

๑ พ.ย. ๒๕๓๗

ดินละเอียดจากหินชุดโคราชตอนล่างซึ่งมีความสามารถในการเก็บกักน้ำได้ดีพอใช้ จึงมีปริมาณของน้ำในดินอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง แต่ก็ยังไม่มีความเหมาะสมสำหรับการปลูกพืชทั้งนี้เนื่องจากเป็นดินลึกและมีการระบายน้ำที่ดีจนเกินไป เนื้อดินโดยมากเป็นดินทรายจัดโดยเฉพาะบริเวณชายทะเลส่วนลักษณะของดินบริเวณเกาะต่าง ๆ มักเป็นดินตื้นถึงลึก ซึ่งมีสภาพของการระบายน้ำที่ดีจนเกินไป ส่วนบริเวณเขาพญาเป็นภูเขาหินแกรนิต

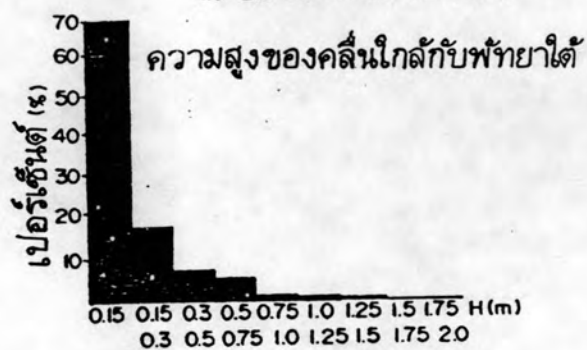
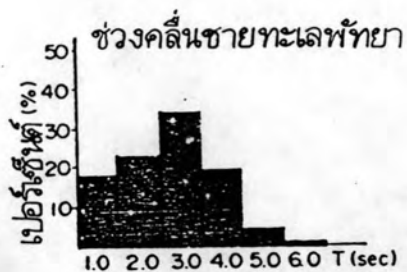
### 3) ลักษณะภูมิอากาศ

สภาพภูมิอากาศของเมืองพญา มีลักษณะเดียวกันกับภูมิอากาศบริเวณชายฝั่งทะเลทางทิศตะวันออกของอ่าวไทยโดยทั่วไป จากสถิติภูมิอากาศในคาบ 10 ปี ตั้งแต่ช่วงปี พ.ศ. 2524 ถึง พ.ศ. 2533 ของเมืองพญา สามารถที่จะสรุปได้ดังรายละเอียดต่อไปนี้ ลักษณะภูมิอากาศส่วนใหญ่ของเมืองพญา ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นจึงทำให้สภาพอากาศมีลักษณะร้อนชื้น ในฤดูหนาวอากาศไม่หนาวจัดมีลมบกและลมทะเลพัดเข้า-ออกเป็นประจำจึงทำให้มีอากาศเย็นสบาย สภาพท้องฟ้าโดยทั่วไปจะสว่างและสดใสตลอดทั้งปี สภาพอากาศของเมืองพญาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะคือฤดูร้อนและฤดูฝน (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

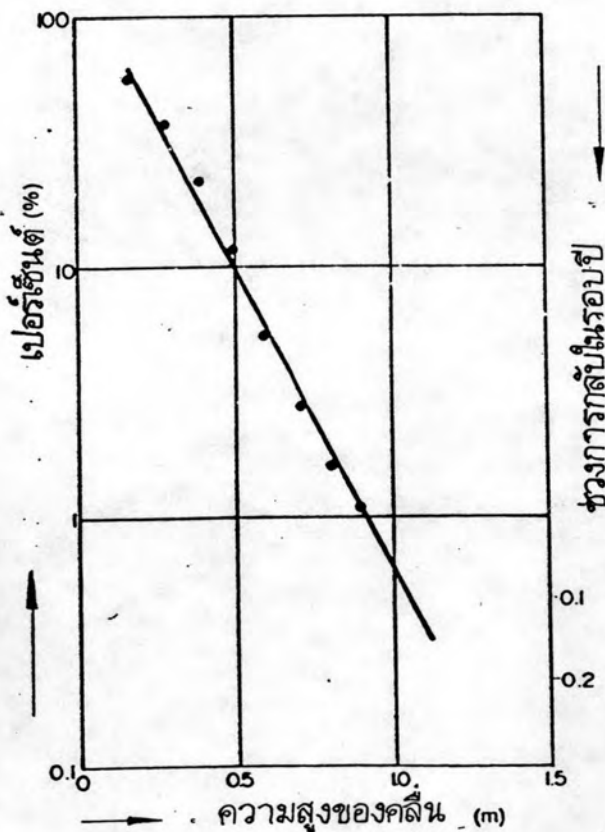
### 4) สมุทรศาสตร์

#### - คลื่นทะเล

จากการประมาณการความสูงของคลื่น โดยการสังเกตด้วยสายตาทั้งในส่วนของความสูงของคลื่นและช่วงเวลาของคลื่น โดยมีการพิจารณาจากการบันทึกลมในรอบ 10 ปี (พ.ศ. 2508 ถึง 2517) ประกอบ โดยที่ความสูงของคลื่นที่บริเวณอ่าวพญาทางตอนใต้จะมีช่วงของการเกิดคลื่นและความสูงของคลื่นอยู่ที่ 3 ถึง 5 Seconds ในระดับความสูงที่ 0.30 ถึง 0.75 เมตร ซึ่งลักษณะและความสูงของคลื่นจากการสังเกตโดยสายตาโดยกรมอุทกศาสตร์ของกองทัพเรือ ซึ่งทำการสำรวจในบริเวณระยะ 5-10 ไมล์ทะเลจะสามารถบ่งบอกถึงความเร็วสูงสุดและความสูงของคลื่นในเขตต่างๆ ซึ่งความสูงของคลื่นที่สูงที่สุดบริเวณพญามีระดับความสูงที่ 1.3 เมตร ดังแสดงไว้ในตารางข้างล่างนี้



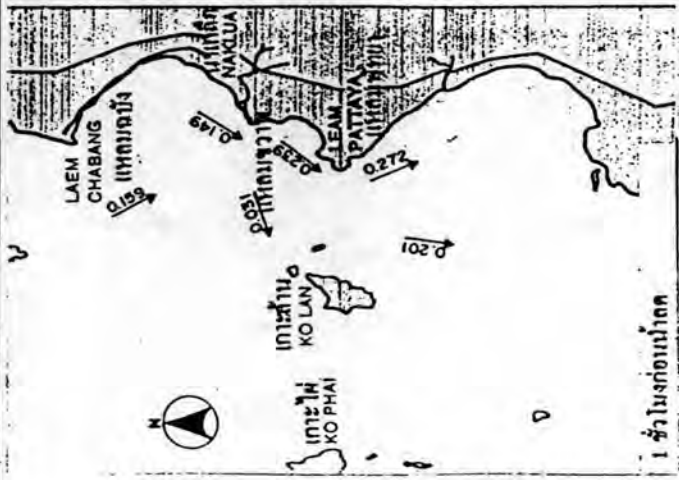
แผนภูมิที่ 3.1 แสดงค่าความสูงและช่วงคลื่นบริเวณชายทะเลพท์ยา



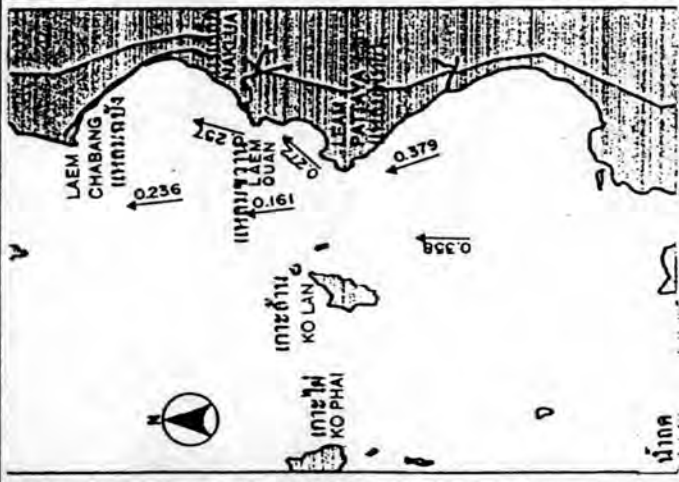
แผนภูมิที่ 3.2 แสดงค่าความสูงของคลื่น



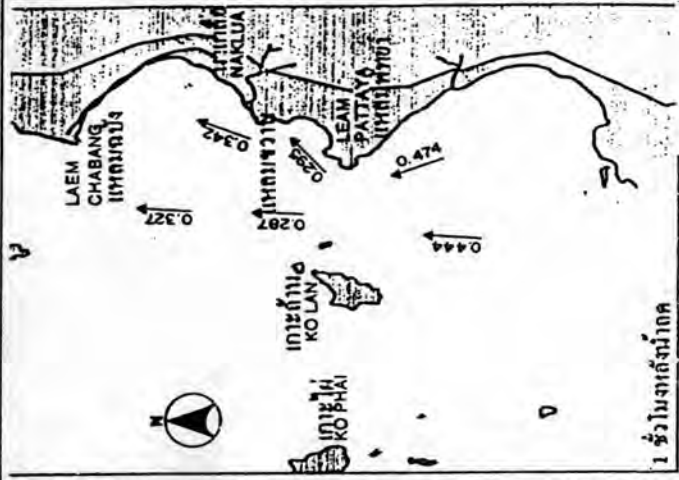




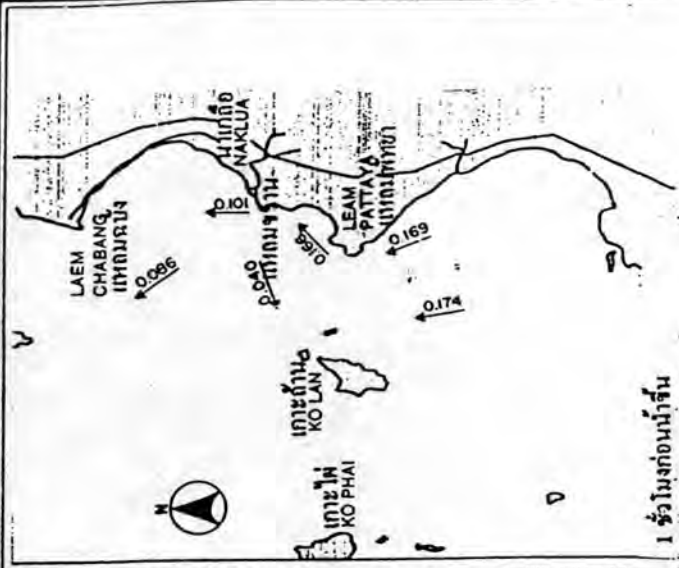
1 ชั่วโมงก่อนน้ำขึ้น



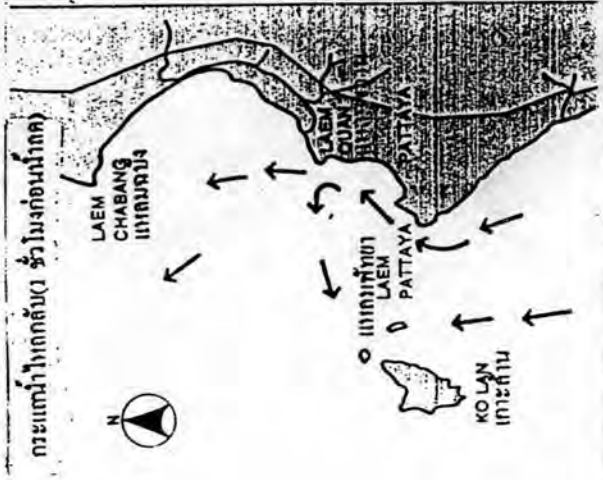
น้ำขึ้น



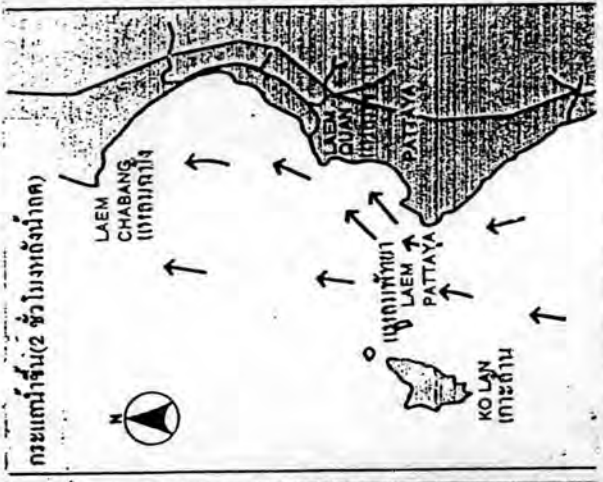
1 ชั่วโมงถัดจากน้ำขึ้น



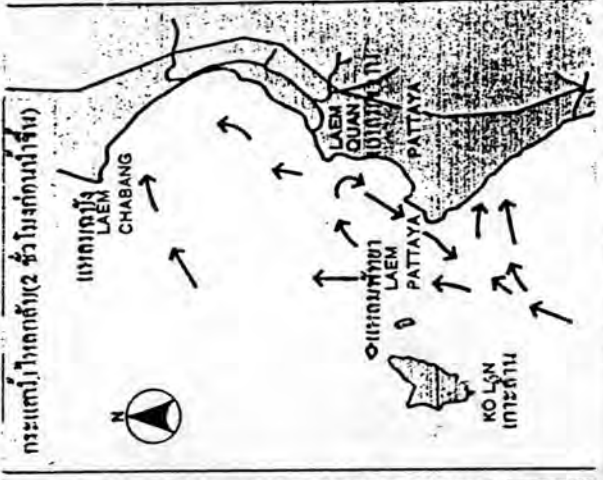
1 ชั่วโมงก่อนน้ำขึ้น



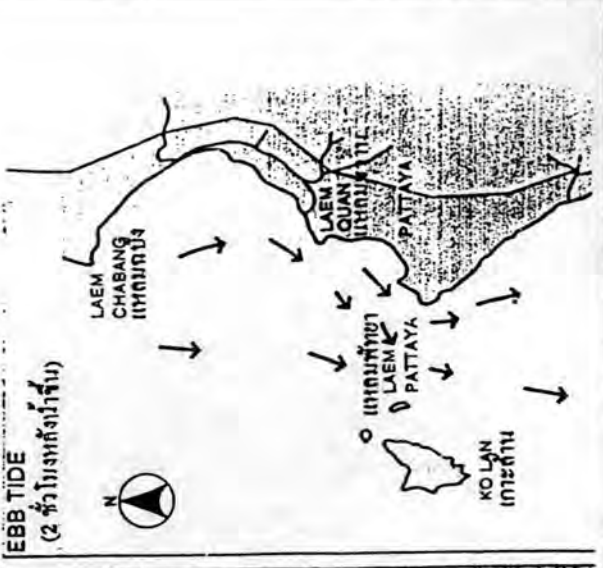
กระแสน้ำไหลกลับ (1 ชั่วโมงก่อนน้ำลง)



กระแสน้ำขึ้น (2 ชั่วโมงถัดจากน้ำขึ้น)



กระแสน้ำไหลกลับ (2 ชั่วโมงก่อนน้ำขึ้น)



EBB TIDE (2 ชั่วโมงถัดจากน้ำขึ้น)

การศึกษารูปแบบกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา  
 A STUDY OF COMMUNITY'S ELEMENT FOR ENHANCING THE IDENTITY OF PATTAYA CITY

แผนที่แสดง : ที่ทางและกระแสน้ำขึ้น - น้ำลง  
 ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย  
 มาตรฐาน : ไม้กำหนด มาตราส่วน

แผนที่  
 3-7

สถานที่	ความสูงของคลื่น
เกาะสีชัง	1.5 เมตร
พัทยา	1.3 เมตร
สัตหีบ	1.6 เมตร
ระยอง	1.4 เมตร

- สภาพคลื่นบริเวณอ่าวพัทยาทางตอนใต้

บริเวณอ่าวพัทยาทางตอนใต้ เป็นสถานที่ซึ่งเหมาะสมสำหรับเป็นที่กำบังคลื่นลมโดยเฉพาะสภาพทะเลบริเวณทิศตะวันตกและทิศตะวันตกเฉียงใต้ บริเวณแหลมพัทยา เกาะล้านและบริเวณชายฝั่งทะเลทางทิศเหนือและทิศตะวันออกขึ้นไปทางแหลมฉบัง จากผลการวิเคราะห์สภาพภูมิอากาศสามารถที่จะคาดหมายความสูงของคลื่นบริเวณอ่าวพัทยาได้ โดยมีค่าประมาณ 10-20 CMS. แต่ในบางส่วนของพื้นที่ซึ่งออกมาจากที่กำบังคลื่นลมทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือจะมีช่วงของคลื่นอยู่ระหว่าง 3 ถึง 5 Seconds และความสูงของคลื่นไม่เกินไปกว่า 0.50 เมตร โดยที่ตลอดทั้งปีจะมีคลื่นสูงเป็นบางครั้งบางคราวเท่านั้น โดยเฉพาะช่วงที่มีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจะมีความสูงของคลื่นอยู่ระหว่าง 0.50 ถึง 1.50 เมตรและจะเกิดติดต่อกันเป็นระยะเวลาประมาณ 4 วันซึ่งจะมีผลโดยตรงต่อการท่องเที่ยวโดยทางเรือ

- ระดับของน้ำขึ้น-น้ำลงและทิศทางการไหลของน้ำ

ระดับน้ำขึ้น-น้ำลงเป็นค่ามาตรฐานของกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือซึ่งเป็นระดับน้ำตลอดทั้งแนวชายฝั่งทะเลของพัทยาและนาเกลือ ซึ่งอ้างอิงข้อมูลจากเกาะสีชังและปรับค่าระดับให้มีความเหมาะสมกับชายฝั่งทะเลของพัทยา โดยใช้ค่าระดับน้ำทะเลบริเวณเกาะล้านในการบันทึกระดับน้ำที่ต่ำที่สุดและระดับน้ำขึ้น-น้ำลงในปัจจุบัน ซึ่งจะรวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำขึ้น-น้ำลงและการเคลื่อนที่ของน้ำที่บริเวณอ่าวพัทยาและสามารถสรุปได้ว่าการไหลของน้ำจากคลองพัทยาและความเร็วลม ที่เกิดขึ้นบริเวณผิวน้ำน่าจะมีอิทธิพลต่อระดับน้ำขึ้น-น้ำลงเป็นส่วนน้อย



ในการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำบริเวณชายทะเลพัทยา จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการไหลของน้ำในบริเวณด้านทิศเหนือและใต้ ตามลำดับของการเพิ่มขึ้นและการลดลงของน้ำ , การเปลี่ยนแปลงทิศทางการไหลเวียนกลับของน้ำ โดยเริ่มจากบริเวณแหลมและคลองพัทยาถึงทางด้านทิศเหนือของหาดพัทยาและการเปลี่ยนแปลงระดับของน้ำขึ้น-ลงในบริเวณชายทะเล โดยปกติจะมีค่าประมาณ 0.4 เมตร/Sec และมีค่าสูงสุด 0.6 เมตร/Sec โดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อนและฤดูหนาวโดยจากการสำรวจระหว่างเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2520 โดยใช้ระยะเวลาในการสำรวจ 15 ชั่วโมง ภายใน 15 วัน พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงของระดับน้ำขึ้น-น้ำลงที่จุดสำรวจ บริเวณนาเกลือและแหลมฉับซึ่งมีค่าระดับน้ำที่ใกล้เคียงกับบริเวณชายฝั่งทะเลของเมืองพัทยา (แผนที่ 3.8)

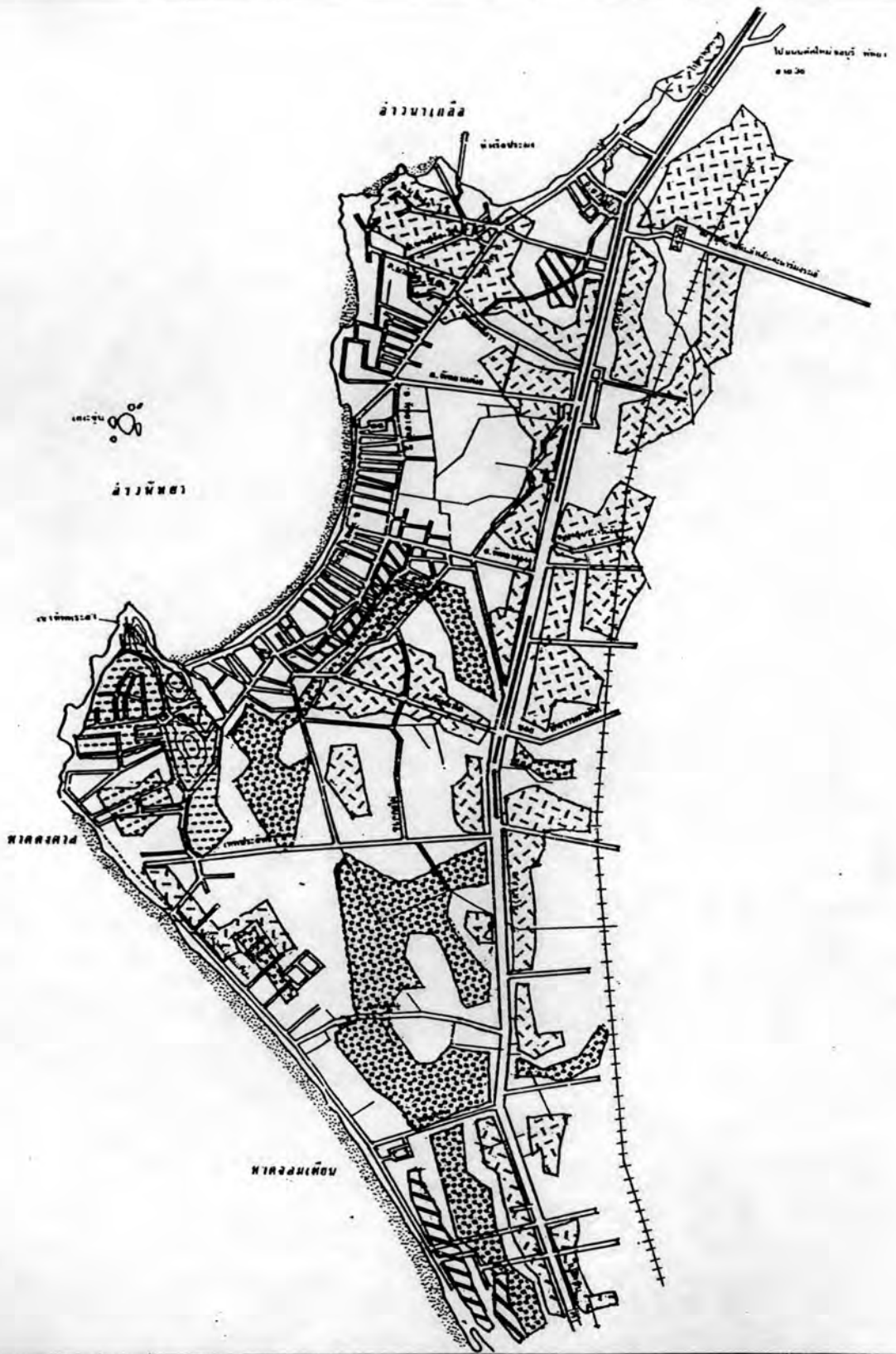
#### 5) ทรัพยากรธรรมชาติและพืชพรรณ

##### - ทรัพยากรธรรมชาติ

จากการที่เมืองพัทยามีลักษณะของภูมิประเทศเป็นอ่าวติดชายฝั่งทะเล ดังนั้นจึงทำให้บริเวณด้านนอกชายฝั่งทะเลอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรทางทะเล อันได้แก่ สัตว์น้ำประเภทต่างๆ จำนวนมาก อีกทั้งยังประกอบไปด้วยเกาะแก่ง โขดหินและปะการังและทะเลที่สงบ หาดทรายที่ขาวสะอาดรวมถึงแสงแดดที่อบอุ่น ซึ่งนับได้ว่าเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมและผลักดันให้เมืองพัทยากลายเป็นเมืองท่องเที่ยวและสถานที่พักผ่อนอากาศชายทะเลที่มีชื่อเสียง

##### - พืชพรรณ

พื้นที่โดยมากของเมืองพัทยจะเป็นพื้นที่ทำการเกษตรกรรมและสวนมะพร้าว ซึ่งมักปลูกเรียงรายตามชายหาด ส่วนพืชพรรณธรรมชาติอื่น ๆ เช่นบริเวณป่าละเมาะไม่ผลัดใบ และกลุ่มวัชพืชเช่น พวกหญ้าขจรจบ , หญ้าละออง , หญ้าแพรก , สาบเสือ , กระจินบ้าน โดยมากจะพบอยู่บนเขาพัทยา สำหรับพื้นที่เกษตรกรรมโดยมากจะเป็นพื้นที่ที่มีการปลูกมันสำปะหลัง ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการที่พืชพรรณ ดังกล่าวมีศักยภาพที่ทนต่อดินเค็มและความแห้งแล้ง ผนวกกับปัญหาด้านการชลประทานของชุมชน จึงทำให้บริเวณพื้นที่เมืองมีปัญหาด้านความไม่เหมาะสมสำหรับการเกษตรกรรมเป็นอย่างมาก



การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา

สัญลักษณ์:  มะพร้าว  ที่นา  ที่ชุมชน	 ป่า  พื้นที่ปลูกมันสำปะหลัง	 แผนที่ 3.9	แผนที่แสดง : ลักษณะที่ชุมชน
			ที่มา : เมืองพัทยา สเกล : 1:26000 1000 0 1000 เมตร กรมการแผนที่ กรมแผนที่ทหาร พ.ศ. ๒๕๓๗

#### 6) สภาพแวดล้อม

จากการประเมินสภาพทั่วไป ด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว นั้น จะเห็นได้ว่ามีปัญหาสำคัญดังนี้

##### - สภาพแวดล้อมทางทะเล

สำหรับเมืองพัทยา ลักษณะและสภาพโดยทั่วไปได้สะท้อนให้เห็นถึงสภาพภูมิทัศน์ของเมืองในมิติต่างๆ โดยเฉพาะด้านลักษณะทางกายภาพและความทันสมัยทางด้านเทคโนโลยีซึ่งส่งผลให้เมืองมีสภาพการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและด้วยสิ่งเหล่านี้ นับเป็นดัชนีที่ชี้ให้เห็นว่า นับวันสภาพแวดล้อมและทรัพยากรของเมืองพัทยามีอยู่กำลังถูกทำลายให้เสื่อมโทรมลงไปทุกขณะ โดยเฉพาะบริเวณชายหาดพัทยาใต้ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือประมงและอาคารร้านค้า สิ่งก่อสร้างที่ล้าลงไปในทะเลจึงเป็นแหล่งน้ำเสียและเศษขยะมูลฝอยที่ทำให้เกิดมลภาวะต่อน้ำทะเล จากการสำรวจของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในช่วงปี พ.ศ. 2520 พบว่าเรือประมงลำหนึ่งๆ จะมีการสูบน้ำขึ้นล้างพื้นเรือ โดยเฉลี่ยลำละประมาณ 4-5 ลูกบาศก์เมตรต่อวันหรือเท่ากับน้ำทิ้งจากประชาชนประมาณ 2,000 คน ซึ่งของเสียเหล่านี้ จะถูกดูดซึมโดยทรายใต้ทะเลส่วนหนึ่งและถูกกินไปโดยสัตว์น้ำ(แพลงตอน) อีกส่วนหนึ่งและ ทั้งนี้หากยังมีความสมดุลทางธรรมชาติความเสื่อมเสียของคุณภาพน้ำทะเลและทรายก็จะไม่เกิดขึ้น แต่ในปัจจุบันทรายบริเวณพัทยาใต้แปรสภาพเป็นดินโคลน ซึ่งไม่สามารถดูดซึมสิ่งแปลกปลอมอื่นใดได้อีกต่อไป อีกทั้งค่าออกซิเจนในน้ำก็จะถูกทำลายลงจนกระทั่งสัตว์น้ำไม่สามารถที่จะอยู่อาศัยได้ (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

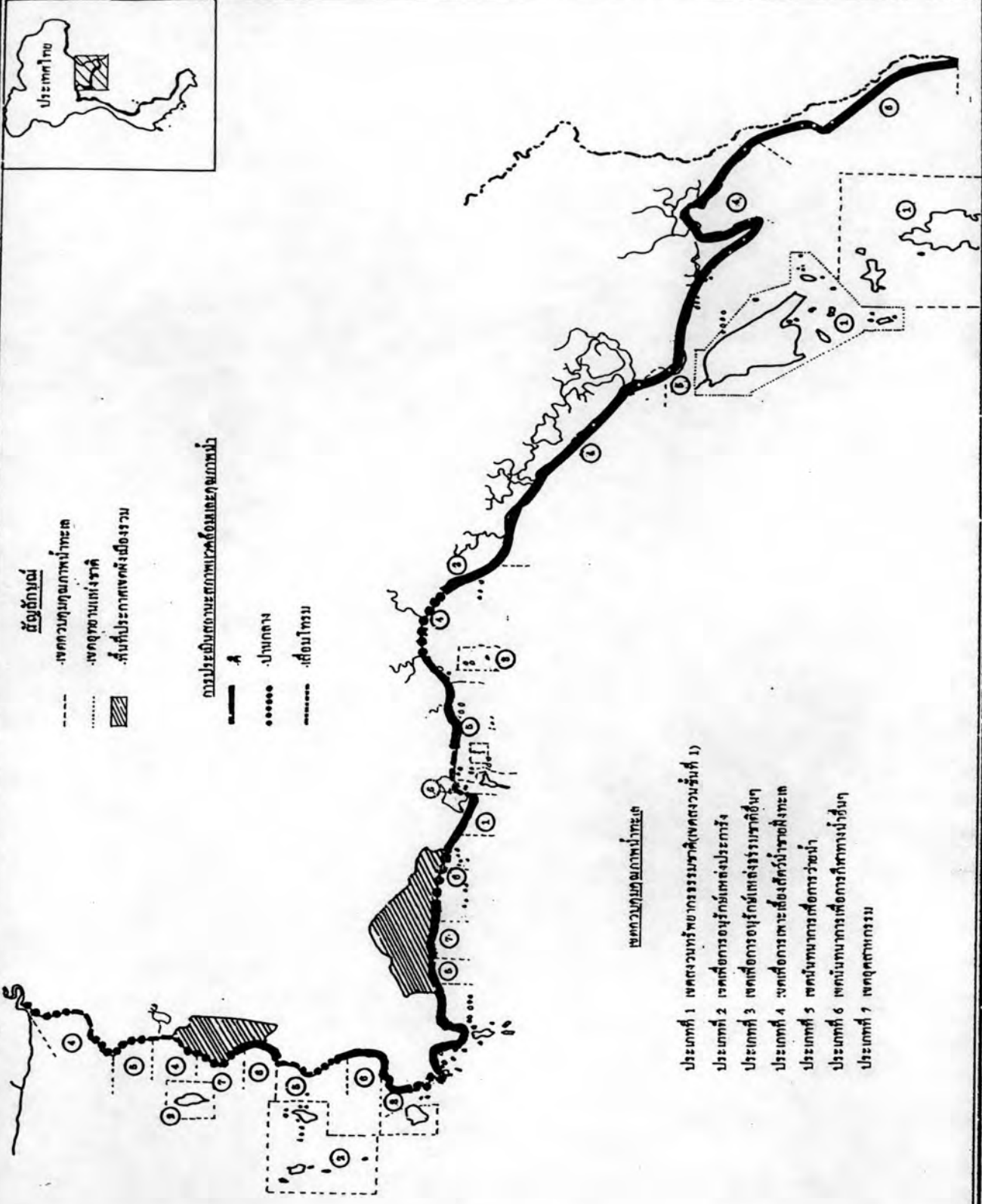
##### - สภาพแวดล้อมโดยทั่วไป

ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการประกอบอาชีพ พบว่าเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการบริการทางด้านการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

#### การคมนาคมและการขนส่งของเมืองพัทยา

##### 1) ระบบการคมนาคมและสภาพการจราจรของชุมชน

ระบบถนนของเมืองพัทยามีทั้งถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและของเมืองพัทยา ซึ่งมีทั้งถนน ค.ส.ล. ถนนลาดยางและถนนลูกรังรวมทั้งสิ้น 115 สายโดยสามารถ



เขตควบคุมสภาพน้ำทะเล

- ประเภทที่ 1 เขตสงวนทรัพยากรธรรมชาติ(เขตสงวนพื้นที่ 1)
- ประเภทที่ 2 เขตเพื่อการอนุรักษ์แหล่งประมง
- ประเภทที่ 3 เขตเพื่อการอนุรักษ์แหล่งธรรมชาติอื่นๆ
- ประเภทที่ 4 เขตเพื่อการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งทะเล
- ประเภทที่ 5 เขตสนับสนุนการการท่องเที่ยว
- ประเภทที่ 6 เขตสนับสนุนการบริการที่พักนักท่องเที่ยว
- ประเภทที่ 7 เขตอุตสาหกรรม

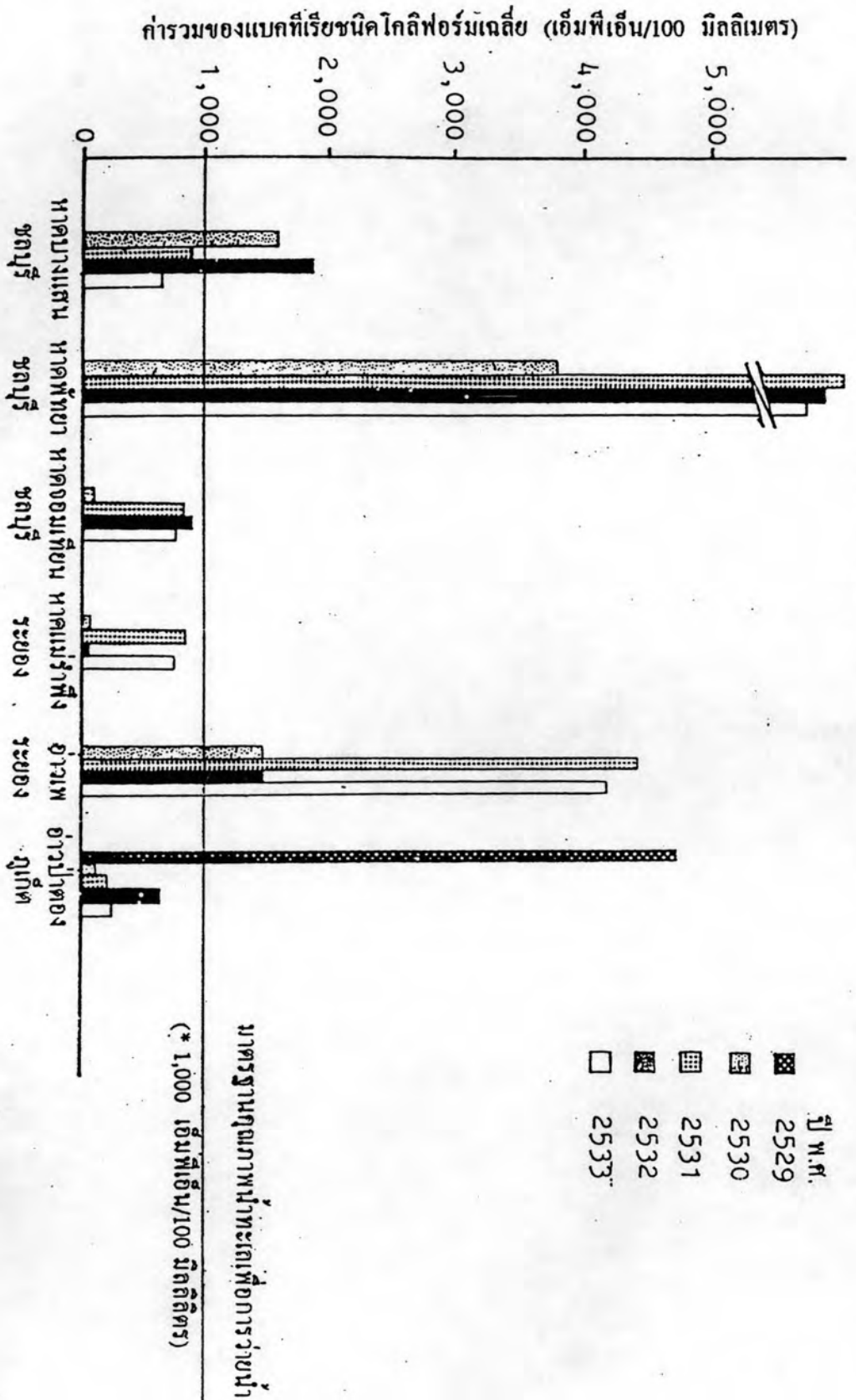
การศึกษาค้นประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ในเมืองพัทยา  
 A STUDY OF COMMUNITY'S ELEMENT FOR ENHANCING THE IDENTITY OF PATTAYA CITY

แผนที่แสดง : สถานะสภาพแวดล้อมและคุณภาพน้ำ  
 ที่มา : การศึกษาต่อประเทศไทย  
 มกราคม : ไม้กำหนดคร่าวๆ

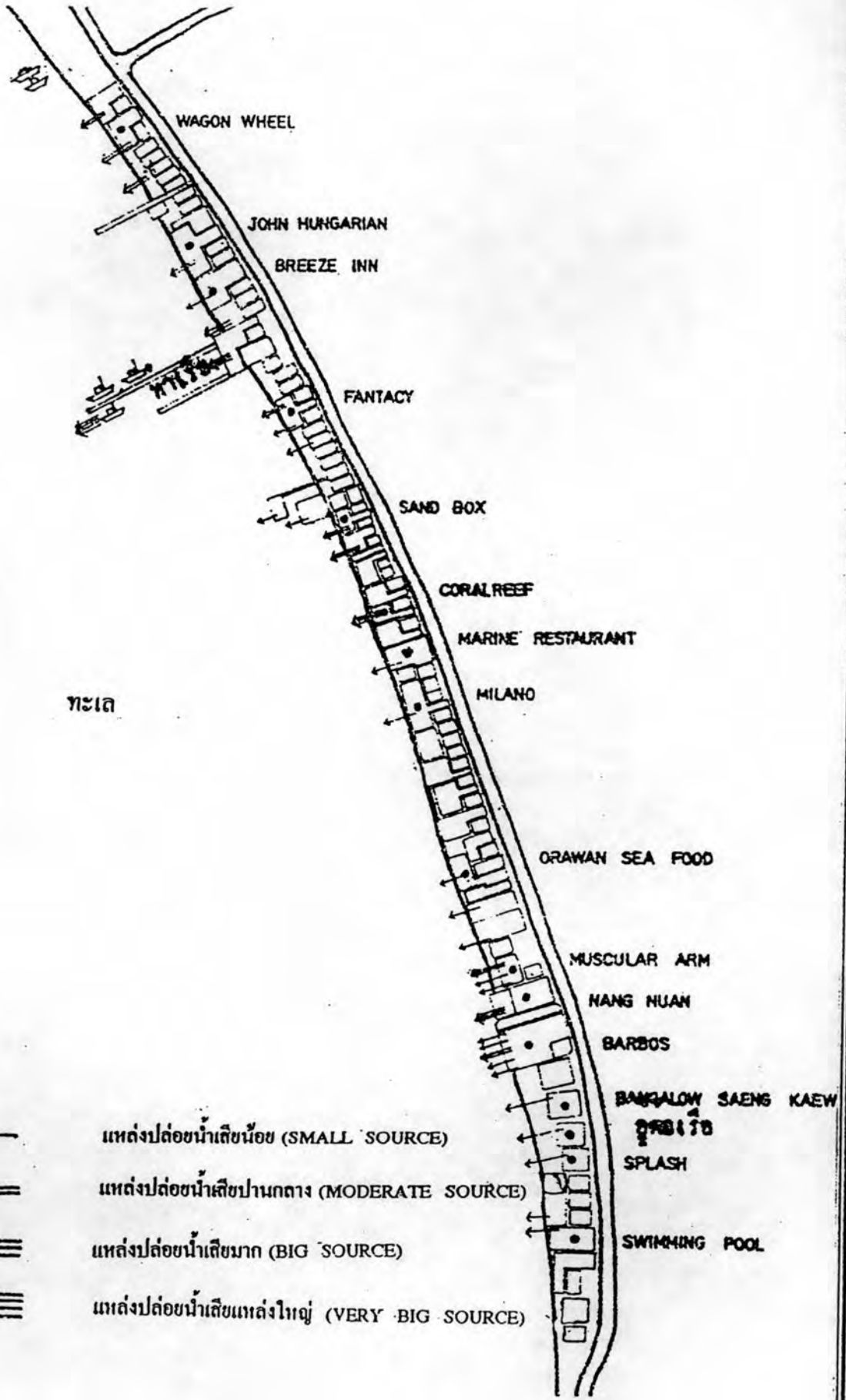
พื้นที่  
 3.10



แผนภูมิที่ 3.3 คุณภาพน้ำทะเลบริเวณแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลตะวันออก



ที่มา : กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม



- ← แหล่งปล่อยน้ำเล็กน้อย (SMALL SOURCE)
- ⇐ แหล่งปล่อยน้ำปานกลาง (MODERATE SOURCE)
- ⇐⇐ แหล่งปล่อยน้ำเต็มมาก (BIG SOURCE)
- ⇐⇐⇐ แหล่งปล่อยน้ำเต็มแหล่งใหญ่ (VERY BIG SOURCE)

แผนที่แสดง จุดปล่อยน้ำจากแหล่งชุมชนที่ทางได้สำรวจหา  
 ที่มา: กรมควบคุมมลพิษ กรมทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
 มาตรฐาน : ใช้น้ำตามมาตรฐาน

แผนที่  
 3.11

การศึกษารูปประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา  
 A STUDY OF COMMUNITY'S ELEMENT FOR ENHANCING THE IDENTITY OF PATTAYA CITY

## แยกออกเป็น

## - ถนนสายประธาน

การคมนาคมทางรถยนต์ของเมืองพัทยาสามารถติดต่อกับชุมชนอื่นๆ โดยอาศัยถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ซึ่งเป็นถนนสายประธาน กระแสการจราจรที่เข้าและออกจากเมืองจะใช้การจราจรบนถนนสุขุมวิท โดยมีระยะทางที่ติดต่อกับชุมชนอื่นได้แก่ พัทยาถึงศรีราชา 35 กิโลเมตร, พัทยา-ชลบุรี 54 กิโลเมตร, พัทยา-สมุทรปราการ 121 กิโลเมตร, พัทยา-กรุงเทพฯ 147 กิโลเมตร

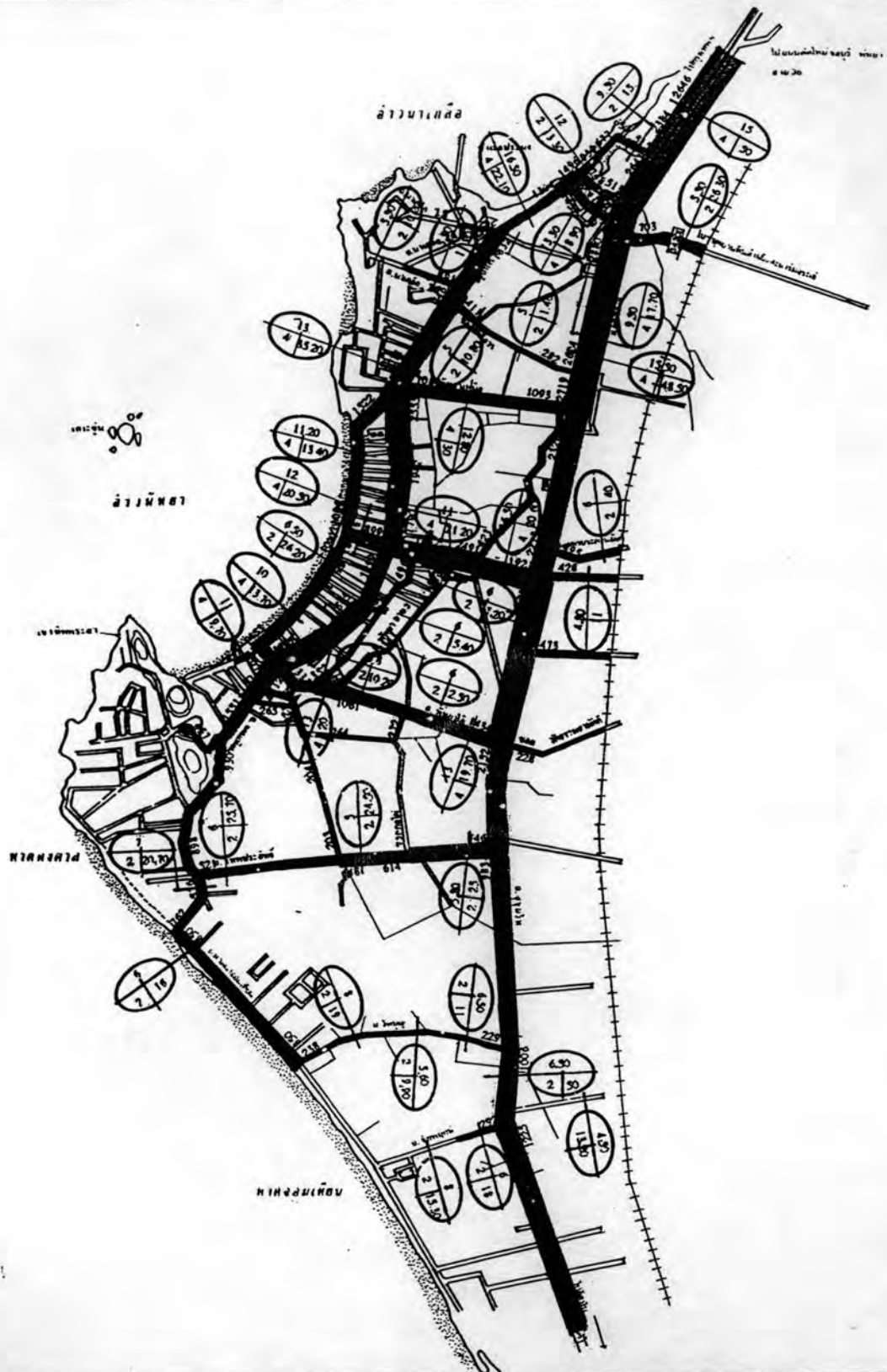
## - ถนนสายหลัก

เป็นถนนที่ทำหน้าที่กระจายการจราจร จากถนนสุขุมวิทเข้าไปในตัวเมืองผ่านย่านพาณิชยกรรมและกระจายการจราจรในเขตที่อยู่อาศัยสู่ศูนย์กลางการท่องเที่ยวได้แก่

1. ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ เป็นถนนเชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิทมุ่งสู่ชายหาด มีขนาดของเขตทางกว้างตั้งแต่ 20 เมตรขึ้นไป ยาวประมาณ 2,000 เมตร ถนนพัทยาเหนือและถนนพัทยาใต้มีปริมาณการจราจรสูง ทั้งรถนำเที่ยว รถทัวร์ นักท่องเที่ยว รถยนต์ส่วนตัว และการสัญจรของประชาชนท้องถิ่น

2. ถนนพัทยา-นาเกลือ, ถนนพัทยาสาย 2 (The Back Road) เป็นถนนสายหลักของเมืองพัทยาเช่นกันโดยเฉพาะถนนพัทยา-นาเกลือ การจราจรคับคั่งเป็นไปในบริเวณพัทยา ถนนพัทยาสาย 2 ทำหน้าที่เป็นถนนวงรอบที่สำคัญ มีขนาดของเขตทางกว้าง 8-12 เมตร ยาวประมาณ 1,675 เมตร ถนนพัทยาสาย 2 นี้ช่วยให้การจราจรภายในเมืองคล่องตัวยิ่งขึ้น เนื่องจากมีถนนซอยเชื่อมระหว่างถนนสายนี้กับถนนเลียบชายหาด

3. ถนนพัทยาสาย 1 (ถนนเลียบชายหาดด้านอ่าวพัทยา) เป็นเส้นทางสำคัญสำหรับย่านการท่องเที่ยวและแหล่งพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญที่สุดของเมืองพัทยา กล่าวคือเป็น Main Tourist's Route โดยเริ่มต้นที่บริเวณเลียบหาดด้านเหนืออ่าวพัทยาจนถนนพัทยาใต้ ผิวจราจรปัจจุบันขยายจาก 9-12 เมตร มาเป็น 30 เมตร ซึ่งรวมทางเดินเท้าสองฟากถนนด้วย เส้นทางเดินรถเลียบชายหาดเป็นการเดินรถทางเดียว (One Way) ปริมาณการจราจรของถนนเลียบชายหาด ถนนพัทยาสาย 2 รวมถนนซอยสูงมาก มีการสัญจรของรถสองแถวเล็กเพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวและรถนำเที่ยวเป็นจำนวนมาก



การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา

สัญลักษณ์:

- เขตเมืองพัทยา
- ตลาด
- เส้นทาง
- ท่าอากาศยาน

แผนที่

แผนที่

3.12

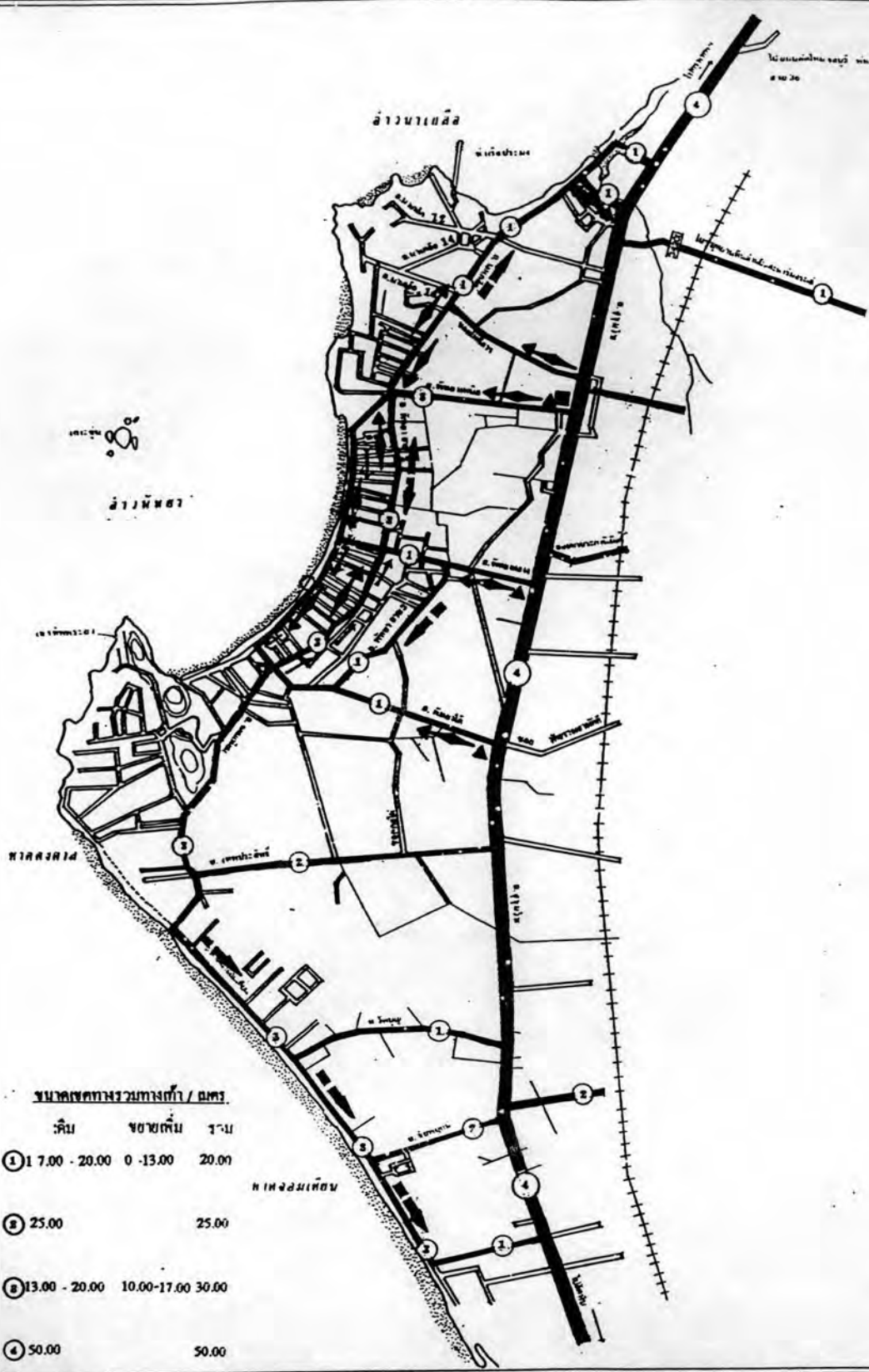
แผนที่แสดง : แสดงเส้นทางและปริมาณการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน (แปลงค่าหน่วยเป็น P.C.U.)

ที่มา : กรมการผังเมือง

มาตราส่วน : 1:25000

คณะที่ปรึกษา : ดร.วิฑูรย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน

ผู้จัดทำ : ดร.วิฑูรย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน, ดร.สุวิทย์ นามาน



ขนาดเขตทางรวมทางเท้า / เมตร

	คืน	ชายเต็ม	วัน
①	7.00 - 20.00	0 - 13.00	20.00
②	25.00		25.00
③	13.00 - 20.00	10.00 - 17.00	30.00
④	50.00		50.00

**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

**สัญลักษณ์ :**

	ถนนสายประธาน		ทำรถสองแถวเล็กประจำทาง
	ถนนสายหลัก		ทิศทางการเดินทางเดิม
	ถนนสายรอง		การเข้าถึงศูนย์กลางชุมชน
	สถานีรถไฟเคอสารปรับ-อากาศ		แนวไปมาระหว่างตัวชุมชนจากเส้นทางคมนาคม
	สถานีรถไฟข.ส. (ชั่วคราว)		

แผนที่ 3.13

แผนที่แสดง ระบบถนนในปัจจุบัน

ที่มา : กรมการผังเมือง

มาตราส่วน : 1:25000

0 1000 0 1000 เมตร

กรมการผังเมือง กรุงเทพมหานคร

4. ถนนเลียบบาดนาจอมเทียน ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างเชื่อมระหว่างหาดพัทยากับหาดนาจอมเทียน เพื่อรองรับความเจริญของเมืองที่จะขยายตัวโดยเริ่มมีการลงทุนของภาคเอกชนมายังบริเวณนี้มากขึ้น การปรับปรุงขยายผิวจราจรเริ่มจากช่วงซอยชัยพฤกษ์ถึงถนนหนองสนโตมีความยาวประมาณ 2,100 เมตร ถนนสายนี้เป็นที่คาดว่า ในอนาคตน่าจะเป็นเส้นทางนักท่องเที่ยวที่สำคัญอีกสายหนึ่งรองจากถนนเลียบบาดพัทยา

- ถนนสายรอง

เป็นถนนที่ทำหน้าที่กระจายการจราจรในเขตเมืองที่สำคัญ ได้แก่ถนนเทพประสิทธิ์และถนนพญาสาย 3 ซึ่งเป็นถนนเชื่อมช่วงกลางระหว่างถนนพญาสายกับถนนพญาใต้ ทำให้ช่วยลดปริมาณการจราจรจากถนนพญาสาย 2 มีความกว้างของเขตทาง 7 เมตร ความยาวประมาณ 1,500 เมตร

- ถนนสายย่อยและถนนซอย

เป็นถนนที่ทำหน้าที่รับการจราจร ในแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งท่องเที่ยว โดยตรงอันได้แก่ ถนนในชุมชนท้องถิ่นนาเกลือ ถนนเชื่อมถนนทรัพย์สินกับชายหาดนาจอมเทียน สำหรับถนนซอยที่เชื่อมถนนเลียบบาดพัทยากับถนนพญาสาย 2 เป็นถนนลาดยางมีเขตทางกว้าง 4-6 เมตร ความยาวในแต่ละเส้นทางประมาณ 200-400 เมตร

ผลจากการสำรวจสัดส่วนของยานพาหนะ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการคมนาคมขนส่งและการสัญจรภายในเมืองพบว่า ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ถนนพญาสายและถนนพญาใต้รวมทั้งถนนพญาสายสองจะมีปริมาณการจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งนี้เนื่องมาจากการเป็นเส้นทางที่รถโดยมากวิ่งผ่านเมือง อีกทั้งยังเป็นทางแยกเข้าสู่ชุมชน ประกอบกับการมีร้านค้า สถานที่ราชการ ตลาดสด อยู่บนเส้นทางดังกล่าวจึงมีผลให้ปริมาณการจราจรมีมากยิ่งขึ้น โดยลักษณะของการคมนาคมภายในพญาที่สำคัญซึ่งมีบทบาทและความเกี่ยวข้องโดยตรงต่อการสัญจรบนท้องถนนมากที่สุด ได้แก่รถจักรยานยนต์และน้อยที่สุดได้แก่รถสามล้อเครื่อง โดยมีรายละเอียด สัดส่วนของยานพาหนะในเขตเมืองพญา ดังต่อไปนี้ รถจักรยานยนต์ ประมาณ 57 % , รถยนต์นั่ง ประมาณ 12.90 % , รถโดยสารขนาดเล็กประมาณ 12.60 % , รถบรรทุกขนาดกลางประมาณ 12.50 % , รถบรรทุกขนาด



ใหญ่ประมาณ 2.80 % , รถโดยสารขนาดใหญ่ ประมาณ 1.1 % , รถสามล้อ 1 % , รถสามล้อเครื่อง 0.1 % เมื่อพิจารณาจากข้างต้นแล้วจะเห็นได้ว่า รถโดยสารขนาดเล็ก , รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจะมีสัดส่วนที่สูงทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ โดยเฉพาะรถสองแถวเล็กรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยสหกรณ์เดินรถพัทยาวิ่งรับส่งผู้โดยสารจากบริเวณนาเกลือไปยังพัทยามีจำนวนทั้งหมดถึง 800 คัน โดยคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางในอัตราคนละประมาณ 2-5 บาท นอกจากนี้ยังมีรถสองแถวเล็กที่วิ่งรับส่งผู้โดยสารจากนาเกลือถึงศรีราชา , นาเกลือถึงหนองปรืออีกประมาณ 100 คัน โดยคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทางเช่นกัน ในอัตราคนละ 2-7 บาท ส่วนเส้นทางที่นอกเหนือไปจากเส้นทางดังกล่าว เช่นเส้นทางสายหาดนาจอมเทียนและทางขึ้นเขาพระตำหนักยังไม่มีรถบริการเป็นประจำ นอกจากการว่าจ้างเหมาคัน โดยมีอัตราไม่ต่ำกว่า 30-40 บาทต่อเที่ยว สำหรับปัจจัยอีกประการหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับสภาพการคมนาคมและการสัญจรภายในเมืองเช่นกัน เป็นลักษณะการเดินทางของนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเมืองพัทยา โดยผลจากการสำรวจนักท่องเที่ยวที่มาเยือนเมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2533 เป็นผู้ที่เดินทางโดยรถยนต์โดยสารประจำทางร้อยละ 44.15 , รถนำเที่ยว ร้อยละ 34.25 และเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวถึงร้อยละ 19.74 ด้วยเหตุนี้จึงมีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรแออัดบนถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ) และยังก่อให้เกิดปัญหาต่างๆที่ต่อเนื่องเข้ามายังชุมชนเมืองพัทยาอีกด้วย

ด้วยเหตุดังกล่าว เป็นเหตุผลประการหนึ่งที่ทำให้สภาพของจราจรในเขตเมืองพัทยาเกิดการติดขัดและไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยตามกฎจราจร โดยผลจากการสำรวจปริมาณการจราจรในปี พ.ศ. 2529 และในปี พ.ศ. 2534 ปรากฏว่าปริมาณการจราจรในถนนทุก ๆ สายจะมีปริมาณของการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นและในอนาคตจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นกว่านี้อีกอย่างแน่นอน ดังนั้นสภาพการเดินรถของถนนบางสายที่มีความคับคั่งอยู่ก่อนแล้วก็จะยิ่งทวีความคับคั่งและการติดขัดมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะในช่วงของวันหยุดสุดสัปดาห์ (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

สำหรับปัญหาต่าง ๆ ทางด้านการจราจรของถนนภายในเมืองพัทยา โดยมากจะมีสาเหตุที่สำคัญซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับบริเวณ ดังนี้คือ

1. การใช้ที่ดินไม่ประสานสัมพันธ์กัน เพราะการพัฒนาทางด้านกรท่องเที่ยวของเมืองเป็นไปด้วยความรวดเร็วและขาดการวางแผนการพัฒนาการใช้ที่ดิน จึงก่อให้เกิดความไม่สัมพันธ์กันของกิจกรรมที่เกิดขึ้น อันเป็นผลทำให้การจราจรเกิดปัญหาตามมาด้วยและด้วยลักษณะตำแหน่งของสิ่งดึงดูดการท่องเที่ยวคือบริเวณชายหาด ก่อให้เกิดลักษณะเป็นศูนย์รวม (Centralization) การจราจรซึ่งเป็นสิ่งที่จะทำให้กิจกรรมต่างๆ ได้ติดต่อกันและก่อให้เกิดปัญหาขึ้น

2. การประดังกันของกิจกรรมและนักท่องเที่ยวซึ่งจำนวนนักท่องเที่ยวจะมากหรือน้อยนั้นมิใช่จะขึ้นอยู่กับความงามของแหล่งท่องเที่ยว สภาพดินฟ้าอากาศหรือฤดูกาลเพียงอย่างเดียว เทศกาล ประเพณีหรือกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นก็มีส่วนในการดึงดูดนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมากและโดยเฉพาะเมืองพัทยาเป็นแหล่งที่ท่องเที่ยว ที่มีได้มีแต่กิจกรรมการพักผ่อนตามธรรมชาติเท่านั้นยังมีธุรกิจการบันเทิงต่างๆ มากประเภทรวม ทั้งธุรกิจการค้าอื่น ๆ อีกมากมาย ดังนั้นเวลาในการร่วมกิจกรรม (Timing) จึงเกิดขึ้นอยู่บ่อยไม่ว่าเวลา ฤดูกาล ประเภทของผู้ประกอบกิจกรรมซึ่งจำเป็นจะต้องอาศัยการจราจรด้วยกันทั้งสิ้น จึงเป็นอีกสาเหตุหนึ่งของปัญหาการจราจร

3. ถนน ยานพาหนะและองค์ประกอบต่างๆ อันเนื่องมาจากความเติบโตของเมืองเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว จากชุมชนชาวประมงเล็กๆ ได้เปลี่ยนแปลงมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ ทำให้ความเจริญด้านสาธารณูปโภคเติบโตไม่ทันและจึงได้เกิดปัญหาต่างๆ ขึ้นด้วยสาเหตุที่เกิดขึ้นนั้น พอจะแยกพิจารณาได้ดังนี้

- ประเภทของยวดยาน ซึ่งอันที่จริงพัทยานมียวดยานทุกชนิด ซึ่งไปหาได้โดยไม่จำกัดประเภท จึงทำให้เกิดความไม่เหมาะสมกันระหว่างยวดยานกับถนนและยวดยานด้วยกันเอง เช่นความเร็วที่ไม่สัมพันธ์กันทำให้เกิดรถติด น้ำหนักของรถที่มากเกินไปทำให้ถนนเกิดความเสียหาย ขนาดและประเภทของยวดยานไม่ส่งเสริมทัศนียภาพและกิจกรรมการพักผ่อนเหล่านี้ก่อให้เกิดปัญหาการทำลายสภาพแวดล้อม ปัญหาการจราจรและอันตรายแก่นักท่องเที่ยว

- ถนน ซึ่งเป็นของเดิมบางสายก็สามารถขยายเพื่อรองรับการเพิ่มปริมาณของรถได้บางสายขยายไม่ได้ก็ได้จัดทิศทางการเดินทางในการเดินทาง แก้ปัญหาและการอนุญาตให้จอดหรือห้ามจอดรวมไปจนถึงการออกแบบถนน เพื่อความเหมาะสมกับการใช้งานของแต่ละพื้นที่ เช่น พื้นที่บริเวณถนนริมชายหาด ถนนในย่านพาณิชย์ เพื่อความเหมาะสมกับการใช้งานและทัศนียภาพ



- ทางแยก ทางข้าม ขาดการออกแบบด้านวิศวกรรมการจราจรและเครื่องหมายบังคับบนพื้นทางที่เหมาะสมเช่น เส้นแบ่งช่องทิศทางการจราจร แนวเส้นหยุด ลูกศรแสดงทางวิ่ง ทางข้าม รวมถึงลักษณะของรัศมีมุมถนนที่คับแคบ

- เครื่องหมายของการบังคับการจราจรไม่เด่นชัด ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์ไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามระเบียบการจราจรที่ดีได้

- ที่จอดรถ ไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่จอดรถที่มีอยู่นั้น ก็อาศัยถนนเป็นที่จอดนั่นเองจึงก่อให้เกิดการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณถนนริมชายหาดซึ่งไม่สามารถจัดหาที่จอดรถไว้ได้ เนื่องจากราคาที่ดินนั้นสูงจนไม่เหมาะที่จะนำมาทำเป็นที่จอดรถและความไม่เป็นระเบียบในการจอดรถตลอดจนแหล่งที่จอดรถที่เหมาะสมกับประเภทถนนนั้นไม่มี

- ทางเดินเท้า ซึ่งเป็นสื่อในการจราจรที่สำคัญสำหรับเมืองท่องเที่ยวชายทะเลโดยที่พัทยาได้จัดไว้เฉพาะในบริเวณที่ร่มริมหาดพัทยา มีความยาวไปตามหาดมิได้มีความต่อเนื่องกับพื้นที่อื่น ๆ เช่นย่านพาณิชย์กรรม ตลาดหรือที่พักส่วนทางเท้าที่มีอยู่เดิมก็ไม่ส่งเสริมให้กับทัศนียภาพชายหาด ดูน่าเบื่อ บางช่วงชำรุดทรุดโทรมและบริเวณจุดทางข้ามไม่มีความปลอดภัยเท่าที่ควร โดยเฉพาะบริเวณริมหาดพัทยา ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาระบบทางเท้าให้มีความสะดวกสบาย สอดคล้องกันกับกิจกรรมของแต่ละพื้นที่และมีการส่งเสริมทักษะของการทัศนอาจรเพื่อการพักผ่อน ซึ่งต้องแยกขาดจากระบบถนนรถยนต์ ร่มรื่นสวยงามด้วยระบบทางภูมิสถาปัตยกรรม พร้อมกับส่งเสริมกิจกรรมบางอย่างเช่น ร้านค้าของชำร่วย ที่พัก สนามเด็กเล่น ลานโล่ง เพื่อกิจกรรมกลางแจ้งและประเพณีการแสดงต่าง ๆ

## 2) ระบบการขนส่งของชุมชน

เมืองพัทยานีมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สามารถติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงได้อย่างสะดวกทั้งทางบก,ทางน้ำและทางอากาศ

### ก) ทางบก โดยทางถนนและทางรถไฟ

#### - ทางถนน

1. เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของเมือง ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางชนบท โดยทางเหล่านี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมโยธาธิการและจังหวัด โดยเฉพาะเส้นทางสายกรุงเทพ-พัทยาโดยมีทางหลวงแผ่นดิน

หมายเลข 3(สุขุมวิท) ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินสายแรกของภาคตะวันออก เริ่มต้นเส้นทางจากกรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา - ชลบุรี ผ่านอำเภอเมืองชลบุรี - อำเภอสัตหีบ , อำเภอบางละมุง - อำเภอสัตหีบไปจังหวัดระยอง - จันทบุรี สิ้นสุดที่จังหวัดตราด

2. ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 เป็นเส้นทางแยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุงไปสู่จังหวัดระยอง

3. ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3135 นาเกลือ - พัทยาใต้ เป็นเส้นทางลาดยางตลอดสาย

4. ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3136 แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เข้าพัทยาเหนือเป็นทางลาดยางตลอดสาย ระยะทาง 1.982 กิโลเมตร

5. ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3240 แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุง - เขาไม้แก้วตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 มาบรรจบกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 331 เป็นทางลาดยางตลอดสาย ระยะทาง 17 กิโลเมตร

6. ในปัจจุบันกรมทางหลวง ได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสาย 36 จากกรุงเทพฯ - ชลบุรี โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ - ชลบุรี โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ที่ห้วยขวาง ผ่านชุมทางสนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 - บางปะกงเข้ายังชลบุรี ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2539 และหากโครงการดังกล่าวดำเนินการแล้วเสร็จ จะมีผลทำให้ทางหลวงพิเศษสาย 36 ซึ่งมีจุดสิ้นสุดบริเวณจุดที่ห่างจากเมืองพัทยาประมาณ 10 กิโลเมตรนั้น มีบทบาทเป็นอย่างมากในด้านการคมนาคมระหว่างภูมิภาค

#### - ทางรถไฟ

การก่อสร้างทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกสู่กรุงเทพฯ ทางรถไฟสายนี้เป็นการเพิ่มการคมนาคมขนส่งจากบริเวณต่างๆ มายังพัทยาเนื่องจากมีสถานีที่พัทยาโดยห่างจากถนนสุขุมวิท 500 เมตร โดยเริ่มมีการให้บริการตั้งแต่ต้นเดือนตุลาคม พ.ศ. 2527 เริ่มมีการจัดรถไฟขบวนพิเศษเป็นทัวร์มายังพัทยาทำให้ประชาชนสนใจมาเที่ยวที่พัทยานมากขึ้น (ปัจจุบันปิดกิจการเนื่องจากยังไม่ได้รับความนิยมนักท่องเที่ยว)



## ข) ทางน้ำ

แม้ว่าการเดินทางโดยทางเรือที่แล่นระหว่างเกาะต่าง ๆ กับเมืองพัทยาและแล่นไปยังจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวก แต่ก็ยังไม่มีการเทียบเรือที่ศนาจรเป็นสัดส่วนเพื่ออำนวยความสะดวกอย่างแท้จริง (มีแต่ทำเทียบเรือประมงซึ่งตั้งอยู่บริเวณพัทยาใต้) และการเดินทางไปยังเกาะล้านยังไม่ได้ได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งในแง่ตัวเรือ ยานพาหนะเพราะตัวเรือถูกดัดแปลงจากเรือประมงเป็นเรือนำเที่ยว ขาดอุปกรณ์ป้องกันชีวิตและการสื่อสารทั้งการคมนาคมทางน้ำติดต่อกับกรุงเทพฯ ยังไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร ปัญหาเหล่านี้เมืองพัทยามีแนวทางแก้ไขแต่ก็เป็นการยากที่จะควบคุมให้เจ้าของเรือนำเที่ยว ซึ่งบางรายเป็นประชากรท้องถิ่นปฏิบัติตาม ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ทุกฝ่ายต้องร่วมมือกันแก้ปัญหาเพื่อสร้างภาพพจน์ที่ดีให้แก่เมืองพัทยา

## ค) ทางอากาศ

การเดินทางติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ-พัทยา ยังไม่ได้รับการสนับสนุนซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทางให้แก่นักท่องเที่ยว แม้บริษัทเดินอากาศไทยได้เปิดสายการบินเชื่อมกรุงเทพฯ-สัตหีบ แต่นักท่องเที่ยวยังไม่นิยมใช้บริการเนื่องจากต้องเดินทางต่อจากสัตหีบมายังพัทยาก็จะนั้นแนวทางแก้ไขในอนาคตนั้นน่าจะมีการสนับสนุนให้ภาคเอกชนมาลงทุนสร้างสนามบินขนาดเล็กหรือสนามบินสำหรับเฮลิคอปเตอร์ แม้จะเป็นการลงทุนที่สูง หากผลที่ได้รับจะคุ้มค่าซึ่งส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวแล้ว ควรได้รับความร่วมมือทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน

## ลักษณะของการใช้ที่ดินและอาคารของเมืองพัทยา

### 1) การใช้ที่ดินของเมืองพัทยา

#### - การใช้ที่ดินของเมืองพัทยา (ในอดีต)

ชุมชนเมืองพัทยาเดิมเป็นหมู่บ้านชาวประมง มีลักษณะอาคารเป็นกระท่อมหลังคามุงจาก มีพื้นที่รอบบริเวณบ้านเป็นสวนกว้างสำหรับตากอวนและอุปกรณ์อื่น ๆ ซึ่งเป็นเครื่องมือในการประกอบอาชีพรวมทั้งใช้เป็นสถานที่ทำการเกษตรกรรม สภาพการใช้ที่ดินเดิมเป็นสภาพชายหาดที่กว้าง , ยาวและหาดทรายที่ขาวสะอาด แต่ภายหลังจากที่เกิดสงครามอินโดจีนซึ่ง

สหรัฐอเมริกาได้เข้ามาทำการรบครั้งนี้และมีการสร้างสนามบินที่อู่ตะเภา เพื่อเป็นท่าอากาศยานของเครื่องบินไอพ่นแบบบี 52 ทั้งยังสร้างถนนสายยุทธศาสตร์ระหว่างสัตหีบ - โคราซัน โดยทหารช่างทหารและผู้บัญชาการทหารสหรัฐอเมริกา ได้ตกลงเลือกเอาหาดพัทยาเป็นแหล่งพักผ่อนของทหารอเมริกันหลังจากพักจากสงครามและทหารรุ่นนี้เองนับเป็นนักท่องเที่ยวรุ่นแรกของชายหาดพัทยา

จากสายตาอันยาวไกล ของทหารอเมริกันครั้งนี้เองและจากปากต่อปากที่บรรยายกิตติคุณของความงดงามที่อ่าวพัทยา ทำให้เลื่องลือไปไกลจนถึงอเมริกาและดินแดนทั่วโลก สภาพต่างๆ ที่พัทยาก็เปลี่ยนแปลงไป นักลงทุนหรือผู้ประกอบการชาวไทยต่างหลั่งเข้ามายังพัทยา เพื่อลงทุนและประกอบกิจการทางด้านบังกาโล โรงแรมและสถานบันเทิง เรียงรายต่างๆ เป็นอย่างมากฐานะและความเป็นอยู่ของคนพัทยาก็เปลี่ยนแปลงไปทั้งทางด้านวัตถุและสิ่งแวดล้อมต่างๆ กล่าวคือ บริเวณหาดพัทยา ซึ่งแต่เดิมเคยเป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมงและบ้านพักของคหบดีซึ่งมีเพียงไม่กี่หลัง โดยเฉพาะบริเวณทางทิศใต้ของหาดแต่หลังจากที่ทหารอเมริกันกลุ่มแรกมาที่พัทยาก็มีสโมสรทางน้ำของ "บาร์โบส" เป็นจุดเด่นที่สุดเพียงแห่งเดียวในพัทยา มีบ้านพักแบบบังกาโลว์ขนาดเล็ก รวมถึงร้านอาหารชายหาดเพียง 2-3 แห่ง ในอีกสองถึงสามปีถัดมาได้มีพ่อค้าลงทุนเปิดร้านค้าและบริการต่างๆ ที่พัทยาก็ได้และบริเวณชุมชนนาเกลือทางตอนเหนือของเมืองพัทยา ซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมและเป็นที่ตั้งของตลาด, ร้านค้า เป็นชุมชนชนบทที่เริ่มจะกลายเป็นชุมชนเมือง เมื่อธุรกิจต่างๆ ได้ขยายตัวขึ้นการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมืองพัทยา ได้เปลี่ยนไปตามภาวะเศรษฐกิจการท่องเที่ยวโดยจะเน้นไปทางด้านการพักอาศัยและการให้บริการด้านการท่องเที่ยว โดยลักษณะการใช้ที่ดินสามารถวิเคราะห์เป็นรายละเอียดตามประเภทต่างๆ จากข้อมูลการใช้ที่ดินในปี 2529 ซึ่งสำรวจโดยสำนักผังเมืองกระทรวงมหาดไทยได้ดังนี้

ลักษณะการใช้ที่ดิน	จำนวน (ไร่)	จำนวน (%)
ที่อยู่อาศัย	5,191.87	15.54
อุตสาหกรรม	233.13	0.69
ชนบทและเกษตรกรรม	24,298.15	72.74

ลักษณะการใช้ที่ดิน	จำนวน (ไร่)	จำนวน (%)
ที่ว่างเปิดโล่งเพื่อนันทนาการ	54.43	0.16
สถาบันการศึกษา	252.00	0.75
สถาบันการศาสนา	464.91	1.39
สถาบันราชการและสาธารณูปโภค	145.62	0.43
ถนนและทางรถไฟ	1,747.14	5.23
คลอง ห้วย	236.25	0.71
อื่น ๆ	779.00	2.36
รวม	33,401.50	100.00

จากตารางข้างต้นเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า พื้นที่อยู่อาศัยจะมีเนื้อที่เป็นอันดับสองรองจากพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความพร้อมในการเจริญเติบโตของชุมชนและการขยายตัวด้านการให้บริการที่พักเพื่อการท่องเที่ยว โดยลักษณะการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยจะหนาแน่นบริเวณอ่าวพัทยา ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจโรงแรม การบริการและการค้าที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว และถัดเข้ามาจากบริเวณชายหาดจะเป็นย่านที่พักอาศัย พื้นที่บริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงจากสภาพแวดล้อมเดิมอย่างมาก อันเนื่องมาจากมีชายหาดที่โค้งยาวและสวยงาม ส่วนอีกบริเวณหนึ่งเป็นชุมชนตลาดนาเกลือทางตอนเหนือของเมืองพัทยาซึ่งประกอบด้วยตลาด, ร้านค้าและย่านที่พักอาศัย จากบริเวณนาเกลือถึงหาดพัทยาถูกเชื่อมต่อด้วยบังกาลี บ้านพักตากอากาศชายทะเลและย่านที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ ซึ่งบริเวณนาเกลือยังคงรักษาสภาพบางส่วนที่เป็นชุมชนท้องถิ่นไว้บ้าง เนื่องจากลักษณะของหาดทรายไม่เหมาะกับการท่องเที่ยวหนัก อีกบริเวณหนึ่งที่เป็นชายหาดที่ยาวและสวยสะอาดคือบริเวณหาดนาจอมเทียน ซึ่งการใช้ที่ดินเริ่มเปลี่ยนจากที่ว่างเปล่าเป็นที่พักอาศัยประเภทต่าง ๆ ที่มีความหนาแน่นมากน้อยขนาดต่างกัน ส่วนด้านนอกทางฝั่งตะวันออกของตัวเมืองคือบริเวณริมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) การใช้ที่ดินยังคงเป็นเกษตรและกสิกรรมอยู่อย่างเดิมไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเท่าไรนัก

- การใช้ที่ดินเมืองพัทยา (ในปัจจุบัน)

ลักษณะการใช้ที่ดินสามารถวิเคราะห์เป็นรายละเอียดตามประเภทต่างๆ จากข้อมูลการใช้ที่ดินของเมืองพัทยา ซึ่งสำรวจโดยกองสำรวจ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม พ.ศ. 2534 ได้ดังนี้

ลักษณะการใช้ที่ดิน	จำนวน (ไร่)	จำนวน (%)
ที่อยู่อาศัย	18,545.875	55.52
อุตสาหกรรม	828.250	2.46
ชนบทและเกษตรกรรม	12,431.250	37.22
ที่ว่างเปิดโล่งทางการ	331.875	0.99
สถาบันการศึกษา	326.250	0.98
สถาบันศาสนา	658.125	1.97
สถาบันราชการและสาธารณูปโภค	286.875	0.86
รวม	33,401.500	100.00

ตารางที่ 3.9 แสดงลักษณะการใช้ที่ดินจำแนกตามประเภทของอาคารรายเขตสำรวจ พ.ศ.2531

ลักษณะการใช้ที่ดิน	อาคารพักอาศัยทั่วไป	อาคารพาณิชย์	อาคารอุตสาหกรรม	รวม
เขตสำรวจที่, เขตสี	(แห่ง)	(แห่ง)	(แห่ง)	(แห่ง)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย (เขตสำรวจที่1, เขตสีเหลือง)	11,647	912	162	12,721
หนาแน่นปานกลาง (เขตสำรวจที่2, เขตสีส้ม)	2,634	234	30	2,898

ตารางที่ 3.9 (ต่อ) ลักษณะการใช้ที่ดินจำแนกตามประเภทของอาคารรายเขตสำรวจ พ.ศ.2531


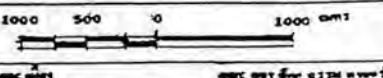
ลักษณะการใช้ที่ดิน เขตสำรวจที่,เขตสี	อาคารพักอาศัยทั่วไป (แห่ง)	อาคารพาณิชย์ (แห่ง)	อาคารอุตสาหกรรม (แห่ง)	รวม (แห่ง)
ที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก (เขตสำรวจที่ 3,เขตสีแดง)	7,341	2,543	122	10,006
อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ (เขตสำรวจที่ 4,เขตสีม่วงอ่อน)	240	16	3	259
ชนบทและเกษตรกรรม (เขตสำรวจที่ 5,เขตสีเขียว)	9,077	512	99	9,688
ที่โล่งเพื่อนันทนาการ (เขตสำรวจที่ 6,สีเขียวอ่อน)	224	160	-	384
สถาบันการศึกษา (เขตสำรวจที่ 7,สีเขียวมะกอก)	57	-	-	57
สถาบันศาสนา (เขตสำรวจที่ 8,เขตสีเทาอ่อน)	-	47	-	47
สถาบันราชการ,สาธารณูปโภค (เขตสำรวจที่ 9,เขตสีน้ำเงิน)	234	-	-	234
รวม	31,454	4,424	416	36,294

ที่มา : กองสำรวจ กรมการผังเมือง














**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

<b>สัญลักษณ์</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> พื้นที่ศึกษา</li> <li> เขตเมืองพัทยา</li> <li> เขตเทศบาลนคร</li> <li> ถนนซอย</li> <li> ทางรถไฟ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> คลองน้ำ</li> <li> พื้นที่ที่มีการก่อสร้างอาคาร (Built up Area)</li> </ul>	<p style="text-align: center;">ทิศเหนือ</p>  <p style="text-align: center;">แผนที่ 3.15</p>	<p>แผนที่แสดง : การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองพัทยา พ.ศ.2525</p> <p>ที่มา : กองตำรวจ ตำบลเมือง</p> <p>มาตราส่วน : 1:25,000</p>  <p>กรมแผนที่ทหาร กรุงเทพมหานคร</p>
------------------	---	---	--	---



**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

สัญลักษณ์	<ul style="list-style-type: none"> <li> พื้นที่ศึกษา</li> <li> เขตเมืองพัทยา</li> <li> เขตเทศบาลนคร</li> <li> ถนนซอย</li> <li> ทางรถไฟ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> คลอง, หนอง</li> <li> พื้นที่ที่มีการก่อสร้างอาคาร (Built up Area)</li> </ul>		<p>แผนที่แสดง : การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของชุมชนเมืองพัทยา พ.ศ. 2538</p> <p>ที่มา : กองตำรวจ ด่านกักฝังเมือง</p>
			<p>มาตราส่วน 1:25,000</p>  <p>0 500 1000 เมตร</p>	<p>3.16</p> <p>กรมแผนที่ทหาร</p>

จากข้อมูลการใช้ที่ดินในปี 2534 จะเห็นได้ว่า เมืองพัทยามีพื้นที่อยู่อาศัยมากที่สุดคือ 18,545 ไร่หรือร้อยละ 55.52 รองลงมาคือพื้นที่เกษตรกรรมซึ่งมีพื้นที่เท่ากับ 12,431 ไร่หรือร้อยละ 37.22 และมีการใช้พื้นที่เพื่อการอุตสาหกรรมเป็นอันดับสามมีพื้นที่ 822 ไร่ หรือร้อยละ 2.46 การใช้พื้นที่ของสถาบันทางศาสนาเท่ากับ 657 ไร่หรือร้อยละ 1.97 ส่วนการใช้พื้นที่เพื่อนันทนาการเท่ากับ 331 ไร่หรือร้อยละ 0.99 ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อสถานการศึกษา มีเพียง 326 ไร่หรือร้อยละ 0.98 ส่วนการใช้ที่ดินอันดับสุดท้ายมีการใช้ที่ดินน้อยที่สุดเป็นลักษณะของการใช้ที่ดิน เพื่อสถาบันราชการและสาธารณูปโภคมีพื้นที่เพียง 286 ไร่หรือร้อยละ 0.86 เท่านั้น

จากตารางดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าลักษณะการใช้ที่ดิน เพื่ออยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ในขณะที่ลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อชนบทและเกษตรกรรมลดลง ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า ในช่วง 6 ปีจาก ปีพ.ศ. 2529 ถึงปี พ.ศ. 2534 การเติบโตของชุมชนและการขยายตัวด้านการให้บริการที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ซึ่งหากพิจารณาจากแผนที่จะเห็นได้ว่าการกระจุกตัวของเนื้อเมือง (Build up Area) จะหนาแน่นมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะบริเวณอ่าวพญาถนนพญาสายสองรวมถึงสองฝั่งของถนนสายหลักของเมืองพัทยา ส่วนการใช้ที่ดินลักษณะอื่น ๆ นั้น โดยมากมีลักษณะการใช้ที่ดินค่อนข้างที่จะผสมผสานกัน

หากพิจารณาถึงจำนวนของอาคารตามลักษณะของการใช้ที่ดิน จากการแบ่งเขตการสำรวจตามแผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ตามที่ได้จำแนกประเภทท้ายกฎกระทรวงฉบับที่ 61 (พ.ศ.2531) ซึ่งได้แบ่งประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินออกเป็น 9 ประเภท (ตารางที่ 3.9) เมื่อพิจารณาจากตารางจะเห็นได้ว่าลักษณะการใช้ที่ดินทุกประเภทตามเขตสำรวจที่ 1 ถึง 9 ในพื้นที่ผังเมืองรวมเมืองพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ซึ่งมีเนื้อที่ 53.44 ตารางกิโลเมตร จะมีลักษณะของการใช้ที่ดินเพื่อพักอาศัยเป็นลักษณะการใช้ที่ดินหลักโดยมีอาคารพักอาศัยทั่วไปจำนวน 31,454 แห่ง , อาคารพาณิชย์ 4,424 แห่งและอาคารอุตสาหกรรมเพียง 416 แห่งตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่าจำนวนของอาคารจะมีความสอดคล้อง , สัมพันธ์กับสัดส่วนของพื้นที่และการเติบโตของชุมชน รวมถึงการขยายตัวด้านการให้บริการที่พักอาศัยภายในชุมชนดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น

### - การใช้ที่ดินด้านการท่องเที่ยว

หากพิจารณาในด้านการใช้ที่ดินประเภทที่เกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยวนั้น ลักษณะทางกายภาพด้านที่ตั้งและทรัพยากรธรรมชาติ จะเป็นปัจจัยที่กำหนดเขตของการท่องเที่ยวที่สำคัญและดึงดูดให้เกิดกิจกรรมการท่องเที่ยว ดังนี้

1. พัทยาเหนือ บริเวณหาดนับตั้งแต่โรงแรมโอเชียนวิว โดยประมาณขึ้นไป ทางตอนเหนือ จะเป็นที่ตั้งของโรงแรมและคอนโดมิเนียมชั้นหนึ่งหลายแห่ง เช่นการ์เด็นคลิฟ สยามเพนท์เฮ้าส์ ปาร์คบิช วงศ์อมตย์ การ์เด็นบิช สกายบิช สราญชล มีความสงบไม่พลุกพล่าน บริเวณหาดด้านนี้มีการใช้ที่ดินโดยกำหนดให้เป็นเขตว่ายน้ำและกีฬาทางน้ำเช่น เรือใบ กระดานโต้คลื่น ซึ่งจะเล่นได้ทางตอนเหนือสุดของหาด

2. พัทยาใต้ คือบริเวณนับตั้งแต่โรงแรมโอเชียนวิว โดยประมาณ ลงมาบริเวณนี้มีความคึกคักและคับคั่งไปด้วยร้านค้า โรงแรมและร้านอาหารนานาชาติ โดยเฉพาะ บาร์เบียร์และไนท์คลับบริเวณ ตั้งแต่ถนนพัทยาใต้ลงมาจะมีความพลุกพล่านและมีความแออัดเป็นพิเศษ ส่วนบริเวณพัทยาใต้นี้นักท่องเที่ยวจะสามารถเล่นกีฬาทางน้ำได้ทุกประเภทเช่น เล่นเรือพาราเซล สก๊อตเตอร์และสกี เป็นต้น แต่ในสภาพปัจจุบันพื้นที่บริเวณนี้ไม่มีความเหมาะสมสำหรับกิจกรรมทางการท่องเที่ยว ทั้งนี้สืบเนื่องจากเป็นบริเวณที่มีปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมทางทะเลเป็นอย่างมาก

3. หาดนาจอมเทียน บริเวณหาดนาจอมเทียนจะถูกกั้นด้วยเขาพัทยาและอยู่เลยจากพัทยาใต้ลงไปตรงบริเวณกิโลเมตรที่ 150 บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่บริเวณหาดนาจอมเทียนนี้ค่อนข้างที่จะสงบเงียบ ไม่พลุกพล่านเท่าที่หาดพัทยา น้ำทะเลจึงมีความสะอาดกว่าและมีที่พักประเภทบังกาโลหลายแห่ง รวมถึงอาคารชุดและร้านอาหารที่เริ่มเกิดขึ้นค่อนข้างมากขึ้น สำหรับบริเวณหาดนาจอมเทียนในปัจจุบันยังไม่มีการจำกัดเขตกิจกรรมทางทะเล เนื่องจากยังมีจำนวนนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนน้อย

### 2) ลักษณะของอาคาร

จากการสำรวจลักษณะทางกายภาพของเมืองพัทยาในปัจจุบัน สามารถจำแนกลักษณะของอาคารออกเป็น

- อาคารพักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยว ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยโดยทั่วไปที่มีใช้ห้องแถว เรือนแถวหรือตึกแถวและมีการปลูกสร้างอย่างรั้วรอบขอบชิดมีสภาพพร้อมรื้อ ซึ่งจะมีการก่อสร้างเป็นอย่างมากในลักษณะของบ้านจัดสรรทางด้านฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิท

- อาคารประเภทเรือนแฝด , ห้องแถวหรือตึกแถวที่สร้างขึ้นเป็นจำนวนตั้งแต่ 2 ห้องขึ้นไปเพื่อพักอาศัยหรือประกอบการพาณิชย์หรืออุตสาหกรรม ทั้งนี้เนื่องจากราคาที่ดินมีราคาสูงกว่าบริเวณอื่นและที่ดินบริเวณดังกล่าว มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ ดังนั้นการปลูกสร้างอาคารลักษณะนี้จึงมีความคุ้มมากกว่าการปลูกสร้างอาคารลักษณะอื่น ๆ ซึ่งจะมีเป็นจำนวนมากในบริเวณถนนสายหลักของเมืองพัทยา เช่น ถนนพัทยา-นาเกลือ, ถนนพัทยาเหนือ, ถนนพัทยากลาง, ถนนพัทยาใต้ เป็นต้น

- อาคารที่ทำการสำนักงาน ที่พักอาศัยเชิงสูง ซึ่งมีลักษณะของสถาปัตยกรรมที่มีความเป็นสมัยใหม่ (Office Building, Condominium and Hotel) อันประกอบด้วย คอนโดมิเนียม โรงแรม อพาร์ทเมนท์ รวมถึงสถาบันทางราชการที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ซึ่งจะมีเป็นจำนวนมากบริเวณตอนกลางช่วงอ่าวพัทยาและสองฝั่งถนนพัทยาสาย 2 และถนนเลียบชายหาดพัทยา

ผลจากการสำรวจของกองสำรวจ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทยในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม 2534 เกี่ยวกับลักษณะอาคารและสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษาสามารถที่จะจำแนกผลของการสำรวจตามประเภทของอาคารได้ดังต่อไปนี้  
ตารางที่ 3.10 แสดงลักษณะของอาคารและสภาพแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา พ.ศ.2534

ชนิดของอาคาร (หลัง)	ประเภทของอาคาร (หลัง)				ลักษณะของอาคาร (หลัง)				จำนวนชั้นของอาคาร (หลัง)				อายุของอาคาร (หลัง)				
	บ้านเดี่ยว	บ้านแฝด	ตึกแถว	รวม	6a	6b-6c-6d-6e	1a	รวม	1 ชั้น	2 ชั้น	3 ชั้น	รวม 1-3 ชั้น	4-10 ปี	11-20 ปี	21-30 ปี	รวม 40	
พักอาศัยทั่วไป	12,826	22,292	216	26,247	21,224	7,264	8,726	26,247	26,766	7,266	1,066	266	26,247	12,064	12,810	1,363	2,871
พาณิชย์	1,000	1,128	170	4,206	3,220	442	641	4,206	1,412	1,382	1,340	471	4,206	1,822	1,642	727	174
อุตสาหกรรม	200	204	6	406	277	129	110	400	267	166	76	7	406	216	100	74	14
รวม	14,124	25,614	296	40,013	24,922	7,816	7,876	40,143	28,464	8,643	2,306	777	40,143	16,067	14,862	2,104	3,079

ที่มา : กองสำรวจ กรมการผังเมือง

จากผลการสำรวจทางกายภาพดังตารางในข้างต้น จะเห็นได้ว่าทั้งอาคารพักอาศัยทั่วไป อาคารพาณิชย์และอาคารอุตสาหกรรม โดยมากมีลักษณะของอาคารเป็นเรือนแถวและห้องแถวโดยมีวัสดุก่อสร้างเป็นตึก จำนวนชั้นของอาคารโดยมากจะเป็นอาคารชั้นเดียวและมีอายุของอาคารต่ำกว่า 5 ปีเป็นส่วนใหญ่

### 3) การขยายตัวของเมืองพัทยา

จากข้างต้นหากพิจารณาแล้วจะเห็นว่า พื้นที่อยู่อาศัยที่เพิ่มขึ้นเป็นดัชนีที่ชี้ชัดให้เห็นถึงความสอดคล้องกับการเจริญเติบโตและการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งการขยายตัวทางด้านการให้บริการโดยเฉพาะการให้บริการด้านที่พักเพื่อการท่องเที่ยว โดยลักษณะของการกระจายตัวจะเพิ่มความหนาแน่นมากยิ่งขึ้นบริเวณอ่าวพัทยา ซึ่งส่วนมากจะเป็นธุรกิจทางด้านการโรงแรมรวมถึงการบริการทางด้านการค้าที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนบริเวณที่อยู่ถัดมาบนฝั่งยังคงเป็นย่านพักอาศัย แต่พื้นที่ในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพแวดล้อมเดิมเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากแนวโน้มในการขยายตัวของชุมชนเมือง เริ่มมีการกระจายตัวออกไปในพื้นที่ปากตะวันออกของเมืองมากยิ่งขึ้น ส่วนบริเวณชุมชนนาเกลือยังคงสภาพบางส่วนที่เป็นชุมชนท้องถิ่นไว้ ทั้งนี้ดูจากการกระจายตัวของชุมชน ซึ่งมีเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น อาจเนื่องมาจากลักษณะและข้อจำกัดของชายหาด ที่ไม่เอื้ออำนวยหรือไม่สนับสนุนกิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวมากนัก ส่วนอีกพื้นที่หนึ่งคือบริเวณหาดนาจอมเทียนการใช้ที่ดินเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้น ซึ่งลักษณะการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวด้านการใช้ที่ดินเริ่มเปลี่ยนจากพื้นที่ดินว่างเปล่ามีความหนาแน่นน้อยเป็นที่พักอาศัยประเภทต่าง ๆ และในบางบริเวณรอบนอกด้านถนนสุขุมวิท การใช้ที่ดินโดยมากยังคงเป็นการทำการเกษตรอยู่ ถึงแม้จะเริ่มมีการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปทางทิศตะวันออกของทางรถไฟสายตะวันออก แต่ลักษณะของการกระจายตัวยังคงไม่มากเท่าไรนัก

#### 4) ปัญหาทางด้านกายภาพของชุมชน

ลักษณะของปัญหาในทางกายภาพโดยมากมีส่วนเกี่ยวข้องและต่อเนื่องจากการใช้ที่ดินของเมืองดังที่จะได้กล่าวดังต่อไปนี้

- ปัญหาน้ำท่วม (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)
- ปัญหาสิ่งแวดล้อม (รายละเอียดเพิ่มเติมดูภาคผนวก ก)

จะเห็นได้ว่าปัญหาทางกายภาพของเมืองพัทยา มีสาเหตุมาจากทั้งสภาพทางกายภาพของเมืองพัทยาเอง และปัญหาอันเกิดจากการใช้ที่ดินที่ไม่ถูกต้องตามลักษณะของการผังเมืองที่ดีอันได้แก่ ปัญหาน้ำท่วมและปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม ซึ่งจำเป็นต้องเร่งแก้ไขและป้องกันมิให้ปัญหารุนแรงขึ้น เพื่อให้พัทยาคงความเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวต่อไป

บทบาท , ความสำคัญและแนวโน้มความเจริญของชุมชนเมืองพัทยา

#### 1) บทบาทและความสำคัญของชุมชนเมืองพัทยา

##### 1. นโยบายระดับชาติ

ทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการพัฒนาในช่วงปี 2535-2539 ไว้ดังนี้ คือ

- รักษาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

เนื่องและมีประสิทธิภาพ

- กระจายรายได้และกระจายการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคให้มากยิ่งขึ้น
- การพัฒนาคุณภาพชีวิต รักษาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดลักษณะของแผนพัฒนาเมืองไว้ว่าควรเป็นแผนชั้นนำทิศทางการพัฒนาเมือง ที่จะสนับสนุนการรักษาอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมไปกับการกระจายผลการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและชนบทรวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น

นอกจากนั้น ยังได้เสนอยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาไว้ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การยกฐานะแข่งขันกับนานาชาติ โดยการเสริมสร้างประสิทธิภาพของระบบโครงข่ายบริการพื้นฐานหลักของเมืองให้เชื่อมโยงกับนานาชาติ เพื่อเปิดประตูการค้าและเพิ่มฐานะการแข่งขันกับตลาดโลก
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยการขยายโครงข่ายบริการพื้นฐานเชื่อมโยง ระหว่างเมืองให้สนับสนุนกันอย่างเป็นระบบและชักนำความเจริญให้กระจายสู่ภูมิภาคและชนบท
- 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การบริหารเมืองโดยการกำหนดบทบาทและภาระความรับผิดชอบในการพัฒนาเมืองของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจและส่วนท้องถิ่นให้ชัดเจนและเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนและประชาชนให้มีส่วนร่วมในขบวนการพัฒนาเมืองมากขึ้น
- 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การยกระดับคุณภาพชีวิตและสังคมเมือง โดยเน้นการพัฒนาเพื่อเพิ่มรายได้ของคนจนเมืองไปพร้อมไปกับการปรับปรุงคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น
- 5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของเมือง โดยเน้นการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอนกรีตของสภาวะแวดล้อมของเมือง

## 2. นโยบายระดับกระทรวงมหาดไทย

นโยบายระดับกระทรวงมหาดไทยที่มีต่อการพัฒนาการบริหารราชการในส่วนท้องถิ่น สรุปได้ดังนี้

- 1) มุ่งพัฒนาสมรรถนะ ในการจัดการบริหารของหน่วยการปกครองท้องถิ่น ให้มีความคล่องตัว สามารถรองรับการขยายตัวของชุมชนและความเจริญเติบโตของท้องถิ่นด้านอุตสาหกรรมในอนาคต
- 2) สนับสนุนให้ท้องถิ่นมีฐานะการคลังที่มั่นคง ตลอดจนการให้เอกชนเข้ามา มีส่วนในการดำเนินกิจการสาธารณะต่าง ๆ ได้ โดยจะดำเนินการดังนี้
  - ปรับปรุงกฎหมาย เพื่อให้การปกครองท้องถิ่นสามารถเลือกรูปแบบของการปกครองท้องถิ่นได้ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่น



- ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับของหน่วยการปกครองท้องถิ่น เพื่อเปิดโอกาสให้เอกชนสามารถดำเนินกิจการบริการสาธารณะ โดยสามารถเรียกเก็บค่าบริการแบบท้องถิ่นได้

- นโยบายของกรมการปกครองในด้านการพัฒนาเมืองตามแผนฯ 7

จากแนวทางและบทบาทของเมือง เทศบาลซึ่งเป็นหน่วยการปกครองท้องถิ่น จะมีบทบาทสำคัญยิ่งในการพัฒนาเมือง ให้สามารถตอบสนองต่อแนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 และการขยายตัวอย่างรวดเร็วของเมืองรวมทั้งการผลักดันให้เมืองเป็นฐานเศรษฐกิจหลัก ที่จะสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ พร้อมทั้งการกระจายผลการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและชนบทและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น กรมการปกครองจึงได้กำหนดนโยบายในด้านการพัฒนาเมืองไว้ดังนี้

- เร่งรัดการพัฒนาเทศบาล ที่เป็นเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาครวมทั้งเทศบาลอื่น ๆ เพื่อที่จะก่อให้เกิดการขยายตัวทางอุตสาหกรรม

- ปรับปรุงประสิทธิภาพ ของระบบการคลังและการบริหารของหน่วยการปกครองท้องถิ่นและส่งเสริมการพัฒนากิจการให้บริการทางด้านสังคม เพื่อตอบสนองความต้องการของท้องถิ่น

- ส่งเสริมให้หน่วยการปกครองท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการส่งเสริม ในการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือกัน ระหว่างภาครัฐบาลและภาคเอกชนในด้านการพัฒนาเมือง

- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เหมาะสมเช่น การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยการปรับปรุงการบริหารรวมทั้งการปรับปรุงสาธารณูปการ ในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบ

### 3. นโยบายของเมืองพัทยา

เมืองพัทยาได้กำหนดนโยบายที่จะพัฒนาเมืองพัทยาในแต่ละสาขา ดังนี้

### ด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม

- ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในเขตเมืองให้ได้มาตรฐานและเพียงพอ
- แก้ไขและปรับปรุงสิ่งแวดล้อมของเมืองให้เหมาะสม
- ดำรงรักษาไว้ซึ่งสภาพแวดล้อม ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของเมืองพญาแนวชายหาด รวมทั้งเกาะล้าน

- ปรับปรุงและขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะให้เพียงพอและทั่วถึง
- ควบคุมการขยายตัวของเมืองให้สอดคล้องกับผังเมืองรวม
- ส่งเสริม สนับสนุนและร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนาเมือง

### ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

- ยกกระดับเมืองพญาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานโดยสมบูรณ์
- ส่งเสริมและสนับสนุนภาคเอกชนในการดำเนินกิจการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมให้เกิดการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนท้องถิ่น
- ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวในด้านข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

### ด้านสังคม

- พัฒนาและส่งเสริมการศึกษาให้มีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมให้มีการบริการสาธารณสุขและการอนามัยแก่ประชาชนโดยทั่วถึง
- ให้การสนับสนุนกิจการสังคมสงเคราะห์
- พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตเมืองพญา โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนในแหล่งเสื่อมโทรมและชุมชนแออัด
- ดำเนินการพัฒนาอุดมการณ์ประชาชนและเยาวชน
- ควบคุมและส่งเสริมการอนามัยของกิจการร้านค้าและภัตตาคาร
- พัฒนาและส่งเสริมการกีฬา

### ด้านการเมือง การบริหารและการปกครอง

- ปรับปรุงการบริหารราชการเมืองพัทยา ให้สามารถบริการประชาชนและนักท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงและพัฒนาเครื่องมือ เครื่องใช้และสถานที่ปฏิบัติงานให้เพียงพอทันสมัยและเหมาะสมต่อการปฏิบัติงาน
- พัฒนาระบบการบริหารงานบุคคลให้มีประสิทธิภาพ
- เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บรายได้ของเมืองพัทยา ให้เหมาะสมและเป็นธรรม รวมทั้งหาวิธีการพัฒนารายได้ของเมืองพัทยาและเทศพาณิชย์เพื่อช่วยเพิ่มพูนรายได้ให้แก่เมืองพัทยา
- ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมของเมืองพัทยา
- เสริมสร้างสมรรถนะในการรักษาความปลอดภัยในชีวิต , ทรัพย์สินของประชาชนและนักท่องเที่ยว
- เสริมสร้างความพร้อมแห่งมาตรการ เพื่อความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในบ้านเมือง
- ปรับปรุงงานทะเบียนราษฎร เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงทางการเมืองและการปกครอง
- เสริมสร้างมาตรฐานในการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

### 2) แนวโน้มความเจริญของชุมชนเมืองพัทยา

จากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ดังนั้นปัจจัยที่จะชี้ให้เห็นถึงแนวโน้มความเจริญของชุมชนคือจำนวนนักท่องเที่ยว เมื่อมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเมืองพัทยามากขึ้นย่อมมีผลทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เติบโตขึ้นตาม ดังจะเห็นได้จากช่วงเวลา 5-6 ปีระหว่างปี พ.ศ.2528 ถึงปี พ.ศ. 2533 จะมีจำนวนนักท่องเที่ยว (ประเภทพักค้างคืน) เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจากจำนวน 796,047 คนในปี พ.ศ.2528 โดยเพิ่มขึ้นเป็น 1,757,073 คนในปี พ.ศ.2532 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเพิ่มถึงร้อยละ 51.77 และในช่วงปีต่อ ๆ มาจำนวนของนักท่องเที่ยวก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งปี พ.ศ.2532 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เกิดสงครามอ่าวเปอร์เซีย และเป็นเหตุให้จำนวนของนักท่องเที่ยวในปีนั้นลดลงไปเล็กน้อย ส่วนในช่วงปี พ.ศ.2533

แม้ว่าจะมีจำนวนของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2532 แต่ก็เป็นการเพิ่มในอัตราที่ค่อนข้างต่ำ กล่าวคือมีอัตราการเพิ่มเพียงร้อยละ 3.83 เท่านั้น

ผลจากการเติบโตด้านการท่องเที่ยว ย่อมส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ อีกทั้งยังทำให้เกิดการจ้างงานและจำนวนร้านค้า , โรงแรมต่าง ๆ เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก ผลจากการขยายตัวดังกล่าว สามารถที่จะพิจารณาถึงแนวโน้มความเจริญของชุมชนในอนาคต จากศักยภาพ (คุณค่าหรือความได้เปรียบ) ของชุมชนซึ่งแบ่งตามลักษณะและโครงสร้างของชุมชน โดยสามารถที่จะอธิบายในรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

- เขตชุมชนดั้งเดิมนาเกลือ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตตำบลนาเกลือเป็นศูนย์กลางดั้งเดิมของชุมชน อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางในการค้าขายสินค้าเกษตรกรรม สภาพในปัจจุบันประชากรประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม , ประมง , ค้าขายและอาชีพด้านการบริการระดับท้องถิ่นเป็นหลัก แต่สำหรับอาชีพด้านการเกษตรกรรม ในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะลดลงและอาจจะเป็นเพียงอาชีพเสริมเท่านั้น

- เขตชุมชนใหม่ศูนย์กลางเมืองพัทยา จะอยู่ในเขตตำบลนาเกลือและตำบลหนองปรือ เป็นชุมชนศูนย์กลางด้านการบริการและพาณิชยกรรมอันเนื่องมาจากการท่องเที่ยว ประชากรโดยมากจะประกอบอาชีพด้านการให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

- เขตขยายตัวหลักของชุมชน จะอยู่ในเขตตำบลนาเกลือบนเส้นทางสาย พัทยา-นาเกลือมีระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร อีกทั้งยังเป็นบริเวณขยายตัวดั้งเดิมของตลาดนาเกลือและชุมชนใหม่ศูนย์กลางเมืองพัทยา ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงเรียนทั้งในระดับประถมและในระดับมัธยม วัด อาคารพาณิชย์ บ้านเช่า บ้านจัดสรรรวมถึงโรงแรมขนาดต่าง ๆ แต่ในสภาพปัจจุบันยังมีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการค่อนข้างน้อย

- เขตขยายตัวรองของชุมชน ตั้งอยู่ในเขตตำบลหนองปรือ ตั้งแต่เขาพัทยาไปจนถึงเขตนาจอมเทียน ซึ่งในอดีตพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นไร่,สวนและที่นา

จากลักษณะและโครงสร้างของชุมชนจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการใช้ที่ดินของชุมชนมีการจับกลุ่มกันอย่างหนาแน่น บริเวณอ่าวพัทยาและมีการขยายตัวของเมืองเป็นแนวยาวไปตามแนวชายฝั่งตั้งแต่พื้นที่ตำบลนาเกลือลงมาถึงสุดเขตชายหาดนาจอมเทียน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็น

ธุรกิจโรงแรมและการบริการ การค้า อาคารชุดสำหรับพักอาศัย ซึ่งจะสนองตอบต่อกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวโดยมีย่านพักอาศัยอยู่หลังแนวกิจกรรมดังกล่าว หากพิจารณาจากข้อความในข้างต้นสามารถที่จะสรุปลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งแนวโน้มความเจริญของชุมชนได้ดังต่อไปนี้

ก. บริเวณที่เป็นชุมชนท้องถิ่นซึ่งจะรวมตัวอยู่บริเวณตำบลนาเกลือ ซึ่งประกอบไปด้วยตลาดธุรกิจการค้า ย่านพักอาศัย

ข. บริเวณนาเกลือถึงชายหาดพัทยา เป็นบริเวณเชื่อมต่อกับบังกาโลว์ บ้านพักตากอากาศชายทะเล โรงแรมขนาดต่างๆ อาคารชุดพักอาศัยและเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นต่ำ

ค. บริเวณด้านนอกของเมือง เป็นบริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีการขยายตัวของเมืองซึ่งประกอบด้วยบ้านจัดสรร บ้านเช่า บ้านพักอาศัยชานเมืองมีพื้นที่เพียงส่วนน้อยที่ยังคงเป็นพื้นที่การเกษตรและกสิกรรม

ง. บริเวณชายหาดนาจอมเทียน การใช้ที่ดินได้เปลี่ยนรูปจากที่ดินว่างเปล่าไร้อสวนและท้องนาเป็นที่พักอาศัย บ้านจัดสรร อาคารชุดพักอาศัย อาคารพาณิชย์และโรงแรมต่างๆ

ลักษณะการใช้ที่ดินและแนวโน้มความเจริญของชุมชนดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ชุมชนเมืองพัทยานั้นมีการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณพื้นที่พัทยาใต้ที่ถูกเปลี่ยนรูปไปอย่างสิ้นเชิง ซึ่งทั้งนี้เกิดจากความต้องการรวมถึงการสนองตอบทางการท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากยิ่งขึ้น

สรุปลักษณะปัญหาโดยรวมของเมืองพัทยา

(กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา , 2534)

#### 1) ปัญหาการระบายน้ำ

ลักษณะปัญหา

ในปัจจุบันเมืองพัทยานั้นมีบทบาทมากขึ้นนอกเหนือจากการเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติกล่าวคือเป็นศูนย์ธุรกิจการค้า การบริการ ตลอดจนเป็นแหล่งที่ตั้งของหน่วยงานราชการและเอกชนที่โยกย้ายจากส่วนกลางและเป็นบ้านพักอาศัยที่มีมาตรฐาน สำหรับแรงงาน

ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ทำให้การเจริญเติบโตของเมืองพัทยาเป็นไปอย่างรวดเร็ว ระบบสาธารณูปโภคที่จะรองรับไม่ทันต่อการเจริญเติบโตของเมืองประกอบกับงบประมาณที่ได้รับไม่เพียงพอ การใช้ที่ดินในการปลูกสร้างอาคาร โรงแรม บ้านพักอาศัยต่างๆ มากมาย บางส่วนมีการรुक้าตามแนวคลอง เช่นคลองนาเกลือและคลองพัทยาใต้ ทำให้คลองระบายน้ำเดิมซึ่งกว้างเพียงพอต่อการระบายน้ำแควลงและดินเขิน นอกจากนี้พื้นที่หนองน้ำเดิมซึ่งเคยเป็นพื้นที่รับน้ำเสียจากอาคารต่างๆ ถูกถมที่เพื่อการก่อสร้างอาคารจนหมดและที่สำคัญท่อระบายน้ำที่มีอยู่ ยังไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากความไม่สัมพันธ์กันของตำแหน่งท่อระบายน้ำกับทิศทางการไหลของน้ำ รวมถึงการอุดตันซึ่งเกิดจากขนาดท่อเล็กและเศษวัสดุก่อสร้างทับถมลงในท่อระบายน้ำ

## 2) ปัญหาระบบราชการไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติราชการ

### ลักษณะปัญหา

จากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ที่อยู่ในพื้นที่การพัฒนาตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก จึงทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วและการเพิ่มของประชากรที่เคลื่อนย้ายเข้ามาประกอบอาชีพเป็นจำนวนมาก เป็นผลให้เมืองพัทยาซึ่งเป็นหน่วยการปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ โดยทำหน้าที่เป็นตัวแทนจากส่วนกลางในการให้บริการแก่ประชาชนทั้งในด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ด้านสังคมและการสาธารณสุขต่างๆ โดยมุ่งปรับปรุงและแก้ไขในโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านสังคม โดยยกระดับความอยู่ดีกินดีของประชาชนในท้องถิ่น มุ่งรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง แต่ปัจจุบันอำนาจหน้าที่ของเมืองพัทยายังไม่เอื้ออำนวยให้เกิดการปฏิบัติงานที่รวดเร็วได้ ทำให้การบริการประชาชนไม่ทั่วถึงและรวดเร็วเท่าที่ควร ประกอบกับอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของเมืองพัทยาเพิ่มขึ้นไม่ได้สัดส่วนกับจำนวนประชาชนที่มาใช้บริการเช่น การบริการงานทะเบียนราษฎร การจัดเก็บรายได้ เป็นต้น ตลอดจนการปฏิบัติงานบางอย่างต้องกระทำร่วมกับหน่วยงานอื่นเช่นในการจับกุมผู้กระทำความผิดข้อบัญญัติเมืองพัทยา เมืองพัทยาไม่มีอำนาจอย่างเต็มที่ ต้องกระทำร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังขาดความเข้าใจในระบบการปกครองรูปแบบ "ผู้จัดการเทศบาล" (City Manager) อย่าง

ถูกต้องและขาดความศรัทธาต่อระบบการบริการงาน ของหน่วยการปกครองท้องถิ่นรูปแบบนี้ เพราะเข้าใจว่าจะสามารถให้บริการประชาชนได้อย่างเบ็ดเสร็จครบถ้วนและเป็นหน้าที่ของเมืองพัทยาที่จะต้องให้บริการเช่น การบริการน้ำประปา เมื่อเกิดการขาดแคลนประชาชนมักเข้าใจไปว่าเป็นการบริการของเมืองพัทยาที่จริงแล้วเป็นของการประปาส่วนภูมิภาค ซึ่งสิ่งเหล่านี้ก็เป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนขาดการเข้ามามีส่วนในการพัฒนาเมืองเท่าที่ควร

### 3) ปัญหาการรुकล้าที่สาธารณะ

#### ลักษณะปัญหา

เมืองพัทยา มีลักษณะเป็นชุมชนที่ขนานตามแนวยาวของชายฝั่งทะเลและทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ทางทิศเหนือเป็นชุมชนดั้งเดิมพื้นที่ตอนกลางเป็นที่ตั้งของโรงแรมสถานบริการและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ส่วนตอนใต้ซึ่งถูกกั้นด้วยเขาพระตำหนัก เป็นพื้นที่ติดชายทะเลที่มีสิ่งปลูกสร้างยังไม่หนาแน่นนัก มีลักษณะเป็นที่ลุ่มบางส่วนสำหรับที่สาธารณประโยชน์ของเมืองพัทยาประกอบด้วย ที่ชายทะเล ชายหาด บริเวณริมคลองต่างๆ รวมทั้งเกาะต่างๆ ตลอดจนถึงสาธารณะซึ่งกันไว้ใช้ประโยชน์เพื่อส่วนรวมแต่เนื่องจากปัจจุบันที่ดินมีราคาสูงขึ้น ประกอบกับประชากรจากที่อื่น ๆ ได้อพยพย้ายถิ่นเข้ามาอยู่ในเมืองพัทยาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเป็นเหตุทำให้มีการบุกรุกครอบครองที่ดินสาธารณประโยชน์เหล่านั้นเป็นจำนวนมากก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา เช่นทำลายทัศนียภาพการท่องเที่ยว ปัญหาด้านผังเมือง ตลอดจนปัญหามลภาวะ (น้ำเสีย)

### 4) ปัญหาการจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย

#### ลักษณะปัญหา

การเก็บขยะ เมืองพัทยาทำการเก็บขยะโดยการแบ่งเขตการเก็บขนขยะและรับผิดชอบเป็นเขตๆ ประกอบด้วยเขตชุมชนนาเกลือ เขตชุมชนพิทยากลางและเขตชุมชนพิทยาได้นำจอมเทียน

- ในปัจจุบัน เมืองพัทยามีอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในด้านการรักษาความสะอาดจำนวนทั้งสิ้น 292 คน แยกเป็นคณงานกวาดขยะ 212 คน และคณงานเก็บขยะ 80 คน มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอย (ถังขยะ) วางไว้ตามจุดต่างๆ ทั่วเขตเมือง (แผนที่ 6.3)

- จำนวนรถยนต์บรรทุกขยะมี 20 คัน ให้บริการเก็บขยะในเขตเมืองพัทยา อย่างน้อยวันละ 2-3 เที่ยว/คัน/วัน (เวลา 05.00-13.00 น. และเวลา 18.00-22.00 น.) ส่วนการกวาดขยะตามเขตชุมชน ตรอก ซอย ทางเท้าและชายหาด แบ่งการกวาดเป็น 11 สาย ตั้งแต่เวลา 04.00-12.00 น. เวลา 12.00-20.00 น. และเวลา 20.00-04.00 น.

- การทิ้งขยะ ไม่ได้ได้รับความร่วมมือจากประชาชนและนักท่องเที่ยวมีการทิ้งขยะมูลฝอยตามสถานที่ต่างๆทั่วไป โดยเฉพาะวันสุดัลปะดาห์ ซึ่งจะพบมากในบริเวณย่านธุรกิจการค้าย่านชุมชนและตามชายหาด ตลอดจนถึงสาธารณะต่างๆ

- การกำจัดขยะ ปัจจุบันเมืองพัทยาได้นำขยะออกไปทิ้งนอกเขตเมืองพัทยาในบริเวณซอยวัดอินทาราม ตำบลห้วยใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากเมืองพัทยาประมาณ 12 กม. จำนวนพื้นที่ 35 ไร่ ซึ่งใช้เป็นที่กำจัดขยะมาตั้งแต่ปี 2529 อีกประมาณ 1-2 ปีข้างหน้าจะไม่สามารถรองรับปริมาณขยะได้

- ระบบการกำจัดขยะ กำจัดโดยวิธีกลบฝัง (Landfill) ซึ่งเป็นการกำจัดขยะที่ยังไม่ถูกหลัก และเต็มรูปแบบของการกำจัดตามระบบ (Sanitary Landfill) คือมีระบบกำจัดน้ำชะขยะ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการที่ประชาชนในบริเวณข้างเคียงได้รับความเดือดร้อนจากการใช้น้ำใต้ดิน

- จำนวนปริมาณขยะที่เก็บได้/วัน มีถึง 119 ตัน ในการปฏิบัติงานกำจัดขยะมีรถขุดตักล้อยาง 1 คัน รถยนต์แทรกเตอร์ 1 คันและรถดีมพ์ 1 คัน รวม 3 คัน เนื่องจากเมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวซึ่งมีประชากรและนักท่องเที่ยวเข้ามาจำนวนมาก ปริมาณขยะก็มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ และพื้นที่ต้องการใช้กำจัดขยะต้องมีเพียงพอถึง 100 ไร่ ขึ้นไป

##### 5) ปัญหาสถานะแวดล้อมเป็นพิษหรือมลภาวะ

###### ลักษณะปัญหา

เมืองพัทยานับว่าเป็นเมืองธุรกิจด้านการท่องเที่ยว ที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว มีการก่อสร้างโรงแรม ภัตตาคารและสถานบริการอื่น เพื่อรองรับธุรกิจด้านนี้อย่างกว้างขวางตลอดจนการเพิ่มของประชากร เนื่องจากอพยพเข้ามาทำงาน จึงส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจำแนกมลภาวะที่เกิดขึ้นในเขตเมืองพัทยา ได้ดังนี้



- มลภาวะเป็นพิษที่เกิดจากเสียง มักเกิดจากสถานบริการที่เปิดเครื่องเสียงดังเกินขนาด สร้างความรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป
- มลภาวะเป็นพิษที่เกิดจากจราจร เกิดจากปริมาณการจราจรต่อวัน มีปริมาณหนาแน่นมาก ก่อให้เกิดการจราจรติดขัดในถนนหลักบางสายโดยเฉพาะถนนเสียบหาด , ถนนพญาสาย 2 และถนนพญาใต้ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ จะพบในบริเวณที่ชุมชนหนาแน่นอากาศจะเสีย มีควันจากท่อไอเสีย และฝุ่นละอองจำนวนมาก
- มลภาวะเป็นพิษที่เกิดจากขยะมูลฝอย มักเกิดจากปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากและบุคลากรรวมถึงอุปกรณ์ในการจัดเก็บโดยเฉพาะรถขนขยะ , การขาดความร่วมมือจากประชาชน, นักท่องเที่ยว จึงก่อให้เกิดปัญหาขยะมูลฝอยตกค้าง ในบางวันบริเวณย่านธุรกิจการค้า ชุมชนและตามชายหาดก่อให้เกิดกลิ่นความสกปรกรกรุงรัง เป็นที่รำคาญและเป็นการทำลายสุขภาพของประชาชน
- มลภาวะเป็นพิษที่เกิดจากน้ำเสีย สืบเนื่องแต่เดิมระบบบำบัดน้ำเสียของเมืองพญาเป็นระบบแยก (ท่อรับน้ำเสียและท่อรับน้ำฝนคนละท่อกัน) เกิดปัญหาการต่อท่อรับน้ำเสียลงท่อรับน้ำฝนซึ่งท่อรับน้ำฝนจะระบายออกสู่ทะเลโดยตรง ก่อให้เกิดมลภาวะกับน้ำทะเลอีกทั้งการรुक้าแนวคลองและพื้นที่ชายทะเล อาคารที่รูก้าดังกล่าว จะระบายน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลลงคลองหรือทะเลโดยตรงและประการสำคัญที่สุด ระบบบำบัดน้ำเสียของเมืองพญายังไม่เพียงพอ ที่จะทำการบำบัดน้ำเสียได้ ท้นต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน กล่าวคือโรงบำบัดน้ำเสียที่ซอยเกษมสุวรรณสามารถรับน้ำเสียได้ 8,000 ลบ.ม./วัน มีพื้นที่รับน้ำเสีย 1,650 ไร่ บริเวณชุมชนพญากลาง , ปรับปรุงโรงบำบัดน้ำเสียที่โรงเรียนเมืองพญา 8 (ซอย 17) สามารถรับน้ำเสียได้ 5,000 ลบ.ม./วัน มีพื้นที่รับน้ำเสีย 500 ไร่ บริเวณชุมชนพญาใต้ รวมความสามารถที่จะบำบัดน้ำเสียได้ 13,000 ลบ.ม./วัน มีพื้นที่การรับน้ำเสีย 2,150 ไร่ ซึ่งปริมาณน้ำเสียทั้งหมดที่เกิดขึ้น ต่อวันประมาณ 30,472 ลบ.ม.

6) ปัญหาถนน สะพาน ทางเท้า ไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน

ลักษณะปัญหา

จากการเจริญเติบโตของเมืองพญาซึ่งเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยขาดการวางแผนและการควบคุมที่ดีมาตั้งแต่เริ่มแรก เมืองพญาซึ่งมีงบประมาณจำกัดไม่สามารถที่จะดำเนินการ

ตามโครงการต่างๆที่วางไว้ใน การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก ทั้งทางด้านสาธารณูปโภคและ สาธารณูปการ จึงทำให้ต้องประสบกับปัญหาตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา โดยเฉพาะถนน สะพาน ทางเท้าไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน กล่าวคือ

- พื้นที่ผิวถนนในปัจจุบันของเมืองพัทยา โดยทั่วไปอยู่ในสภาพที่ดีแต่ก็มีถนน บางสายในย่านธุรกิจยังคับแคบ ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ มีน้ำท่วมขังผิวจราจรอยู่เสมอทำให้ การสัญจรไปมาของประชาชน เป็นไปด้วยความยากลำบากและถนนสายหลักสำคัญยังมีขนาดช่อง ทางเล็กไม่ได้มาตรฐาน

- ถนนภายในเขตเมืองพัทยามี 3 ประเภท คือถนน ค.ส.ล. ถนนลาดยาง ถนนลูกรัง ถนนเหล่านี้มีสภาพการใช้งานมากและนาน มีรถบรรทุกวิ่งผ่านอยู่เป็นประจำจึงทำให้ ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อผิวการจราจรไม่เรียบเช่นถนนพัทยาสาย 2 ถนนพัทยาสาย 3 ถนนเลียบริมหาด นาจอมเทียนและถนนเลียบริมชายหาดพัทยาใต้เป็นต้น อีกทั้งถนนย่านชุมชนได้มีบรรดาพ่อค้า , แม่ค้านำของมาวางขายบนทางเท้าเช่นบริเวณตลาดสด ถนนชายหาดพัทยากลางและพัทยาใต้ จึงทำให้ถนนและทางเท้าเกิดความสกปรกและชำรุด

7) ปัญหาความไม่เป็นระเบียบและการเอาเปรียบนักท่องเที่ยว จากผู้ประกอบการ การด้านการค้าและบริการ

#### ลักษณะปัญหา

ในฐานะที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจที่เด่นที่สุด ของเมืองจึงเป็นกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว ดังนั้นประชากรส่วนใหญ่ของเมืองจึง ประกอบอาชีพด้านอำนวยความสะดวกสบายและจัดหาสิ่งบันเทิงต่างๆ เพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยว โดยมีประชากรมากถึงร้อยละ 8 ที่ประกอบอาชีพดังกล่าวและนับวันจะเกิดการ ขยายตัวของธุรกิจต่างๆมากขึ้น ธุรกิจการท่องเที่ยวบางกลุ่มมีการขูดรีดและเอาเปรียบ นักท่องเที่ยวในด้านราคา คุณภาพของสินค้าและบริการ โดยใช้วิธีการฉ้อโกงหรือกลโกงต่างๆ อาทิเช่น

- รถยนต์สองแถวรวมทั้งมอเตอร์ไซด์รับจ้างที่รับจ้างทั่วไปมักคิดอัตราค่าโดยสาร ที่แพงกว่าปกติโดยเฉพาะกับนักท่องเที่ยวที่เป็นชาวต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีรถยนต์สองแถว บางคันลวงนักท่องเที่ยวไปปล้นชิงทรัพย์

- เรือสปีดเตอร์และเรือลากรุ่ม (พาราเซล) นอกจากจะเก็บค่าเช่า ค่าบริการ ต่อชั่วโมงในราคาที่สูงแล้วเจ้าของเรือบางคนยังใช้กลโกงนักท่องเที่ยวเช่น อาจจะโดยการข่มขู่หรือสกรูเครื่องยนต์ให้หลวม เมื่อนักท่องเที่ยวเข้าไปแล้วเกิดความเสียหาย ก็จะคิดค่าเสียหาย ในราคาแพง ประกอบกับคนขับเรือบางคนไม่มีใบขับขี่และประสบการณ์เพียงพอมักก่อให้เกิด อุบัติเหตุทางทะเลบ่อย ๆ

- เรือโดยสารท่องเที่ยว เจ้าของเรือมักจะร่วมกับพวกโกดักบังคับนักท่องเที่ยว ให้ทำกิจกรรมที่ตนเองเตรียมไว้เช่น ยิงปืนในทะเล เพื่อเรียกเก็บค่าบริการเพิ่มขึ้น

- ร้านอาหาร จัดหาอาหารในคุณภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ราคาถูก โดยร่วมมือกับโกดักที่นำทัวร์มาลงแต่ไปคิดราคาต่อหัวนักท่องเที่ยวในราคาที่สูงเพื่อให้ได้กำไรมาก ๆ

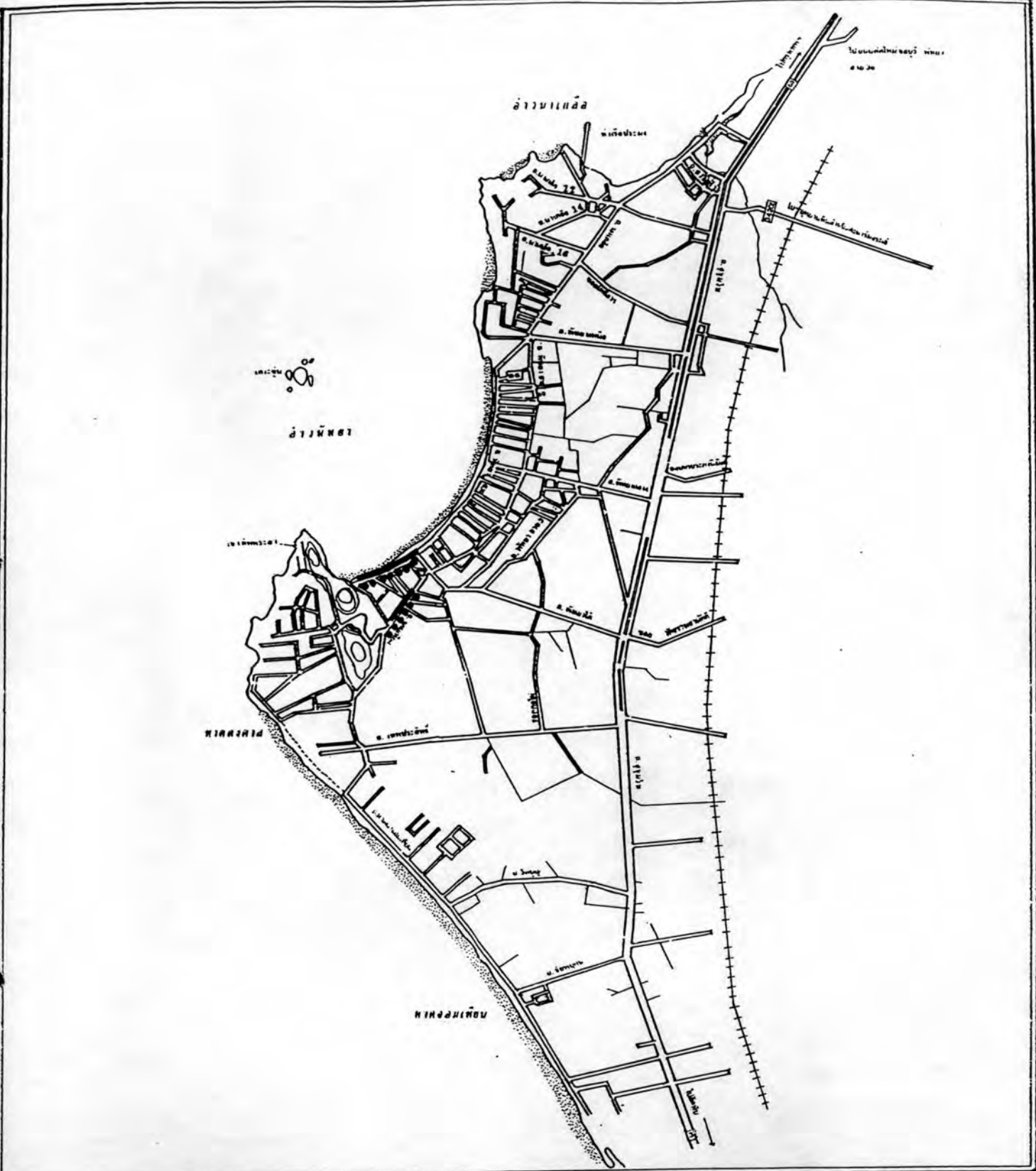
#### 8) ปัญหาการจราจรไม่เป็นระเบียบ

##### ลักษณะปัญหา

พัททยาเป็นเมืองท่องเที่ยวตากอากาศชายทะเล ซึ่งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 150 กิโลเมตร สามารถใช้เส้นทางติดต่อได้หลายทางได้แก่ ทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางเครื่องบิน (เช่าเหมาลำ) และทางน้ำ (เรือ) แต่ในสภาพปัจจุบันยังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มที่ นอกจากทางรถยนต์เท่านั้น ทำให้มีปัญหาด้านการจราจรแออัด บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) และยังเป็นปัญหาต่อเนื่องเข้ามาในเขตเมืองพัททยาอีกด้วย ดังจะเห็นได้จาก จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาเยือนพัททยา ในปี พ.ศ. 2533 มีประมาณ 2.7 ล้านคน ในจำนวน นี้เป็นผู้เดินทางโดย




- รถยนต์โดยสารประจำทาง ประมาณ 1.2 ล้านคน หรือร้อยละ 44.15
- รถนำเที่ยว ประมาณ 0.9 ล้านคน หรือร้อยละ 35.25
- รถยนต์ส่วนตัว ประมาณ 0.5 ล้านคน หรือร้อยละ 19.74
- อื่น ๆ ประมาณ 0.1 ล้านคน หรือร้อยละ 1.86

ประกอบกับการที่เมืองพัททยา มีการกำหนดตำแหน่งและสถานที่จอดรถที่แน่นอน ในบางบริเวณเท่านั้นกล่าวคือจากบริเวณจุดตัดถนนเลียบหาดกับถนนพัททยาใต้ เข้าไปย่าน บาร์เบียร์พัททยาใต้ถึงคริสตอณการ์เดนห์และบริเวณหน้าโดมอนบิช ถนนพระตำหนักถึงบริเวณ



**การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา**

สัญลักษณ์ :

-  เขตเมืองพัทยา
-  บริเวณซึ่งมีการอนุญาติให้ออกรถได้ในวันคู่
-  บริเวณซึ่งมีการอนุญาติให้ออกรถได้ในวันคี่



แผนที่แสดง : บริเวณซึ่งมีการกำหนดสถานที่จอดรถ

ที่มา : สถานีตำรวจภูธรอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี

แผ่นที่  
3.17

มาตราส่วน : 1:25000 1000 0 1000 เมตร

สงวนลิขสิทธิ์ © ๒๕๓๕ กรมการขนส่งทางบก  
กรุงเทพฯ ๒๕๓๕ กรมการขนส่งทางบก

หน้าโรงแรมสยามเบเซอร์โอดี (แผนที่ 3.17) แต่สำหรับบริเวณอื่นๆ ภายในชุมชนไม่มีการกำหนดบริเวณแน่นอนจึงทำให้บรรดาผู้ประกอบการเกี่ยวกับรถเช่า , รถรับจ้างสองแถวและนักท่องเที่ยว ต่างจอดรถตามความพอใจของตนเองและส่งผลต่อการจราจรภายในชุมชนโดยเฉพาะบริเวณที่มีสภาพการจราจรคับคั่งอยู่ก่อนแล้วเช่นบริเวณถนนพญาไท , ถนนพญากลาง , ถนนเลียบหาดและถนนพญาสายสอง เป็นต้น

#### 9) ปัญหายาเสพติด

##### ลักษณะปัญหา

เนื่องจากเมืองพญา เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามา ในท้องที่เป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ได้แก่ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาค่าครองชีพสูง มีการซื้อขายยาเสพติดและมีการยึดเหยียดความผิดให้แก่นักท่องเที่ยว ผู้ติดยาเสพติดได้แก่ นักเรียนเยาวชน,หญิงบริการ, หญิงประเภทสองและผู้ค้ารายย่อย ประเภทยาเสพติดที่พบโดยมาก ได้แก่ เฮโรอีน ทินเนอร์ ยาม้า ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีเด็กวัยรุ่นที่ไม่ได้รับศึกษาต่อ มีการมั่วสุมติดยา ดมสารระเหย ฯลฯ โดยคิดว่าเป็นการช่วยลดความวิตกกังวลลดสภาพปัญหาจิตใจของตนเองจากครอบครัว ปัญหาครอบครัวแตกแยก การอยู่ใกล้ซิดยาเสพติดและผู้ติดยาเสพติด ถูกชักชวนหรือหลอกลวงให้ใช้ยา อยากรู้อยากเห็น เป็นต้น

#### 10) ปัญหาชุมชนแออัดและแหล่งเสื่อมโทรม

##### ลักษณะปัญหา

ชุมชนแออัดมีอาคารบ้านเรือนทรุดโทรม ไร้ระเบียบ อีกทั้งยังมีจำนวนประชากรหนาแน่น มีปัญหาด้านการครองชีพเนื่องจากประชาชนขาดอาชีพหลักที่แน่นอน ความสะอาดของอาคารบ้านเรือนและสิ่งแวดล้อมไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่ บางบ้านไม่มีส้วม สภาพชุมชนโดยทั่วไปเป็นป่าละเมาะโดยรอบ ซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์มีพิษเช่น งู ตะขาบ ในชุมชนมีการเล่นการพนัน ขาดความสามัคคี สุขภาพของประชาชนโดยเฉพาะเด็ก ๆ เสื่อมโทรม , เป็นโรคขาดสารอาหาร ปัญหาชุมชนแออัดและแหล่งเสื่อมโทรมยังก่อให้เกิดปัญหาอื่นตามมาอีกเช่นปัญหายาเสพติดและปัญหาอาชญากรรม มีการฉกชิงวิ่งราว โจรกรรมทรัพย์สิน ปัญหาหญิงบริการ รวมทั้งหญิงประเภทสอง ฯลฯ

## 11) ปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในเขตเมืองพัทยา

### ลักษณะปัญหา

การขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยวอย่างรวดเร็วของเมืองพัทยานี้ ยังผลให้ธุรกิจการค้าต่าง ๆ เช่น โรงแรม อาคาร ร้านค้าต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมากมาย ประชาชนจากจังหวัดต่าง ๆ พากันหลั่งไหลเข้ามาประกอบอาชีพในเมืองพัทยาและเพิ่มจำนวนมากขึ้น เมื่อคนจากหลายถิ่นมารวมกันอยู่มากขึ้นปัญหาในการแก่งแย่งกันประกอบอาชีพจึงติดตามมา ส่งผลให้ขาดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้นสร้างภาพพจน์ที่ไม่ดีต่อการเป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยที่พบในเขตเมืองพัทยา ได้แก่

- บรรดาพ่อค้า แม่ค้า วางของขายบนทางเท้า ถนน และซอยต่าง ๆ ทำให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ เกะกะ กีดขวางการจราจรและก่อให้เกิดความสกปรก รกรุงรังรวมทั้งบาร์เบียร์ ซึ่งขาดการกำหนดโซนการตั้งของกิจการประเภทนี้ จึงทำให้เกิดการขยายตัวทั่วเขตเมืองพัทยา

- ผู้ดำเนินการก่อสร้างต่าง ๆ เท ทิ้ง วาง กองเศษวัสดุ ไว้บนพื้นผิวจราจรและทางเท้าก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบและความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชน

- บริเวณชายหาด ซึ่งเป็นที่พักผ่อนตากอากาศถูกผู้ดำเนินการทำธุรกิจบางประเภทเช่นเตียงผ้าใบหาผลประโยชน์กันจนบางแห่งไม่เหมาะสมจะเป็นที่พักผ่อน รวมทั้งผู้ประกอบการอาชีพหาเบร่ แผงลอย บนชายหาดยังก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบและความไม่สะดวกในการสัญจรของประชาชน

- ในน่านน้ำเขตเมืองพัทยาบรรดาเรือต่าง ๆ ที่มีเป็นจำนวนมากกว่า 1,000 ลำ มักไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ของเมืองพัทยาที่วางไว้เช่น นำเรือเข้ามาจอดในเขตวายน้ำ ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวไม่อยากจะลงเล่นน้ำเกรงว่าจะเป็นอันตราย การจอดเรือท่องเที่ยวในอ่าวพัทยาที่ไม่มีระเบียบ อันจะเป็นการทำลายทัศนียภาพทางด้านท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

## 12) ปัญหาการเรียนการสอนของโรงเรียนในสังกัดเมืองพัทยา

### ลักษณะปัญหา

เมืองพัทยามีโรงเรียนอยู่ในสังกัดความรับผิดชอบ 10 แห่ง ซึ่งเป็นโรงเรียนระดับประถมศึกษามีครูจำนวน 229 คน มีนักเรียนจำนวน 6,440 คน ลักษณะปัญหาของการเรียนการสอนเมืองพัทยา มีดังนี้

#### 1. ด้านบุคลากรทางการศึกษา

- ครูรับผิดชอบต่อการเรียนการสอนต่อคนสูง ทำให้มีผลต่อคุณภาพด้านการศึกษา

- ครูขาดความศรัทธาในอาชีพ

- ครูมีความรู้ความเข้าใจ ในวิธีการสอนและนวัตกรรมทางการสอน ไม่เพียงพอคือ คุณภาพการศึกษายังไม่ตรงตามความต้องการและสอดคล้องกับสภาพการเจริญเติบโตของเมืองในการที่จะสนับสนุนการออกไปประกอบอาชีพพื้นฐาน

#### 2. ด้านนักเรียน

- นักเรียนสุขภาพไม่สมบูรณ์แข็งแรง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสภาพความพร้อมของร่างกายและจิตใจในการเรียน

- สภาพสถานะทางบ้านเช่น ครอบครัวแตกแยก เป็นเด็กกำพร้าบิดามารดามีบุตรหลายคน เป็นต้น

#### 3. ด้านผู้ปกครอง

- ผู้ปกครองมีฐานะขัดสน ไม่สามารถสนับสนุนบุตรหลานให้ได้รับโอกาสทางการศึกษาได้ดีเท่าที่ควร

- ค่านิยมที่มีต่อการศึกษาผู้ปกครองบางคน นิยมให้บุตรหลานช่วยตนประกอบอาชีพมากกว่าที่จะให้ศึกษาเล่าเรียน เนื่องจากสามารถประกอบอาชีพได้หลายประเภทภายในเมืองโดยไม่จำเป็นต้องอาศัยวุฒิทางการศึกษาเช่น การให้เข้าร่วมเตียงผ้าใบ ห่วงยาง เหล่านี้เป็นต้น

- ค่านิยมที่มีต่อโรงเรียน ผู้ปกครองบางคนมีค่านิยมต่อโรงเรียนใดมากพยายามให้บุตรหลานศึกษาในโรงเรียนนั้น แม้ว่าระยะทางจากบ้านไปโรงเรียนไกลเกินไปโดยไม่คำนึงว่ามีโรงเรียนสังกัดเมืองพัทยายู่ในบริเวณใกล้เคียงทำให้เกิดปัญหาเด็กล้นห้องเรียน

ในบางโรงเรียนเช่น คำนิยมของผู้ปกครองที่มีต่อโรงเรียนเมืองพัทยา 9 ถ้าบุตรหลานของตน  
ศึกษาที่โรงเรียนนี้ จะสามารถสอบเข้าต่อระดับมัธยมศึกษาคือโรงเรียนโพธิสัมพันธ์พิทยาคาร  
ได้มากกว่าศึกษาโรงเรียนเมืองพัทยาอื่น ๆ

#### 4. ด้านอาคารสถานที่และวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ

- อาคารเรียนต่อปริมาณนักเรียนไม่พอเพียง
- วัสดุ-ครุภัณฑ์ต่าง ๆ เช่น โต๊ะ เก้าอี้ ไม่พอเพียง
- สื่อการเรียนการสอน ไม่ทันสมัยเท่าที่ควรและมีจำนวนไม่เพียงพอ

#### 5. ด้านการบริหาร

- บุคลากรทางด้านบริหาร ประจำกองศึกษาไม่พอเพียงและไม่มีความ  
สมดุลกับภาระหน้าที่กล่าวคือจำนวนเจ้าหน้าที่กองการศึกษาในปัจจุบันมี 16 คน แต่บุคลากร  
บางคนได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่อื่นนอกเหนือจากด้านการศึกษามากเกินไป ทำให้ไม่อาจ  
ปฏิบัติงานในหน้าที่ได้เท่าที่ควร

- ไม่มีสถานที่ซึ่งเป็นศูนย์กลางด้านวิชาการโดยตรงอย่างเป็นทางการ เพื่อใช้ในการ  
การจัดเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ วิจัยทางการศึกษา

#### 6. ด้านสิ่งแวดล้อม

- สิ่งแวดล้อมภายในโรงเรียน ไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดการเรียนการสอน  
เช่นช่วงฤดูฝนจะมีน้ำท่วมขังบริเวณโรงเรียน สถานที่โรงเรียนคับแคบไม่สะดวกในการจัดกิจกรรม  
ประกอบการเรียนการสอน

- สิ่งแวดล้อมภายนอกโรงเรียน ส่งผลกระทบต่อจัดการเรียนการสอน  
เช่นมีการอนุญาตให้ก่อสร้างโรงกลึง อยู่ช่อมรด ที่มีการใช้เครื่องจักรหรือเครื่องยนต์อยู่บริเวณข้าง  
โรงเรียน เป็นต้น ทำให้การจัดการเรียนการสอนถูกรบกวนจากภาวะเสียงดังเกินไป

### 13) ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

#### 1. ด้านสาธารณภัย

##### ลักษณะปัญหา

ปัจจุบันเมืองพัทยา มีอาณาเขตรับผิดชอบทั้งหมด 208.1 ตารางกิโลเมตร  
เป็นพื้นดิน 53.44 ตารางกิโลเมตร พื้นที่น้ำ 154.65 ตารางกิโลเมตร พื้นที่เกาะล้าน 4.67



ตารางกิโลเมตร ปัจจุบันมีจำนวนประชากรตามทะเบียนราษฎรทั้งสิ้น 57,331 คน ไม่รวมถึงนักท่องเที่ยวและประชากรที่ไม่ได้ย้ายภูมิลำเนาทะเบียนราษฎรเข้ามา ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 200,000 คน ที่เมืองพัทยาต้องให้บริการ โดยเฉพาะการให้บริการด้านบรรเทาสาธารณภัย อันเกิดจากอุบัติเหตุ ที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาและมีผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ส่วนใหญ่มักได้แก่อัคคีภัย

เมืองพัทยามีสถานีดับเพลิง 2 แห่งคือ สถานีดับเพลิงนาเกลือและสถานีดับเพลิงพัทยาใต้ ซอย 17 มีรถดับเพลิง จำนวน 4 คัน รถบรรทุกน้ำดับเพลิง จำนวน 2 คัน รถกะบะหาบหามจำนวน 2 คัน รถพยาบาลฉุกเฉิน จำนวน 1 คัน เครื่องดับเพลิงชนิดหาบหามจำนวน 10 เครื่องและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ 45 คน เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานที่กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนกรมการปกครอง กำหนดไว้ให้พื้นที่ 20 ตารางกิโลเมตรของเขตเทศบาล ควรมีสถานีดับเพลิง 1 แห่งและจำนวนประชากร 7 พันคนต่อรถดับเพลิง 1 คัน มีเจ้าหน้าที่ประจำรถดับเพลิง 6 คน/คัน ประจำเครื่องหาบหาม 4 คน/เครื่องจึงเห็นได้ว่าสถานีดับเพลิง อุปกรณ์ดับเพลิง (โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่ทันสมัย เช่น รถกระเช้า บันไดเลื่อน) และอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของเมืองพัทยาที่มีอยู่ไม่เพียงพอและยังต่ำกว่ามาตรฐาน ที่กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนได้กำหนดไว้

สำหรับด้านประชาชนหรือเจ้าของอาคาร สถานบริการและโรงแรมต่าง ๆ มักไม่เห็นความสำคัญในด้านการป้องกันสาธารณภัยเท่าที่ควรและมักพบปัญหาโดยไม่ได้รับความร่วมมือจากเจ้าของอาคารสถานที่ข้างเคียง เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ในการที่จะให้เจ้าหน้าที่เข้าไปปฏิบัติงานอีกทั้งระหว่างปฏิบัติงานมีประชาชนมุงดูเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้ เมื่อเจ้าหน้าที่ออกไปให้คำแนะนำกับประชาชนด้านการป้องกันอัคคีภัยประชาชนมักไม่ให้ความสนใจที่จะรับคำแนะนำจากเจ้าหน้าที่เท่าใดนัก

อาคารในเขตเมืองพัทยา นอกจากบ้านเรือนหรือสถานบริการต่าง ๆ แล้วยังมีโรงแรมต่าง ๆ มากมายซึ่งความสูงของอาคารเกิน 5 ชั้นขึ้นไปหากเกิดเหตุเพลิงไหม้ เจ้าหน้าที่ไม่สามารถช่วยเหลือหรือปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากขาดเครื่องมือเครื่องใช้

ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยในที่สูงนอกจากนั้นการปลูกสร้างอาคารต่าง ๆ เมืองพัทยาไม่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบระบบป้องกันอัคคีภัยในอาคารนั้น ว่าปฏิบัติถูกต้องตามกฎระเบียบการป้องกันและระงับอัคคีภัยเช่น บางโรงแรมไม่ยอมติดตั้งเบตเตอร์รี่แห่งส่องสว่างตามชั้นต่าง ๆ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้การไฟฟ้าจะตัดกระแสไฟทันที เมื่อไฟดับจะทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยในตัวอาคารไม่สามารถเห็นทางหนีไฟได้ เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ชีวิตของประชาชนและประการสำคัญอีกประการหนึ่งคือ เมืองพัทยายังประสบปัญหาน้ำประปาขาดแคลน เนื่องจากแหล่งน้ำธรรมชาติมีอยู่น้อยซึ่งนับว่าเป็นอุปสรรคอย่างมากในการหาแหล่งน้ำที่ใช้ในการดับเพลิง

#### 14. ปัญหาการให้บริการน้ำประปาไม่เพียงพอ

##### ลักษณะปัญหา

จากผลของการดำเนินการพัฒนาประเทศในส่วนต่าง ๆ ตามโครงการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคโดยทั่วไป รวมทั้งได้กลายมาเป็นปัญหาด้านสาธารณสุขที่เกิดขึ้นใหม่ในช่วงปลายแผนพัฒนาฉบับที่ 6 ในการพัฒนาพื้นที่เฉพาะและการพัฒนาเมืองตามโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งรวมถึงเมืองพัทยาด้วยตลอดจนเป็นปัญหาที่มีลำดับความสำคัญเป็นอันดับแรกของจังหวัดชลบุรีในช่วง พ.ศ. 2535-2539 และจากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีขนาดใหญ่ของประเทศมีอัตราการความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงมาก ทำให้ความต้องการใช้น้ำมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี (เกณฑ์มาตรฐานของประชากรในเมืองส่วนใหญ่จะใช้น้ำประมาณ 200 ลิตร/คน/วันหรือ 0.2 ลบ.ม./คน/วัน) ตามตารางแสดงปริมาณน้ำประปาที่จำหน่ายในแต่ละปีของการประปาส่วนภูมิภาคพัทยา-นาเกลือ ดังนี้

ปี พ.ศ.	ปริมาณน้ำประปาที่จำหน่าย/ลบ.ม.
2523	6,624,364
2528	7,261,364
2530	8,369,880
2531	9,823,253
2532	11,012,809

ปี พ.ศ.	ปริมาณน้ำประปาที่จำหน่าย/ลบ.ม.
2533	8,911,552

ในปัจจุบันการประปาส่วนภูมิภาคพทยา-นาเกลือ สามารถผลิตน้ำประปาได้  
 ประมาณ 42,000 ลบ.ม./วัน หรือประมาณ 15 ล้าน ลบ.ม./ปี โดยใช้ น้ำดิบจากบริเวณอ่าง  
 เก็บน้ำมาบประชัน = 30,000 ลบ.ม./วัน หรือ 10.95 ลบ.ม./ปี