

รายงานวิจัยเรื่อง

**การศึกษามาตรการด้านผังเมือง
เพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล
กรณีศึกษา : เมืองพัทยา**

**A Study on Urban Planning Measure for
Environmental Coastal Touristic City Case study : Pattaya City**



โดย
**ดร. นพินทร์ สถาปนพงศ์
สิวชัย ตระนน้อย**

๗๓
๗๘ ๑๕
๐๐๙๕๘๒

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับเงินอุดหนุนจากทบประมาณแผ่นดิน

ISBN 974-639-986-1



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รายงานวิจัยเรื่อง

การศึกษามาตรการด้านผังเมือง
เพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล
กรณีศึกษา : เมืองพัทยา

A Study on Urban Planning Measure for
Environmental Coastal Touristic City Case study : Pattaya City

โดย



ดร. นพรัตน์ ตาบนานนท์

ลือชัย ตระน่วย

ตุลาคม 2541

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับเงินอุดหนุนจากงบประมาณแผ่นดิน

ISBN 974-639-986-1



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



I18364895 20 ต.ค. 2541

บทคัดย่อ

เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเล ที่มีความสวยงามและสำคัญของประเทศ ซื่อได้เปรียบของเมืองพัทยาในด้านของภูมิประเทศและความสะดวกในการคมนาคม อีกทั้งระยะทางซึ่งไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร จึงทำให้เมืองพัทยานี้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การขยายตัวดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยาอย่างมาก ดังนั้นในการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพของการพัฒนาและปัญหาสถานะแวดล้อมของเมือง แผนและมาตรการการควบคุมในพื้นที่ รวมไปถึงผลกระทบต่อที่เกิดจากการใช้มาตรการการควบคุมที่ผ่านมา เพื่อนำเสนอเป็นแนวทางการกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมสถานะแวดล้อมของเมือง

การศึกษานี้พบว่าปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมเมืองพัทยาที่ปรากฏให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน เช่น ปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาขยะ ปัญหามลพิษต่าง ๆ นั้นเป็นผลจากความไม่สมดุลของกิจกรรมการใช้ที่ดินกับความสามารถในการรองรับของทรัพยากรธรรมชาติและพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของเมือง ขณะที่เมืองพัทยา มีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดิน ซึ่งประกอบไปด้วย

1. กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2522) ออกตามพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 ว่าด้วยการควบคุมการก่อสร้างริมทะเลหาดพัทยา - จอมเทียน
2. กฎกระทรวงฉบับที่ 61 (พ.ศ. 2531) ออกตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 ปัจจุบันเมืองพัทยากำลังมีการปรับปรุงผังเมืองรวมครั้งที่ 2
3. พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2535
4. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง การกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการควบคุมสิ่งแวดล้อมบริเวณเมืองพัทยา พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2540) ออกตามพระราชบัญญัติส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

เมืองพัทยาใช้ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้วควบคุมการก่อสร้าง และทิศทางการขยายตัวของเมืองแต่ไม่ปรากฏว่ามีข้อบัญญัติของเมืองในการควบคุมการก่อสร้าง แม้ว่าจะมีการประกาศบังคับใช้กฎหมายในบริเวณเมืองพัทยา แต่ก็ยังไม่สามารถควบคุมหรือป้องกันผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมได้ เนื่องจาก

1. ความไม่สัมพันธ์กันระหว่างการพัฒนาที่ดินของภาคเอกชนกับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคของเมือง
2. มาตรการทางกฎหมายที่มีอยู่ไม่ชัดเจนในการควบคุมและการบังคับใช้

นอกจากนี้แล้วยังพบว่ามาตรการต่างๆที่มีอยู่เป็นการกำหนดข้อห้าม และไม่มีมาตรการเสริมเพื่อสร้างแรงจูงใจให้เกิดกิจกรรมการใช้ที่ดินตามที่กำหนดไว้ในแผนการใช้ที่ดิน การศึกษาจึงได้เสนอแนะแนวทางในการกำหนดมาตรการเพื่อควบคุมป้องกันสภาวะแวดล้อมของเมืองไว้ดังนี้

1. ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ควรมีการเพิ่มเติมรายละเอียดของกิจกรรมและมาตรการเสริม เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรูปแบบของเมือง และกระตุ้นให้เกิดความสนใจในการประกอบกิจกรรม

2. ในส่วนของการบังคับใช้ และความชัดเจนในการบังคับใช้มาตรการทางกฎหมายต่างๆ ควรมีการประสานกันทั้งระดับนโยบายและระดับปฏิบัติในการร่วมกันกำหนดกรอบแนวปฏิบัติให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Abstract

Pattaya City is a beautiful and famous beach resort of the country. The rapid expansion of tourist activities resulting from its geographical advantages and its convenient accessibility together with its proximity to Bangkok Metropolis, has created a great environmental impact to the city. The objectives of this study, consequently, to investigate the development and the environmental problems of the city, plans and control measures, the impacts of those control measures to the development, and the suggestions of the suitable measures for the environmental control of the city.

The study found that the existing environmental problems of Pattaya City, e.g. the deterioration of natural resource, waste water, solid waste and other pollution problems are resulting from the imbalance of land use activities and the capability of natural resources and the infrastructure of the city, while there have been regulations concerning land use control, i.e. ,

1. Ministerial Regulation No.9 (B.E.2522) , Building Construction Control for Pattaya-Chomthian Beach issuing under the Building Construction Control Act B.e. 2479
2. Ministerial Regulation No.61 (B.E.2531) issuing under Town Planning Act B.e. 2518 for the comprehensive plan (2 nd revision) of Pattaya City (under preparation)
3. Building Control Act B.e. 2522 and the addition B.E. 2535
4. Announcement of Ministry of Science, Technology and Enviroment, Specification of Area and Measures for Environmental Control of Pattaya City B.E. 2535 (No.2 B.E. 2540) issuing under the National Environmental Protection Act B.E. 2535

The mentioned regulation have been enforcing in Pattaya City, without local by-law for building control. However, these regulations failed to protect the environmental impacts due to the reasons to , i.e. ,

1. Inconsistency between private land development and infrastructure development,
2. Regulations are unclear in enforcing and controlling.

Moreover, all existing measure are for controlling, and there is no incentive measures for stimulating the conforming use of land to the land use plan. The measures for environmental protection recommended by the study include ;

1. Concerning land use, there should be additional details of activity list and incentive measures for clear understanding of urban pattern and for stimulating development interest,
2. Concening regulations for controlling and enforcing, there should be coordination between policy formation and plan implementation within the development framework.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กิตติกรรมประกาศ

รายงานวิจัยเรื่อง “การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล กรณีศึกษา : เมืองพัทยา” สำเร็จลงได้ด้วยดีโดยได้รับความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ คือ กรมโยธาธิการ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย กรมอุตุนิยมวิทยา สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ศาลาว่าการเมืองพัทยา สำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี สำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรี และอื่นๆ

ท้ายสุดขอขอบคุณ คุณบุญเยี่ยม เหลาสะอาด คุณหทัยรัตน์ พ่วงเชย และ คุณปฐมภรณ์ วิษณุกิจไพบูลย์ ที่ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาครั้งนี้ และขอขอบคุณ คุณอาษา ทองธรรมชาติ คุณวรวิญญา แตรวิจิตร คุณวีรัต รัตตากร คุณพรชัย สุตันไชยนนท์ คุณชูขวัญ สายสะอาด คุณจิราพรณ์ ปิ่นทิวรุจน์ คุณดาวรุ่ง สังข์ทอง และคุณนันทวัน อิศริยะกุล ที่ให้ความช่วยเหลือในการสำรวจภาคสนาม

ดร. นพนนท์ ตาปานานนท์
ลือชัย ครุฑน้อย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญแผนภูมิ.....	ญ
สารบัญแผนที่.....	ฎ
สารบัญภาพ.....	ฏ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	1-3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	1-4
1.4 ขั้นตอนการศึกษา.....	1-4
1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	1-4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	1-4
1.7 ข้อจำกัดของการศึกษา.....	1-5

บทที่ 2 แนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับวิวัฒนาการและการใช้ที่ดินในเมือง.....	2-1
2.2 สภาพที่เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยว.....	2-2
2.2.1 ลักษณะของแหล่งหรือเมืองท่องเที่ยว.....	2-2
2.2.2 รูปร่างของแหล่งท่องเที่ยว.....	2-3
2.2.3 วิวัฒนาการของเมืองท่องเที่ยว.....	2-3
2.3 ผลกระทบของการท่องเที่ยวที่มีต่อสภาพแวดล้อม.....	2-4
2.3.1 ผลกระทบจากความเจริญของแหล่งท่องเที่ยว.....	2-4
2.3.2 ผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่พักแรมในเขตเมือง.....	2-5
2.3.3 ผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนา Second Home ในสภาพแวดล้อมชนบท.....	2-5
2.4 แนวทางการวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล.....	2-6

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.5	มาตรการด้านผังเมืองที่ใช้ควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองพัทยา	
2.5.1	การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์ของอาคาร	2-10
2.5.2	แนวทางและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	2-11
บทที่ 3	ลักษณะทั่วไปของเมืองพัทยา	
3.1	ประวัติของเมืองพัทยา.....	3-1
3.2	วิวัฒนาการของการเป็นเมืองท่องเที่ยวพัทยา.....	3-2
3.3	รูปร่างของเมืองท่องเที่ยวพัทยา.....	3-3
3.4	สภาพทั่วไป	3-4
3.4.1	สภาพภูมิประเทศ	3-4
3.4.2	สภาพทางธรณีวิทยา.....	3-4
3.4.3	สภาพภูมิอากาศ.....	3-4
3.4.4	การคมนาคมและการขนส่ง	3-7
3.5	ประชากรและนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา.....	3-10
3.5.1	จำนวนประชากร	3-11
3.5.2	การเกิด การตาย การย้ายเข้า และการย้ายออก	3-14
3.5.3	โครงสร้างประชากร.....	3-14
3.5.4	นักท่องเที่ยว.....	3-18
3.5.5	การคาดการณ์ประชากร	3-18
3.6	สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม	3-24
3.6.1	สภาพทางเศรษฐกิจ.....	3-24
3.6.2	สภาพและสถาบันการบริการทางสังคม.....	3-27
3.7	ผลกระทบของการท่องเที่ยวที่มีต่อสภาพแวดล้อมเมืองพัทยา.....	3-29
3.8	การจัดการสิ่งแวดล้อม.....	3-31
3.8.1	การระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย.....	3-31
3.8.2	การจัดเก็บและการกำจัดขยะมูลฝอย.....	3-33
3.8.3	การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ	3-34
3.8.4	การควบคุมการก่อสร้างและภูมิทัศน์ของเมือง.....	3-35

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 การใช้ที่ดิน การเปลี่ยนแปลง และแนวโน้มในอนาคต	
4.1 ลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบัน.....	4-1
4.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทิศทางและแนวโน้มการขยายตัวของเมืองพัทยา.....	4-11
4.3 โครงการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อ การขยายตัวของชุมชน	4-13
4.3.1 โครงการฟื้นฟูบูรณะเมืองพัทยา	4-13
4.3.2 โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก.....	4-15
4.3.3 โครงการพัฒนาภาคเอกชน-.....	4-15
4.4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา	4-15
4.4.1 แนวความคิดในการวางผังเมืองรวมเมืองพัทยา.....	4-16
4.4.2 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา ฉบับ พ.ศ. 2526 (ฉบับที่ 1).....	4-18
4.4.3 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา พ.ศ. 2531 (ปรับปรุงครั้งที่ 1).....	4-20
4.4.4 ร่างผังเมืองรวมเมืองพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2).....	4-23
บทที่ 5 มาตรการทางผังเมืองเพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมือง	
5.1 ปัญหาสภาวะแวดล้อมเมืองและสาเหตุ.....	5-1
5.2 มาตรการทางผังเมืองในการควบคุมสภาวะแวดล้อมเมืองพัทยา	5-7
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ.....	6-1
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	6-1
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	6-3

บรรณานุกรม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.5.1-1 แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น และอัตราการเพิ่มของประชากร เมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2521 - 2540	3-12
3.5.2-1 แสดงอัตราการเกิด อัตราการตาย อัตราการย้ายเข้า และอัตราการย้ายออก (ต่อพันคน) ของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2521 - 2540	3-15
3.5.3-1 แสดงโครงสร้างอายุของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2540	3-16
3.5.4- 1 แสดงจำนวนและอัตราการเพิ่มนักท่องเที่ยวของเมืองพัทยา ในปี พ.ศ. 2521 -2540	3-19
3.5.5-1 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรเมืองพัทยา	3-22
3.5.5-2 แสดงการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา	3-23
3.6.1-1 แสดงมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2534 - 2538 ตามราคา ปี 2531 (พื้้นบาท)	3-25
3.6.1-2 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนโรงแรมและสถานบริการในเขตเมืองพัทยา ระหว่างปี พ.ศ. 2530 และ 2540	3-28
4.2-1 แสดงประเภทและขนาดการใช้ที่ดินเปรียบเทียบ ปี 2529 และ 2534	4-11

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เลขหมู่ ดฟ
 กล 15
เลขทะเบียน 009582
วัน,เดือน,ปี 16 เม.ย.42

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
3.5.1-1 แสดงอัตราการเพิ่มประชากรเมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2522 - 2540 (%)	3-13
3.5.3-1 แสดงโครงสร้างอายุของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2540.....	3-17
3.5.4 -1 แสดงอัตราการเพิ่มของจำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา ในปี พ.ศ. 2522- 2540 (%)	3-20



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแผนที่

แผนที่	หน้า
1.1-1 แสดงที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา.....	1-2
3.4.1-1 แสดงแนวเขตเมืองพัทยา	3-5
3.4.4-1 แสดงระบบถนนของเมืองพัทยา	3-8
4.1-1 แสดงการใช้ที่ดินปัจจุบันของเมืองพัทยา.....	4-2
4.1-2 แสดงการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โรงแรม และที่พักตากอากาศ.....	4-4
4.1-3 แสดงการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย.....	4-5
4.1-4 แสดงการใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม	4-6
4.1-5 แสดงการใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปการ สาธารณูปโภค	4-7
4.1-6 แสดงการใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา สถานศึกษา.....	4-8
4.4.1-1 แสดงแนวความคิดในการวางผังเมืองรวมเมืองพัทยา	4-17
4.4.2-1 แสดงผังเมืองรวมเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2526	4-19
4.4.3-1 แสดงผังเมืองรวมเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2531	4-21
4.4.4-1 แสดงผังเมืองรวมเมืองพัทยา ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2	4-24

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.4-1 แสดงความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ชายฝั่งทะเลต่อระบบการท่องเที่ยว และสมรรถนะในการรองรับ.....	2-8
2.4-2 แสดงสภาพกายภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเล	2-9
3.4.1-1 แสดงสภาพชายหาดเมืองพัทยา.....	3-6
4.1-1 แสดงการใช้ที่ดินที่สำคัญบริเวณเมืองพัทยา	4-9
5.1-1 แสดงสภาพการใช้พื้นที่ที่ก่อให้เกิดปัญหากับสิ่งแวดล้อม.....	5-3



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทที่ 1

บทนำ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

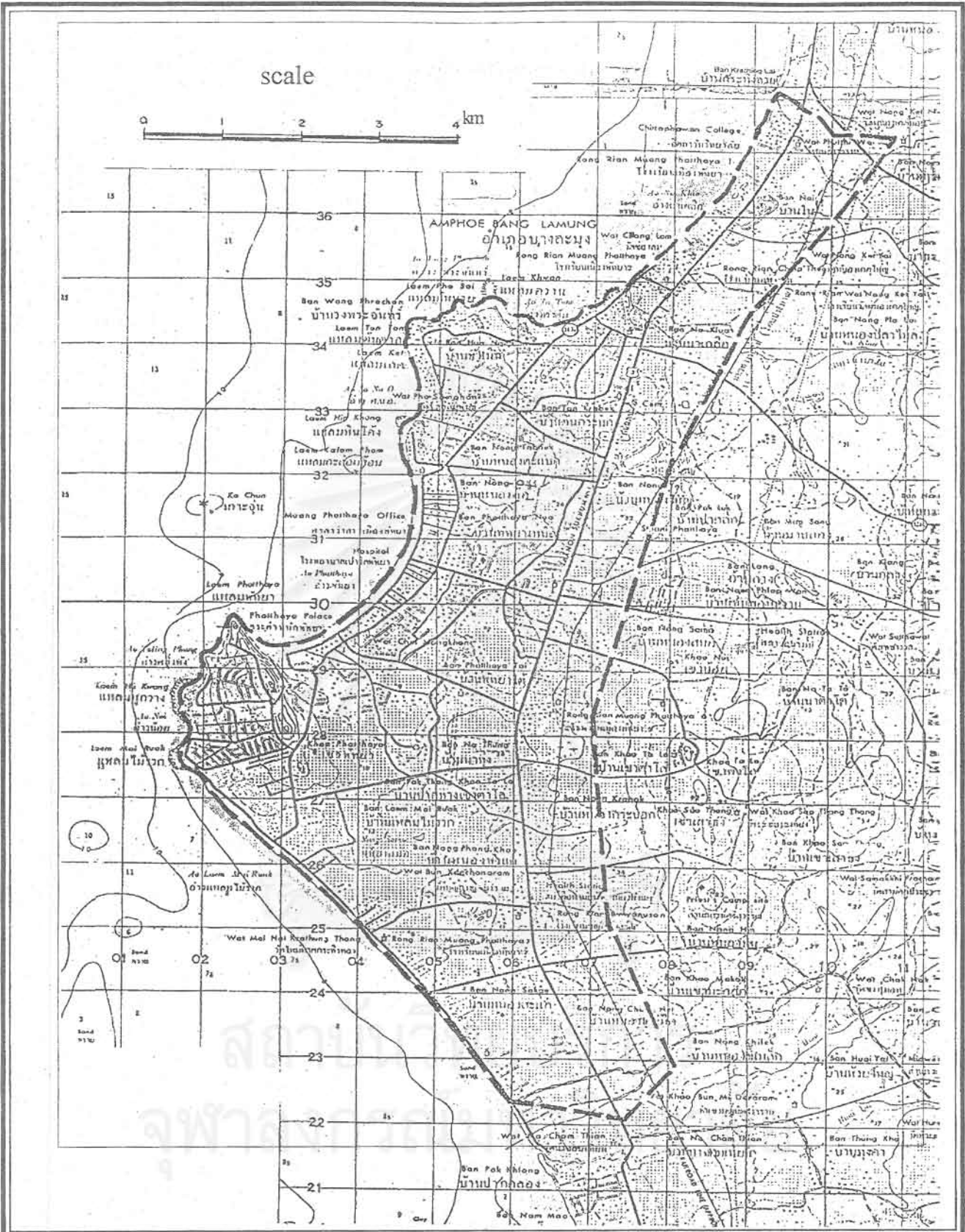
บทที่ 1

บทนำ




1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

เมืองพัทยา ตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานคร 150 กิโลเมตร (แผนที่ 1.1-1) เป็นเมืองท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล และเป็นสถานที่พักตากอากาศที่มีชื่อเสียงระดับโลก แต่เดิมเมืองพัทยามีฐานะเป็นสุขาภิบาลนาเกลือ แต่เนื่องจากพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีการพัฒนาในด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และประสบปัญหาในด้านการบริหารที่ไม่มีประสิทธิภาพ รูปแบบการปกครองที่มีอยู่เดิมไม่สามารถรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจภาคเอกชนได้ทัน กระทรวงมหาดไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติระเบียบการบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2521 ขึ้นเพื่อยุบสุขาภิบาลนาเกลือ และยกฐานะเป็นราชการบริหารส่วนท้องถิ่นรูปพิเศษชั้นใหม่ เรียกว่า “เมืองพัทยา” เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2521 โดยได้นำหลักการปกครองท้องถิ่นในรูปแบบผู้จัดการเทศบาล (City Manager) มาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับความเจริญของเมืองพัทยา และเหมาะสมกับการรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลทางภาคตะวันออก (Eastern Sea Board : ESB) ซึ่งมีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกมาตาพุดที่ระยอง และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งรัฐบาลได้ลงทุนพัฒนาเป็นจำนวนเงินถึงแสนล้านบาท และเมืองพัทยาจะต้องรองรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก โดยเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว ศูนย์กลางทางการเงินและโทรคมนาคมด้วย

ปัจจุบันเมืองพัทยามีการพัฒนาไปมาก โดยเฉพาะการก่อสร้างอาคาร โรงแรม ที่พักตากอากาศ และบ้านจัดสรร โดยปราศจากการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเป็นระบบ ก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมตามมา เช่น ปัญหาระบบระบายน้ำเสีย เนื่องจากระบบระบายน้ำเสียในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อการขยายตัวของเมืองและนักท่องเที่ยวที่มีปริมาณเพิ่มขึ้น ทำให้น้ำเสียมีปริมาณเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่ง ปัญหาขยะมูลฝอยที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาในการกำจัด ปัญหาการจราจรคับคั่ง รวมทั้งปัญหาการใช้น้ำ ซึ่งเมืองพัทยามีปัญหาการใช้น้ำเกือบทุกปี โดยเฉพาะในหน้าแล้ง โรงแรมต่าง ๆ จะต้องซื้อน้ำจืดจากแหล่งต่าง ๆ มาใช้ในกิจการของตน จากปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการพัฒนาโดยไม่คำนึงถึงศักยภาพของทรัพยากรที่มีอยู่ เมืองพัทยาจึงถูกประกาศให้เป็นเขตควบคุมมลพิษ ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์	แสดง : ที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา		 ทิศเหนือ
	 เขตพื้นที่ศึกษา  ถนน	ที่มา : กรมแผนที่ทหาร	
			แผนที่ 1.1-1

ในเขตเมืองพัทยาได้มีมาตรการทางด้านผังเมืองมาบังคับใช้เป็นครั้งแรก โดยกรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎกระทรวงฉบับที่ 6 ลงวันที่ 30 ธันวาคม 2526 อาศัยอำนาจตาม พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 บังคับใช้เมื่อ พ.ศ.2528 เมื่อครบกำหนด 5 ปีแล้วได้ทำการปรับปรุงครั้งที่ 1 และประกาศใช้โดยกฎกระทรวงฉบับที่ 61 เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2531 โดยสิ้นระยะเวลาบังคับใช้ 5 ปีในวันที่ 30 ธันวาคม 2536 ซึ่งขณะนี้กรมการผังเมืองได้ขยายระยะเวลาการบังคับใช้ออกไปอีก 2 ครั้ง โดยครั้งที่แรกถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2537 และครั้งที่สองถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2538 ขณะนี้จึงอยู่ระหว่างการปรับปรุงร่างฉบับที่ 2 ในข้อกำหนดของผังเมืองรวมทางด้านสิ่งแวดล้อม ได้กำหนดให้อนุรักษัทรพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัยและพาณิชย์กรรม ให้สัมพันธ์กับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก

การใช้ที่ดินในอนาคตของผังเมืองรวมเมืองพัทยา ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมด 53.44 ตารางกิโลเมตร มีการกำหนดพื้นที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 2.8 เท่านั้น ในขณะที่พื้นที่เพื่อการพาณิชย์กรรมและอยู่อาศัยหนาแน่นมาก คิดเป็นร้อยละ 11.3 และในขณะที่เดียวกันมาตรการควบคุมอาคารพื้นที่ชายฝั่งทะเล มาตรการควบคุมอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ในพื้นที่เขตเมืองพัทยา ซึ่งจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อด้านสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำเสีย ขยะมูลฝอย การจราจร ทัศนียภาพ ตามมาภายหลัง ปัจจุบันเมืองพัทยามีความหนาแน่นของประชากร 1,408 คนต่อตารางกิโลเมตร (ปี พ.ศ. 2540) มีการใช้มาตรการพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติผังเมือง 2518 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และประกาศสำคัญเมืองพัทยาได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เขตควบคุมมลพิษ ซึ่งมาตรการดังกล่าวก็ยังไม่สามารถที่จะควบคุมหรือป้องกันสภาวะแวดล้อมที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาถึงมาตรการดังกล่าวว่ามีผลต่อสภาพแวดล้อมอย่างไร ซึ่งจะนำไปสู่แนวทางในการกำหนดมาตรการทางด้านผังเมือง กฎหมายหรือข้อกำหนดเพื่อที่จะนำไปควบคุมสภาวะแวดล้อมให้เหมาะสมกับแหล่งท่องเที่ยวชายฝั่งทะเลต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) ศึกษาสภาพการพัฒนาและปัญหาสภาวะแวดล้อมของเมืองพัทยา
- 2) ศึกษาแผนและมาตรการการควบคุม การพัฒนา
- 3) ศึกษาและประเมินผลจากการใช้มาตรการทางด้านผังเมือง กฎหมายควบคุมการพัฒนาที่ผ่านมา
- 4) เสนอแนวทางการกำหนดมาตรการที่เหมาะสม ในการควบคุมสภาวะแวดล้อม

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษารายละเอียดในเขตผังเมืองรวมเมืองพัทยา โดยศึกษาถึงการใช้อำนาจและสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน และศึกษาถึงมาตรการทางด้านผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร เพื่อนำมาพัฒนาให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล

1.4 ขั้นตอนการศึกษา

- 1) ศึกษาสภาพปัจจุบันของเมืองพัทยา ด้านการพัฒนาในสาขาต่าง ๆ
- 2) ศึกษาสภาพปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา
- 3) ศึกษามาตรการทางด้านผังเมืองรวม กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา
- 4) ศึกษาความสัมพันธ์ของการพัฒนากับการอนุรักษ์สภาพแวดล้อม
- 5) ศึกษาเปรียบเทียบมาตรการทางด้านผังเมืองในปัจจุบัน ในการควบคุมสิ่งแวดล้อม
- 6) ศึกษาสภาพของพื้นที่โดยอาศัยปัจจัยทางด้านแหล่งท่องเที่ยวชายทะเล เพื่อกำหนดมาตรการหรือกฎระเบียบในการพัฒนาให้มีความเหมาะสม

1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลและเอกสารที่ใช้ในการประกอบการศึกษานี้ได้มาจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ศาลาว่าการเมืองพัทยา สำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี สำนักงานจังหวัดชลบุรี สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี สำนักงานที่ดินจังหวัดชลบุรี กรมอุตุนิยมวิทยา กรมโยธาธิการ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงสภาพปัญหา และข้อจำกัดในการควบคุมหรือบังคับใช้มาตรการทางผังเมือง
- 2) มาตรการทางด้านผังเมืองเพื่อควบคุมและป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม
- 3) ข้อเสนอแนะในการกำหนดมาตรการควบคุมและป้องกันปัญหาสภาพแวดล้อมของเมือง

1.7 ข้อจำกัดของการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้มีข้อจำกัดด้านความทันสมัยของข้อมูลเชิงปริมาณการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทในปัจจุบัน เนื่องจากผังเมืองรวมพัทยาขณะนี้อยู่ในระหว่างการปรับปรุงครั้งที่ 2 ซึ่งยังไม่ประกาศใช้ ดังนั้นข้อมูลเชิงปริมาณดังกล่าวจึงนำมาจากผังเมืองรวมพัทยาระดับปรับปรุงครั้งที่ 1 ซึ่งใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2531 โดยสิ้นสุดระยะเวลาบังคับใช้แล้วในปี 2536 และขยายระยะเวลาบังคับใช้ในปี พ.ศ. 2537 และ 2538 ดังนั้นข้อมูลที่น่ามาใช้จึงเป็นข้อมูลเก่าที่ได้จากการสำรวจของกรมการผังเมืองเมื่อครั้งเริ่มทำแผน และด้วยเทคนิควิธีการได้มาซึ่งข้อมูลเชิงปริมาณดังกล่าวนั้นจะต้องได้มาจากการศึกษาและสำรวจที่ถูกต้องตามมาตรฐานโดยกรมการผังเมือง ดังนั้นผู้วิจัยจึงไม่สามารถทำขึ้นเองได้



สถาบันวิทย์บริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทที่ 2
แนวความคิดที่เกี่ยวข้อง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

แนวความคิดที่เกี่ยวข้อง ,

ในการกำหนดแนวทางหรือมาตรการเพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองนั้นจำเป็นต้องมีความเข้าใจสภาพของเมือง ลักษณะการใช้พื้นที่ การเปลี่ยนแปลงและผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงที่มีต่อสภาวะแวดล้อมของเมือง ดังนั้นในการศึกษาค้นคว้าจึงได้รวบรวมและทำความเข้าใจแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและวิวัฒนาการของเมือง การใช้ที่ดินในพื้นที่เมือง การเลือกที่ตั้งของกิจกรรมต่างๆ แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว รวมไปถึงรูปแบบและแนวทางในการควบคุมลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ เพื่อสามารถอธิบายและก่อให้เกิดความเข้าใจถึงสภาพของเมืองมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดกรอบ แนวทาง และมาตรการในการควบคุมและแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมของเมือง

2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับวิวัฒนาการของเมือง

เมืองนับเป็นวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ Cherry (1974) กล่าวว่า การก่อรูปของเมืองขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้ คือ

- ขนาดของเมือง
- ความหนาแน่นของเมือง ซึ่งขนาดและความหนาแน่นของเมืองจะมีความสัมพันธ์กัน และเกี่ยวข้องกับจำนวนประชากรและการใช้พื้นที่ของประชากร
- รูปร่างของเมือง ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ เส้นทางการคมนาคมเป็นส่วนใหญ่ที่จะกำหนดรูปร่างของเมืองในระยะแรก แต่ในระยะต่อมาจะเกี่ยวข้องกับผู้ออกแบบเมืองว่าต้องการให้เมืองมีลักษณะอย่างไร
- การใช้ที่ดิน ซึ่งเมืองต่างๆ อาจมีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แตกต่างกันไปทั้งประเภทและขนาด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับหน้าที่ของเมืองนั้นๆ
- สภาพของเมือง คือ ความสามารถของเมืองในด้านกายภาพจะรองรับหน้าที่ต่างๆ ของเมืองให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อผลประโยชน์ของผู้พักอาศัยในเมืองนั้นๆ สภาพของเมืองจะแตกต่างกันออกไปตามพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมือง

Taylor (อ้างใน Keeble 1964:87) กล่าวถึงวิวัฒนาการของเมือง เมื่อพิจารณาจากลักษณะโครงสร้างภายในของเมือง ซึ่งปรากฏเป็นรูปแนวถนนและการใช้ที่ดิน พบว่า วิวัฒนาการของเมืองมีอยู่ 4 ระดับ คือ

- 1.) ขั้นแรก (Infantile) เป็นการรวมตัวของชุมชนเมืองขนาดเล็กไม่มีการแบ่งแยกการใช้ที่ดินให้เห็นอย่างเด่นชัด
- 2.) ขั้นวัยรุ่น (Juvenile) มีการแบ่งใช้ที่ดินเป็นบริเวณพักอาศัย แต่มีอุตสาหกรรมรวมอยู่ในครัวเรือน
- 3.) ขั้นผู้ใหญ่ (Mature) โครงสร้างภายในเป็นที่พักอาศัย พาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมอย่างเด่นชัด
- 4.) ขั้นชรา (Senil) เป็นเมืองที่มีโครงสร้างภายในเสื่อมโทรมมาก

2.2 สภาพที่เกี่ยวกับแหล่งท่องเที่ยว

2.2.1 ลักษณะของแหล่งหรือเมืองท่องเที่ยว

กองวิจัย สำนักผังเมือง(2526:166) ได้กำหนดลักษณะของ “เมืองตากอากาศที่สมบูรณ์”(Resort Town) ของเมืองตากอากาศชายทะเลว่าต้องมี ภูมิอากาศที่เหมาะสม ไม่ร้อนไม่หนาวจนเกินไป มีความสงบร่มรื่น ทิวทัศน์งดงาม ประชาชนสามารถใช้ชายทะเลได้โดยเสมอภาคไม่จำกัดสถานที่และเวลา มีความปลอดภัยทั้งทางร่างกายและทรัพย์สิน ปราศจากสิ่งและเสียงรบกวน ความสงบ มีบริการทุกประเภทครบถ้วนอย่างมีประสิทธิภาพภายในเมืองเอง มีรายได้เข้าเทศบาลเพื่อบำรุงท้องที่เพียงพอ และมีงบประมาณพอที่จะพัฒนาเมืองต่อไปได้ โดยไม่ค้ำเงินถึงเงินช่วยเหลือจากส่วนกลาง ประชาชนในพื้นที่มีรายได้หรือผลพลอยได้จากกิจกรรมท่องเที่ยวตากอากาศนี้ด้วย นอกจากอาชีพหลักดั้งเดิม

Peter (1969:59) ได้ให้ความหมายของคำว่า “Tourist Resort” ว่าเป็นแหล่งพักผ่อนที่มีหลายรูปแบบเป็นกิจกรรมที่สนองต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว ซึ่งอาจพัฒนามาจากหมู่บ้าน หรือเมืองธรรมดาให้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสม โดยมักจะมีที่ตั้งที่สะดวกต่อการเข้าถึง (Good Access) และจะประกอบด้วยที่พักพร้อมสาธารณูปโภคที่เพียงพอ

Lawson และ Baud Bovy (1977: 63) ได้กล่าวถึงปัจจัยสำคัญ 4 ประการที่ก่อให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ได้ คือ

- สถานที่ดังกล่าวเป็นแหล่งเพื่อสุขภาพ หรือความสนุกสนาน
- เป็นแหล่งที่มีบรรยากาศดี และอาจใช้ประโยชน์เพื่อรักษาโรคภัยไข้เจ็บ
- ประเภทป่าเขา (Alpine Resort)
- แหล่งท่องเที่ยวชายทะเล

2.2.2 รูปร่างของแหล่งท่องเที่ยว

จากการศึกษาของ John (1993) พบว่า เดิมนั้นแหล่งท่องเที่ยวจะมีสภาพเป็นธรรมชาติ ต่อมาจึงมีการเปลี่ยนแปลงรูปจากการเพิ่มเติมของบรรดาสาธารณูปโภคต่างๆ และเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสมสวยงาม รวมทั้งผลกระทบจากการขยายตัวของเมืองซึ่งทำให้แหล่งท่องเที่ยวเหล่านั้นได้รับผลกระทบตามไปด้วย และส่งผลให้มีรูปลักษณะและเอกลักษณ์ของตัวเองขึ้นในภายหลัง

การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมักจะเริ่มจากศูนย์กลาง (Core) และขยายจากศูนย์กลางมากขึ้นในแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลศูนย์กลาง (Core Area) มักจะเริ่มจากร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม และศูนย์กลางธุรกิจ ซึ่งอยู่ใกล้กับย่านที่สวยงามในแหล่งเที่ยวนั้นๆ โดยเฉพาะ Hotel จะใช้ที่ดินที่ดีที่สุด ล้อมรอบด้วยแหล่งบันเทิงต่าง ๆ ขณะที่แหล่งบริการนักท่องเที่ยวอื่น ๆ อยู่ห่างออกไป

Barrete (1958) ได้ศึกษาใน England และ Wales พบว่า แหล่งท่องเที่ยวชายทะเล 8 แหล่งในย่านดังกล่าว มีขนาดความหนาแน่นของแหล่งบริการด้านที่พักลดลงเมื่อมีระยะห่างจากศูนย์กลางของเมืองเที่ยวนั้น ๆ ออกไปมากขึ้น

2.2.3 วิวัฒนาการของเมืองท่องเที่ยว

การขยายตัวของแหล่งท่องเที่ยวมักจะเริ่มจากบริเวณศูนย์กลางออกไป โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ จะขยายตัวออกจากแหล่งท่องเที่ยวเก่าออกไป 2 ลักษณะ คือ

- Radial Expansion เช่น ไปตามเส้นทางคมนาคม หรือตามหุบเขา
- Linear Development เช่น ขนานไปกับชายฝั่งทะเลนั่นคือ จะมีการขยายตัวไปในทิศทางใดก็ย่อมขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ โครงข่ายการคมนาคม กฎเกณฑ์ และข้อจำกัดของการวางแผนในพื้นที่เป็นต้น

ขั้นตอนวิวัฒนาการของแหล่งท่องเที่ยว Butler (1980) ได้กล่าวว่า แหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ จะต้องอยู่ในขั้นตอนวิวัฒนาการ 6 ขั้นตอนคือ

ขั้นตอนที่ 1 Exploration (การค้นพบ) เกิดขึ้นโดยนักค้นพบกลุ่มเล็ก ๆ เป็นการค้นพบที่ไม่เป็นพิธีการ ไม่มีความสะดวกสบายใด ๆ ในขั้นตอนนี้ สภาพแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยวมักจะไม่ถูกเปลี่ยนแปลงโดยนักท่องเที่ยวแต่อย่างใด

ขั้นตอนที่ 2 Involment (ช่วงเกี่ยวพัน) เป็นช่วงที่นักท่องเที่ยวและประชาชนผู้อาศัยในท้องถิ่นเดินทางเข้าสู่พื้นที่บริเวณนั้นมากขึ้น พร้อมกับมีการพัฒนาสาธารณูปโภคในบริเวณดังกล่าวด้วย

ขั้นตอนที่ 3 Development (ขั้นตอนที่มีการพัฒนา) เป็นช่วงที่มีการพัฒนาอย่างมากที่สุด มีสาธารณูปโภคที่มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น ตอบสนองความต้องการของตลาดนักท่องเที่ยวได้อย่างชัดเจน มีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพมากที่สุด

ขั้นตอนที่ 4 Consolidation (ขั้นตอนที่เป็นปึกแผ่น) มีความชัดเจนในเชิงธุรกิจมากขึ้น มีย่านธุรกิจที่แบ่งแยกพื้นที่ออกเป็นแหล่งอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาอย่างดี และชัดเจน บรรดาสาธารณูปโภคเก่า ๆ ของพื้นที่เดิมถูกเปลี่ยนแปลงไปเกือบทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 5 Stagnation (ขั้นตอนหยุดนิ่ง) เป็นช่วงที่มีนักท่องเที่ยวในพื้นที่ดังกล่าวมากที่สุด (Peak Number of Tourist) และบางครั้งอาจมีการเปลี่ยนแปลงของสภาพธรรมชาติในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าว จึงจำเป็นต้องมีการสร้างสภาพธรรมชาติเทียมขึ้นทดแทน และจากการที่นักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นกว่าขั้นที่ 4 จึงอาจเกิดปัญหาทางสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคมในแหล่งท่องเที่ยวดังกล่าว

ขั้นตอนที่ 6 Decline or Rejuvenation (ขั้นเสื่อม) เป็นขั้นตอนที่สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติมีความเสื่อมโทรมลง สาธารณูปโภค และการบริการล้าหลัง ไม่เหมาะสมกับสมัยนิยม นักท่องเที่ยวหายไป ที่พักต่าง ๆ ที่มีอยู่จะเปลี่ยนแปลงกลายเป็น คอนโดมีเนียม บ้านเพื่อการพักผ่อนถาวรของผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นการตั้งถิ่นฐานที่ไม่ใช่เพื่อการท่องเที่ยว

2.3 ผลกระทบของการท่องเที่ยวที่มีต่อสภาพแวดล้อม

ความพอใจของนักท่องเที่ยวในการเลือกแหล่งท่องเที่ยวไม่ได้ขึ้นอยู่กับความสวยงามของสถานที่ท่องเที่ยว และทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในพื้นที่แต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่เหล่านั้นอีกด้วย ที่จะช่วยให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจมาพัก หรือมาใช้บริการ และในขณะเดียวกันบรรดาโครงสร้างพื้นฐานเหล่านั้นกลับมีผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติเหล่านั้น ซึ่งผลกระทบของแหล่งท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อมของแหล่งท่องเที่ยว พิจารณาได้ 3 ลักษณะ ดังนี้ (อ้างใน คัคณา ธรรมเกษม 2531)

- ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากความเจริญของพื้นที่ท่องเที่ยว
- ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่พักแรมในเขตเมือง
- ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการพัฒนาบ้านพักอาศัย (Second Home) ในสภาพแวดล้อมแบบชนบท

2.3.1 ผลกระทบจากความเจริญของแหล่งท่องเที่ยว

เมื่อแหล่งท่องเที่ยวเริ่มได้รับความนิยม มีการพัฒนาพื้นที่ท่องเที่ยวในบริเวณนั้นมากขึ้น อาจเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

- 1.) Architectural Pollution เกิดจากความพยายามในการจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ให้มีแหล่งบริการต่าง ๆ เช่น โรงแรมขนาดใหญ่ รวมทั้งเกิดปัญหาที่บรรดาสาธารณูปโภคต่าง ๆ ไม่สอดคล้องกัน เกิดความไม่งดงามและสอดรับกันทางสถาปัตยกรรม
- 2.) Ribbon Development and Sprawl การพัฒนาและการขยายตัวในลักษณะเป็นเส้น (Ribbon) เกิดจากความพยายามในการจัดสร้างแหล่งท่องเที่ยวให้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุดจากแหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ เช่น ออริมทะเล ก็จัดสร้างสถานที่ตากอากาศชายทะเลตลอดแนว การพัฒนาลักษณะดังกล่าวเป็นการพัฒนาที่ด้อยคุณภาพ และไม่เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่ในอนาคต
- 3.) Overloading of Infrastructure แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งไม่สามารถบริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการแก่นักท่องเที่ยว และคนท้องถิ่นได้อย่างเพียงพอจะเกิดปัญหามลภาวะในสิ่งแวดล้อมและปัญหาสุขภาพของผู้อยู่อาศัย
- 4.) Segregation of Local Residents การแบ่งแยกผู้อยู่อาศัยดั้งเดิม ซึ่งอยู่ในท้องถิ่นกับนักท่องเที่ยว เพราะการเข้ามาใช้บริการในสถานบริการ หรือสาธารณูปโภคในเขตท่องเที่ยว มักจะมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าปกติ ซึ่งไม่เหมาะกับคนในท้องถิ่น และสภาพทางกายภาพของแหล่งท่องเที่ยวกับกลุ่มที่อยู่อาศัยของคนในท้องถิ่นก็มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นการแบ่งแยกทางเศรษฐกิจ ผลทางอ้อมที่ตามมาก็คือจะเกิดการแบ่งแยกทางกายภาพด้วย
- 5.) Traffic Congestion การจราจรติดขัด มักเกิดขึ้นเมื่อมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางมาใช้บริการจากแหล่งท่องเที่ยวด้วยเส้นทางเดียวกัน

2.3.2 ผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่พักแรมในเขตเมือง

ในด้านของเมือง (Urban Area) นั้น หากมีแหล่งท่องเที่ยวเกิดขึ้นในพื้นที่เมือง จะมีผลกระทบหลายด้านจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งได้แก่ ที่พักของนักท่องเที่ยว เช่น โรงแรม และคอนโดมิเนียมต่าง ๆ เป็นการพัฒนารูปแบบที่พักอาศัยแบบใหม่ นับเป็น Urban Renewal ได้แบบหนึ่ง แต่ในทางตรงกันข้ามที่พักแบบใหม่เหล่านี้ก็เป็นตัวรุกราน (Invader) ของเมือง เพราะจะมีการเพิ่มของจำนวนประชากรให้หนาแน่นขึ้น ขณะเดียวกันก็จะก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เกิดมลภาวะทางเสียง อากาศ การขาดแคลนที่จอดรถ เป็นต้น

2.3.3 ผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนา Second Home ในสภาพแวดล้อมชนบท

บริเวณที่จะเกิดแหล่งท่องเที่ยว นั้น มักจะเกิดความขัดแย้งระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดินแห่งเดิมนั้นอยู่เสมอ ซึ่ง Culligan (1980) ได้กล่าวถึงความขัดแย้งระหว่างการใช้ที่ดินประเภทชนบทดั้งเดิมว่าจะเกิดขึ้นในลักษณะต่อไปนี้

- ความขัดแย้งในด้านของการคมนาคมเข้าถึง แหล่งท่องเที่ยวต้องการการเข้าถึงที่สะดวกสบาย ซึ่งเส้นทางดังกล่าวจะต้องตัดผ่านพื้นที่ชนบทดั้งเดิม ซึ่งมักทำการเกษตร
- ความขัดแย้งในเชิงพฤติกรรม นักท่องเที่ยว ชอบสนุกสนาน ทำลายธรรมชาติมากกว่ารักษาสมดุลธรรมชาติ ในขณะที่คนชนบทรักธรรมชาติ ดูแลรักษามากกว่าทำลาย
- แ่งแย่งแรงงาน แรงงานในชนบท มักจะเปลี่ยนแปลงไปสู่งานบริการการท่องเที่ยวมากกว่า
- แ่งแย่งที่ดิน เพราะประโยชน์ที่ต่างกัน นักท่องเที่ยวต้องการที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย บ้านพัก สนามกีฬา และแหล่งพักผ่อน ส่วนคนชนบทต้องการที่ดินเพื่อการเพาะปลูก

R.A.Smith (1990) กล่าวถึงรูปแบบของสถานที่พักตากอากาศริมทะเลว่ามีกระบวนการพัฒนาที่เริ่มจากสภาพหมู่บ้านชาวประมงที่เรียงรายบนชายหาด จากนั้นเมื่อมีการเข้าถึงของนักท่องเที่ยวทำให้เกิดการพัฒนาการบริการด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการบริการด้านที่พักได้พัฒนากลายเป็นโรงแรมขนาดใหญ่และเพิ่มจำนวนมากขึ้นจนก่อให้เกิดการพัฒนาในรูปแบบของ Strip Development Pattern คือ การขยายตัวไปตามแนวชายหาด ลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานรวมถึงการลงทุนเกิดขึ้นในพื้นที่จนกระทั่งพื้นที่ชายหาดไม่เพียงพอในขณะที่ปริมาณความต้องการยังคงเพิ่มขึ้น จึงเกิดการขยายตัวไปยังพื้นที่หลังหาดเกิดเป็นเมืองท่องเที่ยวในที่สุด

United Nation (1992) พบว่าโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวประเภทชายฝั่งทะเลมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เพราะการพัฒนาต่าง ๆ นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมและจะส่งผลกระทบต่อลักษณะโครงสร้างชายฝั่ง เช่น การสร้างท่าเรือส่งผลให้กระแสน้ำเปลี่ยนทิศทางจนอาจชายหาดหมดไป แต่ผลกระทบดังกล่าวจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับการวางแผน ดังนั้นการพัฒนาชายฝั่งส่วนใหญ่จะมีข้อกำหนดในการก่อสร้างคือจะต้องมีระยะถอยร่นจากแนวชายฝั่งเพื่อป้องกันการชะล้างหาดส่วนหน้า ทั้งยังเป็นการป้องกันสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศที่จะเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและภายหลังการก่อสร้างได้อีกด้วย

2.4 แนวทางการวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล

การจัดการและวางแผนชายฝั่งทะเล (Coastal Resource Management and Planning) เป็นวิธีการหนึ่งที่จะพัฒนา เพื่อรักษาศักยภาพของทรัพยากรที่สามารถฟื้นฟูได้ (Renewable Resource) ให้อยู่ในระดับสูงสุด และเพื่อให้ผลตอบแทนที่ได้จากการพัฒนามีความต่อเนื่องและยาวนาน ก่อให้เกิดการพัฒนาแบบยั่งยืน ฉะนั้นการวางแผนพัฒนาผลการจัดการทรัพยากรชายฝั่งทะเลซึ่งหมายถึง การจัดการทรัพยากรชายฝั่งทะเล (รวมทั้งระบบนิเวศ) และการจัดระเบียบกระบวนการพัฒนาผ่านการวางแผนเพื่อให้เกิดการพัฒนามากที่สุด แต่ในขณะเดียวกันการ

พัฒนานั้นยังอยู่ภายใต้ขีดจำกัดของสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ดังนั้นแนวความคิดในการวางแผนที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการพัฒนาชายฝั่งก็คือผู้วางแผนจะต้องคำนึงถึงการจัดการและวางแผนพัฒนาทรัพยากรตั้งแต่ขั้นแรกของกระบวนการวางแผน

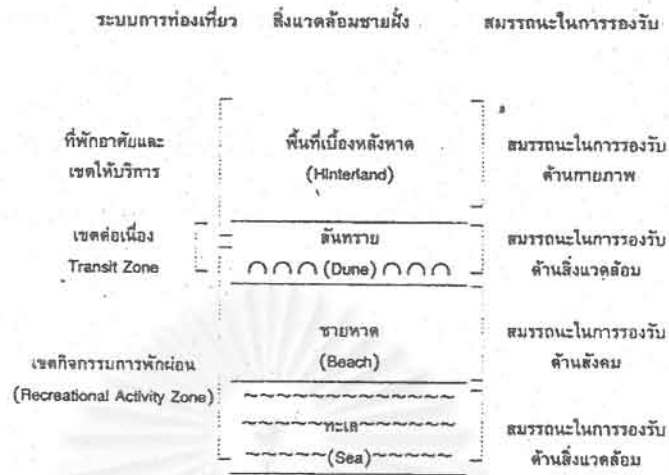
หลักการสำคัญในการจัดการ และการวางแผนพัฒนาสภาพแวดล้อมและทรัพยากรชายฝั่งทะเลได้แก่ (ประมุข แก้วเนียม, 2532)

1. เขตชายฝั่งทะเลที่มีลักษณะเฉพาะตัว ต้องการการจัดการและวางแผนพัฒนาที่มีลักษณะเฉพาะตัวด้วย
2. น้ำเป็นแรงธรรมชาติที่สอดประสานระบบทรัพยากรชายฝั่งต่าง ๆ เข้าด้วยกัน
3. พื้นที่ทั้งส่วนที่เป็นดินและน้ำของพื้นที่ชายฝั่งทะเลจะต้องนำมาวางแผนและจัดการร่วมกัน
4. การพัฒนาทรัพยากรชายฝั่งทะเลอย่างต่อเนื่องและถาวร คือจุดประสงค์หลักของการจัดการและวางแผนพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเล
5. การจัดการและวางแผนพัฒนาทรัพยากรชายฝั่งทะเล เน้นการใช้ประโยชน์หลายด้านจากทรัพยากรที่สามารถฟื้นฟูได้เป็นสำคัญ
6. จุดรวมความสนใจของการจัดการ และวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลอยู่ที่ทรัพยากรซึ่งเป็นสมบัติของส่วนรวม
7. การประสานผลประโยชน์ของหลาย ๆ ฝ่าย ที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการจัดการและวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล
8. หน่วยงานของรัฐทุกระดับจะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการ และการวางแผนพัฒนาชายฝั่ง
9. ขอบเขตของพื้นที่ซึ่งดำเนินการจัดการและวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลจะถูกกำหนดโดยเรื่องที่จะทำการวางแผน
10. โครงสร้างของการจัดการและวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเลจะถูกสร้างขึ้นเพื่อการปฏิบัติงานสามารถทำได้อย่างค่อยเป็นค่อยไปเป็นขั้นเป็นตอน
11. การจัดการและวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล เน้นการพัฒนาที่กลมกลืนกับธรรมชาติ

การจัดการและการวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล เน้นความสำคัญของการวิเคราะห์ประเมินทางสภาพแวดล้อม รูปแบบเฉพาะของการประเมินค่าทางเศรษฐกิจ และสังคม เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการจัดการและการวางแผนพัฒนาชายฝั่งทะเล

จากหลักการดังกล่าวข้างต้นทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของพื้นที่ชายฝั่งทะเลที่มีต่อระบบการท่องเที่ยวโดยผ่านกระบวนการวางแผนที่กำหนดสมรรถนะในการรองรับ ซึ่งเมื่อเกิดการสอดประสานที่ดีย่อมก่อให้เกิดความสมดุลย์ของระบบนิเวศ ในการศึกษาความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ชายฝั่งทะเลกับระบบการท่องเที่ยวและสมรรถนะในการรองรับการท่องเที่ยวอาจแสดงได้ดังภาพที่

2.4-1 และ 2.4-2



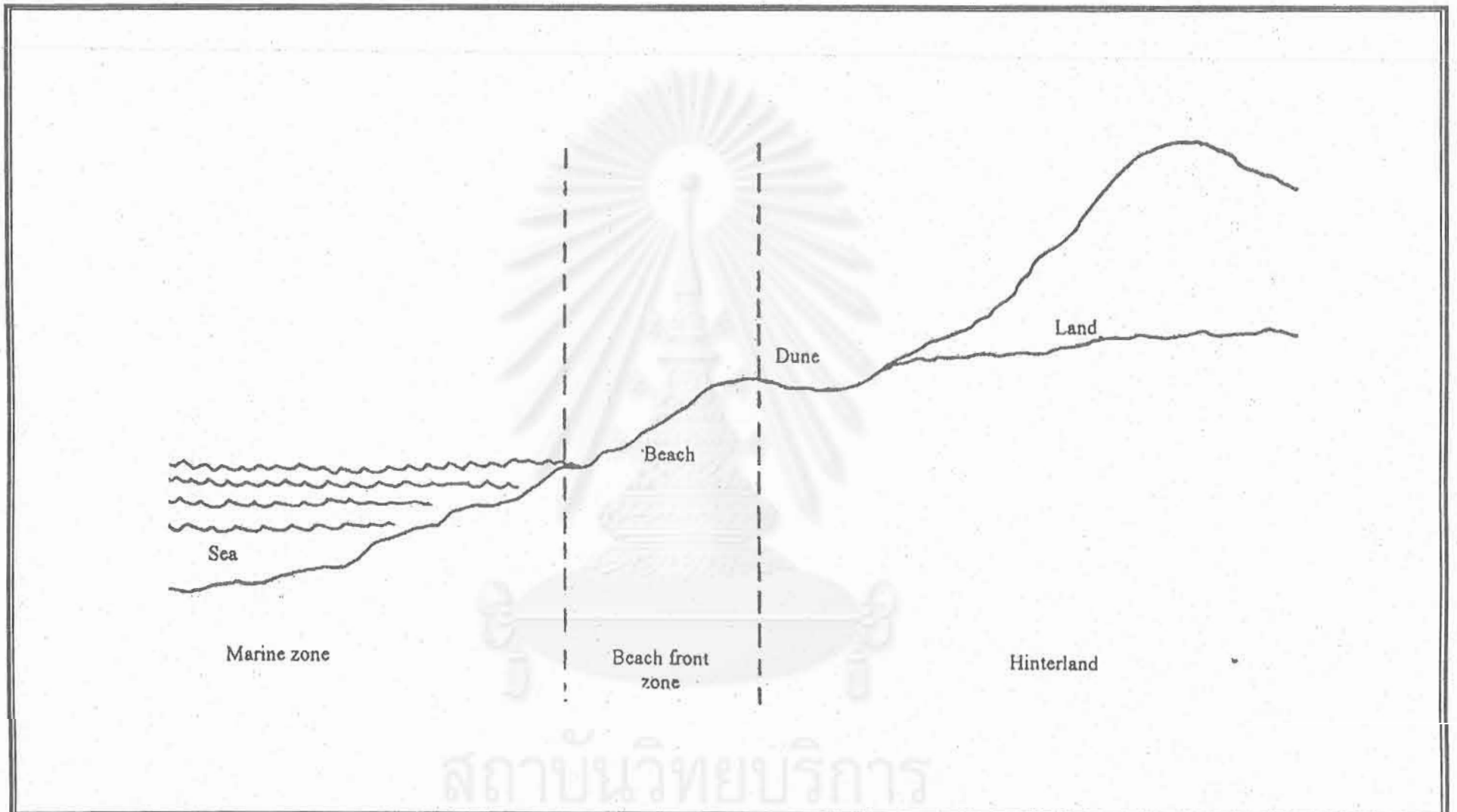
ภาพที่ 2.4-1 แสดงความสัมพันธ์ของการใช้พื้นที่ชายฝั่งทะเลต่อระบบการท่องเที่ยวและสมรรถนะในการรองรับ

ความสัมพันธ์ดังกล่าวข้างต้นทำให้ผู้วางแผนต้องกำหนดแนวทางการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ซึ่งอาจแบ่งออกเป็น 4 ประการ (ประมุข แก้วนิยม, 2532) ได้แก่

การหลีกเลี่ยง (Avoidance) เป็นแนวทางที่ชัดเจนที่สุดเพราะการพัฒนาไม่จำเป็นต้องตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล อาจเลือกที่ตั้งในบริเวณอื่นที่ห่างออกไปจากระบบนิเวศชายฝั่งทะเลได้ เพราะการพัฒนาในเขตชายฝั่งทะเล ซึ่งมีพายุหรือน้ำท่วมฉับพลันสามารถส่งอิทธิพลมาถึงได้ จึงเป็นการเสี่ยงต่อความเสียหายอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณฝั่งทะเลที่เปิดโล่งจะเสี่ยงต่อพายุคลื่น จึงเป็นสถานที่เสี่ยงต่อการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์และการลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน ฉะนั้นแนวทางที่ดีที่สุดคือการหลีกเลี่ยง

การบรรเทาความรุนแรง (Mitigation) การทำให้ดีขึ้น (Amelioration) ผลกระทบของการพัฒนาเป็นที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงจำเป็นต้องบรรเทาความรุนแรงหรือทำให้เจือจางลง การเลือกที่ตั้งที่เหมาะสม นโยบายเพื่อจำกัดการแพร่ขยายของผลกระทบและการควบคุมอื่น ๆ เช่น การบำบัดน้ำเสีย (Sewage Treatment) ร่วมกับการระบายน้ำที่บำบัดแล้วลงสู่ทะเลเปิดทางด้านปลายกระแส (Down Current) ที่พัดจากแนวปะการังจะสามารถช่วยลดผลกระทบด้านนิเวศอันเนื่องมาจากการระบายน้ำเสียได้มาก

การชดเชย (Compensation/Enhancement) บางกรณีผลกระทบทางลบอย่างรุนแรงหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น ที่ตั้งที่เป็นไปได้แห่งเดียวของท่าเทียบเรือ อาจจะอยู่ในบริเวณลุ่มชายฝั่ง



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล กรณีศึกษา : เมืองพัทยา

ภาพที่ 2.4-2

แสดงสภาพกายภาพของพื้นที่ชายฝั่งทะเล



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ทะเล แนวทางการวางแผนในที่นี้ก็ต้องจะต้องชดเชยค่าเสียหายของสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นโดยการฟื้นฟูสภาพหรือการสร้างสภาพแวดล้อมนั้นขึ้นใหม่ในแห่งอื่น

การรักษา (Remedial) การพัฒนาซึ่งเกิดขึ้นโดยปราศจากการวางแผนที่เหมาะสมและประเมินสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบ ซึ่งหลีกเลี่ยงได้โดยกฎหมายเลือกทางเลือกอื่น เช่น ที่ตั้งหรือรูปแบบอื่น ๆ ในกรณีนี้ผู้วางแผนจะต้องเน้นว่าผลกระทบทางลบซึ่งไม่อาจทำนายได้ในขั้นต้นจะต้องได้รับการแก้ไขหลังจากที่มีการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การใช้อำนาจทางสถาบัน (Institutional) และกฎหมาย (Legislative) ผู้วางแผนสามารถอาศัยอำนาจทางสถาบันต่าง ๆ เพื่อป้องกันระบบนิเวศจากการพัฒนาที่ไม่จำเป็นหรือไม่เป็นธรรมได้ อำนาจเหล่านี้รวมถึงในการอนุรักษ์ทรัพยากร กำหนดเขตพื้นที่สำคัญที่ต้องสงวนไว้ กำหนดคุณภาพน้ำ นอกจากนี้ยังมีข้อกำหนดอื่นที่สามารถใช้ควบคุมการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชายฝั่งทะเล เช่น พระราชบัญญัติผังเมือง 2518 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 พระราชบัญญัติการท่องเที่ยว พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2503 พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ.2504 และอื่น ๆ

2.5 มาตรการด้านผังเมืองที่ใช้ควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองพัทยา

2.5.1 การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินและการใช้ประโยชน์ของอาคาร

หลักการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ของอาคาร จะเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดขนาดของอาคาร การกำหนดความหนาแน่นของอาคารที่จะนำไปบังคับใช้ให้ปรากฏในย่านการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ข้อกำหนดนี้จะมีความสำคัญต่อการควบคุมการก่อสร้างอาคาร ซึ่งจะมีผลกระทบต่อถึงการควบคุมทางด้านกายภาพในบริเวณชุมชน มาตรการควบคุมที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ของอาคารจะประกอบไปด้วยเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องกับขนาดของอาคาร

ความมุ่งหมายในการควบคุมนั้นก็เพื่อไม่ให้อาคารมีขนาดใหญ่โตจนคับพื้นที่ หรือเบียดชิดกับอาคารที่อยู่ใกล้เคียง จนไม่มีที่เว้นว่างที่จะเปิดรับแสงแดดและกระแสลมที่มีความจำเป็นต่อความเป็นอยู่ที่เหมาะสม เงื่อนไขในการควบคุมการใช้ประโยชน์ของอาคารดังกล่าวจะเป็นแนวทางนำไปสู่การร่างข้อกำหนด เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่แบ่งไว้ในแต่ละประเภท ซึ่งหมายถึงการควบคุมสภาพแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนในอยู่ในระดับที่ต้องการ โดยเงื่อนไขที่ใช้ในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการใช้ประโยชน์อาคารในเชิงลบดังนี้

- 1.) อัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน (F.A.R.:FLOOR AREA RATIO)
จะเป็นการควบคุมที่เกี่ยวข้องกับขนาดของอาคารที่จะก่อสร้างบนแปลงที่ดินแต่ละแปลง โดยจะกำหนดอัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดินไว้ในแต่ละย่าน และใน

- การแสดงความประสงค์ในการปรับปรุงที่ดินอาคารที่จะก่อสร้างจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในแต่ละย่าน
- 2.) อัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารปกคลุมดินต่อพื้นที่ดิน (G.A.C.:GROUND AREA RATIO COVERAGE) การควบคุมในส่วนนี้จะมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับอัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารรวมต่อพื้นที่ดิน ในการแสดงความประสงค์ในการปรับปรุงที่ดินประเภทของอาคารที่จะก่อสร้างจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเกี่ยวกับอัตราส่วนระหว่างพื้นที่อาคารปกคลุมดินต่อพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้แต่ละย่าน
 - 3.) ระยะเวลา เป็นเงื่อนไขที่ควบคุมเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารที่มีความสูงไม่เกิน 12 เมตรและสูงกว่า 12 เมตรขึ้นไป โดยจะควบคุมในรูปแบบของระยะร่น และแถบถอยร่นตามลำดับ เพื่อขจัดปัญหาความแออัด การก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ บดบังแสงแดด กระแสลม และทัศนวิสัย เป็นการนำไปสู่ความเป็นระเบียบสวยงาม และสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน
 - 4.) ความสูงของอาคาร เงื่อนไขในการกำหนดความสูงของอาคารแต่ละประเภทจะกำหนดเป็นหลักการไว้ แต่ละย่านของการใช้ประโยชน์ที่ดิน แต่ละประเภท เพื่อเป็นการควบคุมความหนาแน่นของประชากรให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ และเป็น การควบคุมความเป็นระเบียบ ความสวยงามและสภาพแวดล้อมที่ดีของชุมชน
 - 5.) ระยะห่างระหว่างอาคาร เป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการกำหนดระยะระหว่างอาคารที่สร้างชิดติดกัน ไม่ว่าจะสร้างในที่ดินต่างแปลง หรือแปลงเดียวกันก็ตาม เพื่อให้แต่ละหน่วยอาคารเหล่านี้ได้รับแสงแดด กระแสลมอย่างเพียงพอ ไม่เป็นอุปสรรคกีดขวางต่อทัศนวิสัย

2.5.2 แนวทางและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นจำเป็นต้องมีการกำหนดมาตรการ หรือข้อบัญญัติทางกฎหมายเพื่อบังคับใช้ในการดำเนินการก่อสร้างหรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ ทั้งนี้เพื่อให้การใช้ที่ดินเป็นไปตามแผนหรือแนวทางที่ได้กำหนดไว้ โดยในพื้นที่เมืองพัทยามีการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

1. ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินของผังเมืองรวมเมืองพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2) ได้ปรับปรุงข้อกำหนดฯ แตกต่างไปจากข้อกำหนดของผังเมืองรวมเมืองพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 1) ตามข้อเสนอแนะของคณะที่ปรึกษาผังเมืองรวมจังหวัดชลบุรี กรอ.พัทยา ภาคเอกชน และความคิดเห็นของประชาชน ในระหว่างการจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองพัทยา ดังต่อไปนี้

- 1.1) ร่างข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภทของผังเมืองรวมเมืองพัทยา มีวัตถุประสงค์จะส่งเสริมการพัฒนาเมืองพัทยา ให้มีมาตรฐานด้านการพัฒนาเมืองเข้าสู่

มาตรฐานสากลในอนาคต เพื่อฟื้นฟูเมืองพัทยาให้พ้นจากสภาพความเสื่อมโทรม เพื่อรักษาสภาพภูมิทัศน์ที่ดีของเมือง เพื่อควบคุมความหนาแน่นของพื้นที่ในแต่ละบริเวณของเมืองให้เหมาะสม เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดี และเป็นแนวทางในการวางแผนบริการสาธารณูปโภค และสาธารณูปการในอนาคต โดยจะมีหลักการสำคัญเกี่ยวกับข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละประเภท ดังนี้

- กิจกรรมที่ห้ามประกอบกิจการ
- กิจกรรมที่อนุญาตให้ประกอบกิจการได้
- กิจกรรมที่อนุญาตให้ประกอบกิจการโดยมีเงื่อนไข
- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร โดยมีเงื่อนไขเกี่ยวกับความสูง
- การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร โดยมีเงื่อนไขเกี่ยวกับพื้นที่ว่างของแต่ละแปลงที่ดิน

1.2) เปลี่ยนการกำหนดร้อยละในการใช้ประโยชน์ที่ดินของกิจกรรมส่วนน้อย ซึ่งเดิมกำหนดร้อยละจากพื้นที่ในแต่ละบริเวณตามหมายเลขท้ายกฎกระทรวง เป็นกำหนดร้อยละจากที่ดินแต่ละแปลงที่ขออนุญาต

1.3) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร ให้มีความสูงของอาคารแตกต่างกันไปแต่ละย่าน เพื่อควบคุมความหนาแน่นและความเหมาะสมของสภาพแวดล้อมตามวัตถุประสงค์หลักในการกำหนดประเภทที่ดิน

1.4) กำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร ให้มีที่ว่างของที่ดินแต่ละแปลงแตกต่างกันไปตามความสูงของอาคาร เพื่อควบคุมความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร สิทธิในการได้รับแสงสว่าง การถ่ายเทอากาศ และสุขลักษณะอนามัยของประชาชน

1.5) มีข้อกำหนดผ่อนผันสำหรับกิจการโรงแรม ซึ่งเป็นกิจการหลักของเมืองพัทยา ตามข้อเสนอแนะของ กรอ.พัทยา ดังนี้

- โรงแรมที่ตั้งอยู่นอกเขตที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม ซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการอยู่ก่อนกฎกระทรวงนี้ใช้บังคับ และยังประกอบกิจการอยู่ในปัจจุบัน ให้ขยายกิจการได้ในที่ดินแปลงเดียวกัน หรือติดต่อกันเป็นแปลงเดียวกับแปลงที่ดิน ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรมเดิม และเจ้าของเดิมเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ หรือมีสิทธิครอบครองอยู่ก่อนวันที่กฎกระทรวงนี้มีผลใช้บังคับ

1.6) มีข้อกำหนดผ่อนผันสำหรับแปลงที่ดิน ซึ่งมีเนื้อที่เท่ากับหรือน้อยกว่า 16 ตารางวา ซึ่งแบ่งแปลงที่ดินมาแต่เดิม เฉพาะย่านที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ดังนี้

- สำหรับที่ดินซึ่งมีเนื้อที่เท่ากับหรือน้อยกว่า 16 ตารางวา การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละแปลงเพื่อปลูกสร้างอาคาร ซึ่งมีความสูงไม่เกิน 9 เมตร ให้มีพื้นที่ว่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของที่ดินแต่ละแปลง

2. กฎกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ซึ่งออกตามความในประกาศพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 กำหนดให้บริเวณ

เกาะสาก เกาะล้าน เกาะครก และบริเวณน่านน้ำโดยรอบเกาะเหล่านี้ รวมถึงน่านน้ำชายฝั่งเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี บริเวณอ่าวกระทิงลาย อ่าวทองกะทะ อ่าวพระจันทร์ อ่าวพัทยา และหาดไม้รวก โดยวัดจากแนวน้ำลงต่ำสุดออกไปในทะเลเป็นระยะสามกิโลเมตร เป็นเขตควบคุมกิจกรรมการใช้ที่ดิน โดยกำหนดประเภทของกิจกรรมต้องห้ามไว้ดังนี้

- กิจกรรมโรงงานอุตสาหกรรม
- การขุดตักหรือดูดทรายเพื่อการค้า
- การทำเหมืองแร่
- การทอดสมอเรือในแนวปะการัง
- การเก็บหรือทำลายปะการัง รวมทั้งการจับปลาสวยงามเพื่อการค้า
- การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่งในเชิงพาณิชย์เฉพาะการประกอบกิจการเลี้ยงกุ้งทะเล
- การประมงที่ใช้เครื่องมือที่เป็นอันตรายต่อสัตว์น้ำวัยอ่อน
- การถมทะเล เว้นในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อกิจการของส่วนรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ
- การปล่อยทิ้งของเสียหรือมลพิษลงสู่แหล่งน้ำหรือทะเล เว้นแต่ได้รับการบำบัดตามมาตรฐานของราชการ
- การขนส่งหรือลำเลียงวัตถุอันตรายโดยใช้ระบบท่อขนส่ง

ส่วนการจัดสร้างท่าเทียบเรือ หรือไฟฟ้าพลังความร้อนนั้นให้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม

3. ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดเขตพื้นที่มาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในบริเวณเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2535 ให้ประกอบกิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมได้เฉพาะในพื้นที่ที่ได้กำหนดไว้ในผังเมืองรวมเท่านั้น โดยต้องเป็นโรงงานอุตสาหกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ส่วนอาคารที่ห้ามไม่ให้มีการก่อสร้างคือ

- โรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรที่มีกำลังรวมตั้งแต่ห้าแรงม้าขึ้นไป
- สถานบรรจุหรือเก็บก๊าซ รวมถึงสถานบริการตามกฎหมายว่าด้วยการบรรจุก๊าซปิโตรเลียมเหลว
- โรงฆ่าสัตว์
- อาคารเลี้ยงสัตว์ทุกชนิดที่มีพื้นที่ทุกชั้นในหลังเดียวกันหรือหลายหลังรวมกันเกิน 10 ตารางเมตร
- ฌาปนสถานตามกฎหมายว่าด้วยสุสาน และฌาปนสถาน
- โรงกำจัดมูลฝอย
- อาคารที่มีความสูงเกิน 14 เมตร

กิจกรรมที่ห้ามไม่ให้อาคารดำเนินการในพื้นที่ตามประกาศกระทรวงดังกล่าว คือ

- การระเบิดและย่อยหิน
- การขุดตัดดินลูกรัง หรือการขุดตัดกุดทรายเพื่อการค้า
- การขนส่งหรือลำเลียงวัตถุอันตรายเพื่อการค้า
- การถมหรือปรับพื้นที่ซึ่งทำให้แหล่งน้ำตามธรรมชาติตื้นเขินหรือเปลี่ยนทิศทาง
- การปล่อยทิ้งของเสียหรือมลพิษลงสู่แหล่งน้ำหรือทะเล นอกจากได้รับการบำบัดตามมาตรฐานของทางราชการ

แต่ก็ยังมีกิจกรรมที่สามารถดำเนินการได้ แต่ต้องทำการศึกษาและเสนอรายงานผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ได้แก่ โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศ อาคารชุดตามกฎหมายอาคารขนาดใหญ่หรืออาคารพิเศษตามกฎหมายควบคุมอาคาร โรงพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และการจัดสรรที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมการจัดสรรที่ดิน อีกทั้งในการอนุญาตให้ก่อสร้างอาคารที่ติดกับแนวถนนหรือทางสาธารณะจะต้องมีการถอยร่นอาคารห่างจากแนวถนนหรือทางสาธารณะไม่น้อยกว่า 2 เมตร



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ลักษณะทั่วไปของเมืองพัทยา



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ลักษณะทั่วไปของเมืองพญา

ในการดำเนินการวิจัยในเรื่องสภาวะแวดล้อมของเมืองนั้นสิ่งที่สำคัญประการหนึ่งที่ต้องทราบเพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยในการวางมาตรการควบคุมทางด้านผังเมือง คือ สภาพปัจจุบันของเมืองเพื่อให้ทราบถึงสภาพความเป็นจริง สภาพปัญหา รวมไปถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคตเพื่อใช้เป็นองค์ประกอบพื้นฐานในการศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลต่อไปในอนาคตอย่างเหมาะสม

3.1 ประวัติของเมืองพญา

“เมืองพญา” ในอดีตเป็นเพียงหมู่บ้านชายทะเลที่เงียบสงบและมีความสำคัญทางด้านประวัติศาสตร์ โดยมีประวัติเล่าว่า “เมื่อพ.ศ.2310 ก่อนเสียกรุงแก่พม่า 3 เดือน พระยาตาก (สิน) ซึ่งในขณะนั้นเป็นพระยาตากแห่งเพชรเห็นว่าถ้ากรุงธนบุรีต่อสู้กับพม่าอย่างอ่อนแอที่เป็นอยู่เช่นนี้ก็จะต้องเสียกรุงจึงคิดหนีไปตั้งตัวใหม่ โดยมุ่งไปทางด้านตะวันออกเฉียงใต้จนกระทั่งได้เดินทัพล่วงเข้าแขวงเมืองชลบุรี พระยาตากไปพักทัพที่บริเวณหน้าวัดใหญ่อินทาราม (ปัจจุบัน) และจึงเคลื่อนทัพมุ่งไปยังจันทบุรีระหว่างเดินทางได้พักทัพที่บ้านหนองไผ่ (ซึ่งอยู่ด้านหลังสถานีตำรวจภูธรพญา) ตำบลนาเกลือ อำเภอเมืองบางละมุง ต่อมาชาวบ้านในแถบนั้นก็พากันเรียกที่ตรงบริเวณที่พระยาตากสินพักทัพว่า ทัพพระยา คำว่า ทัพพระยา ต่อมาเรียกกันว่า พัทธยา ซึ่งมีทั้งตัว ท ทหาร กับ ธ ธง เพราะคนโบราณเห็นว่าตรงบริเวณที่พระยาตากสินมาตั้งทัพนั้นทำเลดี มีลมทะเลชื่อว่าลมพัทธยา คือลมที่พัดจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือในต้นฤดูฝน” ดังนั้นจึงเรียกสถานที่แห่งนี้ว่า “หมู่บ้านพัทธยา” และต่อมาตัว ธ ธงหายไป กลายเป็น “พญา” ในปัจจุบัน (สำนักผังเมือง, 2534)

เมืองพญาก่อนที่จะกลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศนั้นประชาชนยึดอาชีพประมงเป็นหลัก โดยที่อ่าวพญามีคลื่นลมสงบเหมาะในการจอดพักเรือ ประชาชนจึงมาอยู่อาศัยค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณชุมชนนาเกลือในปัจจุบัน ซึ่งแต่เดิมนั้นเป็นที่อยู่อาศัยของชาวประมงเป็นส่วนใหญ่ นอกจากอาชีพประมงแล้วอาชีพรองของประชาชนในเขตเมืองพญา คือ การเกษตรกรรม โดยปลูกมันสำปะหลังเป็นพืชหลัก

ครั้นต่อมาเริ่มมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นภายในตัวเมืองพญา เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเข้ามาเช่าบ้านพักชายทะเลบริเวณพญาใต้ เพื่อเป็นที่พักผ่อนของทหารอเมริกันในปีพ.ศ. 2502 นับเป็นการเปิดตัวเองของชายหาดพญา ซึ่งภายหลังจากที่มีการถอนฐานทัพทหารออกจากประเทศไทย ชุมชน พญาได้กลายสภาพเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงไปทั่วโลกจนถึงปัจจุบัน

จากวิวัฒนาการของเมืองพัทยา ซึ่งมีการเติบโตของชุมชนเมืองอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ ก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมภายในตัวเมืองพัทยา จากสภาพการณ์ดังกล่าวทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ โดยในช่วงแรก การขยายตัวของพื้นที่เมืองพัทยาย้ายตัวตามแนวชายหาดจากชุมชนนาเกลือลงไปทางด้านใต้จนถึงบริเวณชายหาดนาจอมเทียน นอกจากนี้ยังได้ขยายตัวจากชายฝั่งทะเลออกไปสู่ถนนสุขุมวิทตามแนวถนนสายสำคัญเข้าสู่ชายหาด ในปัจจุบันการขยายตัวเริ่มจากถนนสุขุมวิทข้ามทางรถไฟสายภาคตะวันออกเข้าสู่พื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองพัทยา

จากความพร้อมของทรัพยากรและองค์ประกอบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นลักษณะทางธรรมชาติการคมนาคมขนส่งที่สะดวกสบาย และระยะทางที่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร ทำให้การพัฒนาเมืองพัทยาให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเป็นนโยบายที่ชัดเจนของรัฐบาลทุกรัฐบาลที่ผ่านมา แม้ในปัจจุบันสถานการณ์ทางเศรษฐกิจของไทยจะไม่เอื้อต่อการลงทุน แต่ก็ยังมีการคาดการณ์ไว้ว่าสภาวะดังกล่าวจะไม่มีผลต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในเมืองพัทยามากนัก ดังนั้นรัฐบาลจึงยังคงบทบาทของเมืองพัทยาให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศต่อไป

3.2 วิวัฒนาการของการเป็นเมืองท่องเที่ยวพัทยา

จากการศึกษาประวัติของเมืองพัทยา จะพบว่าพัทยามีการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวตาม แนวความคิดวิวัฒนาการของเมืองท่องเที่ยวในบทที่ 2 ข้อ 2.2.3 โดยเริ่มแรกพัทยาเป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมงเล็กๆ แต่มีปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดเป็นเมืองท่องเที่ยวได้ คือ มีทำเลที่ตั้งอยู่ชายทะเลที่มีชายหาดสวยงาม คลื่นลมสงบ น้ำทะเลใสสะอาด เหมาะแก่การเข้ามาพักผ่อน จากลักษณะพิเศษดังกล่าวทำให้พัทยาได้กลายเป็นเมืองท่องเที่ยวโดยผ่านวิวัฒนาการตามขั้นตอนดังนี้

ในขั้นของการค้นพบอยู่ในช่วงประมาณ ปี พ.ศ. 2502 เมื่อมีทหารอเมริกันที่ตั้งฐานทัพในประเทศไทย เข้ามาใช้เป็นสถานที่พักผ่อนระหว่างพักรบในประเทศลาวและเวียดนาม โดยเริ่มแรกมาเช่าบ้านพักตากอากาศอยู่บริเวณพัทยาใต้ ซึ่งบริเวณดังกล่าวมีทำเลดี มีอ่าวกำบังคลื่นลม และสภาพแวดล้อมของชายหาดช่วงนี้ยังสมบูรณ์ด้วยสภาพธรรมชาติ จึงทำให้บริเวณพัทยาได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นและจุดศูนย์กลางของการเข้ามาพักผ่อนของทหารอเมริกันในช่วงนั้น

ในช่วงของการเกี่ยวพัน (Involment) เป็นช่วงที่ต่อเนื่องจากช่วงการค้นพบ คือมีทหารอเมริกันจากฐานทัพอื่นทั้งในประเทศและนอกประเทศ เช่น จากลาว เวียดนาม และฟิลิปปินส์ เข้ามาพักผ่อนที่พัทยาด้วย ทำให้บริเวณพัทยาได้มีคนเข้ามาใช้เป็นสถานที่พักผ่อนมากขึ้น พัทยาจึงกลายสภาพจากหมู่บ้านชาวประมงอันเงียบสงบมาเป็นเมืองใหญ่ที่คึกคักด้วยคนและรถ และขยาย

ความเป็นเมืองพักผ่อนชายทะเลให้มีรัศมีกว้างไกลออกไปจากเดิม จากบริเวณพัทยาใต้ขึ้นไปสู่พืทยากลางและพืทยาเหนือ และเบาบางลงเมื่อเข้าสู่บริเวณนาเกลือ

ขั้นตอนที่พืทยาเริ่มมีการพัฒนา (Development) หรือขั้นตอนที่ 3 เริ่มในช่วงประมาณปี พ.ศ.2520 โดยที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเมืองพืทยาอย่างจริงจัง เพื่อจะสร้างพืทยาให้เป็นนางงามแห่งตะวันออกตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 ธุรกิจโรงแรมในพืทยาเริ่มเกิดขึ้นอย่างจริงจัง มีที่พักและร้านค้าบริการเกิดขึ้นมากเพื่อให้บริการแก่นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริเวณพืทยากลางซึ่งจัดได้ว่าเป็นจุดกึ่งกลางของแนวชายหาดอ่าวพืทยา

ประมาณปี พ.ศ. 2530 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยส่งเสริมการท่องเที่ยว พืทยาเข้าสู่ขั้นตอนที่เป็นปีกแผ่น มีความชัดเจนทางธุรกิจมากขึ้น เกิดย่านการค้าและพาณิชยกรรมหนาแน่นตลอดแนวชายหาด มีการพัฒนาสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ทันสมัยกว่าเดิม เกิดการก่อสร้างโรงแรมขนาดใหญ่และที่พักทุกระดับ ตั้งแต่บังกะโลราคาถูกจนถึงโรงแรมระดับหนึ่ง

ในปัจจุบันพืทยาอยู่ในขั้นตอนที่ 5 คือ ขั้นตอนของการหยุดนิ่ง ซึ่งเป็นช่วงที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามามากที่สุด และสภาพธรรมชาติได้ถูกเปลี่ยนแปลงไป มีการสร้างสภาพธรรมชาติเทียมขึ้นมาทดแทน เช่น ทางเดิน ที่นั่งพัก และแนวรั้วไม้ริมชายหาด ตลอดจนเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมตามมา เช่น ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาการใช้ที่ดิน เป็นต้น อย่างไรก็ตามการพัฒนาของพืทยายังไม่เข้าสู่ในขั้นเสื่อม เนื่องจากนักท่องเที่ยวยังคงนิยมมาพืทยา นอกจากนี้ที่พักและบริการต่างๆ ยังคงเหมาะสมกับยุคสมัย รวมทั้งมีบริการที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามามากขึ้นจนกระทั่งกลายเป็นจุดขายที่สำคัญของเมืองพืทยาในที่สุด

3.3 รูปร่างของเมืองท่องเที่ยวพืทยา

รูปร่างของแหล่งท่องเที่ยวเมืองพืทยามีการเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกันกับการศึกษาในบทที่ 2 ข้อ 2.2.2 คือ เดิมพืทยา มีสภาพเป็นแนวชายฝั่งทะเลธรรมชาติที่มีความงดงาม หาดทรายขาวละเอียดและน้ำทะเลใสสะอาดมีสัตว์น้ำนานาชนิด ลักษณะเด่นเหล่านี้ทำให้พืทยาเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่คนทั่วไปรู้จักและนิยมมาเยี่ยมเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ต่อมาเมื่อมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการลงทุนด้านกิจการการค้าและการท่องเที่ยวของนักธุรกิจและคนท้องถิ่น ส่งผลให้พืทยาได้รับผลกระทบตามไปด้วย การลงทุนในกิจกรรมที่รองรับนักท่องเที่ยวบริเวณหาด พืทยาจะเริ่มจากศูนย์กลางก่อนซึ่งแรกเริ่มคือบริเวณหาดพืทยาใต้ (เนื่องจากตามประวัติบริเวณนี้เป็นคั้งอ่าวที่มีคลื่นลมสงบและมีทหารอเมริกันมาพักผ่อน) จากนั้นจึงขยายตัวไปบริเวณหาดพืทยากลาง พืทยาเหนือ และหาดจอมเทียน โดยกิจกรรมที่ขยายตัวมากที่สุดเป็นประเภทร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม และแหล่งบันเทิง สถานที่เหล่านี้จะเลือกทำเลที่ตั้งที่ใกล้ชายหาดที่สุด กิจกรรมเหล่านี้จะเบาบางลงเมื่อมีระยะทางห่างไกลไปจากศูนย์กลาง โดยเฉพาะบริเวณนาเกลือที่เป็นชุมชนพักอาศัยดั้งเดิม

3.4 สภาพทั่วไป

3.4.1 สภาพภูมิประเทศ

เมืองพัทยา ตั้งอยู่ในอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 150 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 4 ตำบลประกอบด้วย ตำบลหนองปรือ ตำบลนาเกลือ บางส่วนของ ตำบลห้วยใหญ่ และบางส่วนของตำบลหนองปลาไหล โดยครอบคลุมเกาะล้าน เกาะครก และเกาะสาก โดยมีอาณาเขตดังนี้ (แผนที่ 3.4.1-1)

ทิศเหนือ เริ่มจากแนวคลองกระทิงลาย

ทิศตะวันออก ขนานกับถนนสุขุมวิท (ห่างจากถนนสุขุมวิทไปทางทิศตะวันออก 900 เมตร)

ทิศใต้ จุดพื้นที่ตำบลห้วยใหญ่

ทิศตะวันตก ขนานกับแนวฝั่งทะเล

พื้นที่โดยรวมของเมืองพัทยาเท่ากับ 208.1 ตร.กม. เป็นพื้นที่ดิน 53.44 ตร.กม. และพื้นที่น้ำ 154.66 ตร.กม. (สำนักผังเมือง, 2534)

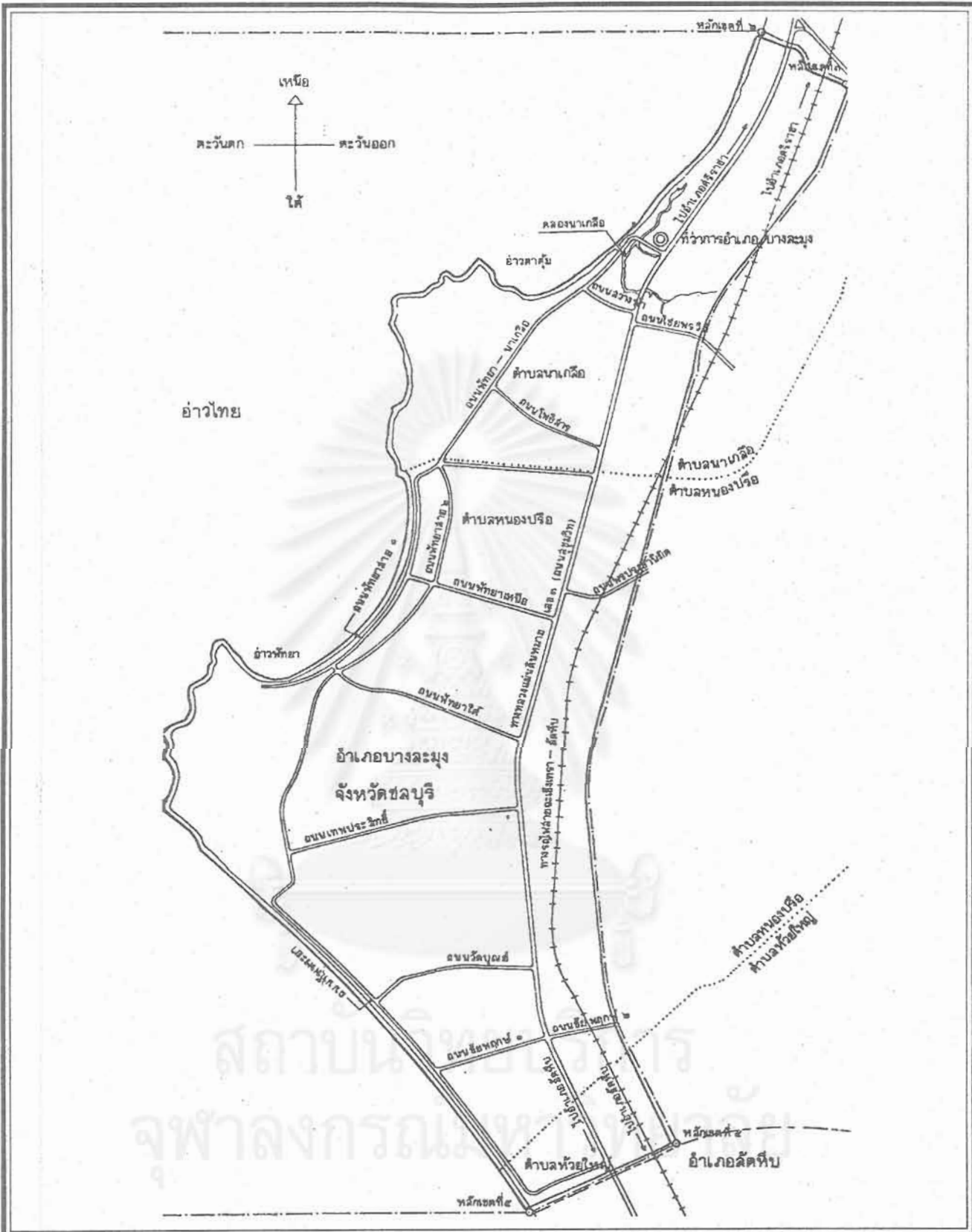
ลักษณะภูมิประเทศของเมืองพัทยาเป็นที่ราบริมฝั่งทะเลมีภูเขาสูงอยู่ทางด้านทิศใต้ พื้นที่เมืองด้านทิศตะวันออกบริเวณถนนสุขุมวิทมีระดับความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 20 เมตร และลาดต่ำทางทิศตะวันตกลงสู่ทะเล โดยมีที่ลุ่มต่ำอยู่ด้านทิศตะวันออกของถนนพัทยาสาย 2 และระหว่างชายหาดนาจอมเทียนกับถนนสุขุมวิท หลังจากนั้นพื้นที่จะสูงขึ้นเล็กน้อย บริเวณดังกล่าวจึงมีน้ำท่วมขังอยู่เสมอ ทางด้านทิศตะวันตกมีแนวชายหาดยาว ดังภาพที่ 3.4.1-1

3.4.2 สภาพทางธรณีวิทยา

บริเวณชายหาดพัทยาและทางตอนใต้เป็นหาดทราย ส่วนบริเวณที่อยู่ถัดจากชายหาดเข้าไปบนฝั่งจะเป็นพื้นที่ราบมีลักษณะเป็นดิน เกิดจากดินตะกอนลุ่มน้ำปนกับดินละเอียดจากหินชุดโคราช เนื้อดินโดยมากเป็นดินทรายจัด โดยเฉพาะบริเวณชายทะเล ดินบริเวณเกาะต่างๆเป็นดินต้นถึงลึก ซึ่งระบายน้ำดีจนเกินไป ส่วนบริเวณเขาพัทยาเป็นภูเขาหินแกรนิต

3.4.3 สภาพภูมิอากาศ

สภาพอากาศของเมืองพัทยา มีลักษณะเดียวกับภูมิอากาศบริเวณชายฝั่งทะเลทางทิศตะวันออกของอ่าวไทยโดยทั่วไป คือ สภาพภูมิอากาศส่วนใหญ่ของเมืองพัทยายึดกับอิทธิพลมรสุม



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์

- แนวเขตผังเมืองรวม
- เขตอำเภอ
- เขตเมืองพัทยา
- ทางหลวง ถนน
- ทางรถไฟ
- แม่น้ำ คลอง ห้วย

แสดง : แนวเขตเมืองพัทยา

ที่มา : กรมโยธาธิการ

มาตราส่วน NOT TO SCALE



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ทิศเหนือ

แผนที่
3.4.1-1



สีปูลูกสร้างประเภทอาคารสูง
บริเวณอิมทพพัทลุงเหนือ

การใช้ที่ดินบริเวณหาดจอมเทียน



อาคารสูงและสีปูลูกสร้างบริเวณริมหาดพัทลุง

ภาพที่ 3.4.1-1 แสดงสภาพชายหาดของเมืองพัทลุง

ตะวันตกเฉียงใต้ และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ทำให้สภาพอากาศมีลักษณะร้อนชื้น ในฤดูหนาวอากาศเย็นสบายไม่หนาวจัด มีลมบกและลมทะเลพัดเข้า-ออกเป็นประจำ ท้องฟ้าโดยทั่วไปจะสว่างสดใสตลอดทั้งปี และสภาพอากาศในประเทศไทยมีอยู่ 2 ลักษณะ คือ ฤดูร้อนและฤดูฝน

3.4.4 การคมนาคมและการขนส่ง

ระบบการคมนาคมและสภาพการจราจรของชุมชน

ระบบของเมืองพัทยามีทั้งถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางกรมและของเมืองพัทยา ซึ่งมีทั้งถนน คสล. ถนนลูกรัง และถนนลาดยาง รวมทั้งสิ้น 115 สาย โดยแยกออกดังแผนที่ที่ 3.4.4-1

ถนนสายประธาน

ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายประธานของเมืองพัทยา (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) ซึ่งใช้เป็นเส้นทางคมนาคมในการเข้าออกเมืองพัทยาและการติดต่อกับชุมชนอื่น ๆ ได้แก่ พัทยา - ศรีราชา 35 กิโลเมตร พัทยา - ชลบุรี 54 กิโลเมตร พัทยา - สมุทรปราการ 121 กิโลเมตร พัทยา - กรุงเทพฯ 147 กิโลเมตร

ถนนสายหลัก

เป็นถนนที่ทำหน้าที่กระจายการจราจร จากถนนสุขุมวิทเข้าไปในตัวเมือง โดยผ่านย่านพาณิชย์กรรม และในเขตที่อยู่อาศัยสู่ศูนย์กลางการท่องเที่ยว ได้แก่

1) ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ เป็นถนนเชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิทมุ่งสู่ชายหาด มีขนาดของเขตทางกว้างตั้งแต่ 20 เมตรขึ้นไป ยาวประมาณ 20,000 เมตร ถนนพัทยาเหนือและพัทยาใต้มีการจราจรสูง ทั้งรถนำเที่ยว รถทัวร์นักท่องเที่ยว รถยนต์ส่วนตัว และการสัญจรของประชาชนท้องถิ่น

2) ถนนพัทยา-นาเกลือ, ถนนพัทยาสาย 2 เป็นถนนสายหลักที่มีการจราจรคับคั่ง โดยเฉพาะถนนพัทยา-นาเกลือ ส่วนถนนพัทยาสาย 2 เป็นถนนวงรอบที่สำคัญมีขนาดของเขตทางกว้าง 8-12 เมตร ยาวประมาณ 1,675 เมตร ถนนพัทยาสาย 2 นี้ ช่วยให้การจราจรภายในตัวเมืองคล่องตัวยิ่งขึ้น เนื่องจากมีถนนชอยเชื่อมระหว่างถนนสายนี้กับถนนเลียบชายหาด

3) ถนนพัทยาสาย 1 (ถนนเลียบชายหาดด้านอ่าวพัทยา) เป็นเส้นทางสำคัญสำหรับย่านการท่องเที่ยว และแหล่งพักผ่อนหย่อนใจที่สำคัญที่สุดของเมืองพัทยา คือ เป็น Main Tourist's Route โดยเริ่มที่บริเวณหาดด้านเหนืออ่าวพัทยาจนถึงถนนพัทยาใต้ ผิวจราจรของถนนเลียบชายหาด ถนนพัทยาสาย 2 รวมถนนชอยสูงมาก มีการสัญจรของรถสองแถวเล็กเพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา



NOT TO SCALE

แผนที่
3.4.4-1

แสดงระบบถนนของเมืองพัทยา

ที่มา : เมืองพัทยา ปี พ.ศ.2540



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4) ถนนเลียบชายหาดนาจอมเทียน ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างเชื่อมระหว่างหาดพัทยากับหาดนาจอมเทียน เพื่อรองรับความเจริญของเมืองเนื่องจากการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น การปรับปรุงขยายผิวจราจร เริ่มจากช่วงซอยชัยพฤกษ์ถึงถนนหนองสนั่นมีความยาวประมาณ 2,100 เมตร

ถนนสายรอง

เป็นถนนที่ทำหน้าที่ขยายการจราจรในเขตเมืองที่สำคัญ ได้แก่ ถนนเทพประสิทธิ์ และถนนพญาสาย 3 เดิมถนนพญาสาย 3 เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนพญาใต้กับพญากลางเท่านั้น มีความยาว 1,500 เมตร ต่อมาภายหลัง (ประมาณปี พ.ศ. 2539-2540) มีการตัดให้เชื่อมกับถนนพญาเหนือ ถนนเทพพระยา และบริเวณถนนพญาใต้ ซึ่งเป็นถนนที่มีขนาด 4 ช่องจราจร ยาวประมาณ 5,950 เมตร ทำให้ช่วยลดปริมาณการจราจรจากถนนพญาสาย 2 ดังนั้นในปัจจุบัน ถนนพญาสาย 3 จึงมีความยาวรวมประมาณ 7,450 เมตร

ถนนสายย่อยและถนนซอย

เป็นถนนที่ทำหน้าที่รับการจราจรในแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งท่องเที่ยวโดยตรงของเมืองพัทยา ได้แก่ ถนนในเขตชุมชนท้องถิ่นนาเกลือ ถนนเชื่อมถนนทรัพย์กับชายหาดนาจอมเทียน สำหรับถนนซอยที่เชื่อมถนนเลียบชายหาดพัทยากับถนนพญาสาย 2 เป็นถนนลาดยางกว้าง 4-6 เมตร ความกว้างในแต่ละเส้นทางประมาณ 200-400 เมตร

จากผลการสำรวจสัดส่วนของยานพาหนะ พบว่า ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3) ถนนพญาสายและถนนพญาใต้ รวมทั้งถนนพญาสาย 2 จะมีปริมาณการจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วน เนื่องจากเป็นเส้นทางที่รถโดยสารวิ่งผ่านเมืองและเป็นทางแยกเข้าสู่ชุมชน ประกอบกับมีร้านค้า ร้านอาหาร สถานที่ราชการ ตลาดสด โดยมีสัดส่วนของยานพาหนะในเขตเทศบาล ดังนี้ รถจักรยานยนต์ประมาณ 57% รถยนต์ประมาณ 12.90% รถโดยสารขนาดเล็กประมาณ 12.60% รถบรรทุกขนาดกลาง 12.50% รถบรรทุกขนาดใหญ่ประมาณ 2.80% รถโดยสารขนาดใหญ่ประมาณ 1.1% รถสามล้อประมาณ 1% และรถสามล้อเครื่องประมาณ 0.1%

ระบบการขนส่งของชุมชน

ทางบก ได้แก่ ทางถนนและทางรถไฟ

- ทางถนน เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญของเมือง ประกอบด้วยทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และทางชนบท ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง กรมโยธา และจังหวัด

1) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายแรกของภาคตะวันออก เริ่มจากกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ-ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี ผ่านอำเภอเมืองชลบุรี-อำเภอสัตหีบ , อำเภอบางละมุง-อำเภอสัตหีบไปจังหวัดระยอง-จันทบุรีสิ้นสุดที่จังหวัดตราด

2) ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 36 เป็นเส้นทางแยกทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุงไปสู่ระยอง

3) ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3135 นาเกลือพัทยาใต้ เป็นเส้นทางลาดยางตลอดสาย

4) ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3136 แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 เข้าพัทยาเหนือทางลาดยางตลอดสายระยะทาง 1.982 กิโลเมตร

5) ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3240 แยกจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 ที่อำเภอบางละมุง-เขาไม้แก้ว ตัดทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 มาบรรจบกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 331 เป็นทางลาดยางตลอดสาย ระยะทาง 17 กิโลเมตร

6) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 36 ซึ่งคาดว่าจะสร้างเสร็จในปี 2539 จากกรุงเทพฯ - ชลบุรี โดยเริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ที่ห้วยขวางผ่านชุมชนทางสนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ แห่งที่ 2 - บางปะกงเข้ายังชลบุรี

-ทางรถไฟ

รถไฟฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกสู่กรุงเทพฯ ทางรถไฟสายนี้เป็นการเพิ่มทางคมนาคมขนส่งจากบริเวณต่าง ๆ มายังพัทยา โดยเริ่มมีการให้บริการตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2527

-ทางน้ำ

แม้ว่าการเดินทางโดยทางเรือที่แล่นระหว่างเกาะต่าง ๆ กับเมืองพัทยาและแล่นไปยังจังหวัดใกล้เคียงได้สะดวก แต่ก็ยังไม่มีท่าเทียบเรือทัศนจรเป็นสัดส่วนเพื่ออำนวยความสะดวกอย่างแท้จริง (มีแต่ท่าเทียบเรือประมง ซึ่งตั้งอยู่พัทยาใต้) และการเดินทางไปยังเกาะล้าน ยังไม่ได้รับความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งในแง่ตัวเรือ ยานพาหนะ เพราะตัวเรือถูกดัดแปลงไปจากเรือประมงเป็นเรือนำเที่ยว และขาดอุปกรณ์ป้องกันชีวิตและการสื่อสาร

-ทางอากาศ

การเดินทางทางอากาศยังไม่ได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวมากนัก เนื่องจากมีเพียงสายการบินกรุงเทพฯ-สัตหีบ ซึ่งนักท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องเดินทางต่อจากสัตหีบมาพัทยาอีก

3.5 ประชากรและนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา

จากสภาพของเมืองพัทยาที่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศ ผนวกกับจังหวัดชลบุรีได้ถูกกำหนดให้เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพัทยามากนัก ส่งผลทำให้ประชากรเมืองพัทยาและประชากรที่อพยพย้ายถิ่นเข้ามาทำงานในเมืองพัทยา ซึ่งประชากรที่อพยพเข้ามาทำงานในเมืองพัทยามีทั้งประเภทที่เข้ามาทำงานแบบชั่วคราว

และถาวร นอกจากนี้ยังถือว่านักท่องเที่ยวเป็นประชากรแฝงอีกกลุ่มหนึ่งที่เข้ามาพักอาศัยอยู่ในเมืองพัทยาในระยะเวลาอันสั้น ผนวกกับประชากรที่อาศัยเมืองพัทยาเป็นบ้านพักแห่งที่ 2 ในการพักผ่อนช่วงสุดสัปดาห์ จากสภาพดังกล่าวส่งผลทำให้ประชากรเมืองพัทยามีการขยายตัวอย่างรวดเร็วดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.5.1 จำนวนประชากร

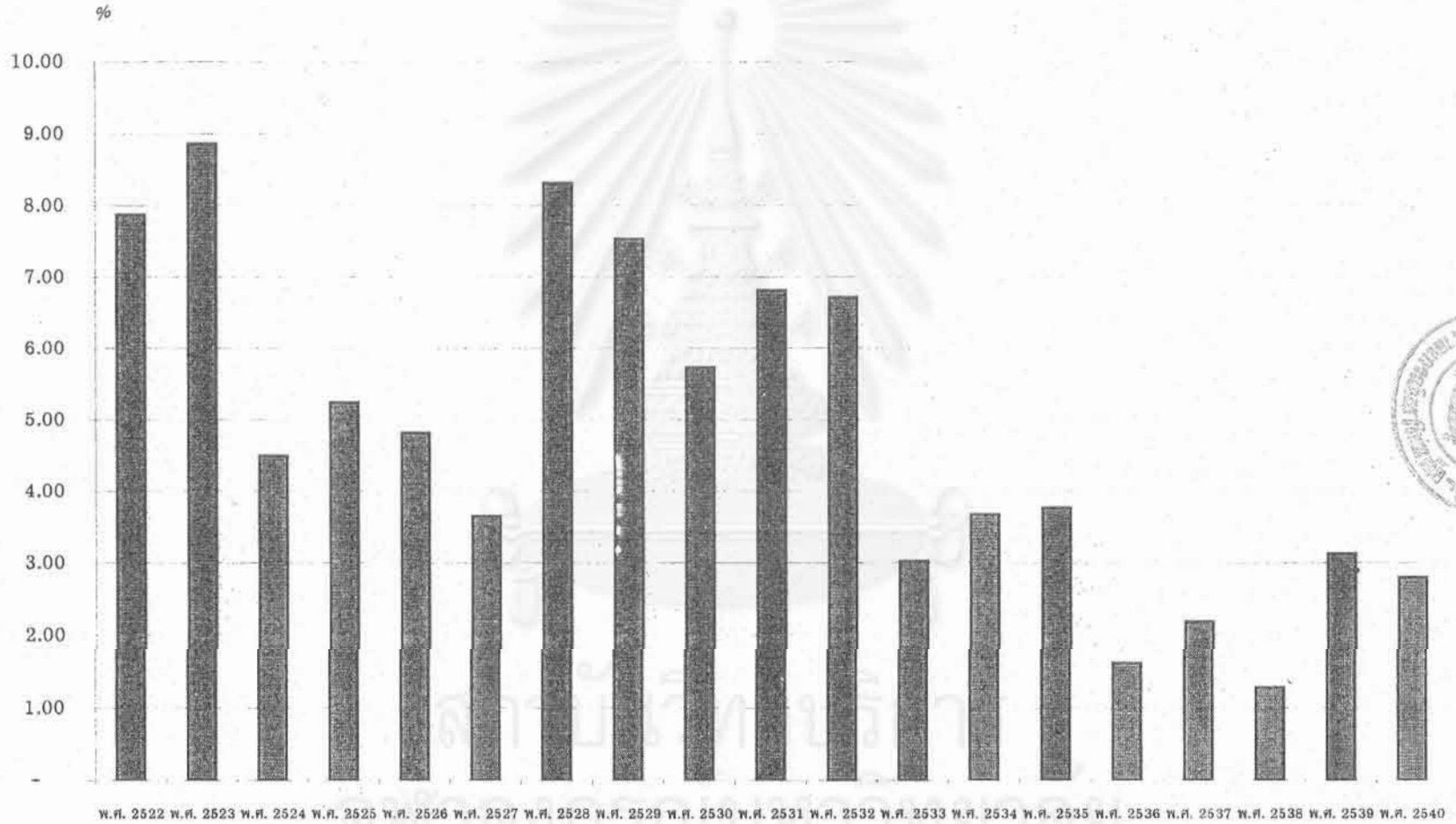
จากการศึกษาจำนวนประชากรของเมืองพัทยาดังแต่ปีพ.ศ.2521-2540 ดังตารางที่ 3.5.1-1 (ในปี พ.ศ. 2521 เป็นปีที่พัทยาเริ่มจัดตั้งการปกครองรูปแบบใหม่ โดยมีฐานะเป็นนิติบุคคล) โดยในปี พ.ศ. 2521 พบว่า เมืองพัทยามีประชากรจำนวน 29,276 คน มีความหนาแน่น 548 คนต่อตารางกิโลเมตร และในปี พ.ศ. 2540 มีประชากร 75,185 คน คน มีความหนาแน่น 1,408 คนต่อตารางกิโลเมตร จะเห็นได้ว่าในช่วงเวลา 20 ปีที่ผ่านมาเมืองพัทยามีประชากรเพิ่มขึ้นประมาณ 2.5 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่าอัตราการเพิ่มของประชากรเมืองพัทยานั้นเป็นไปในเชิงบวกทุกปี ดังแผนภูมิที่ 3.5.1-1 โดยในช่วงปี พ.ศ. 2522 - 2523 และช่วง พ.ศ. 2528 - 2532 นั้นมีอัตราการเพิ่มของประชากรค่อนข้างสูงประมาณ 6-8% ตามการขยายตัวของภาวะธุรกิจการท่องเที่ยวในปีท่องเที่ยวไทยและตามภาวะการขยายตัวเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับมีการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกตามโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก จึงทำให้ประชากรเมืองพัทยาส่งตามไปด้วย ต่อมาภาวะเศรษฐกิจของประเทศเริ่มชะลอตัวลง สภาพธุรกิจการท่องเที่ยวเริ่มซบเซาเนื่องจากผลจากสงครามอ่าวเปอร์เซียความเสื่อมโทรมของแหล่งท่องเที่ยวและภาวะโรคเอดส์ระบาด ทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวของเมืองพัทยาที่เกี่ยวข้องกับสถานบันเทิงเรีงรมย์เริ่มซบเซา ส่งผลให้อัตราการเพิ่มประชากรของเมืองพัทยาเริ่มชะลอตัวลงเหลือประมาณ 1-3 % ในช่วงปี พ.ศ. 2533 - 2540 จากตัวเลขที่ปรากฏชี้ให้เห็นว่า เมืองพัทยามีประชากรไม่หนาแน่น แต่ข้อเท็จจริงแล้วประชากรในเมืองพัทยอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่น เนื่องจากเป็นเมืองท่องเที่ยวจึงเกิดการอพยพแรงงานเข้ามาทำงานตามสถานบริการและโรงแรมต่างๆมากมาย ทำให้เมืองพัทยามีประชากรแฝงมากกว่าจำนวนความเป็นจริงประมาณ 3-4 เท่า (แผนพัฒนาเมืองพัทยา , 2540 : หน้า15) ซึ่งประชากรในจำนวนนี้มีได้แจ้งย้ายเข้ามา ตามกฎหมายทะเบียนราษฎร

ตารางที่ 3.5.1-1 แสดงจำนวนประชากร ความหนาแน่น และอัตราการเพิ่มของประชากรเมืองพัทยา
ในปี พ.ศ. 2521 - 2540

ปี พ.ศ.	จำนวนประชากร (คน)	ความหนาแน่น (คน : ตร.กม.)	อัตราการเพิ่มประชากร (%)
2521	29,276	548	0.00
2522	31,777	595	7.87
2523	34,867	653	8.86
2524	36,507	684	4.49
2525	38,525	721	5.24
2526	40,475	758	4.82
2527	42,009	787	3.65
2528	45,815	858	8.31
2529	49,548	928	7.53
2530	52,562	984	5.73
2531	56,402	1,056	6.81
2532	60,466	1,132	6.72
2533	62,351	1,168	3.02
2534	64,731	1,212	3.68
2535	67,264	1,260	3.77
2536	68,364	1,280	1.61
2537	69,892	1,309	2.19
2538	70,794	1,326	1.27
2539	73,080	1,369	3.13
2540	75,185	1,408	2.80

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

แผนภูมิที่ 3.5.1-1 แสดงอัตราการเพิ่มประชากรเมืองพิทยาในปี พ.ศ. 2522 - 2540 (%)



3.5.2 การเกิด การตาย การย้ายเข้า และการย้ายออก

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงประชากรทางด้านการเกิด การตาย การย้ายเข้า และการย้ายออก ของประชากรเมืองพัทยาดังแต่ ปี พ.ศ. 2521 - 2540 ดังตารางที่ 3.5.2-1 พบว่า ประชากรเมืองพัทยามีอัตราการเกิดเฉลี่ย 19.73 คนต่อประชากร 1,000 คน และอัตราการตายเฉลี่ย 2.80 คนต่อประชากร 1,000 คน ทำให้มีอัตราการเพิ่มของประชากรโดยธรรมชาติเฉลี่ย 16.93 คนต่อประชากร 1,000 คน ทั้งนี้เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางสาธารณสุขทำให้ประชากรมีอายุขัยเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามสาเหตุของการเพิ่มประชากรในเมืองพัทยาก็อีกสาเหตุหนึ่งก็คือ การอพยพย้ายถิ่นของประชากร โดยพบว่าประชากรเมืองพัทยามีอัตราการย้ายเข้าเฉลี่ย 95.30 คนต่อประชากร 1,000 คน และมีอัตราการย้ายออกเฉลี่ย 65.47 คนต่อประชากร 1,000 คน ดังนั้นจึงมีอัตราการย้ายถิ่นสุทธิเฉลี่ย 29.82 คนต่อประชากร 1,000 คน จะเห็นได้ว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรเมืองพัทยานั้นมีสาเหตุมาจากการย้ายถิ่นมากกว่าการเพิ่มตามธรรมชาติ เนื่องจากการย้ายถิ่นเข้ามาของประชากรจากในพื้นที่อื่นเพื่อเข้ามาประกอบอาชีพเกี่ยวกับทางด้านการท่องเที่ยว

3.5.3 โครงสร้างประชากร

เมื่อพิจารณาถึงโครงสร้างประชากรอันประกอบด้วย โครงสร้างด้านอายุและเพศของประชากรเมืองพัทยาในปี พ.ศ. 2540 พบว่า เมืองพัทยามีประชากรโดยรวม 69,685 คน แยกเป็นชาย 34,308 คน หญิง 35,377 คน โดยโครงสร้างประชากรมีรูปแบบเป็นพีระมิดรูปประฆัง กล่าวคือ มีประชากรวัยเด็ก (ช่วงอายุ 0-14 ปี) ร้อยละ 25.59 วัยแรงงาน (ช่วงอายุ 15-59 ปี) ร้อยละ 68.47 และวัยสูงอายุ (ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป) มีเพียงร้อยละ 5.94 จะเห็นได้ว่าประชากรวัยแรงงานนับเป็นประชากรส่วนใหญ่ของประชากรเมืองพัทยา นอกจากนี้ยังพบว่ามีประชากรวัยแรงงานในกลุ่มหนุ่มสาว (ช่วงอายุ 15-39ปี) สูงถึงร้อยละ 49 แสดงว่าประชากรที่อาศัยในเมืองพัทยาสส่วนใหญ่เป็นวัยหนุ่มสาว ทั้งนี้เนื่องจากพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว มีแหล่งงานด้านบริการนักท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องพึ่งแรงงานวัยหนุ่มสาวเป็นส่วนใหญ่ เพื่อที่จะบริการนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวชมเมืองพัทยา ดังนั้นทำให้มีประชากรวัยหนุ่มสาวจากจังหวัดอื่น ๆ ของประเทศย้ายถิ่นเข้ามาทำงานในตัวเมืองพัทยาเป็นจำนวนมากส่งผลทำให้ประชากรเมืองพัทยามีโครงสร้างประชากรดังตารางที่ 3.5.3-1 และแผนภูมิที่ 3.5.3-1

ตารางที่ 3.5.2-1 แสดงอัตราการเกิด อัตราการตาย อัตราการย้ายเข้า และอัตราการย้ายออก (ต่อพันคน) ของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2521 - 2540

ปี พ.ศ.	อัตราการเกิด (ต่อพันคน)	อัตราการตาย (ต่อพันคน)	อัตราการเพิ่มธรรมชาติ (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายเข้า (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายออก (ต่อพันคน)	อัตราการย้ายถิ่นสุทธิ (ต่อพันคน)
2521	1.50	0.20	1.30	8.04	1.95	6.09
2522	17.34	2.20	15.14	91.98	43.14	48.84
2523	26.90	3.64	23.26	114.46	49.33	65.13
2524	23.56	2.63	20.93	87.30	63.58	23.72
2525	23.10	2.60	20.50	82.54	51.34	31.20
2526	20.25	3.34	16.91	84.84	54.16	30.68
2527	18.70	2.55	16.15	75.96	57.15	18.81
2528	15.24	2.01	13.23	115.94	26.43	89.51
2529	14.65	3.05	11.60	135.77	73.52	62.25
2530	14.76	2.62	12.14	148.43	97.10	51.33
2531	15.65	2.92	12.73	161.11	104.53	56.58
2532	21.68	3.80	17.88	150.87	111.25	39.62
2533	17.46	2.50	14.96	104.60	88.83	15.77
2534	21.09	2.43	18.66	58.77	45.31	13.46
2535	19.97	1.90	18.06	114.64	84.24	30.40
2536	22.26	2.31	19.95	83.49	78.59	4.90
2537	21.91	3.63	18.27	55.74	57.36	-1.62
2538	23.97	4.96	19.01	60.70	61.98	-1.29
2539	27.96	2.53	25.42	98.10	87.15	10.95
2540	26.75	4.18	22.57	72.71	72.55	0.16
เฉลี่ย	19.73	2.80	16.93	95.30	65.47	29.82

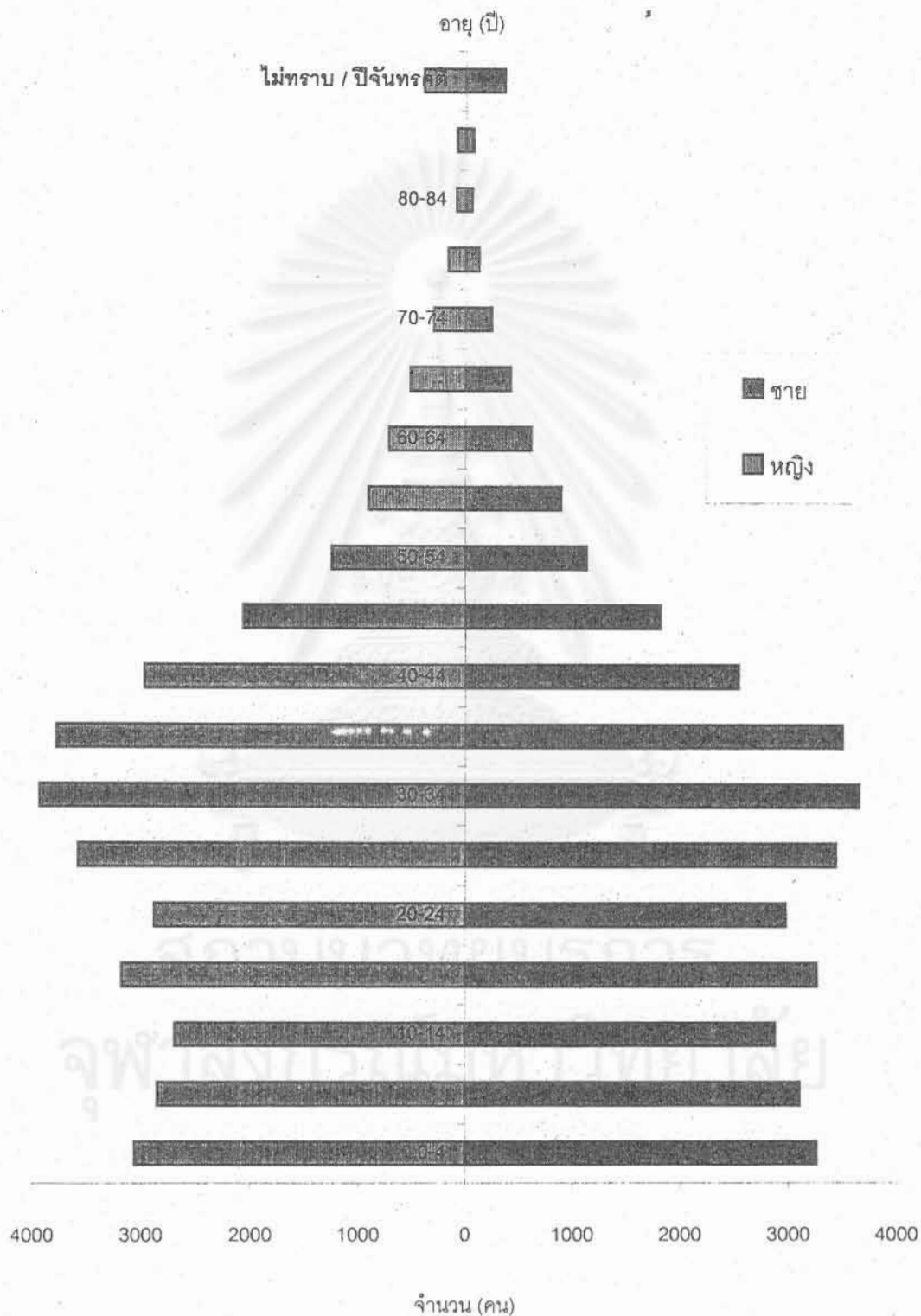
ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

ตารางที่ 3.5.3-1 แสดงโครงสร้างอายุของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2540

อายุ (ปี)	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม (คน)	ร้อยละ
0-4	3,257	3,059	6,316	9.06
5-9	3,100	2,852	5,952	8.54
10-14	2,874	2,691	5,565	7.99
15-19	3,260	3,178	6,438	9.24
20-24	2,973	2,880	5,853	8.40
25-29	3,437	3,575	7,012	10.06
30-34	3,649	3,930	7,579	10.88
35-39	3,494	3,773	7,267	10.43
40-44	2,538	2,968	5,506	7.90
45-49	1,813	2,066	3,879	5.57
50-54	1,132	1,244	2,376	3.41
55-59	895	905	1,800	2.58
60-64	615	713	1,328	1.91
65-69	420	517	937	1.34
70-74	240	299	539	0.77
75-79	123	164	287	0.41
80-84	58	87	145	0.21
85 และมากกว่า	69	83	152	0.22
ปีจันทร์คดี	361	393	754	1.08
รวม	34,308	35,377	69,685	100.00

ที่มา : สำนักทะเบียนราษฎร กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

แผนภูมิที่ 3.5.3-1 แสดงโครงสร้างอายุของประชากรเมืองพัทยา ปี พ.ศ. 2540



3.5.4 นักท่องเที่ยว

จากการศึกษานักท่องเที่ยวของเมืองพัทยา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521-2540 ดังตารางที่ 3.5.4-1 และแผนภูมิที่ 3.5.4-1 นั้นพบว่าในปี พ.ศ. 2521 นั้นเมืองพัทยามีนักท่องเที่ยว จำนวน 445,000 คน เพิ่มขึ้นเป็น 1,417,451 คน ในปี พ.ศ. 2530 และ 2,520,000 คน ในปี พ.ศ. 2540 จะเห็นได้ว่าในช่วง 10 ปีแรก (พ.ศ. 2521-2530) นั้นมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึง 3.2 เท่า เนื่องจากในปี พ.ศ. 2530 รัฐบาลได้ประกาศให้เป็นปีท่องเที่ยวไทย และประเทศไทยก็อยู่ในช่วงที่ เศรษฐกิจกำลังเฟื่องฟู นอกจากนี้ยังพบว่า ในปี พ.ศ. 2530 นั้นมีอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว มากที่สุด คือ 34.11% ต่อมาในช่วง 10 ปีหลัง (พ.ศ. 2531-2540) นั้นพบว่านักท่องเที่ยว เพิ่มขึ้นเพียง 1.5 เท่า โดยในปี พ.ศ. 2532 - 2535 นั้นพบว่านักท่องเที่ยวมีอัตราการเพิ่มในเชิงลบ เนื่องจากผลกระทบจากสงครามอ่าวเปอร์เซียและปัญหาโรคเอดส์ระบาด อย่างไรก็ตามในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2540 นั้นนักท่องเที่ยวของเมืองพัทยารเริ่มมีอัตราการเพิ่มในเชิงบวก ประมาณ 2-4% โดยพบว่าในปี พ.ศ. 2540 นั้นเมืองพัทยานักท่องเที่ยวจำนวน 2,520,005 คน จำแนกเป็นนักท่องเที่ยว ชาวไทย 700,656 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ เช่น ชาวจีน ชาวไต้หวัน ชาวเกาหลี ชาว เยอรมัน เป็นต้น จำนวน 1,819,349 คน จะเห็นได้ว่าเมืองพัทยานั้นมีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ มากกว่าชาวไทยประมาณ 2.6 เท่า ซึ่งการเติบโตของนักท่องเที่ยวนั้นส่งผลให้ประชาชนในท้องถิ่น หันมาประกอบอาชีพทางการค้าและการบริการทางการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น และเมื่อพัทยา เป็นที่รู้จักแพร่หลายในหมู่นักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้นจึงเป็นเหตุชักจูงให้นักธุรกิจหันเข้ามาประกอบอาชีพ ทางด้านการบริการเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในเมืองพัทยาเป็นจำนวนมากขึ้นด้วย

3.5.5 การคาดการณ์ประชากร

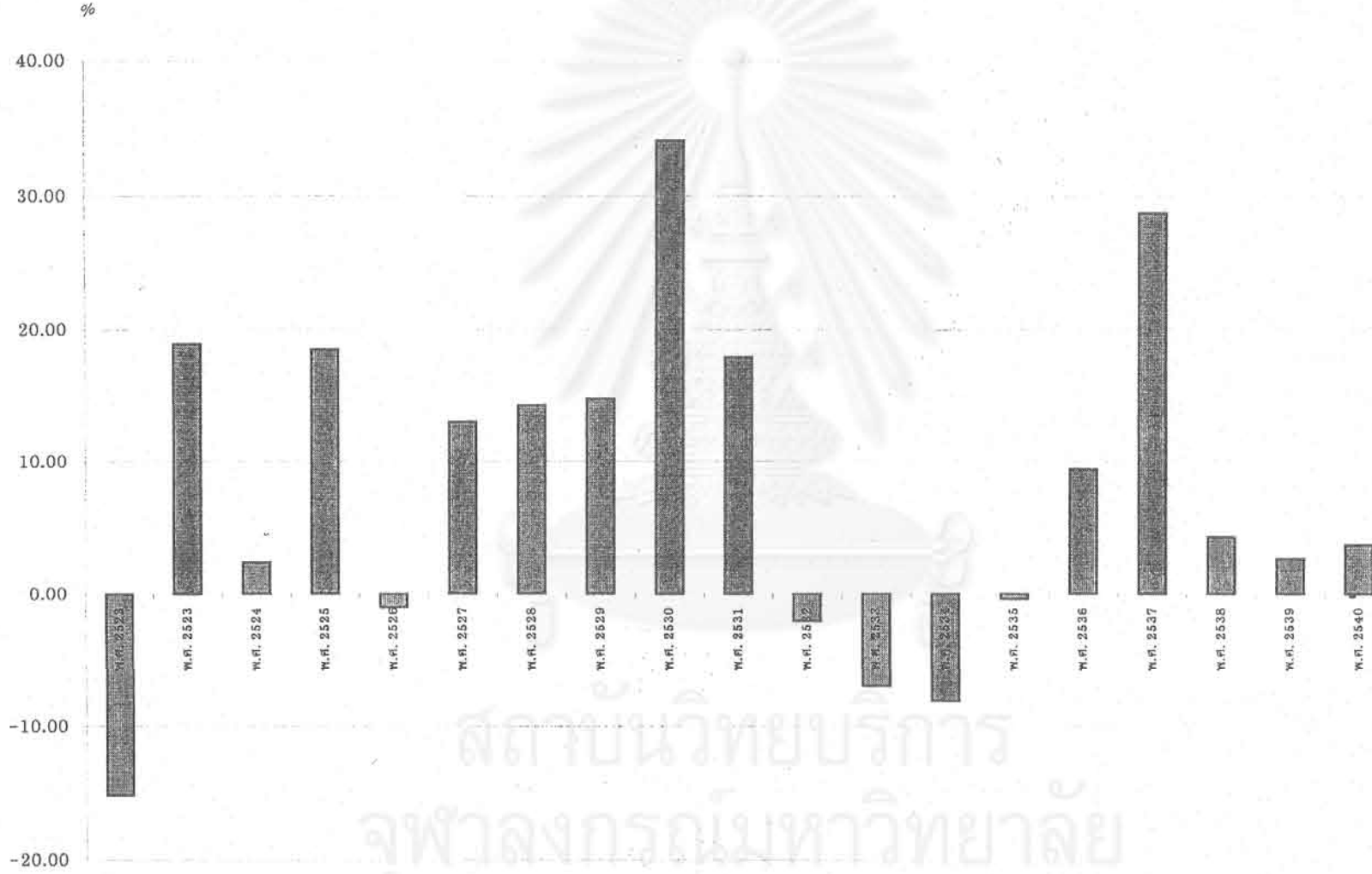
การคาดการณ์จำนวนประชากรในงานวิจัยในครั้งนี้ได้อาศัยวิธี “Extrapolation Techniques” ซึ่งเป็นเทคนิคการใช้แนวโน้มการเติบโตของประชากรในอดีตมาคาดการณ์จำนวน ประชากรในอนาคต 3 แบบ คือ แบบจำลองเชิงเส้นตรง (Linear Model) แบบจำลองเชิงทวีกำลัง (Exponential Model) และแบบจำลองเชิงทวีกำลังประยุกต์ (Modified Exponential Model) โดยมี วิธีการคัดเลือกแบบจำลองที่เหมาะสมโดยอาศัยวิธีการทางสถิติที่สามารถประเมินความเหมาะสมของ แบบจำลองได้โดยการเปรียบเทียบผลของการคาดการณ์กับข้อมูลในอดีตที่มีความแตกต่างกันมาก น้อยเพียงใด (Output Evaluation) ซึ่งเป็นการประเมินความเหมาะสมของแบบจำลองโดยการ เปรียบเทียบข้อมูลในอดีตกับตัวเลขที่ได้จากการคาดการณ์โดยแบบจำลองต่าง ๆ โดยอาศัยหลักการ ที่ว่า “แบบจำลองที่สามารถอธิบายเหตุการณ์ในอดีตได้ดีที่สุดย่อมจะสามารถใช้ในการคาดการณ์

ตารางที่ 3.5.4- 1 แสดงจำนวนและอัตราการเพิ่มนักท่องเที่ยวของเมืองพัทยาในปี
พ.ศ. 2521 -2540

ปี พ.ศ.	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	อัตราการเพิ่มนักท่องเที่ยว (%)
2521	445,000	-
2522	386,439	-15.15
2523	476,563	18.91
2524	488,404	2.42
2525	599,535	18.54
2526	593,554	-1.01
2527	682,419	13.02
2528	796,047	14.27
2529	933,967	14.77
2530	1,417,451	34.11
2531	1,727,025	17.93
2532	1,692,201	-2.06
2533	1,581,303	-7.01
2534	1,462,590	-8.12
2535	1,456,942	-0.39
2536	1,608,935	9.45
2537	2,257,643	28.73
2538	2,360,032	4.34
2539	2,425,638	2.70
2540	2,520,006	3.74

ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

แผนภูมิที่ 3.5.4 -1 แสดงอัตราการเพิ่มของจำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา ในปี พ.ศ. 2522- 2540 (%)



อนาคตได้ดีด้วย” วิธีการที่นิยมใช้ในการวัดความถูกต้องของการคาดการณ์มี 2 วิธี คือ การหาค่าความคลาดเคลื่อนเฉลี่ย (Mean Error) และความคลาดเคลื่อนร้อยละสัมบูรณ์เฉลี่ย (Mean Absolute Percentage Error) ทั้งนี้เพื่อให้ได้แบบจำลองที่มีความถูกต้องแม่นยำที่สุดสำหรับนำไปใช้ในการคาดการณ์จำนวนประชากรได้ต่อไป

ประชากรเมืองพัทยา

จากการคาดการณ์ประชากรเมืองพัทยา 3 แบบ คือ แบบจำลองเชิงเส้นตรง แบบจำลองเชิงทวิกำลัง และแบบจำลองเชิงทวิกำลังประยุกต์ และเมื่อวัดความถูกต้องของการคาดการณ์ทั้ง 2 วิธี คือ การหาค่าความคลาดเคลื่อนเฉลี่ย (ME) และความคลาดเคลื่อนร้อยละสัมบูรณ์เฉลี่ย (MAPE) ดังตารางที่ 3.5.5-1 นั้นพบว่าประชากรเมืองพัทยาน่าจะมีการเพิ่มขึ้นของประชากรแบบเส้นตรง โดยในปี พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2550 พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2560 นั้นประชากรเมืองพัทยาน่าจะมีจำนวน 90,511 คน 103,275 คน 116,040 คน และ 128,804 คน ตามลำดับ จากสภาพการณ์ดังกล่าวทางภาครัฐบาลได้จัดเตรียมพื้นที่เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตโดยการขยายเขตผังเมืองรวม แต่ทั้งนี้ควรได้รับความร่วมมือจากประชาชนทั้งผู้ที่มีถิ่นกำเนิดในเขตเมืองพัทยาและผู้ที่ย้ายเข้ามาทำงานในตัวเมืองพัทยา ในการจัดการเมืองพัทยาให้มีสภาพแวดล้อมของเมืองที่มีความน่าอยู่ และดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมเยือนเพื่อเป็นการนำรายได้เข้าสู่เมืองพัทยาต่อไปในอนาคต

นักท่องเที่ยว

จากการคาดการณ์นักท่องเที่ยวของเมืองพัทยา 3 แบบ คือ แบบจำลองเชิงเส้นตรง แบบจำลองเชิงทวิกำลังและแบบจำลองเชิงทวิกำลังประยุกต์ เมื่อวัดความถูกต้องของการคาดการณ์ทั้ง 2 วิธี คือ การหาค่าความคลาดเคลื่อนเฉลี่ย (ME) และความคลาดเคลื่อนร้อยละสัมบูรณ์เฉลี่ย (MAPE) ดังตารางที่ 3.5.5-2 นั้นพบว่าเมืองพัทยาน่าจะมีการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวแบบเส้นตรง โดยในปี พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2550 พ.ศ. 2555 และ พ.ศ. 2560 นั้นเมืองพัทยาน่าจะมีนักท่องเที่ยวจำนวน 3,079,848 คน 3,704,477 คน 4,329,107 คน และ 4,953,737 คน ตามลำดับ จากสภาพการณ์ดังกล่าวทางภาครัฐบาลควรเตรียมการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการบริการทางด้านท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งควรมีมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมสภาวะแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนของแหล่งท่องเที่ยวของเมืองพัทยาด้วย

ตารางที่ 3.5.5-1 แสดงการคาดการณ์จำนวนประชากรเมืองพัทยา

ปี พ.ศ.	ประชากร	ประชากรจากการคาดการณ์แบบเส้นตรง	ประชากรจากการคาดการณ์แบบทวีกำลัง	ประชากรจากการคาดการณ์แบบทวีกำลังประยุกต์
2521	29,276	29,241	32,879	22,273
2522	31,777	31,794	34,491	26,577
2523	34,867	34,347	36,182	30,660
2524	36,507	36,900	37,956	34,532
2525	38,525	39,453	39,817	38,204
2526	40,475	42,005	41,770	41,687
2527	42,009	44,558	43,818	44,991
2528	45,815	47,111	45,966	48,124
2529	49,548	49,664	48,220	51,096
2530	52,562	52,217	50,584	53,915
2531	56,402	54,770	53,064	56,588
2532	60,466	57,323	55,666	59,124
2533	62,351	59,876	58,395	61,528
2534	64,731	62,429	61,258	63,809
2535	67,264	64,982	64,262	65,973
2536	68,364	67,535	67,412	68,025
2537	69,892	70,088	70,718	69,971
2538	70,794	72,640	74,185	71,816
2539	73,080	75,193	77,822	73,567
2540	75,185	77,746	81,638	75,228
2541		80,299	85,640	76,802
2542		82,852	89,839	78,296
2543		85,405	94,244	79,713
2544		87,958	98,865	81,056
2545		90,511	103,712	82,331
2546		93,064	108,797	83,539
2547		95,617	114,132	84,686
2548		98,170	119,727	85,773
2549		100,722	125,598	86,804
2550		103,275	131,756	87,783
2551		105,828	138,216	88,710
2552		108,381	144,992	89,590
2553		110,934	152,101	90,425
2554		113,487	159,559	91,216
2555		116,040	167,382	91,967
2556		118,593	175,589	92,679
2557		121,146	184,198	93,354
2558		123,699	193,229	93,995
2559		126,252	202,703	94,602
2560		128,804	212,641	95,179
ME		0.00	5.83	0.00
MAPE		2.66	4.32	2.73

ตารางที่ 3.5.5-2 แสดงการคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวเมืองพัทยา

ปี พ.ศ.	นักท่องเที่ยว	ประชากรจากการคาดการณ์แบบเส้นตรง	ประชากรจากการคาดการณ์แบบทวีกำลัง	ประชากรจากการคาดการณ์แบบทวีกำลังประยุกต์
2521	445,000	81,625	412,147	222,561
2522	386,439	206,551	456,651	18,687
2523	476,563	331,477	505,862	175,082
2524	488,404	456,403	567,597	359,230
2525	599,535	581,329	621,132	534,235
2526	593,554	706,255	688,203	700,550
2527	682,419	831,181	762,518	858,607
2528	796,047	956,107	844,856	1,008,816
2529	933,967	1,081,033	936,086	1,151,567
2530	1,417,451	1,205,959	1,037,168	1,287,230
2531	1,727,025	1,330,885	1,149,154	1,416,156
2532	1,692,201	1,455,810	1,273,254	1,538,681
2533	1,581,303	1,580,736	1,410,744	1,655,122
2534	1,462,590	1,705,662	1,563,080	1,765,781
2535	1,456,942	1,830,588	1,731,865	1,870,946
2536	1,608,935	1,955,514	1,918,877	1,970,889
2537	2,257,643	2,080,440	2,126,083	2,065,870
2538	2,360,032	2,205,366	2,355,664	2,156,134
2539	2,425,638	2,330,292	2,610,035	2,241,917
2540	2,520,006	2,455,218	2,891,874	2,323,440
2541		2,580,144	3,204,147	2,400,915
2542		2,705,070	3,550,139	2,474,543
2543		2,829,996	3,933,494	2,544,516
2544		2,954,922	4,358,243	2,611,014
2545		3,079,848	4,828,859	2,674,210
2546		3,204,774	5,350,293	2,734,268
2547		3,329,700	5,928,033	2,791,345
2548		3,454,626	6,568,159	2,845,587
2549		3,579,551	7,277,407	2,897,136
2550		3,704,477	8,063,242	2,946,125
2551		3,829,403	8,933,934	2,992,682
2552		3,954,329	9,898,646	3,036,927
2553		4,079,255	10,967,530	3,078,975
2554		4,204,181	12,151,835	3,118,936
2555		4,329,107	13,464,025	3,156,912
2556		4,454,033	14,917,908	3,193,002
2557		4,578,959	16,528,787	3,227,301
2558		4,703,885	18,313,612	3,259,897
2559		4,828,811	20,291,168	3,290,874
2560		4,953,737	22,482,266	3,320,313
ME		0.00	5171.87	0.00
MAPE		14.07	12.66	18.86

3.6 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

3.6.1 สภาพทางเศรษฐกิจ

ระดับจังหวัด

จากการศึกษามูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ของจังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2534 - 2538 ณ.ราคา คงที่ปี 2531 (ตารางที่ 3.6.1-1) นั้นพบว่าสาขาอุตสาหกรรมมีสัดส่วนมูลค่ารวมมากที่สุด (62.05 %) เนื่องจากจังหวัดชลบุรีเป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญหลายแห่ง เช่น นิคมอุตสาหกรรม แหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมบ่อวิน นิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง นิคมอุตสาหกรรมบางพระกง เป็นต้น อันเป็นผลมาจากการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ดังนั้นจึงเป็นที่รวมของโรงงานอุตสาหกรรมแทบทุกประเภท เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรม เคมีสิ่งทอ ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมน้ำมัน เป็นต้น

รองลงมา คือ ทางด้านการบริการ (8.04%) โดยเฉพาะการบริการทางด้านการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดชลบุรีเป็นที่ตั้งของสถานที่ท่องเที่ยวที่ขึ้นชื่อของประเทศหลายแห่ง และมีข้อได้เปรียบทางด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ เช่น พิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำบางแสน สวนสัตว์เปิดเขาเขียว เกาะสีชัง สวนเสือศรีราชา หาดบางแสน หาดพัทยา หาดจอมเทียน เป็นต้น จึงนับได้ว่าจังหวัดชลบุรีเป็นอีกจังหวัดหนึ่งที่มีศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว

ส่วนอันดับ 3 คือ การค้าส่งและการค้าปลีก (7.40%) เนื่องจากจังหวัดชลบุรีมีโรงงานอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าต่าง ๆ มากมาย จึงทำให้เกิดย่านการค้าส่งและค้าปลีกที่สำคัญเพื่อรองรับสินค้าที่ผลิตได้จากโรงงานอุตสาหกรรม เช่น ตลาดศรีราชา ตลาดหนองมน เป็นต้น

และจากการศึกษาอัตราการเพิ่มมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์ของจังหวัดชลบุรี ในปี พ.ศ. 2534 - 2538 นั้นพบว่ามีอัตราการเพิ่ม 44.59% โดยสาขาอุตสาหกรรมมีอัตราการเพิ่มสูงสุด คือ 58.88% รองลงมา คือ สาขาการไฟฟ้าและการประปา (47.83%) การธนาคาร ประกันภัย และธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (40.14%) และการคมนาคมและการขนส่ง (35.79%) ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสาขาการผลิตของจังหวัดชลบุรีนั้นมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

ตารางที่ 3.6.1-1 แสดงมูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ. 2534 - 2538 ตามราคา ปี 2531 (พันบาท)

สาขาการผลิต	2534	2535	2536	2537	2538	สัดส่วนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (%)	อัตราการเพิ่ม (%)
1. เกษตรกรรม	5,580,296	4,861,101	4,329,985	3,986,893	4,126,129	4.11	-35.24
- กสิกรรม	2,216,366	2,181,576	1,932,416	1,900,838	2,016,433	1.84	-9.92
- ปศุสัตว์	1,101,952	1,143,873	1,058,149	971,227	1,082,266	0.96	-1.82
- ประมง	1,868,036	1,132,428	962,536	724,166	653,357	0.96	-185.91
- ป่าไม้	-	226	-	136	-	0.00	-66.18
- บริการทางการเกษตร	93,163	89,304	75,371	74,035	63,946	0.07	-45.69
- การแปรรูปสินค้าเกษตรอย่างง่าย	300,779	313,694	301,513	316,491	310,127	0.28	3.01
2.เหมืองแร่และย่อยหิน	233,193	211,453	189,295	202,773	187,331	0.18	-24.48
3. อุตสาหกรรม	42,188,405	50,940,386	68,097,135	81,659,006	102,597,789	62.05	58.88
4. การก่อสร้าง	7,458,242	6,729,552	8,117,656	6,383,046	5,415,316	6.13	-37.72
5. การไฟฟ้าและการประปา	1,606,508	1,825,052	2,097,727	2,557,191	3,079,090	2.01	47.83
6. การคมนาคมและการขนส่ง	3,854,559	3,685,094	3,956,728	4,955,344	6,003,048	4.03	35.79
7. การค้าส่งและการค้าปลีก	6,828,999	7,226,291	7,943,159	8,974,456	10,245,404	7.40	33.35
8. การธนาคาร ประกันภัย และอสังหาริมทรัพย์	2,466,142	2,906,346	4,505,544	3,780,321	4,119,717	3.19	40.14
9. ที่อยู่อาศัย	1,472,011	1,673,939	1,785,819	1,893,135	2,073,010	1.60	28.99
10. การบริหารราชการ และป้องกันประเทศ	1,719,055	1,749,753	1,304,127	1,057,660	1,152,443	1.25	-49.17
11. การบริการ	8,679,603	8,927,812	9,053,567	8,973,323	9,133,464	8.04	4.97
มูลค่ารวมผลิตภัณฑ์จังหวัด	82,087,013	90,736,779	111,380,742	124,423,148	148,132,741	100.00	44.59

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ

ระดับเมืองพัทยา

ในฐานะที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ดังนั้นเศรษฐกิจหลักของเมืองจึงขึ้นอยู่กับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ประชากรส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 87 จึงประกอบอาชีพด้านการอำนวยความสะดวกสบายและจัดหาสิ่งบันเทิงต่างๆเพื่อบริการแก่นักท่องเที่ยว ส่วนที่เหลือประกอบอาชีพเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการประมง มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) เกษตรกรรม ประชากรที่ประกอบอาชีพด้านนี้ในเมืองพัทยามีไม่มากนัก เพราะพื้นที่ที่ใช้ทำการเกษตรมีค่อนข้างจำกัดและที่ดินในเขตเมืองพัทยามีราคาสูง

2) อุตสาหกรรม มีประชากรที่ประกอบอาชีพอุตสาหกรรมไม่มากนัก เนื่องจากมีโรงงานอุตสาหกรรมน้อย ที่มีอยู่ก็เป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือน เช่น ทำเฟอร์นิเจอร์และเครื่องตกแต่งบ้าน โรงงานผลิตน้ำแข็งและน้ำบริสุทธิ์ และอู่ซ่อมรถ เป็นต้น แต่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของเมือง คือ กิจกรรมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เช่น โรงแรม บังกะโล เกสเฮ้าส์ สถานอาบอบนวด บริษัทนำเที่ยว เป็นต้น ดังนั้นจึงเป็นการจ้างแรงงานประชากรเพื่อทำงานในกิจการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

3) การค้าและบริการ จากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ประชากรในเมืองพัทยาทิ้งที่มีภูมิลำเนาอยู่เดิม และผู้ที่ย้ายเข้ามาอยู่ใหม่ ได้อาศัยความเป็นเมืองท่องเที่ยวในการหาประโยชน์จากการประกอบอาชีพค้าขาย และการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว คือ ร้านค้า ภัตตาคาร ร้านอาหาร สถานบริการ แหล่งบันเทิง และการให้บริการต่างๆที่มีจำนวนมากโดยกระจายอยู่ทั่วไปภายในตัวเมืองพัทยา เช่น ร้านขายของที่ระลึก ร้านขายเสื้อผ้า ร้านขายเครื่องหนัง นวดแผนโบราณ บาร์เปียร์ ดิสโก้เธค ร้านขายหรือให้เช่ารถจักรยานยนต์ , เรือสกูตเตอร์ , เจ็ตสกี เป็นต้น

4) การประมง เป็นอาชีพดั้งเดิมของประชากรเมืองพัทยา แต่เมื่อเมืองพัทยาพัฒนากลายเป็นเมืองท่องเที่ยว จึงทำให้ประชากรเมืองพัทยาหันไปประกอบอาชีพอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวแทนอาชีพประมง แต่ในปัจจุบันยังมีอยู่บ้างบริเวณชุมชนนาเกลือ

จะเห็นได้ว่าจากการที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยว ดังนั้นปัจจัยที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของเมืองพัทยาโดยตรง คือ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวโดยเฉพาะด้านการค้าและการบริการต่างๆ ซึ่งยังคงมีอัตราส่วนการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และส่งผลต่อความเสถียรภาพของระบบเศรษฐกิจการเงินภายในเมืองเป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้จากรายได้จากการท่องเที่ยวของเมืองพัทยา โดยพบว่าในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2531-2540) เมืองพัทยามีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นประมาณ 2.2 เท่า และจากสถิติการเพิ่มขึ้นของจำนวนโรงแรมและสถานบริการต่างๆ ในเขตเมืองพัทยาในรอบ 10 ปี จากการศึกษาข้อมูลศูนย์บริการธุรกิจการค้าและการบริการด้านการท่องเที่ยว ในปี พ.ศ. 2530 และ ปี พ.ศ. 2540 นั้นพบว่า โรงแรมมีเพิ่มขึ้นจำนวน 255 แห่ง มีจำนวนห้อง

19,642 ห้อง ภัตตาคารและร้านอาหารมีเพิ่มขึ้น 198 แห่ง ไนต์คลับและบาร์เบียร์ มีเพิ่มขึ้น 135 แห่ง บริษัทเรื่อนำเที่ยว เพิ่มขึ้น 58 แห่ง บริษัทเรื่อนำเที่ยวเพิ่มขึ้น 10 แห่ง นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2540 ยังพบการให้บริการแบบใหม่ คือ เรือเจ็ตสกีมีให้บริการ จำนวน 450 ลำ เรือสกูตเตอร์ 40 ลำ และรถยนต์ให้เช่า จำนวน 500 คัน เป็นต้น (ตารางที่ 3.6.1-2)

แต่ในทางกลับกันภาวะความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของเมืองพัทยาย่อมส่งผลโดยตรงต่อปัญหาต่างๆของเมือง โดยเฉพาะปัญหาทางกายภาพที่เห็นได้อย่างชัดเจนในปัจจุบัน เช่น ปัญหาการใช้ที่ดิน ปัญหาทางด้านจราจร ปัญหาการปลูกสร้างอาคารที่ผิดกฎหมาย ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาการรुकล้าที่สาธารณะ ปัญหาขยะ ปัญหาหอบเร่งแผงลอย เป็นต้น

3.6.2 สภาพและสถาบันการบริการทางสังคม

- สถาบันราชการ ประกอบด้วยสถาบันราชการที่สังกัดส่วนภูมิภาคและรัฐวิสาหกิจ จำนวน 56 แห่ง ส่วนใหญ่กระจายอยู่ในเขตเมืองพัทยา โดยมีจำนวนข้าราชการและลูกจ้างทั้งหมด 2,356 คนหรือร้อยละ 1.73 ของประชากรทั้งหมด

- สถาบันการศึกษา ประกอบด้วย สถาบันการศึกษาจำนวนทั้งสิ้น 33 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตเมือง 23 แห่ง ตั้งอยู่นอกเขตเมืองพัทยา 10 แห่ง เมื่อพิจารณาถึงการใช้ที่ดินเพื่อการศึกษาในเขตตัวเมืองพัทยา มีพื้นที่เพื่อการศึกษาประมาณ 344 ไร่ โดยมีความหนาแน่นการใช้ที่ดินเพื่อการศึกษาเฉลี่ย 49 คนต่อพื้นที่ 1 ไร่ ซึ่งเกณฑ์มาตรฐานของกระทรวงศึกษาธิการ คือ 100 คนต่อพื้นที่ 1 ไร่ นับได้ว่าชุมชนเมืองพัทยามีพื้นที่การศึกษาเพียงพอกับความต้องการของประชากร

- สถาบันศาสนา ในเขตเมืองพัทยา มีศาสนสถานทั้งสิ้น 50 แห่ง ตั้งอยู่ในเขตเมือง 36 แห่ง นอกเขตเมือง 14 แห่ง เป็นวัดพุทธ 23 แห่ง มัสยิด 8 แห่ง คริสตจักร 4 แห่ง ศาลเจ้า 4 แห่ง และสุสาน 3 แห่ง

- การบริการสาธารณสุข ในเขตเมืองพัทยา มีสถานบริการสาธารณสุขของภาครัฐ ประกอบด้วย โรงพยาบาลอำเภอบางละมุง ขนาด 30 เตียง สาธารณสุขอำเภอบางละมุง สาธารณสุขเมืองพัทยา ศูนย์ควบคุมโรคติดต่อและสถานอนามัย 6 แห่ง รวมแพทย์ 7 คน พยาบาล 66 คน นอกจากนี้ยังมีสำนักงานแพทย์เอกชนคือ โรงพยาบาล 3 แห่ง คลินิก 65 แห่ง แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่นิยมเข้ารับรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลของทางราชการ เพราะเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าสถานพยาบาลของเอกชน ประกอบกับ ปัญหาประชากรอพยพโยกย้ายเข้ามา

ตารางที่ 3.6.1-2 แสดงการเปรียบเทียบจำนวนโรงแรมและสถานบริการในเขตเมืองพัทยาระหว่างปี พ.ศ. 2530 และ 2540

สถานบริการ	ปี พ.ศ. 2530 *		ปี พ.ศ. 2540 **	
โรงแรม	20	แห่ง	275	แห่ง
	4,621	ห้อง	24,263	ห้อง
บังกะโล	100	แห่ง	34	แห่ง
	4,200	ห้อง	1,607	ห้อง
เกสเฮ้าส์	32	แห่ง	75	แห่ง
	450	ห้อง	956	ห้อง
สถานอาบ อบ นวด	6	แห่ง	10	แห่ง
นวดแผนโบราณ	4	แห่ง	12	แห่ง
โบว์ลิ่ง	4	แห่ง	3	แห่ง
สนามเทนนิส	16	แห่ง	20	แห่ง
สระว่ายน้ำ	50	แห่ง	160	แห่ง
บริษัทรถนำเที่ยว	20	แห่ง	78	แห่ง
บริษัทเรือนำเที่ยว	10	แห่ง	20	แห่ง
เรือเจ็ตสกี			450	ลำ
เรือสกุดเตอร์			40	ลำ
รถสองแถว	680	คัน	700	คัน
รถยนต์ให้เช่า			500	คัน
ธนาคาร	10	แห่ง	32	แห่ง
ภัตตาคารและร้านอาหาร	349	แห่ง	547	แห่ง
ไนท์คลับและบาร์เบียร์	135	แห่ง	270	แห่ง
สถานีตำรวจ	2	แห่ง	3	แห่ง
ปั้มน้ำมัน (ไม่รวมปั้มลอย)	12	แห่ง	27	แห่ง
ซุ้มสายโทรศัพท์	1	แห่ง	1	แห่ง
ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข	2	แห่ง	3	แห่ง
ศูนย์โทรคมนาคม	1	แห่ง	1	แห่ง
โรงภาพยนตร์	2	โรง	7	โรง

ที่มา : * แผนพัฒนาเมืองพัทยา พ.ศ. 2530 - 2534 หน้า 31

** แผนพัฒนาเมืองพัทยาประจำปี 2540 หน้า 14

ประกอบอาชีพอย่างไม่ถูกต้องเป็นจำนวนมาก จึงทำสัดส่วนของจำนวนแพทย์ พยาบาล และสถานพยาบาลไม่สมดุลกับจำนวนประชากรที่มีอยู่จริง

- สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและแหล่งนันทนาการ

1. สวนสุขภาพเฉลิมพระเกียรติเมืองพัทยา เป็นสวนสาธารณะขนาดเล็ก มีเนื้อที่ประมาณ 10 ไร่ ตั้งอยู่บริเวณเชิงเขาพัทยา ถนนพระตำหนัก ประกอบด้วยอุปกรณ์เพื่อการออกกำลังกาย สวนไม้ประดับ และบรรยากาศทิวทัศน์ที่สวยงาม เป็นจุดมองที่ทำให้ทิวทัศน์ของอ่าวและตัวเมืองพัทยาได้อย่างชัดเจน

2. สวนหย่อมปากทางพัทยาใต้ มีพื้นที่ 2 ไร่ 2 งาน

3. สวนหย่อมปากทางพัทยากลาง มีพื้นที่ 1 ไร่ 2 งาน

4. หาดพัทยา เป็นชายหาดที่เด่นและสะอาดตาของพัทยา มีถนนเลียบริมชายหาดยาวประมาณ 3 กิโลเมตรบริเวณชายหาดมีต้นไม้ให้ร่มเงาอยู่เป็นระยะๆ เหมาะสำหรับการพักผ่อนและเล่นน้ำ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ทั้งทางบกและทางน้ำ ชายหาดพัทยาเริ่มตั้งแต่แยกโรงแรมดุสิตริゾートเลียบริมไปตามแนวถนนชายหาดจนถึงพัทยาใต้(จดเขาพัทยา)

5. เขาพัทยา เป็นภูเขาเดี่ยวๆ มีถนนลาดยางขึ้นไปจนถึงยอดเขา จากยอดเขาสามารถมองเห็นทัศนียภาพของหาดพัทยาทั้งหมดเป็นอ่าวโค้งรูปครึ่งวงกลม

6. หาดนาจอมเทียน มีบรรยากาศที่เงียบสงบ เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว อยู่ห่างจากหาดพัทยา 6 กิโลเมตร โดยมีเขาพัทยาคั่นกลางอยู่

7. เกาะต่างๆ ได้แก่ เกาะล้าน เกาะครก และเกาะสาก เกาะเหล่านี้มีระยะห่างจากฝั่งประมาณ 8 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 40 นาที และบนเกาะมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่าง

3.7 ผลกระทบของการท่องเที่ยวที่มีต่อสภาพแวดล้อมเมืองพัทยา

ความมีชื่อเสียงด้านความสวยงามของชายหาดพัทยาและการเข้าถึงที่สะดวก ประกอบกับมีสิ่งบริการพื้นฐานสำหรับนักท่องเที่ยวอย่างครบสมบูรณ์ ได้เป็นแรงดึงดูดและเป็นปัจจัยให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเดินทางเข้ามาพักผ่อนที่พัทยา โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ปรากฏในข้อ 3.5.4 เป็นดัชนีชี้วัดได้ประการหนึ่งถึงการเติบโตด้านการท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาที่พักแรมจำนวนร้านค้าและบริการที่เพิ่มขึ้น ยังบ่งบอกถึงอุปทานด้านการท่องเที่ยวที่ต้องมีให้เพียงพอเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว

ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้รับการพัฒนาและเร่งให้เติบโตเพื่อรองรับการท่องเที่ยวนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของเมืองพัทยา เมื่อพิจารณาผลกระทบในลักษณะเดียวกันกับแนวคิดข้อ 2.3 ในบทที่ 2 จะพบว่าเมืองพัทยาได้รับผลกระทบจากการท่องเที่ยวในประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

1. ผลกระทบอันเนื่องมาจากการขยายตัวของพื้นที่ท่องเที่ยว

ผลกระทบอันเนื่องมาจากการขยายตัวของพื้นที่ท่องเที่ยวบริเวณชายหาดพัทยามีลักษณะและสาเหตุดังนี้

- ความไม่ตรงตามทางสถาปัตยกรรม อันมีสาเหตุมาจากการจัดสร้างสิ่งบริการต่าง ๆ เช่น โรงแรมขนาดใหญ่ อาคารสูงริมชายหาด แหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งบริการกลางคืน ที่ไม่สอดคล้องกับสภาพธรรมชาติของชายหาด ทำให้เกิดความขัดแย้งของสิ่งปลูกสร้างกับสภาพทางธรรมชาติ นอกจากนี้ยังมีสาเหตุมาจากการดัดแปลงต่อเติมอาคารโดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดกฎหมายและความปลอดภัย

- ความไม่เพียงพอของการให้บริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการแก่นักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัย เช่น ปัญหาถนนและทางเท้าไม่เพียงพอและยังไม่ได้คุณภาพ ขาดแคลนน้ำจืด ปัญหาขยะมูลฝอย ซึ่งจะนำไปสู่ปัญหาด้านมลภาวะและสุขภาพอนามัยของผู้อยู่อาศัยในเมือง

- ปัญหาการจราจรและการขนส่ง เกิดจากการที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาใช้บริการในสถานที่เดียวกันมาก เช่น บนถนนพัทยาสาย 1 ซึ่งเป็นสายเลียบหาดและมีสิ่งบริการนักท่องเที่ยวหนาแน่น ทำให้ปริมาณการจราจรคับคั่งและติดขัดในบางช่วงเวลาโดยเฉพาะช่วงเย็น โดยจะส่งผลให้เกิดมลภาวะทางเสียงและทางอากาศตามมา นอกจากนี้ยังประสบปัญหาการจราจรทางน้ำ เนื่องจากมีผู้ประกอบการกิจการทางน้ำจำนวนมากและยากแก่การควบคุม ได้แก่ เรือสกีเตอร์ 40 ลำ เจ็ตสกี 450 ลำ เรือลากรัม 183 ลำ และเรือโดยสารนักท่องเที่ยว 151 ลำ (เมืองพัทยา , 2540) ซึ่งปรากฏว่ามีคราบน้ำมันปนเปื้อนอยู่ในน้ำทะเล และขยะมูลฝอยที่เกิดจากนักท่องเที่ยว

2. ผลกระทบของสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการพัฒนาที่พักแรมในเขตเมือง

ปัจจุบันในเขตเมืองพัทยามีที่พักประเภทโรงแรมจำนวน 275 แห่ง บังกะโล 34 แห่ง และเกสต์เฮาส์ 75 แห่ง โดยที่พักเหล่านี้เป็นการพัฒนาที่อยู่อาศัยในรูปแบบใหม่เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ในทางตรงกันข้ามกิจการเหล่านี้ได้กลายเป็นตัวรุกรานของเมือง เนื่องจากในเมืองมิได้มีแต่นักท่องเที่ยวเท่านั้น ยังคงมีประชากรผู้อยู่อาศัยในเมืองที่มีการเพิ่มขึ้นทั้งตามธรรมชาติและจากการย้ายถิ่น ซึ่งการพัฒนาที่พักจะเป็นการเพิ่มความหนาแน่นให้พื้นที่เมืองมากยิ่งขึ้น รวมทั้งก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะ และการขาดแคลนที่จอดรถ เป็นต้น

3. ผลกระทบอันเนื่องมาจากการพัฒนาบ้านพักอาศัยในสภาพแวดล้อมแบบ ชนบท

เมืองพัทยาได้รับผลกระทบจากการพัฒนาบ้านพักอาศัยในสภาพแวดล้อมแบบชายทะเล ตั้งแต่สมัยที่ทหารอเมริกันเข้ามาเช่าบ้านพักตากอากาศบริเวณพัทยาใต้ ซึ่งผลจากเหตุการณ์นี้ได้ส่งผลกระทบยาวต่อชายหาดพัทยาดลอดแนว คือกระบวนการกลายสภาพจากหมู่บ้านชาวประมงมาเป็นสถานที่พักตากอากาศที่ขยายตัวไปตามชายหาด จนกระทั่งพัฒนามาเป็นโรงแรมขนาดใหญ่ในปัจจุบัน ลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงาน คือแรงงานในท้องถิ่นและต่างถิ่นจะหันมาทำงานด้านบริการนักท่องเที่ยวมากกว่าทำการเกษตรและอุตสาหกรรมในครัวเรือน นอกจากนี้การขยายตัวของการลงทุนเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ชายหาดยังส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมโดยตรง

3.8 การจัดการสิ่งแวดล้อม

3.8.1 การระบายน้ำและการกำจัดน้ำเสีย

การระบายน้ำ

จากการที่เมืองพัทยাজริญเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็วทำให้ระบบสาธารณสุขปโภคและสาธารณสุขการที่จะรองรับไม่ทันต่อการเจริญเติบโตของเมือง การใช้ที่ดินในการปลูกสร้างอาคารโรงแรม บ้านพักอาศัยต่าง ๆ มากมาย บางส่วนมีการรुकล้ำตามแนวคลอง เช่น คลองนาเกลือ คลองพัทยาใต้ ทำให้คลองระบายน้ำเดิมซึ่งกว้างเพียงพอต่อการระบายน้ำแควบลงและอุดตัน นอกจากนี้พื้นที่หนองน้ำเดิมซึ่งเคยเป็นพื้นที่รับน้ำเสียจากอาคารต่าง ๆ ถูกถมที่เพื่อการก่อสร้างอาคารจนหมดและที่สำคัญท่อระบายน้ำในเกิดเมืองพัทยามีไม่เพียงพอ ซึ่งจะเกิดการท่วมขังและเกิดน้ำท่วมในฤดูฝน นอกจากนี้แล้วท่อหรือรางระบายน้ำที่มีอยู่ยังไม่สามารถระบายน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การกำจัดน้ำเสีย

จากการประเมินปริมาณน้ำเสียของเมืองพัทยา ปัจจุบันพบว่ามึประมาณ 60,000 ลบ.ม./วัน และจะเพิ่มขึ้นเป็น 85,000 ลบ.ม./วัน ในระยะเวลาอีก 10 ปีข้างหน้า ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาน้ำเสียของเมืองพัทยาที่ผ่านมา เมืองพัทยารับความช่วยเหลือจากกรมโยธาธิการ

กระทรวงมหาดไทย ในการสำรวจออกแบบและการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวมให้เมืองพัทยา ปัจจุบันเมืองพัทยามีระบบบำบัดน้ำเสียรวม 3 แห่ง ดังนี้

1) ระบบบำบัดน้ำเสียชอยเกษมสุวรรณ มีที่ตั้งของตัวระบบอยู่ที่ชอยเกษมสุวรรณ ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 2.64 ตร.กม. ของพื้นที่พัทยาเหนือและพัทยากลางบางส่วน ใช้ระบบงานหมุนชีวภาพ (Rotating Biological Contractor หรือ R.B.C.) มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียได้ 8,000 ลบ.ม./วัน หรือคิดเป็น 14% ของปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในเมืองพัทยา

2) ระบบบำบัดน้ำเสียชอยพัทยา 17 มีที่ตั้งของตัวระบบอยู่ที่ชอยพัทยา 17 ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 0.80 ตร.กม. ของพื้นที่พัทยาใต้บางส่วน ใช้ระบบงานหมุนชีวภาพ (Rotating Biological Contractor หรือ R.B.C.) มีความสามารถในการบำบัดน้ำเสียได้ 5,000 ลบ.ม./วัน หรือคิดเป็น 9% ของปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในเมืองพัทยา

3) ระบบบำบัดน้ำเสียหาดจอมเทียน มีที่ตั้งของตัวระบบอยู่ที่ชอยวัดบุญญ์ถัญจนา รวม ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 5 ตร.กม. ของพื้นที่หาดนาจอมเทียนบางส่วน ใช้ระบบผสมระหว่างตัวงานหมุนชีวภาพและขบวนการเลี้ยงตะกอน (Combination of Fixed Activated Sludge หรือ C.F.F.A.S.) มีความสามารถบำบัดน้ำเสียได้ 20,000 ลบ.ม./วัน หรือคิดเป็น 35% ของปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในเมืองพัทยา

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าปัญหามลภาวะน้ำเสียเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการเป็นเมืองท่องเที่ยวของเมืองพัทยา ถึงแม้ว่าปัจจุบันเมืองพัทยามีระบบบำบัดน้ำเสียรวมเพื่อทำการบำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นแล้วก็ตาม แต่ยังไม่เพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นในแต่ละวันของเมืองพัทยา ทำให้ปัญหาน้ำเสียไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์เต็มที่ ด้วยเหตุนี้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงได้ประกาศกำหนดให้ท้องที่เขตเมืองพัทยาเป็นเขตควบคุมมลพิษเมืองพัทยา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม 2536 เห็นชอบให้กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม โดยกรมควบคุมมลพิษเร่งดำเนินการศึกษา และก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียใน 3 พื้นที่รวมกัน คือ จอมเทียน พัทยาเหนือ-ใต้ และนาเกลือ เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำเสียให้เป็นระบบโดยเร็ว

กรมควบคุมมลพิษ ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาจัดทำแผนปฏิบัติการการจัดการน้ำเสียในเขตควบคุมมลพิษเมืองพัทยาอย่างเป็นระบบทั้งพื้นที่ โดยตามแผนนั้นให้มีการดำเนินการ ดังนี้

1. ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียรวม (ไม่รวมพื้นที่จอมเทียน) เพื่อรองรับปริมาณน้ำเสียที่จะเกิดขึ้นในเมืองพัทยาอย่างเพียงพอ ครอบคลุมระยะเวลาถึง 20 ปี ข้างหน้า โดยกำหนดให้ระบบบำบัดน้ำเสียรวมนี้สามารถทำการบำบัดน้ำเสียได้ถึง 68,750 ลบ.ม./วัน ในระยะเวลา 10 ปี แรก และเพิ่มขึ้นเป็น 137,500 ลบ.ม./วัน ในระยะเวลา 10 ปีหลัง สถานที่ตั้งของระบบบำบัดน้ำเสีย ถูกกำหนดให้อยู่ในพื้นที่เขตพัทยาเหนือ ห่างจากถนนสุขุมวิทไปทางตะวันออก ประมาณ 2

กิโลเมตร ในเนื้อที่ 80 ไร่ รวมทั้งการออกแบบเพื่อก่อสร้างระบบรวบรวมน้ำเสียและระบบระบายน้ำ
ในเขตเมืองพัทยา

2. ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่นาเกลือ โดยใช้ระบบบำบัดน้ำเสียแบบบ่อเติม
อากาศ สำหรับน้ำเสียจากพื้นที่นาเกลือและพัทยาบางส่วน ให้มีความสามารถในการรับน้ำเสียใน
พื้นที่นาเกลือได้ 22,500 ลบ.ม./วัน และบางส่วนจากพัทยาประมาณ 27,500 ลบ.ม./วัน และ
ออกแบบให้สามารถนำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วไปใช้ประโยชน์ในกิจกรรมอื่น ๆต่อไป

3. ปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียที่ซอยเกษมสุวรรณ จากรบบ แบบ RBC เป็น
ระบบ Activated Sludge หรือระบบอื่นที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพสูงขึ้น โดยเพิ่มความสามารถ
ในการบำบัดน้ำเสียของระบบเดิมให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 22,500 ลบ.ม./วัน (จากเดิมรับน้ำเสีย
ได้ 8,000 ลบ.ม./วัน) และจะมีการปรับปรุงระบบระบายน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วให้สามารถใช้
ประโยชน์ในกิจกรรมต่าง ๆได้อีก

4. ปรับปรุงระบบบำบัดน้ำเสียที่จอมเทียน โดยให้มีการออกแบบปรับปรุงเพิ่ม
เติมให้สามารถรับน้ำเสียได้ 65,000 ลบ.ม./วัน (จากเดิมรับน้ำเสียได้ 20,000 ลบ.ม./วัน) ทั้งนี้
การขยายระบบให้พิจารณาใช้พื้นที่ที่เมืองพัทยามีอยู่ซึ่งใกล้ระบบบำบัดน้ำเสียประมาณ 5 ไร่ และมี
การปรับปรุงระบบระบายน้ำที่ผ่านการบำบัดแล้วให้สามารถใช้ประโยชน์ในกิจกรรมต่าง ๆได้อีก

3.8.2. การจัดเก็บและการกำจัดขยะมูลฝอย

การจัดเก็บขยะมูลฝอย

เมืองพัทยาได้ว่าจ้างบริษัทเอกชนในการเก็บขยะมูลฝอยในพื้นที่เขตเมืองพัทยาบาง
ส่วน ซึ่งแต่เดิมอยู่ในอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของกองอนามัยและสิ่งแวดล้อม กำหนดระยะเวลา
ตามสัญญา 10 ปี ตั้งแต่วันที่ 13 เมษายน 2536 ถึงวันที่ 13 เมษายน 2546 ดำเนินการเก็บขนขยะ
ในเขตเมืองพัทยา คิดเป็นพื้นที่ 48,037 ตร.กม. (90 % ของพื้นที่ทั้งหมด) โดยการแบ่งเขตการจัด
เก็บและรับผิดชอบออกเป็น 3 เขต คือ เขตชุมชนนาเกลือ เขตชุมชนพัทยากลาง และเขตชุมชน
พัทยาใต้-นาจอมเทียน โดยบริการเก็บขยะมูลฝอยตามเขตชุมชน ตรอก ซอย ทางเท้า และชายหาด
สำหรับพื้นที่ที่เหลือ 10% ซึ่งรวมถึงพื้นที่เกาะล้านด้วย เจ้าหน้าที่เมืองพัทยาสงวนไว้จัดเก็บเอง โดย
ปัจจุบันเมืองพัทยาเก็บขยะได้ประมาณ 120 ตันต่อวัน

การกำจัดขยะมูลฝอย

ขยะที่จัดเก็บได้นั้นนำออกไปทิ้งนอกเขตเมืองพัทยา บริเวณวัดอินทาราม ตำบลห้วยใหญ่ ซึ่งอยู่ห่างจากเมืองพัทยา ประมาณ 12 กิโลเมตร พื้นที่จำนวน 35 ไร่ ซึ่งใช้เป็นที่กำจัดขยะมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2529 ส่วนระบบการกำจัดขยะกำจัดโดยวิธีฝังกลบ (Landfill) ซึ่งเป็นการกำจัดขยะที่ยังไม่ถูกหลักและเต็มรูปแบบของการกำจัดขยะตามระบบ Sanitary Landfill คือ ต้องมีระบบกำจัดน้ำชะขยะ ขณะนี้บริเวณกองขยะจึงส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทำให้ประชาชนในบริเวณข้างเคียงที่ใช้น้ำใต้ดินได้รับความเดือดร้อน

ดังนั้นปัจจุบันเมืองพัทยาได้ดำเนินการโครงการแก้ไขปัญหาการกำจัดขยะมูลฝอย ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2535 อนุมัติให้เมืองพัทยาดำเนินการในวงเงิน 176.6 ล้านบาท ดังนี้

1. ก่อสร้างปรับปรุงที่ทิ้งขยะปัจจุบัน 35 ไร่
2. ก่อสร้างเตาเผาขยะที่เกาะล้าน ขนาด 3 ตันต่อวัน จำนวน 1 เตา
3. จัดซื้อที่ดินไม่น้อยกว่า 140 ไร่ เพื่อใช้ก่อสร้างที่ทิ้งขยะแห่งใหม่
4. ก่อสร้างระบบฝังกลบขยะแบบถูกหลักสุขาภิบาล บริเวณที่ทิ้งขยะแห่งใหม่

3.8.3 การจัดระเบียบการใช้พื้นที่สาธารณะ

เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลย่อมหลีกเลี่ยงการใช้พื้นที่สาธารณะบริเวณชายหาดเพื่อประกอบการค้าจากประชาชนในพื้นที่ไม่ได้จึงพบว่าเมืองพัทยาได้ออกข้อบัญญัติของเมืองเพื่อควบคุมการใช้พื้นที่สาธารณะไม่ให้เกิดปัญหาและเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในหลายๆด้าน ได้แก่

การควบคุมพื้นที่สาธารณะ ซึ่งหมายถึง สาธารณะสมบัติของแผ่นดินเฉพาะที่เป็นทรัพย์สินสำหรับประชาชนใช้ร่วมกัน โดยได้ออกข้อบัญญัติเรื่อง ควบคุมและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยกำหนดให้ถนน ชายหาด คูคลอง ภูเขา เกาะ และทะเล เป็น “ที่สาธารณะ” ห้ามไม่ให้มีการนำสินค้า สิ่งของอื่นใดเข้ามาเพื่อจำหน่าย จ่ายแจก (เว้นแต่ได้รับอนุญาต) เลี้ยงสัตว์ จอดยานพาหนะ (เว้นแต่เป็นบริเวณที่ได้รับอนุญาต) ทิ้งกองสิ่งปฏิกูล หรือสิ่งอื่น ๆ รวมถึงการประกอบกิจกรรมที่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ในการควบคุมการจำหน่ายสินค้าในที่สาธารณะนั้นได้มีการออกข้อบัญญัติเรื่องการควบคุมแผงลอย โดยการกำหนดเขตที่สามารถตั้งแผง ขนาดของแผง และผู้ที่สามารถประกอบการได้ต้องขออนุญาตจากเจ้าหน้าที่ก่อน

และเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบและควบคุมป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม และรบกวนกันระหว่างกิจกรรมทางทะเล เมืองพัทยาได้กำหนดเขตกิจกรรมต่างๆ ออกจากกัน เช่นกำหนดเขต

สำหรับว่ายน้ำ เขตรับส่งผู้โดยสารของเรือโดยสาร เขตจอดเรือสกูตเตอร์และเรือกีฬา เขตจอดทอดสมอเรือโดยสารนำเที่ยว เขตเล่นเรือสกูตเตอร์ เรือใบและกีฬาอื่น ๆ

3.8.4 การควบคุมการก่อสร้างและภูมิทัศน์ของเมือง

ในปี พ.ศ. 2535 คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ประกาศให้เมืองพัทยาเป็นเขตควบคุมมลพิษ ซึ่งเป็นอำนาจตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เป็นกำหนดกรอบการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณเมืองพัทยา เพื่อป้องกันปัญหาและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม สาระสำคัญที่เกี่ยวข้องคือ กำหนดประเภทของอาคารที่ห้ามก่อสร้าง และควบคุมความสูงของอาคาร (ไม่เกิน 14 เมตร) ส่วนการก่อสร้างอาคารที่ไม่อยู่ในประเภทต้องห้ามนั้น ต้องห่างจากแนวถนนหรือทางสาธารณะไม่น้อยกว่า 2 เมตร แม้ว่าจะมีการควบคุมขนาด ประเภท ความสูงของอาคารในพื้นที่ แต่โครงการต่างๆ ที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขก็สามารถดำเนินการได้ โดยการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสนอต่อ สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อพิจารณาอนุมัติ ประกาศดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2539 และเมื่อวันที่ 30 กันยายน พ.ศ.2540 กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้ออกประกาศในการกำหนดเขตพื้นที่ และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม เมืองพัทยาเป็นครั้งที่ 2 โดยมีการเพิ่มเติมในรายละเอียดในการควบคุมมากกว่าครั้งแรก ที่ชัดเจนคือกำหนดในระยะ 100 เมตรจากแนวชายฝั่งทะเลห้ามก่อสร้างอาคารหรือดัดแปลงอาคารที่มีความสูงเกิน 14 เมตร ในระยะห่างจากแนวชายฝั่งทะเลน้อยกว่า 20 เมตร และมีที่ว่างอันปราศจากสิ่งปกคลุมน้อยกว่าร้อยละ 30 ของพื้นที่ที่ขออนุญาต

ในส่วนของพื้นที่ตามแนวชายหาดของเมืองพัทยายังถูกควบคุมด้วยกฎกระทรวงฉบับที่ 9 ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ.2479 ซึ่งกำหนดให้บริเวณภายในระยะ 200 เมตร จากเขตควบคุมการก่อสร้างด้านริมทะเลเป็นบริเวณที่ห้ามไม่ให้มีการก่อสร้างสถานที่เก็บและจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง โรงมหรสพ ห้องแถว ตึกแถว ตลาดสด โรงซ่อมหรือโรงพ่นสีรถยนต์ จักรยานยนต์หรือเรือยนต์ โรงเก็บสินค้า และอาคารที่มีความสูงจากระดับถนนเกิน 14 เมตร

นอกจากการควบคุมตามประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ และพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารแล้ว ในพื้นที่เมืองพัทยายังมีพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและพระราชบัญญัติการผังเมือง เป็นเครื่องมือในการควบคุมการก่อสร้างและภูมิทัศน์ของเมืองพัทยา โดยที่ไม่มีการออกข้อบัญญัติของท้องถิ่นในการควบคุมการก่อสร้างและภูมิทัศน์ของเมืองแต่อย่างใด



บทที่ 4

การใช้ที่ดิน

การเปลี่ยนแปลง และแนวโน้มในอนาคต

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การใช้ที่ดิน การเปลี่ยนแปลง และแนวโน้มในอนาคต

4.1 ลักษณะการใช้ที่ดินในปัจจุบัน

ลักษณะของเมืองพัทยาที่เป็นที่ราบริมฝั่งทะเล และมีระยะทางไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร อีกทั้งมีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทำให้พัทยาได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวทั้งจากเมืองไทยและต่างประเทศ และจากทิศทางการพัฒนาตามโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งกำหนดให้เมืองพัทยามีบทบาทในการเป็นเมืองท่องเที่ยวควบคู่ไปกับการเป็นศูนย์พาณิชย์และธุรกิจการค้า จึงทำให้พื้นที่ที่เป็นชุมชนชาวประมงที่เรียบง่ายในอดีตกลายมาเป็นเมืองท่องเที่ยวที่คึกคัก ประกอบไปด้วยสถานประกอบการที่สนับสนุนการท่องเที่ยว และกิจกรรมการให้บริการต่าง ๆ มากมาย

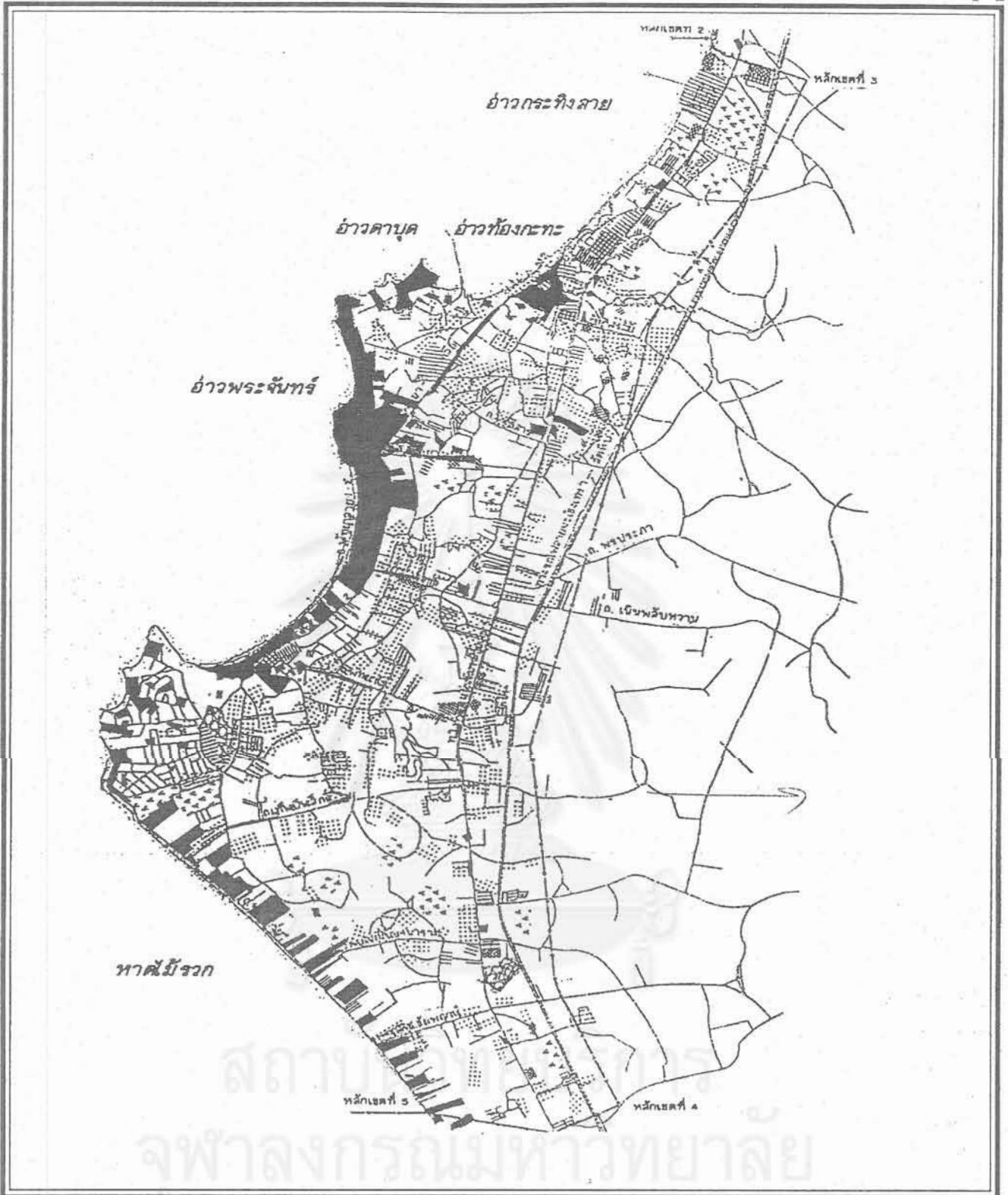
สภาพการใช้ที่ดินโดยทั่วไป

สภาพการใช้ที่ดินของเมืองพัทยาส่วนใหญ่เกาะตัวตามแนวชายฝั่งทะเลซึ่งอยู่ทางด้านทิศตะวันตก ส่วนพื้นที่ตอนในเป็นพื้นที่เกษตรกรรมและที่อยู่อาศัยเบาบางกระจายตัวอยู่ทั่วไป โดยสามารถแบ่งชุมชนออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (แผนที่ 4.1-1)

กลุ่มที่ 1 ชุมชนดั้งเดิมของท้องถิ่น ซึ่งเกาะกลุ่มอยู่ทางทิศเหนือของเมืองพัทยาด้านบนใกล้ด้านริมทะเล ในชุมชนกลุ่มนี้ประกอบด้วย ที่พักอาศัย สถานที่ราชการ ได้แก่ ที่ว่าการอำเภอบางละมุงบริเวณริมถนนสุขุมวิท ส่วนร้านค้าพาณิชย์กรรมและตลาดจะอยู่ในบริเวณถนนสว่างฟ้าและทางแยกต่อเนื่องกับถนนพัทยา-นาเกลือ บริเวณนาเกลือยังคงรักษาสภาพบางส่วนที่เป็นชุมชนท้องถิ่นไว้บ้าง เนื่องจากลักษณะของชายหาดทรายไม่เหมาะกับการท่องเที่ยวมากนัก

กลุ่มที่ 2 ชุมชนแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งครอบคลุมแนวชายฝั่งทะเลตั้งแต่ตำบลนาเกลือ อ่าวพระจันทร์ อ่าวพัทยา แหลมพัทยา หาดจอมเทียน หาดไม้รวก ไปจนถึงเขตเมืองพัทยาด้านทิศใต้ ชุมชนนี้ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อบริการนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ ได้แก่โรงแรม ที่พักตากอากาศ ร้านขายของที่ระลึก ร้านอาหารเครื่องดื่ม และสถานบันเทิงต่าง ๆ ซึ่งจะรวมตัวหนาแน่นบริเวณอ่าวพัทยา ระหว่างถนนพัทยาสาย 1 และสาย 2

กลุ่มที่ 3 เป็นชุมชนที่เกิดใหม่โดยมากเป็นกลุ่มบ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ ดิเกแถวบ้านพักให้เช่า ซึ่งเกิดจากการที่พัทยาเติบโตด้วยฐานการท่องเที่ยว ชุมชนลักษณะนี้แทรกตัวอยู่ในพื้นที่ตอนในระหว่างกลุ่มที่ 2 กับถนนสุขุมวิท และมีความชัดเจนมากตามแนวถนนหลักที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่หาด ได้แก่ ถนนพัทยาเหนือ ถนนพัทยากลาง และถนนพัทยาใต้ ถนนสุขุมวิทเอง



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

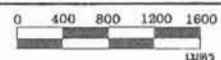
สัญลักษณ์

- พาณิชยกรรมและสถานบริการธุรกิจท่องเที่ยว
- ที่อยู่อาศัย
- อุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
- สถานที่ราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ
- สถาบันการศึกษา
- ที่ดินเพื่อการศาสนา
- ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม
- ที่เล่นเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- ที่ว่างเปล่า

แสดง : การใช้ที่ดินปัจจุบัน

ที่มา : กรมโยธาธิการและการสำรวจภาคสนาม

มาตราส่วน



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่
4.1-1

และถนนเทพประสิทธิ์

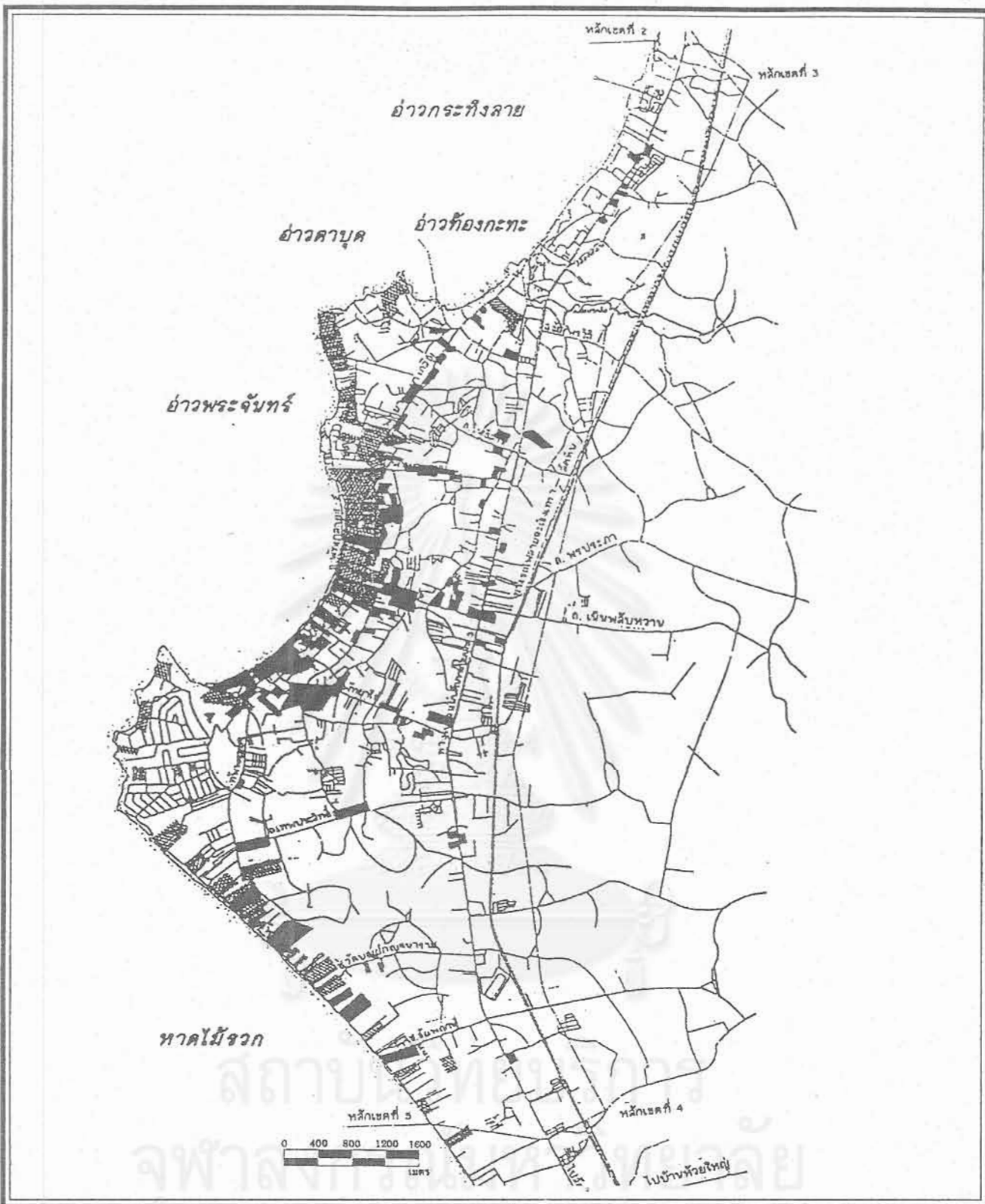
การใช้ที่ดินของเมืองพัทยาสามารถแบ่งเป็นย่านหรือจัดกลุ่มได้ค่อนข้างชัดเจน คือ จากถนนพัทยา-นาเกลือ บริเวณแยกถนนสว่างฟ้าลงมาทางทิศใต้เชื่อมต่อกับถนนพิทยาสาย 2 และ ถนนพิทยากลาง พื้นที่ปากตะวันออกของแนวดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลัก ๆ 2 ประเภท คือ ย่านพาณิชย์กรรม กับโรงแรมและที่พักตากอากาศ (แผนที่ 4.1-2) โดยตอนเหนือของ อ่าวพัทยาเป็นโรงแรมและที่พักตากอากาศหนาแน่น ส่วนตอนล่างถนนพิทยากลางถึงถนนพิทยาใต้ เป็นร้านค้าพาณิชย์กรรม โดยเฉพาะร้านอาหารและร้านค้าของที่ระลึกเป็นส่วนใหญ่ สำหรับบริเวณเขา พระตำหนักเป็นโรงแรม คอนโดมิเนียมและที่พักตากอากาศชั้นดีกระจายตัวอยู่เช่นเดียวกับช่วงต้น ของถนนนาจอมเทียน ส่วนบริเวณกลางและปลายถนนนาจอมเทียนกิจกรรมเบาบางลง ยังมีที่ว่างเพื่อ การพัฒนาอีกพอสมควร

ร้านค้าหรือย่านพาณิชย์กรรมโดยทั่วไปของเมือง กระจุกตัวให้เห็นชัดเจนบริเวณริม ถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนสว่างฟ้า ถนนพัทยา-นาเกลือ (ช่วงอ่าวพระจันทร์) ถนนพิทยาเหนือ ถนนพิทยากลาง และถนนพิทยาใต้ โดยเฉพาะริมถนนพิทยาเหนือและถนนพิทยากลางมีหนาแน่น ส่วนถนนสุขุมวิทมีประปราย





สำหรับย่านที่พักอาศัย (แผนที่ 4.1-3) แทรกตัวอยู่ในพื้นที่บริเวณระหว่างถนน พิทยาสาย 2 กับถนนสุขุมวิทตั้งแต่ตอนบน (ตำบลนาเกลือ) จรดหาดนาจอมเทียน โดยมีความ หนาแน่นบริเวณนาเกลือ บริเวณระหว่างถนนพิทยากลางและถนนเทพประสิทธิ์ และเขตตะวันออก ของถนนสุขุมวิทในพื้นที่ ตำบลหนองปรือ

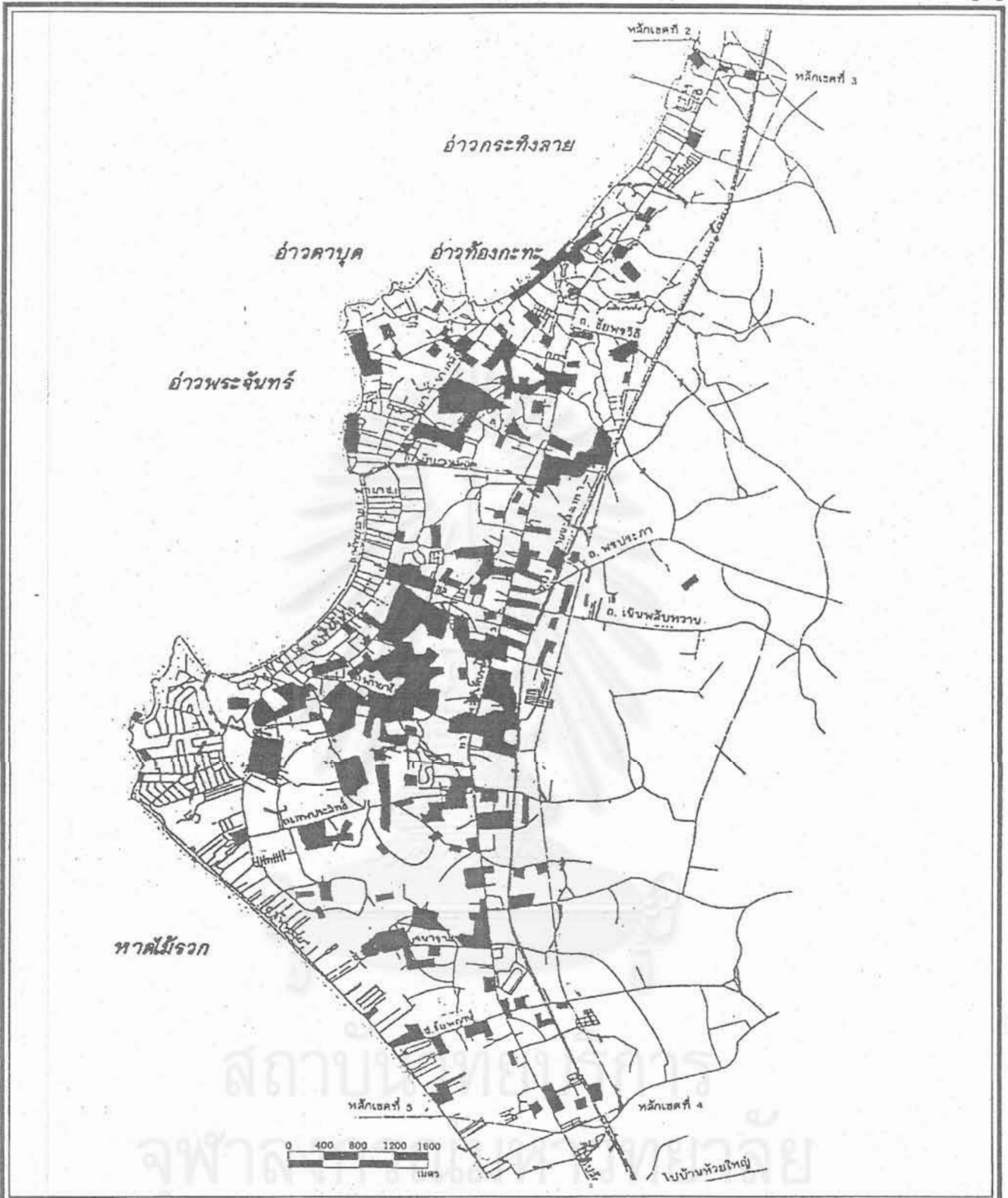
การใช้ที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรมของเมืองพัทยา (แผนที่ 4.1-4) มีน้อยมากเมื่อ เทียบกับการใช้ที่ดินหลักที่กล่าวมาแล้วข้างต้น การกระจายตัวของแหล่งอุตสาหกรรมไม่มีรูปแบบที่ ชัดเจน มีอุตสาหกรรมเล็ก ๆ ประเภทซ่อมเครื่องยนต์ริมถนนสุขุมวิทและบริเวณนาเกลือ อุตสาหกรรม ที่อยู่บริเวณถนนชัยพรวิถึเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง หรือแปรรูปผลิตผลทางการเกษตร ส่วนทางด้าน ใต้บริเวณซอยวัดบุญญกัญจนารามเป็นอุตสาหกรรมซ่อมสร้าง ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก และมีลักษณะเป็นห้องแถว

ส่วนการใช้ที่ดินเป็นสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ (แผนที่ 4.1-5) และสถาบันศาสนา สถานศึกษา (แผนที่ที่ 4.1-6) นั้นไม่มีรูปแบบการกระจายตัวที่ชัดเจน ส่วนใหญ่ มักจะแทรกตัวอยู่ในย่านชุมชนย่อย ๆ ในเขตเมืองพัทยา



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์  ที่ดินประเภทธุรกิจโรงแรม ที่พักตากอากาศ  ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม	แสดง : การใช้ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม โรงแรม และที่พักตากอากาศ	 ทิศเหนือ
	ที่มา : กรมโยธาธิการและจากการสำรวจภาคสนาม	
 สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		แผนที่ 4.1-2



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์

■ ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

แสดง : การใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย

ที่มา : กรมโยธาธิการและจากการสำรวจภาคสนาม

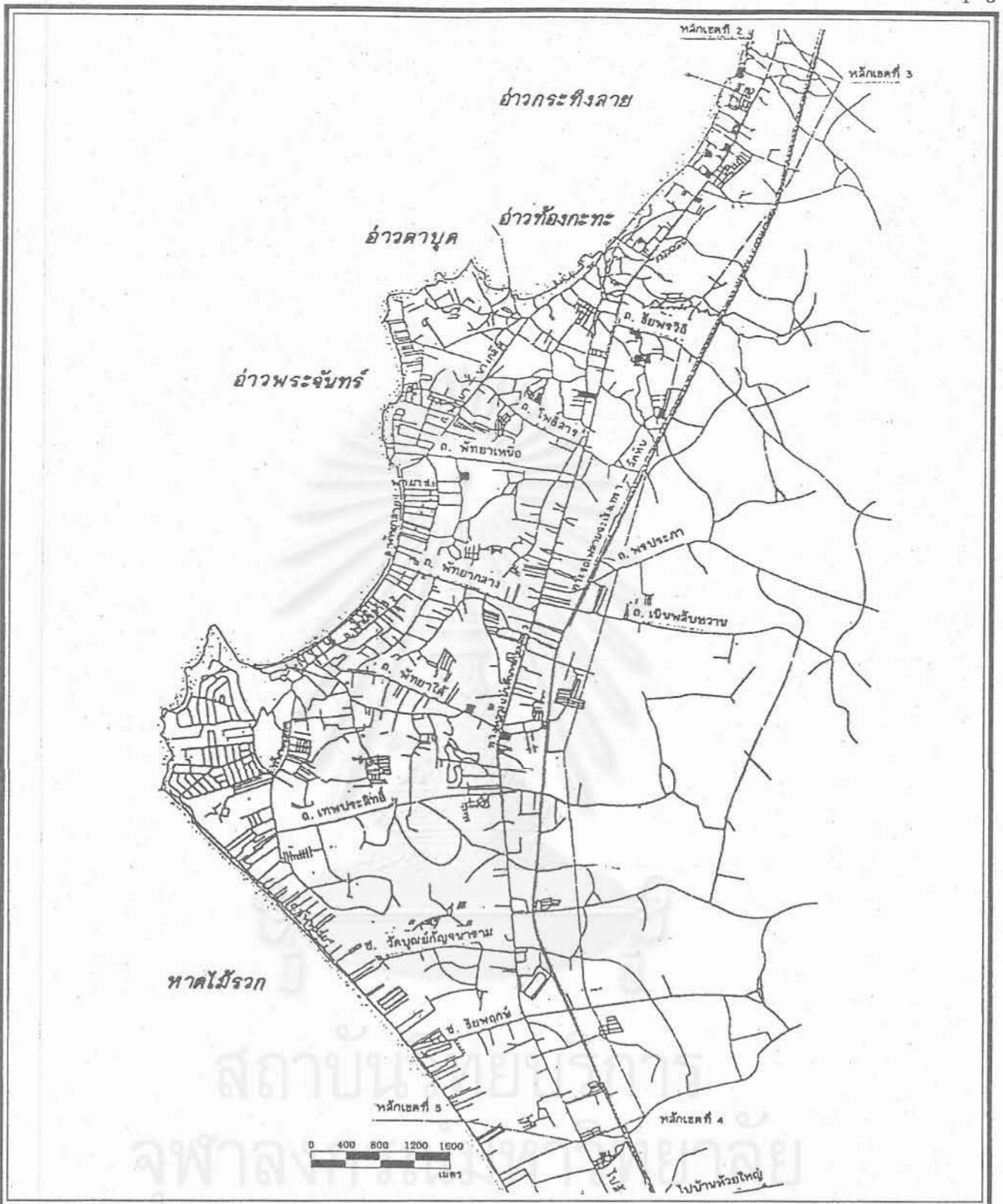
มาตราส่วน 0 400 800 1200 1600 เมตร



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย




แผนที่
4.1-3



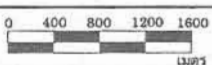
การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์

 อุตสาหกรรม

แสดง : การใช้ที่ดินประเภทอุตสาหกรรม

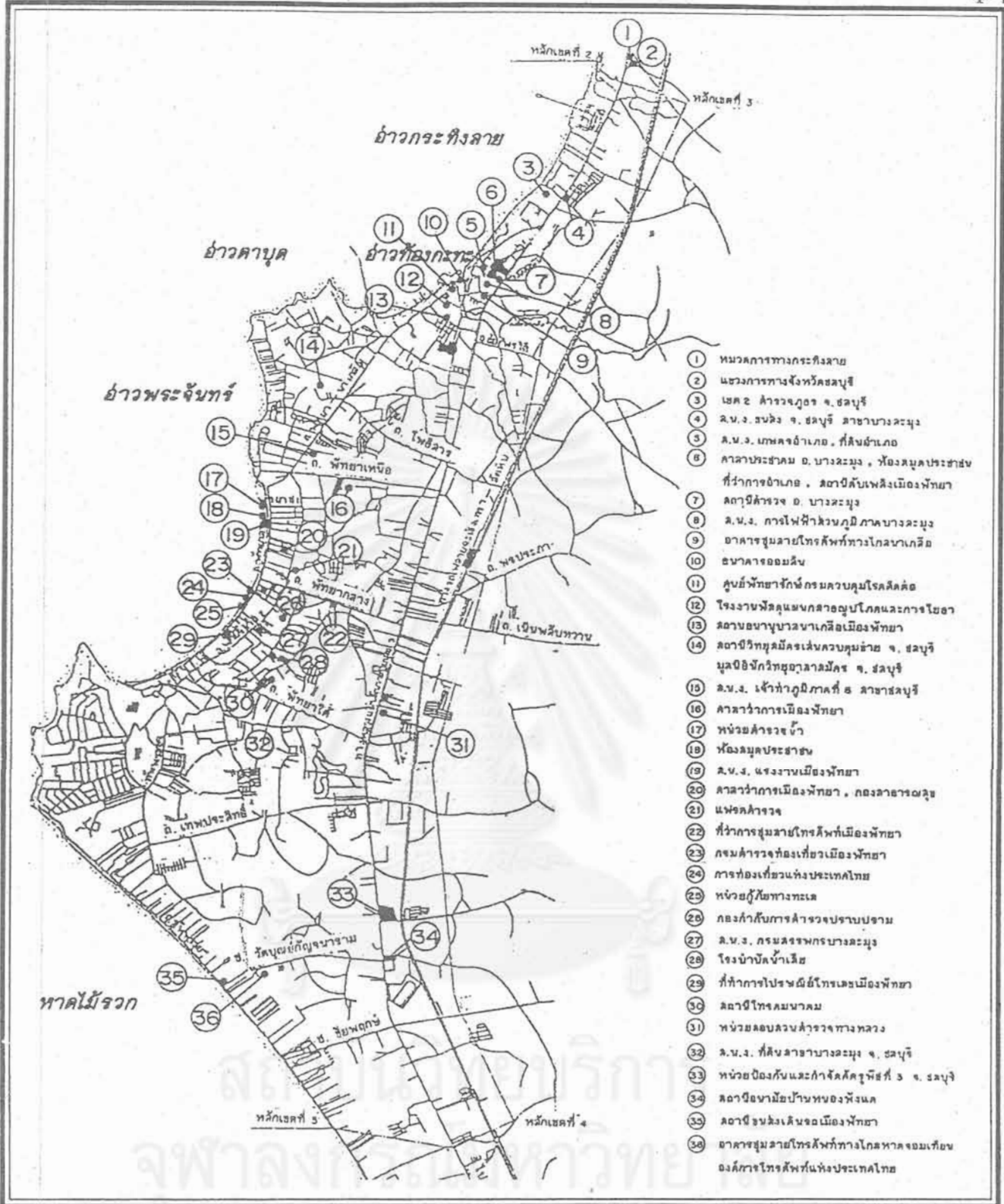
ที่มา : กรมโยธาธิการและจากการสำรวจภาคสนาม

มาตราส่วน 






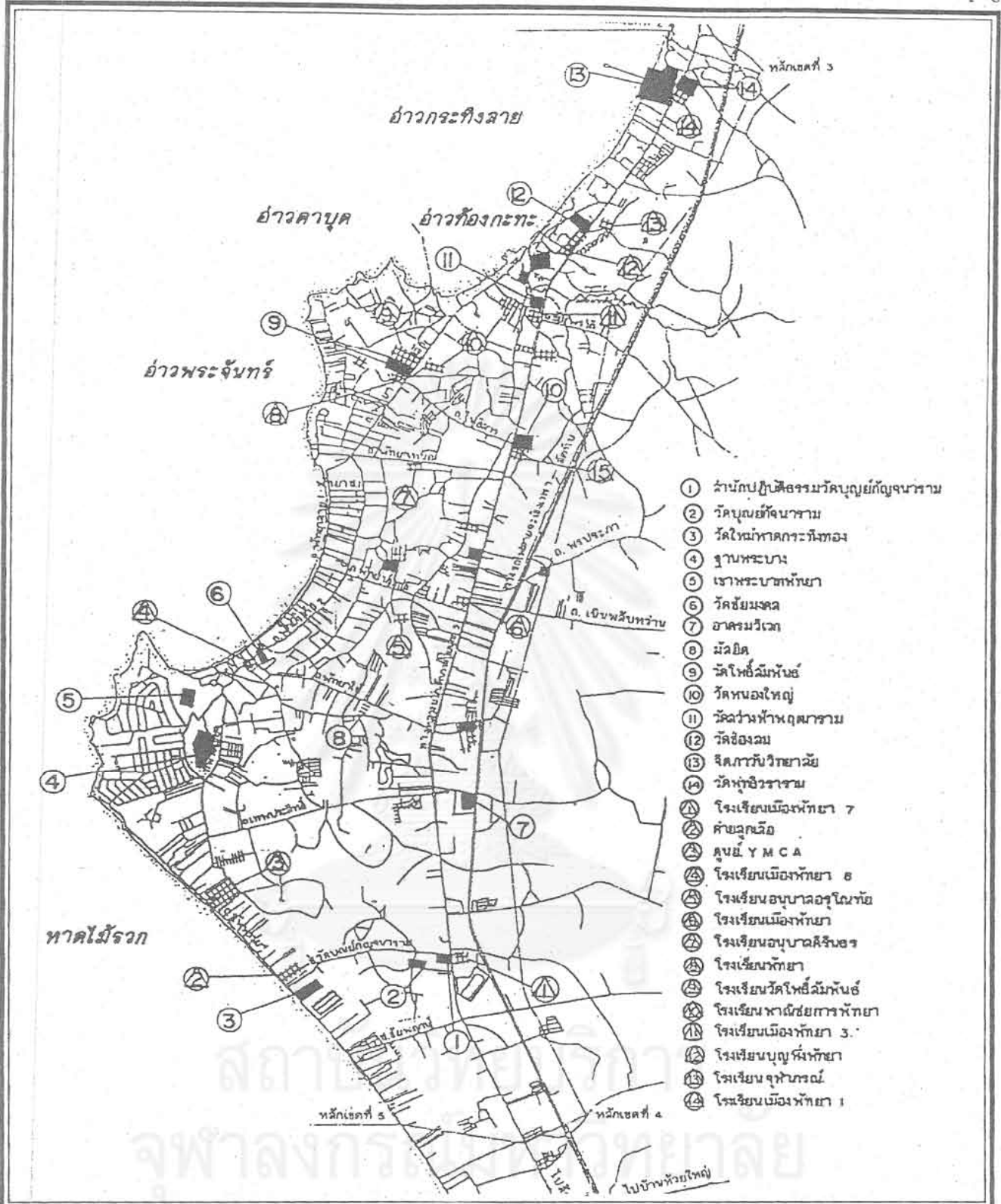
สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนที่
4.1-4




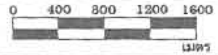

การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพิมาย

สัญลักษณ์  สถานที่ราชการ	แสดง : การใช้ที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการ	 ทิศเหนือ
	ที่มา : กรมโยธาธิการและจากการสำรวจภาคสนาม	
 สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		แผนที่ 4.1-5



- ① สำนักปฏิบัติธรรมวัดบุญยัถยจนาราม
- ② วัดบุญยัถยจนาราม
- ③ วัดใหม่หาดกระทิงทอง
- ④ งานพระบาง
- ⑤ เจ้าพระบาทหัททยา
- ⑥ วัดชัยมงคล
- ⑦ อาคารวิเวก
- ⑧ มิวสิค
- ⑨ วัดโพธิ์ฉิมพันธ์
- ⑩ วัดหนองใหญ่
- ⑪ วัดสว่างฟ้าคุณธรรม
- ⑫ วัดช่องลม
- ⑬ จิตภาวนาวิทยาลัย
- ⑭ วัดพุทธนิราราม
- Ⓐ โรงเรียนเมืองหัททยา 7
- Ⓒ ค่ายลูกเสือ
- Ⓓ ศูนย์ Y M C A
- Ⓔ โรงเรียนเมืองหัททยา 8
- Ⓕ โรงเรียนอนุบาลอุโนทัย
- Ⓖ โรงเรียนเมืองหัททยา
- Ⓗ โรงเรียนอนุบาลศีร์ษะ
- Ⓙ โรงเรียนหัททยา
- Ⓚ โรงเรียนวัดโพธิ์ฉิมพันธ์
- Ⓛ โรงเรียนพาณิชย์การหัททยา
- Ⓜ โรงเรียนเมืองหัททยา 3
- Ⓝ โรงเรียนบุญยัถยหัททยา
- Ⓟ โรงเรียนจุฬารัตน์
- Ⓠ โรงเรียนเมืองหัททยา 1

การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

<p>สัญลักษณ์</p> <p>■ ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา</p> <p>▨ ที่ดินประเภทสถานศึกษา</p>	<p>แสดง : การใช้ที่ดินประเภทสถาบันศาสนา สถานศึกษา</p>	 <p>ทิศเหนือ</p>
<p>ที่มา : กรมโยธาธิการและจากการสำรวจภาคสนาม</p>	<p>แผนที่</p> <p>4.1-6</p>	
<p>มาตราส่วน</p>  <p>0 400 800 1200 1600 เมตร</p> <p> สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		



ชุมชนพักอาศัยบริเวณนาเกลือ



ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนวิมลพาด (พัทลุงสาย 1)



ย่านการค้าบนถนนจอมเทียนแยกจากพัทลุงใต้



กิจกรรมประเภทอุตสาหกรรมซ่อมรถ ที่มีการกระจายอยู่ทั่วไป



ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนพัทลุงกลาง



ย่านการค้าบริเวณพัทลุงใต้

ภาพที่ 4.1-1 แสดงการใช้ที่ดินที่สำคัญบริเวณเมืองพัทลุง



บริเวณท่าเทียบเรือพัทลุงใต้



ที่โล่ง ยังไม่มีการก่อสร้างโรงแรมสาย 3 ตัดใหม่



อาคารพาณิชย์ที่เพิ่งตัดใหม่ บนถนนพัทลุงสาย 3 ตัดใหม่



ชุมชนแออัด โรงแรมพัทลุงสาย 3 ตัดใหม่



สภาพถนนพัทลุงสาย 3 ที่ตัดใหม่เชื่อมกับพัทลุงเหนือ
โรงแรมมีการใช้ที่ดินแยกแยะ



ย่านพาณิชย์กรรมบนถนนพัทลุงสาย 2 ซึ่งส่วนใหญ่เป็น
โรงแรม ร้านอาหาร และแหล่งบันเทิง

ภาพที่ 4.1-1 แสดงการใช้ที่ดินที่สำคัญบริเวณเมืองพัทลุง (ต่อ)

4.2 การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ทิศทางและแนวโน้มการขยายตัวของเมืองพัทยา

จากข้อมูลการสำรวจการใช้ที่ดินของกรมการผังเมืองเพื่อประกอบการวางแผนและจัดทำผังเมืองรวมพัทยาในปี พ.ศ.2529 และปี พ.ศ.2534 (ตารางที่ 4.2-1) พบว่ามีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างชัดเจนโดยมีการเพิ่มขึ้นของการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัย ในขณะที่การใช้ที่ดินเพื่อชนบทและเกษตรกรรมลดลง ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่าในช่วง 6 ปี จากปี พ.ศ.2529-พ.ศ.2534 มีการเติบโตของชุมชนและการขยายตัวด้านการให้บริการที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยการสำรวจพบว่าการกระจุกตัวของเนื้อเมืองมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณอ่าวพัทยา ถนนพัทยาสาย 2 รวมถึงสองฝั่งของถนนสายหลักของเมืองพัทยา ส่วนการใช้ที่ดินในลักษณะอื่น ๆ นั้น โดยมากมีลักษณะการใช้ที่ดินค่อนข้างจะผสมผสานกัน

ตารางที่ 4.2-1 แสดงประเภทและขนาดการใช้ที่ดินเปรียบเทียบ ปี 2529 และ 2534

ลักษณะการใช้ที่ดิน	จำนวน (ไร่)		จำนวน (%)	
	ปี 2529	ปี 2534	ปี 2529	ปี 2534
ที่อยู่อาศัย	5,191.87	18,545.87	15.54	55.52
อุตสาหกรรม	233.13	828.250	0.69	2.46
ชนบทและเกษตรกรรม	24,298.15	12,431.25	72.74	37.22
ที่ว่างเปิดโล่งเพื่อนันทนาการ	54.43	331.875	0.16	0.99
สถาบันการศึกษา	252.00	326.250	0.75	0.98
สถาบันการศาสนา	464.91	658.125	1.39	1.97
สถาบันราชการและสาธารณูปโภค	145.62	286.875	0.43	0.86
ถนนและทางรถไฟ	1,747.14	-	5.23	-
คลอง ห้วย	236.25	-	0.71	-
อื่น ๆ	779.00	-	2.36	-
รวม	33,401.50	33,401.50	100.00	100.00

ที่มา : การสำรวจ กองสำรวจ กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย (อ้างใน วชิษฐ์ พรหมบุตร 2539.)

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่พักอาศัยเป็นตัวชี้ให้เห็นถึงความสอดคล้องกับการเจริญเติบโตและการขยายตัวของชุมชน รวมทั้งการขยายตัวทางด้านการให้บริการโดยเฉพาะการให้บริการด้านที่พักเพื่อการท่องเที่ยว โดยลักษณะของการกระจายตัวจะเพิ่มความหนาแน่นมากยิ่งขึ้นบริเวณอ่าวพัทยา ซึ่งส่วนมากจะเป็นธุรกิจทางด้านบริการโรงแรมรวมถึงการบริการทางด้านการค้าที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวส่วนบริเวณที่อยู่ถัดมาบนฝั่งยังคงเป็นย่านที่พักอาศัย แต่พื้นที่ในบริเวณนี้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพแวดล้อมเดิมเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องจากแนวโน้มในการขยายตัวของ

ชุมชนเมือง เริ่มมีการกระจายตัวออกไปในพื้นที่ปากตะวันออกมากยิ่งขึ้น ส่วนบริเวณชุมชนนาเกลือ ยังคงสภาพบางส่วนที่เป็นชุมชนท้องถิ่นไว้ทั้งนี้ดูจากการกระจายตัวของชุมชนซึ่งเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ซึ่งอาจเนื่องมาจากลักษณะและข้อจำกัดของชายหาดที่ไม่เอื้ออำนวยหรือไม่สนับสนุนกิจกรรมทางด้านการท่องเที่ยวมากนัก ส่วนอีกพื้นที่หนึ่งคือบริเวณหาดนาจอมเทียนการใช้ที่ดินเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้น โดยลักษณะการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวด้านการใช้ที่ดินเริ่มเปลี่ยนจากพื้นที่ดินว่างเปล่ามีความหนาแน่นน้อยเป็นที่พักอาศัยประเภทต่าง ๆ และในสวนบริเวณรอบนอกด้านถนนสุขุมวิท การใช้ที่ดินโดยมากยังคงเป็นการทำการเกษตรอยู่ ถึงแม้จะเริ่มมีการกระจายตัวของที่อยู่อาศัยออกไปในทิศตะวันออกของทางรถไฟสายตะวันออก แต่ลักษณะการกระจายตัวยังคงไม่มากนัก

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินดังกล่าวสามารถบอกได้ว่าเป็นผลโดยตรงจากการขยายตัวธุรกิจการท่องเที่ยว จึงสามารถที่จะพิจารณาถึงแนวโน้มความเจริญของชุมชนในอนาคตจากศักยภาพของพื้นที่ซึ่งแบ่งตามลักษณะและโครงสร้างของชุมชน ได้ดังนี้

- เขตชุมชนดั้งเดิมนาเกลือ ซึ่งตั้งอยู่ในเขตตำบลนาเกลือเป็นศูนย์กลางดั้งเดิมของชุมชนอีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางในการค้าขายสินค้าเกษตรกรรม สภาพในปัจจุบันชาวบ้านประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรม, ประมง, ค้าขายและอาชีพด้านการบริการระดับท้องถิ่นเป็นหลัก แต่สำหรับอาชีพด้านการเกษตรกรรมในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะลดลงและอาจเป็นเพียงอาชีพเสริมเท่านั้น

- เขตชุมชนใหม่ศูนย์กลางเมืองพัทยา จะอยู่ในเขตตำบลนาเกลือและตำบลหนองปรือ เป็นชุมชนศูนย์กลางด้านการบริการและพาณิชยกรรมอันเนื่องมาจากการท่องเที่ยว ประชากรโดยมากจะประกอบอาชีพทางด้านให้บริการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

- เขตขยายตัวหลักของชุมชน จะอยู่ในเขตตำบลนาเกลือบนเส้นทางสายพัทยา - นาเกลือ มีระยะประมาณ 4 กิโลเมตร อีกทั้งยังเป็นบริเวณขยายตัวดั้งเดิมของตลาดนาเกลือและชุมชนใหม่ศูนย์กลางเมืองพัทยา ปัจจุบันเป็นที่ตั้งของโรงเรียนทั้งในระดับประถม และในระดับมัธยม วัด อาคารพาณิชย์ บ้านเช่า บ้านจัดสรรถึงโรงแรมขนาดต่าง ๆ แต่ในสภาพปัจจุบันยังมีสาธารณูปโภคและสาธารณูปการค่อนข้างน้อย

- เขตขยายตัวรองของชุมชน ตั้งอยู่ในเขตอำเภอหนองปรือ ตั้งแต่เขาพัทยาไปจนสุดเขตนาจอมเทียน ซึ่งในอดีตพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็นไร่ สวนและที่นา

จากลักษณะดังกล่าวและโครงสร้างของชุมชนจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการใช้ที่ดินของชุมชนมีการจับกลุ่มกันอย่างหนาแน่นบริเวณอ่าวพัทยา และมีการขยายตัวของเมืองไปในแนวยาวตามชายฝั่งตั้งแต่พื้นที่ตำบลนาเกลือลงมาถึงสุดเขตชายหาดนาจอมเทียน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจประเภทโรงแรมและการบริการ การค้า อาคารชุดสำหรับพักอาศัย ซึ่งจะสนองต่อบริการด้านการท่องเที่ยว อาจกล่าวได้ว่าการใช้ที่ดินในอนาคตนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงใน 2 ประเภทหลัก คือ พาณิชยกรรมและที่พักอาศัย โดยพาณิชยกรรมหลักจะอยู่แนวริมหาดพัทยาและหาดไม้รวก ส่วนหาดจอมเทียนเป็นประเภทโรงแรม รีสอร์ท ที่พักตากอากาศรูปแบบต่าง ๆ สถานบันเทิง และ

พาณิชย์กรรมประเภทร้านค้า ร้านอาหารและร้านค้าเบ็ดเตล็ด จะเกาะอยู่ริมถนนสายสำคัญต่าง ๆ โดยเฉพาะเส้นที่แยกจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่หาด

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว คาดว่าจะเพิ่มในบริเวณหาดนาจอมเทียนเนื่องจากน้ำทะเลยังมีความสะอาดและสงบเงียบกว่าหาดพัทยา สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาได้มากขึ้นในอนาคต สำหรับบริเวณอ่าวพระจันทร์และเขาพิทยานั้นคาดว่ารูปแบบของกิจกรรมคงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่อาจจะเพิ่มความหนาแน่นบ้างโดยเป็นลักษณะขยายกิจการมากกว่าการลงทุนกิจการใหม่ เนื่องจากการลงทุนในกิจการใหม่จะต้องใช้พื้นที่และค่าดำเนินการสูงกว่า ซึ่งบริเวณดังกล่าวไม่มีพื้นที่ว่างพอที่จะลงทุนใหม่ได้ ประกอบกับมีข้อจำกัดทางกฎหมายควบคุมการก่อสร้างทั้งด้านผังเมืองและข้อบัญญัติของเมืองพัทยาด้วย

ส่วนที่พักอาศัยมักเป็นพื้นที่ตอนในระหว่างถนนพัทยาสาย 2 กับถนนสุขุมวิทรวมทั้งฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิทตลอดแนว จะเพิ่มความหนาแน่นช่วงตั้งแต่ถนนสว่างฟ้าจดแนวถนนพัทยาใต้ โดยเฉพาะบริเวณติดแนวถนนสายหลักจากถนนสุขุมวิทเข้าสู่พัทยา

ลักษณะการเติบโตของเมืองพัทยา เป็นการเติบโตที่ลดการใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรมออกไปเรื่อย ๆ จนพื้นที่เกษตรเดิมจะกลายเป็นพื้นที่เมืองในระยะ 15-20 ปี

4.3 โครงการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อการขยายตัวของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงหรือการขยายตัวของเมืองพัทยา มีโครงการและแนวนโยบายที่เกี่ยวข้องหลายโครงการ ส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับศักยภาพของเมืองพัทยา ซึ่งโครงการหรือแนวนโยบายที่ส่งผลให้มีการขยายตัวของเมืองพัทยานั้นส่วนหนึ่งของโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นการรองรับการขยายตัว ตอบสนองความต้องการและแก้ปัญหาของเมือง ขณะเดียวกันกิจกรรมโครงการหรือแนวนโยบายการพัฒนาเมืองก็เป็นตัวชี้้นำให้เมืองมีการขยายตัวและเพิ่มความหนาแน่นมากยิ่งขึ้น

4.3.1 โครงการฟื้นฟูบูรณะเมืองพัทยา

เนื่องจากเมืองพัทยามีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน เพราะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ จนก่อให้เกิดปัญหาการใช้ที่ดิน ปัญหาการค้าที่สาธารณะและชายหาด ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาการระบายน้ำ ปัญหาน้ำเสีย และปัญหาการจราจร ซึ่งปัญหาเหล่านี้อยู่ในภาวะวิกฤตแล้ว คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก จึงได้ให้ JICA ทำการวางแผนแม่บทพัฒนาพื้นที่พัทยา โดยสรุปผลโครงการเร่งด่วน 9 โครงการ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2533 อนุมัติให้ดำเนินการตามแผนแม่บทพัฒนาเมืองพัทยา และอนุมัติงบประมาณจำนวน 3,600 ล้านบาท ให้ดำเนินการได้ โดยแยกตามหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการทั้ง 9 โครงการดังนี้

- (1) โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการเรือท่องเที่ยว บริเวณอ่าวพัทยาและเชื่อมโยงการท่องเที่ยวทางเรือในภูมิภาคนี้ ซึ่งสามารถให้บริการนักท่องเที่ยวได้ 6,600 คนต่อวัน ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2 ปี งบประมาณ 265 ล้านบาท
- (2) โครงการถมทะเลบริเวณพัทยาใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการนักท่องเที่ยว ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปีครึ่ง งบประมาณ 767 ล้านบาท
- (3) โครงการก่อสร้างทำเทียบเรือเกาะล้าน (หาดตาแหวน) เพื่อเทียบเรือขนส่งนักท่องเที่ยวบริเวณหาดตาแหวน ก่อสร้างทำเทียบเรือรูปตัว L ยาวประมาณ 107 เมตร กว้าง 4 เมตร ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 1 ปี งบประมาณ 26.4 ล้านบาท
- (4) โครงการบูรณะฟื้นฟูชายหาดพัทยา มีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณะและขยายชายหาดพัทยาให้กว้างขวางขึ้นกว่าเดิม ใช้เวลาประมาณ 1 ปี งบประมาณ 123 ล้านบาท ในพื้นที่ต่อเนื่องจากบริเวณที่ถมทะเลยาวตลอดไปจนถึงโรงแรมดุสิต รีสอร์ท (พัทยาเหนือ) ซึ่งเป็นพื้นที่ชายหาด โดยการขยายชายหาดกว้าง 50 เมตร ยาวตลอดพัทยาใต้ถึงพัทยาเหนือ
- (5) โครงการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียบริเวณเมืองพัทยา โดยใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี งบประมาณ 686 ล้านบาท ประกอบด้วยการขยายระบบบำบัดน้ำเสียเมืองพัทยา ใช้งบประมาณ 301 ล้านบาท ก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียนาเกลือ ใช้งบประมาณ 190 ล้านบาท และก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียหาดนาจอมเทียน
- (6) โครงการก่อสร้างระบบระบายน้ำ เพื่อปรับปรุง และก่อสร้างระบบระบายน้ำ เพื่อป้องกันน้ำท่วมเมืองพัทยา ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2 ปีครึ่ง งบประมาณ 210 ล้านบาท เป็นการปรับปรุงคลองพัทยาใต้ยาว 1,150 เมตร ก่อสร้างท่อลอดด้านหลังถนนพัทยาสาย 2 ยาว 2,150 เมตร ถนนพัทยาใต้ยาว 10,000 เมตร
- (7) โครงการก่อสร้างถนนพัทยาสาย 3 งบประมาณ 302 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นไปตามผังเมืองรวม เพื่อเชื่อมพัทยาเหนือ ตัวเมืองพัทยากับหาดนาจอมเทียน ตามแนวพัทยาเหนือ-พัทยากลาง-พัทยาใต้-ถนนเทพพระยา-บริเวณถมทะเลพัทยาใต้ ความยาว 5,950 เมตร ขนาด 4 ช่องทางจราจร และจะต้องเวนคืนที่ดินบางส่วน ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี ปัจจุบันสามารถเปิดให้การจราจรผ่านได้แล้ว
- (8) โครงการขยายระบบประปาเมืองพัทยา จะทำการสร้างโรงกรองน้ำ บ่อพักน้ำ สถานีสูบน้ำ และวางระบบท่อน้ำ ใช้เวลา 2 ปีครึ่ง งบประมาณ 1,084 ล้านบาท
- (9) โครงการกำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล โดยการจัดหาพื้นที่ขนาด 135 ไร่ เพื่อกำจัดขยะมูลฝอยแบบฝังกลบ โดยมีขีดความสามารถฝังกลบ 829,000 ลูกบาศก์เมตร และจัดซื้ออุปกรณ์รถยนต์ขนขยะมูลฝอยใช้เวลาประมาณ 1 ปี งบประมาณ 135 ล้านบาท

4.3.2 โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก

โครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกจะมีผลต่อการเติบโตของเมืองพัทยาและพื้นที่ต่อเนื่องค่อนข้างสูง เนื่องจากเมืองพัทยาดังอยู่ระหว่างโครงการท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ซึ่งตั้งอยู่ด้านเหนือของเมืองพัทยา และโครงการท่าเทียบเรือน้ำลึกมาบตาพุด ซึ่งอยู่ด้านใต้ของเมืองพัทยา โครงการพัฒนาท่าเรือทั้งสองแห่งจะก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมต่อเนื่องทางด้านเศรษฐกิจ และดึงดูดให้เกิดการอพยพของประชากรเข้าสู่พื้นที่และเมืองพัทยามีบทบาทรองรับโครงการพัฒนาดังกล่าวค่อนข้างสูง เนื่องจากมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและอยู่ใกล้พื้นที่โครงการฯ

4.3.3 โครงการพัฒนาภาคเอกชน

จากความพร้อมในด้านต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาแล้ว ประกอบแนวความคิด โครงการพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ ของเมืองพัทยาและพื้นที่ใกล้เคียงเป็นการสร้างความสะดวกในการเข้าถึงพื้นที่ การแก้ไขปัญหาและเตรียมการรองรับความต้องการของเมืองในอนาคต เป็นแรงจูงใจที่สำคัญของภาคเอกชนในการเข้ามาลงทุนในพื้นที่มากยิ่งขึ้น ได้แก่

(1) โครงการบ้านจัดสรรและอาคารชุด ธุรกิจที่อยู่อาศัยในบริเวณชุมชนเมืองพัทยามีโครงการที่ดำเนินการก่อสร้างในระยะ 3 - 5 ปีนี้กว่า 50 โครงการ ซึ่งทำให้เมืองพัทยามีการขยายตัวของอาคารสิ่งปลูกสร้างจำนวนมาก

(2) โครงการสถานบริการ โรงแรม ศูนย์การค้า และบาร์เบียร์ มีการขยายตัวกันมากในระยะ 3 ปีก่อน แต่ปัจจุบันได้ชะลอการขยายตัวชั่วคราวเนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำ

4.4 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา

เมืองพัทยาคือเมืองท่องเที่ยว ดังนั้นปัจจัยที่จะชี้ให้เห็นแนวโน้มการเติบโตของชุมชน คือ จำนวนนักท่องเที่ยว ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนการจ้างงาน ร้านค้าและบริการประเภทต่าง ๆ โรงแรม อาคารพาณิชย์ ที่พักอาศัย ฯลฯ ขยายตัวสูงตามขึ้นไปด้วย ดังที่วิเคราะห์ไปแล้วในบทที่ 3 การขยายตัวของกิจกรรมเหล่านี้มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของเมืองอย่างมาก โดยเฉพาะการขยายเนื้อเมืองเข้าไปรุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมและพื้นที่ชายหาด ซึ่งจะไปทำลายเอกลักษณ์ดั้งเดิมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล ผังเมืองรวมพัทยาคือเป็นมาตรการหนึ่งที่ใช้ในการควบคุมและชี้นำการขยายตัวของการใช้ที่ดินเมืองพัทยา ให้มีการพัฒนาต่อไปในภาพของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่เหมาะสม ถ้าผังเมืองรวมที่ประกาศใช้สามารถนำไปปฏิบัติได้ตามแผนจริง แนวโน้มของการเติบโตเมืองพัทยาคือในอนาคตจะมีทิศทางตามที่ผังเมืองรวมชี้นำและกำหนดไว้

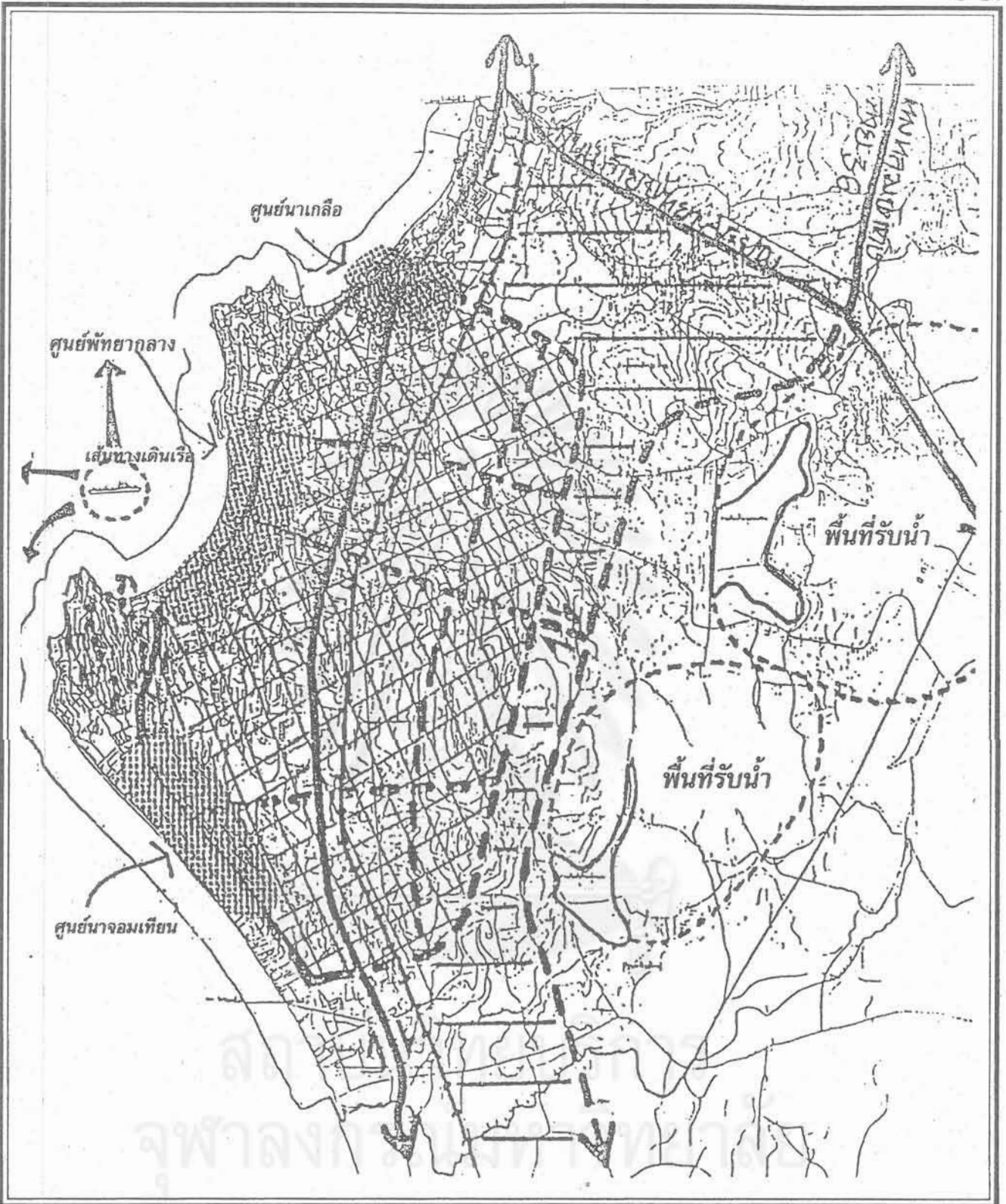
ผังเมืองรวมพัทยา จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ. 2518 โดยกรมการผังเมืองได้กำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองไว้ 20 ปี และประกาศใช้บังคับคราวละ 5 ปี ซึ่งครั้งแรกประกาศในกฎกระทรวงฉบับที่ 6 ใช้บังคับเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2526 หลังจากใช้บังคับครบกำหนด 5 ปีได้มีการปรับปรุงครั้งที่ 1 และประกาศใช้บังคับต่อเนื่องเป็นกฎกระทรวงฉบับที่ 61 โดยบังคับใช้เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2531 เมื่อครบกำหนดบังคับใช้ในปี พ.ศ.2536 ได้ขยายระยะเวลาบังคับใช้ไป 2 ครั้ง ครั้งละ 1 ปี คือปี พ.ศ.2537 และ 2538 ขณะนี้กรมการผังเมืองโดยสำนักงานผังเมืองจังหวัดชลบุรี กำลังอยู่ในระหว่างการจัดทำร่างผังเมืองรวมเมืองพัทยาลบปรับปรุงครั้งที่ 2 ซึ่งจะใช้บังคับต่อเนื่องจากกฎกระทรวงฉบับที่ 61 ที่ได้หมดอายุแล้วเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2536 ผังเมืองรวมพัทยาทั้ง 3 ฉบับ และแนวความคิดในการวางผังมีรายละเอียด ดังนี้

4.4.1 แนวความคิดในการวางผังเมืองรวมเมืองพัทยา

เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของโลกในทศวรรษหน้า ซึ่งจะส่งผลให้พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรีมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในพื้นที่ค่อนข้างมาก ดังนั้นการวางผังเมืองรวมเมืองพัทยาต้องมีวิสัยทัศน์ที่สอดคล้องกับบทบาทของเมืองที่จะมีความเป็นสากลมากขึ้นในอนาคต และเหมาะสมกับข้อจำกัดของสภาพพื้นที่ ขีดความสามารถในการจัดสรรทรัพยากรน้ำดิบสำหรับชุมชนเมืองและองค์ประกอบอื่นๆ เช่น บทบาทของเมืองพัทยาในอนาคตว่ามีทิศทางการขยายตัวไปทางชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของประเทศและของโลก และเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจและศูนย์กลางทางด้านคมนาคม และในการพัฒนาต้องควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมด้วย โดยการกำหนดแผนการใช้ที่ดินให้ชัดเจน โดยศึกษาข้อจำกัดของสภาพการพัฒนาเมือง ขีดจำกัดของแหล่งน้ำดิบสำหรับชุมชน โดยการคาดการณ์ประชากรในอนาคต เป็นต้น

จากแนวความคิดการจัดการพื้นที่หลักในบริเวณผังเมืองรวมเมืองพัทยา ได้กำหนดโครงสร้างของเมืองให้สอดคล้องกับระบบโครงข่ายคมนาคมของภาค และการเชื่อมโยงพื้นที่หลักของเมือง ดังนี้ (แผนที่ 4.4.1-1)

- โครงสร้างหลักของเมืองจะประกอบด้วย ถนนสุขุมวิทเป็นถนนสายหลักเข้า-ออกเมืองทางด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้ ถนนทางหลวงพิเศษเมืองพัทยาจะเป็นถนนสายหลักเข้า-ออกเมืองทางด้านทิศตะวันออก สำหรับทางด้านทิศตะวันตกซึ่งเป็นชายฝั่งทะเล จะเชื่อมโยงการเข้า-ออกเมืองทางน้ำ ผ่านท่าเทียบเรือเมืองพัทยา



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์ 	ศูนย์กลางเมือง พื้นที่พัฒนาเมือง พื้นที่กันชน พื้นที่รับน้ำ เส้นทางหลักเข้า-ออกเมือง ถนนโครงการ ทางรถไฟ การเชื่อมโยงทางน้ำ เขापัททยาและมุมมองที่วัดศันจากเขापัททยา	แสดง : แนวความคิดของการวางผัง	ทิศเหนือ
	ที่มา : กรมการผังเมือง	4.4.1-1	
	มาตรฐาน : NOT TO SCALE		
	สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย		

- การเชื่อมโยงพื้นที่เมืองด้านชายฝั่งทะเลกับพื้นที่เมืองด้านทิศตะวันออกของทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-สัตหีบ จะเชื่อมโยงด้วยถนนสายหลัก 5 เส้นทาง ได้แก่ การเชื่อมโยงเข้าสู่ย่านศูนย์กลางเมือง 3 เส้นทางคือ สายพัทยาเหนือ สายพัทยากลาง และสายนาจอมเทียน และเชื่อมโยงบริเวณด้านทิศเหนือและด้านทิศใต้ของเมืองอีก 2 เส้นทาง การเชื่อมโยงทั้ง 5 เส้นทางนี้จะช่วยลดจุดตัดบนทางรถไฟจาก 23 ช่องทาง เหลือ 5 ช่องทางในอนาคต

นอกจากนี้ได้กำหนดถนนสายรองเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองได้สะดวกและให้เกิดประสิทธิภาพในด้านการใช้ที่ดิน รวมทั้งกระจายการสัญจรจากการขนส่งทางรถไฟซึ่งจะเป็นการขนส่งหลักของเมืองในอนาคต ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ให้สะดวกยิ่งขึ้น

4.4.2 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา ฉบับ พ.ศ. 2526 (ฉบับที่ 1)

ผังเมืองรวมเมืองพัทยารุ่นแรก ได้จัดทำใน ปี พ.ศ. 2526 ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 53.4 ตารางกิโลเมตร

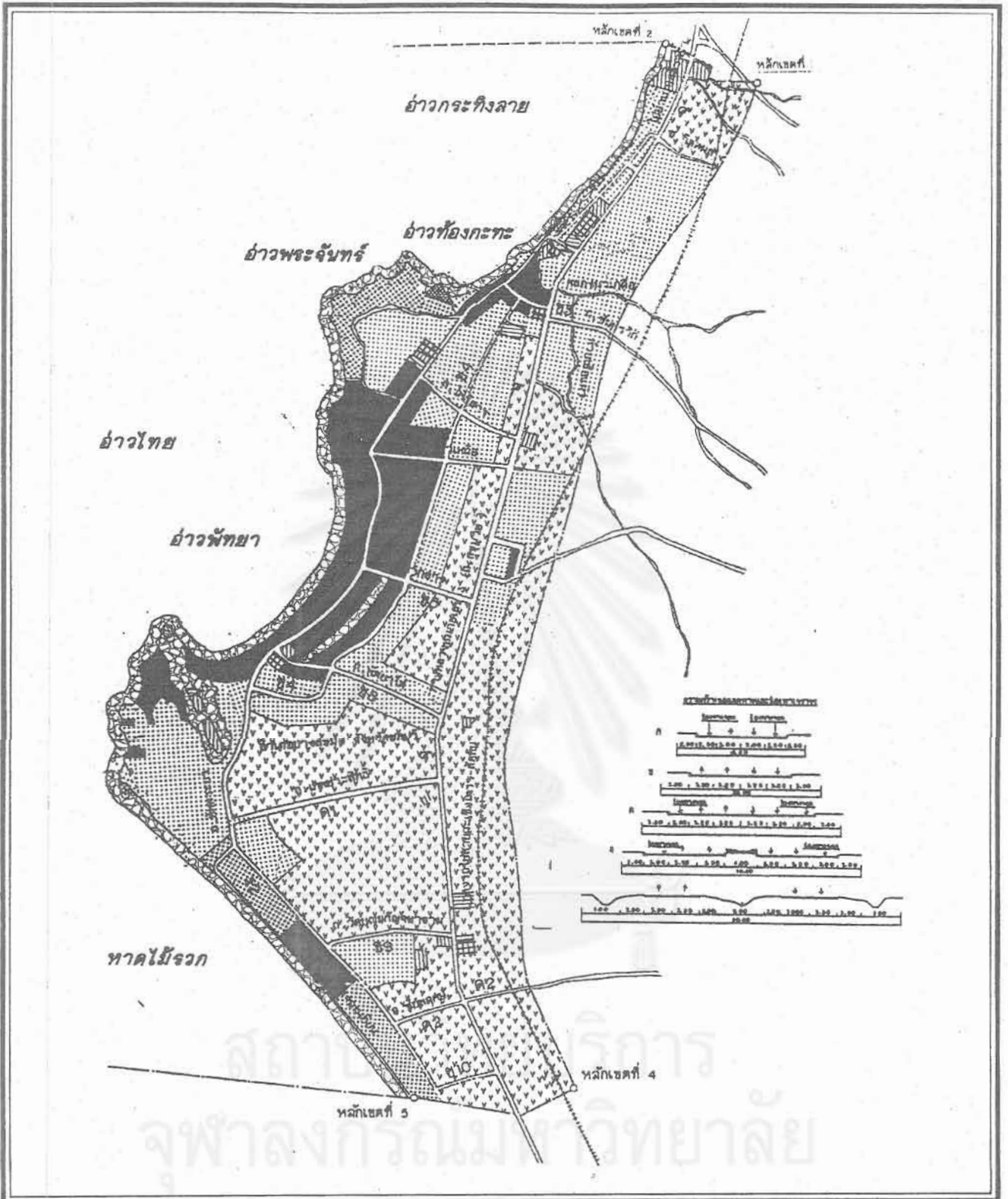
ผังเมืองรวมฉบับแรก สามารถสรุปลักษณะจากการแบ่งแยกการใช้ที่ดินและชุมชนเมืองได้ดังนี้ (แผนที่ที่ 4.4.2-1)

(1) บริเวณนาเกลือ : คงรักษาสภาพความเป็นชุมชนท้องถิ่น โดยกำหนดให้มีการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และที่พักอาศัยหนาแน่นในบริเวณตลาดเก่าและตลาดใหม่นาเกลือ โดยย่านพักอาศัยเกาะกลุ่ม 2 ผังถนนพัทยา-นาเกลือ (ทางหลวง 3135) ส่วนบริเวณริมทะเลจัดให้เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง ได้แก่ บังกะโล โรงแรมขนาดเล็ก เป็นต้น ส่วนฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิทได้กำหนดให้เป็นย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อยจนจดเขตเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบันขณะนั้น













(2) บริเวณอ่าวพัทยา : ซึ่งเป็นบริเวณชุมชนหนาแน่นที่สุดปัจจุบันนอกจากจะกำหนดให้เป็นย่านพาณิชยกรรมตามอ่าวแล้ว ยังขยายพื้นที่พาณิชยกรรมและที่พักอาศัยหนาแน่นมากออกไปทางถนนสาย 2 และถนนสุขุมวิทอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อพัฒนาให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นย่านธุรกิจและนันทนาการ โดยมีย่านพักอาศัยหนาแน่นน้อยและบริเวณเกษตรกรรมเป็นตัวกันไม่ให้การพัฒนาพื้นที่เมืองออกไปรบกวนถนนสุขุมวิทได้

(3) บริเวณเขาพัทยาและหาดนาจอมเทียน : สนับสนุนให้บริเวณหาดนาจอมเทียนเป็นย่านพาณิชยกรรม และที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลางทั้งนี้เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมที่ดีของหาดไว้ ส่วนบริเวณเขาพัทยาซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่ดินจัดสรร ได้กำหนดให้เป็นเขตที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย และมีบริเวณสวนสาธารณะอยู่บนยอดเขา ซึ่งหากพัฒนาถูกต้องแล้วบริเวณนี้จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวจุดสำคัญในอนาคต

(4) บริเวณรอบนอกชุมชนในเขตเมืองพัทยา : ยังคงรักษาสภาพให้เป็นบริเวณเกษตรกรรมเพื่อสกัดกั้นพื้นที่พัฒนาไว้ให้อยู่ในกรอบที่สามารถควบคุม และจัดการสาธารณูปโภค



การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

<p>สัญลักษณ์</p> <ul style="list-style-type: none">  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง  ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ  ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม  ที่ดินประเภทที่สงวนเพื่อการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม  ที่ดินประเภทสถานับการศึกษา  ที่ดินประเภทสถานับศาสนา  ที่ดินประเภทสถานับราชการ การสาธารณสุขโลกและสาธารณูปการ 	<p>แสดง : การใช้ที่ดินตามผังเมืองรวม ปี 2526</p>	
	<p>ที่มา : กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย</p>	 <p>ทิศเหนือ</p>
		
	 <p>สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>แผนที่ 4.4.2-1</p>

สาธารณูปการ และบริการสาธารณะได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นบริเวณที่จะสามารถรับปริมาณน้ำฝน
ในฤดูฝนเพื่อกระจายลงสู่ทางระบายน้ำได้ทัน อันเป็นมาตรการป้องกันน้ำท่วมเมืองได้อีกด้วย

4.4.3 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา พ.ศ.2531 (ปรับปรุงครั้งที่ 1)

หลังจากที่ใช้กฎกระทรวงฉบับที่ 6 ตามพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 ซึ่งเริ่ม
บังคับใช้เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2526 ครบ 5 ปี ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงครั้งที่ 1 และได้
ประกาศบังคับใช้ต่อเนื่องเป็นกฎกระทรวง ฉบับที่ 61 โดยบังคับใช้เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2531
ครอบคลุมพื้นที่บางส่วนของตำบลนาเกลือ ตำบลหนองปรือ ตำบลห้วยใหญ่และตำบลหนองปลาไหล
ผังเมืองรวมฉบับนี้ ได้กำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ไว้ดังนี้ (แผนที่ 4.4.3-1)

(1) ย่านพาณิชยกรรม : กำหนดไว้ 3 บริเวณ คือ

- บริเวณนาเกลือ ช่วงเชื่อมต่อระหว่างถนนพัทยา-นาเกลือ กับถนนสว่างฟ้าซึ่งมี
ตลาดสดนาเกลือเก่าและใหม่ และกลุ่มร้านค้าโดยรอบเป็นหลัก
- บริเวณพื้นที่ระหว่างถนนเลียบริมหาด (พัทยาสาย 1) จนถึงแนวถนนพัทยาสาย 3 ตั้ง
แต่ถนนโพธิสารลงมาจดเขตถนนพัทยาใต้ และต่อเนื่องจนถึงตอนเหนือของเขต
พัทยา
- บริเวณนาจอมเทียน ช่วงทางแยกซอยวัดบุญยัดติดกับถนนทัพพระยากับชายหาด

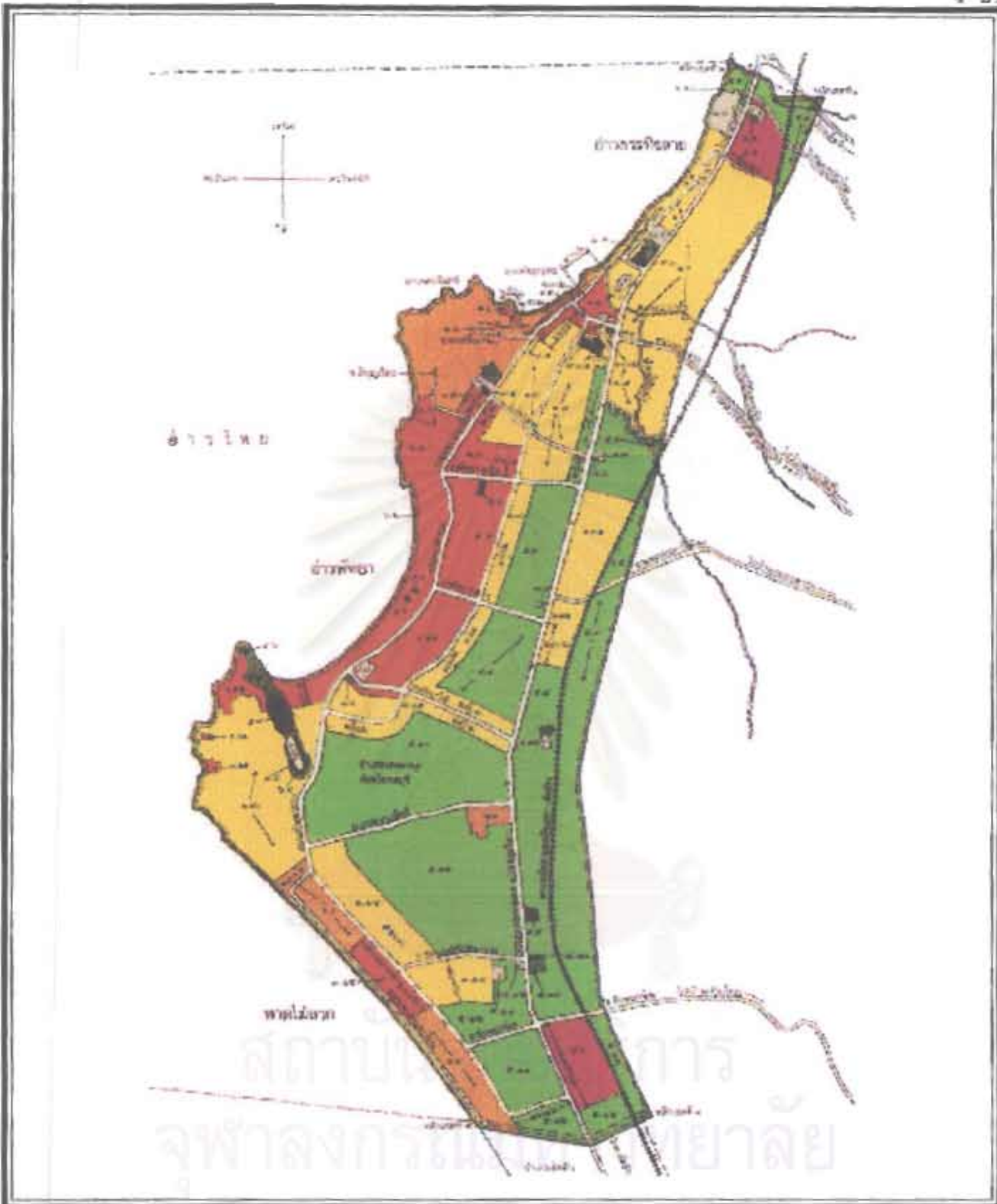
(2) ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง : กำหนดไว้ 3 บริเวณ คือ

- บริเวณอ่าวพระจันทร์ หรือพื้นที่ในชานปลายถนนทัพพระยา
- ผังตะวันออกของถนนทัพพระยา ตั้งแต่แยกถนนเทพประสิทธิ์ถึงจุดสุดเขตเมืองพัทยา
ทิศใต้โดยรอบพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณแยกซอยวัดบุญยัดกาญจนาaramแนวเหนือ-ใต้
- บริเวณใต้ทางแยกถนนเทพประสิทธิ์กับถนนสุขุมวิท

(3) ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย : กำหนดไว้ 4 บริเวณ คือ

- บริเวณนาเกลือ กำหนดไว้ตั้งแต่แยกซอยจิตติผลลงมาจากทางทิศใต้จดถนนพัทยา
เหนือให้เป็นที่พักอาศัยจนสุดฝั่งด้านทิศตะวันออก
- บริเวณพื้นที่ตอนในระหว่างถนนพัทยาเหนือกับถนนพัทยาใต้เชื่อมต่อไปถึงเขา
พัทยา
- บริเวณแยกถนนเทพประสิทธิ์กับซอยวัดบุญยัดกาญจนาaram
- บริเวณริมถนนสุขุมวิทฝั่งตะวันออก แยกถนนพรประชานิมิตร





การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา

สัญลักษณ์

- พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
- พื้นที่ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง
- พื้นที่ประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
- พื้นที่ประเภทอุตสาหกรรมและท่าเรือ
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะและนันทนาการ
- พื้นที่ประเภทที่ส่งเสริมงานบริการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- พื้นที่ประเภทสถานบริการศึกษา
- พื้นที่ประเภทสถานบริการสุขภาพ
- พื้นที่ประเภทสวนสาธารณะ
- พื้นที่ประเภทสถานีราชการ การสาธารณสุขโยธาและสถานประกอบการ

แสดง : การใช้ที่ดินตามผังเมืองรวม ปี 2531

ที่มา : กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

มาตราส่วน 1 : 30,000



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่
4.4.3-1

(4) ย่านอุตสาหกรรม : กำหนดไว้ 2 บริเวณ คือ

- ฟากตะวันออกของถนนสุขุมวิท ด้านทิศเหนือระหว่างแยกถนนหนองปลาไหลถึงซอยจิตติผล
- ฟากตะวันออกของถนนสุขุมวิทใต้ซอยชัยพฤกษ์

(5) พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม : กำหนดไว้ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตอนในในพื้นที่คลองหนองปรือ

หลังจากประกาศใช้ผังเมืองรวมฉบับ 2531 ได้ 1 ปี ได้มีการติดตามประเมินผลในปี พ.ศ.2532 พบว่าตลอด 1 ปีที่ผ่านมา มีการขออนุญาตปลูกสร้างทั้งหมด 673 ราย คิดเป็นพื้นที่ 340,264.18 ตารางเมตร โดยมีการขออนุญาตปลูกสร้างในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยมากที่สุด คือ มีพื้นที่ 125,350.70 ตารางเมตร จากผู้ขออนุญาต 248 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.8 ของการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารทั้งหมดตลอดปี รองลงมาอันดับสองเป็นการปลูกสร้างอาคารในที่ดินประเภทเกษตรกรรมและชนบท คิดเป็นพื้นที่ 102,525.44 ตารางเมตร จากผู้ขอ 230 ราย โดยเป็นการปลูกสร้างคอนโดมิเนียม บ้านพัก และอาคารพาณิชย์ อันดับสามเป็นการปลูกสร้างอาคารในที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก คิดเป็นพื้นที่ทั้งหมด 90,505.89 จากผู้ขออนุญาต 176 ราย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโรงแรมและอาคารพาณิชย์ อันดับสี่เป็นการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง คิดเป็นพื้นที่รวม 21,493.4 ตารางเมตร จากผู้ขออนุญาต 25 ราย อันดับห้าเป็นการขออนุญาตปลูกสร้างอาคารในที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ คือ มีผู้ขอ 3 ราย และมีพื้นที่รวมทั้งหมด 388.75 ตารางเมตร โดยเป็นการสร้างบ้านพักอาศัย ส่วนการปลูกสร้างอาคารที่ใช้พื้นที่น้อยที่สุดคือสถานที่ราชการ ได้แก่ สำนักงานที่ดินอำเภอบางละมุง โดยสร้างในที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม

จากการติดตามและประเมินผลผังเมืองรวมพบว่า มีข้อเสนอแนะที่สำคัญสำหรับการปรับปรุงผังเมืองรวมฉบับต่อไป คือ

1. ผังเมืองรวมพัทยายังมีพื้นที่เพียงพอ สามารถรองรับความเจริญเติบโตและขยายตัวของเมืองในอนาคตได้ จึงไม่ควรขยายเขตผังเมือง
2. เนื่องจากบริเวณในเขตผังเมืองรวมบางส่วนยังมีปัญหาบริการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการไม่ทั่วถึง เพราะงบประมาณที่ได้รับยังน้อย ทั้งที่เมืองพัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวสมควรจะมีบริการด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ทั่วถึง
3. ชุมชนที่ขยายออกต่อเนื่องจากชุมชนเมืองพัทยา คือบริเวณชุมชนหาดนาจอมเทียนและชุมชนสุภาภิบาลบางเสร่ที่ต่อเนื่องกับหาดจอมเทียน มีคอนโดมิเนียมและบ้านจัดสรรอยู่

ตามชายฝั่งทะเล โดยยังไม่มีกฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคารในบริเวณดังกล่าว ซึ่งอาจจะเกิด
ปัญหามลภาวะในอนาคต ดังนั้นควรเร่งรีบดำเนินการออกกฎหมายควบคุมการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ
ในพื้นที่ชุมชนดังกล่าว รวมทั้งควรจัดทำผังเมืองรวมชุมชนหาดนาจอมเทียนและชุมชนบางเสร่ขึ้น
ใหม่ โดยให้ต่อเนื่องกับผังเมืองรวมพัทยาและผังเมืองรวมชุมชนสัตหีบ

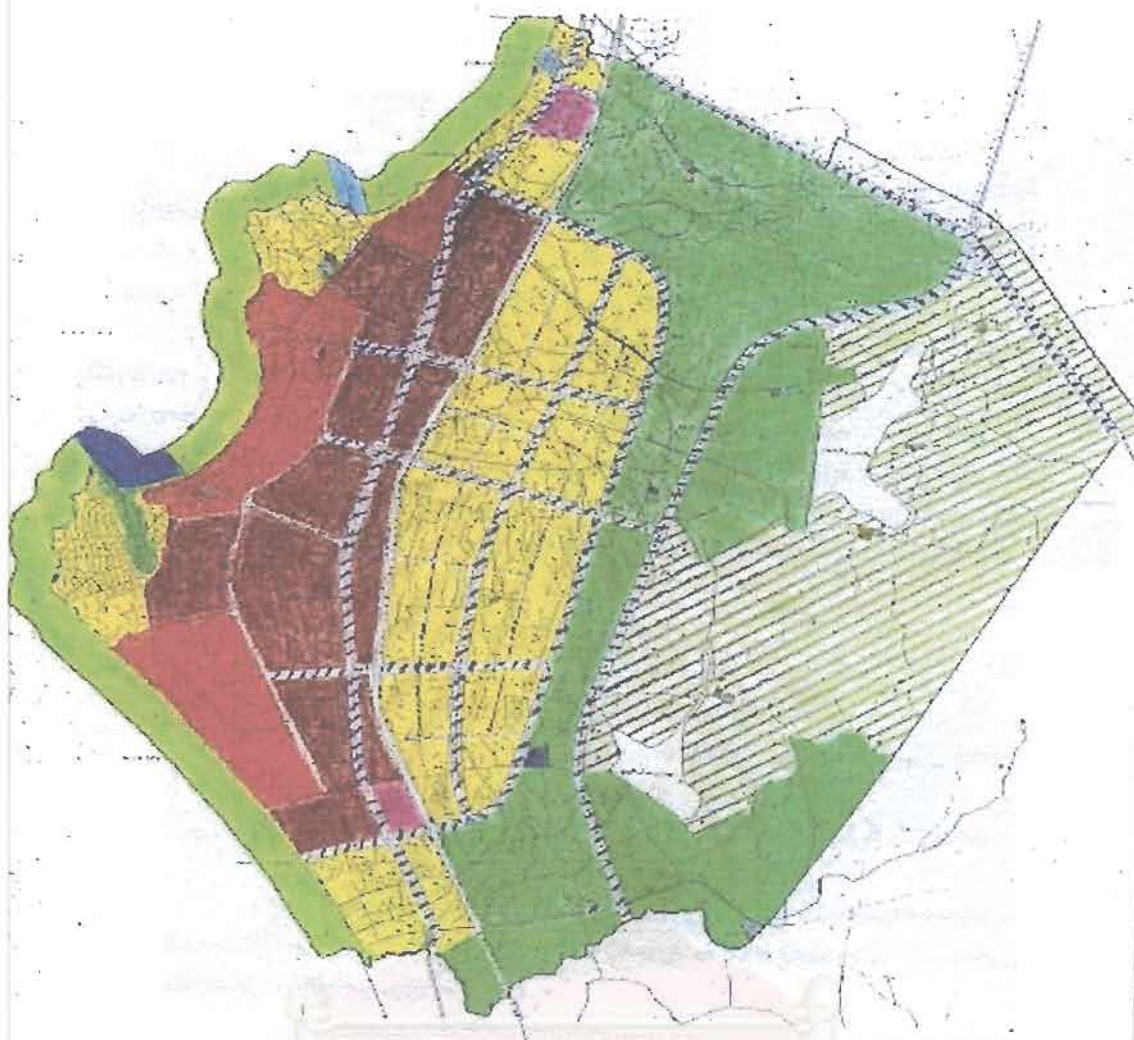
4. ระบบโครงข่ายถนนเมืองพัทยาดังนี้ มีถนนที่พระยาเป็นถนนเลียบชายฝั่ง
ทะเลเพียงเส้นทางเดียว และมีช่องทางจราจรไปกลับเพียง 2 ช่องทางเท่านั้น จากแนวโน้มการเติบโต
ของเมืองพัทยาคงพบว่า จะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณที่โล่งให้เป็นการใช้ที่ดินประเภทที่อยู่
อาศัยหนาแน่นปานกลางและพาณิชยกรรม และจะเกิดปัญหาการจราจรแน่นอเนืองเนื่องจากถนน
ที่พระยาจะขยายเขตทางออกไปได้ยาก ดังนั้นควรเร่งก่อสร้างถนนสาย ง2 เพื่อรองรับปัญหาการ
จราจรที่จะตามมา













5. ควรเร่งตัดถนนพัทยาสาย 3 ให้มาเชื่อมระหว่างพัทยาเหนือกับพัทยากลาง และ
ปรับปรุงขยายผิวจราจรถนนพัทยาสาย 3 เดิมให้มีผิวจราจรกว้างขึ้น เนื่องจากบริเวณดังกล่าวอยู่ใน
ช่วงกลางของผังเมืองรวมซึ่งจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมากในอนาคต และจะส่งผลให้มีการ
จราจรภายในชุมชนสูงขึ้น ดังนั้นถนนพัทยาสาย 3 ที่จะตัดเพิ่มจะช่วยรองรับปัญหานี้ได้

4.4.4 ร่างผังเมืองรวมเมืองพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2)

การปรับปรุงผังเมืองรวมพัทยารั้งที่ 2 ได้ขยายอาณาเขตของผังออกไปทางด้าน
ตะวันออกครอบคลุมตำบลหนองปลาไหล หนองปรือ ตำบลโป่ง และตำบลห้วยใหญ่ไปจนถึงบางส่วนของ
ทางหลวงหมายเลข 36 และครอบคลุมอ่างเก็บน้ำมาบประชันกับอ่างเก็บน้ำห้วยชากนอกอีก 131
ตารางกิโลเมตร รวมเป็น 185 ตารางเมตร แบ่งการใช้ที่ดินเป็น 11 ประเภท (แผนที่ 4.4.4-1) คือ

- (1) ย่านพาณิชยกรรม : กำหนดไว้ 3 บริเวณ คือ
 - บริเวณนาเกลือ
 - บริเวณอ่าวพระจันทร์จดปลายอ่าวพัทยา พื้นที่ระหว่างถนนริมหาด (พัทยาสาย 1)
กับถนนพัทยาสาย 3
 - บริเวณริมถนนที่พระยา ตั้งแต่ช่วงที่ตัดกับถนนเทพประสิทธิ์ลงไปทางใต้จนจรด
ซอยชัยพฤกษ์โดยมีถนนโครงการเป็นแนวกั้น
- (2) ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง : กำหนดตลอดแนวเหนือใต้ โดยเริ่มตั้งแต่ซอยนา
เกลือ 13 ลงมาจนจดเขตเมืองพัทยาด้านทิศใต้ มีถนนสุขุมวิทเป็นขอบเขตด้านทิศ
ตะวันออก
- (3) ย่านที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย : บริเวณอ่าวพระจันทร์ เขาพระตำหนัก และพื้นที่ฝั่ง
ตะวันออกของถนนสุขุมวิท



-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อย
-  ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก
-  ที่ดินประเภทพาณิชย์กรรม
-  ที่ดินประเภทอุตสาหกรรมเฉพาะกิจ
-  ที่ดินประเภทเกษตรกรรม
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อม
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อรักษาคุณภาพทางหลวง การคมนาคมและขนส่ง
-  ที่ดินประเภทที่โล่งเพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการประมง
-  ที่ดินประเภทสถานับการศึกษา
-  ที่ดินประเภทสถานับศาสนา
-  ที่ดินประเภทสถานับราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



NOT TO SCALE

การศึกษามาตรการด้านผังเมืองเพื่อการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล กรณีศึกษา : เมืองพัทยา

แผนที่ 4.4.4-1

การใช้ที่ดินตามร่างผังเมืองรวมพัทยา (ปรับปรุงครั้งที่ 2)



สถาบันวิจัยสภาวะแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



- (4) ย่านอุตสาหกรรม : กำหนดไว้ 2 บริเวณ คือ
 - ทางทิศเหนือบริเวณนาเกลือ ฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิท
 - บริเวณซอยชัยพฤกษ์ ฝั่งตะวันออกของถนนสุขุมวิท
- (5) ที่โล่งเพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อม กำหนดไว้บริเวณตะวันออกของฝั่งโดยครอบคลุมพื้นที่รับน้ำของอ่างเก็บน้ำมาบประชัน และอ่างเก็บน้ำห้วยชากนอก โดยมีแนวถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสายกรุงเทพฯ-พัทยาเป็นแนวกัน
- (6) พื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม ระหว่างถนนเลียบเมือง และถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงสายกรุงเทพฯ-พัทยา โดยให้พื้นที่นี้เป็นแนวกันไม่ให้ชุมชนขยายตัวเข้าไปในพื้นที่รับน้ำของ 2 อ่าง
- (7) ที่โล่งเพื่อรักษาสภาพทางหลวง การคมนาคมขนส่ง โดยห้ามกิจกรรมบางประเภท (ตามข้อกำหนดในรายละเอียด) ในระยะ 50 เมตร ริมถนนสายหลักที่เชื่อมเข้าสู่เมืองพัทยา
- (8) ที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม บริเวณริมหาดตลอดแนว
- (9) ย่านการศึกษายังคงอยู่บริเวณเดิม
- (10) ย่านสถาบันศาสนายังคงอยู่บริเวณเดิม
- (11) ย่านสถาบันราชการ การสาธารณสุขูปโภค และสาธารณสุขูปการ ยังคงอยู่บริเวณเดิม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทที่ ๕
มาตรการทางผังเมือง
เพื่อควบคุมสภาวะแวดล้อมเมืองพัทยา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

มาตรการทางผังเมืองเพื่อควบคุมสถานะแวดล้อมของเมือง

5.1 ปัญหาสถานะแวดล้อมเมืองและสาเหตุ

เมืองพัทธยาเป็นเมืองที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นผลจากศักยภาพความพร้อมของพื้นที่ และการผลักดันจากภาครัฐ เมืองโดยถูกกำหนดให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยว ธุรกิจการค้า การบริการและเป็นย่านที่พักอาศัยที่มีมาตรฐานสำหรับแรงงานที่เกิดจากการพัฒนาอุตสาหกรรมในบริเวณแหลมฉบังและมาบตาพุดทั้งในพื้นที่เมืองพัทธยาเองและพื้นที่ใกล้เคียง การขยายตัวของเมืองเพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวและการพัฒนาเมืองในด้านต่าง ๆ ทำให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่อย่างมากจนเกินขีดความสามารถในการทดแทน หรือการจัดการบำบัดได้โดยวิธีการทางธรรมชาติ จึงเป็นเหตุให้กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ประกาศให้เมืองพัทธยาเป็นเขตควบคุมมลพิษในปี พ.ศ. 2535 โดยมีประเด็นและสภาพปัญหาสำคัญที่สนับสนุนให้มีการกำหนดเขตควบคุมฯ ดังกล่าว คือ (รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535-2536)

1. ปัญหามลพิษทางน้ำ

1.1 การปล่อยน้ำเสีย น้ำทิ้งจากชุมชน กิจการค้า การบริการต่าง ๆ เช่น โรงแรม ร้านอาหารจำนวนมาก ทำให้คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำสาธารณะและคุณภาพน้ำทะเลเสื่อมโทรมอย่างรุนแรง มีค่าแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดอยู่ในช่วง 1,000-20,000 เอ็มพีเอ็น ต่อ 100 มิลลิลิตร

1.2 ระบบบำบัดน้ำเสียที่มีอยู่มีขีดความสามารถต่ำ ไม่สามารถรองรับน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ เป็นระบบที่ไม่เหมาะสม สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย และในบางพื้นที่ เช่นที่ เกาะล้าน ยังไม่มีระบบบำบัดน้ำเสีย ทำให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ปล่อยน้ำเสียลงชายหาดและทะเลโดยตรง

1.3 การขาดจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อส่วนรวม มีการลักลอบปล่อยน้ำเสียและของเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะและทะเลโดยตรง

2. ปัญหาขยะ

2.1 มีขยะตกค้างตามชุมชนและสถานที่ต่าง ๆ ที่ทิ้งขยะไม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณขยะที่เพิ่มขึ้นและไม่มีระบบกำจัดที่ดีและเหมาะสม

2.2 ขาดความร่วมมือจากผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวในการรักษาความสะอาด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุด

2.3 การว่าจ้างบริษัทเอกชนกำจัดขยะขาดการติดตามและประเมินผล ประกอบกับวิธีการกำจัดขยะยังไม่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล

3. ปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง

3.1 ระดับเสียงในเขตชุมชนจากยานพาหนะ ทั้งทางบกและทางน้ำเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด

3.2 ปริมาณฝุ่นละอองในอากาศ ทั้งจากการจราจรและการก่อสร้างเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด

4. ปัญหาความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ

4.1 บริเวณชายหาดและชายฝั่งทะเลมีสภาพสกปรก และมีปัญหาการบุกรุกถือครองอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมาย มีการออกเอกสารสิทธิในบริเวณที่สาธารณะประโยชน์เพื่อสร้าง อาคารร้านค้า ทำเรือ รวมทั้งมีการถมทะเลและแหล่งน้ำสาธารณะเพื่อทำการค้า บริการต่างๆ นอกจากนี้ยังขาดการควบคุมดูแล และดำเนินการตามกฎหมายอย่างจริงจัง

4.2 บริเวณเกาะล้าน ปะการังเสื่อมโทรมและหมดสภาพ เนื่องจากผู้ประกอบการเรือท่องเที่ยวไม่ใช้ทุ่นผูกเรือขาดการควบคุมการจอดเรือที่มีทุ่นผูกเรืออย่างจริงจัง และทุ่นผูกเรือสูญหายมาก

4.3 มีการลักลอบขุดหินกรวดในที่สาธารณะประโยชน์บนเกาะล้าน เพื่อนำไปขายเป็นวัสดุก่อสร้างประกอบกับขาดการตรวจสอบดูแลที่สาธารณะประโยชน์ในบริเวณที่อยู่ห่างไกล

4.4 เกิดการกัดเซาะของชายฝั่งทะเลและมีการเปลี่ยนแปลงสภาพชายหาด เนื่องจากมีการพัฒนาโดยไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ

5. ปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและปัญหาสังคม

5.1 ที่สาธารณะประโยชน์ถูกบุกรุก ยึดครองและออกเอกสารสิทธิ เนื่องจากขาดการติดตาม ตรวจสอบรังวัดแนวเขตที่ดินและดำเนินการตามกฎหมายอย่างจริงจัง

5.2 ร้านค้า แผงลอย ชุมดอกเห็ด เตียงผ้าใบ มีจำนวนมาก แต่ขาดการจัดระเบียบและควบคุมปริมาณเนื่องจากนโยบายการบริหารของเมืองพัทยาเกี่ยวกับเรื่องนี้ยังไม่ชัดเจน และไม่มีการดำเนินการอย่างจริงจัง



การกระจุกตัวของกลุ่มอาคารตามแนวชายหาด



ความแออัดของอาคารพาณิชย์กรรมย่านพัทยาใต้



การก่อสร้างอาคารที่ทำลายทัศนียภาพ



การบุกรุกที่สาธารณะที่มาจากทางเดินใต้ของเมือง



อาคารพาณิชย์ที่ปลูกติดกันเป็นแนวตลอดแนว



พื้นที่ว่างหลังแนวพัฒนาถูกจับจองเป็นชุมชน



ทิวเขาบริเวณน้ำจืดถูกปิดกั้นก่อให้เกิดน้ำท่วมขังในในเมืองพัทยาโดยเฉพาะในฤดูฝน

ภาพที่ 5.1-1 แสดงสภาพการใช้พื้นที่ที่ก่อให้เกิดปัญหากับสิ่งแวดล้อม

5.3 ปัญหายาเสพติดโดยเฉพาะเฮโรอีน มีการลักลอบขายในหมู่นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ และมีการแพร่กระจายของสารระเหยในกลุ่มเยาวชน

5.4 ปัญหาการค้าของหนีภาษี ตลอดจนปัญหาสังคม เช่น ปัญหาโสเภณี และปัญหาโรคเอดส์เพิ่มมากขึ้น

ในการประกาศเขตพื้นที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ได้กำหนดมาตรการในการควบคุมประเภทและชนิดของกิจกรรมการประกอบการหรือการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ เพื่อป้องกันและควบคุมความรุนแรงของปัญหาที่จะเกิดขึ้นเอาไว้ด้วย ซึ่งข้อเท็จจริงแล้วเมืองพัทยาได้มีการควบคุมการใช้ที่ดินด้วยการจัดทำผังเมืองรวม และกำหนดมาตรการควบคุมการใช้ที่ดินตามพระราชบัญญัติการผังเมือง 2518 เป็นการแบ่งเขตการใช้ที่ดินออกเป็นส่วน ๆ แต่ละส่วนมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะความสำคัญของพื้นที่ แต่เนื่องจากความริบเร่ของภาคเอกชนในการขยายกิจการเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของเมือง ความล่าช้าในการสนับสนุนและอนุมัติงบประมาณดำเนินการจากภาครัฐ และช่องว่างหรือปัญหาในการบังคับใช้กฎข้อบังคับต่าง ๆ ทำให้การใช้ที่ดินที่ไม่เหมาะสมเกิดขึ้นในเมืองพัทยา และเป็นสาเหตุที่นำไปสู่ประเด็นปัญหาอื่น ๆ ของเมือง ทั้งที่ปรากฏให้เห็นอย่างเด่นชัด และอยู่ในสภาวะซ่อนเร้น แต่ปัญหาในทั้ง 2 ลักษณะต่างก็มีผลต่อกันและกันทั้งในด้านของความรุนแรง และการขยายวงของปัญหา

จากรายงานการจัดทำแผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อมเมืองพัทยา ระยะปานกลาง 5 ปี (พ.ศ.2540-2544) ได้กล่าวว่าการที่การให้บริการของภาครัฐไม่ทันต่อการเติบโตของเมือง ส่งผลให้คุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมืองโดยทั่วไปทรุดโทรมลง และก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไขเร่งด่วน 5 ประการ คือ

1. ปัญหาน้ำเสีย เมืองพัทยามีปริมาณน้ำเสียโดยเฉลี่ย ประมาณ 60,000 ลบ.ม./วัน ในขณะที่มีระบบบำบัดน้ำเสียที่รองรับปริมาณน้ำเสียได้เพียง 33,000 ลบ.ม./วัน ทำให้น้ำเสียจำนวนหนึ่งไม่ได้รับการบำบัดก่อนปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือทะเล สาเหตุของปัญหาดังกล่าวนั้นนอกจากระบบบำบัดที่ไม่สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียของเมืองแล้ว ยังมีสาเหตุจากระบบท่อระบายน้ำที่นำน้ำเสียสู่โรงบำบัดยังมีไม่ครอบคลุมพื้นที่

2. ปัญหาการจัดเก็บและกำจัดขยะมูลฝอย เมืองพัทยาสามารถจัดเก็บขยะได้เพียง 80 % ของปริมาณขยะทั้งหมด ซึ่งมีโดยเฉลี่ยประมาณ 200 ตัน/วัน นอกจากการจัดเก็บขยะจะไม่ทั่วถึงแล้ว ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นยังไม่ได้มีระบบการจัดการที่ดี ทั้งในด้านของการแยกขยะและทำลาย ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพดินและแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง

3. ปัญหาการระบายน้ำ การก่อสร้างอาคารต่าง ๆ ปิดกั้นทางน้ำ ประกอบกับการที่ไม่มีแผนการระบายน้ำที่ดีพอ จึงพบว่าเมืองพัทยามักจะประสบปัญหาน้ำท่วมในฤดูฝน

4. ปัญหาการใช้ที่ดิน ซึ่งมีสาเหตุจากการจำแนกการใช้ที่ดินของทางราชการไม่ชัดเจนเพียงพอที่เจ้าหน้าที่จะปฏิบัติและเข้มงวดต่อการใช้ที่ดินได้ ประกอบกับทางราชการไม่มีมาตรการกำหนดและควบคุมทิศทางการพัฒนาที่ดินของเอกชน

5. ปัญหาการจราจรและการขนส่ง แม้ว่าการเดินทางไปยังเมืองพัทยาจะสามารถทำได้หลายวิธี แต่วิธีที่นิยมที่สุดคือการเดินทางโดยรถยนต์ จึงทำให้เมืองพัทยาในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์มีปริมาณยานพาหนะเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและไม่เป็นระเบียบ ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎจราจร พื้นผิวจราจรถูกใช้เป็นที่จอดรถยนต์ นอกจากจะเกิดความแออัดแล้วยังก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียงในเมือง ไม่เพียงแต่ปัญหาการจราจรทางบกเท่านั้น เมืองพัทยายังประสบปัญหาการจราจรทางน้ำที่ก่อให้เกิดมลพิษแก่ทะเล เนื่องจากมีผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับกิจกรรมทางน้ำเป็นจำนวนมาก และยากแก่การควบคุม

จะเห็นได้ว่าประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่กล่าวมานั้น เป็นผลเกี่ยวเนื่องกับการขยายตัวของเมือง ซึ่งจากข้อมูลการสำรวจการใช้ที่ดินเพื่อใช้วิเคราะห์ประกอบการวางผังเมืองรวมเมืองพัทยาของกองสำรวจ กรมการผังเมือง ระหว่างปี 2529 กับปี 2534 ซึ่งให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างชัดเจน โดยพบว่ามี การลดลงของการใช้ที่ดินประเภทเกษตรกรรมและชนบทจาก 24,298 ไร่ ในปี 2529 เหลือเพียง 12,431 ไร่ ในปี 2534 ขณะที่การใช้ที่ดินประเภทที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นจาก 5,191 ไร่ ในปี 2529 มาเป็น 18,546 ไร่ ในปี 2534 และหากพิจารณาจากข้อมูลของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดชลบุรี ระหว่าง ปี 2524 ถึงปี 2534 จะเห็นว่าสาขาการผลิตที่มีอัตราการเติบโตสูงในช่วงปีดังกล่าว คือ มูลค่าการผลิตในสาขาการก่อสร้างและการบริการ โดยมีอัตราเพิ่มต่อปี 25.7% และ 14.7% ตามลำดับ

สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นของเมืองพัทยานั้น ส่งผลให้สภาพแวดล้อมของเมืองมีความเสื่อมโทรม ซึ่งทั้งหมดเป็นผลจากความไม่สัมพันธ์กันระหว่างทรัพยากรสิ่งแวดล้อมกับความต้องการของผู้บริโภคทั้งที่เป็นคนพื้นถิ่นและนักท่องเที่ยว ลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดความขัดแย้งในการใช้ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม การช่วงชิงหรือการพยายามเข้าถึงเพื่อให้ได้ผลประโยชน์สูงสุดจากทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ก่อให้เกิดผลกระทบกับเมืองในทางลบ ซึ่งสามารถสรุปถึงสาเหตุหลักของปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้ดังนี้

1. ความไม่สัมพันธ์กันระหว่างการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนกับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการของเมือง จากการทำพัทยานีมีการขยายตัวทางด้านการท่องเที่ยวอย่างมาก ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ทำให้นักลงทุนในด้านการท่องเที่ยวตลอดจนผู้ที่เข้าไปอยู่อาศัยเพื่อแสวงหากำไรจากการท่องเที่ยวมีจำนวนมากขึ้น การขยายตัวของ การก่อสร้างและกิจการเพื่อบริการนักท่องเที่ยวเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ทำให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรมในบางบริเวณ และไม่เป็นที่ไปตามแผนผังการใช้ที่ดินที่กำหนดไว้ ทำให้ระบบบริการ

สาธารณะของเมืองที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับและขยายตัวตามได้ทัน ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น น้ำประปาไม่เพียงพอ การให้บริการจัดเก็บขยะสิ่งปฏิกูลไม่ทั่วถึง และโครงการพัฒนาพื้นที่ที่ไม่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมกระทบต่อระบบระบายน้ำธรรมชาติ ประกอบกับระบบระบายน้ำที่มีอยู่ของเมืองไม่เพียงพอทำให้ปัญหาน้ำท่วมขังมีความรุนแรงยิ่งขึ้น

เมืองพัทยาได้มีการจัดทำผังเมืองรวมเพื่อเป็นกรอบในการกำหนดและควบคุมทิศทางการพัฒนาเมือง จึงสามารถกล่าวได้ว่าเมืองพัทยาได้กำหนดแผนการใช้ที่ดินไว้อย่างชัดเจน แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นผลจากมาตรการต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมไม่สามารถชี้นำการพัฒนาได้ ในขณะที่เดียวกันยังเป็นตัวเร่งให้เกิดปัญหาการใช้ที่ดินอีกทางหนึ่ง เช่น การกำหนดสัดส่วนพื้นที่กิจกรรมการใช้ที่ดินเป็นร้อยละของพื้นที่ทั้งหมดที่กำหนดเป็นบริเวณการใช้ที่ดินประเภทนั้น ๆ ซึ่งลักษณะเช่นนี้ทำให้ผู้ที่ขออนุญาตในการปลูกสร้างอาคารในบริเวณนั้น ๆ ก่อนผู้อื่นมีความได้เปรียบ ทำให้เกิดการกระจุกของอาคารตามบริเวณที่มีความได้เปรียบด้านที่ตั้ง อีกประการหนึ่งที่น่าไปสู่สภาพปัญหาดังกล่าว คือ การที่เมืองพัทยาไม่สามารถสร้างแรงจูงใจให้มีการลงทุนหรือให้เมืองมีการขยายตัวตามทิศทางที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมได้ ดังจะเห็นได้ว่าการกระจายของกิจกรรมการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ อยู่นอกไป แม้จะไม่มี ความเหมาะสม หรือไม่เป็นไปตามแบบแผนที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวม ลักษณะดังกล่าวนอกจากจะก่อให้เกิดการกระจุกตัวของอาคารแล้ว ยังทำให้การบริการสาธารณะของเมืองให้บริการไม่ทั่วถึงด้วย

2. ขาดความชัดเจนในการควบคุมและการบังคับใช้กฎระเบียบ หรือข้อกำหนดควบคุมการใช้พื้นที่ ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในเมืองพัทยา เช่น การบุกรุกที่สาธารณะ การปล่อยทิ้งน้ำเสียลงทะเลโดยตรงของอาคารหรือเรือประมง การปลูกสร้างอาคารที่ไม่ได้มาตรฐานหรือปลูกสร้างโดยไม่ได้รับอนุญาตนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นเพราะการขาดมาตรการในการควบคุม เพราะโดยข้อเท็จจริงแล้วพัทยามีการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็น พรบ.ควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ.2479 พรบ.ควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 พรบ.การผังเมือง พ.ศ.2518 พรบ.ควบคุมสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 หรือแม้แต่ข้อบัญญัติเมืองพัทยา ซึ่งล้วนแต่มีการกำหนดพฤติกรรม ขนาด ขอบเขตการใช้พื้นที่และบทลงโทษแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในเขตเมืองพัทยาดังแต่มาที่เยวพักผ่อน จนถึงอยู่อาศัยหลับนอนท่ามาหากิน หากแต่ในทางปฏิบัติยังมีข้อขัดแย้งทั้งในส่วนที่ขัดแย้งกับทิศทางและแนวโน้มการใช้ที่ดินเอง และขัดแย้งในเชิงของการบังคับใช้เอง ซึ่งหมายถึงทั้งชนิดกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และผู้ใช้ที่มีบทบาทในการบังคับใช้

จากการศึกษาพบว่า เมืองพัทยาไม่มีข้อบัญญัติในการควบคุมการก่อสร้างและการใช้ที่ดินของเมืองเอง อาศัยรายละเอียดที่ระบุไว้ในกฎกระทรวงที่ออกตามความใน พรบ.ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่มาเป็นเกณฑ์ในการควบคุม โดยที่รายละเอียดทางกฎหมายบางส่วนก็มีความเกี่ยวข้องโดยตรงในการควบคุมพื้นที่ เช่น ประกาศของกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ใน

การกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม บริเวณเมืองพัทยา เป็นการให้หน้าที่แก่เมืองพัทยาในการปฏิบัติตามที่ระบุไว้ในประกาศ แต่ไม่ให้อำนาจในการตัดสินใจในกิจกรรมโครงการที่จะมีผลกระทบต่อเมือง ส่วน พรบ.ควบคุมอาคารนั้นเป็นเกณฑ์ควบคุมที่ใช้ทั่วไปในบริเวณที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะ ในขณะที่เมืองพัทยาคควรที่จะมีการกำหนดรายละเอียดที่ชี้ชัดลงไปในการกำหนดขนาดและรูปแบบของสิ่งปลูกสร้างของเมือง และสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ เมืองพัทยาไม่สามารถที่จะสอดส่องดูแลหรือควบคุมการดำเนินการของผู้ประกอบการต่างๆ ได้ตลอดเวลาและทั่วถึง อันเป็นข้อจำกัดจากการขาดกำลังคน ความรู้ความสามารถและทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด

5.2 มาตรการทางผังเมืองในการควบคุมสภาวะแวดล้อมเมืองพัทยา

ตามที่ได้กล่าวถึงประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อสภาวะแวดล้อมของเมือง โดยสาเหตุหลักมาจากความไม่สมดุลของกิจกรรมการใช้พื้นที่กับการรองรับของพื้นที่ต่อกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งการรองรับหมายถึงปัจจัยที่ได้มาและเป็นอยู่โดยธรรมชาติ และเกิดจากการจัดการของมนุษย์เอง ดังนั้นการศึกษามาตรการทางผังเมืองในการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองในครั้งนี้ จึงได้นำเสนอขั้นตอนในการวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมสภาวะแวดล้อมของเมืองไว้ ดังนี้

1. การค้นหาเอกลักษณ์ของเมือง

พัทยามีข้อเด่นซึ่งถือว่าเป็นข้อได้เปรียบของพื้นที่ คือ ลักษณะภูมิประเทศที่สวยงามหาดทรายขาวที่ทอดยาวตลอดแนว มีแนวเขากันคลื่นลม ทำให้บรรยากาศของพัทยามีความเหมาะสมในการเป็นที่พักผ่อนตามความหมายของคำว่า “เมืองตากอากาศที่สมบูรณ์” ลักษณะดังกล่าวเป็นแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาสู่เมืองพัทยา ในขณะที่ปัจจุบันสภาพดังกล่าวถูกทำลายและเปลี่ยนแปลงไป ดังจะเห็นได้จากจุดขายและเป้าหมายในการเดินทางมาสู่พัทยาของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไป ในอดีตเมืองพัทยาถูกกล่าวขานถึงในภาพของเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่มีสภาพภูมิประเทศที่สวยงามเหมาะแก่การพักผ่อน แต่ในปัจจุบันเมืองพัทยาเต็มไปด้วยสถานเริงรมย์ แหล่งบันเทิงต่าง ๆ มากมาย ทิศนียภาพของชายหาดและทะเลที่สวยงามถูกปิดบังด้วยอาคารสิ่งปลูกสร้าง

2. กำหนดทิศทางและแนวนโยบายในการพัฒนา

การค้นหาเอกลักษณ์และข้อได้เปรียบของเมือง จะนำไปสู่การกำหนดทิศทางหรือแนวนโยบายในการพัฒนาเมือง ซึ่งนั่นหมายถึงว่าเอกลักษณ์หรือข้อได้เปรียบนั้นต้องได้รับการยอมรับ ในกรณีของเมืองพัทยาจะเห็นได้ชัดเจนว่าทิศทางในการพัฒนาเมืองตั้งแต่ระดับท้องถิ่นจนถึง

ระดับนโยบายของประเทศมุ่งเน้นให้พัทยาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวโดยกำหนดให้การพัฒนาขึ้นต้องคำนึงถึงศักยภาพในการรองรับกิจกรรมของเมืองด้วย จากสภาพภูมิประเทศที่เป็นอยู่นั้นบ่งชี้ลักษณะของเมืองพัทยาได้อย่างชัดเจนในการเป็นเมืองชายทะเลที่เหมาะสมแก่การพักผ่อนกับธรรมชาติเป็นด้านหลัก โดยกิจกรรมการบริการเป็นเพียงกิจกรรมเสริมการท่องเที่ยว ดังนั้นแนวทางในการพัฒนาเมืองที่เหมาะสมคือการวางแผนการพัฒนาที่จะรักษา และส่งเสริมลักษณะความเป็นธรรมชาติไว้ กิจกรรมที่จะส่งเสริมการท่องเที่ยวต้องไม่ทำลายลักษณะดั้งเดิม และภาพพจน์ของการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลไป

3. กำหนดรูปแบบและบทบาทหน้าที่ในย่านต่าง ๆ ของเมือง

การกำหนดรูปแบบของเมืองนั้นก็เพื่อเป็นกรอบในการควบคุมทิศทางการพัฒนาเมือง ทั้งนี้เพราะแนวทางการใช้ที่ดินที่เหมาะสมสำหรับเมืองนั้นจะต้องมีการประสานสัมพันธ์กันของกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งภายในพื้นที่ย่อยและระหว่างพื้นที่ อีกทั้งยังต้องคงบทบาทหน้าที่หลักของเมืองไว้

4. กำหนดมาตรการในการควบคุมและส่งเสริมการใช้พื้นที่ตามรูปแบบหรือแผนการใช้ที่ดินที่ได้กำหนดไว้

มาตรการในการควบคุมและส่งเสริมการใช้พื้นที่หมายถึงการออกกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ โดยที่ในเขตเมืองพัทยานั้นมีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น กฎกระทรวงว่าด้วยการควบคุมการก่อสร้างริมทะเลหาดพัทยา-จอมเทียน ตามพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างปี พ.ศ.2479 ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อมในการกำหนดเขตพื้นที่และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมบริเวณเมืองพัทยา พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติการผังเมือง พ.ศ.2518 พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 รวมไปถึงการออกข้อบัญญัติต่าง ๆ ซึ่งการที่จะทำให้การใช้ที่ดินเป็นไปตามแผนนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการควบคุมประเภท ขนาด ทิศทางและเวลาในการเกิดของกิจกรรม พร้อมทั้งมีลักษณะของการส่งเสริมสนับสนุนเพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้พื้นที่ตามที่กำหนดไว้

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่าสาเหตุหลักของปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น มีอยู่ 2 ประการ คือ ความสัมพันธ์ของกิจกรรมการใช้พื้นที่กับการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค กับการขาดความชัดเจนในการควบคุมบังคับใช้ของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นการแก้ไขปัญหานี้จึงต้องเริ่มที่การแก้ไขข้อขัดแย้งและข้อบกพร่องดังกล่าว โดยสามารถสรุปเป็นแนวกว้าง ๆ ดังนี้

1. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น ควรจะมีการดำเนินการเพิ่มเติมรายละเอียดของกิจกรรมและมาตรการเสริม เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรูปแบบของเมือง และกระตุ้นให้เกิดความสนใจในการประกอบกิจกรรม โดย

- ระบุประเภทของกิจกรรม ขนาด ความสูง และขอบเขตของสิ่งปลูกสร้างให้มีความแตกต่างตามระดับความสำคัญและความเหมาะสมของพื้นที่ แม้ในกลุ่มการใช้พื้นที่ประเภทเดียวกัน เพื่อควบคุมจำนวนและความหนาแน่นของอาคาร เช่น ตามแนวชายหาด ย่านการค้ากลางเมือง หรือตามแนวถนนสายหลักสายรองของเมือง

- กำหนดระยะเวลาและบริเวณในการขยายตัวของกิจกรรมในเขตต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการจัดระบบสาธารณูปโภคของเมือง

- กำหนดแนวทางในการส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมที่สอดคล้องกับผังเมืองรวม โดยการสร้างแรงจูงใจ เช่น การลดภาษี หรือการจ่ายค่าชดเชยในรูปแบบต่าง ๆ รวมไปถึงการเพิ่มอัตราค่าปรับหรือการลงโทษในกรณีฝ่าฝืนกฎข้อบังคับ

2. ในด้านของการบังคับใช้ และความชัดเจนของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นปัญหาที่เมืองพัทยากำลังประสบอยู่ ทั้งนี้เพราะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หลายหน่วยงาน หลายสังกัด เช่น กรมเจ้าท่า ตำรวจ สำนักงานผังเมืองจังหวัด เป็นต้น ถึงแม้ว่าเมืองพัทยามีฐานะเป็นการปกครองรูปแบบพิเศษแต่ก็ไม่มีอำนาจเต็มในการดูแลและจัดการปัญหาในท้องที่ของตนเอง ดังนั้นในการดำเนินการเพื่อให้การควบคุมและป้องกันปัญหาเป็นไปในแนวทางเดียวกัน มีความชัดเจนและเป็นจริงในแง่ของการปฏิบัติควรมีการดำเนินการ ดังนี้

- ควรที่จะมีการประสานกันในระดับนโยบายของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ดำเนินการในพื้นที่เมืองพัทยา เพื่อร่วมกันกำหนดกรอบนโยบาย หลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการพิจารณาถึงกฎระเบียบข้อกำหนดต่าง ๆ ที่จะบังคับใช้ในพื้นที่ ซึ่งจะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่

- เปิดเวทีสาธารณะในการตรวจสอบและนำเสนอความคิดเห็นที่มีต่อรูปแบบและทิศทาง ข้อบังคับต่าง ๆ ที่จะถูกนำมาบังคับใช้ในพื้นที่

- ให้มีหน่วยงานหลักเพื่อทำหน้าที่ในการประสานงาน และดำเนินการในพื้นที่เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและลดขั้นตอนในการดำเนินการป้องกันและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งควรจะเป็นหน่วยงานของเมืองพัทยาเอง



บทที่ 6
สรุปผลการศึกษา
และข้อเสนอแนะ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเมืองพัทยา มีผลมาจากการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นด้านหลัก ทั้งนี้เพราะลักษณะภูมิประเทศของเมืองพัทยาคือเป็นแรงดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาสู่เมืองพัทยา การขยายตัวของสิ่งปลูกสร้าง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับภาคเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อกันและกัน การกระจุกตัวของกิจกรรมที่ส่วนใหญ่เกาะกลุ่มอยู่บริเวณชายหาดอ่าวพัทยา เพราะเป็นบริเวณที่มีภูมิประเทศที่สวยงาม เหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ลักษณะดังกล่าวก่อให้เกิดความแออัดของการเข้ามาใช้พื้นที่ของผู้คนทั้งที่เป็นนักท่องเที่ยวและผู้พักอาศัยในพื้นที่ ซึ่งเกินขีดความสามารถของทรัพยากรธรรมชาติในการรองรับความต้องการ ดังนั้นการบำบัดของเสียสิ่งปฏิกูลและฟื้นฟูสภาพโดยธรรมชาติจึงเป็นไปได้โดยไม่เต็มประสิทธิภาพ การกระจายของสิ่งปลูกสร้าง โดยเฉพาะอาคารขนาดใหญ่ กลุ่มบ้านจัดสรรตามบริเวณต่าง ๆ ซึ่งไม่สอดคล้องกับระบบสาธารณูปโภค ทำให้การบริการสาธารณะของเมืองไม่ทั่วถึง และการเกิดของโครงการก่อสร้างที่ไม่คำนึงถึงลักษณะของสภาพแวดล้อมทำให้ระบบนิเวศของพื้นที่เปลี่ยนไป ซึ่งส่งผลทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อสภาพแวดล้อมของเมือง

ในด้านของการแก้ปัญหาที่พบว่ามีหลาย ๆ หน่วยงานในการดำเนินการเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น แต่สิ่งที่พบจากการศึกษา คือ เกิดปัญหาในการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ เหล่านั้น ทั้งในเรื่องของอำนาจหน้าที่ และรายละเอียดในการควบคุมที่แตกต่างกันในขณะที่มีเป้าหมายในการควบคุมเหมือนกัน จึงยังคงพบว่าแม้จะมีการประกาศใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินแต่การใช้ที่ดินผิดประเภทก็ยังมีให้เห็นอยู่ทั่วไป สิ่งหนึ่งที่พบจากการศึกษาเกี่ยวกับแนวทางการใช้ที่ดินในเขตเมืองพัทยา คือ ข้อกำหนดการใช้ที่ดินที่มีอยู่นั้นมีส่วนผลักดันให้เกิดการหลีกเลี่ยง และทำให้มีการใช้ที่ดินผิดไปจากแผนการใช้ที่ดินที่กำหนดไว้

ข้อขัดแย้งทางกฎหมาย ทำให้เกิดการสับสนในการบังคับของเจ้าหน้าที่และการปฏิบัติของประชาชน เช่น ในผังเมืองรวมกำหนดให้พื้นที่ตั้งแต่ถนน พัทยาสาย 1 จนถึงถนนพัทยาสาย 2 เป็นบริเวณการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมและพักอาศัยหนาแน่น โดยกำหนดให้ใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัยและการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ โดยให้ใช้พื้นที่เพื่อพาณิชยกรรม การอยู่อาศัย การท่องเที่ยว การสาธารณูปโภค และห้ามใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการต่อไปนี้ โรงงานทุกประเภท คลังเชื้อเพลิงเพื่อการขนส่ง สถานที่บรรจุก๊าซ และสถานที่เก็บก๊าซ คลังวัตถุระเบิด เลี้ยงสัตว์ ไซโลเก็บผลิตผลทางการเกษตร สุสานหรือฌาปนกิจ และกำจัดมูลฝอย ในขณะที่บริเวณเดียวกันโดยมาตรการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.2521) ซึ่งออกตามความในพระราช

บัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ.2479 ระบุว่าห้ามไม่ให้มีการก่อสร้างสถานที่เก็บและจำหน่าย น้ำมันเชื้อเพลิง โรงมหรสพ หอแงวด ตึกแถว ตลาดสด โรงซ่อมหรือพ่นสีรถยนต์ จักรยานยนต์หรือ เรือยนต์ โรงเก็บสินค้า อาคารที่มีความสูงจากระดับถนนเกิน 14 เมตร เช่นเดียวกับข้อห้ามที่ปรากฏอยู่ใน ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม เพียงแต่ประกาศดังกล่าว ไม่ได้ห้ามการก่อสร้างหอแงวด ตึกแถว ตลาด โรงมหรสพ โรงซ่อมฯ และที่สำคัญการบังคับใช้ครอบคลุมพื้นที่เมืองพัทยา การควบคุมการใช้ที่ดินตามที่กล่าวมาขัดแย้งกับความต้องการการใช้ที่ดินของเมือง ที่ต้องการเพิ่มปริมาณความหนาแน่นของผู้มาใช้บริการในอาคารของตนให้มากที่สุด โดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ริมชายหาด

ในการพิจารณาอนุญาตให้มีการก่อสร้างอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในที่ดินแต่ละประเภทที่กำหนดไว้ในผังเมืองรวมเมืองพัทยานั้น คิดสัดส่วนการให้อนุญาตสำหรับปลูกสร้างอาคาร เป็นเปอร์เซ็นต์ต่อการใช้ที่ดินในประเภทนั้นทั้งหมด แทนที่จะคำนวณต่อแปลงที่ดินที่ขออนุญาตปลูกสร้าง ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบสำหรับผู้ดำเนินการขออนุญาตก่อน และการปลูกสร้างจะคลุมพื้นที่ให้มากที่สุดเท่าที่กฎหมายกำหนดไว้ จากลักษณะดังกล่าวจึงทำให้เมืองมีความหนาแน่นของกลุ่มอาคาร โดยเฉพาะย่านพาณิชย์กรรมและแหล่งท่องเที่ยว เช่น ตามแนวถนนพัทยาสาย 1 ถนนพัทยาสาย 2 และบริเวณ พัทยาใต้ เป็นต้น

สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ เมืองพัทยาไม่มีข้อบัญญัติในการควบคุมการก่อสร้างหรือเกณฑ์กำหนดลักษณะการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามการวางแผน และสอดคล้องกับแนวทางที่กำหนดไว้ในกฎระเบียบต่าง ๆ ดังนั้นเครื่องมือในการควบคุมทางการใช้ที่ดินของเมืองพัทยาจึงถูกกำหนดจากส่วนกลางเป็นหลัก ประกอบอำนาจหน้าที่และบุคลากรที่มีอยู่จำกัดของเมืองพัทยา จึงทำให้การควบคุมดูแลไม่ทั่วถึง ส่งผลให้มีการหลีกเลี่ยงกฎระเบียบ การใช้ที่ดินจึงไม่เป็นไปตามรูปแบบที่กำหนดไว้ในผังการใช้ที่ดินของเมือง ซึ่งเป็นความพยายามหนึ่งในการลดผลกระทบที่มีต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ดังนั้นแนวทางในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ได้จากการศึกษารั้งนี้ จึงให้ความสำคัญกับการกำหนดมาตรการและรายละเอียดที่ชัดเจนของกิจกรรมในแต่ละย่าน โดยต้องมีความแตกต่างกันตามลักษณะและความสำคัญของพื้นที่ แต่ยังคงไว้ซึ่งบทบาทและความสัมพันธ์ที่มีต่อกลุ่มย่านการใช้ที่ดินประเภทนั้น หรือกับพื้นที่ข้างเคียง และที่สำคัญที่สุดคือข้อกำหนดหรือแนวทางดังกล่าวต้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างจริงจัง ซึ่งนั่นหมายถึงว่าหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ต้องมีการประสานกันทั้งในระดับปฏิบัติและระดับนโยบาย เพื่อร่วมกันกำหนดแนวทางการจัดการแก้ไขปัญหา

6.2 ข้อเสนอแนะ

1. การกำหนดประเภทของการใช้ที่ดินในเขตผังเมืองควรพิจารณาถึงศักยภาพในการรองรับตามธรรมชาติของพื้นที่ก่อน เพราะจะสามารถมองเห็นและกำหนดแนวทางในการป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้ อีกทั้งยังสามารถจัดลำดับก่อนหลังของการพัฒนาและขยายตัวของกิจกรรมประเภทต่าง ๆ ของเมืองได้
2. ในการวางมาตรการต่าง ๆ นั้นควรที่จะมีการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นได้ในทางปฏิบัติ พิจารณาถึงความสอดคล้องกับความต้องการและความพร้อมในการรองรับด้านสาธารณูปโภคของเมืองด้วย
3. เอกลักษณ์หรือลักษณะเฉพาะของเมือง จะเป็นสิ่งที่ชี้ถึงการกำหนดรูปแบบของเมือง การวางแผนที่คำนึงถึงลักษณะเด่นนั้น จะนำไปสู่การแบ่งกลุ่มกิจกรรมการใช้ที่ดินที่สามารถประสานกิจกรรมการใช้พื้นที่ให้เกิดรูปชีวิตของเมืองที่คงเอกลักษณ์ เช่น กรณีของเมืองพัทยามีความสำคัญในฐานะที่เป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเล มีหาดทรายที่สวยงาม ดังนั้นการพัฒนาเมืองที่คำนึง หรือให้ความสำคัญกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเล คือการที่สามารถคงความสวยงามของชายหาด และมีความสะดวกในการเข้าถึงเปิดพื้นที่โล่งเพื่อให้มองเห็นทิวทัศน์ที่สวยงามของชายทะเล
4. มาตรการทางผังเมืองเป็นเพียงเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมการใช้พื้นที่หรือกิจกรรมของเมืองให้เป็นไปตามแบบแผนที่กำหนดไว้เท่านั้น หากแบบแผนหรือรูปแบบของการพัฒนาเมืองนั้นไม่สอดคล้องกับสภาพข้อเท็จจริงและความต้องการของผู้อยู่อาศัย มาตรการนั้นนอกจากจะไม่สามารถบังคับใช้ให้เกิดผลเต็มที่แล้ว ยังจะเป็นการสร้างปัญหาให้เกิดขึ้นกับเมืองได้ ทั้งในด้านของการบริหารเมือง สภาพแวดล้อมหรือปัญหาอื่น ๆ ได้ ดังนั้นแผนการใช้ที่ดินนอกจากจะต้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชนและสภาพข้อเท็จจริงในพื้นที่แล้ว มาตรการที่กำหนดก็ควรจะมีทั้งในลักษณะของการบังคับควบคุม และเป็นปัจจัยดึงดูดให้มีการเข้ามาใช้พื้นที่ตามลักษณะที่กำหนด

บรรณานุกรม

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย . รายงานติดตามและประเมินผลผังเมืองรวมเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) , 2533 .

กรมการผังเมือง กระทรวงมหาดไทย . ผังเมืองรวมเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี (ปรับปรุงครั้งที่ 2) . (ม.ป.ท.) , 2538 .

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม . รายงานการสำรวจสถานะมลพิษในเขตควบคุมมลพิษเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) , 2535 .

กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม . รายงานเบื้องต้นโครงการสำรวจและออกแบบรายละเอียดระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียเขตควบคุมเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) , 2537 .

กรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย . โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดก่อสร้างระบบระบายน้ำ และระบบบำบัดน้ำเสียเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) , 2533 .

กรมโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย . การศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบของสิ่งแวดล้อม โครงการฟื้นฟูบูรณะและพัฒนาเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี . (ม.ป.ท.) , 2539 .

กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม . พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง . กรุงเทพมหานคร : ชวนพิมพ์ , 2537 .

กองช่างสุขาภิบาล เมืองพัทยา . การแก้ไขปัญหาน้ำเสียและการจัดการระบบบำบัดน้ำเสียเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) . (ม.ป.ป.) .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนพัฒนาเมืองพัทยา ประจำปี 2535 . (ม.ป.ท.) . (ม.ป.ป.) .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนพัฒนาเมืองพัทยา ประจำปี 2537 . (ม.ป.ท.) . (ม.ป.ป.) .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนพัฒนาเมืองพัทยา ประจำปี 2540 . (ม.ป.ท.) .
(ม.ป.ป.) .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนพัฒนาเมืองพัทยาระยะปานกลาง พ.ศ.2535-2539 .
(ม.ป.ท.) , 2534 .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนพัฒนาเมืองพัทยาระยะปานกลาง พ.ศ.2540-2544 .
(ม.ป.ท.) , 2539 .

กองวิชาการและแผนงาน เมืองพัทยา . แผนปฏิบัติการสิ่งแวดล้อมเมืองพัทยา ระยะปานกลาง 5 ปี
(พ.ศ. 2540-2544) . (ม.ป.ท.) . 2539 .

คัคนา ธรรมเกษม . การศึกษาเพื่อวางแผนการใช้พื้นที่เมืองท่องเที่ยวเทศบาลเมืองชะอำ . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2531 .

เด่นพงษ์ เจริญทิพย์ . การศึกษาผังเฉพาะเมืองท่องเที่ยวชายทะเล : กรณีศึกษาเมืองพัทยา . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2532 .

บุญธรรม พิกุลศรี . รวมกฎหมายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เล่ม 3 . กรุงเทพมหานคร : พร็อพเพอร์ตี้มาร์เก็ต . (ม.ป.ป.) .

บุรินทร์ โชคเกิด และวิบูลย์ ทิพย์โสทธิ . คำอธิบายพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2535 . กรุงเทพมหานคร : บพิธการพิมพ์ , 2538 .

ปัญญาโชติ สอนคม . แนวทางการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลบางแสน . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2538 .

เมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี . การสำรวจศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการแก้ไขปัญหาคาจัดการขยะมูลฝอยเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี . (ม.ป.ท.) , 2538 .

วิไลชัย พรหมบุตร . การศึกษาองค์ประกอบทางกายภาพของชุมชนเพื่อเสริมสร้างความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองพัทยา . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2539 .

สุนทร เสริมสุขสัมฤทธิ์ . แนวทางการพัฒนาทางกายภาพของเกาะเสม็ด จังหวัดระยอง . วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2540 .

สำนักงานสถิติแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี . สมุดรายงานสถิติภาค ภาคตะวันออก พ.ศ. 2540 . กรุงเทพมหานคร : การศาสนา กรมศาสนา . (ม.ป.ป.) .

สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม . รายงานสถานการณ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 - 2536 . กรุงเทพมหานคร : อินทิเกรตดีโพรโมชัน เทคโนโลยี . 2538 .

สำนักผังเมือง กระทรวงมหาดไทย . เอกสารประกอบการวางผัง ผังเมืองรวมพัทยา จังหวัดชลบุรี . (ม.ป.ท.) , 2524 .

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น . เอกสารประกอบการสัมมนาแผนฟื้นฟูบูรณะและพัฒนาเมืองพัทยา . (ม.ป.ท.) , 2533 .

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

