

บทที่ 4

การสำรวจชุมชนเมืองและการวิเคราะห์ องค์ประกอบเมือง

ในบทนี้จะเป็นส่วนของการวิเคราะห์องค์ประกอบเมือง จากที่ผ่านมาของการศึกษาได้ ทบทวนวรรณกรรม และศึกษาข้อมูลทั้งระดับภาค จังหวัด และเมืองจากข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงาน ต่าง ๆ แล้วจากนั้นจึงเป็นการออกภาคสนามเพื่อค้นหาประเภท และลักษณะขององค์ประกอบ ที่ ทำให้เมืองยะลาน่าอยู่ และปัญหาที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมืองยะลา โดยวิธีการวิเคราะห์ องค์ประกอบเมืองซึ่งได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 พร้อมทั้งสอบถามกลุ่มชาวเมือง กลุ่มนักท่องเที่ยว และ กลุ่มนักวิชาการ หรือผู้ที่เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพนักผังเมือง เพื่อทราบผลของการรับรู้และความ ต้องการในด้านองค์ประกอบเมืองที่จะส่งผลให้เกิดความน่าอยู่ขึ้นกับเมือง

การศึกษาค้นคว้าทำภายใต้กรอบของคำนิยามศัพท์ที่ได้ให้คำจำกัดความไว้ในบทที่ 1 ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน 3 คำ คือ

1. ความน่าอยู่ของเมือง
2. องค์ประกอบเมือง
3. ผังเมือง

จากคำนิยามทั้ง 3 ที่จะใช้เป็นเงื่อนไขในการศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และข้อมูล ที่สำคัญของการศึกษา จะได้จากกลุ่มประชากรของเมืองยะลาเป็นประเด็นหลักในการวิเคราะห์ เสริมด้วยกลุ่มนักท่องเที่ยว และนักวิชาการทางด้านผังเมือง

4.1 หลักเกณฑ์ในการศึกษาและวิเคราะห์องค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง

ขั้นตอนในการวิเคราะห์องค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง

1. ออกสำรวจภาคสนามเป็นครั้งแรกเพื่อศึกษาถึงองค์ประกอบทางกายภาพของ เมืองและทดสอบแบบสอบถามกับประชากรเมืองยะลา 1 กลุ่มตัวอย่าง เพื่อเป็นแนวทางในการหา เกณฑ์สร้างแบบสอบถาม (โดยใช้แบบสอบถามหน้าที่ 258 ภาคผนวกที่ 4)
2. ออกสำรวจครั้งที่ 2 เพื่อเก็บข้อมูลทุติยภูมิเบื้องต้นจากหน่วยงานราชการ ต่าง ๆ ภายในเมืองยะลา และออกสัมภาษณ์ชาวเมืองโดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้น 2 ชุด สำหรับ ชาวเมือง 1 ชุด และสำหรับนักท่องเที่ยว 1 ชุด (แบบสอบถามหน้าที่ 259 - 273 ภาคผนวกที่ 4)

เพื่อต้องการทราบถึงความน่าอยู่ของเมืองยะลาและปัญหาต่าง ๆ ของเมือง ที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมือง และเป็นการค้นหารายละเอียดในส่วนลึกจากชาวเมือง

3. ออกแบบสอบถามอีกครั้งโดยอาศัยองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมืองจากการออกแบบสอบถามในครั้งที่สองนำมาจัดกลุ่มขององค์ประกอบได้ 7 ประการที่ทำให้เมืองน่าอยู่ คือ

1. มีสาธารณูปโภคที่ดี เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท ที่ดี
2. มีอากาศธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด
3. มีเศรษฐกิจดี
4. การจราจรคล่องตัว
5. ผังเมืองสวยงามเป็นระเบียบมีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน
6. มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
7. ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน

จากนั้นนำไปสอบถามนักวิชาการที่เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพนักผังเมือง และสอบถามชาวเมืองยะลา โดยให้จัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบความน่าอยู่ (แบบสอบถามหน้าที่ 274-275 ภาคผนวกที่ 4) เพื่อต้องการทราบความคิดเห็นของชาวเมืองว่า ความน่าอยู่ของเมืองนั้น ประการที่สำคัญควรจะมาจกสิ่งใดก่อน และรองลงมาคืออะไร อีกทั้งทราบถึงความต้องการที่จะให้มีการปรับปรุงพื้นที่ส่วนใดของเมืองที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมือง ในอีกมุมมองหนึ่งเราก็ตราบถึงความคิดเห็นของนักวิชาการที่ได้จัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบเมือง และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับเมืองที่น่าอยู่ควรจะมีองค์ประกอบใด จากความคิดเห็นของบุคคลทั้งสองกลุ่มนี้จะเป็นข้อเปรียบเทียบในเรื่องความเห็นเกี่ยวกับเมืองที่น่าอยู่ที่มีความเห็นที่เหมือนกัน หรือแตกต่างกันอย่างไร ในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะได้ใช้หลักวิชาการทางผังเมือง และสถิติเข้ามาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.2 องค์ประกอบเมือง

4.2.1 องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่ได้จากการศึกษาภาคสนาม

ก. ผังเมืองยะลา

ผลจากการศึกษาถึงวิวัฒนาการของชุมชน ทราบได้ว่าเมืองยะลาได้รับการวางผังเมืองตั้งแต่ปี พ.ศ. 2485 และมีการปรับปรุงเรื่อยมาจนกระทั่งปัจจุบัน จึงมีผลทำให้เป็นเมืองที่ได้รับการกล่าวขวัญถึงในเรื่องความสวยงาม และความเป็นระเบียบของผังเมือง ซึ่งในรายละเอียดของการวิเคราะห์จะได้กล่าวถึงองค์ประกอบต่าง ๆ ของผังเมืองยะลาโดยสังเขป เพื่อที่จะได้ทราบถึงองค์ประกอบความน่าอยู่ของผังเมืองยะลา

ข. การเข้าถึงตัวเมือง

การเข้าถึงตัวเมืองกระทำได้ 4 เส้นทางด้วยกัน คือ

1. การเข้าถึงโดยเส้นทางรถไฟสายใต้ซึ่งตัดผ่านกลางเมืองยะลา โดยผ่าน ชุมชนทางตอนเหนือ และต่อไปยังจังหวัดนราธิวาส ก่อนจะเข้าถึงตัวเมืองมี Landmark ที่สำคัญ คือ สะพานข้ามแม่น้ำปัตตานีแล้วจึงเข้าสู่เมืองยะลา

2. การเข้าถึงทางทิศเหนือของชุมชน โดยเส้นทาง ถ.สิโรธรส ซึ่งถือว่าเป็น ประตูเมืองทางทิศเหนือ ก่อนที่จะเข้าถึงตัวเมืองจะพบกับ Landmarks ที่สำคัญที่จะเป็นเครื่อง ชี้แนะในการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง คือ ค่ายสิรินธร ถัดมา คือ มัสยิดประจำจังหวัด และ หอนาฬิกา Landmarks ดังกล่าวมีความชัดเจนดี จากการสอบถามนักท่องเที่ยวทำให้ทราบว่า ผู้คนจะนิยมเข้าเมืองทางทิศเหนือของชุมชนมากที่สุด โดยผู้ที่มาจากจังหวัดปัตตานีจะเข้าสู่เมือง ทางเส้นทางสายนี้

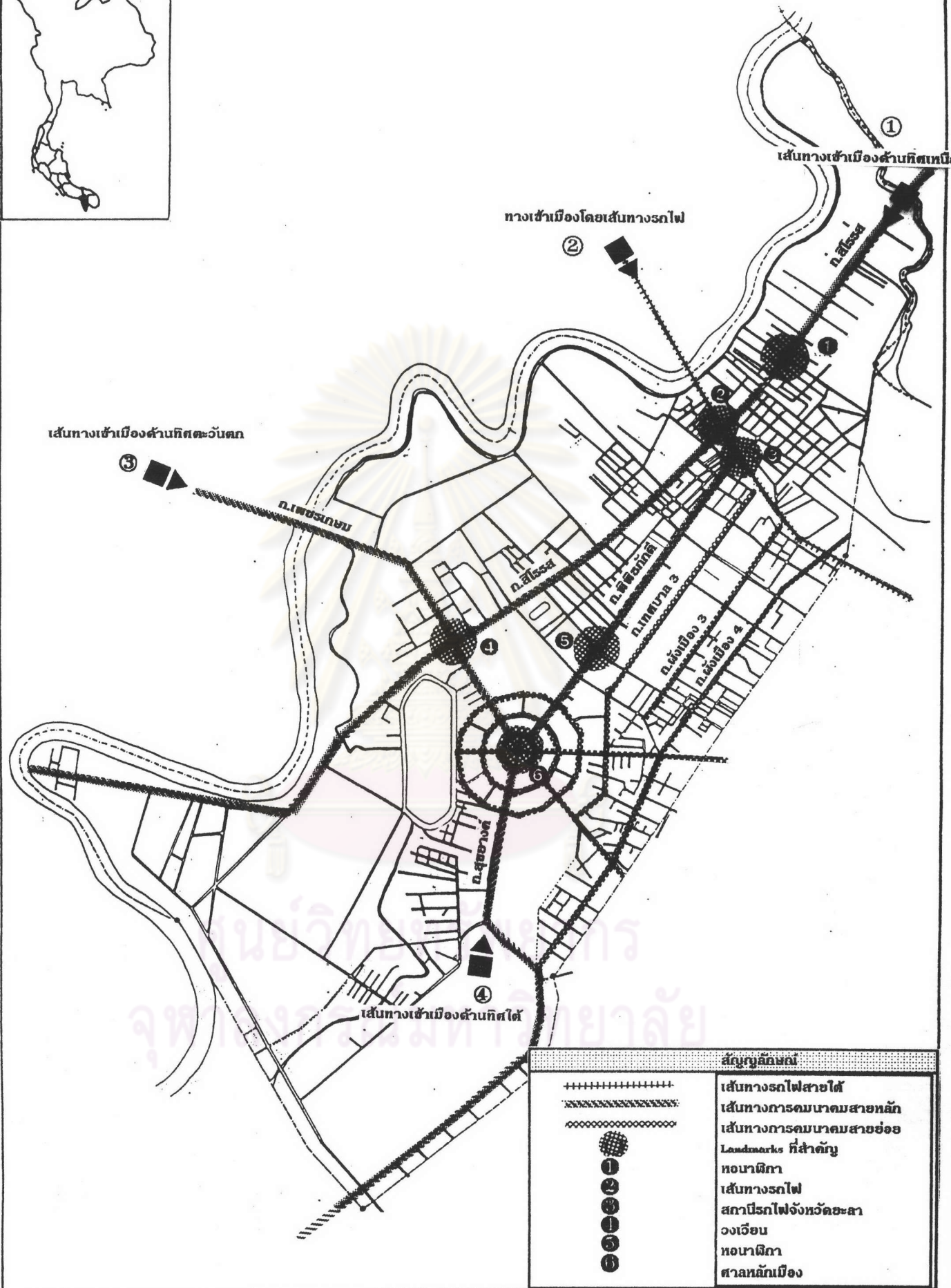
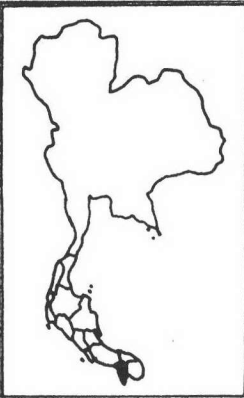
3. การเข้าถึงชุมชนทางทิศตะวันตกคือ ถ.เพชรเกษมเป็นเส้นทางที่ผู้ที่มาจาก จังหวัดสงขลาจะนิยมเข้าสู่ตัวเมืองทางด้านนี้ เมื่อเข้าใกล้ตัวเมืองยะลา Landmarks ที่สำคัญ คือ สะพานข้ามแม่น้ำปัตตานี ถัดมาจะพบกับลักษณะการจราจรที่ประกอบของถนนที่เป็นธรรมชาติ โดยการปลูกต้นไม้ทั้งสองข้างทาง และเห็นถึงลักษณะของถนนที่มีทางวิ่งรถจักรยาน เป็นบรรยากาศ ที่ทำให้ผู้ที่พบเห็นเกิดความรู้สึกถึงความมีชีวิตชีวาของเมือง ถือได้ว่าเป็นประตูต้อนรับเข้าสู่เมือง ด้วย บรรยากาศที่ดี และเมื่อจะเข้าสู่เมืองจะพบกับ วงเวียน เป็น Landmarks ถัดมา

4. การเข้าถึงชุมชนทางทิศใต้ เส้นทางสายนี้จะมีผู้คนเข้าสู่ตัวเมืองน้อยและเป็นเส้นทางที่เดินทางมาจาก อ.เบตง Landmarks ที่สำคัญก่อนเข้าถึงเมืองมีลักษณะเช่นเดียวกัน กับทางเข้าเมืองทิศตะวันตก คือ การจราจรที่ประกอบทางธรรมชาติ ถัดมาจึงเป็นวงเวียน ศาลหลักเมือง ความรู้สึกที่มีต่อเส้นทางสายนี้เหมือนกับข้อที่ 3

โดยสรุปเรื่องการเข้าถึงของเมืองยะลาทั้งทางรถยนต์ และรถไฟ องค์ประกอบ ของเส้นทางทั้งหมดพบว่ามี Landmarks ที่ชัดเจนดี และนักท่องเที่ยวต่างก็มีความเห็นที่เหมือนกันว่า Landmarks ดังกล่าวมีความชัดเจนดีช่วยสังเกตในการเดินทางเข้าสู่เมืองยะลาได้เป็นอย่างดี มีปริมาณการจราจรอยู่ในระดับที่คล่องตัว ปัญหาที่พบ คือ เส้นทางเข้าสู่เมืองทั้งหมดป้าย บอกรหัสทางมีขนาดเล็ก ไม่ชัดเจนในการมองเห็นในระยะไกล และมีส่วนทำให้ผู้ที่ไม่เคยชินกับ เส้นทางอาจเกิดการหลงทางได้

ค. ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมือง

ระบบโครงสร้างถนนของเมืองยะลามีรูปแบบที่ชัดเจน และมีผลทำให้เข้าใจถึง โครงสร้างของเมืองได้อย่างรวดเร็วแก่ผู้ที่ได้พบเห็น กล่าวคือ รูปแบบของถนนจะเป็นระบบ



แผนที่แสดงเส้นทางคมนาคมสายหลักของชุมชน

การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองยะลา



ตารางเกือบทั้งหมดมีทั้งขนาดเล็ก และใหญ่เชื่อมต่อกันโดยมีถนนสายที่สำคัญ 5 สาย วางคู่ขนานกันทั้งหมดได้แก่ ถ.สีวิโรส ถ.พิพิธภักดี ถ.เทศบาล 3 ถ.ผังเมือง 3 และ ถ.ผังเมือง 4 ผนวกกับถนนแบบวงเวียนมีรัศมีพุ่งออกจากศูนย์กลางของศูนย์ราชการที่มีรูปแบบเฉพาะตัว ลักษณะภูมิประเทศของเมืองนับว่ามีส่วนในการสนับสนุนต่อการออกแบบเมืองเป็นอย่างมาก เนื่องจากโครงสร้างเมืองได้รับการออกแบบเป็นระบบตารางสี่เหลี่ยม ซึ่งรูปแบบเมืองเช่นนี้เหมาะสมกับเมืองที่มีลักษณะภูมิประเทศราบเรียบ ความชัดเจนของเส้นทางสายหลักทั้ง 2 สาย คือ ถ.สีวิโรส ถ.พิพิธภักดี มีความชัดเจนเนื่องจากมี Landmarks ที่สำคัญวางอยู่ ณ จุดตัดต่าง ๆ ของถนน เช่น ถ.สีวิโรส เมื่อจะเริ่มเข้าสู่ตัวเมืองจะพบ Landmarks ที่สำคัญ และใช้เป็นจุดอ้างอิงในการเดินทาง คือ หอนาฬิกาถัดมาจะเป็นเส้นทางรถไฟ และช่วงปลายของถนนจะเป็นสี่แยกมีวงเวียนอยู่กึ่งกลาง สำหรับถนนพิพิธภักดี เริ่มต้นของถนนจะมีสถานีรถไฟเป็น Landmarks อันดับแรก ถัดลงมาทางทิศใต้ คือ วงเวียนหอนาฬิกา และถัดจากหอนาฬิกาจะไปจะพบกับวงเวียนศาลหลักเมืองที่มีขนาดใหญ่ Landmarks บนถนนสายนี้มีขนาดเล็ก และใหญ่ลดหลั่นกันออกไปซึ่ง Landmarks ที่สำคัญที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้ช่วยเสริมให้เห็นถึงความแข็งแรงของโครงสร้างของเมืองได้ชัดเจนขึ้น

ถนนรอบวงเวียนศูนย์ราชการ บริเวณนี้มีความชัดเจนในรูปแบบของโครงสร้างเมืองมาก คือ ถนนเป็นรูปวงเวียนซ้อนกัน 3 ชั้น โดยใจกลางวงเวียน คือ ศาลหลักเมืองลักษณะของถนนกว้างขวางมาก และมีภูมิทัศน์ที่งดงาม จากความคิดเห็นของชาวเมือง และนักท่องเที่ยวต่างมีความเห็นที่ตรงกันเรื่องโครงสร้างของถนนว่ามีความชัดเจน และมีที่หมายตาที่ใช้ในการเดินทางชัดเจนซึ่ง ความคิดเห็นของ รุจิโรจน์ อนามบุตร ที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 ว่า "ถ้าถนนและส่วนประกอบอื่น ๆ มีความชัดเจนแข็งแรงเป็นระเบียบ และสวยงามก็ย่อมทำให้ผู้ที่ได้พบเห็นเกิดความเข้าใจถึงโครงสร้างของเมืองได้อย่างรวดเร็ว และเป็นผลให้เกิดความต่อเนื่องให้เกิดความประทับใจเห็นความสวยงามของเมืองนั้น ๆ"

การที่เมืองมีระบบโครงสร้างเมืองที่ชัดเจนเช่นนี้นับว่าลักษณะของภูมิประเทศของเมืองมีส่วนสนับสนุนมาก กล่าวคือ จากการสำรวจเมืองยะลามีภูมิประเทศที่ราบเรียบโดยสังเกตจากระบบโครงสร้างของถนนภายในเมือง และรูปแบบของถนนภายในเมืองเป็นหลักตัวเมืองจะตั้งอยู่บนฝั่งตะวันออกของแม่น้ำปัตตานี เมื่อศึกษาถึงระดับภูมิประเทศแล้วพบว่าเมืองยะลามีภูมิประเทศที่เหมาะสมแก่การพัฒนาเมือง(รายละเอียดจากบทที่ 3 หน้าที่ 86) เพราะมีความลาดชันที่ไม่มากนัก อีกทั้งยังไม่สิ้นเปลืองในการพัฒนาสาธารณูปโภค

ง. ผังเมืองเป็นระเบียบ

เมืองยะลาเป็นเมืองที่มีรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความชัดเจนสิ่งที่พบเห็นได้ คือ

ที่ตั้งของย่านต่าง ๆ ภายในเมืองจะรวมกลุ่มกัน และแยกประเภทของการใช้ไม่ปะปนกันส่งผลให้เมืองเป็นระเบียบ ในการสำรวจภาคสนามจะพบว่ามีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหลัก ๆ คือ

- ย่านพาณิชยกรรม มีการตั้งรวมกลุ่มกันอยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟ และรถยนต์ตัดผ่าน

- ย่านสถานศึกษา รวมกลุ่มกันอยู่ในบริเวณกึ่งกลางระหว่างย่านพาณิชยกรรมกับย่านสถานที่ราชการของเมือง

- ย่านสถานที่ราชการ สถานที่ราชการที่สำคัญจะรวมกลุ่มกันอยู่รอบบริเวณศาลหลักเมือง เกือบทั้งหมด และคงมีสถานที่ราชการเพียงส่วนน้อยที่อยู่นอกบริเวณ

การที่เมืองยะลา มีการแยกประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่มีความชัดเจนนี้มีผลทำให้เมืองยะลา มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย เป็นที่กล่าวขวัญถึงของคนทั่วไป และส่งผลถึงความน่าอยู่ของเมือง เมื่อพิจารณาถึงผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินซึ่งสำนักผังเมืองสำรวจเพื่อปรับปรุงผังเมืองยะลาล่าสุดยิ่งเห็นว่าการใช้ที่ดินมีความชัดเจนมาก ซึ่งจากการศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีได้มีบุคคลหลายท่าน คือ

นิจ วิทยุธีระนันท์, ฉัตรชัย พงศ์ประสูตร และเกียรติ จิวะกุล ทั้งสามท่านต่างมีความเห็นว่า "เมืองจะน่าอยู่ได้ต้องมีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่แรกเริ่มจะทำให้ทราบว่าการใช้ที่ดินของแต่ละกิจกรรมจะอยู่ตรงส่วนใดของเมืองมีการคำนึงถึงพื้นที่โล่ง ซึ่งมีผลให้เมืองมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และน่าอยู่"

จากการสอบถามชาวเมืองยะลาต่างมีความเห็นว่า เมืองยะลา มีการแยกประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ชัดเจนดี และมีความพอใจกับลักษณะของการวางผังเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้ โดยให้เหตุผลที่พอใจกับลักษณะของการวางผังเมืองว่า

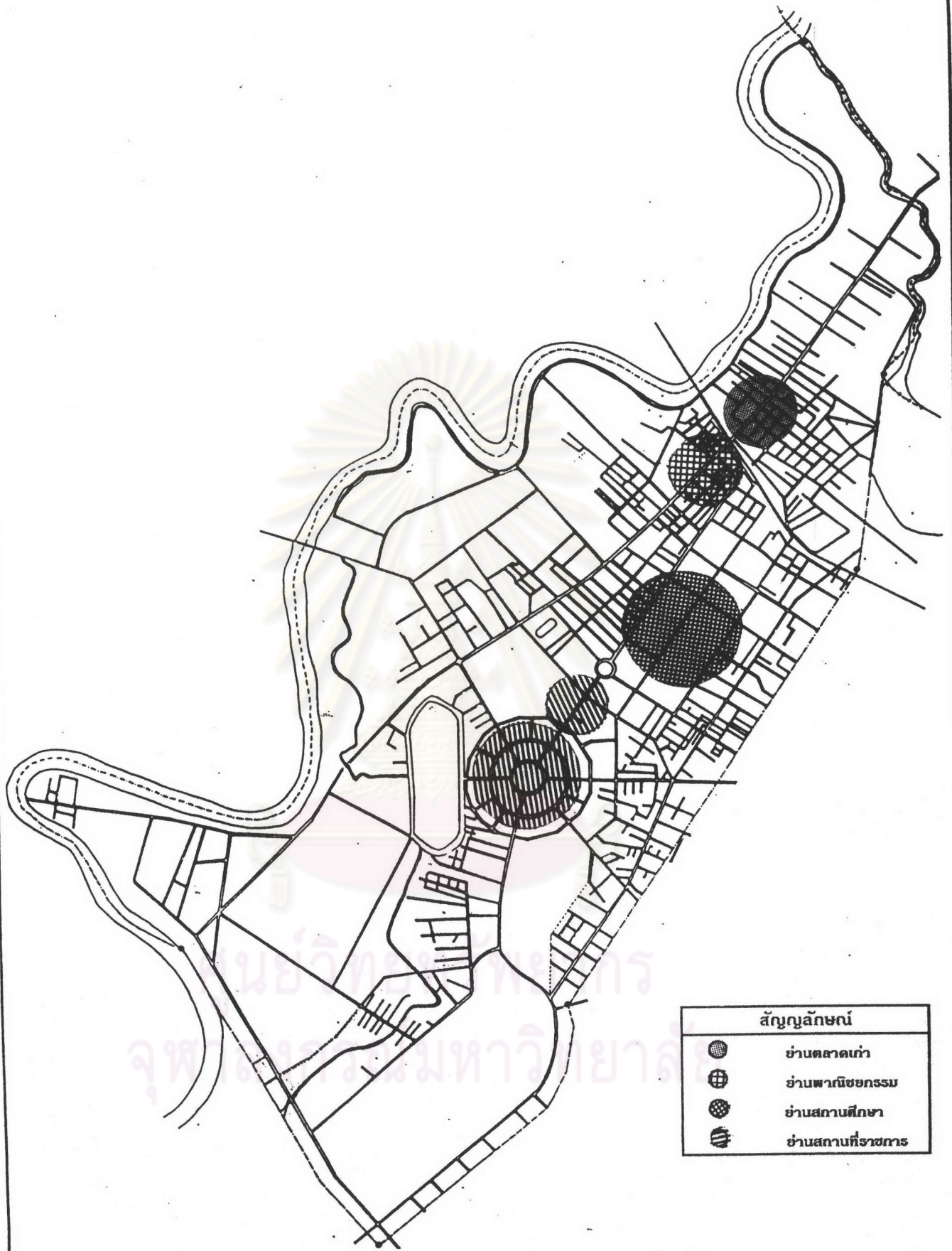
- มีการวางผังเมืองดี รูปแบบเมืองสวยงามบ้านเมืองเป็นระเบียบมีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน สถานที่ราชการตั้งรวมกลุ่มกัน สะดวกต่อการติดต่อ





- ถนนมีรูปแบบที่หลากหลาย ถนนกว้างมีทั้งวงกลม และตารางสี่เหลี่ยมผสมกัน

- ระบบการจราจรคลองตัวถนนทุกซอยเชื่อมถึงกันได้หมดไม่มีขอยตัน มีโอกาสเลือกเดินทางได้หลายเส้นทาง

- มีสาธารณูปโภค ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์พร้อม

จากการศึกษาถึงสัดส่วนของการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองยะลาแล้วพบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินยังอยู่ในสัดส่วนที่ต่ำกว่ามาตรฐานของผังเมืองมาก (ดูรายละเอียดจากบทที่ 3 หน้า 88) กล่าวคือ การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทหลัก ๆ คือ พาณิชยกรรม พักอาศัย และอุตสาหกรรมยังอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่หนาแน่นจนเกินไป ที่เกินกว่าเมืองควรจะได้รับไว้ได้ และจากการพบปะพูดคุยกับบุคคลต่าง ๆ ซึ่งเป็นบุคคลทั่วไป ซึ่งไม่มีความรู้ด้านผังเมืองแต่ประการใดต่างก็มี



สัญลักษณ์	
	ย่านตลาดเก่า
	ย่านพาณิชย์ยกรรม
	ย่านสถานศึกษา
	ย่านสถานที่ราชการ

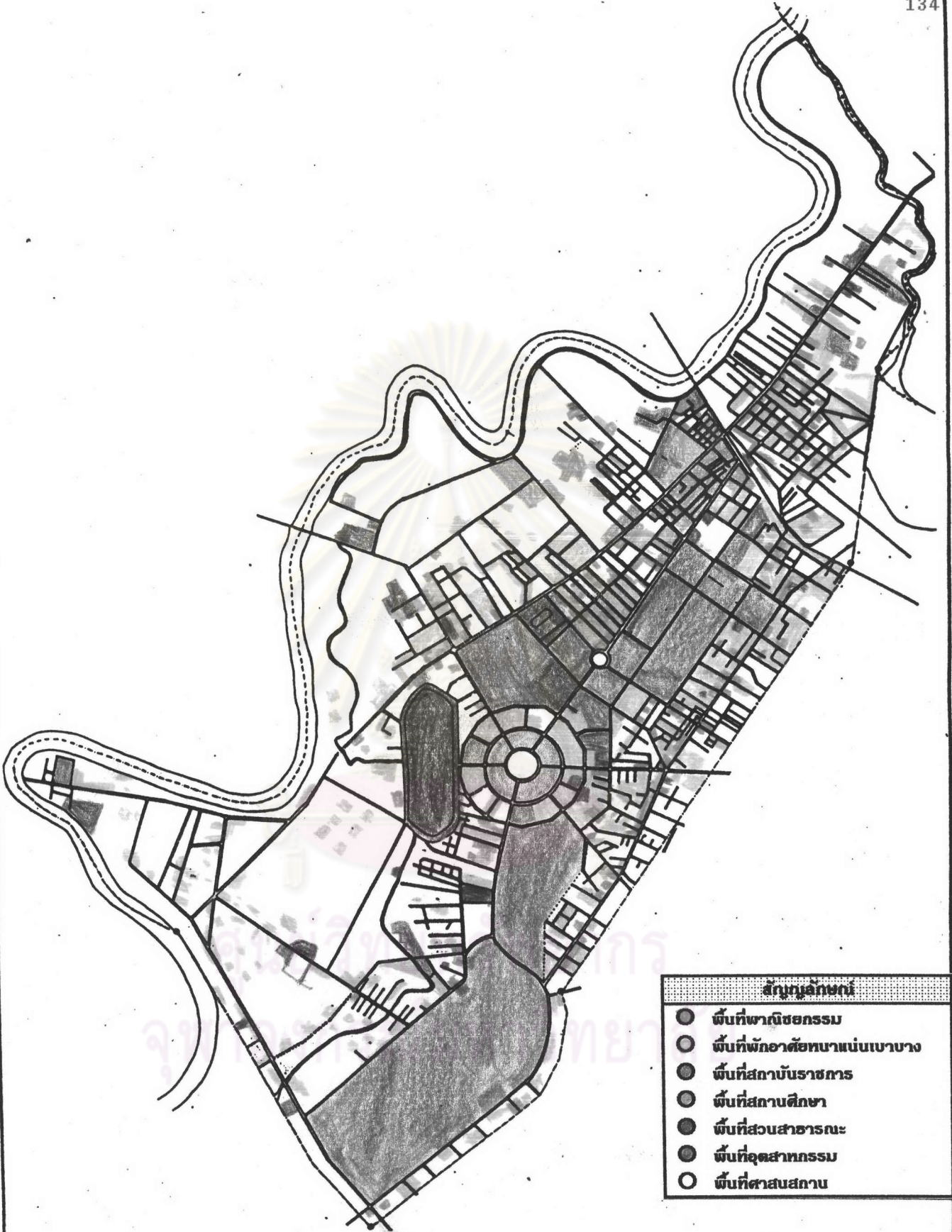
ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่แสดงการรวมตัวของย่านต่าง ๆ ภายในเมืองยะลา

การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองยะลา





สัญลักษณ์	
●	พื้นที่พำนักสันทนาการ
○	พื้นที่บริการสาธารณะแบบเบาบาง
●	พื้นที่สถาบันราชการ
●	พื้นที่สถานศึกษา
●	พื้นที่ส่วนสาธารณะ
●	พื้นที่อุตสาหกรรม
○	พื้นที่ศาสนสถาน

ที่มา : สำนักผังเมือง



แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินเทศบาลเมืองอะลา ปี พ.ศ.2535

การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองอะลา





ความเห็นที่เหมือนกันเกี่ยวกับความชัดเจนของการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองชะลา

จ. ลักษณะของอาคาร และการรวมกลุ่มกัน

ลักษณะของอาคารต่าง ๆ ภายในเมืองชะลาจากการสำรวจที่ผ่านมาพบว่ารูปทรงของอาคาร หรือลักษณะของสถาปัตยกรรมไม่ได้มีลักษณะที่เด่น หรือสะดุดตาแต่ประการใด โดยในที่นี้จะได้อธิบายภาพรวมของอาคาร แต่ละกลุ่มของพื้นที่หลัก ๆ ของเมือง

1. บริเวณย่านพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะใจกลางเมืองรูปแบบของอาคารจะเหมือนตึกแถวทั่ว ๆ ไปไม่มีลักษณะที่เด่น หรือสะดุดตาการก่อสร้างยึดถือตามแบบแปลนของเทศบาล โดยสร้างซ้อนทับบริเวณที่ถูกเพลิงไหม้ถล่มลงมาทางทิศใต้ของตัวเมืองจึงจะมีอาคารดั้งเดิมของชุมชนปรากฏอยู่ลักษณะครึ่งตึกครึ่งไม้มีหลังคาทรงจั่ว และทรงปั้นหยา ซึ่งเป็นที่นิยมของคนในท้องถิ่นสมัยนั้น พื้นที่บรรรยากาศในบริเวณนี้ค่อนข้างแห้งแล้ง เพราะขาดการนำเอาองค์ประกอบทางธรรมชาติเข้ามาใช้ และผู้ศึกษามีความเห็นว่าน่าจะมีการปรับปรุงภูมิทัศน์ในย่านนี้

2. บริเวณย่านสถานที่ราชการ และสถานศึกษา ลักษณะสถานที่ราชการคงเหมือนกับสถานที่ราชการทั่ว ๆ ไปไม่ได้ออกแบบให้มีเอกลักษณ์ที่พิเศษแต่ประการใด แต่เมื่อมองในภาพรวมแล้วสถานที่ราชการทั้งหลายมีการปลูกต้นไม้ที่ร่มรื่น จึงแลดูกลมกลืนกับภูมิประเทศรอบข้าง

3. บริเวณย่านตลาดเก่า ลักษณะของอาคารสิ่งปลูกสร้างมีการผสมผสานกันระหว่างอาคารรุ่นใหม่กับรุ่นเก่า ลักษณะรูปทรงอาคารมีการแสดงออกทางวัฒนธรรมของท้องถิ่นชัดเจนมักจะเป็นหลังคาทรงจั่วหรือทรงปั้นหยา การรวมกลุ่มกันของอาคารชัดเจน ลักษณะของอาคารเกือบทั้งหมดที่เป็นอาคารไม้อยู่ในสภาพที่ทรุดโทรม เหมาะสมกับชื่อย่านตลาดเก่า การแสดงออกทางวัฒนธรรมของผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้มีความชัดเจน เช่น ลักษณะของการลักษณะการตั้งถิ่นฐานที่มีลักษณะรวมกลุ่มกันในลักษณะสังคมเดียวกัน

ฉ. ความสะดวกในการเดินทาง

การที่เมืองชะลาได้รับการวางผังเมือง ซึ่งก็มีผลต่อระบบการจราจรของเมืองหลายประการเนื่องจากระบบโครงสร้างถนนซึ่งเป็นระบบตารางสี่เหลี่ยม จึงมีผลทำให้สะดวกแก่การเดินทางไปยังตำแหน่งต่าง ๆ ภายในเมืองตัวอย่าง เช่น ถ้าเราอยู่บริเวณสถานีรถไฟชะลา จะเดินทางไปยังศูนย์ราชการซึ่งอยู่ตรงไปข้างหน้า หากมีการจราจรที่ติดขัดบนถนนสายนี้เราสามารถเลือกเดินทางโดยเส้นทางอื่น ๆ ได้หลายเส้นทางซึ่งก็ถึงจุดหมายปลายทางเช่นกัน

ลักษณะของถนน และทางเท้าส่วนใหญ่มีขนาดที่กว้าง สร้างความสะดวกแก่ผู้ที่สัญจรไปมา ถนนบางสาย เช่น ถ.พิพิธภักดี ถ.สุขยางค์ จะได้รับการออกแบบให้ถนนมีทางวิ่งรถจักรยาน ซึ่งเป็นการแยกประเภทของการสัญจรระหว่างรถยนต์ และรถจักรยานออกจากกัน ชาวเมืองต่างก็



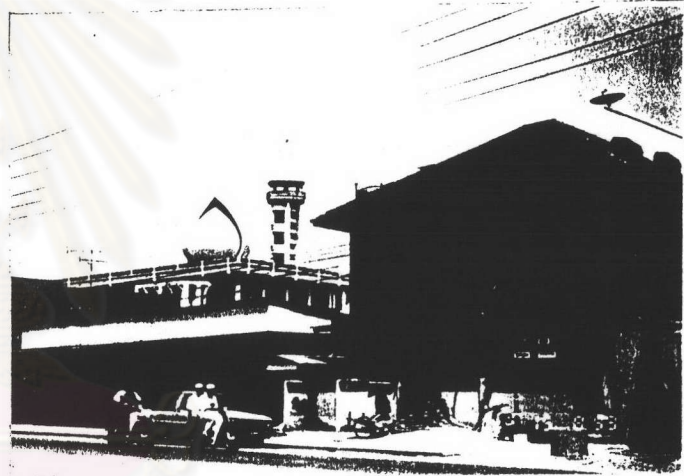
← ①

②



ภาพที่ ① - ②

ลักษณะอาคารบ้านเรือนในย่านตลาดเก่าซึ่ง
แสดงถึงลักษณะของสถาปัตยกรรมท้องถิ่น

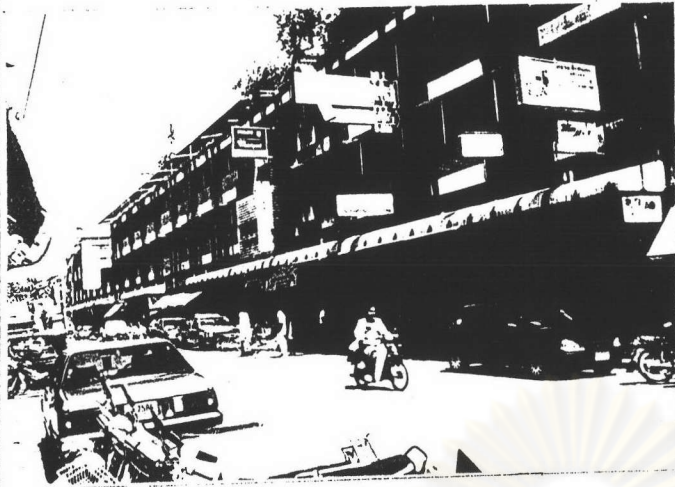


ศูนย์วิทยทรัพยากร
มหาวิทยาลัย



ภาพที่ ③

แสดงอาคารสถานที่ราชการรุ่นใหม่ซึ่งมีการผสมผสาน
ระหว่างสถาปัตยกรรมรุ่นใหม่และวัฒนธรรมอิสลาม



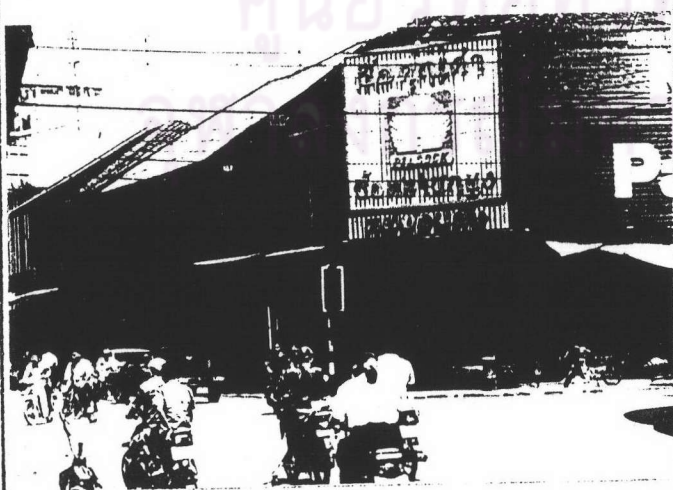
ภาพที่ ① - ② แสดงอาคารในย่านพาณิชย์กรรม

← ①

②



ศูนย์วิทยุโทรพยากร
วิทยาลัย



ภาพที่ ③ แสดงลักษณะของอาคารดั้งเดิมในย่านพาณิชย์กรรมของเมืองยะลา

มีความเห็นว่าภายในเมืองยะลา นั้น มีความสะดวกสบายในการเดินทางเนื่องจากผลของการวางผังเมือง และมีความคล่องตัวในการจราจรในระดับที่ดีโดยให้เหตุผลดังนี้

เหตุผลที่สะดวกในการเดินทางเพราะ

- มีโอกาสเลือกเดินทางได้หลายเส้นทาง
- การจราจรไม่ติดขัด
- ชั่วพลุดอุบัติเหตุ

เหตุผลที่ไม่สะดวกในการเดินทางเพราะ

- มีสิ่งแวกมากการขับที่รถต้องควบคุมความเร็ว
- เกิดอุบัติเหตุมาก
- การจราจรติดขัด
- มีการปล่อยสัตว์เลี้ยงตามท้องถนน โดยเฉพาะช่วงตลาดเก่า
- มีการจัดตั้งจุดบริการรถรับจ้างบนถนนหลายสายเจ้าหน้าที่ของบ้านเมืองมีผล

ประโยชน์ โดยไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนส่วนใหญ่

ช. ความคล่องตัวในการจราจร

เมื่อเราได้กล่าวถึงความสะดวกในการเดินทางไปแล้วก็ตาม สิ่งที่จะต้องพิจารณาอีกประการหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ก็คือ ปัญหาการจราจรภายในเมือง จากการศึกษาถึงสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเมือง (รายละเอียดบทที่ 3 หน้า 88) เมืองยะลามีพื้นที่ถนนเพียง 5.74 % มาตรฐานของเมืองควรจะมี 7 - 21 % ของพื้นที่เมือง แต่ในการสำรวจ พบว่าการจราจรภายในเมืองมีความคล่องตัว โดยปริมาณการจราจรที่สูงที่สุด และต่ำสุดของถนนสายหลักในชั่วโมงเร่งด่วนมีค่า 694 - 2,093 คัน/ชม. ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ถนนจะสามารถรับไว้ได้ คือ 800 - 2,150 คัน/ชม. (สำนักผังเมือง 2535: 44 - 47) ซึ่งความคล่องตัวของการจราจรก็มีผลมาจาก การวางผังเมืองนั่นเอง ทางด้านความปลอดภัยจะอยู่ในระดับที่ปานกลาง

ความเห็นของชาวเมือง และนักท่องเที่ยวต่างมีความเห็นว่าความคล่องตัวของการจราจรอยู่ในระดับที่ดี และปานกลาง ในการพบปะพูดคุยกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรเมืองยะลา เพื่อสอบถามถึงสถิติของการเกิดอุบัติเหตุภายในเมืองยะลา ได้กล่าวว่า "การเกิดอุบัติเหตุ นั้นมักเกิดจากรถจักรยานยนต์เป็นส่วนใหญ่ โดยเฉลี่ยวันละ 3 - 4 รายเป็นอย่างต่ำ ซึ่งมักจะตกลงยอมความกันได้ไม่ถึงขั้นฟ้องร้องกันในชั้นศาลจึงไม่มีการลงบันทึกไว้ในสถิติอาชญากรรมของเมือง"

ปัญหาการจราจรที่พบได้บ่อยครั้งภายในเมือง โดยเฉพาะในช่วงเช้า และเย็น คือ ปัญหาการจราจรติดขัดขณะรถไฟผ่านเมือง จากการสอบถามชาวเมืองเรื่องการแก้ปัญหาต่าง ๆ ซึ่ง

ทางเทศบาลได้สร้างสะพานลอยเป็นทางเลียงเมืองสำหรับผู้ที่จะเดินทางออกนอกเมืองโดยไม่ผ่านจุดตัดของ ถ.สีโรรส กับเส้นทางรถไฟ สะพานแล้วเสร็จ และเปิดใช้แล้ว แต่ผู้คนไม่นิยมใช้ เนื่องจากต้องเดินทางอ้อมกว่าเดิม ชาวเมืองยังคงมีความพอใจที่จะใช้เส้นทางสายเดิมเพราะมีความสะดวกกว่าแม้ว่าจะมีปัญหาการจราจรติดขัดบ้างก็ตาม

ซ. ทิวทัศน์ของเมือง

ความสวยงามของทิวทัศน์ภายในเมือง เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากองค์ประกอบ 2 ประการ คือ องค์ประกอบทางธรรมชาติ และองค์ประกอบที่มนุษย์สร้างขึ้น จากลักษณะภูมิประเทศของเมืองยะลา ที่ตั้งของตัวเมืองจะมีลักษณะราบเรียบ มีศักยภาพที่เหมาะสมแก่การพัฒนาเมือง แต่รอบนอกจะเป็นที่ราบสูง และภูเขาชณะฮีนอยู่ภายในเมืองไม่ว่าจะเป็นทางทิศเหนือ หรือทางทิศใต้ของชุมชนจะสังเกตเห็นได้ถึงพื้นที่ที่เป็นธรรมชาติรอบนอกเขตเทศบาลได้ชัดเจน ในการสอบถามทั้งชาวเมือง และนักท่องเที่ยวจะมีความเห็นว่าภายในเมืองมีพื้นที่ที่เป็นธรรมชาติที่มาก แต่ชาวเมืองยังคงต้องการให้มีพื้นที่ที่เป็นธรรมชาติให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ความน่าสนใจทางทิวทัศน์ของเมืองยะลาหากพิจารณาในระดับภาพรวมแล้ว บริเวณที่มีลักษณะของทิวทัศน์ที่สวยงาม ได้แก่ พื้นที่ย่านสถานศึกษา เรื่อยลงมาจนถึงพื้นที่ ย่านสถานที่ราชการ เหตุที่ทิวทัศน์ที่น่าสนใจ เพราะมีการจัดองค์ประกอบทางธรรมชาติของถนน รวมไปถึงลักษณะภูมิทัศน์ภายในของอาคารสถานที่ราชการต่าง ๆ จึงแลดูกลมกลืนกับลักษณะภูมิประเทศของเมือง ผนวกกับการมีส่วนร่วมสาธารณะแทรกตัวอยู่ในพื้นที่บริเวณดังกล่าว ยิ่งช่วยเสริมให้ทิวทัศน์บริเวณนี้เด่นชัดขึ้นลักษณะของการจัดองค์ประกอบทางธรรมชาติของถนนแต่ละสายก็จะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปหลากหลายรูปแบบ ซึ่งสังเกตได้จากภาพถ่ายที่ได้แนบมานี้ ความน่าสนใจของทิวทัศน์จะแยกประเด็นของการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็น คือ

1. ความน่าสนใจของเส้นทางเข้าสู่เมือง

2. ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง

1. เส้นทางที่เข้าสู่เมืองจากที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามี 4 เส้นทางด้วยกันนั้น

จะได้อธิบายรายละเอียดดังนี้ คือ

- เส้นทางรถไฟสายใต้ เส้นทางนี้จะไม่ขอกกล่าวถึงรายละเอียด

เพราะไม่ใช่เส้นทางที่ใช้สัญจรประจำวันของบุคคลทั่วไป

- เส้นทางเข้าเมืองทางทิศตะวันตก คือ ถ.เพชรเกษมเมื่อเข้าใกล้

ถึงประตูเมือง จะสังเกตเห็นถึงความร่มรื่นของถนนที่จะเข้าสู่เมืองเป็นรูปแบบที่เฉพาะของเมืองยะลา กล่าวคือ มีการแบ่งช่องทางวิ่งสำหรับรถจักรยานแยกออกจากกันกับรถยนต์ มีการปลูกต้นไม้ตามแนวเกาะกลาง เขียวขจี ตลอดสาย ซึ่งเป็นการต้อนรับผู้มาเยือนด้วยบรรยากาศที่

สดชื่นของเส้นทางที่เปรียบเสมือนประตูเมืองที่จะนำไปพบกับบรรยากาศที่ดีของเมืองต่อไป และจะทำให้ผู้ที่ได้พบเห็นเกิดความรู้สึกประทับใจได้ว่าเมืองนี้เป็นเมืองที่มีการวางแผน เพราะแม้แต่ลักษณะของเส้นทางก็ได้รับการออกแบบให้มีคุณลักษณะที่พิเศษ

- เส้นทางเข้าเมืองทางทิศใต้เป็นเส้นทางที่ผู้เดินทางเข้าเมืองจาก

อ.เบตง เข้าสู่เมืองยะลาโดยถนนสุขยางค์ลักษณะบรรยากาศของเส้นทางรวมทั้งความน่าสนใจของเส้นทางมีคุณสมบัติที่คล้ายคลึงกับทางเข้าเมืองด้านทิศตะวันตก

- เส้นทางเข้าเมืองทางทิศเหนือ เส้นทางสายนี้เป็นเส้นทางที่ผู้คนใช้ในการเดินทางเข้าเมืองมากที่สุด ความน่าสนใจของเส้นทางสายนี้แตกต่างจากเส้นทางสายอื่นโดยสิ้นเชิง บรรยากาศของเส้นทางที่ค่อนข้างจะแห้งแล้งไม่มีชีวิตชีวาเหมือนทางเข้าสู่เมืองด้านอื่น ๆ ขาดการนำเอาองค์ประกอบทางธรรมชาติเข้ามาใช้ เพื่อช่วยลดความแข็งกระด้างของเส้นทางลงผนวกกับบรรยากาศที่หนาวสของการใช้พื้นที่ของสองฝั่งถนนสีเขียวเพื่อการประกอบกิจกรรมเมือง ซึ่งในรายละเอียดของกิจกรรมนั้นจะได้อธิบายถึงในเรื่องของลักษณะการประกอบกิจกรรมปัญหาต่าง ๆ ของการใช้พื้นที่บริเวณนี้มีผลทำให้เส้นทางสายนี้ไม่มีความน่าสนใจแต่อย่างใด ทั้งนักท่องเที่ยว และชาวเมืองยังกล่าวถึงอีกว่า ลักษณะเช่นนี้มีผล ทำให้เมืองยะลาลดความน่าอยู่ลง

2. ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง บรรยากาศของเส้นทาง

บริเวณนี้ส่วนใหญ่เส้นทางหลายสายมีความน่าสนใจ เพราะเกิดจากการดูแล และตกแต่งด้วยการปลูกต้นไม้ชนิดต่าง ๆ ที่ให้ร่มเงา และความสวยงามแก่ถนน ถนนแต่ละสายก็จะมี การปลูกต้นไม้ที่แตกต่างกันออกไป เช่น ต้นประดู่ ต้นอโศกอินเดีย หรือต้นมะขามตัดแต่งรูปทรง จากความร่มรื่นของถนนหลายสาย เราจะสังเกตเห็นถึงความต่อเนื่องทางทัศนียภาพของเมืองได้ ถนนสายเอกของเทศบาล คือ ถนนพิพิธภักดี ซึ่งเป็นที่กล่าวถึงกันของบุคคลทั่ว ๆ ไปไม่ว่าจะเป็นชาวเมือง หรือนักท่องเที่ยว หรือผู้ที่เคยไปเมืองยะลา ว่ามีความสวยงามร่มรื่นเป็นอย่างมาก และเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมต่อกับถนนสุขยางค์ลักษณะของถนนมีทางวิ่งรถจักรยานทั้งสองข้างมีการปลูกต้นประดู่สองข้างของเกาะกลางถนน และมีโครงเหล็กค้ำค้ำคร่อมกึ่งกลางถนนลักษณะโค้งเป็นรูปครึ่งวงกลมประดับด้วยดวงโคมสำหรับส่องสว่างยามค่ำคืน กิ่งของประดู่เมื่อเติบโตใหญ่ จะมีลักษณะที่โน้มเข้าหากึ่งกลางของถนนกลมกลืนไปกับโครงเหล็กค้ำค้ำ เมื่อถึงฤดูร้อนยามที่ดอกประดู่บานจะมีสีเหลือง และหอมกรุ่นไปทั้งสาย ในปัจจุบันความร่มรื่น และสวยงามของถนนสายดังกล่าวได้ขาดหายไปบางส่วน เนื่องจากประดู่ใหญ่จำนวนมากได้ล้มตายลง กิ่งที่แห้งร่วงหล่นลงบนผิวการจราจร เป็นอันตรายแก่ผู้ที่สัญจรทางเทศบาลจึงต้องตัดทิ้ง

จากการพบปะพูดคุยกับคุณวิช ลิ้นโสภณภาพ หัวหน้าฝ่ายแบบแผน และสำรวจ กองช่างเทศบาลเมืองยะลา ซึ่งท่านได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์หลายประการแก่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาได้สอบถามถึงการอนุรักษ์ถนนสายพิพิธภักดีในปัจจุบัน เพราะชาวเมือง

ต่างมีความเห็นว่าความร่มรื่นที่ขาดหายไป และมีผลทำให้ความน่าอยู่ของเมืองลดลงไป ได้รับคำตอบว่า "ทางเทศบาลก็ยังคงจะอนุรักษ์ของเดิมไว้ แต่ต้องใช้ระยะเวลาอีกนานกว่าที่ต้นไม้จะเติบโตให้ร่มเงาเหมือนเช่นเดิม และท่านได้ให้ความเห็นต่ออีกว่าบุคคลทั่วไปอาจจะมองว่าการมีต้นไม้ใหญ่ร่มรื่นสวยงามแก่ถนนนั้นเป็นสิ่งที่ดี แต่ในทางตรงกันข้ามแล้วต้นไม้เหล่านั้นกลับสร้างปัญหาการระบายน้ำให้กับเมือง เนื่องจากรากไม้ที่ยังรากมาช้านานได้ซ่อนไซลงใต้ดินมีผลทำให้ท่อระบายน้ำแตกร้าวต้องเสี่ยงประมาณในการซ่อมแซม ถึงจะเป็นปัญหาก็ตามเพื่อรักษาชื่อเสียงและภาพลักษณ์ของเส้นทางสายนี้รวมถึงความสวยงามของเมืองจึงได้อนุรักษ์บรรยากาศของเส้นทางไว้ให้คงเดิม"

ลักษณะของถนนที่ดี จากบทที่ 2 Francis ได้กล่าวไว้ว่า "ถนนที่มีชีวิตชีวา (Livability) ถนนประเภทนี้จะเน้นความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมของถนนในแง่สังคมเมือง โดยเน้นถึงความปลอดภัย ความมั่นคง ความสะดวกสบาย และความสัมพันธ์ของคนในสังคมนั้น ๆ และยังเป็นถนนที่ผู้คนในชุมชนยังสามารถใช้ประโยชน์อื่น ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ส่วนรวม เช่น ใช้นั่งเล่น ออกกำลังกาย อีกทั้งถนนจะมีบทบาทในแง่สังคมและเศรษฐกิจ รวมไปถึงบทบาทในด้านนิเวศน์วิทยาสำหรับชุมชนเมือง และชุมชน"

คุณสมบัติที่ดีของถนนที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ลักษณะของถนนภายในเมืองชะลาคงมีหลายสายที่มีคุณสมบัติดีของเส้นทางก่อให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เดิน นั่งเล่น ออกกำลังกาย รอรดประจำทาง หรือพบปะพูดคุย หากมีการสร้างบรรยากาศที่ดีให้เกิดขึ้นกับเส้นทางแล้วมิใช่เพียงแต่เกิดความประทับใจ แก่ผู้ที่ได้พบเห็นเท่านั้นยังมีบรรยากาศที่เชิญชวนให้เข้ามาใช้เส้นทาง รวมไปถึงความรู้สึกต่อภาพพจน์ที่ดีของเมือง อีกทั้งยังช่วยเสริมสร้างความน่าอยู่ให้กับเมือง

จากความคิดเห็นของชาวเมือง และนักท่องเที่ยว ต่างก็มีความคิดเห็นที่ตรงกันว่าความน่าสนใจของเส้นทางอยู่ในระดับที่ดี มีเพียงร้อยละ 3 - 6 เท่านั้นที่มีความเห็นว่าเส้นทางนั้นไม่น่าสนใจ และต่างก็ได้ให้เหตุผลสนับสนุนไว้ว่า

ความน่าสนใจของเส้นทางเกิดจากองค์ประกอบต่อไปนี้

- ความสะอาดเป็นระเบียบเรียบร้อย
- ทางเท้ากว้างมีทางวิ่งรถจักรยานในถนนบางสาย
- มีต้นไม้ที่ร่มรื่นตลอดสองข้างทาง โดยเฉพาะถนนสายกลาง คือ ถนนพิพิธภักดี

เป็นถนนที่มีการปลูกต้นประดู่ทำให้เกิดความสวยงาม ในฤดูที่ประดู่บาน

- ถนนสุขยางค์มีลักษณะการตกแต่งถนนเหมือนกับถนนพิพิธภักดีมีความสวยงามและร่มรื่น

- ถนนรอบวงเวียนศาลหลักเมือง ถนนกว้าง และร่มรื่น

ความไม่น่าสนใจของเส้นทางเกิดจาก

- รูปแบบถนนมีลักษณะสี่เหลี่ยมเหมือนกันไปหมดทำให้สับสนในการเดินทางโดยเฉพาะคนต่างถิ่นจะหลงทาง
- ลักษณะของถนนสี่โรสรช่วงเข้าเมือง มีลักษณะเหมือนกับเมืองอื่น ๆ เช่น ช่วงตลาดเก่าการจราจรไม่เป็นระเบียบ
- ถนนสายพิพิธภักดี ซึ่งเป็นถนนสายเอกของเทศบาลปัจจุบันมีการตัดต้นไม้มาก แต่มีการปลูกใหม่เพื่อการทดแทนน้อย ทำให้ความสวยงามของเส้นทางลดน้อยลง

ฉ. ความสะอาดของเมือง

ความสะอาดของเมืองนับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะบ้านเมืองใดก็ตามที่มีความสะอาดจะช่วยสร้างบรรยากาศที่น่าอยู่อาศัย และลดปัญหามลภาวะที่เกิดจากขยะมูลฝอยลงจากการเดินสำรวจภาคสนามของถนนสายต่าง ๆ ภายในเมืองยะลาจะสังเกตเห็นได้ว่าถนนแต่ละสายนั้นได้รับการรักษาความสะอาดได้ดีมาก ตามถนนสายหลัก ๆ เช่น ถนนพิพิธภักดี ถนนสี่โรสร ถนนผังเมือง 3 และ 4 ถนนเทศบาล 3 ฯลฯ จึงแลดูเรียบร้อย และสบายตาแก่ผู้ที่ได้พบเห็น เมืองยะลาเป็นเมืองที่ได้รับการกล่าวขวัญถึงในเรื่องความสะอาดของตัวเมืองได้ดี และเป็นเมืองที่เคยได้รับรางวัลการรักษาความสะอาดถึง 3 ปี ติดต่อกัน (พ.ศ. 2528 - 2530) ชาวเมืองยะลาจะมีความเห็นว่ามี การรักษาความสะอาดได้ดีมากถึงร้อยละ 44 และดี ร้อยละ 39 ซึ่งความสะอาดนี้เองที่มีส่วนช่วยในการสนับสนุนให้ความน่าอยู่ของเมืองมีเพิ่มมากขึ้น ในการออกภาคสนามครั้งล่าสุดนี้ผู้ศึกษาได้พบปะกับหัวหน้าส่วนราชการต่าง ๆ ของเมืองยะลาต่างก็มีความเห็นที่ตรงกันในเรื่องการรักษาความสะอาดของตัวเมืองว่า

"การรักษาความสะอาดของเมืองยะลาในปัจจุบันนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นหน้าที่หลักของเทศบาลเมืองที่ต้องทำงานอย่างหนัก เพราะต้องการรักษาชื่อเสียงของเมืองสะอาดเอาไว้ โดยแท้จริงแล้วชาวเมืองส่วนใหญ่ไม่ได้คำนึงถึงความสะอาดมากนัก มีการทิ้งขยะที่ กลิ่นอกลาดหลายแห่ง ซึ่งเป็นสิ่งที่จะต้องปลูกฝังค่านิยมของผู้คนในท้องถิ่นอีกมาก" โดยผู้ที่ให้ความคิดเห็นเหล่านี้ต่างก็เป็นบุคคลที่มีภูมิลำเนาเดิมเป็นคนยะลา และต่างจังหวัดหลายแห่ง เช่น กรุงเทพฯ สงขลา เป็นต้น

4.2.2 องค์ประกอบทางเศรษฐกิจของชุมชน

ในการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา ผู้ศึกษาได้ศึกษาถึงความหมายของคำว่าเมืองจากนานาทัศนะมาแล้ว มีท่านหนึ่ง คือ Cooper ได้กล่าวว่า "เมืองอาจถูกสร้างขึ้นโดยกลุ่มคนหลายสถานะภาพทางสังคมหลากหลายอาชีพ โดยมีจุดประสงค์ที่หลากหลายจะสร้างขึ้นด้วยสาเหตุ

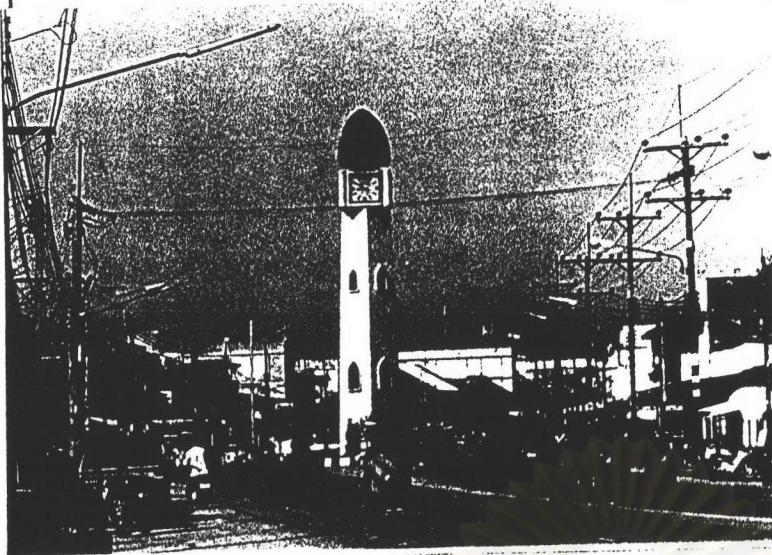


ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่แสดงเส้นทางสายหลักที่มีการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้ที่ร่มรื่น
การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองยะลา





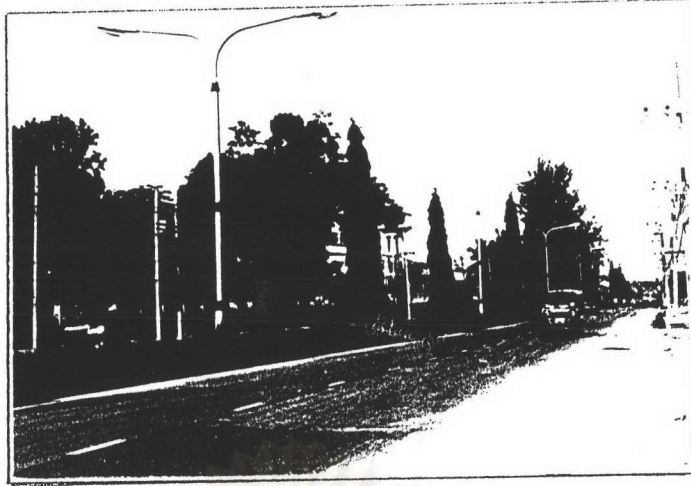
ภาพที่ ①
เส้นทางเข้าเมืองทางทิศเหนือบริเวณถนนสิโรธร



ภาพที่ ② เส้นทางเข้าเมืองทางทิศใต้แสดงถึงความร่มรื่นและมีชีวิตชีวาของเมือง



ภาพที่ ③ เส้นทางเข้าเมืองทางทิศตะวันออกซึ่งดูน่ายกย่องเช่นเดียวกับภาพที่ ②



ภาพที่ ① บรรยากาศของถนนพิพิธภักดีซึ่งเป็นถนน
สายหลักของชุมชนและเป็นเส้นทางผ่านเมือง



ภาพที่ ② บรรยากาศของถนนพิพิธภักดีซึ่งร่มรื่นด้วยต้นประดู่
และเป็นถนนที่มีทางวิ่งรถจักรยาน



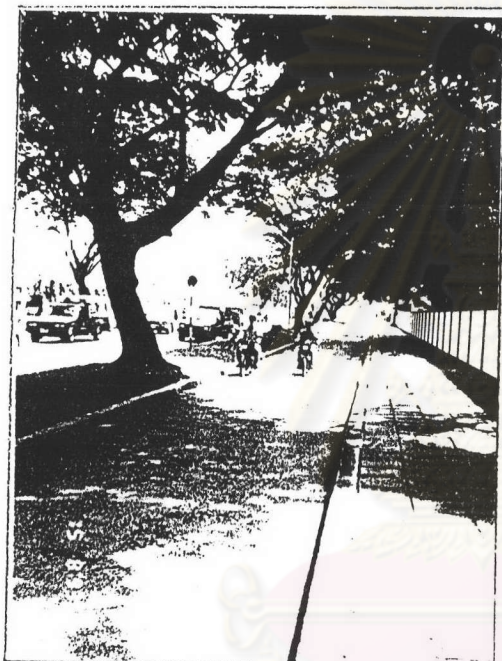
ภาพที่ ③ ถนนสุขขางค์ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนพิพิธภักดี

ภาพแสดงการจัดองค์ประกอบของถนน



ภาพที่ ① - ③

ลักษณะของทางวิ่งรถจักรยานบนถนนสุขยางค์
ซึ่งเชื่อมต่อกับถนนพิพิธภัณฑ



ภาพที่ ②

ลักษณะของทางวิ่งรถจักรยานบนถนนพิพิธภัณฑ
ซึ่งเป็นถนนสายเอกของเทศบาลเมืองยะลา



③

ศูนย์สุขภาพทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ ④

ลักษณะของถนนซึ่งมีความสะอาดและมีการ
ตกแต่งด้วยต้นไม้ตัดเป็นพุ่ม



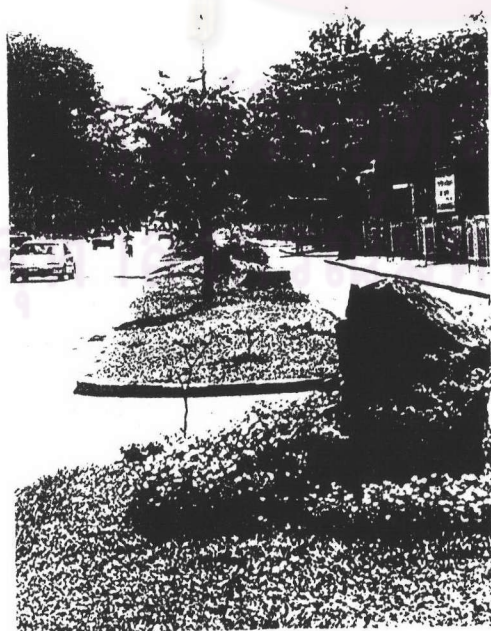
15 8 '33

ภาพแสดงการจัดองค์ประกอบของถนน

ภาพที่ ① บรรยากาศที่ร่มรื่นด้วยต้นประดู่
ของถนนพิพิธภักดี →



← ภาพที่ ② บรรยากาศของความร่มรื่นที่ได้ขาด
หายไปบางช่วงของถนนพิพิธภักดี



← ภาพที่ ③ ปัจจุบันถนนพิพิธภักดีได้รับการอนุรักษ์
ความร่มรื่นให้กลับสู่สภาพเดิมอีกครั้ง

ภาพแสดงการจัดองค์ประกอบของถนน

ได้ก็ตาม สิ่งหนึ่งที่ทำให้เมืองคงอยู่ได้ ก็คือ เหตุผลทางเศรษฐกิจ" ในการศึกษาถึงเศรษฐกิจของเมืองยะลานั้น ชาวเมืองจะเป็นผู้ตัดสินได้ว่า เศรษฐกิจของเมืองนั้นดี หรือไม่ เพราะชาวเมืองเป็นผู้ที่ผูกพันอยู่กับเมืองเป็นอย่างดี

ประชากรเมืองยะลาจะมีความเห็นว่าเศรษฐกิจของเมืองยะลานั้นอยู่ในระดับที่ดี ทางด้านค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตประจำวันภายในเมือง และความพอเพียงของรายได้ในการใช้จ่ายใช้สอยก็อยู่ในระดับที่พอเพียงตามอัตรา การที่ชาวเมืองยะลามีความคิดเห็นว่าเศรษฐกิจของเมืองยะลานั้นดีมีเหตุผลดังนี้

เหตุผลที่เศรษฐกิจของเมืองยะลาดีเพราะ

- ประชากรส่วนใหญ่มีงานทำ และมีความเป็นอยู่ที่ดี
- มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้งทางรถยนต์ และรถไฟเอื้ออำนวยต่อการขนส่ง

สินค้า

- มีทรัพยากรธรรมชาติ ส่งผลให้เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรมในหลาย

ประเภท

เหตุผลที่เศรษฐกิจของเมืองยะลาไม่ดีเพราะ

- เมืองยะลาเป็นเมืองที่ปิดไม่ใช้เมืองผ่าน เหมือนเช่นเมืองหาดใหญ่ และไม่ใช่เมืองท่องเที่ยว

- อาชีพหลักของประชากรขึ้นอยู่กับผลผลิตทางการเกษตรเป็นสำคัญ
- ความไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินซึ่งเกิดจากการก่อการร้าย หรือการ

เรียกค่าคุ้มครอง ทำให้นักลงทุนต่างถิ่นไม่กล้าเข้ามาลงทุนในพื้นที่

การพัฒนาเมือง หรือสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่อาศัยนั้น เศรษฐกิจของชุมชนก็มีผลต่อการพัฒนาเมืองได้เช่นกัน หากเศรษฐกิจของเมืองมีการขยายตัวอยู่ในสภาวะที่ดีแล้วจะส่งผลให้เมืองมีรายได้จากการเก็บเงินภาษีบำรุงท้องที่ได้ในจำนวนที่มากขึ้น และเงินเหล่านั้นก็นำกลับมาพัฒนาเมืองได้ในทุก ๆ ด้าน จากการศึกษาถึงรายรับและรายจ่ายของเทศบาลเมืองยะลาพบว่า มีรายรับที่สูงกว่ารายจ่ายในทุก ๆ ปี (ดูรายละเอียดจากบทที่ 3 หน้า 94) กล่าวคือ ในแต่ละปีเมื่อหักรายจ่ายของเทศบาลแล้วยังคงเหลือเงินสะสมที่เป็นรายรับของเทศบาล การที่ท้องถิ่นมีรายได้ที่สามารถเลี้ยงตัวได้เช่นนี้จึงถือได้ว่าเศรษฐกิจของเมืองอยู่ในระดับที่ดี และท้องถิ่นยังมีงบประมาณในการพัฒนาเมืองในหลาย ๆ ด้านตลอดจนการสร้างสภาวะแวดล้อมของเมืองให้มีความสวยงามมีบรรยากาศที่น่าอยู่อาศัย เหมือนเช่นสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยหัวใจสำคัญที่ท้องถิ่นจะต้องคำนึงถึงก็คือ คุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรที่อาศัยในเมืองนั้นเป็นสำคัญ

ลักษณะของการประกอบกิจกรรม

การสำรวจที่ผ่านมาได้สำรวจถึงลักษณะของการประกอบกิจกรรมเมือง เพื่อดำรงชีวิตประจำวันของชาวเมือง ในที่นี้จะได้กล่าวถึงลักษณะของกิจกรรมที่เกิดจากการใช้พื้นที่เมืองไว้ดังนี้

- ย่านพาณิชย์กรรมของเมืองชะลาก็จะเหมือนกับย่านพาณิชย์กรรมเมืองอื่นๆ แต่จะแตกต่างกันเพราะเมืองนี้เป็นสถานีรถไฟตั้งอยู่ในใจกลางเมือง และย่านการค้าของเมืองก็รวมตัวอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟ โดยเฉพาะ ถ.รถไฟ และ ถ.ชะลา เป็นแหล่งค้าขายที่สำคัญ ลักษณะการใช้พื้นที่เพื่อประกอบการค้า มักจะใช้ทางเท้าหรือฟุตบาทเป็นที่วางขายสินค้าหรือรับส่งสินค้าต่าง ๆ ใช้ในการสัญจรไปมาของผู้คน รวมไปถึงการจอดรถและสถานีขนส่ง กิจกรรมการเคลื่อนไหวของผู้คนในย่านนี้เหมือนกับเมืองอื่น ๆ ที่ขาดความเป็นระเบียบในเรื่องการใช้พื้นที่ถนนและทางเท้า แต่ก็เป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้สำหรับเมืองบริเวณนี้จะมีประชากรหนาแน่น เนื่องจากเป็นแหล่งการคมนาคมที่สำคัญ มีผู้คนพลุกพล่านมาใช้บริการโดยสารรถไฟ และ สถานีขนส่งต่าง ๆ ส่วนในพื้นที่บริเวณถนนสิโรธรส ช่วงใกล้ทางรถไฟก็มีการจราจรที่คับคั่งเช่นกัน เนื่องจากเป็นที่ตั้งของตลาดสดชะลา มีการวางแผนขายสินค้าบนฟุตบาทตลอดแนว ก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ และทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ที่สัญจรทางเท้า จากการสอบถาม คุณชวีช์ สินโสภณภาพ หัวหน้าฝ่ายแบบแผนและสำรวจ กองช่างเทศบาลเมืองชะลา ได้กล่าวว่า "การใช้พื้นที่ทางเท้าเพื่อการค้าขายเช่นนี้แม้จะก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบก็ตาม แต่เป็นสิ่งที่ชาวเมืองพอใจในการจับจ่ายใช้สอยเพราะมีความสะดวกในการเลือกซื้อและสินค้าก็มีราคาถูก" คุณชวีช์ได้ให้ความเห็นต่อไปว่า "เมืองนั้นเป็นสิ่งมีชีวิต การพัฒนาใดก็ตาม จะต้องนึกถึงความพอใจ หรือความรู้สึกของชาวเมืองเป็นสิ่งสำคัญ"

- ย่านสถานศึกษา ซึ่งอยู่บริเวณถนนพิพิธภักดี ขนาบด้วยถนนเทศบาล 3 และถนนผังเมือง 3 ลักษณะของกิจกรรมต่าง ๆ ช่วงถนนพิพิธภักดี มีทั้งค้าขายและเป็นที่อยู่อาศัย การจราจรค่อนข้างคับคั่งเพราะเป็นทั้งทางสายหลักของชุมชน และเป็นเส้นทางผ่านเมือง ซึ่งตรงกันข้ามกับบริเวณ ถนนผังเมือง 3 และถนนเทศบาล 3 กิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นไปเพื่อการศึกษาแต่เพียงอย่างเดียว จึงทำให้มีบรรยากาศที่เงียบสงบ และ มีการจราจรเบาบาง ลักษณะดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการใช้นพื้นที่ที่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง

- บริเวณศูนย์ราชการ กิจกรรมของการใช้พื้นที่ที่มีความเป็นระเบียบสังเกตเห็นได้ชัดเจนที่ตั้งของหน่วยงานที่สำคัญต่าง ๆ รวมอยู่ในบริเวณเดียวกันทั้งสิ้น ทำให้มีผลต่อความสะดวกในการติดต่อเป็นอย่างมาก มีปริมาณการจราจรที่ปานกลาง และเป็นเส้นทางที่จะเดินทางผ่านเมืองเพื่อเดินทางไปยัง อ.เบตง ลักษณะของการใช้พื้นที่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวางผังเมือง เช่นกัน และบรรยากาศที่เงียบสงบของพื้นที่บริเวณนี้ได้มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมืองแต่ประการใด

- บริเวณตลาดเก่ามีบรรยากาศที่คล้ายคลึงกับย่านการค้าแต่จะมีความสำคัญที่รองลงมาใกล้กับเส้นทางรถไฟจะมีตลาดสด 1 แห่ง เรียกว่า ตลาดเสรี เป็นตลาดที่ชาวไทยมุสลิมจะมาค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้ากัน จากจุดนี้ขึ้นไปทางทิศเหนือของชุมชนยังคงเป็นร้านค้าที่มีทั้งชาวไทยพุทธและจีน ประกอบการค้าขายทั่ว ๆ ไป บริเวณนี้มีการจราจรที่คับคั่งเพราะเป็นเส้นทางเข้าสู่เมือง กิจกรรมการใช้พื้นที่สังเกตได้ชัดเจน มีลักษณะเหมือนกับย่านพาณิชย์กรรม แต่บริเวณนี้จะมีการใช้พื้นที่ทางเท้าที่ไม่เป็นระเบียบ ใช้ทั้งค้าขาย เป็นที่กองเศษวัสดุต่าง ๆ สภาพของทางเท้าทรุดโทรมมาก ในการเดินสัญจรทั้งถนน และทางเท้าก็จะมีฝูงสัตว์เลี้ยง เช่น วัว แพะ แกะ ร่วมสัญจรด้วย เป็นปัญหาแก่การจราจรบนท้องถนน ในช่วงเย็นบริเวณนี้จะเป็นสถานที่ขายอาหาร หรือ เป็นตลาดที่ชาวไทยมุสลิมมาค้าขายกันโดยใช้ริมฟุตบาทและทางเท้าเป็นสถานที่ประกอบกิจกรรม ในความคิดเห็นของชาวเมืองทั้งไทยพุทธและมุสลิมต่างมีความเห็นว่า การใช้พื้นที่เช่นนี้ก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบต่อการจราจร และมีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมืองเช่นกัน

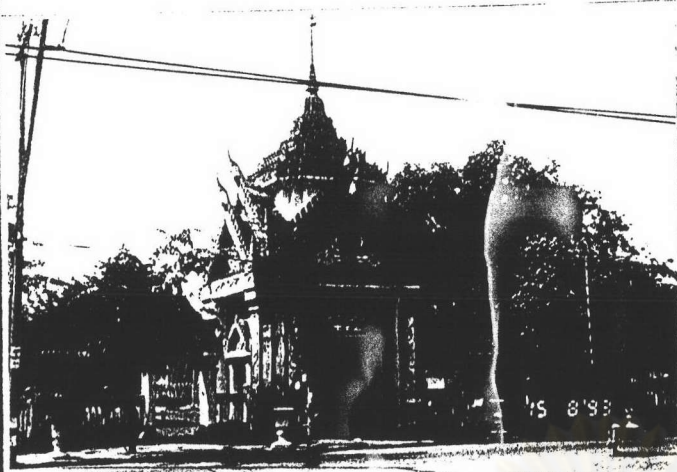
4.2.3 องค์ประกอบทางสังคม และวัฒนธรรมของเมือง

ก. วัฒนธรรมของเมือง

ในพื้นที่ของเมืองยะลาจะประกอบด้วยประชากรหลายศาสนา และต่างวัฒนธรรมกัน โดยในเขตเทศบาลเมืองยะลาประชากรร้อยละ 75 จะเป็นชาวไทยพุทธ และจีน อีกร้อยละ 25 จะเป็นชาวไทยมุสลิม การแสดงออกทางวัฒนธรรมของเมืองยะลาจะเห็นได้ชัดเจนลักษณะการแต่งกายของชาวไทยมุสลิมทั้งชายและหญิงที่มีรูปแบบที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคาร ภาษาพูด กิจกรรมการดำรงชีวิตประจำวัน การใช้พื้นที่ประกอบกิจกรรมเมืองต่าง ๆ เช่น ชุมชนมุสลิมจะตั้งถิ่นฐานในลักษณะที่รวมกลุ่มกันรายล้อมรอบมัสยิด หรือสุเหร่า ภายในพื้นที่เมืองก็จะมีศาสนสถานทั้งของชาวไทยพุทธ จีน และมุสลิมกระจายอยู่ทั่วไปภายในเมืองแต่ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชาวไทยมุสลิม จากแบบสอบถามประชากรเมืองยะลาจะมีความเห็นว่ามีลักษณะการรวมกลุ่มทางสังคมที่ชัดเจนเกินไปจนเกิดความรู้สึกแบ่งแยกชั้นในสังคม

ข. ความหนาแน่นของประชากร

จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองหากมีจำนวนที่ไม่หนาแน่นจนเกินไปก็จะส่งผลดีให้กับเมือง เช่น ปัญหามลภาวะก็จะลดน้อยลง รวมไปถึงการจัดการสาธารณสุขโรค และสาธารณสุขการให้แก่เมืองเป็นไปโดยทั่วถึงตามมาตรฐานของเมือง แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของเมืองที่สามารถให้บริการแก่ประชาชนภายในเมืองที่พักอาศัย และความน่าอยู่ของเมืองส่วนหนึ่งมาจากความหนาแน่นของประชากรที่พอเหมาะสกับขนาดของเมือง ภายในเมืองยะลามีประชากรอาศัย



← ภาพที่ ① ตาสนสถานของชาวไทยพุทธ

ภาพที่ ② ตาสนสถานของชาวไทยมุสลิม →



← ภาพที่ ③ ตาสนสถานของชาวจีน

ภาพแสดงการผสมผสานทางวัฒนธรรมที่แสดงออกในลักษณะการใช้พื้นที่เมือง

อยู่ในเขตเทศบาลที่ไม่หนาแน่นจนเกินไป (รายละเอียดจากบทที่ 3 หน้า 96) โดยมีความหนาแน่นสูงสุดในย่านพาณิชย์กรรม คือ 20 คน/ไร่ หรือ 4.7 ครอบครัว/ไร่ นับว่าเบาบางพอสมควร และความหนาแน่นของประชากรที่พอเหมาะกับขนาดของเมืองนี้ จะนำไปสู่การให้บริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่พอเพียงภายในเมืองอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันชาวเมืองยะลา ยังคงมีความเห็นว่าความหนาแน่นของประชากรอยู่ในระดับที่ปานกลางถึงร้อยละ 68 ของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

ค. การให้บริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ

สาธารณูปโภค และสาธารณูปการเป็นสิ่งที่จำเป็นขั้นพื้นฐานที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับเมือง และควรมีให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างทั่วถึงตามมาตรฐานที่เมืองควรมี ในการพิจารณาถึงองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมืองส่วนหนึ่ง ก็จะมาจกลักษณะของการให้บริการสาธารณูปโภคที่สำคัญของเมืองที่มีให้บริการแก่ประชาชน จากการศึกษาถึงขอบข่ายของการให้บริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการหลักที่สำคัญของเมืองยะลา เช่น ไฟฟ้า ประปา การสื่อสาร หรือโทรศัพท์ ฯลฯ พบว่าการให้บริการดังกล่าวอยู่ในระดับที่ได้มาตรฐานของเมืองในระดับปานกลาง ถึงระดับที่ดี เป็นไปตามมาตรฐานที่เมืองควรมี หลักการเปรียบเทียบในการศึกษาโดยอาศัยจากขอบเขตการให้บริการในปัจจุบันเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของประเทศ และเกณฑ์มาตรฐานของผังเมืองร่วมกัน ปัญหาที่พบในการศึกษาของเมืองยะลาที่จำเป็น และควรจะได้เร่งแก้ไขปรับปรุงโดยเร่งด่วน คือ การบริการด้านการขนส่ง เพราะเมืองยะลาเป็นเมืองที่ไม่มีสถานีขนส่งผู้โดยสารรถประจำทางสำหรับเมืองลักษณะที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จำเป็นต้องใช้พื้นที่การจราจรเป็นที่ตั้งของสถานีขนส่ง ตามถนนหลายสายภายในเมืองก่อให้เกิดปัญหาความไม่ระเบียบของการจราจร ภายในย่านการค้าของเมืองยะลา และปัญหาของการจราจรนั้นมีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมือง เป็นอย่างมาก หากได้มีการเร่งสร้างสถานีขนส่งสำหรับเมืองแล้ว ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาของการจราจรให้กับเมืองได้อีกประการหนึ่งรวมถึงความน่าอยู่ของเมืองก็จะยิ่งเพิ่มขึ้น ในส่วนของชาวเมืองแล้วต่างก็มีความคิดเห็นที่ตรงกัน และได้เสนอแนะเช่นกันในเรื่องการจัดตั้งสถานีขนส่งสำหรับเมือง โดยสถานที่ตั้งนั้นควรอยู่นอกเมืองออกไป เพื่อลดปัญหาการจราจรสำหรับเมืองสำหรับเรื่องของการให้บริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการนั้นชาวเมืองต่าง ก็มีความเห็นว่าอยู่ในระดับที่พอเพียงแต่ยังคงมีปัญหาบางประการ โดยปัญหาที่ได้รับการกล่าวถึงมากที่สุดจากการออกแบบสอบถาม คือ ปัญหาการระบายน้ำของเมืองที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งขณะฝนตกมีการระบายน้ำไม่ทัน ชาวเมืองยังมีความเห็นว่าปัญหาการระบายน้ำของเมืองนั้นมีผลทำให้เมืองลดความน่าอยู่ลงไปเป็นอย่างมาก

ง. สถานที่พักผ่อนหย่อนใจภายในเมือง

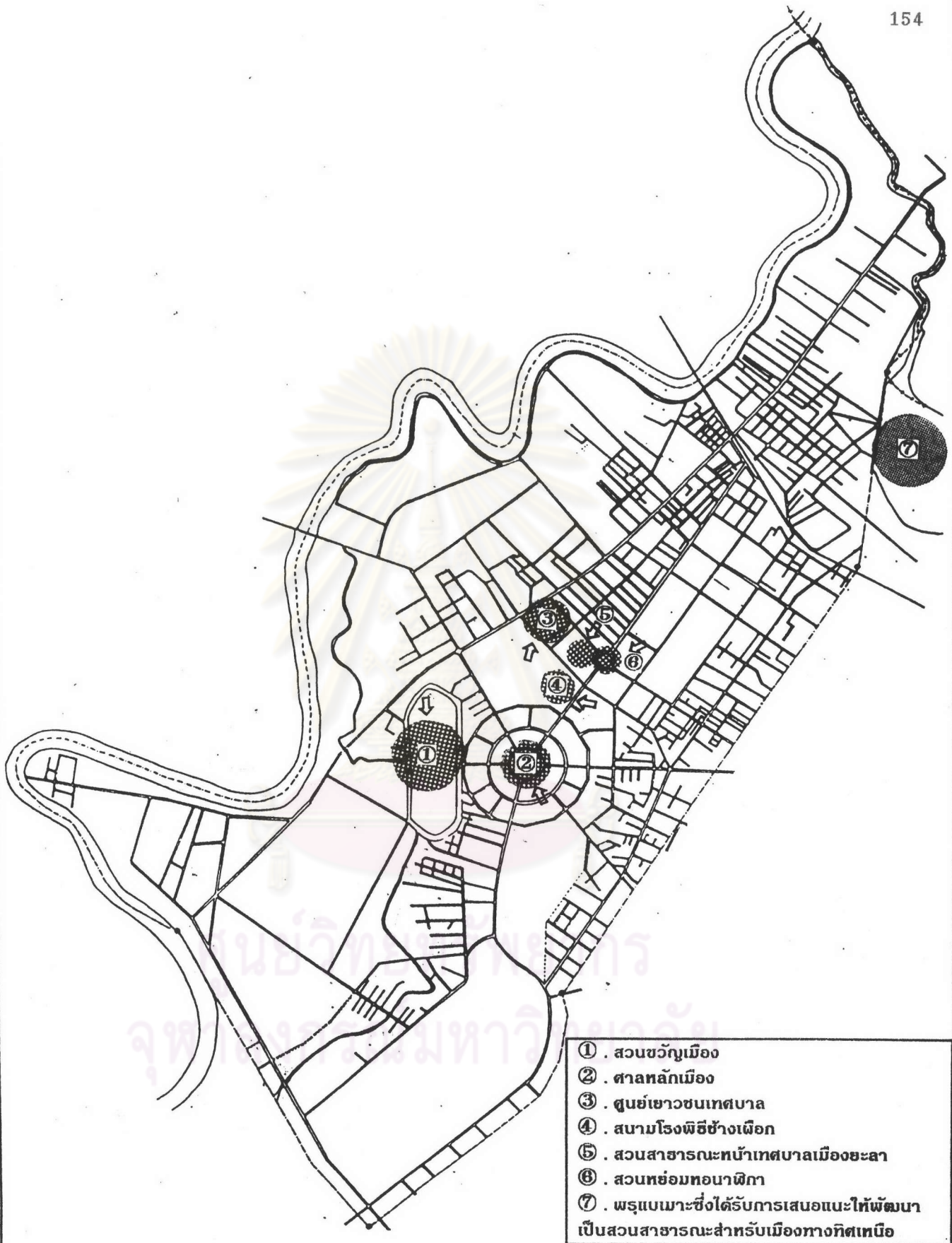
ในการสำรวจภาคสนามของเมืองยะลานั้น สิ่งที่คุณศึกษาสังเกตเห็นถึงความน่าอยู่ของเมืองส่วนหนึ่งมาจาก การที่เมืองยะลามีสวนสาธารณะเป็นจำนวนมาก และหลายแห่งภายในเมือง ดังรายละเอียดที่ได้แสดงไว้ในแผนที่ตั้งของสวนสาธารณะของเมือง จากการสำรวจสวนสาธารณะแต่ละแห่งนั้นพบว่าทุกกลุ่มชนชั้น และต่างวัฒนธรรมกันก็เข้ามาใช้บริการในสวนสาธารณะแต่ละแห่ง สวนสาธารณะที่สำคัญ เช่น สวนขวัญเมือง สนามโรงพิธีช้างเผือก ศาลหลักเมืองยะลา ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมืองยะลา สวนห่อมบริเวณหน้าฝาย สวนหน้าเทศบาลเมืองยะลา กิจกรรมที่ผู้คนเข้ามาใช้บริการในสวนสาธารณะแต่ละแห่งนั้น เช่น เดิน นั่งเล่น พักผ่อน ออกกำลังกาย รับประทานอาหาร เป็นต้น ท่าเลที่ตั้งของสวนสาธารณะของเมืองยะลาจะรวมตัวกันอยู่ในบริเวณศูนย์ราชการ และสถานศึกษาทั้งหมดเมื่อคิดสัดส่วนพื้นที่ของ สวนสาธารณะ/ประชากรเมืองยะลาแล้วพบว่าเมืองยะลามีสัดส่วนอยู่ในเกณฑ์ที่ดีตามมาตรฐานของผังเมือง

จากการสอบถามชาวเมืองถึงปริมาณของสวนสาธารณะ ที่มีให้บริการแก่ประชาชนในปัจจุบันของเมืองยะลา ชาวเมืองยังคงมีความเห็นว่าจำนวนสวนสาธารณะที่มีอยู่นั้นอยู่ในระดับที่พอเพียง และยังมีความต้องการที่จะให้มีสวนสาธารณะเพิ่มขึ้นให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน โดยได้เสนอแนะให้ใช้พื้นที่ทางทิศเหนือของเมือง คือ พรุแบเมาะซึ่งเป็นพื้นที่ลุ่มที่มีน้ำขังตลอดปีให้ปรับปรุงเป็นสวนสาธารณะทางทิศเหนือสำหรับเมือง ท่าเลที่ตั้งของสวนสาธารณะในปัจจุบันต่างมีความเห็นว่ามีความสะดวกในการเข้าถึงในระดับที่ดี อีกทั้งการดูแลรักษาสวนสาธารณะก็อยู่ในระดับที่ดีเช่นกัน

4.2.4 ความสัมพันธ์ของระบบผังเมืองกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม

ในการวางผังเมือง หรือการออกแบบเมืองนั้นวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นการสร้างความ เป็นระเบียบเรียบร้อยให้กับบ้านเมือง ในลักษณะของการใช้พื้นที่เพื่อการประกอบกิจกรรมเมือง สิ่งที่น่าวางแผนควรคำนึงถึงก็คือ ความเหมาะสมของที่ตั้งที่ใช้ในการประกอบกิจกรรมเมือง เนื่องจากในแต่ละเมืองต่างก็มีลักษณะทางเศรษฐกิจ และสังคมที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้นในการวางผังเมืองนักวางผัง จะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของท่าเลที่ตั้งจะต้องสัมพันธ์กับลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมของพื้นที่เมืองนั้น และในบางพื้นที่ เช่น เมืองยะลาจะมีเรื่องของวัฒนธรรมเข้ามาข้องเกี่ยวกับกาวิเคราะห์ที่จะได้กล่าวถึงต่อไปนี้ จะเป็นการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ในระดับย่านแล้ว จึงนำไปสู่ความสัมพันธ์ในระดับเมือง ดังมีรายละเอียดดังนี้

- บริเวณทิศเหนือของชุมชนเป็นถิ่นที่อยู่อาศัยของชาวไทยมุสลิมรวมตัวกันกลุ่มใหญ่ ตามแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองอิสลาม (มนตรี ศักดิ์เมือง, 2527 : 16 - 18) ชุมชนเมืองอิสลามประชากรจะปลูกสร้างบ้านเรือนรวมตัวกันอยู่อย่างหนาแน่น การรวมกลุ่มอาจถือตามชนชาติ



- ① . สวนขวัญเมือง
- ② . ศาลหลักเมือง
- ③ . ศูนย์เยาวชนเทศบาล
- ④ . สนามโรงพิธีช้างเผือก
- ⑤ . สวนสาธารณะหน้าเทศบาลเมืองยะลา
- ⑥ . สวนหย่อมทอณาพิกา
- ⑦ . พระบรมหาราชวัง ซึ่งได้รับการเสนอแนะให้พัฒนาเป็นสวนสาธารณะสำหรับเมืองทางทิศเหนือ

ที่มา : จากการสำรวจ



แผนที่แสดงที่ตั้งสวนสาธารณะภายในเมืองยะลา

การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองยะลา





①



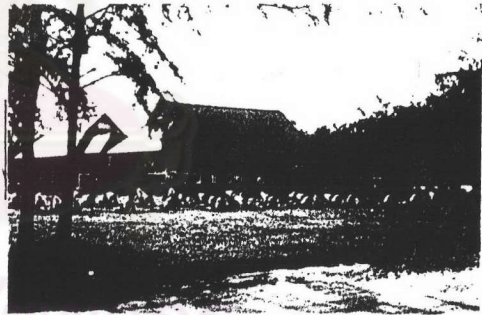
②



③



④



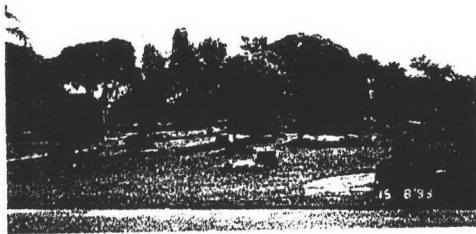
⑤



⑥

ภาพที่ ① - ⑥ แสดงบรรยากาศต่าง ๆ ภายในสวนขวัญเมือง และการใช้สอยที่หลากหลาย

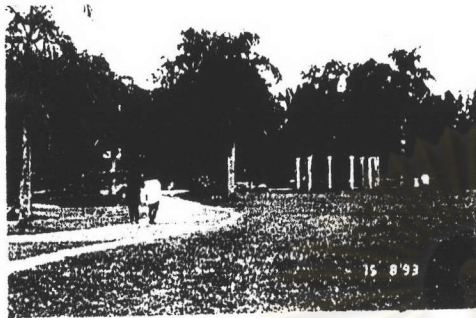
ภาพแสดงบรรยากาศภายในสวนสาธารณะของเมือง



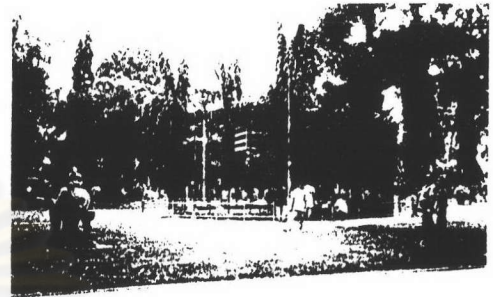
①



②



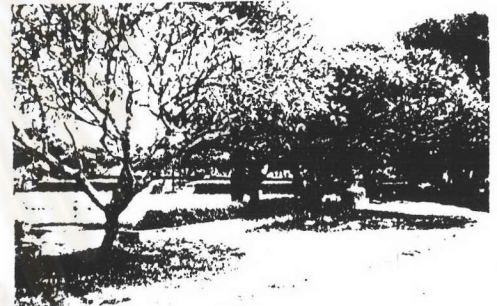
③



④



⑤



⑥



⑦

ภาพที่ ① - ⑤ บรรยากาศภายในสนามโรงพิธีช้างเผือก

ภาพที่ ⑥ บรรยากาศในบริเวณศาลหลักเมือง

ภาพที่ ⑦ ส่วนที่ย่อมวงเวียนทอณาภิภาเป็นได้ทั้ง Landmark และสวนสาธารณะ

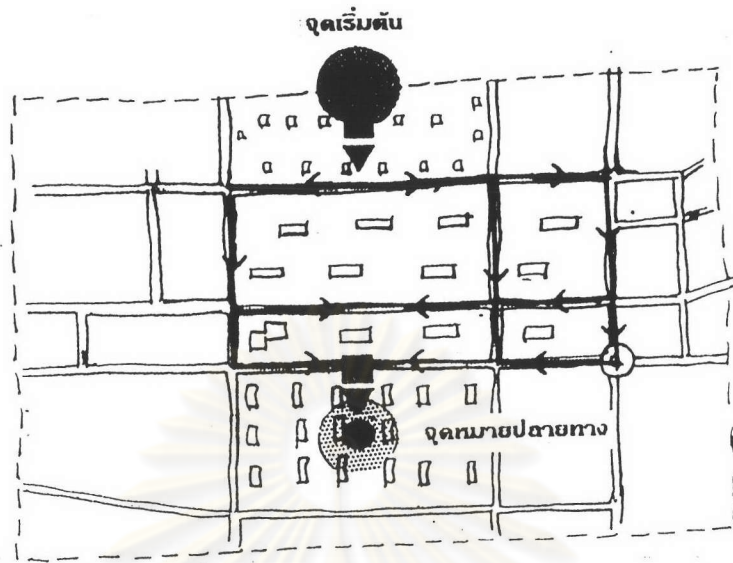
ภาพแสดงบรรยากาศภายในสวนสาธารณะของเมือง

เดียวกัน หรือมีนิกายเดียวกันสถาบันที่ให้บริการชุมชนได้แก่ตลาดกลาง 1 แห่ง มีสัทธิสถานที่อยู่บนน้ำสาธารณะ กำแพงเมือง ป้อม โรงแรม และตลาดเล็ก ๆ อีกหลายแห่ง ในแต่ละเมืองจะมีสุเหร่า 1 แห่งเรียกว่า Friday Moeque ตามแนวความคิดนี้จะได้เห็นว่าลักษณะทำเลที่ตั้งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันของเมืองยะลามีลักษณะที่ตรงกับแนวความคิดเกี่ยวกับเมืองอิสลาม คือ ชุมชนตั้งอยู่รายล้อมมีสัทธิกลางประจำจังหวัด มีโรงเรียนสอนศาสนาตั้งอยู่ภายในชุมชน และยังคงมีตลาด 1 แห่ง ใกล้กับเส้นทางรถไฟ ซึ่งชาวไทยมุสลิมนิยมมาจับจ่ายใช้สอยจากลักษณะดังกล่าว จึงมีความเหมาะสมสัมพันธ์กับการประกอบกิจกรรมเมือง และการอยู่ร่วมกันในสังคม เนื่องจากการอุปโภค และบริโภคเพราะหลักธรรม หรือคำสอนของศาสนาอิสลามมีข้อห้ามหลายประการ ดังนั้นการบริโภคส่วนใหญ่จำเป็นต้องพึ่งพากันเองในหมู่พวกพ้องและสังคมเดียวกันการดำรงชีวิตอยู่ภายในกรอบของศาสนา และในแต่ละวันจำเป็นต้องประกอบกิจทางศาสนาที่มีสัทธิหรือสุเหร่า โดยเฉพาะในวันศุกร์ซึ่งเป็นวันที่สำคัญของศาสนา ดังนั้นการตั้งถิ่นฐานจึงมักตั้งรายล้อมรอบสุเหร่าหรือมีสัทธิมีลักษณะของการตั้งถิ่นฐานที่มีความสัมพันธ์กันในกลุ่มสังคม และวัฒนธรรมเดียวกัน

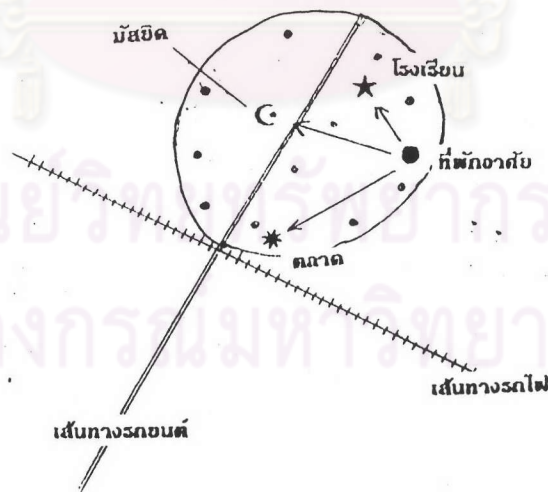
- บริเวณย่านพาณิชยกรรมของเมือง จากการศึกษาถึงค่านิยมของเมืองได้กล่าวไว้ว่า เมืองจะต้องมีจุดเริ่มต้น เช่น เมืองตั้งอยู่ริมน้ำ ริมเส้นทางคมนาคม ซึ่งย่านพาณิชยกรรมของเมืองยะลาเกิดขึ้นริมทางรถไฟสายใต้ และขยายตัวลงมาทางทิศใต้ของชุมชนลักษณะที่เป็นอยู่ในปัจจุบันอยู่ในสภาพที่เหมาะสมที่สุดคล้องกับลักษณะของกิจกรรมเมือง เพราะการค้าจะต้องพึ่งพากับเส้นทางคมนาคมไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ หรือรถไฟเพราะมีความจำเป็นต้องขนถ่ายสินค้าที่ใช้สำหรับอุปโภค และบริโภคสำหรับเมืองและย่านพาณิชยกรรมจะต้องเป็นย่านที่มีการเข้าถึงที่สะดวกในทุกเส้นทาง บริเวณนี้จึงมีลักษณะที่สอดคล้องสัมพันธ์กับลักษณะของกิจกรรมการใช้พื้นที่

- บริเวณศูนย์ราชการ ปัจจุบันทำเลที่ตั้งจะแยกส่วนออกจากกิจกรรมอื่น ๆ โดยรวมตัวอยู่ทางทิศใต้ของเมืองเกือบทั้งหมดมีความเหมาะสม เพราะมีการเข้าถึงได้หลายทางสะดวกแก่การติดต่อราชการ และหน่วยงานราชการที่สำคัญ คือ ศาลากลางจังหวัด สถานีตำรวจภูธร ตั้งอยู่รายล้อมรอบวงเวียนศาลหลักเมืองมีความสะดวกในการติดต่อสัมพันธ์กัน ระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ และสำหรับประชาชนรอบ ๆ ศูนย์ราชการล้อมรอบด้วยบ้านพักอาศัยของข้าราชการและอยู่ใกล้กับย่านสถานศึกษา ซึ่งในทางปฏิบัติงานแล้วจะต้องมีการติดต่อกับสถานที่ราชการเป็นประจำ ทำเลที่ตั้งของสถานที่ดังกล่าวจึงมีความเหมาะสม

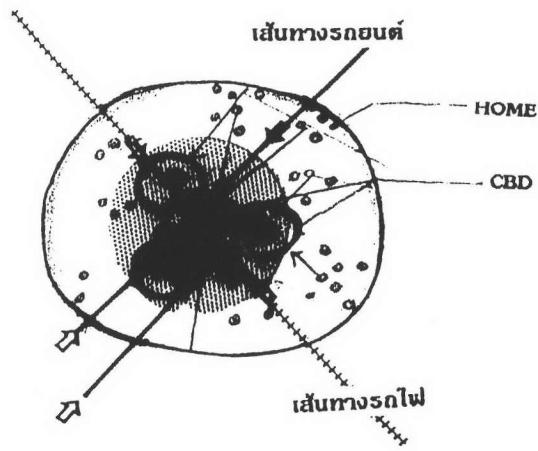
- บริเวณสถานศึกษา ได้รับการออกแบบให้อยู่กึ่งกลางระหว่างย่านพาณิชยกรรมและศูนย์ราชการ รายล้อมด้วยย่านพักอาศัย และย่านสถานศึกษาตั้งอยู่ใกล้กับสวนสาธารณะของเมือง ลักษณะทำเลที่ตั้งในปัจจุบันมีการเข้าถึงที่สะดวกในทุกทิศทาง และการติดต่อระหว่างย่านอื่น ๆ



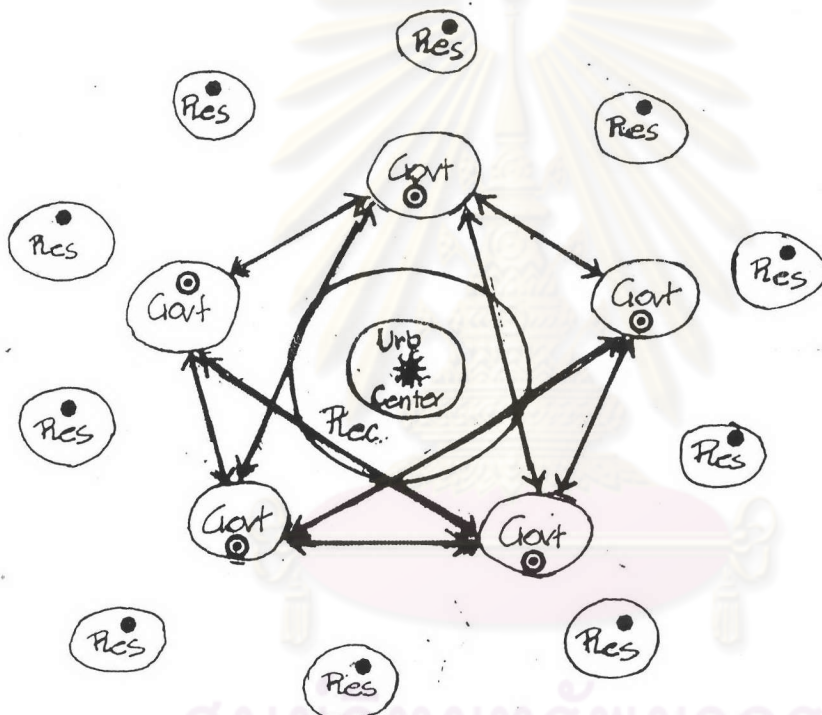
ภาพที่ 1 แสดงความสับสนของการติดต่อภายในเมืองเนื่องจากมีโอกาสเลือกเดินทางได้หลายเส้นทาง



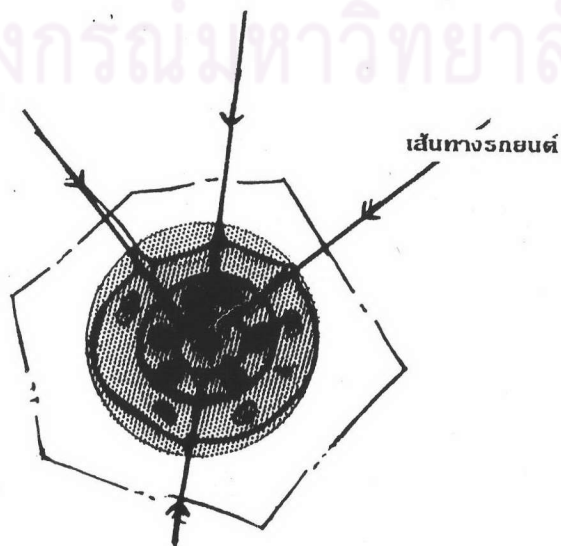
ภาพที่ 2 แสดงลักษณะการตั้งถิ่นฐานของชุมชนมุสลิม



ภาพที่ 3 แสดงการเข้าถึงของย่านการค้าของเมืองชะลา



ภาพที่ 4 แสดงการเชื่อมโยงติดต่อกันระหว่างหน่วยงานราชการ ซึ่งตั้งอยู่ที่กลางราชล้อมด้วยบ้านพักอาศัย



ภาพที่ 5 แสดงการเข้าถึงของบริเวณศูนย์ราชการ



สัญลักษณ์	
●	มัสยิด
●	ตลาด
●	โรงเรียนสอนศาสนา
●	ที่พักอาศัย

0 0.5 1 ก.ม.



แผนที่แสดงความสัมพันธ์ของระบบผังเมืองกับพื้นที่ต่าง ๆ

การศึกษาองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมือง : กรณีศึกษาผังเมืองยะลา



- ความหนาแน่นของประชากรที่พอเหมาะกับขนาดของเมือง แม้ว่าเมืองที่น่าอยู่ จากความเห็นของหลายท่านที่ได้กล่าวไว้ว่า "เมืองที่น่าอยู่นั้นควรจะมีการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในเมือง" นอกจากนี้ในการศึกษาที่ผ่านมาทั้งหมดยังพบอีกว่าหากมีความหนาแน่นของประชากรที่พอเหมาะกับขนาดของเมืองที่จะรองรับไว้ได้ ยังจะส่งผลดีแก่การจัดการด้านการ สาธารณูปโภค และสาธารณูปการให้กับชาวเมืองได้อย่างพอเพียง ซึ่งในประเด็นนี้นักวิชาการ ทางด้านผังเมืองก็มีความคิดเห็นเช่นเดียวกัน ซึ่งในการสอบถามถึงเมืองที่น่าอยู่ในความคิดเห็น ก็ได้มีหลายท่านตอบว่าเมืองที่น่าอยู่ควรจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบต่อไปนี้ เช่น มีผังเมืองดี และ สาธารณูปโภคที่ดี, มีอากาศดี และธรรมชาติภายในเมืองที่ดี และการออกแบบเมืองที่มีรูปแบบ สวยงาม, มีการจัดระเบียบการใช้ที่ดิน, มีประชากรที่พอเหมาะกับขนาดของเมือง ฯลฯ

ทางด้านความเห็นของชาวเมืองที่มีต่อความเหมาะสมของที่ตั้งของย่านการค้า ย่าน พาณิชยกรรม สถานที่ราชการ ย่านสถานศึกษา ร้อยละ 53 มีความเห็นว่าทำเลที่ตั้งของสถานที่ ดังกล่าวมีความเหมาะสมดี และรองลงมาที่มีความเห็นว่าเหมาะสมอยู่ในระดับปานกลาง มีเพียง ร้อยละ 2 เท่านั้น ที่มีความเห็นว่าไม่เหมาะสม

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดเป็นการกล่าวถึงความสัมพันธ์ในแต่ละพื้นที่ส่วนต่อไปจะได้อีกกล่าว ถึงความสัมพันธ์ในระดับเมืองจากแผนที่แสดงความสัมพันธ์ติดต่อกัน ระหว่างแหล่งที่ตั้งของกิจกรรม เช่น สถานที่ราชการ สถานศึกษา ที่พักอาศัย และย่านพาณิชยกรรม จะเห็นได้ว่าระบบผังเมือง ขณะมีการกำหนดประเภทของการใช้ประโยชน์ที่ดิน 3 ประเภทหลัก คือ ย่านพาณิชยกรรม ย่านสถานที่ราชการ และย่านสถานศึกษา โดยในแต่ละประเภทต่างถูกกำหนดให้แยกส่วนจากกัน สำหรับความสัมพันธ์ของแต่ละส่วนต่างก็มีความเชื่อมโยงกันในตัวเอง และระหว่างพื้นที่ในลักษณะ ของการประกอบกิจกรรมเมือง เช่น หน่วยพักอาศัยในการประกอบกิจกรรมเมือง หรือการ ดำรงชีพในแต่ละวัน จะต้องพึ่งพากับย่านพาณิชยกรรม หรือในด้านการศึกษาก็จะต้องติดต่อกับย่าน สถานศึกษา หรือถ้าเป็นการบริหารการปกครองก็ต้องติดต่อกับศูนย์ราชการเหล่านี้ เป็นต้น ถึงแม้ว่าระบบผังเมืองจะได้กำหนดส่วนต่าง ๆ ของเมืองให้แยกกลุ่มกันชัดเจน แต่ทุกส่วนของเมืองก็ ยังมีความสัมพันธ์กันในระยะทางที่ไม่ไกลเกินไป

นอกจากนี้ผลมาจากการออกแบบ หรือการวางระบบโครงสร้างเมืองยังมีส่วนสนับสนุน ให้แต่ละพื้นที่ของเมือง มีการติดต่อถึงกันได้สะดวกยิ่งขึ้น กล่าวคือ ระบบโครงสร้างถนนบริเวณ ย่านการค้า และย่านสถานศึกษา มีรูปแบบเป็นระบบตารางสี่เหลี่ยม จึงมีโอกาสเลือกเดินทางได้ หลายทิศทางในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ และมีส่วนทำให้การเข้าถึงในพื้นที่เมือง โดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรมเป็นไปโดยสะดวก จึงเอื้ออำนวยประโยชน์อย่างสูงต่อเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจากระบบการคมนาคมที่สะดวก สำหรับพื้นที่ศูนย์ราชการโครงสร้างเมืองได้รับการออกแบบ ให้เป็นรูปวงเวียนมีรัศมีพุ่งออกจากศูนย์กลางแล้วไปเชื่อมโยงกับระบบโครงสร้างเมืองส่วนอื่น ๆ

จากลักษณะเช่นนี้ย่อมส่งผลให้เกิดความสะดวกรในการเดินทางติดต่อต่าง ๆ ทั้งในระดับย่าน และระดับพื้นที่เมือง ทั้งนี้เป็นเพราะระบบการวางผังเมือง

ผลของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของ ระบบผังเมืองกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรม ในเบื้องต้นที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนั้น จะเห็นได้ว่าหากเมืองมีการวางผังเมืองหรือได้รับการออกแบบเมืองที่ดี และมีความเหมาะสมในหลาย ๆ ด้านย่อมมีผลที่เอื้ออำนวยต่อเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมของเมือง รวมถึงคุณภาพชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่ภายในเมือง นอกจากนี้ในกรณีศึกษาของผังเมืองยะลาที่ได้จากการออกแบบสอบถามชาวเมืองยะลา ซึ่งต่างก็มีความเห็นว่าลักษณะของเมืองที่ตนอาศัยอยู่นั้นมีการวางผังเมืองที่ดี และเหมาะสม พร้อมทั้งมีความพอใจกับลักษณะของผังเมืองในปัจจุบัน และยังพบอีกว่าระบบผังเมืองยะลานั้นยังก่อให้เกิดเป็นเอกลักษณ์ของเมืองขึ้น จากความคิดเห็นของชาวเมือง และนักท่องเที่ยว

4.2.5 สรุปองค์ประกอบความน่าอยู่ของเมืองที่ได้จากการศึกษาภาคสนาม
ผลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม โดยวิธีวิเคราะห์องค์ประกอบเมือง จึงสรุปได้ถึงองค์ประกอบเมืองดังนี้

ความน่าอยู่ของเมืองเกิดจาก

1. ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมืองซึ่งมีรูปแบบที่ชัดเจน
 2. บรรยากาศของเส้นทางส่วนใหญ่จะร่มรื่นด้วยการปลูกต้นไม้ และดอกไม้
 3. ลักษณะของการใช้ประโยชน์ที่ดินมีรูปแบบที่ชัดเจนสามารถแยกประเภทได้
- โดยสามัญสำนึกของผู้ที่ได้พบเห็นว่าเป็นย่านอะไร

4. ผู้คนมีอัธยาศัยไมตรีที่ดี
5. ลักษณะของทำเลที่ตั้งของกิจกรรมแต่ละประเภทมีความเหมาะสมดี
6. การเข้าถึงแต่ละพื้นที่เมืองเป็นไปโดยสะดวก
7. การจราจรคล่องตัวสามารถเดินทางได้หลายเส้นทาง
8. มีส่วนสาธารณะภายในเมืองมากมายหลายแห่ง และมีความสวยงาม
9. มีเอกลักษณ์ที่เด่นเฉพาะของเมือง

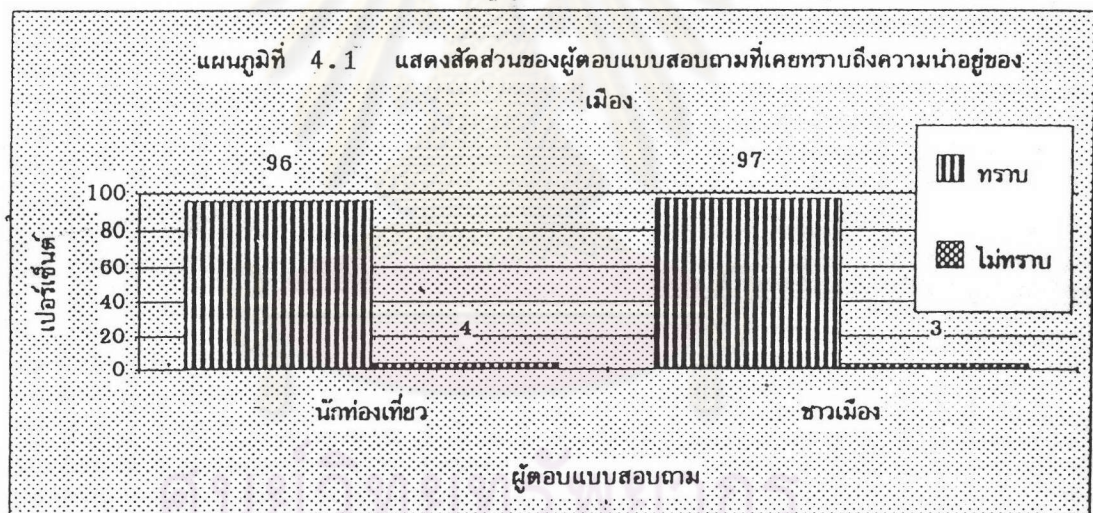
ความไม่น่าอยู่ของเมืองเกิดจาก

1. ปัญหาความไม่เรียบร้อยของการจราจรในย่านการค้า
2. การจราจรติดขัดบ่อยครั้งในขณะที่มีรถไฟผ่านเมือง
3. ความไม่เรียบร้อยของบริเวณตลาดเก่า
4. ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทางเกือบทั้งหมดมีขนาดเล็กและไม่ชัดเจนทำให้คนต่างถิ่นเกิดหลงทางได้ขณะจะเดินทางเข้าเมือง

4.3 องค์ประกอบความน่าอยู่ของเมืองที่ได้จากแบบสอบถามชาวเมืองยะลา และนักท่องเที่ยว

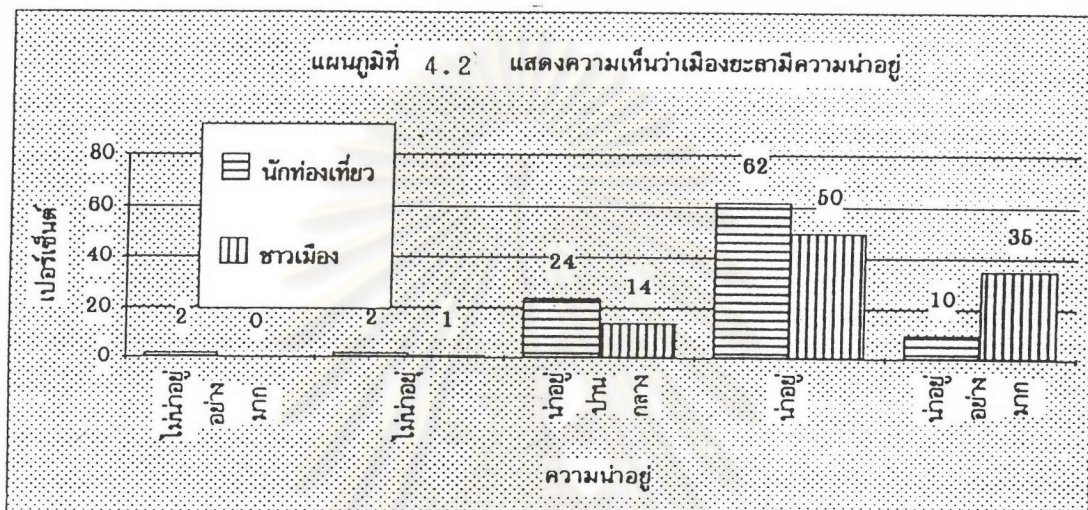
4.3.1 องค์ประกอบเมืองที่ได้จากการสอบถามชาวเมืองยะลาและนักท่องเที่ยว

ผลของการวิเคราะห์องค์ประกอบเมืองที่ผ่านมา เราได้ทราบถึงองค์ประกอบหลักที่ทำให้เมืองน่าอยู่ และองค์ประกอบที่มีผลให้เมืองไม่น่าอยู่ จากการสำรวจภาคสนามไปแล้ว ส่วนต่อไปนี้จะเห็นความเห็นของประชากรเมืองยะลา และนักท่องเที่ยว ในเบื้องต้นได้สอบถามถึงความรู้พื้นฐานเดิมของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม ว่าเคยทราบถึงความน่าอยู่ของเมืองยะลา หรือไม่ ทั้งนักท่องเที่ยว และชาวเมืองยะลาถึงร้อยละ 96 และ 97 ตามลำดับจะเคยทราบถึงความน่าอยู่ของเมืองโดยดูจากแผนภูมิที่ 4.1



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในปัจจุบันเมื่อสอบถามว่าเมืองยะลามีความน่าอยู่ หรือไม่ ประชากรทั้งสองกลุ่มต่างมีความเห็นว่า มีความน่าอยู่ และน่าอยู่อย่างมากในระดับที่รองลงมาโดยดูรายละเอียดจากแผนภูมิที่ 4.2



ภายหลังจากที่ได้ทราบคำตอบแล้วว่าทั้งชาวเมือง และนักท่องเที่ยวมีความเห็นว่าเมืองยะลาที่น่าอยู่ และได้เลือกองค์ประกอบต่าง ๆ ที่มีความน่าอยู่ โดยผู้ศึกษาได้จัดกลุ่มขององค์ประกอบดังนี้ (ดูจากแผนภูมิที่ 4.3)

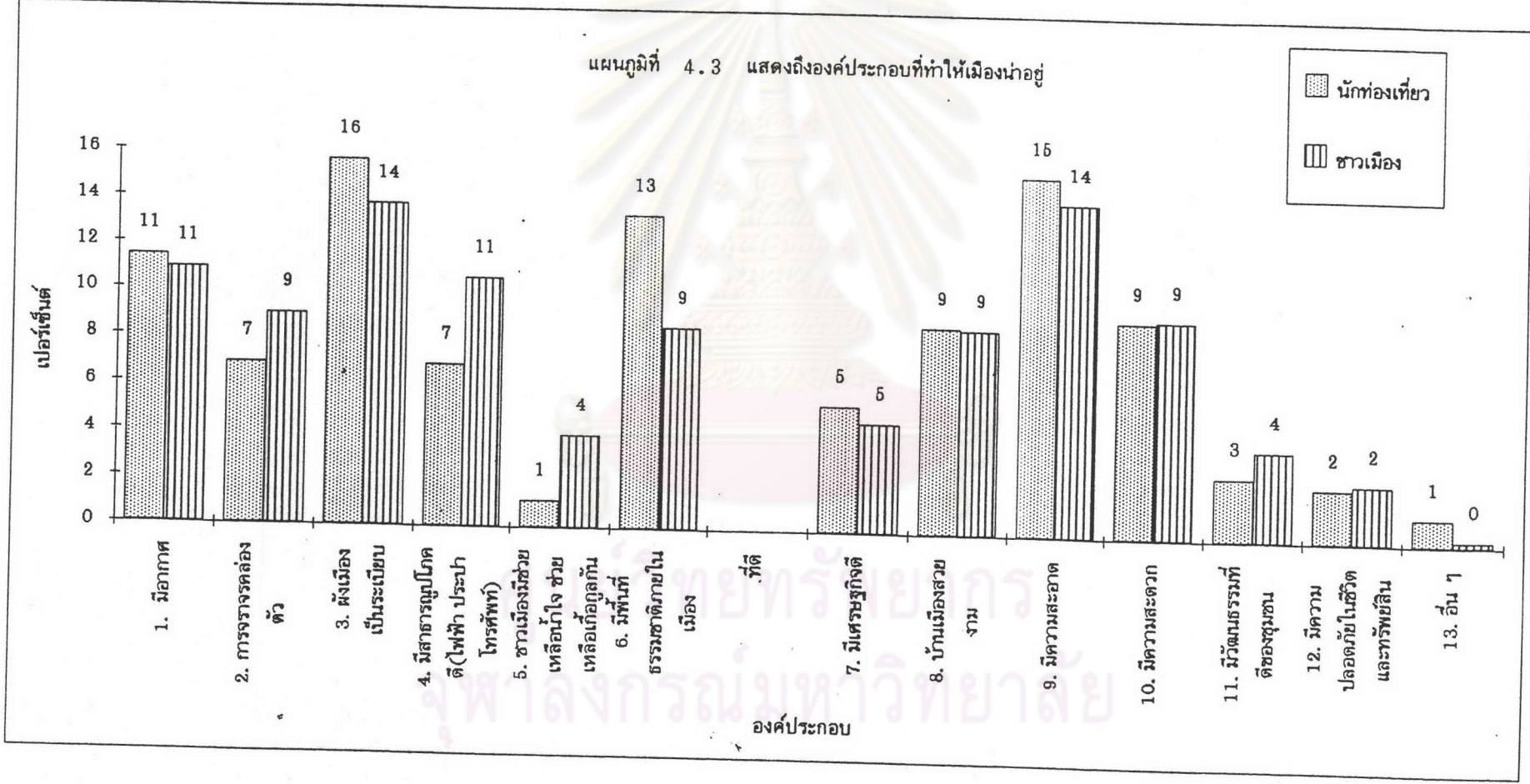
กลุ่มชาวเมือง แบ่งออกได้ 3 กลุ่ม ความช่วงของเปอร์เซ็นต์ความถี่

- กลุ่ม A ความน่าอยู่ของเมืองควรจะมาจก มีผังเมืองที่ดี บ้านเมืองสะอาด อากาศดี สาธารณูปโภคที่ดี มีเปอร์เซ็นต์ต่ำสุด และสูงสุดอยู่ระหว่าง 11 - 14 เปอร์เซ็นต์
- กลุ่ม B มีการจราจรคล่องตัว ชุมชนชาติภายในเมืองที่ดี บ้านเมืองสวยงาม มีความสะดวก แต่ละองค์ประกอบมีผู้ตอบในสัดส่วนที่เท่ากัน คือ ร้อยละ 9
- กลุ่ม C มีเศรษฐกิจดี สังคม และวัฒนธรรมที่ดี มีความปลอดภัย มีเปอร์เซ็นต์ต่ำสุดและสูงสุดระหว่าง 2 - 5 เปอร์เซ็นต์

กลุ่มนักท่องเที่ยว จัดแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ตามช่วงของเปอร์เซ็นต์ความถี่

- กลุ่ม A ความน่าอยู่ของเมืองควรจะมาจก มีผังเมืองที่ดี บ้านเมืองสะอาด อากาศดี และมีชุมชนชาติภายในเมืองที่ดีมีเปอร์เซ็นต์ต่ำสุด และสูงสุดระหว่าง 13-16 เปอร์เซ็นต์

แผนภูมิที่ 4.3 แสดงถึงองค์ประกอบที่ทำให้เมืองน่าอยู่



- กลุ่ม B มีความสวยงาม สะดวก การจราจรคล่องตัว และสาธารณูปโภคที่ดี มีค่าระหว่าง 7 - 9 เปอร์เซนต์
- กลุ่ม C มีเศรษฐกิจดี สังคม และวัฒนธรรมที่ดี มีความปลอดภัย มีค่าระหว่าง 2 - 5 เปอร์เซนต์

เมื่อได้ทราบทั้งความคิดเห็นของชาวเมืองยะลา และนักท่องเที่ยวแล้วต่างมีความเห็นในเรื่องของความน่าอยู่ของเมืองที่แตกต่างกันออกไป เพื่อเป็นการยืนยันคำตอบที่ได้มาทั้งหมดนี้ ผู้ศึกษาจึงได้จัดกลุ่มขององค์ประกอบเมืองต่าง ๆ ที่ทำให้เมืองน่าอยู่โดยจัดหมวดหมู่ขององค์ประกอบที่คล้ายคลึงกันสรุปรวมได้ 7 ประการดังนี้

1. มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพทที่ดี
2. มีอากาศธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม
3. มีเศรษฐกิจดี
4. การจราจรคล่องตัว
5. พังเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน
6. มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
7. ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน

วัตถุประสงค์ในการจัดหมวดหมู่ขององค์ประกอบเมืองทั้ง 7 ประการดังกล่าวก็เพื่อนำไปสร้างแบบสอบถามอีก 2 ชุด สอบถามชาวเมือง และผู้ที่เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพนักผังเมือง เพื่อให้จัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบ โดยให้ความสำคัญที่สุดอยู่ในอันดับที่ 1 รองลงมา 2, 3, 4, 5, 6 และ 7 ตามลำดับ ผลที่ได้จากการจัดลำดับสรุปได้ดังนี้

4.3.2 องค์ประกอบเมืองที่ได้จากแบบสอบถามกลุ่มชาวเมืองยะลา และกลุ่มนักวิชาการ

- ก. กลุ่มนักวิชาการ ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับความน่าอยู่ของเมืองซึ่งสรุปจากการจัดลำดับขององค์ประกอบ และความถี่ของคำตอบว่าความน่าอยู่ของเมืองควรจะมาจกสิ่งใดโดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ๆ ตามลำดับความสำคัญของการจัดอันดับจากผู้ตอบจำนวน 35 คน ได้ผลดังนี้
- กลุ่มที่ 1 ให้ความสำคัญขององค์ประกอบอันดับแรก คือ ควรจะมีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด รองลงมา คือ มีสาธารณูปโภคที่ดี และผังเมืองดี ควบคู่กันมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน โดยมีลำดับความถี่อยู่ระหว่าง 23 - 37 เปอร์เซนต์
- กลุ่มที่ 2 ให้ความสำคัญกับเรื่องของเศรษฐกิจ และการจราจร โดยมีลำดับความถี่ อยู่ระหว่าง 29 - 31 เปอร์เซนต์
- กลุ่มที่ 3 คือ ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน โดยมีระดับความถี่ 49 เปอร์เซนต์

ข. กลุ่มชาวเมือง สามารถจัดแบ่งกลุ่มขององค์ประกอบความน่าอยู่รวมทั้งความถี่ได้ 3 กลุ่ม คงมีลักษณะเช่นเดียวกับกลุ่มนักวิชาการ แต่ใช้จำนวนผู้ตอบ 50 คน

กลุ่มที่ 1 มีอากาศดี ธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด รong ลงมา คือ ผังเมืองดี และมีสาธารณูปโภคที่ดี โดยมีความถี่ต่ำสุด และสูงสุด ระหว่าง 30 - 40 เปอร์เซนต์

กลุ่มที่ 2 ให้ความสำคัญกับเศรษฐกิจ การจราจร ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน โดยมีความถี่อยู่ระหว่าง 26 - 32 เปอร์เซนต์

กลุ่มที่ 3 มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยมีความถี่ 50 เปอร์เซนต์

สรุป ผลของการจัดลำดับขององค์ประกอบเมืองทั้งสองกลุ่ม คือ นักวิชาการ และ ชาวเมือง ปรากฏว่ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับความน่าอยู่ของเมืองในอันดับที่ 1 - 3 คล้ายคลึงกัน (รายละเอียดจากแผนภูมิที่ 4.4)

กลุ่มนักวิชาการ เมื่อพิจารณาจากอันดับ 1 - 3 โดยมีความถี่ต่ำสุด และสูงสุด ระหว่าง 23 - 37 เปอร์เซนต์ รายละเอียดของการจัดอันดับมีดังนี้

อันดับที่ 1 มีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงามและบ้านเมืองสะอาด

อันดับที่ 2 มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพทที่ดี

อันดับที่ 3 ผังเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

กลุ่มชาวเมือง การพิจารณาโดยใช้หลักการเช่นเดียวกับกลุ่มนักวิชาการ โดยมีความถี่ต่ำสุด และสูงสุดอยู่ระหว่าง 30 - 40 เปอร์เซนต์ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

อันดับที่ 1 มีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงามและบ้านเมืองสะอาด

อันดับที่ 2 ผังเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน

อันดับที่ 3 มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพทที่ดี

การจัดลำดับขององค์ประกอบเมือง โดยกลุ่มชาวเมืองและกลุ่มนักวิชาการในอันดับที่ 1 - 3 ข้อที่แตกต่างกันคือ เรื่องความปลอดภัย นักวิชาการจะให้ความสำคัญอยู่ในอันดับต้น กลุ่มชาวเมืองจัดลำดับความสำคัญ เรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินอยู่ในอันดับสุดท้ายของการจัดอันดับ แม้ว่าในพื้นที่ของเมืองยะลา จะมีการเสนอข่าวคราวเกี่ยวกับการก่อเหตุการณ์ไม่สงบบ่อยครั้งก็ตาม ซึ่งจากการสัมภาษณ์ชาวเมืองในการออกแบบสอบถามแต่ละครั้งต่างก็มีความเห็นตรงกันในเรื่องของความปลอดภัย คือ ไม่ได้หวาดกลัวต่อการก่อเหตุการณ์ไม่สงบ เพราะพักอาศัยอยู่ในเขตเทศบาล(รายละเอียดจากแผนภูมิที่ ผ 5.23 ภาคผนวกที่ 5)การเกิดเหตุการณ์แต่ละครั้งมักเกิดขึ้นนอกเขตเทศบาล หรืออำเภอรอบนอก อีกทั้งการนำเสนอเหตุการณ์เกี่ยวกับการก่อความไม่สงบก็เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนเกิดความเคยชิน ในขณะที่กลุ่มนักวิชาการได้ให้ความสำคัญ

การจัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบที่ทำให้เมืองน่าอยู่จากชาวเมือง

อันดับที่	ข้อที่							รวม
	1	2	3	4	5	6	7	
1	4	20	5	0	18	2	1	50
2	9	14	4	3	15	1	4	50
3	15	8	6	6	9	1	2	51
4	7	4	13	8	5	5	5	47
5	6	2	6	15	0	11	11	51
6	3	2	10	13	1	5	16	50
7	2	0	6	5	2	25	11	51
รวม	50	50	50	50	50	50	50	350

สรุปผลของกลุ่มชาวเมือง

↑	อันดับที่ 1 มีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด
↓	อันดับที่ 2 ห้างเมืองสวยงามเป็นระเบียบมีการแยกส่วนการใช้ที่ดิน
↓	อันดับที่ 3 มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ที่ดี
↑	อันดับที่ 4 มีเศรษฐกิจดี
↓	อันดับที่ 5 การจราจรคล่องตัว
↓	อันดับที่ 6 ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน
↓	อันดับที่ 7 มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

การจัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบที่ทำให้เมืองน่าอยู่จากนักวิชาการ

อันดับที่	ข้อที่							รวม
	1	2	3	4	5	6	7	
1	8	11	0	1	10	6	3	39
2	13	5	2	1	7	7	1	36
3	6	4	0	5	8	8	2	35
4	4	6	10	5	2	5	2	34
5	3	3	4	11	5	5	5	36
6	0	3	11	7	3	4	5	33
7	1	3	8	5	0	0	17	34
รวม	35	35	35	35	35	35	35	245

สรุปผลของกลุ่มนักวิชาการ

↑	อันดับที่ 1 มีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด
↓	อันดับที่ 2 มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ที่ดี
↓	อันดับที่ 3 ห้างเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ที่ดิน และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
↑	อันดับที่ 4 มีเศรษฐกิจดี
↓	อันดับที่ 5 การจราจรคล่องตัว
↓	อันดับที่ 6 มีเศรษฐกิจดี
↓	อันดับที่ 7 ประชากรมีความเสมอภาคกันและมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน

องค์ประกอบความน่าอยู่ทั้ง 7 ประการ

- | | |
|---|--|
| 1. มีสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ที่ดี | 5. ห้างเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ที่ดิน |
| 2. มีอากาศธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาด | 6. มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน |
| 3. มีเศรษฐกิจดี | 7. ประชากรมีความเสมอภาคกัน และมีวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน |
| 4. การจราจรคล่องตัว | |

แผนภูมิที่ 4.4 แสดงการจัดลำดับความสำคัญขององค์ประกอบเมืองจากกลุ่มนักวิชาการและชาวเมืองยะลา

กับเรื่องความปลอดภัยของผู้ที่อาศัยภายในเมือง อาจเนื่องมาจากแต่ละกลุ่มของผู้ที่ตอบแบบสอบถามอยู่ในสถานะการณื และสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน กล่าวคือกลุ่มนักวิชาการที่ตอบแบบสอบถามทั้งหมดพักอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร แต่กลุ่มชาวเมืองพักอาศัยอยู่ในพื้นที่ห่างไกลจากเมืองหลวง และยังถือว่าเป็นพื้นที่ชนบทแต่ละกลุ่มอยู่ในสภาพแวดล้อมที่แตกต่างกัน จึงมีความคิดเห็นในเรื่องความความน่าอยู่ของเมืองที่แตกต่างกันออกไป แต่สำหรับการศึกษาคั้งนี้ชาวเมืองยะลา นักท่องเที่ยว และกลุ่มนักวิชาการต่างมีความเห็นที่เหมือนกันว่า ความน่าอยู่ของเมืองควรจะมาจกองค์ประกอบดังต่อไปนี้ เป็นประการสำคัญ

1. มีอากาศดีธรรมชาติภายในเมืองที่สวยงาม และบ้านเมืองสะอาดมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
2. มีผังเมืองสวยงามเป็นระเบียบ มีการแยกส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดิน
3. มีสาธารณูปโภคที่ดี

4.4 เอกลักษณะ และจินตภาพของเมือง

จากการออกแบบสอบถามทั้งสองครั้ง เราก้จะทราบได้ว่า องค์ประกอบที่ทำให้เมืองน่าอยู่มาจากปัจจัยหลัก 3 ประการในเบื้องต้น และผลจากการวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของระบบผังเมืองกับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมแล้วนั้น จึงทราบว่าระบบผังเมืองยะลาซึ่งเกิดจากการจัดองค์ประกอบต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมนั้นยังก่อให้เกิดเอกลักษณ์ของเมือง จากความคิดเห็นของชาวเมือง และนักท่องเที่ยวรวมไปถึงจินตภาพของเมืองยะลาจากนักท่องเที่ยวผลที่ได้จากการศึกษามีดังนี้

4.4.1 เอกลักษณะของเมือง จากแบบสอบถามปลายเปิด

- | <u>ชาวเมือง</u> | <u>นักท่องเที่ยว</u> |
|---|---|
| - ผังเมืองสวยงามเป็นระเบียบมีการแยกส่วนการใช้ที่ดิน สถานที่ราชการตั้งรวมกลุ่มกันทำให้เกิดความสะดวกในการติดต่อ | - ผังเมืองเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงาม |
| - ความสะอาดของของบ้านเมือง | - ความสะอาดของตัวเมือง |
| - ความสะดวกสบายในการเดินทางเนื่องจากถนนทุกสายติดต่อถึงกันหมด | - ถนนสายหลักและสายย่อยภายในเมืองร่มรื่นด้วยต้นไม้ |
| - อากาศดีมีธรรมชาติและต้นไม้ร่มรื่น | - ความสะดวกสบาย |
| | - ศาลหลักเมือง |

- ต้นประตู
- ศาลหลักเมือง
- มีสถิตประจำจังหวัด
- ส่วนขวัญเมือง

จากที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น เมื่อแจกแจงตามความถี่ของแบบสอบถามแล้ว จึงสรุปได้ถึงเอกลักษณ์ หรือลักษณะที่เด่นเฉพาะของเมืองยะลาใน 3 อันดับแรก ซึ่งชาวเมือง และนักท่องเที่ยว ต่างมีความเห็นที่เหมือนกัน คือ

1. พังเมืองเป็นระเบียบ
2. ความสะอาดของเมือง
3. ความร่มรื่นของถนนสายหลัก และสายย่อยมีความสะดวกในการเดินทาง

4.4.2 จินตภาพของเมืองจากนักท่องเที่ยว

การวิเคราะห์องค์ประกอบเมืองทั้งหมด จะพบว่าความน่าอยู่ของเมืองนั้นเกิดขึ้นมาจากระบบผังเมือง และการดูแลจัดองค์ประกอบที่เหมาะสมในหลาย ๆ ด้าน จึงส่งผลให้เกิดเป็นเอกลักษณ์ที่เด่นเฉพาะของเมืองยะลาขึ้น และยังก่อให้เกิดจินตภาพของเมืองตามมา ซึ่งความเห็นเกี่ยวกับจินตภาพของเมืองนั้นคงมีคำตอบหลายประการที่คล้ายคลึงกับเอกลักษณ์ของเมือง โดยมีรายละเอียดของจินตภาพจากคำถามปลายเปิดมีดังนี้

- ความสะอาดของตัวเมือง
- ความร่มรื่นสวยงามของถนนสายหลัก คือ ถนนพินิจภักดี
- ส่วนขวัญเมือง
- พังเมืองเป็นระเบียบ
- ศาลหลักเมือง
- การจราจรคล่องตัว

สรุปผลของการศึกษาจินตภาพที่ได้จากการสอบถามนักท่องเที่ยวพบว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดจินตภาพเมืองตามลำดับของความถี่ใน 3 ประการแรกมาจาก

1. ความสะอาดของเมือง
2. ความร่มรื่นของถนนสายหลัก คือ ถนนพินิจภักดี
3. ส่วนขวัญเมือง

4.5 องค์ประกอบที่ทำให้เมืองไม่น่าอยู่จากชาวเมือง และนักท่องเที่ยว

ที่ผ่านมาเราได้กล่าวถึง แต่องค์ประกอบภายในเมืองในส่วนที่ดีของเมืองทั้งหมด ส่วนต่อไปนี้เป็นปัญหาต่าง ๆ ของเมืองซึ่งมีผลทำให้เมืองลดความน่าอยู่ลงไป องค์ประกอบที่ทำให้

เมืองไม่น่าอยู่จากชาวเมือง และนักท่องเที่ยวซึ่งได้มาจากแบบสอบถามสรุปได้คือ

ชาวเมือง

- ไม่มีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน
- ชาวเมืองมีความล้าหลังทางด้านวัฒนธรรม
- ขาดแคลนพื้นที่ธรรมชาติด้านในเมือง
- เศรษฐกิจไม่ดี
- บ้านเมืองสกปรก และการระบายน้ำไม่ดี

นักท่องเที่ยว

- ชาวเมืองมีความล้าหลังทางด้านวัฒนธรรม
- ชาวเมืองแล้งน้ำใจ
- บ้านเมืองสกปรก และการระบายน้ำไม่ดี
- ชาวเมืองอยู่กันอย่างแออัด

จากคำถามปลายเปิดของแบบสอบถามของทั้งสองกลุ่มประชากรที่มีความเห็นในเรื่องการแก้ปัญหาความน่าอยู่และแนวทางแก้ไข สรุปได้ดังนี้

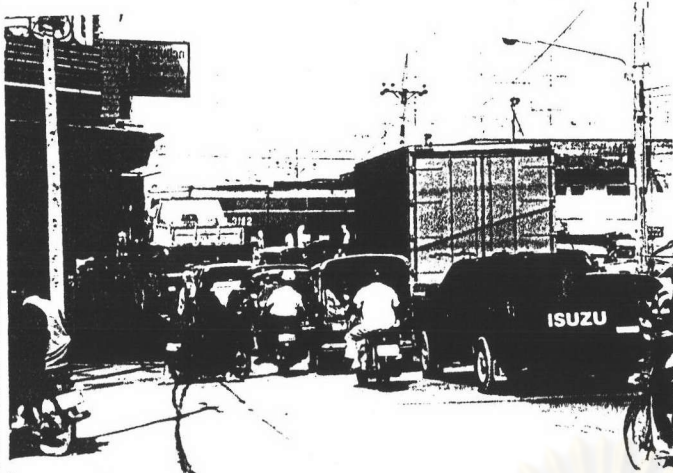
- ปัญหาการก่อความไม่สงบในพื้นที่ เช่น การวางระเบิด การเผาโรงเรียน การเรียกค่าคุ้มครอง ซึ่งในบางครั้งผู้มีอิทธิพลในท้องถิ่น เป็นผู้เรียกค่าคุ้มครอง
- ความไม่มั่นใจจากการได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาล
- การดูแลรักษาความสะอาดของเมือง ไม่ดีเหมือนเช่นเดิม
- ปัญหาการจราจร ย่านตลาดเก่า ช่วงทางรถไฟติดกับถนนสิโรธรส การจราจรติดขัดมาก ขณะมีรถไฟผ่านเมือง
- ลักษณะของอาคารบ้านเรือน ในย่านตลาดเก่า มีสภาพทรุดโทรม
- ปัญหาการระบายน้ำของเมือง เมื่อฝนตกจะเกิดน้ำท่วมทุกครั้ง
- การดูแลรักษาต้นไม้ตามถนนสายต่าง ๆ ของเมืองในปัจจุบันไม่ดีมากนัก

โดยเฉพาะถนนพืชรักบี้ มีการตัดต้นประดู่ไปหลายต้น แต่มีการปลูกทดแทนน้อย

แนวทางที่จะพัฒนาให้เมืองยะลา มีความน่าอยู่ยิ่งขึ้น ชาวเมืองและนักท่องเที่ยว ได้เสนอแนะแนวทางต่าง ๆ ในการพัฒนาเพื่อให้เมืองยะลา มีความน่าอยู่มากขึ้น ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

- การแก้ปัญหาการก่อการร้ายให้หมดไป โดยรัฐควรดำเนินนโยบายอย่างต่อเนื่องจริงจัง การเข้าถึงชนกลุ่มน้อยลดช่องว่างระหว่างเจ้าหน้าที่กับประชาชนลง มีการลงโทษผู้กระทำผิดอย่างจริงจังหากรัฐดำเนินการแก้ปัญหาดังกล่าวได้หมดไป จะทำให้นักลงทุนต่างถิ่นกล้าที่จะเข้ามาลงทุนในพื้นที่

- การรณรงค์ในเรื่องการรักษาความสะอาดของเมืองอาจทำ โดยการประชาสัมพันธ์ด้านต่าง ๆ เพื่อปลูกจิตสำนึกของชาวเมือง หรือจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อพัฒนาสถานที่สาธารณะต่าง ๆ ให้สวยงามขึ้นเพื่อเป็นการสร้างชื่อเสียงให้กับเมือง



ภาพที่ ①-③ การจราจรติดขัดขณะรถไฟผ่านเมือง บริเวณถนนสีโรรส

← ①

②
↓



③
↓

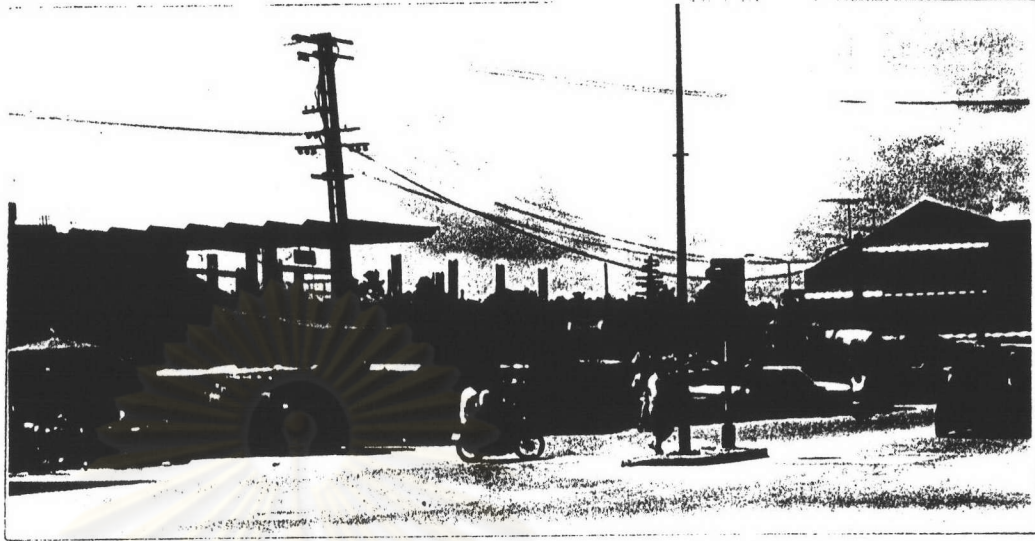


ภาพที่ ④

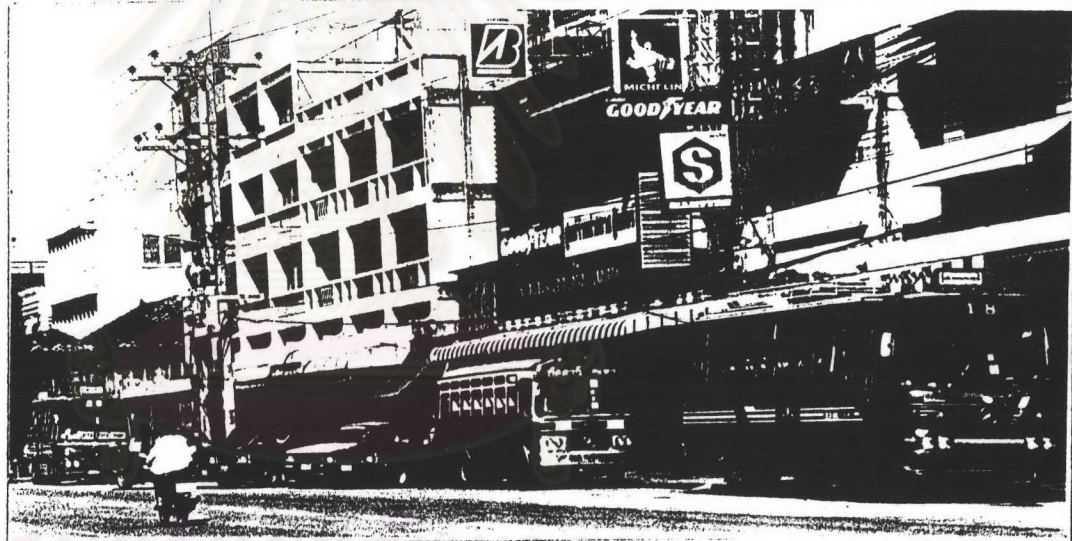
ความไม่เป็นระเบียบของทางเท้า บริเวณตลาดเก่า

ภาพที่ ① ② ③ การใช้ผิวการจราจรบนถนนหลายสายภายในเมือง
เป็นสถานีจอดรถประจำทาง

①



②



③



ภาพแสดงปัญหาที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมือง

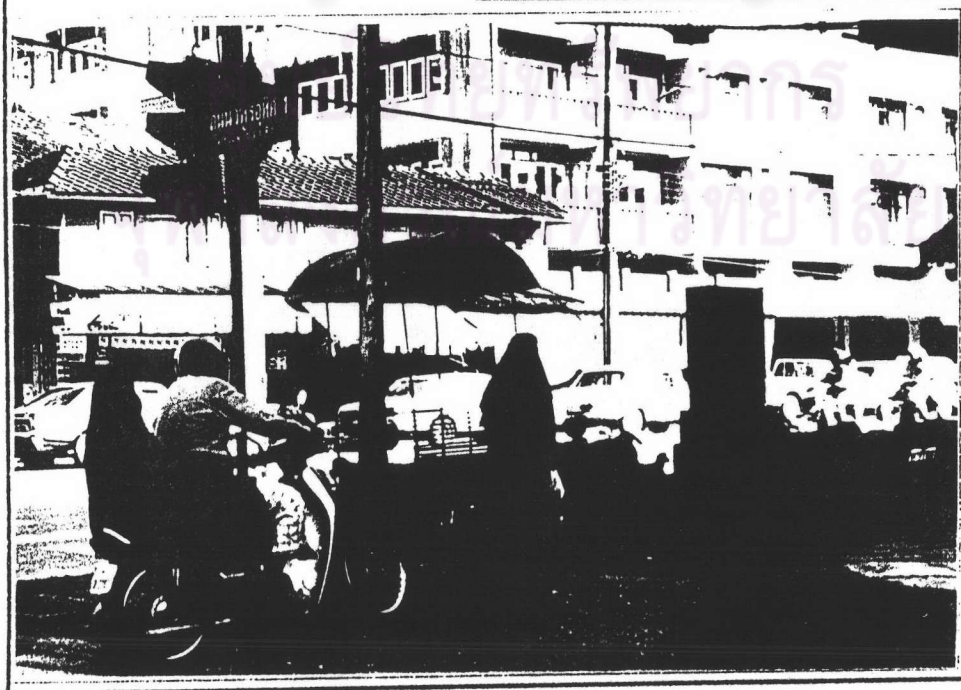


ภาพที่ ① ลักษณะของอาคารบ้านเรือนที่ทรุดโทรมในย่านตลาดเก่า และการใช้พื้นที่ฟุตบอลเป็นสถานที่ค้าขาย

ภาพแสดงปัญหาที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมือง

ภาพที่ ② ③

การปล่อยสัตว์เลี้ยงร่วมสัญจรบนถนน



③

- ควรจะมีการพัฒนาในพื้นที่รอบนอกเขตเทศบาลออกไป มีใช้มุ่งแต่พัฒนาในเมืองทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ขั้นพื้นฐาน รวมทั้งการจัดการศึกษาให้แก่ชาวเมือง
- ปรับปรุงระบบการจราจรย่านตลาดเก่า ควรสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟ เพื่อลดปัญหา การจราจร ขณะที่รถไฟผ่านตัวเมือง และควรออกกฎหมายปล่อยสัตว์เลี้ยงตามท้องถนน
- ปรับปรุงและเพิ่มเติมการปลูกต้นไม้ประดับถนน โดยเฉพาะถนนพืชรักบี้ ซึ่งต้นประดู่ของเดิม ถูกตัดออกไปมากจึงควรมีการปลูกทดแทนให้มากขึ้น
- ปัญหาการระบายน้ำของเมือง
- ควรเพิ่มสวนสาธารณะด้านทิศเหนือของเมือง

4.6 การประเมินองค์ประกอบเมือง

ผลจากการวิเคราะห์องค์ประกอบเมืองที่ผ่านมาทั้งหมด เป็นการค้นหาถึงองค์ประกอบที่มีส่วนในการสร้างความน่าอยู่ให้กับเมืองยะลา และองค์ประกอบที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมืองยะลา ในการศึกษาที่ผู้ศึกษาได้ออกสำรวจภาคสนาม โดยอาศัยแนวความคิดจากบทที่ 2 และต้องใช้ความคิดเห็นส่วนหนึ่ง จากประชากรเมืองยะลา นักท่องเที่ยวหรือผู้ที่เคยไปเมืองยะลา และกลุ่มนักวิชาการ หรือผู้ที่เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพทางผังเมือง หลังจากนั้นแล้วจะต้องมีการประเมินคุณค่าองค์ประกอบของเมืองต่าง ๆ เพื่อจะได้ทราบว่าองค์ประกอบของเมืองแต่ละประเภทดี หรือไม่ดีอย่างไร และสมควรจะปรับปรุง หรืออนุรักษ์องค์ประกอบของเมืองอย่างไร ในขั้นนี้จึงได้ใช้วิธีการของลิเคิร์ตสเกล (Likert scale) โดยกำหนดความสำคัญขององค์ประกอบเมืองไว้ 5 ระดับ คือ จากลำดับความสำคัญต่ำสุดไปหาความสำคัญสูงสุด เช่น

(ไม่ดีมาก) (ไม่ดี) (ปานกลาง) (ดี) (ดีมาก)

จากนั้นจึงได้นำองค์ประกอบเมืองที่ได้วิเคราะห์มาทั้งหมด ในการศึกษามาปรับเข้ากับตารางที่ได้กำหนดขึ้น โดยใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวเบื้องต้นตามสเกล 5 ระดับ และให้ค่ามาตรฐาน หรือ Standard อยู่ในค่ากลางเมื่อนำองค์ประกอบของเมืองทั้งหมดมาปรับเข้ากับตารางแล้วเราก็สามารถพิจารณาได้ว่า องค์ประกอบเมืองส่วนใดที่ดีอยู่ในมาตรฐาน แล้วควรจะมีวิธีการอย่างไรเพื่อรักษาให้คงไว้ หรือองค์ประกอบเมืองส่วนที่ไม่ดีควรจะมีวิธีการปรับปรุงอย่างไร ข้อมูลที่ใช้ในการประเมินองค์ประกอบทั้งหมดจะได้จากชาวเมือง นักท่องเที่ยว และการสำรวจภาคสนามของผู้ศึกษา ผนวกกับความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ทั้งของชาวเมือง นักวิชาการ และนักท่องเที่ยวจะได้นำไปแนะนำในบทสรุปผลของการศึกษาเพื่อเสนอแนะแนวทาง ในการปรับปรุงองค์ประกอบเมืองต่อไป

ตารางที่ 4.1 แสดงการประเมินองค์ประกอบเมือง

องค์ประกอบเมือง	ไม่ดีมาก	ไม่ดี	ปานกลาง	ดี	ดีมาก
1. เส้นทางที่เข้าสู่เมือง					
- ความชัดเจนของที่หมายตาในการเดินทางเข้าเมือง (นักท่องเที่ยว)	2 %	8 %	20 %	44 %	26 %
- ความชัดเจนของที่หมายตาในการเดินทางเข้าเมือง (การศึกษา)					
- ความคล่องตัวในการจราจร (นักท่องเที่ยว)	0 %	14 %	40 %	40 %	6 %
- ความคล่องตัวในการจราจร (การศึกษา)					
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (นักท่องเที่ยว)	0 %	12 %	49 %	35 %	4 %
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (การศึกษา)					
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทาง (การศึกษา)					
- ความน่าสนใจของเส้นทาง (นักท่องเที่ยว)	10 %	6 %	41 %	39 %	4 %
- ความน่าสนใจของเส้นทาง (การศึกษา)					
2. เส้นทางภายในเมือง					
- ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมือง (นักท่องเที่ยว)	1 %	15 %	35 %	44 %	6 %
- ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมือง (ชาวเมือง)	0 %	3 %	19 %	59 %	17 %
- ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมือง (การศึกษา)					
- ความชัดเจนของที่หมายตาการเดินทาง (นักท่องเที่ยว)	0 %	6 %	34 %	58 %	2 %
- ความชัดเจนของที่หมายตาการเดินทาง (การศึกษา)					
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทาง (นักท่องเที่ยว)	8 %	24 %	27 %	37 %	4 %
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทาง (ชาวเมือง)	1 %	11 %	23 %	51 %	13 %
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทาง (การศึกษา)					
- ความคล่องตัวในการจราจร (นักท่องเที่ยว)	0 %	16 %	40 %	38 %	6 %
- ความคล่องตัวในการจราจร (ชาวเมือง)	2 %	4 %	30 %	54 %	10 %
- ความคล่องตัวในการจราจร (การศึกษา)					
- ความสะดวกในการเดินทาง (ชาวเมือง)	3 %	12 %	15 %	54 %	16 %
- ความสะดวกในการเดินทาง (การศึกษา)					
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (นักท่องเที่ยว)	8 %	8 %	56 %	27 %	0 %
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (ชาวเมือง)	2 %	29 %	42 %	26 %	1 %
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ (การศึกษา)					
- ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง (นักท่องเที่ยว)	0 %	6 %	22 %	66 %	6 %
- ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง (ชาวเมือง)					
- ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง (การศึกษา)	0 %	3 %	33 %	57 %	7 %
3. สิ่งเมืองสะอาด					
- ความชัดเจนของการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน (ชาวเมือง)	0 %	6 %	30 %	44 %	20 %
- ความชัดเจนของการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน (การศึกษา)					
- ลักษณะการวางผังเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดีหรือไม่ (ชาวเมือง)	0 %	1 %	12 %	49 %	38 %
- ลักษณะการวางผังเมืองที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดีหรือไม่ (การศึกษา)					
- ความพอใจกับลักษณะของการวางผังเมือง (ชาวเมือง)	1 %	1 %	7 %	58 %	34 %
- ความเหมาะสมของที่ตั้งอาคารค้า, ที่พักอาศัย, สถานศึกษา, สถานที่ราชการ (ชาวเมือง)	0 %	2 %	28 %	53 %	17 %
- ความเหมาะสมของที่ตั้งอาคารค้า, ที่พักอาศัย, สถานศึกษา, สถานที่ราชการ (การศึกษา)					

องค์ประกอบเมือง	ไม่คิดมาก	ไม่คิด	ปานกลาง	คิด	คิดมาก
4. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (จากการศึกษา)					
- พักอาศัย			40-60 %	37.04 %	
- พาณิชยกรรม			8-12 %	4.62 %	
- อุตสาหกรรม			6-12 %	3.33 %	
- สวนสาธารณะ	2.7 %		10 %		
- ถนน	5.74 %		7-21 %		
5. ลักษณะของอาคารบ้านเรือน					
- ความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนบริเวณย่านพักอาศัย (ชาวเมือง)	3 %	22 %	57 %	17 %	1 %
- ความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนบริเวณย่านพักอาศัย (การศึกษา)					
- สภาพบ้านเรือนในบริเวณย่านพักอาศัย (ชาวเมือง)	0 %	7 %	42 %	48 %	3 %
- สภาพบ้านเรือนในบริเวณย่านพักอาศัย (การศึกษา)					
- ลักษณะของรูปทรงอาคารหรือตึกแถวในย่านการค้าของเมือง (ชาวเมือง)	1 %	9 %	66 %	21 %	3 %
- ลักษณะของรูปทรงอาคารหรือตึกแถวในย่านการค้าของเมือง (การศึกษา)					
- ลักษณะของรูปทรงอาคารสถานที่ราชการภายในเมือง (ชาวเมือง)	0 %	3 %	57 %	34 %	6 %
- ลักษณะของรูปทรงอาคารสถานที่ราชการภายในเมือง (การศึกษา)					
- ลักษณะของรูปทรงอาคารประกอบกิจการทางศาสนา (ชาวเมือง)	0 %	5 %	50 %	42 %	3 %
- ลักษณะของรูปทรงอาคารประกอบกิจการทางศาสนา (การศึกษา)					
6. สภาพแวดล้อมและธรรมชาติภายในเมือง					
- สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติภายในเมืองชะลา (ชาวเมือง)	0 %	3 %	36 %	49 %	11 %
- สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติภายในเมืองชะลา (การศึกษา)					
- การปลูกต้นไม้และประดับไฟตามท้องถนนสายต่าง ๆ ภายในเมือง (ชาวเมือง)	0 %	1 %	26 %	48 %	26 %
- การปลูกต้นไม้และประดับไฟตามท้องถนนสายต่าง ๆ ภายในเมือง (การศึกษา)					
- การรักษาความสะอาดถนนภายในเมือง (ชาวเมือง)	0 %	2 %	15 %	39 %	44 %
- การรักษาความสะอาดถนนภายในเมือง (การศึกษา)					
- การดูแลรักษาคันไม้ตามถนนสายต่าง ๆ ภายในเมือง (ชาวเมือง)	1 %	5 %	25 %	49 %	20 %
- การดูแลรักษาคันไม้ตามถนนสายต่าง ๆ ภายในเมือง (การศึกษา)					
- จำนวนสวนสาธารณะภายในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันเพียงพอหรือไม่ (ชาวเมือง)	3 %	20 %	45 %	28 %	4 %
- ความสะดวกในการเข้าถึงสวนสาธารณะ (ชาวเมือง)	0 %	1 %	25 %	56 %	18 %
- ความสะดวกในการเข้าถึงสวนสาธารณะ (การศึกษา)					
- การดูแลรักษาสวนสาธารณะ (ชาวเมือง)	2 %	7 %	30 %	47 %	14 %
- การดูแลรักษาสวนสาธารณะ (การศึกษา)					
7. ความน่าอยู่ของเมือง					
- ปัจจุบันมีความเห็นว่าเมืองชะลาน่าอยู่หรือไม่ (ชาวเมือง)	0 %	1 %	14 %	50 %	35 %
- ปัจจุบันมีความเห็นว่าเมืองชะลาน่าอยู่หรือไม่ (การศึกษา)					
- ปัจจุบันมีความเห็นว่าเมืองชะลาน่าอยู่หรือไม่ (นักท่องเที่ยว)	2 %	2 %	24 %	62 %	10 %

องค์ประกอบเมือง	ไม่ดีมาก	ไม่ดี	ปานกลาง	ดี	ดีมาก
8. สังคมและวัฒนธรรมของเมือง (ชาวเมือง)					
- ความหนาแน่นของประชากรในบริเวณที่พักอาศัย	0 %	16 %	68 %	14 %	2 %
- ปัญหาโจรสลัดหรือการลักขโมยในบริเวณที่พักอาศัย	3 %	7 %	13 %	46 %	32 %
- การบริการด้านการรักษาพยาบาลของรัฐที่ให้กับประชาชน	5 %	31 %	23 %	36 %	5 %
- การให้บริการด้านการศึกษาของรัฐที่ให้กับประชาชน	5 %	14 %	23 %	50 %	7 %
- สถานที่ประกอบกิจการทางศาสนาที่มีอยู่ภายในเมืองเพียงพอหรือไม่	1 %	6 %	19 %	65 %	9 %
- สถานที่พักผ่อนหย่อนใจภายในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบัน	2 %	15 %	30 %	46 %	7 %
- การแสดงออกทางวัฒนธรรมที่ดึงดูดใจของท้องถิ่น	6 %	20 %	44 %	29 %	1 %
- ความมีน้ำใจช่วยเหลือเกื้อกูลกันทางสังคม	4 %	12 %	56 %	23 %	5 %
- ความหวาดกลัวต่อปัญหาการก่อความไม่สงบในพื้นที่ (ชาวเมือง)	3 %	5 %	55 %	32 %	5 %
- ความหวาดกลัวต่อปัญหาการก่อความไม่สงบในพื้นที่ (นักท่องเที่ยว)	4 %	38 %	50 %	6 %	2 %
- ความหวาดกลัวต่อปัญหาการก่อความไม่สงบในพื้นที่ (การศึกษา)					
(จากเกณฑ์มาตรฐาน)					
- ความหนาแน่นของประชากร (คน/ไร่)			60		20
- ความหนาแน่นของประชากร (ครอบครัว/ไร่)			10 - 30		4-17
- การบริการด้านประปา (ความต้องการใช้น้ำ/วัน เทียบกับอัตราการผลิต ตบ.ม/วัน)			16,000	24,600	
- การบริการไฟฟ้า (จำนวนครัวเรือนที่มีไฟฟ้าใช้)					
- การบริการโทรศัพท์ (ค่าเฉลี่ย 2.1 เลขหมาย/ประชากร 100 คน)			1,738		6,168
- การบริการการสื่อสาร					
- การศึกษา					
อนุบาล	ครู : นักเรียน		1 : 32	1 : 23	
ห้องเรียน : นักเรียน			1 : 34	1 : 30	
ประถมศึกษา	ครู : นักเรียน			1 : 25	
ห้องเรียน : นักเรียน				1 : 40	1 : 36
มัธยมศึกษา	ครู : นักเรียน			1 : 17	
ห้องเรียน : นักเรียน				1 : 40	1 : 36
อนุปริญญา	ครู : นักเรียน		1 : 12	1 : 10	
ห้องเรียน : นักเรียน				1 : 30	1 : 17
- ปริญญาตรี					
สถาบันราชภัฏ	ครู : นักเรียน		1 : 33	1 : 10	
วิทยาลัยพลศึกษา	ครู : นักเรียน			1 : 10	1 : 8
วิทยาลัยการสาธารณสุข	ครู : นักเรียน		1 : 12	1 : 10	
ห้องเรียน : นักเรียน				1 : 10	1 : 5
- การสาธารณสุข					
พื้นที่โรงพยาบาล (ไร่)	7.61		25		
เตียงคนไข้ : ประชากร			1 : 609	1 : 260	
เภสัชกร : ประชากร			1:12,199	1:5,807	
แพทย์ : ประชากร			1:4260	1:2049	
ทันตแพทย์ : ประชากร			1:20,841		1:11,61
พยาบาล : ประชากร			1 : 788	1 : 288	3
- การบริการด้านการขนส่ง					

องค์ประกอบเมือง	ไม่คิดมาก	ไม่คิด	ปานกลาง	คิด	คิดมาก
- สถานีตำรวจ (แห่ง)			1		
- สถานีดับเพลิง (แห่ง)			1		
9. เศรษฐกิจของเมือง (ชาวเมือง)					
- สภาพทางเศรษฐกิจของเมืองขณะที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน	0 %	3 %	47 %	48 %	2 %
- ทำไร้อำนาจในการดำรงชีวิตประจำวันภายในเมืองระยองอยู่ในระดับใด	6 %	31 %	62 %	0 %	1 %
- ราคาสินค้าทั่วไปภายในเมืองระยองอยู่ในระดับใด	7 %	29 %	63 %	0 %	0 %
- รายได้ในปัจจุบันพอเพียงต่อการดำรงชีวิตประจำวันอยู่ในระดับใด	5 %	9 %	76 %	9 %	0 %

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตารางการประเมินองค์ประกอบเมืองจากที่ได้ทำการศึกษามาทั้งหมด เพื่อต้องการทราบถึงศักยภาพข้อที่เด่น และด้อยของเมืองยะลา ผลที่ได้ของการศึกษาเพื่อจะนำไปเสนอแนะในการปรับปรุงองค์ประกอบของเมือง การกำหนดเกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินองค์ประกอบเมืองนั้น ได้กล่าวไปแล้วในเบื้องต้นซึ่งผลของการประเมินมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.6.1 เส้นทางที่เข้าสู่เมือง องค์ประกอบที่ประเมินได้แก่ ความชัดเจนของ Landmarks ความคล่องตัวในการจราจร ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ ความไม่ชัดเจนของป้ายบอกทิศทาง และความน่าสนใจของเส้นทาง

- จากการประเมินสรุปได้ว่า Landmarks ที่ใช้สังเกตในการเดินทางเข้าเมืองมีความชัดเจนดีทั้งนักท่องเที่ยว และผู้ศึกษามีความคิดเห็นที่ตรงกัน
- ความคล่องตัวในการจราจร นักท่องเที่ยวจะประเมินว่ามีความคล่องตัวอยู่ในระดับที่ดี และปานกลางในสัดส่วนที่เท่ากันผู้ศึกษาประเมินว่าความคล่องตัวอยู่ในระดับที่ดี
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทางเข้าเมือง การประเมินผู้ศึกษามีความเห็นว่ามีชัดเจนอยู่ในระดับที่ไม่ดี
- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และความน่าสนใจของเส้นทางทั้งผู้ศึกษา และนักท่องเที่ยวมีความเห็นที่ตรงกัน คือ ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน และความน่าสนใจของเส้นทางอยู่ในระดับที่ปานกลาง

4.6.2 เส้นทางภายในเมือง มีรายละเอียดของการประเมินดังนี้

- ความชัดเจนของระบบโครงสร้างเมือง ทั้งนักท่องเที่ยว ชาวเมือง และผู้ศึกษามีความเห็นที่ตรงกัน คือ โครงสร้างเมืองยะลา มีความชัดเจนอยู่ในระดับที่ดี
- ความชัดเจนของ Landmarks ที่ใช้สังเกตในการเดินทางภายในเมืองทั้งชาวเมือง และผู้ศึกษามีความเห็นที่ Landmarks มีความชัดเจนอยู่ในเกณฑ์ที่ดี
- ความชัดเจนของป้ายบอกทิศทางในการเดินทาง นักท่องเที่ยว และชาวเมืองประเมินว่ามีความชัดเจนอยู่ในระดับที่ดี ส่วนผู้ศึกษามีความเห็นที่ชัดเจนอยู่ในระดับที่ปานกลาง
- ความคล่องตัวในการจราจร นักท่องเที่ยว จะประเมินว่าความคล่องตัวของจราจรอยู่ในระดับที่ปานกลาง แต่ชาวเมือง และผู้ศึกษามีความเห็นที่ชัดเจนว่ามีความคล่องตัวดี
- ความสะดวกในการเดินทาง ชาวเมือง และผู้ศึกษามีความเห็นที่ตรงกันว่าเส้นทางภายในเมืองยะลา มีความสะดวกอยู่ในเกณฑ์ที่ดี

- ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งสามกลุ่มจะมีความเห็นตรงกันว่ามีความปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง

- ความน่าสนใจของเส้นทางภายในเมือง ซึ่งเกิดจากการจัดองค์ประกอบทางธรรมชาติของถนนนั้น ชาวเมือง นักท่องเที่ยว และผู้ศึกษามีความเห็นตรงกันว่ามีความน่าสนใจอยู่ในระดับที่ดี

4.6.3 ผังเมืองยะลา องค์ประกอบที่นำมาประเมินมีดังนี้

- ความชัดเจนของการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน ทั้งชาวเมืองและผู้ศึกษาต่างมีความเห็นว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองยะลา มีการแยกประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความชัดเจนอยู่ในเกณฑ์ที่ดี

- ลักษณะของการวางผังเมืองยะลาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ชาวเมือง และผู้ศึกษาประเมินว่าลักษณะการวางผังเมืองนั้นอยู่ในระดับที่ดี

- ความพอใจกับลักษณะของการวางผังเมืองผู้ที่ประเมินประเด็นนี้ คือ ชาวเมืองยลานั้นเอง และชาวเมืองส่วนใหญ่ก็ประเมินว่ามีความพอใจกับลักษณะการวางผังเมืองในปัจจุบันอยู่ในระดับที่ดี

- ความเหมาะสมของที่ตั้งย่านการค้า ที่พักอาศัย สถานศึกษา สถานที่ราชการต่าง ๆ ภายในเมืองยะลาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ชาวเมือง และผู้ศึกษาประเมินว่าที่ตั้งของสถานที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมอยู่ในระดับที่ดี

4.6.4 การใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองยะลา การประเมินโดยใช้เกณฑ์ที่ได้ศึกษาจากบทที่ 2 เป็นตัวเปรียบเทียบ ผลการประเมินมีดังนี้

- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพักอาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม มีความหนาแน่นต่ำกว่ามาตรฐาน ซึ่งในการประเมินถือว่าอยู่ในระดับที่ดี คือ มีความเบาบางไม่หนาแน่นจนเกินไป

- การใช้ประโยชน์ที่ดินของสวนสาธารณะของเมืองยะลาซึ่งมีเพียงร้อยละ 2.7 ของพื้นที่เมือง เมื่อนำมาปรับเข้ากับ Likert scale แล้วพบว่ายังต่ำกว่ามาตรฐานอยู่มาก อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดีมาก

- การใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อการคมนาคมเมื่อประเมินแล้วการใช้พื้นที่ของถนนอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดีมาก เนื่องจากพื้นที่ถนนมีเพียงร้อยละ 5.74 ของพื้นที่เมืองต่ำกว่ามาตรฐานอยู่มาก

4.6.5 ลักษณะของอาคารบ้านเรือน มีรายละเอียดของการประเมินดังนี้

- ความหนาแน่นของอาคารบ้านเรือนในบริเวณที่พักอาศัย ทั้งผู้ศึกษา และชาวเมืองมีความเห็น ที่ตรงกันว่ามีความหนาแน่นอยู่ในระดับที่ปานกลาง
- สภาพบ้านเรือนในบริเวณย่านพักอาศัยต่าง ๆ ของเมืองชาวเมืองมีความเห็นว่าอยู่ในสภาพที่ปานกลาง แต่ผู้ศึกษามีความเห็นว่าอยู่ในสภาพที่ทรุดโทรม
- ลักษณะรูปทรงของอาคารในย่านการค้า สถานที่ราชการ และอาคารประกอบกิจการทางศาสนา ผู้ประเมินทั้งสองกลุ่มมีความเห็นที่ตรงกันว่ามีความสวยงามอยู่ในระดับที่ปานกลาง

4.6.6 สภาพแวดล้อม และธรรมชาติภายในเมือง

- ลักษณะของสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติภายในเมืองยะลา และการปลูกต้นไม้ประดับไฟตามถนนสายต่าง ๆ ภายในเมือง ทั้งชาวเมือง และผู้ศึกษามีความเห็นที่ตรงกันว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดี
- การรักษาความสะอาดของถนนภายในเมืองยะลา ชาวเมืองประเมินว่าการดูแลรักษาอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก ส่วนผู้ศึกษาประเมินว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดี
- การดูแลรักษาต้นไม้ตามถนนสายต่าง ๆ ภายในเมืองยะลา ผู้ประเมินทั้งสองกลุ่มมีความเห็นว่าการดูแลอยู่ในระดับที่ดี
- จำนวนของสวนสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบัน ชาวเมืองประเมินว่ามีความพอเพียงอยู่ในระดับปานกลาง
- ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงของสวนสาธารณะแต่ละแห่งชาวเมืองและผู้ศึกษา ประเมินว่ามีการเข้าถึงภายในสวนสาธารณะอยู่ในระดับที่ดี
- การดูแลรักษาสวนสาธารณะแต่ละแห่งภายในเมือง ชาวเมืองประเมินว่ามีการดูแลรักษาที่ดี แต่ผู้ศึกษามีความเห็นว่าอยู่ในระดับที่ปานกลาง

4.6.7 ความน่าอยู่ของเมือง ได้มีผู้ประเมินความน่าอยู่ของเมือง 3 กลุ่ม คือ ชาวเมือง นักท่องเที่ยว และผู้ศึกษาทั้ง 3 กลุ่ม มีความเห็นในการประเมินว่าปัจจุบันนี้เมืองยะลา ยังคงมีความน่าอยู่ในระดับที่ดี

4.6.8 สังคม และวัฒนธรรมของเมืองยะลา (การประเมินจากชาวเมือง)

- ความหนาแน่นของประชากรในบริเวณที่พักอาศัย ชาวเมืองยะลาประเมินว่ามีความหนาแน่นอยู่ในระดับที่ปานกลาง

- ปัญหาโจรสลัด หรือปัญหาการลักขโมย มีปัญหาเพียงเล็กน้อยจึงประเมินให้อยู่ในระดับที่ดี
- การบริการด้านการรักษาพยาบาล การบริการด้านการศึกษา และสถานที่ประกอบกิจการทางศาสนา ที่รัฐมีให้กับประชาชน ชาวเมืองประเมินว่ามีความพอเพียงอยู่ในระดับที่ดี
- สถานที่พักผ่อนหย่อนใจภายในเมืองยะลาที่มีอยู่ในปัจจุบันชาวเมืองประเมินว่ามีความพอเพียงอยู่ในระดับที่ดี
- การแสดงออกทางวัฒนธรรมที่งดงามของท้องถิ่น และความมั่นใจช่วยเหลือเกื้อกูลกันทางสังคม ชาวเมืองมีการประเมินว่าอยู่ในระดับที่ปานกลาง
- ปัญหาการก่อความไม่สงบในพื้นที่เมืองยะลา ชาวเมืองยะลา นักท่องเที่ยวและผู้ศึกษา ประเมินว่ารู้สึกเฉย ๆ ต่อการก่อเหตุการไม่สงบดังกล่าว
- ส่วนต่อไปจะเป็นการประเมินจากเกณฑ์มาตรฐานของเมืองที่ได้ศึกษามาจากภาคผนวกที่ 1 ทั้งหมด มีรายละเอียดของการประเมินดังนี้
- ความหนาแน่นของประชากร คน/ไร่, ครอบครัว/ไร่ ในการศึกษาจากบทที่ 3 เมื่อคิดความหนาแน่นของประชากรแล้ว เมืองยะลาที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงสุด 20 คน/ไร่ หรือ 4.17 ครอบครัว/ไร่ การประเมินความหนาแน่นจึงอยู่ในระดับที่ดีมาก
- การบริการด้านการประปา การสื่อสาร อยู่ในระดับที่ดีและทั่วถึง ส่วนการให้บริการด้านการไฟฟ้า และการโทรศัพท์ เมื่อเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานแล้วอยู่ในระดับที่ดีมาก
- การบริการด้านการศึกษาของรัฐ โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานการศึกษาของกระทรวงศึกษา คือ สัดส่วนครู/นักเรียน, ห้องเรียน/นักเรียน เมื่อนำมาปรับเข้ากับตารางแล้วอยู่ในระดับปานกลาง และดี มีบางประการที่อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ดีซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาทั่ว ๆ ไป และไม่ได้เป็นปัญหาที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ของเมืองจึงไม่ขอก้าวถึงในรายละเอียดมากนัก
- การบริการด้านการสาธารณสุข โดยใช้เกณฑ์มาตรฐานของผังเมือง และของกระทรวงสาธารณสุข ผลจากการประเมินปัญหาที่พบ คือ พื้นที่ของโรงพยาบาลมีเนื้อที่ต่ำกว่ามาตรฐานของผังเมืองอยู่ในระดับที่ไม่ดีมาก ส่วนสัดส่วนของเตียงคนไข้/ประชากร, แพทย์/ประชากร, ทันตแพทย์/ประชากร และพยาบาล/ประชากร อยู่ในระดับที่ดี และดีมาก
- การบริการด้านการขนส่งของเมือง เมื่อประเมินแล้วพบว่าเมืองยะลาอยู่ในระดับที่ไม่ดีมาก เพราะไม่มีสถานีขนส่งเฉพาะสำหรับเมือง
- การบริการด้านสถานีตำรวจ และสถานีดับเพลิงการประเมินอยู่ในระดับปานกลางเป็นไปตามมาตรฐานของเมืองที่ควรจะมี

4.6.9 เศรษฐกิจของเมืองยะลา การประเมินหัวข้อนี้ใช้ความคิดเห็นของชาวเมืองยะลา เนื่องจากเป็นผู้ที่คุ้นเคยกับเมืองที่พักอาศัยเป็นอย่างดี ผลการประเมินมีดังนี้

- สภาพเศรษฐกิจของเมืองยะลาที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ชาวเมืองประเมินว่าอยู่ในระดับที่ดี ถึงร้อยละ 48 และระดับปานกลางร้อยละ 47

- ค่าใช้จ่ายในการดำรงชีวิตประจำวัน, ราคาของสินค้า และความพอเพียงของรายได้ ชาวเมืองยะลา ประเมินว่าอยู่ในระดับที่ปานกลาง

สรุปผลการประเมินองค์ประกอบเมืองทั้งหมด ทำให้เราทราบถึงศักยภาพที่เด่นและด้อยขององค์ประกอบเมืองยะลา รวมทั้งปัญหาต่าง ๆ สำหรับปัญหาขององค์ประกอบเมืองนั้น จะมุ่งเน้นปัญหาทางกายภาพของเมืองที่มีผลกระทบต่อความน่าอยู่ มิได้มุ่งเน้นปัญหาทางสังคม นอกจากนั้นยังพิจารณาถึงความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์หลายประการของนักวิชาการในสาขาอาชีพผังเมือง เพื่อนำไปเสริมสร้างแนวทางในการอนุรักษ์ และปรับปรุงองค์ประกอบเมืองยะลาให้น่าอยู่ต่อไป

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย