

สำนักหอสมุดกลาง พระจอมเกล้าลาดกระบัง

แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว  
เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

IMPROVEMENT OF THE PIER AND FACILITY FOR THE TOURISM  
KOH LARN , CHONBURI



1110489



สุรรัตน์ แสงสว่าง  
SURAT SAENGSAWANG

สงวน.....  
เลขทะเบียน..... 110489  
วัน,เดือน,ปี..... - 2 ๒๒๘, 2553

b.....
i.....

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาครุศาสตรบัณฑิต  
สาขาวิชาสถาปัตยกรรม  
คณะครุศาสตรบัณฑิต  
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
พ.ศ. 2553  
KMITL-2010-ED-M-221-090

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**IMPROVEMENT OF THE PIER AND FACILITY FOR THE TOURISM  
KOH LARN , CHONBURI**



**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT  
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF  
MASTER OF INDUSTRIAL EDUCATION IN ARCHITECTURE  
FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION  
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKABANG  
2010  
KMUTL-2010-ED-M-221-090**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**COPY RIGHT 2010**

**FACULTY OF INDUSTRIAL EDUCATION**

**KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKABANG**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



หัวข้อวิทยานิพนธ์	แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อ การท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี
นักศึกษา	สุรัตน์ แสงสว่าง
รหัสนักศึกษา	48063410
ปริญญา	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	สถาปัตยกรรม
พ.ศ.	2553
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รองศาสตราจารย์ สุรศักดิ์ กังขาว
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม

## บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้ คือ

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ของเกาะล้าน จังหวัด ชลบุรี
2. เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน และ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัย โดยใช้

1. สัมภาษณ์ข้อมูลทางกายภาพ
2. แบบสอบถามโดยใช้กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยบนเกาะล้าน 2,446 คน นักท่องเที่ยว 5,000 คน/วัน และเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน 20 คน

ผลการวิจัยสรุปได้ ดังนี้

จากผลการวิจัย เรื่องแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ความร่วมมือของชุมชน คนในท้องถิ่น ผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ในส่วนการปกครองเมืองพัทยา เนื่องจากการเพิ่มศักยภาพและมาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยว จึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่าย ในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ และเหมาะสม ดังนี้

1.1 ข้อเสนอแนะรูปแบบของย่านควบคุมลักษณะการใช้ประโยชน์ของพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่และจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือตัวแทนของประชาชนในท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการดูแลรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยเพื่อให้เกิดความสวยงามของพื้นที่

1.2 ข้อเสนอแนะรูปแบบของเส้นทางสัญจรบริเวณด้านหน้าชุมชนซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อกับบริเวณท่าเทียบเรือขยายพื้นที่ถนนเพื่อให้เกิดความสะดวกในการสัญจรของรถที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวและเพิ่มทางเดินทางเท้าแยกออกจากทางเดินรถเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและให้มีพื้นที่จอดรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างหรือรถเช่าเพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย

1.3 ข้อเสนอแนะรูปแบบของที่หมายตาบริเวณมุมทางเข้าชุมชนปรับปรุงเป็นหอนาฬิกาเพื่อให้เป็นสัญลักษณ์ของชุมชนและเป็นจุดเด่นสำหรับนักท่องเที่ยว

1.4 ข้อเสนอแนะรูปแบบของที่รวมกิจกรรม พื้นที่บริเวณหน้าทางเข้าชุมชนท่าหน้าบ้านซึ่งบริเวณนี้จะมีศาลเจ้าแม่ชีวิต จัดให้เป็นที่ว่างโล่งเป็นสวนสาธารณะของชุมชนและจัดให้มีพื้นที่สำหรับนั่งพักผ่อนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว ปลูกต้นไม้เพื่อเพิ่มร่มเงาให้กับบริเวณ สิ่งประกอบบริเวณ ได้แก่ ถังขยะ ม้านั่ง

1.5 ข้อเสนอแนะรูปแบบสิ่งก่อสร้างประกอบบริเวณ เพิ่มศูนย์กลางบริการนักท่องเที่ยว ร้านขายของที่ระลึก เพิ่มห้องน้ำสาธารณะสำหรับบริการนักท่องเที่ยว และศาลาพักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว และสิ่งประกอบบริเวณต่าง ๆ เช่น ม้านั่ง ป้ายโฆษณา ป้ายบอกข้อมูลสถานที่

2. การปรับปรุงพื้นที่และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ในบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ดังนี้

2.1 เพิ่มศูนย์กลางบริการนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย

- 2.1.1 บริเวณให้บริการข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวและแผนที่
- 2.1.2 บริเวณมุมโฆษณากิจกรรมต่าง ๆ ในสถานที่ท่องเที่ยว
- 2.1.3 บริเวณให้บริการรถเช่า-รับจ้าง
- 2.1.4 ศูนย์วิทยุ-ที่ทำการตำรวจน้ำ
- 2.1.5 ห้องปฐมพยาบาล
- 2.1.6 ห้องน้ำสาธารณะ
- 2.1.7 ตู้ ATM และบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา

2.2 ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ประกอบด้วย

- 2.2.1 ทางเดินมีหลังคาคลุมบริเวณท่าเทียบเรือ
- 2.2.2 ทางเท้าคนเดินแยกเป็นสัดส่วน
- 2.2.3 จัดระเบียบสถานที่จอดรถรับจ้าง
- 2.2.4 จัดระเบียบร้านขายของที่ระลึกให้เป็นสัดส่วนและมีรูปแบบ

เอกลักษณ์ของท้องถิ่น

2.2.5 เพิ่มม้านั่งสำหรับพักผ่อนบริเวณท่าเทียบเรือ

2.2.6 ปรับปรุงมุมทางเข้าชุมชนท่าหน้าบ้าน

<b>Thesis Title</b>	Improvement of the Pier and Facility for the Tourism Koh Larn ,Chonburi
<b>Student</b>	Mr.Surat Saengsawang
<b>Student ID.</b>	48063410
<b>Degree</b>	Master of Industrial Education
<b>Program</b>	Architecture
<b>Year</b>	2010
<b>Thesis Advisor</b>	Associate Professor Surasak Kangkhao
<b>Thesis CO-Advisor</b>	Assistant Professor Dr. Lertlak Klinhom

## ABSTRACT

The objectives were as follows.

1. To study physical problems and facilities at Pier Tha naban of Koh Lam Pattaya.
2. To propose guidelines for improving Pier Tha naban and amenities for tourism into order.

The results were as follows:.

1. The cooperation of local people community operators and government officials in Pattaya due to increases in tourist potential and standard. It requires cooperation from all parties. To improved and developed useful and appropriate areas for the following.

1.1 Suggestions model of the area, to control the appearance of the area used the Pier Tha naban. To fully benefit the officers and agents of the local people to take part in the maintenance of orderliness to the beauty of the area.

1.2 Suggestions of the path travel at street in front of the community connected to the port expansion to the road to facilitate traffic of vehicles available to tourists and increased travel by foot separated from the bus to safety. And the motorcycle parking space or car rental contract to ensure orderliness.

1.3 Suggestions form of liking. to facade of one community to improve the clock tower as a symbol of community and tourist highlights.

1.4 Recommendations and format of the events. Area by the entrance that the community Tha front Shrine was the life Provides a free public park open to the community and for

A relaxing seating area to accommodate tourists. Planting more trees for shade for the area. What were the trash of the bench.

1.5 Suggestions model of the building. Add Tourist Information Center. Souvenir shop Public toilets for the tourists added services. Hall and room for visitors. And all of the various benches such as advertising signs for location information.

2. Reclamation and increased facilities for travel Tha in the home port following.

2.1 Tourist Information Centre contains added.

2.1.1 Provide information to the visitors and maps.

2.1.2 Sum advertising activities around the attractions.

2.1.3 The car rental - hire.

2.1.4 Radio Center - Water Police.

2.1.5 First aid room.

2.1.6 Public toilets.

2.1.7 ATM and currency exchange services.

2.2 improve the landscape around Port Tha naban include

2.2.1 Cloister covered the wharf.

2.2.2 Separate pedestrian sidewalk.

2.2.3 Organize car hire locations.

2.2.4 Organize a souvenir shop as a ratio and has a local identity.

2.2.5 Add a bench, waiting for the port.

2.2.6 Update arch entrance Tha naban communities.

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จได้อย่างดี ด้วยคำแนะนำและคำปรึกษาจาก รศ.สุรศักดิ์ กังขา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม รศ. สมพล คำรงค์เสถียร เป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ และคณะกรรมการผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ทุกท่านข้าพเจ้ารู้สึกซาบซึ้งในความอนุเคราะห์จากท่านอาจารย์ทุกท่าน และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิที่สละเวลาให้คำปรึกษาในการสร้างเครื่องมือในการทำวิจัย และตรวจสอบเครื่องมือในการทำวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ ผศ.ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี ภาค วิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง นาย สุริยา แก้วเขียว วิศวกร 7 ว. สำนักการช่าง เมืองพัทยา นาย วรวัฒน์ แก้วผลิก นักวิเคราะห์นโยบายและแผน 4 สำนักการช่าง เมืองพัทยา

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้กับข้าพเจ้าจนถึงวันนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้านที่สละเวลาให้ข้อมูลเพื่อประกอบเป็นข้อมูลในการทำวิจัย และตอบแบบสอบถาม ในการการทำวิจัย

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ทางบัณฑิตศึกษาหลาย ๆ ท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ และขอบคุณสำหรับกำลังใจจากเพื่อน ๆ พี่ ๆ และน้อง ๆ ทุก ๆ คนในภาควิชาครุศาสตร์สถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สุดท้ายนี้ต้องขอขอบพระคุณบิดา มารดา และขอขอบคุณ พี่ ๆ น้อง ๆ ฝ่ายสร้างสรรค์ฯ และคุณเขาวรภัย แซ่เอี้ยว ที่คอยเป็นกำลังใจผลักดันให้ข้าพเจ้าสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จด้วยดี

คุณค่าและประโยชน์ที่ได้จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ข้าพเจ้าขอมอบให้แก่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

สุรรัตน์ แสงสว่าง

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ .....	VI
สารบัญตาราง.....	VIII
สารบัญภาพ.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	4
1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี.....	7
2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และหลักการการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว.....	19
2.3 สถิติการท่องเที่ยว.....	59
2.4 สถิติจำนวนประชากรในเกาะล้าน จังหวัด ชลบุรี.....	63
2.5 นโยบายและแผนการท่องเที่ยวของสำนักเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน.....	63
2.6 บทบัญญัติของกฎหมาย เมืองพัทยา และกฎหมายเฉพาะของเกาะล้าน.....	67
2.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา.....	67
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	68
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	75
3.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง.....	75
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	75

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ.....	75
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	76
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	77
<b>บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....</b>	<b>78</b>
4.1 การวิเคราะห์จากแบบสำรวจ.....	78
4.2 การวิเคราะห์จากการสอบถาม.....	100
<b>บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>134</b>
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	134
5.2 การอภิปรายผลวิจัย.....	140
5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัย.....	142
<b>บรรณานุกรม.....</b>	<b>153</b>
<b>ภาคผนวก.....</b>	<b>155</b>
ก หนังสือราชการ.....	156
ข แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย.....	161
<b>ประวัติผู้เขียน.....</b>	<b>176</b>

# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ตารางสถิติของเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว.....	59
2.2 ตารางสถิติเปรียบเทียบนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว.....	60
2.3 ตารางสถิติการเข้าพักของนักท่องเที่ยวในพัทยา.....	61
2.4 ตารางสถิติประชากรบนเกาะล้าน.....	63
4.1 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	100
4.2 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ.....	104
4.3 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล.....	108
4.4 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของประชาชนในพื้นที่.....	110
4.5 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาแผนรทงการปรับปรุงท่าเทียบเรือนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	112
4.6 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	113
4.7 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือเจ้าหน้าที่รัฐ.....	114
4.8 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ประชาชนในพื้นที่.....	115
4.9 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก นักท่องเที่ยวชาวไทย.....	116
4.10 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก นักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	118
4.11 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก เจ้าหน้าที่รัฐ.....	120
4.12 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ประชาชนในพื้นที่.....	121
4.13 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวชาวไทย.....	123
4.14 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ.....	126
4.15 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ.....	128
4.16 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของประชาชนในพื้นที่.....	131

# สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 ภาพถ่ายทางอากาศของเกาะล้าน จากแหลมพิทยา.....	8
2.2 แผนที่เกาะล้าน.....	9
2.3 ภาพที่ท่องเที่ยวเกาะล้าน.....	10
2.4 ภาพถ่ายทางอากาศเกาะล้าน.....	11
2.5 ตำแหน่งสถานที่ต่าง ๆ.....	11
2.6 การเข้าถึงจากแหลมพิทยาถึงเกาะล้าน.....	13
2.7 แสดงตารางเวลาการเดินทางโดยสาร.....	13
2.8 รูปภาพบริเวณหาดตาแหวน.....	14
2.9 รูปภาพบริเวณหาดทองหลาง.....	14
2.10 รูปภาพบริเวณหาดสังวาล.....	15
2.11 รูปภาพบริเวณหาดนวล.....	15
2.12 รูปภาพบริเวณหาดแสม.....	16
2.13 รูปภาพบริเวณหาดเทียน.....	16
2.14 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 1.....	39
2.15 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 2.....	39
2.16 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำภาพที่ 3.....	40
2.17 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำภาพที่ 4.....	40
2.18 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำภาพที่ 5.....	41
2.19 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำภาพที่ 6.....	41
2.20 แสดงการออกแบบลานจอดรถ.....	42
2.21 แสดงการออกแบบป้าย.....	42
2.22 สัญลักษณ์สากลที่สำคัญเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการ.....	43
2.23 ทำเรื่องที่พัฒนาจากรูปแบบทำที่เป็นธรรมชาติ (1).....	44
2.24 ทำเรื่องที่พัฒนาจากรูปแบบทำที่เป็นธรรมชาติ (2).....	45
2.25 ทำเรื่องที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำ ในธรรมชาติ (1).....	45
2.26 ทำเรื่องที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำ ในธรรมชาติ (2).....	46

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
2.27	ทำเรือที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำในธรรมชาติ (3).....46
2.28	ทำเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย.....47
2.29	ทำเรือระนอง จังหวัดระนอง.....47
2.30	ทำเรือเกาะช้าง จังหวัดกระบี่.....48
2.31	ทำเรือโดยสาร-ท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จังหวัดกระบี่.....48
2.32	ทำเรือค้ำมะตัง จังหวัดสตูล.....49
2.33	ลักษณะท่อนเรือหมาย (1).....54
2.34	ลักษณะท่อนเรือหมาย (2).....54
2.35	ลักษณะท่อนเรือหมาย (3).....55
2.36	ลักษณะท่อนเรือหมาย (4).....55
2.37	ลักษณะท่อนเรือหมาย (5).....56
2.38	ลักษณะท่อนเรือหมาย (6).....56
2.39	ลักษณะท่อนเรือหมาย (7).....57
2.40	ลักษณะท่อนเรือหมาย (8).....58
2.41	ลักษณะท่อนเรือหมาย (9).....58
4.1	แผนที่ท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี.....79
4.2	แสดงภาพถ่ายทางอากาศของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี จากแหลมพิทยา.....80
4.3	แสดงภาพถ่ายทางอากาศของชุมชนเกาะล้านและท่าเทียบเรือทำหน้าบ้าน.....80
4.4	แสดงภาพถ่ายจากท่าเทียบเรือไปยังชุมชนทำหน้าบ้าน.....81
4.5	แสดงภาพถ่ายจากชุมชนทำหน้าบ้านไปยังท่าเทียบเรือ.....82
4.6	แสดงภาพถ่ายการจอดรับส่งสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ (1).....82
4.7	แสดงภาพถ่ายการจอดรับส่งสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ (2).....83
4.8	แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (1).....83
4.9	แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (2).....84
4.10	แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (3).....85
4.11	แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (4).....86
4.12	แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำหน้าบ้านท่าจอดเรือ (Speed boat).....87

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4.13 แสดงภาพถ่ายสิ่งประกอบบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน.....	88
4.14 แสดงภาพถ่ายบริเวณจอร์จรับจ้างท่าหน้าบ้าน.....	89
4.15 แสดงภาพถ่ายบริเวณร้านค้าท่าหน้าบ้าน.....	90
4.16 แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน.....	91
4.17 แสดงภาพถ่ายบริเวณชุมชนท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน (1).....	92
4.18 แสดงภาพถ่ายบริเวณชุมชนท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน (2).....	93
4.19 แสดงภาพถ่ายศาลเจ้าแม่ชีวิตบริเวณท่าหน้าบ้านหน้าชุมชน.....	94
4.20 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าหน้าบ้านหน้าชุมชน.....	94
4.21 แสดงภาพถ่ายบริเวณที่จอร์จรับจ้างสองแถว (1).....	95
4.22 แสดงภาพถ่ายบริเวณที่จอร์จรับจ้างแถว (2).....	95
4.23 แสดงภาพป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว.....	96
4.24 แสดงภาพที่ฝั่งพักคอยบริเวณท่าเทียบเรือ.....	96
4.25 แสดงภาพถังขยะบริเวณท่าเทียบเรือ.....	97
4.26 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (1).....	97
4.27 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (2).....	98
4.28 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (3).....	98
4.29 แสดงภาพมุมทางเข้าบริเวณชุมชนท่าเทียบเรือ (1).....	99
4.30 แสดงภาพมุมทางเข้าบริเวณชุมชนท่าเทียบเรือ (2).....	99
5.1 แสดงผังบริเวณท่าเทียบเรือ.....	144
5.2 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน.....	145
5.3 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน.....	146
5.4 แสดงจุดที่ 1 อาคารศูนย์บริการนักท่องเที่ยว.....	146
5.5 แสดงจุดที่ 2 บริเวณร้านขายของที่ระลึก.....	146
5.6 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน.....	147
5.7 แสดงจุดที่ 3 ส่วนจอร์จบริการนักท่องเที่ยว.....	147
5.8 แสดงจุดที่ 4 มุมประตูทางเข้า.....	147
5.9 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน.....	148
5.10 แสดงจุดที่ 5 บริเวณที่ว่างโล่งหน้าศาลเจ้าแม่ชีวิต.....	148

## สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.11 แสดงบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน.....	149
5.12 แสดงบริเวณที่ว่างหน้าชุมชน.....	150
5.13 แสดงบริเวณหน้าชุมชน.....	151
5.14 แสดงบริเวณที่ว่างหน้าชุมชนติดทะเล.....	152
5.15 แสดงบริเวณจอดรถมอเตอร์ไซด์บริการนักท่องเที่ยว.....	152



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จังหวัดชลบุรี หรือที่คนทั่วไปเรียกกันสั้น ๆ ว่า “เมืองชล” เป็นจังหวัดท่องเที่ยวชายทะเลภาคตะวันออกที่มีชื่อเสียงมาช้านาน อีกทั้งมีชุมชนอยู่อาศัยย้อนไปได้ถึงยุคทวารวดี กลายเป็นแหล่งสังฆมอารยธรรมและความเจริญรุ่งเรืองในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ขนบธรรมเนียมประเพณีวิถีชีวิตชุมชน และอุตสาหกรรมระดับนานาชาติ สำหรับคนทั่วไปแล้ว ชลบุรีอาจเป็นที่รู้จักในฐานะเมืองตากอากาศชายทะเลที่ใกล้กรุงเทพฯ ๆ โดยเฉพาะหาดบางแสนและพัทยา ซึ่งได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ต่างก็เดินทางเข้ามาสัมผัสความสวยงามของชายทะเลตะวันออกอันมีมนต์เสน่ห์แห่งนี้ ปีละหลายล้านคน ส่วนเกาะล้านเป็นเขตการปกครองหนึ่งที่ขึ้นกับเมืองพัทยา (สำนักงานจังหวัดชลบุรี.2553) [online]

ด้วยความเจริญเติบโตของธุรกิจ และระบบการพัฒนาในรูปแบบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในยุคปัจจุบัน เมืองท่องเที่ยวหลาย ๆ แห่งก็พยายามผลักดันตัวเองให้ไปสู่ความเป็นสากล เพื่อรับรองการให้บริการนักท่องเที่ยว เมืองพัทยาก็เป็นอีกเมืองหนึ่งที่ขึ้นชื่อได้ว่า เมืองท่องเที่ยวระดับโลก ในความหลากหลายที่ผสมกลมกลืนจนได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก เดินทางเข้ามาใช้บริการพักผ่อนอย่างต่อเนื่อง และสานต่อนโยบายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ดังนั้นเกาะล้านจึงจำเป็นต้องดูแลสภาพแวดล้อม และอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ในเวลาเดียวกัน

จากนโยบายในการพัฒนาบริการและส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวแห่งเอเชีย (Tourism Capital of Asia) โดยกำหนดเป้าหมายหลักในการพัฒนาด้านสาธารณูปโภค ที่พัก สาธารณสุขพื้นฐาน การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รูปแบบการท่องเที่ยวที่หลากหลาย การเสนอวัฒนธรรมไทยที่เป็นเอกลักษณ์ การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และการต้อนรับด้วยอัธยาศัยไมตรี เป็นต้น ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวมีความจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจจากทุกฝ่ายที่มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเพื่อส่งเสริมให้การท่องเที่ยวของไทยได้พัฒนาอย่างเต็มศักยภาพและบรรลุเป้าหมายได้ประโยชน์ด้วยกันทุกฝ่ายอย่างเป็นธรรม และมีความยั่งยืน (กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย.2553) [online]

เกาะล้าน ตั้งอยู่เลขที่ 222 หมู่ 7 ตำบลนาเกลือ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองพัทยา จากชายหาดเมืองพัทยาก็สามารถมองเห็น เกาะล้านได้ชัดเจน เพราะอยู่ห่าง

จากฝั่งออกไปเพียง ประมาณ 7.5 กิโลเมตร การเดินทางโดยทางเรือเร็ว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 15 นาที และเรือโดยสารประมาณ 40 นาที หมู่เกาะล้านแต่เดิม เป็นที่รู้จักในหมู่นักท่องเที่ยวต่างชาติ ในนามว่า “หมู่เกาะปะการัง” (Coral Islands) เพราะอุดมไปด้วยปะการังนานาชนิด เป็นแหล่งปะการังที่สมบูรณ์แห่งหนึ่งของประเทศและใกล้กรุงเทพฯ มากที่สุด โดยมีเกาะครกและเกาะสากเป็นบริวาร

เกาะล้านตั้งอยู่บริเวณเส้นรุ้งที่ 12 56' เหนือ และเส้นแวงที่ 100 47' ตะวันออก ส่วนที่ยาวที่สุด ประมาณ 4.65 กม. กว้างประมาณ 2.15 กม. รูปทรงเป็นห้าเหลี่ยมด้านไม่เท่า สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา ประมาณร้อยละ 90 ของพื้นที่ มีสภาพป่าค่อนข้างอุดมสมบูรณ์พืชพรรณที่ขึ้นอยู่มีความหลากหลายของชีวภาพของป่าเบญจพรรณ และสมุนไพรหายาก ด้านสัตว์ป่า พบกระรอกเผือก ที่เป็นสัตว์ป่าที่หายากอาศัยอยู่จำนวนมาก (กรมการปกครองท้องถิ่นเมืองพัทยา.2553) [online]

เกาะล้านซึ่งมีพื้นที่อยู่ในความดูแลของเมืองพัทยาจึงได้กลายเป็นอีกสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งที่เปิดบ้าน เปิดหาดต้อนรับการมาเยือนของนักท่องเที่ยวจากทั่วสารทิศอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี รูปแบบเกาะล้านได้มีการเปลี่ยนแปลงจากอดีต ที่เป็นเกาะที่ท่องเที่ยวทำกิจกรรม แต่ไม่สามารถพักค้างคืนได้ แต่ปัจจุบันการท่องเที่ยวได้มีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากเดิมเป็นเกาะของรัฐบาล ไม่มีการสร้างบ้านพักตากอากาศ บังกะโล หรือที่พักอื่นๆ นอกเหนือจากบ้านพักอาศัยของคนในพื้นที่เท่านั้น ดังนั้นเกาะล้านในปัจจุบันจึงมีความเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก และเติบโตอย่างรวดเร็วตามการเติบโตของเมืองพัทยา กิจกรรมทางนันทนาการไม่ว่าเป็น เจ็ทสกี บานาน่าโบ๊ท พาราเซล หรือดำน้ำ เป็นกิจกรรมซึ่งส่วนใหญ่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังเกาะล้านมักจะต้องใช้บริการดังกล่าวอยู่เป็นประจำ (สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน.2549 :19)

การเดินทางมาเกาะล้านจะเป็นทางเรือทางเดียว ซึ่งสามารถเทียบท่าได้ 2 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน อยู่บริเวณฝั่งตะวันออกของเกาะ และท่าเทียบเรือหาดตาแหวน อยู่บริเวณฝั่งตะวันตกของเกาะล้าน แต่เนื่องด้วยสภาพในปัจจุบันของท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหลักของเกาะล้าน และเป็นท่าเทียบเรือที่คนในชุมชนใช้สอยขนถ่ายสัมภาระและสิ่งของอุปโภคบริโภค ปัจจุบันท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านและท่าสำหรับจอดเรือยนต์ขนาดเล็ก (Speed boat) ยังขาดมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ ซึ่งไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่มีปริมาณมากขึ้นทุกวัน ได้อย่างเพียงพอและยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยวและสภาพภูมิทัศน์ของท่าเทียบเรือก็ยังคงขาดความเป็นระเบียบและการจัดการที่ดี อีกทั้งความไม่เป็นระเบียบของสถานที่จอดรถรับจ้าง ซึ่งไม่เหมาะสมกับเมืองท่องเที่ยว

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงนำเสนอ โครงการแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี โดยทำการศึกษาลักษณะกายภาพและปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน เพื่อให้ท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านบนเกาะล้านได้

มาตรฐานและมีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย สามารถรองรับปริมาณของนักท่องเที่ยว ที่มีจำนวนมากในแต่ละวัน และสร้างความประทับใจแก่ผู้มาเยือนที่เกาะล้าน ทั้งเรือโดยสารทั่วไป และเรือยนต์ขนาดเล็ก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวของเกาะล้าน ให้เกิดความสะดวกปลอดภัย และเป็นระเบียบมากขึ้น

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 ศึกษาลักษณะทางกายภาพ ปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

1.2.2 เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน และ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

## 1.3 กรอบแนวคิดของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำหลักการที่สอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้างต้นเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี โดยทำการศึกษาลักษณะกายภาพและปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่ โดยพิจารณาจากวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชน สภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยว

1.3.1 กรอบแนวความคิดการศึกษาสภาพปัจจุบันด้านกายภาพ โดยใช้แนวคิดของ เดชา บุญค้ำ เป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย โดยมีแนวทางการพัฒนาองค์ประกอบของภูมิทัศน์เมืองดังนี้ เดชา บุญค้ำ (2531 : 4,1)

1. ย่าน (Districts)
2. เส้นทางสัญจร (Path)
3. ที่หมายตา (Landmark)
4. ที่รวมกิจกรรม (Node)
5. ขอบเขต (Edge)

### 1.3.2 กรอบแนวคิดแนวทางการตรวจสภาพปัญหาสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเทียบเรือ (กรมเจ้าท่า.2553) [online]

1. ตรวจสอบสภาพโดยทั่วไปของท่าเทียบเรือว่าความมั่นคงแข็งแรง และปลอดภัยต่อการเข้าเทียบท่าของเรือตามประเภท ที่กำหนด
2. ต้องจัดให้มีเครื่องช่วยชีวิต เช่น พวงชูชีพ แพชูชีพ ให้มีจำนวนพอสมควรและแขวนหรือวางไว้ในบริเวณที่สามารถนำมาใช้ได้ทุกขณะ โอกาส
3. ต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงประจำท่า ให้ครบตามจำนวน ที่กรมเจ้าท่ากำหนด
4. ต้องมีฟูก หรือหลักผูกเรือที่แข็งแรง และครบตามจำนวน หรือเพียงพอสำหรับให้เรือผูกเชือก
5. ด้านหน้าของท่าเทียบเรือต้องมีอุปกรณ์กันเรือกระทบท่าเทียบเรือ ครบตามจำนวนที่กำหนดและอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน
6. ต้องจัดให้มีแสงสว่างเพียงพอในบริเวณท่าเรือ
7. ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่หรือผู้ควบคุมรับผิดชอบ ที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องของการนำเรือเข้าเทียบท่า หรือสามารถประสานงาน กับผู้นำเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
8. จัดให้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำท่าเทียบเรือ แต่ละประเภท

### 1.3.3 กรอบแนวคิดแนวทางการพัฒนาเมืองพัทยา พ.ศ. 2550-2552 (กองวิชาการและแผนงาน. 2553) [online]

1. การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและ โครงสร้างพื้นฐานทางการท่องเที่ยว
2. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว

## 1.4 ขอบเขตของการวิจัย

### 1.4.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ที่มีที่พักอาศัยบนเกาะล้าน นักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน ดังนี้

1. ผู้พักอาศัย บนเกาะล้าน จำนวน 2,446 คน ชาย 1,230 คน หญิง 1,216 คน (ข้อมูลสถิติ แขวงเกาะล้าน เมืองพัทยา เดือนเมษายน ปี 2551)
2. นักท่องเที่ยว ที่มาเกาะล้าน จำนวน 5,000 คนต่อวัน
3. เจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน 20 คน

**1.4.1.1 กลุ่มตัวอย่าง (Sample)** หมายถึง หน่วยของข้อมูลบางส่วนที่ได้เลือกมาเพื่อใช้เป็นตัวแทนของหน่วยข้อมูลทั้งหมด หรือประชากรในการศึกษาและวิจัยแล้วนำผลที่ได้ไปสรุปหรืออ้างอิงแทนประชากรทั้งหมด ใช้ค่าสถิติ (จากตารางกำหนดตัวอย่างของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ที่ความคลาดเคลื่อน  $\pm 10$ )

- (1) ผู้พักอาศัย บนเกาะล้าน จำนวน 96 คน
- (2) นักท่องเที่ยว ที่เดินทางมาใช้พื้นที่ใน ช่วงเดือนธันวาคม-เดือนมีนาคม
  - (2.1) นักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 66 คน
  - (2.2) นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 33 คน
- (3) เจ้าหน้าที่ในส่วนสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน 20 คน

#### 1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

บริเวณที่ศึกษา คือ พื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือหน้าบ้านและในชุมชนเกาะล้าน โดย

ทิศเหนือ	จรด ทะเลอ่าวไทย (เกาะสาก)
ทิศใต้	จรด ทะเลอ่าวไทย
ทิศตะวันออก	จรด ทะเลอ่าวไทย (เกาะครก, และฝั่งพัทยาใต้)
ทิศตะวันตก	จรด ทะเลอ่าวไทย (จังหวัดเพชรบุรี)

### 1.5 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

**1.5.1 ลักษณะทางกายภาพ** บริเวณท่าเทียบเรือหน้าบ้านของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

**1.5.2 ปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเทียบเรือ**

### 1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

**1.6.1 ลักษณะทางกายภาพ** หมายถึง ลักษณะ โดยทั่วไป รวมทั้ง โครงสร้างพื้นฐานของชุมชน ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการและวิถีชีวิตของประชากร สภาพทางเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน บริเวณท่าเทียบเรือหน้าบ้าน ของเกาะล้าน คือ

1. ย่าน(Districts) หมายถึง บริเวณที่มีความคล้ายคลึงกัน ในวิถีความเป็นอยู่ของประชาชน ความคล้ายคลึงกันของสถาปัตยกรรม หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นพื้นที่ที่มีขอบเขตที่ชัดเจน

2. ที่ว่าง โลง (Nodes) หมายถึง พื้นที่ว่าง โลง โดยที่มนุษย์สร้างขึ้น หรือเกิดขึ้นตามธรรมชาติ เช่น สวนสาธารณะ สวนหย่อม ลานกิจกรรม ลานเอนกประสงค์ ลานกีฬา
3. เส้นทางสัญจร (Paths) หมายถึง ช่องทางที่บุคคลใช้สัญจรไปมา มีหลายประเภท และแต่ละประเภทสามารถแบ่งออกได้หลายระดับ
4. จุดหมายตา หรือ ภูมิลักษณะ (Landmarks) หมายถึง บริเวณที่มีความสวยงามเป็นพิเศษ สะดุดตามองเห็นแต่ไกล มีความเป็นเอกลักษณ์ทางด้านสถาปัตยกรรมของคนในเมืองและนักท่องเที่ยว
5. ขอบเขต (Edges) หมายถึง เส้นขอบเขตบริเวณ

1.6.2 การปรับปรุง หมายถึง การปรับปรุงพื้นที่ที่มีอยู่แล้วให้มีความเรียบร้อยสมบูรณ์ สวยงาม และมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่กำหนด

1.6.3 ทำเทียบเรือ หมายถึง ที่จอดเรือสถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของ

1.6.4 สิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง วัสดุอุปกรณ์หรือสิ่งก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยว

1.6.5 การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจหรือเพื่อความสนุกสนานตื่นเต้นหรือเพื่อหาความรู้

1.6.6 เกาะ หมายถึง ส่วนของแผ่นดินที่มีน้ำล้อมรอบโดยตลอดและมีขนาดเล็กกว่าแผ่นดินที่เป็นทวีป อาจเกิดขึ้นจากการเกาะซัดของคลื่น และกระแสน้ำจนทำให้แผ่นดินบางส่วนถูกตัดขาดออกจากแผ่นดินใหญ่ เกิดจากการกระทำของภูเขาไฟในทะเล เกิดจากการดันของเปลือกโลกให้สูงพื้นน้ำหรือเกิดจากการก่อตัวของปะการัง

1.6.7 ปัญหาของท่าเทียบเรือ หมายถึง ความเสื่อมโทรมหรือทรุดโทรมตามสภาพของท่าเทียบเรือและขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำทำให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัย

1.6.8 เรือ หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสารลาก จูง ดัน ยก ชุดหรือลาก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว  
เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

- 2.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี
- 2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องและหลักการการพัฒนากิจกรรมเมืองเพื่อการท่องเที่ยว
- 2.3 สถิติการท่องเที่ยว
- 2.4 สถิติจำนวนประชากรใน เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี
- 2.5 นโยบายและแผนการท่องเที่ยวของสำนักเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน
- 2.6 บทบัญญัติของกฎหมายเมืองพัทยา และกฎหมายเฉพาะของเกาะล้าน
- 2.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา
- 2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

**2.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี (กรมการปกครองท้องถิ่นเมืองพัทยา. 2553) [online]**

#### 2.1.1 ลักษณะทางด้านกายภาพของพื้นที่

เกาะล้านอยู่ห่างชายฝั่งพัทยา 7 กิโลเมตร นั่งเรือโดยสาร 45 นาที หากเดินทางโดยเรือเร็วใช้เวลาเพียง 15 นาที มีพื้นที่ ประมาณ 3,500 ไร่ ลักษณะเกาะรูปทรงคล้าย ห้าเหลี่ยมด้านไม่เท่า มีชายหาดที่สวยงามหลายแห่ง ส่วนที่กว้างที่สุดของเกาะ 2.15 กิโลเมตร ความยาวจากทิศเหนือจดทิศใต้ ราว 4.65 กิโลเมตร ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาถึงร้อยละ 90 % มีสภาพเป็นป่าเบญจพรรณที่ค่อนข้างสมบูรณ์ และมีแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่สวยงาม ส่วนใหญ่ศึกษาคัดด้วยนักท่องเที่ยว

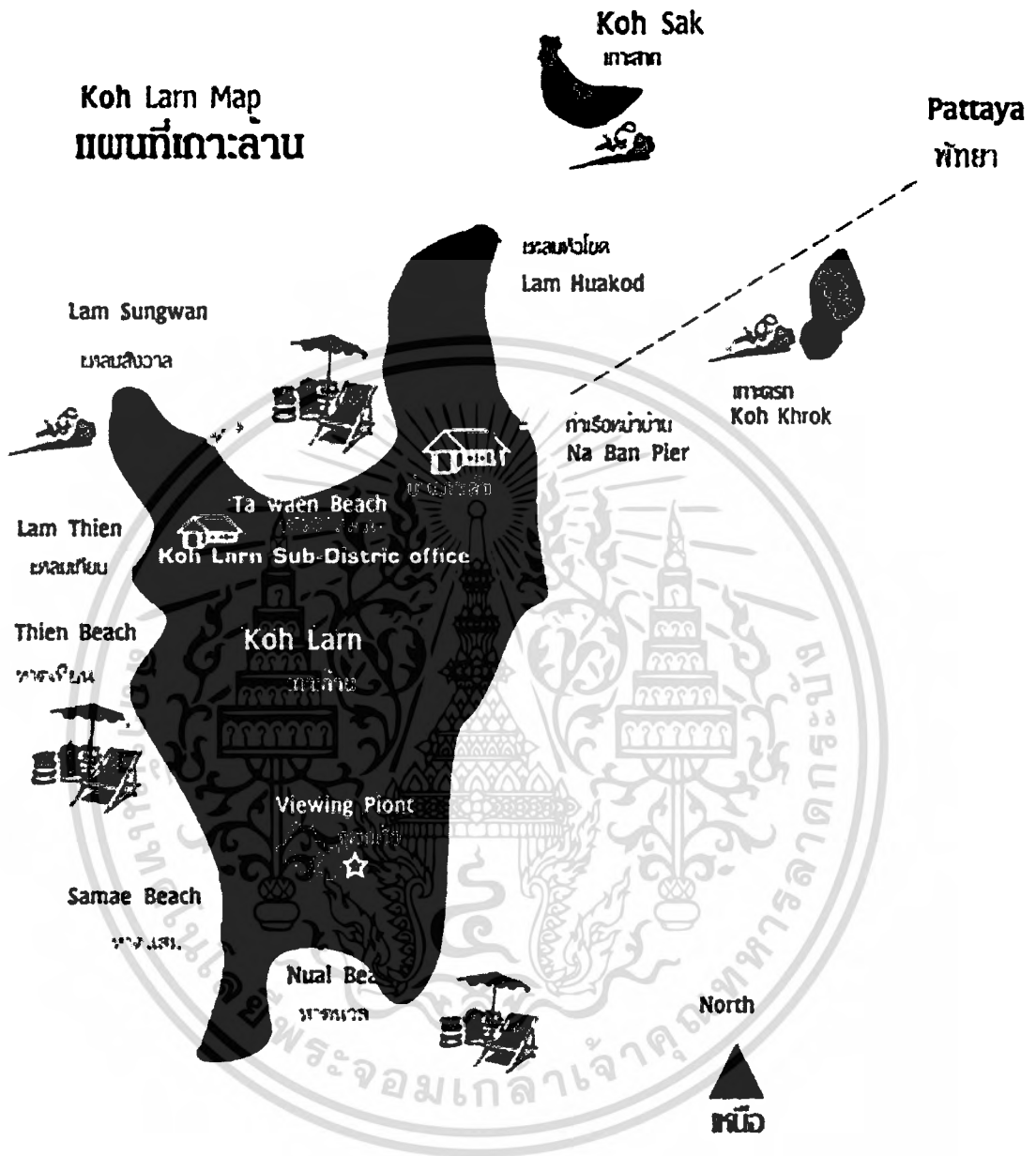
เกาะล้านตั้งอยู่บริเวณเส้นรุ้งที่ 12 56' เหนือ และเส้นแวงที่ 100 47' ตะวันออก ส่วนที่ยาวที่สุดประมาณ 4.65 กม. กว้างประมาณ 2.15 กม. รูปทรงเป็นห้าเหลี่ยมด้านไม่เท่า สภาพภูมิประเทศเป็นภูเขาประมาณร้อยละ 90 ของพื้นที่ มีสภาพป่าค่อนข้างอุดมสมบูรณ์พืชพรรณที่ขึ้นอยู่มีความหลากหลายของชีวภาพของป่าเบญจพรรณ และสมุนไพรหายาก ด้านสัตว์ป่า พบกระรอกเผือก ที่เป็นสัตว์ป่าที่หายากอาศัยอยู่จำนวนมาก



ภาพที่ 2.1 ภาพถ่ายทางอากาศของเกาะล้าน จากแหลมพิทยา

ที่มา : <http://www.google earth.com>

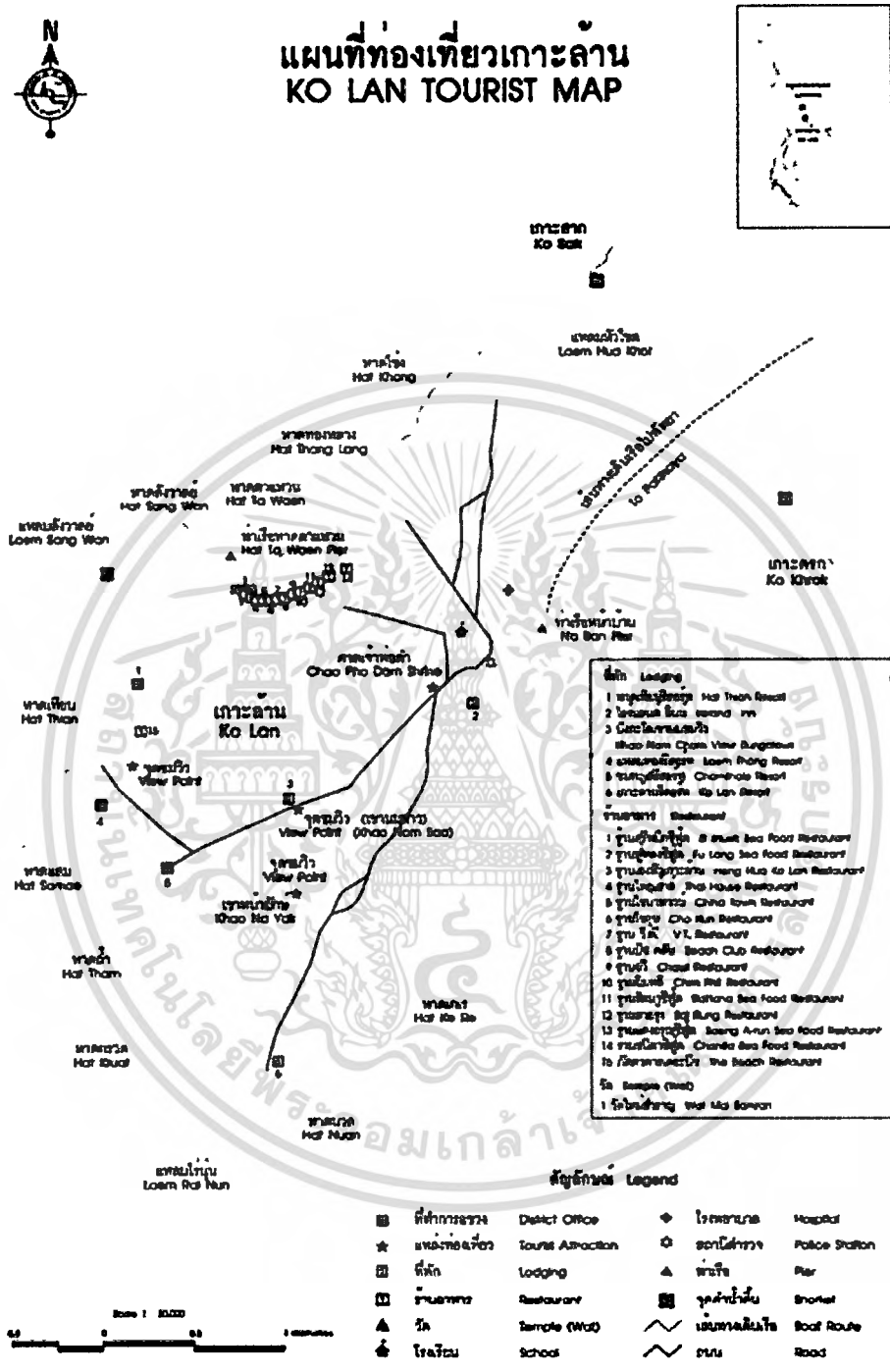
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.2 แผนที่เกาะล้าน

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

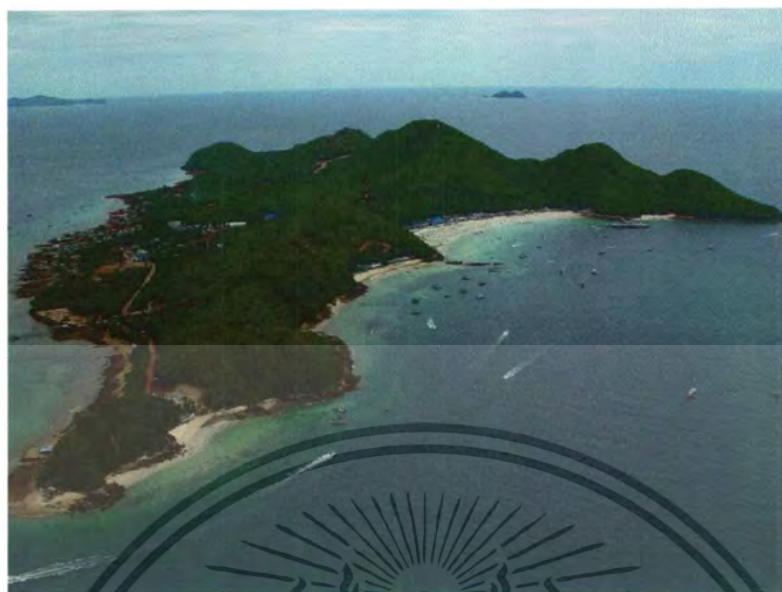
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.3 แผนที่ท่องเที่ยวเกาะลัน

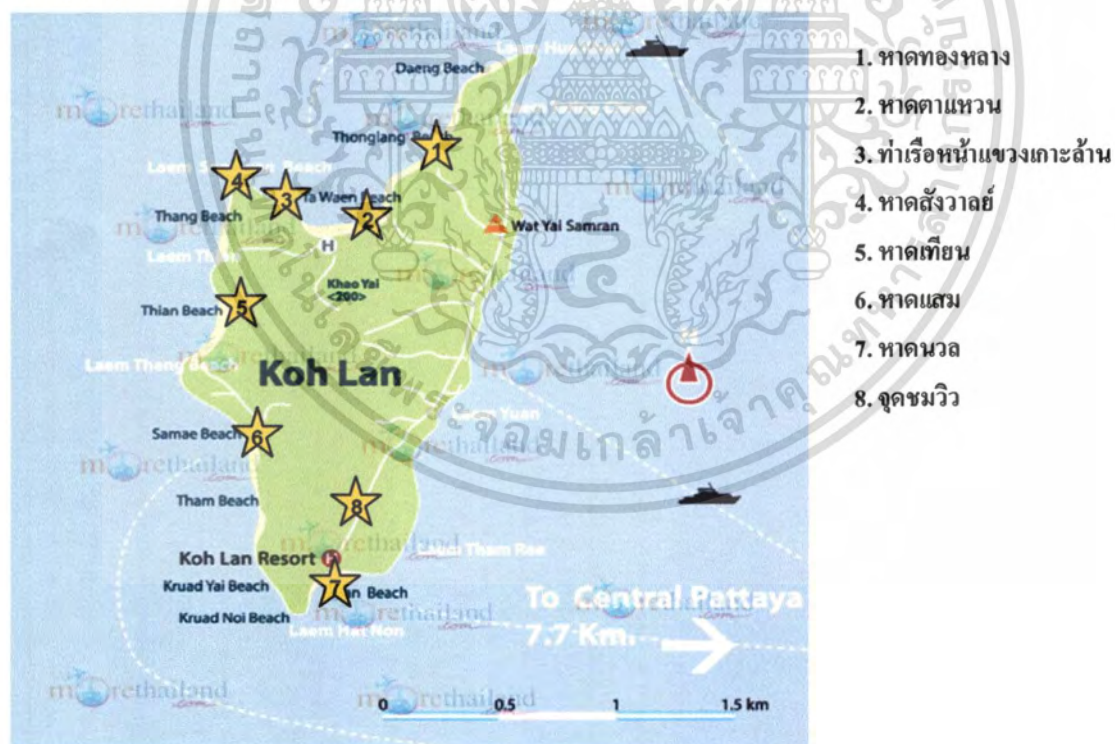
ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.4 ภาพถ่ายทางอากาศเกาะล้าน

ที่มา : สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน.2549



ภาพที่ 2.5 ตำแหน่งสถานที่ต่าง ๆ

ที่มา : สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน.2549

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.1.1.1 ด้านสังคม

ข้อมูลประชากรในเกาะล้าน มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 2,446 คน เป็นชาย 1,230 คน เป็นเพศหญิง 1,216 คน มีจำนวนครัวเรือน 494 ครัวเรือน จากตัวเลขที่ปรากฏชี้ให้เห็นว่า เกาะล้านมีประชากรไม่หนาแน่น แต่ข้อเท็จจริงแล้วประชากรในเกาะล้านอาศัยอยู่หนาแน่น ความหนาแน่นประชากร (เกาะล้าน) เฉลี่ย 602.94 คน/ตร.กม.(พื้นที่ 4.07 ตร.กม.) เนื่องจากเกาะล้านเป็นแหล่งท่องเที่ยว มีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีการอพยพแรงงานจากถิ่นอื่นเข้ามา จึงมีประชากรแฝงมากกว่าจำนวนความเป็นจริง 3 - 4 เท่า โดยมีได้มีการแจ้งย้ายเข้ามาตามกฎหมายทะเบียนราษฎร (ข้อมูลสถิติแขวงเกาะล้าน เมืองพัทยา เดือนเมษายน ปี 2551) [online]

### 2.1.1.2 ด้านเศรษฐกิจ

เกาะล้านมีการพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐานและการบริการท่องเที่ยว เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวโดยการสร้างแหล่งท่องเที่ยว ร้านค้า ร้านอาหาร และร้านขายของที่ระลึกไว้คอยบริการเรือชมปะการัง และเรือสปีดโบ๊ต สิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวจะสร้างบริเวณริมหาดมีทั้งที่สร้างขึ้นอย่างถาวรและเป็นเพิงพักชั่วคราว ที่พักจะเป็นรีสอร์ท และบังเกะ โลที่มีอยู่ไม่มากนัก สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อบริการนักท่องเที่ยวมีเกือบทุกหาด แต่จะมีมากคือ หาดตาแหวน กับหาดเทียน โดยมีร้านอาหารและเครื่องดื่ม ที่เป็นลักษณะ โรงเรือนชั่วคราว ร้านขายของที่ระลึกกึ่งถาวร ไม่มีมาตรฐาน บริการเรือเช่าชมปะการังเป็นเรือท้องกระจก เพื่อให้นักท่องเที่ยวนั่งชมปะการัง มีบริการให้เช่า บริการเช่า เรือสปีดโบ๊ต เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้ขับขี่เพื่อความสนุกสนานและออกกำลังกายมีบริการให้เช่า

### 2.1.1.3 ด้านสาธารณสุข

การดูแลทางด้านสาธารณสุขนั้น สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้านมุ่งที่จะพัฒนาและส่งเสริมให้ประชาชนเกาะล้านมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีสภาพแวดล้อมที่ดี ชายหาดสะอาดเรียบร้อย ไม่มีขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล ปราศจากโรคระบาด โรคติดต่อ และจัดระเบียบชายหาดทางการกางร่ม – เตียง ของหาดแสม และชายหาดอื่นๆ เพื่อให้ประชากรมีสุขภาพดี และเป็นเขตปลอดโรคสุนัขบ้า

### 2.1.1.4 ด้านการศึกษา

เกาะล้านมีโรงเรียนเมืองพัทยา 10 (บ้านเกาะล้าน) และส่งเสริมสนับสนุนการศึกษา การกีฬา การจัดฝึกอบรมเยาวชนเพื่อห่างไกลยาเสพติด

### 2.1.1.5 ด้านศาสนาวัฒนธรรม

ประชาชนเกาะล้านส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ มีวัด 1 แห่ง ศาลเจ้า 3 แห่ง สำนักสงฆ์

1 แห่ง



ภาพที่ 2.6 การเข้าถึงจากแหลมพัทยายังเกาะล้าน

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>



ภาพที่ 2.7 แสดงตารางเวลาการเดินทางโดยสาร

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

#### 2.1.1.6 การเข้าถึงเกาะล้าน

เที่ยวไปมีเรือออกวันละ 7 เที่ยว คือ 7.00 , 10.00 , 12.00 , 14.00 , 15.30 , 17.00 , และ 18.30 น.

เที่ยวกลับมีเรือออกวันละ 7 เที่ยว คือ 6.30 , 7.30 , 9.30 , 12.00 , 14.00 , 17.00 และ 18.00 น.

เรือแม่จากพัทยาไปเกาะล้าน จะมีเรือออกเกือบทุกต้นชั่วโมง ส่วนใหญ่จะไปที่ทำหน้าบ้าน แต่มีบางเที่ยวจะไปขึ้นที่หาดตาแหวน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.1.2 แหล่งท่องเที่ยวเกาะล้าน

หมู่เกาะล้านประกอบด้วยเกาะล้าน เกาะครก และเกาะสากตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเมืองพัทยาจากชายหาดของเมืองพัทยาสถาสามารถมองเห็นเกาะล้านได้ชัดเจนเพราะอยู่ห่างจากฝั่งออกไปเพียง 7.5 กิโลเมตร ประกอบด้วยหาดต่าง ๆ ดังนี้



ภาพที่ 2.8 รูปภาพบริเวณหาดตาแหวน

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

### 2.1.2.1 หาดตาแหวน

ข้อมูลทั่วไป อยู่ทางเหนือของเกาะล้านซึ่งเป็นที่ยอดนิยมสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการความสนุกจากเครื่องเล่น หรือลงเล่นน้ำทะเลหรือเพียงแต่อาบแดดเฉย ๆ มีหาดทรายขาวตัดกับสีฟ้าครามของน้ำทะเลยาวประมาณ 750 เมตร

เป็นหาดที่มีร้านค้ามากมาย เรือท่องเที่ยวมักมาจอดบริเวณนี้เป็นส่วนใหญ่ ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวชาวเอเชีย เพราะนอกจากกิจกรรมหลักคือ ว่ายน้ำ แล้ว หาดตาแหวนยังเต็มไปด้วยกิจกรรมทางน้ำที่โหดโผน ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกอย่างมากมาย อาทิเช่น เรือลากกล้วย กิจกรรมยอดฮิตของหมู่วัยรุ่นที่สร้างความสนุกสนานและเสียงหัวเราะอยู่ตลอดเวลา หรือจะเป็นเจ็ตสกีที่ผาดโผน ทำท่ายแรงคลื่น และแขวงเกาะล้าน ได้มีหุ่นล้อมรอบ แบ่งเขตการเล่นน้ำ กับบริเวณการจับเรือไว้อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและที่หาดตาแหวนแห่งนี้ ยังเป็นที่ตั้งของที่ทำการแขวงเกาะล้าน หน่วยงานราชการที่ดูแลนักท่องเที่ยวและจัดระเบียบการปกครองบนเกาะล้าน พร้อมเจ้าหน้าที่บริหารข้อมูลท่องเที่ยว และหน่วยรักษาความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 2.9 รูปภาพบริเวณหาดทองหลาง

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.1.2.2 หาดทองหลาง

ข้อมูลทั่วไปเป็นหาดขนาดเล็กที่เงียบสงบเหมาะแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อนแบบส่วนตัว กิจกรรมหลักของหาดทองหลาง คือ การดำน้ำดูปะการัง บริเวณปลายหาดที่เชื่อมต่อกับหาดตาแหวนทั้ง 2 ด้านนี้ ยังมีแนวปะการังน้ำตื้นที่สวยงามและมีบริการเดินชมปะการังใต้น้ำ แบบ Sea Walker ที่นักท่องเที่ยวนิยมมาใช้บริการ



ภาพที่ 2.10 รูปภาพบริเวณหาดสังวาล

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

### 2.1.2.3 หาดสังวาล

ข้อมูลทั่วไป เป็นหาดเล็กๆ อีกหาดหนึ่งที่อยู่ติดกับหาดตาแหวนมีความยาว 150 เมตร ความงาม ของหาดทรายนั้นไม่แพ้หาดตาแหวนเลยทีเดียว แต่สงบกว่า จึงเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวชาวยุโรปที่ชอบนอนอาบแดด

หาดจะสวยงามที่สุดในช่วง เดือนธันวาคม – เมษายน เพราะคลื่นจะสงบ มีภูเขาด้านตะวันตกบังทิศทางลม ส่วนหาดด้านทิศตะวันตก ท้องทะเลจะสวยงามและคลื่นสงบน่าเล่นน้ำคือ ในช่วง เดือนตุลาคม – กุมภาพันธ์

### 2.1.2.4 หาดตาพัน

ข้อมูลทั่วไป อยู่ทางทิศตะวันตกของเกาะ หาดยาวประมาณ 500 เมตร บนหาดมีเฟิงพักชั่วคราว สำหรับนักท่องเที่ยวเฉพาะวันเสาร์ อาทิตย์ หรือวันหยุด เรือท่องเที่ยวมักมาจอดบริเวณหน้าหาด ตลอดไปจนถึงแหลมเทียน ซึ่งจะมีปะการังโดยตลอด



ภาพที่ 2.11 รูปภาพบริเวณหาดนวล

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 2.1.2.5 หาดนวล

ข้อมูลทั่วไป อยู่ทางทิศใต้ของเกาะ ชายหาดยาวประมาณ 250 เมตร เป็นพื้นที่ของเอกชนที่มีปะการังที่สมบูรณ์เหมาะกับนักท่องเที่ยวที่ชอบดำน้ำดูปะการัง มีโรงแรม ตั้งอยู่ มีนักท่องเที่ยวมาพักผ่อนพอสมควร บริเวณนี้เป็นแหล่งดูปะการังอีกแห่งหนึ่ง นักท่องเที่ยวนิยมดูปะการัง จัดเป็นหาดที่น่าสนใจอีกหาดหนึ่งทีเดียว



ภาพที่ 2.12 รูปภาพบริเวณหาดนวล

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

### 2.1.2.6 หาดแสม

ข้อมูลทั่วไป หาดแสม อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของเกาะล้าน เป็นหาดทรายยาวประมาณ 700 เมตร มีโขดหินและพื้นป่าที่ค่อนข้างสมบูรณ์มีความสวยงาม เงียบสงบ เหมาะสำหรับการพักผ่อนและการเล่นน้ำ มีน้ำทะเลสีครามและหาดทรายที่ขาวสะอาด ปัจจุบันมีการปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรวมทั้งปลูกต้นไม้ สร้างลานอเนกประสงค์ อาคารร้านค้าร้านอาหารที่ได้มาตรฐาน รวมถึงเส้นทางสัญจรที่สามารถเดินทางไปมาได้สะดวกจึงเป็นชายหาดอีกแห่งหนึ่งที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาพักผ่อนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะชาวต่างชาติแถบยุโรป อีกทั้งยังเป็นสถานที่ตั้งของอาคารปลากระเบนสำหรับควบคุมการผลิตไฟฟ้าด้วยกังหันลมและ โซลาร์เซลล์



ภาพที่ 2.13 รูปภาพบริเวณหาดเทียน

ที่มา : <http://www.pattaya.go.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2.1.2.7 หาดเทียม

ข้อมูลทั่วไป เป็นหาดที่สวยงามแห่งที่สองมีความยาวของหาดประมาณ 500 เมตร อยู่ทางทิศตะวันตกของเกาะ หาดทรายแห่งนี้มีความสวยงามไม่แพ้หาดตาแหวนแต่มีขนาดเล็กและเงียบสงบจึงเหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการความเป็นส่วนตัว อย่างไรก็ตามก็ดีในฤดูที่มีมรสุมรุนแรงเข้าปะทะชายหาดทางด้านภาคเหนือคือหาดตาแหวน นักท่องเที่ยวก็ได้หลบไปพักผ่อน ณ หาดเทียม เป็นส่วนมาก

## 2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

### 2.1.3.1 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศทั่วไปได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมที่พัดผ่านตามฤดูกาล 2 ประเภท คือ ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งทำให้เกิดฤดูกาล 3 ฤดู คือฤดูฝน ฤดูหนาว และฤดูร้อน นอกจากนี้ที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมดังกล่าวแล้ว ยังได้รับอิทธิพลจากพายุไซклонร้อนจาก อ่าวเบงกอล ซึ่งเป็นลมจรทำให้เกิดฝนตกค่อนข้างมากในบริเวณที่พายุนี้พัดผ่าน โดยฤดูฝนเริ่มตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคม ไปจนถึงกลางเดือนตุลาคม เป็นช่วงที่ลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้พัดผ่านและนำเอาความชุ่มชื้นและฝนตกมาบริเวณพหุยา ฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่กลางเดือนตุลาคม ไปจนถึงกุมภาพันธ์ในช่วงนี้มีลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือพัดพาเอามวลอากาศเย็นและแห้งแล้งเข้ามาสู่เมืองพหุยาทำให้อุณหภูมิลดต่ำลงในช่วงเดือนธันวาคม และมกราคม ส่วนในช่วงเปลี่ยน ลมมรสุมตั้งแต่กลางเดือนกุมภาพันธ์จนถึงกลางเดือนพฤษภาคมเป็นช่วงฤดูร้อนซึ่งมีอากาศร้อนอบอ้าวและมีอุณหภูมิสูงขึ้น โดยเฉพาะในเดือนเมษายน อุณหภูมิเฉลี่ยรายปี 27.89 องศาเซลเซียส, อุณหภูมิสูงสุด 31.73 องศาเซลเซียส, อุณหภูมิต่ำสุด 24.79 องศาเซลเซียส

### 2.1.3.2 ความดันบรรยากาศ

ความดันบรรยากาศเฉลี่ยตลอดปีมีค่า 1,009.16 มิลลิบาร์ โดยมีพิสัยอยู่ระหว่าง 1,006.50-1,012.72 มิลลิบาร์ มีความแตกต่างของค่าความดันบรรยากาศในแต่ละวันเฉลี่ยเท่ากับ 4.30 มิลลิบาร์ ค่าความกดอากาศสูงสุดมีค่าเท่ากับ 1,022.57 มิลลิบาร์ ในเดือนมกราคม ช่วงลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนค่าความกดอากาศต่ำสุดมีค่าเท่ากับ 998.72 มิลลิบาร์ ในเดือนกรกฎาคม ช่วงลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้

### 2.1.3.3 อุณหภูมิ

อุณหภูมิเฉลี่ยตลอดปีเท่ากับ 28.1 องศาเซลเซียส มีค่าเฉลี่ยของอุณหภูมิตลอดปีสูงสุดเท่ากับ 33.1 องศาเซลเซียส และค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 24.2 องศาเซลเซียส อุณหภูมิสูงสุดที่ตรวจวัดได้เท่ากับ 39.9 องศาเซลเซียส ซึ่งตรวจวัดได้ในเดือนเมษายน ส่วนอุณหภูมิต่ำสุดเท่ากับ 12.0 องศาเซลเซียส ซึ่งตรวจวัดได้ในเดือนธันวาคม

#### 2.1.3.4 ความชื้นสัมพัทธ์

ความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยตลอดปีเท่ากับร้อยละ 73 โดยมีพิสัยอยู่ระหว่างร้อยละ 64-80 ค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับร้อยละ 86 และค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับร้อยละ 56 เดือนที่มีความชื้นสัมพัทธ์โดยเฉลี่ยสูงสุด คือเดือนกันยายน มีค่าความชื้นร้อยละ 92 และเดือนธันวาคม เป็นเดือนที่มีค่าความชื้นสัมพัทธ์เฉลี่ยต่ำสุด โดยมีค่าร้อยละ 45 สำหรับค่าความชื้นสัมพัทธ์ต่ำสุดที่เคยตรวจวัดได้เท่ากับร้อยละ 18 ซึ่งตรวจวัดได้ในเดือนมกราคม

#### 2.1.3.5 ฝน

ปริมาณฝนตกเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 1,298.8 มิลลิเมตร มีจำนวนวันที่มีฝนตกประมาณ 118 วัน ปริมาณฝนโดยเฉลี่ยในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม-เดือนตุลาคม) เดือนที่มีฝนตกชุกที่สุด คือ เดือนกันยายน มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 281.7 มิลลิเมตร และเดือนที่มีฝนตกน้อยที่สุด คือ เดือนธันวาคม มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากับ 4.7 มิลลิเมตร

#### 2.1.3.6 ลม

ทิศทางลมหลักที่พัดผ่านมืออยู่ 3 ทิศทาง คือ ในช่วงเดือนตุลาคมถึงเดือนมกราคม จะเป็นลมตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้รับอิทธิพลจากความกดอากาศสูงจากประเทศจีน พัดพาเอาความหนาวเย็นลงมาปกคลุมบริเวณพื้นที่ศึกษา ส่วนในช่วงเดือนกุมภาพันธ์จนถึงเดือนพฤษภาคมจะเป็นลมใต้ และในช่วงเดือนมิถุนายนจนถึงเดือนสิงหาคมจะเป็นลมตะวันตกเฉียงใต้ สำหรับความเร็วลมเฉลี่ยของแต่ละเดือนอยู่ในพิสัยระหว่าง 2.2-3.6 น็อต ความเร็วลมสูงสุดที่เคยบันทึกไว้ได้คือ 49 น็อต เป็นลมใต้ที่เกิดในเดือนกุมภาพันธ์

#### 2.1.3.7 ปริมาณเมฆ

ช่วงระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนกันยายนเป็นช่วงที่มีปริมาณเมฆมากที่สุด โดยมีพิสัยของค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 7.7-8.2 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า และเดือนที่มีปริมาณเมฆในท้องฟ้าโดยเฉลี่ยมากที่สุด ได้แก่ เดือนสิงหาคม โดยมีปริมาณเท่ากับ 8.2 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า สำหรับเดือนที่มีปริมาณเมฆในท้องฟ้าโดยเฉลี่ยน้อยที่สุด ได้แก่ เดือนมกราคม และธันวาคม โดยมีปริมาณเท่ากับ 3.3 ส่วนใน 10 ส่วนของท้องฟ้า

#### 2.1.4 ขอบเขตและที่ตั้ง

บริเวณที่ศึกษา คือ พื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือหน้าบ้านและในชุมชนเกาะล้าน โดย

ทิศเหนือ	จรด ทะเลอ่าวไทย (เกาะสาก)
ทิศใต้	จรด ทะเลอ่าวไทย
ทิศตะวันออก	จรด ทะเลอ่าวไทย (เกาะครก, และฝั่งพัทยาใต้)
ทิศตะวันตก	จรด ทะเลอ่าวไทย((จังหวัดเพชรบุรี)

## 2.1.5 รูปแบบสาธารณูปโภค

### 2.1.5.1 ระบบถนน

ถนนภายในเกาะล้านเป็นถนน Block Cpac มีรางระบายน้ำด้านข้างตลอดแนว แต่บางส่วนเป็นคอนกรีต

### 2.1.5.2 ระบบไฟฟ้า

จากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคบางละมุงถูกผลิต โดยใช้เครื่องกำเนิดไฟฟ้า (Genertor) ของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง หรือที่เรียกว่าเครื่องปั่นไฟของการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคที่ผลิตกระแสไฟตลอด 24 ชั่วโมง ในปัจจุบันเมืองพัทยาดำเนินการก่อสร้างโครงการพลังงานทดแทน โดยคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ จึงน้อมรับแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในด้านการใช้พลังงานทดแทน และการพึ่งพาตัวเองอย่างยั่งยืน รวมถึงการลดภาวะโลกร้อน และหันมาใช้พลังงานบริสุทธิ์ เมืองพัทยาจึงเลือกพื้นที่เกาะล้านเพราะสภาพภูมิประเทศเหมาะสมทั้งเรื่องของกระแสลมและพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งสามารถผลิตกระแสไฟฟ้าได้ทั้งปี

### 2.1.5.3 ระบบน้ำประปา

แหล่งน้ำบนเกาะล้านมี 3 แหล่งคือ จากธรรมชาติ จากแท็งก์น้ำ และจากเรือรบหลวง ส่วนเรื่องโรงกลั่นน้ำ โดยอีสวอเตอร์นั้น ที่นำน้ำทะเลมากลั่นเป็นน้ำดื่มนั้น บริษัทเอกชน อีสวอเตอร์ สามารถผลิตได้วันละไม่เกิน 2 พันคิว ซึ่งจะใช้น้ำที่กลั่นจากทะเลในโซนหาดแสม ซึ่งต้นทุนสูงมาก 70 บาท/ยูนิิต ในอนาคตสำนักงานเมืองพัทยาจะทำท่อประปาส่งไปยังเกาะล้าน

### 2.1.5.4 ระบบสื่อสาร

วิทยุสื่อสาร , โทรศัพท์ , ปรินทรีย์

เครือข่าย TOT , DTAC , AIS

## 2.2 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และหลักการการพัฒนาเพื่อการท่องเที่ยว

### 2.2.1 วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

โสภาคย์ ผาสุกนิรันดร์ (2537:1) กล่าวว่าไว้ว่าสภาพแวดล้อมชุมชนหมายถึง สิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยในสังคม เช่น อาคารบ้านเรือน ถนน สะพาน และอื่น ๆ รวมไปถึงเครื่องหมายสัญลักษณ์และอุปกรณ์สื่อสาร โทรคมนาคมต่าง ๆ หรืออีกนัยหนึ่งอาจ หมายถึงถาวรวัตถุรอบ ๆ ตัวที่มนุษย์สร้างขึ้นให้ได้พบเห็นอยู่เป็นประจำวันในสังคม

#### 1. แนวความคิดเกี่ยวกับองค์ประกอบทางกายภาพชุมชนและเมือง

องค์ประกอบของชุมชน ชุมชนมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.1 มนุษย์ เป็นองค์ประกอบอันดับแรก มนุษย์ต้องอยู่รวมกันเป็นหมู่คณะ มีความสัมพันธ์ทางครอบครัวและกับคนนอกมีกลุ่มหรือสถาบัน เช่น กลุ่มพ่อค้า กลุ่มนักการเมือง

1.2 สิ่งที่มนุษย์ประดิษฐ์ขึ้น เป็นสิ่งอำนวยความสะดวก และบำบัดความต้องการในการดำรงชีวิต และการประกอบอาชีพ เช่น เครื่องทุ่นแรง รถไถ อาหาร ที่อยู่อาศัย เป็นต้น

1.3 สิ่งที่ธรรมชาติสร้างขึ้น ได้แก่ ดิน น้ำ ลม ไฟ ต้นไม้ ซึ่งจะมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาคพื้นที่

## 2.2.2 ประเภทของแหล่งท่องเที่ยว

แต่แรกนั้นการท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นตามแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่โดยธรรมชาติก่อน ต่อมาก็มีการพัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ เป็นอุตสาหกรรมชนิดหนึ่ง เรียกว่า อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และมีแหล่งท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นใหม่อย่างมากมาย จนสามารถแบ่งประเภทของแหล่งท่องเที่ยวตามลักษณะกำเนิดระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวขึ้น ๆ มีการท่องเที่ยวเกิดขึ้น และตามลักษณะอันโดดเด่นหรือทรัพยากรการท่องเที่ยวของแหล่งการท่องเที่ยวขึ้น ๆ ได้ดังนี้

1. ลักษณะการกำเนิดแหล่งท่องเที่ยวแบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

1.1 แหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่เดิมเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์มิได้จัดสร้างขึ้นมักจะ ได้แก่แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ทางประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุ โบราณสถาน ศาสนา และทางศิลปวัฒนธรรมประเพณี กิจกรรมดั้งเดิมของท้องถิ่น เช่น วิถีชีวิตชุมชนท้องถิ่น เป็นต้น

1.2 แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น อาจมีจุดประสงค์เพื่อการศึกษา หรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจก็ได้เป็นแหล่งที่ดึงดูดผู้มาท่องเที่ยวได้เช่นกัน ได้แก่ ศูนย์การค้า สถานเริงรมย์ สวนสัตว์ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม และพิพิธภัณฑ์

2. ระยะเวลาที่แหล่งท่องเที่ยวมีการท่องเที่ยวเกิดขึ้นแบ่งแหล่งท่องเที่ยวเป็น 2 ประเภท คือ

2.1 แหล่งท่องเที่ยวถาวร คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นสม่ำเสมอตลอดปี แต่อาจมีช่วงที่ผู้มาท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เช่น ในวันหยุดพิเศษ วันนักขัตฤกษ์ ซึ่งเป็นได้ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและประวัติศาสตร์ ฯลฯ

2.2 แหล่งท่องเที่ยวชั่วคราว คือ แหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเกิดขึ้นเฉพาะวันหรือเฉพาะช่วงระยะเวลาสั้น ๆ มักจะเป็นวันที่มีการเฉลิมฉลอง หรือวันที่มีเทศกาลต่าง ๆ อาจเป็นทางศาสนา การแข่งขัน การประกวดหรืออื่น ๆ เช่น เทศกาลหุ่นฟาง จังหวัดชัยนาท เทศกาลหมอย่าง จังหวัดตรัง

3. ลักษณะอันโดดเด่น หรือ ทรัพยากรการท่องเที่ยวของแหล่งท่องเที่ยว เดชา บุญค้ำ (2531:14) ได้กล่าวถึงแหล่งท่องเที่ยวประเภทต่าง ๆ ภายในเมือง สามารถแบ่งตามลักษณะเด่นของความน่าสนใจ และกิจกรรมที่เป็นสิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยว อาจแบ่งได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

3.1 ประเภทโบราณสถาน ได้แก่ พระราชวังถึงก่อสร้างและอาคารที่มีความสำคัญในทางประวัติศาสตร์ ประสาท ป้อมปราการ

3.2 ประเภทศาสนสถาน ได้แก่ วัด โบสถ์ เจดีย์ ศูนย์กิจกรรมทางศาสนา ประเภทธรรมชาติ ได้แก่ ทะเล ชายหาด ป่าไม้ แม่น้ำลำคลอง ภูเขา น้ำตก น้ำพุ ทะเลสาบ หนอง บึง

3.3 ประเภทศิลปวัฒนธรรมและการศึกษา ได้แก่ พิพิธภัณฑ์ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม ศูนย์วิจัย หรือย่านที่มีการผลิตสินค้าประจําถิ่น มีประเพณีประจําถิ่น

3.4 ประเภทสถานเริงรมย์ ได้แก่ โรงละครและการแสดง ร้านอาหาร หรืออาจเป็นย่านที่มีกิจกรรมกลางคืน

3.5 ประเภทอุตสาหกรรมและหัตถกรรม ได้แก่ อุตสาหกรรมขนาดเล็กประเภทอื่น ๆ ได้แก่ สวนสัตว์ สวนสาธารณะ สนามกีฬา สวนสนุก

ทั้งนี้การที่สถานที่ใดจะได้ชื่อว่าเป็นแหล่งท่องเที่ยว มิใช่ว่าจะเป็นสถานที่ที่น่าสนใจในตัวเองเพียงอย่างเดียว แต่จะต้องมีปัจจัยอื่นประกอบให้สามารถดึงดูดผู้คนให้เดินทางมาเยี่ยมชมสถานที่นั้นด้วย ปัจจัยที่กล่าวถึงนั้น คือ

### 2.2.3 ปัจจัยที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว

1. สภาพการเข้าถึง หมายถึง สภาพการคมนาคม ไปสู่แหล่งท่องเที่ยว นั้น ๆ ให้มีความสะดวกสบายเหมาะสมต่อการเดินทางท่องเที่ยว เช่น พิจารณาจากการเดินทางว่าเป็นอย่างไร โดยรถยนต์หรือการเดินทางเท้า และสภาพของเส้นทางเหล่านั้นเอื้ออำนวยต่อการเดินทางเพียงพอหรือไม่ สามารถเข้าถึงในทุกฤดูกาลหรือไม่ ในกรณีที่เป็นถนนจะดูที่ความกว้าง มีสภาพเป็นคอนกรีต ลาดยาง ลูกกรง หรือถนนดิน ซึ่งเหมาะสมเพียงพอหรือไม่ต่อการท่องเที่ยว เป็นต้น โดยที่ถ้าพบว่าเกิดความไม่สะดวกขึ้นในส่วนใดก็จะพัฒนาส่วนนั้นให้สะดวกเหมาะสมขึ้น เพื่อดึงดูดให้ผู้คนมาท่องเที่ยวในสถานที่ดังกล่าวมากขึ้น ด้วยสภาพการเข้าถึงที่สะดวกสบายต่อการเข้าถึงพื้นที่ท่องเที่ยวนั้น ๆ นั้นเอง

2. สิ่งอำนวยความสะดวก และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ซึ่งหมายถึงบริการพื้นฐานต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว และสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ซึ่งมีอยู่ในพื้นที่นั้น ๆ ที่นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการได้ว่ามีมากน้อยเพียงใด เช่น ระบบไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ สถานีตำรวจ เป็นต้น ถ้าพบว่าเกิดความไม่สะดวก หรือความไม่เพียงพอขึ้นมาในส่วนใดก็จะพัฒนาส่วนนั้นให้มีความสะดวก

และเพียงพอเหมาะสมยิ่งขึ้น เพื่อดึงดูดการท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น ด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอเหมาะสมต่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยวนั้น ๆ นั่นเอง

3. สิ่งดึงดูดใจ และการต้อนรับ หมายถึง สภาพภูมิทัศน์เมือง สิ่งแวดล้อมสารรูปเอกลักษณ์ ของแหล่งท่องเที่ยว และการต้อนรับจากคนพื้นที่ในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นสิ่งที่นับได้ว่ามีความสำคัญต่อแหล่งท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก ในการดึงดูดการท่องเที่ยวเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ เพราะการท่องเที่ยวนั้นขาดความสวยงาม ความแตกต่าง ความพิเศษ ความเป็นตัวเองของแหล่งท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากสิ่งสำคัญที่สร้างความประทับใจให้แก่ผู้มาเยือน ทั้งในรูปธรรมและนามธรรม ในทางรูปธรรมการดูแลรักษาสภาพภูมิทัศน์สิ่งแวดล้อมที่ดีของแหล่งท่องเที่ยวก็จะช่วยให้แหล่งท่องเที่ยวนั้นคงความงดงามสวยงามน่าชม และทำให้คงความนิยมอย่างยาวนานสืบไป

ส่วนในทางนามธรรม สิ่งดึงดูดใจที่สุดของการท่องเที่ยว คือ ความมีเอกลักษณ์ของแหล่งท่องเที่ยวนั้นเอง คือนักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวเพราะต้องการสัมผัสถึงความมีอยู่จริงเป็นอยู่จริงที่มีความแตกต่างจากพื้นที่อื่น หากมาพบกับสภาพของ “วัฒนธรรมย้อนแมว” ด้วยความพยายามทุกอย่างเพื่อเอาใจนักท่องเที่ยวจนลืมความเป็นเอกลักษณ์ แล้วนักท่องเที่ยวก็จะไม่เหลือความน่าสนใจแก่แหล่งท่องเที่ยวนั้นอีกต่อไป การท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวนั้นก็จะเบาบางลงจนหายไปในที่สุด ทำให้กระบวนการพัฒนาการท่องเที่ยวเกิดหยุดชะงัก และไม่ประสบความสำเร็จได้

4. การต้อนรับ ส่วนในเรื่องของการต้อนรับนักท่องเที่ยวของผู้คนพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน อธิบายไม่ตรี การไม่เอาเปรียบ ความปลอดภัย การช่วยเหลือ ทัศนคติที่ดี และความเป็นมิตร สิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นการสร้างบรรยากาศการท่องเที่ยว และภาพพจน์ที่ดีต่อแหล่งท่องเที่ยวนั้น ๆ

จากแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมนักท่องเที่ยว ทำให้เห็นความสำคัญการพัฒนาการท่องเที่ยวที่จะต้องคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ เพื่อคงคุณค่าการเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้อย่างยาวนาน อันจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการผลักดันให้เกิดระบบการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้เกิดรายได้แก่ท้องถิ่นตามมา และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นในส่วนนี้จะเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้ประชาชนตื่นตัวรักษาสภาพแวดล้อมของชุมชน อนุรักษ์วัฒนธรรมประเพณีเพื่อคงสภาพแหล่งท่องเที่ยวของตนให้เป็นแหล่งรายได้แก่ท้องถิ่น ซึ่งสามารถเกิดขึ้น ได้อย่างไม่รู้จักจบ ซึ่งหลักแห่งการพัฒนานี้ได้ถูกเรียกว่า เป็นการพัฒนาแบบยั่งยืน

ปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้มาท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกไปท่องเที่ยวยังสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความพร้อมในเรื่องปัจจัยเหล่านี้ และยังเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดความประทับใจต้องการ

ที่จะกลับมาเที่ยวในโอกาสต่อไป ในทางกลับกันผู้มาท่องเที่ยวจะเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อแหล่งท่องเที่ยว นั้น หากเกิดปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยวเกิดขึ้น

#### 2.2.4 ปัญหาและอุปสรรคในการท่องเที่ยว

จากการรวบรวมความคิดเห็นของผู้มาท่องเที่ยวและผู้นำทางท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ พบว่าการท่องเที่ยวตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ในปัจจุบันผู้มาท่องเที่ยวมักประสบปัญหา ดังนี้

1. ขาดการบอกทิศทางในแหล่งท่องเที่ยวและส่วนบริการต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งควรมีการบอกทิศทางที่ชัดเจนขึ้น อาจเป็นรูปของป้ายบอกทางด้วยตัวอักษร ด้วยแผนที่รูปภาพ หรือ ออกแบบสถานที่ให้สามารถสื่อสารการเข้าถึงจุดต่าง ๆ ได้โดยง่าย
2. ขาดความสะดวกสบายในบริเวณแหล่งท่องเที่ยว เนื่องจากในกิจกรรมท่องเที่ยววันนั้น ผู้มาท่องเที่ยวจำเป็นต้องการสิ่งบริการอื่น ๆ ประกอบในการท่องเที่ยวด้วย เช่น บริการด้านห้องน้ำ ห้องส้วม ศาลา หรือ บริเวณที่พักรอคอยกลุ่มท่องเที่ยวของตน เป็นต้น ซึ่งบริการเหล่านี้มักมีจำนวนไม่เพียงพอ หรือไม่ก็คุณภาพไม่ดีพอ
3. การที่แหล่งท่องเที่ยวนั้นขาดเอกลักษณ์เนื่องจากถูกทำลายเพราะการเข้าชมของผู้มาท่องเที่ยวหรือการที่ผู้ประกอบการ ในแหล่งท่องเที่ยววันนั้น ๆ ประพฤติตามใจชอบในการแสวงหาผลประโยชน์ของตนเองจนทำให้เกิดผลเสียต่อแหล่งท่องเที่ยว และสภาพธรรมชาติบริเวณโดยรอบ เช่น การปลูกสร้างอาคารสูงบดบังวัดหรือ โบราณสถานที่สวยงามซึ่งมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ทำลายทัศนียภาพ หรือการทิ้งขยะเคลื่อนกลาดการขูดขีดผนังกำแพงหรือต้นไม้ ของผู้มาท่องเที่ยวและการปล่อยน้ำเสียจากกิจการของตนลงในแม่น้ำลำคลองของบรรดาผู้ประกอบการทำให้แหล่งท่องเที่ยวและบริเวณโดยรอบเสื่อมสภาพ สูญเสียเอกลักษณ์ที่เคียงดงาม เป็นต้น
4. ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดต่าง ๆ ในแหล่งท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เป็นเพราะถนนนั้นมีความคับแคบเกินไป เกรงจะเกิดอันตรายระหว่างคนเดินเท้ากับผู้ที่ใช้รถยนต์พาหนะขึ้นได้
5. แหล่งท่องเที่ยวมีความแออัด หรือขาดการระบายอากาศที่ดี เนื่องจากมีผู้มาท่องเที่ยวเข้าชมสถานที่ท่องเที่ยววันนั้น ๆ มากจนเกินไปกว่าที่ความสามารถของสถานที่นั้น ๆ จะรองรับได้
6. ขาดความต่อเนื่องของเส้นทางในแหล่งท่องเที่ยว ทำให้การเข้าชมสถานที่ที่น่าสนใจสำหรับผู้มาท่องเที่ยวไม่อาจจะกระทำได้ เนื่องจากไม่มีทางเดินที่ต่อเนื่องกัน หรือบาทวิถีคับแคบเกินไป
7. อากาศร้อนมีฝุ่นมาก และเสียงดังหนวกหูจากขบวนพาหนะ ทำให้บรรยากาศในแหล่งท่องเที่ยวไม่สงบ ร่มรื่น ไม่น่าเข้ามาชม

ปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ข้างต้น เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ผู้มาท่องเที่ยวเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อแหล่งท่องเที่ยววันนั้น และอาจไม่กลับมาเที่ยวอีกในโอกาสต่อไป

### 2.2.5 แนวความคิดเกี่ยวกับการสำรวจเมือง Visual Survey

Visual Survey (Spreiregen , Pual DI , ALA.,1965) วิธีการนี้ทำให้เราทราบว่า เมืองควรมีการปรับปรุงเมื่อไร และควรมีการเสริมสร้างสิ่งใดขึ้นในจุดใดบ้างภายในเมืองนั้น ซึ่งการทำ Visual Survey สามารถทำได้กับเมืองทุกเมืองทุกขนาด ไม่ว่าจะเป็นบริเวณศูนย์กลางเมือง หรือชานเมืองก็ตาม

กระบวนการในการทำ Visual Survey ไม่มีความวุ่นวายหรือซับซ้อน และก่อนการทำ Visual Survey เราควรต้องทราบถึงองค์ประกอบ (Elements) ของเมือง และควรเข้าใจถึงความเกี่ยวข้องขององค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านั้นด้วย องค์ประกอบที่กล่าวถึงนี้ได้แก่ องค์ประกอบทางกายภาพของเมืองที่ได้กล่าวไว้ในตอนต้น และองค์ประกอบด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกดังนี้ คือ

#### 2.2.5.1 รูปทรงของที่ดินและธรรมชาติ

ซึ่งมีหลักในการทำ Visual Survey อยู่ 3 ลักษณะ ดังนี้ คือ

1. การพยายามเอาลักษณะภูมิสถาปัตยกรรมซึ่งเกี่ยวข้องและสอดคล้องกับรูปร่างของเมืองทั้งหน้าที่ใช้สอยและทางสุนทรียภาพ
2. การประเมินงานทางสถาปัตยกรรมของเมืองที่เพิ่มเข้าไปในธรรมชาติ
3. การตัดสินว่าบริเวณของธรรมชาติในส่วนไหนที่ไม่ควรแตะต้องเนื่องจากเป็นส่วนประกอบของรูปร่างของเมือง

ทั้งนี้เนื่องจากว่างานสถาปัตยกรรมทุกงานมีอิทธิพลต่อภูมิทัศน์โดยรอบอาจจะทั้งทางบวกและทางลบ โดยธรรมชาตินั้นจะเป็นที่พึ่งของงานก่อสร้าง อีกทั้งยังเป็นกรอบของการมองเห็นงานก่อสร้างนั้นทุกชิ้นที่เกิดขึ้น ดังนั้นควรที่จะต้องคำนึงถึงไว้อย่างเสมอ

#### 2.2.5.2 สภาพของอากาศภายในท้องถิ่น

ในขณะที่เราสนใจถึงสภาพภูมิประเทศนั้น เราควรสนใจถึงสภาพภูมิอากาศด้วย โดยจะต้องพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้

1. อุณหภูมิ และความชื้นของอากาศในแต่ละฤดูจะเป็นตัวที่ทำให้ทราบถึงความสบายภายในเมือง
2. แสง จำนวนวันที่แจ่มใส ทึบหมอก มีฝน ซึ่งเป็นสภาพการณ์ที่แสงจะมีผลต่อหน้าตาของเมืองนั้น
3. ปริมาณฝนตก จำนวนของน้ำฝนที่ตกแต่ละเดือน แต่ละปี
4. แสงอาทิตย์ มุมของดวงอาทิตย์ในฤดูต่าง ๆ กัน

### 1. ลม ลมประจำฤดู ทิศทางลม

นอกจากนี้ ยังมีการพิจารณาถึงสภาพภูมิอากาศที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบของเมืองอีก เช่น เมืองบางเมืองตั้งได้ตำแหน่งดี หรือเมืองในบางเมืองได้รูปแบบเมืองมาจากสภาพภูมิอากาศ โดยสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ มิได้เฉพาะเพียงการพิจารณาเพื่อความสวยงาม แต่เป็นการพิจารณาเพื่อประโยชน์ใช้สอยของส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้อย่างดี

#### 2.2.5.3 รูปร่างของเมือง

วงกลมและรัศมี ซึ่งลักษณะของเมืองโดยมากจะพบแต่ลักษณะนี้ เป็นลักษณะที่เป็นวงกลมใหญ่มีเส้นรัศมี ซึ่งพุ่มจากแกนกลางและเป็นแกนเชื่อม

ตารางเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบ จากวงกลมและรัศมี ซึ่งจะมี 2 ถนนใหญ่ ตั้งฉากที่กลางเมือง และถนนอื่น ๆ ก็จะต้องฉากกันเรื่อย ๆ ไป ซึ่งลักษณะเมืองเช่นนี้จะพบเฉพาะในเมืองเล็ก ๆ เท่านั้น

ดวงดาว เมือง รูปดาว เป็นแบบวงกลมและแบบรัศมี จะมีที่ว่างและเส้นรัศมีพุ่งจากศูนย์กลางของเมือง

วงแหวนเป็นเมืองที่สร้างขึ้นล้อมรอบที่โล่งตรงกลางซึ่งว่างขนาดใหญ่ โดยอาจจะเป็นอ่าวภูเขา หรือพื้นที่ซึ่งเป็นอุปสรรคตามธรรมชาติ รูปร่างจะเป็นทั้งแบบวงแหวน และ แบบดวงดาว อาจจะมีอยู่ด้วยกันได้ในกรณีที่ดินวงแหวนถูกสร้างขึ้นรอบนอก บริเวณชานเมืองหลวงที่กำลังขยายตัว

แนวยาวรูปร่างตามแกนยาว เป็นผลเนื่องจากสภาพพื้นดินทางธรรมชาติ ซึ่งเกิดจากการเจริญเติบโตของเมือง หรือผลอันสืบเนื่องมาจากเส้นทางคมนาคมสายสำคัญ

สาขาเป็นรูปร่างที่แผ่กิ่งก้านสาขา คือ แบบ Linear ที่เชื่อมด้วยกิ่งก้านออกไป

ผืนแผ่นดินเป็นเมืองกว้างที่แยกออกเป็นเล็ก ๆ น้อย ๆ โดยไม่มีจุดเชื่อม และ ทำให้มีความชัดเจนของรูปทรงน้อยมากหรือไม่มีเลย

ผืนแผ่นดินต่อเนื่อง รูปแบบนี้เกิดจากการที่จุดเชื่อมจุดศูนย์กลางมีมากกว่าหนึ่งจุด หรือมีจุดเชื่อมย่อย

กลุ่มดาว กลุ่มของกิจกรรมต่าง ๆ ในเมืองที่มีขนาดใกล้เคียงกันมาอยู่ติดกัน

เมืองบริวาร เป็นกลุ่มของเมืองรอบ ๆ ศูนย์กลาง

ซึ่งรูปแบบของเมืองต่าง ๆ นี้ เป็นไปตามประโยชน์ใช้สอยต่าง ๆ ของเมืองซึ่งมีทั้งข้อดีและข้อเสีย และเกี่ยวข้องกับระบบการติดต่อเชื่อม โยงระหว่าง Node นอกจากนี้การแบ่งเมืองยังสามารถที่จะนำมาใช้กับส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้เช่นกัน หรือจะแยกพิจารณาตามลำพัง เช่น ส่วนระบบสัญจรติดต่อหรือที่โล่ง ซึ่งที่โล่งของเมืองจะเป็น Linear หรือ Branch หรือ Radiocentric Pattern ข่ายของการสัญจรจะเป็นตัวอธิบายถึงรูปร่างของเมืองได้เป็นอย่างดี

#### 2.2.5.4 พื้นที่ว่างในเมืองและพื้นที่เปิดโล่ง

รูปร่างของเมือง รูปแบบ ความละเอียด ขนาด ความหนาแน่น และผิวสัมผัสจะเป็น สิ่งที่เราสามารถจะมองเห็นได้อย่างชัดเจนในเบื้องต้น กลุ่มของอาคารในเมืองก็จะรู้สึกดีขึ้น หากจะ กล่าวที่ว่าอาคาร ไม่ใช่เพียง “Solid” หรือของแข็งที่ไม่มีชีวิต แต่กลับเป็นที่ว่าที่เกิดขึ้นจากการสร้าง ของแข็ง (Solid) เช่นเดียวกับการพิจารณาเมือง ที่ว่างของเมืองจะเริ่มต้นจากที่โล่งของถนนถึงที่โล่งของ สวนสาธารณะ และที่โล่งอันกว้างใหญ่ที่เมืองตั้งอยู่ซึ่งเราอาจจะแบ่งการคิดที่โล่งเป็น 2 ทาง

1. พื้นที่ว่างในเมือง ซึ่งเกิดจากด้านหน้าของอาคารและส่วนถิ่นของเมือง ถูก ีให้เห็นเด่นชัด โดยคุณภาพของสิ่งที่ปิดและคุณภาพของการตกแต่งรายละเอียด รวมถึงกิจกรรมที่ เกิดขึ้นในนั้นพื้นที่ว่างในเมืองควรจะปิดด้วยกำแพง และมีชนิดของพื้นที่ที่เหมาะสมกับประ โยชน์ใช้สอย กลุ่มอาคารที่แวดล้อมที่ว่างรอบ ๆ ลานโล่ง หรือส่วนที่ถนนตัดกันพื้นที่ว่างถูก ใช้เพื่อการสัญจร สิ่งนี้เป็นพื้นที่ว่างภายในเมือง ซึ่งมีทั้งภูมิสัญลักษณ์ (Landmark) และศูนย์รวม กิจกรรมทางด้านการสัญจร ซึ่งพื้นที่ว่างภายในเมืองจะเป็นที่เชื่อมต่อตามแนวยาว ซึ่งมีต้นไม้สองข้าง ทาง หรืออาคารเป็น Encloser Corridor Spaces เป็น Space สำหรับการเคลื่อนไหวหรือช่องทางในแนว ยาวก็ได้ ซึ่งในบางครั้งอาจจะมีการเชื่อมต่อกัน

2. พื้นที่เปิดโล่ง ในกรณีของที่เปิดโล่งซึ่งเป็นธรรมชาติที่ถูกนำเอาธรรมชาติเข้าสู่ ในเมืองและคงสภาพธรรมชาติไว้ นั้น องค์ประกอบของที่เปิด โล่งเหล่านี้ ก็จะมีต้นไม้ พุ่มไม้ พื้นดิน หญ้าและก้อนหิน เป็นต้น สิ่งที่จะปรากฏแก่สายตาก็คือ ธรรมชาติและพืชพรรณ ไม่ใช่อาคารรอบ ๆ อย่งไรก็ตาม อาจจะมีสะพานหรือทางสัญจรเป็นส่วนประกอบ ซึ่งอาจช่วยให้รูปทรงของธรรมชาตินั้น มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น อาจมีไว้เพื่อเป็นส่วนประกอบของรูปร่างเมืองให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น หรืออาจ ใช้เป็นส่วนที่สงวนไว้เพื่อประโยชน์ภายนอกก็เป็นได้

ในการทำการสำรวจเพื่อการออกแบบชุมชนเมือง ควรจะพิจารณาถึงที่ว่างของเมือง ทั้งหมด ซึ่งจะช่วยในการพิจารณาถึงพื้นที่ว่างภายในเมืองและพื้นที่เปิด โล่งด้วยกัน ตัวอย่าง เช่น เรา เริ่มทำผังส่วนพักผ่อนของเมือง ควรจะมีการวางผังส่วนกลางเมืองและพื้นที่ว่างที่เป็นช่องทางเชื่อมต่อที่ จะนำไปยังสวนนั้น การสำรวจที่ว่างควรจะมีการเรียงลำดับจากพื้นที่ว่าง สำหรับพักผ่อน จนถึงพื้นที่ ว่างสำหรับสังสรรค์ชุมนุมกัน และกิจกรรมที่วุ่นวายอื่น ๆ ส่วนสาธารณะของเมือง เช่น ถนน โรงเรียน สวน ศาลาประชาคม ห้องสมุด ควรจะนับเป็นระบบของที่เปิดโล่งที่เกิดขึ้น โดยอาคารสาธารณะ ใน การทำสำรวจเราควรดูถึงตำแหน่งที่ตั้ง คุณภาพ และบริเวณของที่เปิดโล่งที่เกี่ยวข้องกับบริเวณก่อสร้าง อาคารของเมืองด้วย

### 2.2.5.5 เส้นทาง

เราสามารถมองเห็นภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมและเมือง เป็นลำดับต่อเนื่องกันหากเราเดินทางไปตามเส้นทางการสัญจร เส้นทางของการสัญจรจะมีผลกับสภาพภูมิทัศน์ของพื้นที่ที่ตัดผ่านตลอดจนสถาปัตยกรรมและเมืองที่เส้นทางอำนวยความสะดวกให้เส้นทางการสัญจรจึงนับเป็นตัวกำหนดรูปทรงของเมืองที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ซึ่งในการพิจารณาเส้นทางของเมืองเราควรจะเริ่มต้นจากพื้นที่อยู่นอกขอบเขตของเมืองก่อน และเราเห็นว่าทางหลวงหลาย ๆ สายมีความสัมพันธ์ทางกายภาพที่เลื่อมล้ากับพื้นที่ซึ่งให้บริการอยู่ ซึ่งนอกจากจะไม่เป็นการช่วยกำหนดความชัดเจนของพื้นที่แล้วยังนับเป็นการแบ่งพื้นที่ออกเป็นเสี่ยง ๆ อีกด้วย

### 2.2.5.6 ย่านภายในเมือง

เมืองทุกเมืองถูกแบ่งออกเป็นส่วน ๆ ซึ่งเราเรียกว่าย่าน (Districts) หรือส่วน (Sectors) หรือบริเวณ (Quarters) ซึ่งแต่ละส่วนจะมีลักษณะเฉพาะของตนเอง บางส่วนแบ่งแยกกันอย่างชัดเจน บางส่วนเหลื่อมซ้อนกัน รูปแบบของย่านเกี่ยวข้องกับรูปแบบของเส้นทางการสัญจร ขนาดของย่านจะประมาณได้โดยถนนภายในย่าน ตัวอย่างเช่น บริเวณค้าขายจะมีเส้นผ่านศูนย์กลางซึ่งสามารถติดต่อกับการเดินทางเท้า หรือการเดินทางระยะสั้น โดยรถเช่า ส่วนใช้สอยร่วมกันหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของบริเวณย่านพักอาศัยมักจะติดต่อกับบริเวณชุมชนพักอาศัย โดยอยู่ในรัศมีของการเดินทางเท้า

โดยหลักแล้ว เราสามารถจะจำแนกความแตกต่างระหว่างย่านภายในเมือง ได้โดยพิจารณาถึงลักษณะที่สำคัญ 2 ประการ ซึ่งใช้พิจารณาความแตกต่างระหว่างย่านในเมือง คือ รูปร่างที่ปรากฏและกิจกรรมที่เห็นได้ เช่น รูปแบบของอาคารบริเวณย่านการค้า กลุ่มผู้คนที่กำลังเร่งรีบ แท็กซี่และรถเมล์ หรือในย่านพักอาศัยจะเห็นบ้าน ที่โล่ง ต้นไม้ สนามเด็กเล่น ร้านค้าย่อย เป็นต้น สิ่งที่ปรากฏแก่สายตา และความสัมพันธ์ของแต่ละส่วน ทำให้เกิดลักษณะของย่านนั้น ๆ ขึ้นมา

### 2.2.5.7 ส่วนประกอบของย่าน

ในการศึกษาย่าน เราจะสำรวจถึงส่วนต่าง ๆ ของย่านในเรื่องของลักษณะและความหนาแน่นของอาคาร ระยะห่างระหว่างอาคาร ส่วนเขียวของเมือง รายละเอียดต่าง ๆ เช่น บทบาทวิถี การตั้งเสาไฟ สัญญาณต่าง ๆ จุครวม หรือพื้นที่โล่งว่างในย่านมีหรือไม่ ลักษณะเป็นอย่างไรรวมทั้งการพิจารณาถึงสิ่งต่อไปนี้

1. กิจกรรม ผู้คนบริเวณนั้นทำอะไร สถาปัตยกรรมบริเวณนั้นสนองประโยชน์ใช้สอยคืออยู่หรือไม่ มีกิจกรรมอะไรบ้างที่เกิดขึ้นเอง รูปแบบของกิจกรรมเปลี่ยนแปลงไปตามวันเวลา ฤดูกาลหรือไม่ สภาพภูมิอากาศมีอิทธิพลต่อการเป็นอยู่หรือไม่

2. ลักษณะพิเศษอะไรเป็นส่วนดีของย่าน ศูนย์รวม จุดสังเกตเป็นอย่างไร อะไรเป็นตัวดึงดูด ตัวกำเนิดกิจกรรมต่าง ๆ ในท่ามกลางบริเวณที่วุ่นวายของเมือง อะไรเป็นที่สำหรับพักผ่อนหย่อนใจ ในย่านที่พักอาศัยมีที่ซึ่งเป็นแหล่งชุมนุมหรือไม่

3. เส้นทาง ทางสำคัญของการสัญจรในย่านคือทางสายไหน คนใช้สะดวกหรือไม่ ทางนั้น ๆ เชื่อมกับข่ายทางอื่น ๆ อย่างไร ขนาดของทางกว้างพอหรือมากเกินไป

4. ศูนย์กลาง แกนกลางอะไรเป็นแกนของย่านที่ใช้เป็นสัญลักษณ์ของย่านและบรรยากาศบริเวณนี้มีชีวิตชีวาหรือไม่

5. การแก้ไขเพิ่มเติม อะไรเป็นส่วนเสื่อมโทรมของย่านซึ่งจะทำให้หาทางแก้ไขได้เมื่อแยกถึงส่วนที่มีชีวิตชีวา รวมถึงส่วนที่เสื่อมโทรม สภาพการจราจรเป็นเช่นไร

1. การเปลี่ยนแปลงย่านจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ทั้งการเปลี่ยนแปลงภายในขอบเขตของย่าน แนวทางของการเจริญเติบโตของเมือง ศูนย์กลางของกิจกรรม

2. การปรับปรุง สุดท้ายเราจะต้องได้ข้อมูลว่า ย่านใหม่ควรมีอะไรบ้างองค์ประกอบใหม่ของเมืองควรมีอะไร ย่านส่วนไหนควรมีการปรับปรุงก่อน ย่านใดควรเป็นย่านที่สำคัญที่สุดในเมือง อะไรเป็นข้อแตกต่างระหว่างย่านต่าง ๆ เหล่านั้น

#### 2.2.5.8 รายละเอียด

รายละเอียดเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น มิเตอร์ที่จอดรถ ดันไม้ ประตูเมือง เป็นสัญลักษณ์ของเมือง สิ่งเหล่านี้จะบอกอายุของเมืองบริเวณนั้น จุดประสงค์ของการใช้บริเวณนั้นป้ายเป็นรายละเอียดที่สำคัญ การทำการสำรวจ (Visual Survey) ควรจะสำรวจชนิดของป้ายในบริเวณนั้น เช่น ใช้เพื่อการโฆษณา บอกทิศทาง บอกตำแหน่งอาคาร ร้านค้า โรงหนังหรือโรงแรม

ป้ายต่าง ๆ เป็นสิ่งสำคัญ เพราะป้ายสำหรับคนเดินเท้าอาจจะขนาดเล็ก แต่ป้ายบนทางหลวงต้องออกแบบสำหรับผู้ขับรถเร็ว ป้ายจึงเป็นรายละเอียดที่สำคัญสำหรับผู้ใช้เมือง

การทำการสำรวจ (Visual Survey) สำหรับศึกษารายละเอียดเมือง ควรจะดูถึงคุณภาพสภาพของม้านั่งในสวนสาธารณะ ถังขยะ ริมถนน บาทวิถี ดันไม้ รั้ว ฯลฯ อย่างละเอียด

บริเวณทางเดินเท้า ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการจราจรส่วนใหญ่เพราะเราละเลยทางเดินเท้า การเดินควรจะเป็นแบบของการคมนาคมที่นิยมกันมากที่สุด การสัญจรในศูนย์การค้า และบริเวณโรงเรียนจะใช้ระบบเดินเท้าทั้งหมดในปัจจุบัน

เราควรจะต้องระมัดระวังปัญหาที่จะเกิดจากการประปนของการสัญจร โดยรถและทางเท้า วิธีที่ดีที่สุดจะตรวจสอบคุณภาพของการใช้ทางเท้าในย่านธุรกิจ สถานที่วุ่นวาย คือ สำรวจว่าทางเดินเพียงพอหรือไม่ ความกว้าง สภาพ การกันแดดและฝน และการตั้งม้านั่ง ขึ้นต่อมาคือทดลองเดิน

ไปตามทางแล้วสำรวจจุดตัดของทางสัญจร จุดตัดกันในศูนย์กลางเมืองถูกออกแบบเพื่อให้การจราจรสะดวกทั้งรถและทางเท้า ทำได้โดยจัดส่วนเดินเท้าให้เป็นเกาะและลดความเร็ว ทางคนข้ามจะต้องมีมากและสะดวก

การแก้ปัญหาสำหรับเรื่องนี้ คือ แยกทางรถกับคนเดินออกต่างระดับกัน รถอยู่ระดับต่ำคนอยู่ระดับบน ซึ่งมักจะทำจริง ๆ ไม่ได้ นอกจากนี้ยังต้องวางมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้ถนนของเด็กเล็ก ๆ อีกด้วย

#### 2.2.5.9 มุมมองและเส้นขอบฟ้า

ทุกเมืองจะต้องมีมุมมองไม่ว่าจะนำสายตามาจากทิศทางไหนก็ตาม เป็นต้นว่ามองจากบนอาคารสูงลงมา มองจากทางเข้าเมือง ทิวทัศน์ที่ได้จากทางออกและเข้าเมืองเป็นส่วนสำคัญที่สุดของการออกแบบเมือง เพื่อช่วยให้ผู้ที่เข้าเมืองและออกเมืองเกิดความประทับใจ

ผู้ทำการสำรวจจะต้องบันทึกทิวทัศน์ส่วนใหญ่ของเมือง จุดต่าง ๆ ของเมือง โดยเฉพาะจุดนำสายตา และประเมินผลว่าเมื่อปรับปรุงแล้วจะได้ผลเช่นไร

ส่วนต่อไปก็คือ เส้นขอบฟ้าของเมือง อันเป็นส่วนที่น่าสนใจที่สุดของรูปทรงของเมือง เส้นขอบฟ้าของเมืองเป็นทัศนียภาพอันเดียวที่ให้ภาพพจน์ของรูปร่างเมืองทั้งหมด ในกรณีที่จะปรับปรุงให้เส้นขอบฟ้างดงามทำได้โดยใช้อาคารประเภทหอนาฬิกา หอคอย ลงตามจุดที่เห็นควร เส้นขอบฟ้าบางแห่งอาจเป็นอาคารเดี่ยวโดด ๆ บางแห่งอาจเป็นกลุ่มของอาคาร

สิ่งที่เป็นเส้นขอบฟ้าได้อีก คือ แสงไฟยามค่ำคืน การประดับไฟตามขอบเขตของอาคาร อาจช่วยเน้นให้เห็นเส้นขอบฟ้าชัดเจน น่าดู แปลกกว่ากลางวัน การทำการสำรวจ (Visual Survey) เมืองในตอนกลางคืนควรจะบันทึกถึงแสงไฟว่าจุดใดควรที่จะเพิ่มหรือลด เพื่อผลทางเส้นขอบฟ้าของเมือง

#### 2.2.5.10 บริเวณที่ซึ่งมีปัญหา

เป็นลำดับขั้นสุดท้ายในการทำการสำรวจ (Visual Survey) เราควรที่จะกำหนดลงในแผนที่ได้ว่าบริเวณใดเป็นบริเวณที่มีปัญหา เช่น จุดที่มีปัญหาทางการจราจรทางเท้ากับรถที่ตัดกัน บริเวณทั่วไปไม่มีการรู้ตำแหน่ง ทิศทาง บริเวณที่มีป้ายที่สับสน เส้นทางที่ไม่สมบูรณ์ เป็นต้น

### 2.2.6 แนวทางการพัฒนาองค์ประกอบภูมิทัศน์เมือง

Kevin Lynch (อ้างใน เดชา บุญค้ำ.2531: [1-1]-[10-13]) กล่าวว่า

#### 2,2.61 ย่าน (Districts)

ย่าน (Districts) หมายถึง บริเวณที่มีความหมายคล้ายคลึงกันในวิถีชีวิตความเป็นอยู่

ของประชาชน ความคล้ายคลึงกันของสถาปัตยกรรม หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น หรืออาจจะเป็นย่านที่เคยมีความสำคัญมาตั้งแต่ครั้งอดีต เคยมีเหตุการณ์ที่สำคัญทางประวัติศาสตร์เกิดขึ้น โดยอาจมีอาณาบริเวณขนาดพื้นที่เล็กหรือ ใหญ่ก็ได้ไม่จำกัด เมืองบางเมืองอาจจะมีย่านเดียว บางเมืองอาจมีถึงสิบย่าน โดยแต่ละย่านจะมีอาณาเขตที่แสดงขอบเขต ได้ชัดเจน อาจเป็นอาณาเขตทางกายภาพที่เป็นธรรมชาติ เช่น ถนน แม่น้ำ ลำคลอง ภูเขา หรือเป็นอาณาเขตที่มนุษย์สร้างขึ้นได้

### 1. ย่าน สามารถแบ่งประเภทของย่าน (Districts) เป็น 6 ประเภท ดังนี้

1. ย่านประวัติศาสตร์ ส่วนมากเป็นย่านที่เคยมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และอนุรักษ์รูปแบบอาคารที่จะสร้างขึ้นใหม่
2. ย่านพาณิชย์ เป็นย่านที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจของเมือง
3. ย่านเริงรมย์ เป็นย่านที่มีสถานบริการที่ให้ความบันเทิงอยู่รวมๆกันจนเป็นแหล่งท่องเที่ยว
4. ย่านอุตสาหกรรม เป็นย่านที่มีการประกอบอุตสาหกรรม ประเภทเดียวกัน และสำคัญจนกลายเป็นย่านอุตสาหกรรม
5. ย่านพักอาศัย เป็นย่านพักอาศัยของชุมชน กลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ที่มีศิลปวัฒนธรรม และความเป็นอยู่เป็นพิเศษที่แตกต่างกันออกไป มีสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์
6. ย่านสถานที่ราชการ เป็นย่านที่มีอาคารสถานที่ราชการต่างๆ เช่น ศาลากลางจังหวัด ศาล สถานีตำรวจ เป็นต้น

ภายในเมือง ๆ หนึ่ง ไม่จำเป็นต้องมีย่านเหล่านี้ทุกย่านเสมอไป หรือแม้แต่ย่านชนิดเดียวกันในเมืองเดียวกัน อาจมีลักษณะและสสารูป (Image) ที่แตกต่างกันออกไปได้ ขึ้นอยู่กับรายละเอียดปลีกย่อยอีกหลายประการ ในการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการท่องเที่ยว นั้น ย่านต่างๆ ภายในเมืองควรได้รับการจัดแบ่งประเภท เพื่อที่จะได้เอกลักษณ์เด่นของแต่ละย่านมาปรับปรุงเพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด

### 2. ข้อพิจารณาในการปรับปรุงย่าน

ในการปรับปรุงย่านจำเป็นต้องมองถึงองค์ประกอบรวมอันประกอบขึ้นจากองค์ประกอบสองส่วน ได้แก่ องค์ประกอบทางกายภาพหรือ (Permanencies (Rossi.1999: 29) เปรียบได้กับร่างกายของย่าน ที่ปกคลุมอยู่ภายนอก และองค์ประกอบภายในที่มีคุณค่าที่มองไม่เห็นด้วยตา เรียกได้ว่าเป็นคุณค่าทางจิตใจ (Spiritual Values) หรือจิตใจของย่าน โดยองค์ประกอบที่เกิดจากวิถีของผู้คนที่มีการสะสมทับซ้อนกันของเรื่องราวของ ความหมาย จากการอยู่อาศัยเกิดเป็นความทรงจำของผู้คนในย่าน (Collective Memory)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ย่านแต่ละประเภทมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปจึงทำให้การพัฒนาไม่สามารถกำหนดเฉพาะลงไปได้ จำเป็นต้องมีการศึกษาปัญหาในแต่ละพื้นที่เสียก่อนจึงสามารถกำหนดการแก้ไขได้อย่างถูกวิธี ซึ่งกล่าวได้พอสังเขปดังนี้

(1) การปรับปรุงสารูปของย่าน

- 1.1 ควบคุมรูปแบบของสถาปัตยกรรม
- 1.2 ควบคุมรูปแบบของป้าย
- 1.3 ควบคุมรูปแบบของสิ่งก่อสร้างอื่นๆ
- 1.4 ควบคุมประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 1.5 อื่นๆ เช่น รัฐจัดบริการเพื่อช่วยสนับสนุนส่งเสริมกิจกรรม

(2) การแก้ปัญหาความขัดแย้งของการจราจร ในบางย่านมีความขัดแย้ง ระหว่างการสัญจรทางรถยนต์และทางเท้า อันเนื่องมาจากความหนาแน่นของการสัญจร

(3) การคำนึงถึงเหตุฉุกเฉิน

(4) ความร่วมมือของผู้อยู่อาศัย การปรับปรุงย่านนี้จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากผู้อยู่อาศัยในย่านด้วย จึงจะประสบความสำเร็จได้ โดยต้องชี้แจงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปรับปรุง รวมทั้งให้โอกาสผู้อยู่อาศัย และผู้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ได้มีส่วนร่วมในการปรับปรุง ออกความคิดเห็น แสดงความต้องการของตนเองได้ เป็นต้น

(5) การส่งเสริมกิจกรรม นอกจากการปรับปรุงด้านกายภาพแล้ว ยังต้องส่งเสริมด้านกิจกรรมต่างๆ ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้ย่านมีจุดดึงดูดความสนใจของคนในเมือง และนักท่องเที่ยว

(6) การปรับปรุงสิ่งประกอบภูมิทัศน์ ในย่านๆหนึ่งควรมีความกลมกลืนต่อเนื่องกันของสิ่งประกอบภูมิทัศน์ต่างๆ ตั้งแต่สิ่งก่อสร้างประเภทอาคาร รวมถึงสิ่งก่อสร้างประเภทอื่นๆ เช่น ม้านั่ง เสาไฟฟ้า ถังขยะ และควรสื่อสารถึงสัญลักษณ์ หรือความเป็นเอกลักษณ์ของย่านๆนั้นด้วย ว่าเป็นย่านที่มีลักษณะเด่นทางด้านใด เป็นต้น

(7) การปรับปรุงขอบเขต ในบริเวณย่าน ควรทำให้เห็นขอบเขต (Edge) ได้ชัดเจน เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เห็นภาพรวม หรือเกิดภาพพจน์ของย่านนั้นๆ ได้ง่ายและรวดเร็ว

### 2.2.6.2 เส้นทาง (Path)

Path หมายถึงบริเวณที่บุคคล กลุ่มบุคคลใช้เดินทางสู่ที่หมายปลายทาง ได้แก่

1. ทางเดินเท้า (Pedestrian Way)
2. ทางรถยนต์หรือรถโดยสาร

3. ทางจักรยาน (Bike lane)
4. ทางเรือ,แพ
5. ทางรถไฟ,รถราง
6. ทางพาหนะอื่น รถม้า รถกระเช้า 3-ล้อ

### 1. การเข้าถึง

การเข้าถึง ได้แก่ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มบุคคลใดกลุ่มหนึ่ง ได้เดินทางเข้าสู่บริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทาง บริเวณดังกล่าวควรมีลักษณะอันเชื่อเชียว มีความน่าประทับใจ และให้ความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวตามสมควร

การเข้าถึงสามารถแบ่งออกเป็นประเภทย่อยๆ ได้เป็น 2 ระดับกว้างๆ ดังนี้

1. การเข้าถึงตัวเมือง ในกรณีที่นักท่องเที่ยวเดินทางสู่ตัวเมืองโดยการโดยสารรถโดยสาร เรือรถไฟ หรือเครื่องบิน สถานที่ที่เป็นจุดแรกที่นักท่องเที่ยวจะได้พบเห็น จึงเป็นจุดที่มีความสำคัญทั้งในแง่การบริการ และความประทับใจแรกเริ่ม (First Impression) ต่อนักท่องเที่ยว

2. การเข้าถึงจุดสนใจ บริเวณที่ถือว่าเป็นเข้าถึงจุดสนใจ ได้แก่ ประตูทางเข้า ลานใกล้ที่จอดรถ บริเวณบริการข้อมูลข่าวสาร ซึ่งเป็นจุดแรกเริ่มที่นักท่องเที่ยวเตรียมตัวก่อนเข้าชมสถานที่ต่อไป

ข้อพิจารณาในการปรับปรุงในการเข้าถึง

1. ควบคุมเส้นทาง และรูปแบบของการสัญจร ไม่ให้เกิดความสับสน
2. จัดตั้งอำนวยความสะดวกให้ตามต้องการ
3. จัดตั้งให้ข้อมูลข่าวสาร
4. ใช้รูปแบบที่แสดงเอกลักษณ์ของเมือง
5. มีการดูแลรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ

### 2. ระบบถนน

เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของเมือง ทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อของกิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน และยังเป็นส่วนที่ใช้เชื่อมโยงเข้าสู่ระบบการสัญจรอื่นๆ ได้ด้วย

(1) ประเภทๆ ต่างๆของถนน แบ่งได้ทั้งหมด 5 ระดับได้แก่

1.1 ทางด่วน (Express Way) เป็นถนนที่มีการควบคุมการเข้าออก โดยสมบูรณ์

1.2 ถนนสายประธาน (High Way) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัดต่อ

จังหวัด หรือเชื่อมต่อระดับภูมิภาค เป็นถนนที่มีขนาดความกว้างมาก

1.3 ถนนสายหลัก (Primary Distributor) เป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานเข้ามาภายในเมือง เป็นถนนสายหลักในเมือง

1.4 ถนนสายรอง (District Distributor) เป็นถนนที่แยกออกจากถนนสายหลัก มีการสัญจรปานกลาง ใช้สัญจรเชื่อมต่อกันระหว่างย่าน

1.5 ถนนสายย่อย (Local Distributor) เป็นถนนที่แยกมาจากถนนสายรองเพื่อเข้าสู่สถานที่ต่างๆ มีปริมาณการสัญจรที่เบาบาง

#### (2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

2.1 การเสริมสร้างทัศนียภาพของการเข้าสู่เมือง

2.2 ลำดับศึภภาพของถนน

2.3 ขนาดของถนนที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจร

2.4 ความสะดวก และปลอดภัย

2.5 ความสวยงามในแนวถนน

2.6 ความสวยงามของภาพที่มองเห็นได้จากถนน

### 3. ทางเดินเท้า (Pedestrian Way)

#### (1) ประเภทต่างๆของทางเดินเท้า

1.1 ทางเดินเท้าขนานไปกับแนวถนนต่างๆ ของเมือง

1.2 ทางเท้าชนิดเป็นทางลัด เป็นทางเท้าที่มักรู้จักกันในเฉพาะกลุ่ม ลัดไปตามซอย

หรือด้านหลังอาคาร

1.3 ทางเท้าระหว่างอาคารพาณิชย์ หรือย่านทางเดินเท้า เป็นทางเท้าที่คน

สามารถเดินทางติดต่อกันได้ทั้งบริเวณ โดยไม่มีการสัญจรทางรถยนต์เข้ามาเกี่ยว

1.4 ทางเท้าชั่วคราว ได้แก่การปิดถนนบางสายในวันพิเศษเพื่อใช้เป็นทางเท้า

#### (2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

2.1 ความต่อเนื่องของทางเดินเท้า

2.2 ความปลอดภัย

2.3 ขนาดทางเดินเท้าที่พอเพียง

### 4. ทางจักรยาน (Bike lane)

#### (1) ประเภทของทางจักรยาน

1.1 ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดินเท้าอย่างสมบูรณ์ มักใช้กับบริเวณที่มีการใช้งานค่อนข้างมาก โดยพยายามหลีกเลี่ยงการมีจุดตัดของจักรยานกับการสัญจรประเภทอื่น ๆ

1.2 ทางจักรยานที่แยกออกจากทางเดิน หรือทางรถยนต์ในระดับปานกลาง สามารถมีจุดตัดของการจราจร ได้บ้าง

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

2.1 การวางเส้นทาง ความมองที่จุดหมายหลักเพื่อการติดต่อ การเดินทาง หรือการท่องเที่ยว การเดินทางเพื่อการติดต่อควรให้ความสะดวกและสั้นที่สุด แต่ถ้าเป็นเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยว ควรเป็นเส้นทางที่คำนึงถึงบรรยากาศ และสภาพภูมิประเทศตลอดจนภูมิทัศน์ที่สวยงาม

2.2 ขนาดของทางจักรยาน ควรมีความกว้างให้พอเพียงกับจำนวนผู้ใช้

2.3 มีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย

2.4 ระยะเวลา ระยะทาง ขึ้นอยู่กับจุดหมาย หากมีระยะทางไกลควรมีจุดแวะพัก

2.5 ป้ายข้อมูล และป้ายสื่อการจราจร

2.6 ที่จอดจักรยาน คำนึงถึงความปลอดภัย ป้องกันขโมย และอยู่ในที่เหมาะสม

5. ที่จอดรถ (Park)

การจัดที่จอดรถให้มีความสะดวก ไม่ล้นจนวุ่นวาย เป็นส่วนที่สำคัญส่วนหนึ่งในการจัดภูมิทัศน์เมือง เพราะการจอดรถที่ไม่เป็นระเบียบ ความไม่สะดวกในการจอดรถความล้นจนวุ่นวายของการสัญจร ถือเป็นสิ่งที่ทำให้เมืองหมดความประทับใจอย่างหนึ่ง

(1) ประเภทของที่จอดรถ

1.1 ที่จอดรถชั่วคราว ได้แก่ ที่จอดรถส่งของ ที่จอดรถประจำทาง ที่จอดรถรับจ้าง  
ที่จอดรถบุคคล

1.2 ที่จอดรถริมถนน ควรคำนึงถึงปริมาณของรถ อุปสรรคของการเข้าออก และ  
โอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ

1.3 ที่จอดรถนอกแนวถนน คือที่จอดรถที่เตรียมไว้เฉพาะ

1.4 อาคารจอดรถ ได้แก่อาคารสำหรับจอดรถ เป็นชั้นๆ ข้อควรคำนึง คือสถานที่ตั้ง จำนวน และปริมาณการเข้าออก

(2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

2.1 การจัดตำแหน่งที่เหมาะสมกับจุดปลายทาง ปรกติมีระยะไม่เกิน 200 เมตร

2.2 การจัดหาที่จอดรถประเภทที่จอดตามแนวถนน ควรคำนึงถึงสภาพของที่  
จอดรถ และความปลอดภัย

2.3 มุมมอง เป็นปัญหาที่พบบ่อยคือ การจอดด้านหน้าอาคาร ทำให้มุมมองของที่  
จอดรถไปบดบังทัศนียภาพ โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่

## 2.4 ความปลอดภัย ระยะการเลี้ยวรถ และระยะการมองเห็น โดยเฉพาะจุดการ

เข้า-ออก

2.5 การเตรียมพื้นที่รองรับจากสถานที่จอด ไปยังจุดหมายปลายทาง เพื่อรวมตัวก่อนเดินทางไปยังจุดหมาย

## 2.6 ความสวยงามด้านภูมิทัศน์

### 2.2.6.3 ที่หมายตา (Landmark)

คือ สิ่งที่สะดุดตามากที่สุดของเมือง บางแห่งสามารถมองเห็นได้จากระยะไกล เช่นเสาอากาศสถานีวิทยุ บางแห่งสามารถมองเห็นในระยะใกล้ เช่น น้ำพุ หอนาฬิกา เป็นต้น

ที่หมายตาที่ได้จำกัดเฉพาะ อาคารหรือสิ่งก่อสร้างที่เด่น หรือแปลกตาเท่านั้น แต่อาจหมายถึงพื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ เช่นสวนลุมพินี สนามหลวง และมีได้จำกัดเฉพาะสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้นเพียงอย่างเดียว อาจหมายถึงสิ่งที่มีธรรมชาติสร้างได้สร้าง เช่น ภูเขา เทือกเขา เป็นต้น

#### (1) ความสำคัญของที่หมายตา

ที่หมายตา มีความสำคัญในการปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองเพื่อการท่องเที่ยว กล่าวคือ

- 1.1 เป็นตัวแหล่งท่องเที่ยวเอง
- 1.2 เป็นสิ่งที่จะช่วยในการกำหนดทิศทาง

#### (2) ข้อพิจารณาในการปรับปรุง

(3) นำนักท่องเที่ยวไปยังจุดที่มีทิวทัศน์ที่พิเศษ โดยทางเท้า ทางเรือ หรือวิธีการอื่นๆ การนำไปนี้อาจเป็นเพียงการผ่านไป เพื่อสามารถมองเห็นได้จากการสัญจร

#### (4) การเสริมทิวทัศน์ให้มีคุณค่ามากขึ้น มีวิธีการดังนี้

4.1 พยายามมิให้มีสิ่งก่อสร้างอาคาร มาบดบังทิวทัศน์ หรือที่หมายตา และต้องพยายามเปิดโล่งเพื่อให้เห็นทิวทัศน์ที่ทุกคนสามารถชื่นชมได้

4.2 เสริมสร้างให้ที่ที่หมายตานั้นสามารถเห็นได้เด่นชัด และน่าสนใจด้วยวิธีการต่างๆ เช่น

##### 4.2.1 การเพิ่มฉากหลัง (Back Ground)

4.2.2 การเน้นกรอบของภาพ หรือกรอบของการมองเห็นด้วยแนวต้นไม้ แนวของอาคาร หรือแนวส่วนประกอบของอาคารเพื่อมุ่งนำการมองเห็น

##### 4.2.3 การช่วยนำสายตาไปยังจุดสนใจ

4.2.4 ในบางบริเวณที่มีสภาพภูมิประเทศเอื้ออำนวย ควรมีการกำหนด หรือกันบริเวณ ที่สามารถมองทิวทัศน์เบื้องสูง หรือมุมมองที่เปิดกว้าง ไว้เป็นพิเศษ

#### 2.2.6.4 ที่รวมกิจกรรม (Node)

ที่รวมกิจกรรม (Node) หมายถึง บริเวณที่มีผู้คนมารวมตัวกันเป็นจำนวนมาก เพื่อประกอบกิจกรรมที่คล้ายคลึงกัน ในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ ซึ่งอาจจะเป็นช่วงเช้าของทุกวันอาทิตย์ เช่น บริเวณตลาดนัดคลองเตย ตลาดบางกะปิ หรืออาจเป็นช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ อย่างตลาดนัดสวนจตุจักร

ศูนย์รวม (Nodes) จะเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม แม้ว่าที่ศูนย์กลางที่เห็นนั้นเป็นจุดเด่นของเมืองเช่นกัน แต่ก็ยังมีข้อแตกต่างที่ถูกประสงค์ของกิจกรรม มีที่หมายตาเป็นวัตถุประสงค์ที่มองเห็นได้ ที่เป็นศูนย์รวมเป็นศูนย์กลางของกิจกรรม เช่น อนุสาวรีย์คุณหญิงโม เป็นทั้ง Landmark และ Node

#### 2.2.6.5 ขอบเขต (Edge)

ขอบเขต ได้แก่ อาณาเขต เส้นขอบเขต แนวที่เชื่อมต่อความแตกต่างของ 2 สิ่งที่อาจเห็นหรือรู้สึกได้

#### 2.2.7 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการท่องเที่ยว

1 อาคารบริการนักท่องเที่ยวหรือศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ต้องอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ง่ายและอยู่ในบริเวณที่มีนักท่องเที่ยวผ่านเป็นจำนวนมากศูนย์บริการนักท่องเที่ยวที่สมบูรณ์จะประกอบด้วยส่วนต่าง ๆ เช่น

1.1 ส่วนบริการ เช่น การแลกเปลี่ยนเงินตรา

1.2 ที่ทำการตำรวจท่องเที่ยว

1.3 ร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก

1.4 ห้องน้ำ ห้องส้วม

1.5 บริเวณที่นั่งพักคอยที่นัดพบ

1.6 อื่น ๆ เช่น ห้องนิทรรศการ ห้องแสดงงาน

2. ศาลาที่พักควรเป็นอาคาร โล่ง มีจุดประสงค์เพื่อให้นักท่องเที่ยวนั่งหลบแดดหลบฝนหรือเป็นจุดที่มีทิวทัศน์พิเศษ

3. ห้องน้ำ ห้องน้ำสำหรับบริการนักท่องเที่ยวมักจัดให้มีเพียงห้องส้วมและส่วนที่ล้างมือเท่านั้นควรอยู่ในที่ที่ไม่โดดเด่นจนเกินไป

4. ร้านขายของ ร้านอาหาร เครื่องดื่ม อาจเป็นอาคารถาวร หรือเป็นซุ้มที่มีขนาดเล็กมีโครงสร้างเบา หรือเป็นรถเข็นก็ได้

ส่วนสิ่งประกอบบริเวณนั้น เดชา บุญค้ำ (2531:5-12,33) ได้กล่าวถึงสิ่งประกอบบริเวณในการปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยวมี ดังนี้

1. ประเภทที่นั่ง โต๊ะ เก้าอี้ ที่ใช้ในงานสาธารณะสามารถจำแนกออกได้ตามลักษณะการใช้งาน ดังนี้

1.1 ที่นั่งที่ใช้เพียงชั่วคราว ใช้นั่งเป็นระยะเวลาสั้น ๆ เช่น นั่งรอรถประจำทาง นั่งพักระหว่างการเดินเพียงชั่วคราวเพื่อที่จะทำกิจกรรมอื่น ๆ ต่อไป

1.2 ที่นั่งแบบนั่งเพื่อความผ่อนคลาย ได้แก่ การนั่งพักผ่อน

1.3 โต๊ะและเก้าอี้ เช่น บริเวณพักผ่อนที่ต้องการมีที่วางของหรือที่ต้องการมี เกมต์เล็ก ๆ น้อย ๆ

2.ป้าย มีหน้าที่ในการสื่อความหมาย เช่น ป้ายชี้ทาง ป้ายบอกกฎเกณฑ์หรืออื่น ๆ ที่คนใช้บริเวณหรือสัญจรไปมาควรรู้ สามารถแบ่งได้ ดังนี้

2.1 ป้ายบอกสถานที่

2.2 ป้ายบอกทิศทาง

2.3 ป้ายบอกกฎข้อบังคับ

2.4 ป้ายบอกข้อมูล

3. ชุมโฆษณา จัดทำขึ้นเพื่อการสื่อสาร การให้ข้อมูลต่าง ๆ สำหรับผู้สัญจรโดยทางรถยนต์ และผู้สัญจรด้วยทางเท้า มีประโยชน์ในการให้ข้อมูลทั้งนักท่องเที่ยวและสำหรับประชาชนในท้องถิ่น

4. ถังขยะ และถังรองรับขยะมูลฝอย เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อช่วยในการเก็บรวบรวมสิ่งปฏิกูล โดยต้องคำนึงถึงตำแหน่ง รูปแบบ และลักษณะให้เหมาะสมในแต่ละบริเวณนั้นด้วย

5. กระบะต้นไม้ กระถางต้นไม้ เป็นภาชนะสำหรับดินเพื่อปลูกต้นไม้ อาจเป็นแบบถาวรหรือแบบยกย้ายตำแหน่งได้

6. ที่ค้ำน้ำเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรจัดเตรียมไว้ ควรอยู่ในตำแหน่งที่มีคนผ่านไปผ่านมา เช่น ทางเท้า สวนสาธารณะ ทางเข้า-ออก

7. รั้ว กำแพง และเสากั้นการจราจร

7.1 รั้วสำหรับคนเดิน รั้วหรือราวกันไม่ให้คนเดินเข้าไปในบริเวณ

7.2 รั้วสำหรับรถยนต์ ให้เป็นแนวเพื่อความปลอดภัย

7.3 เสากั้นจราจร คือ เสาที่แสดงขอบเขตการสัญจร

8. บ่อน้ำ สระน้ำพุ น้ำตก เป็นน้ำที่ใช้สำหรับภูมิทัศน์ที่มนุษย์สร้างขึ้นเพื่อให้เกิดความสวยงาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

9. ไฟฟ้า แสงสว่าง นอกจากทำหน้าที่ให้ความสว่างแล้วยังเป็นสิ่งประกอบบริเวณสถานที่เพื่อช่วยในการแสดงสัดส่วนของพื้นที่และยังช่วยเสริมความสวยงามอีกด้วย

10. ทางเท้ามีหลังคา เพื่อความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและยังช่วยชี้นำทิศทางการเดินให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

11. ชุมทางเท้า ทำขึ้นเพื่อเป็นที่หมายตาให้ผู้สัญจรไปมาสามารถกำหนดตำแหน่งการเข้าออกได้ง่ายขึ้นชัดเจนขึ้น

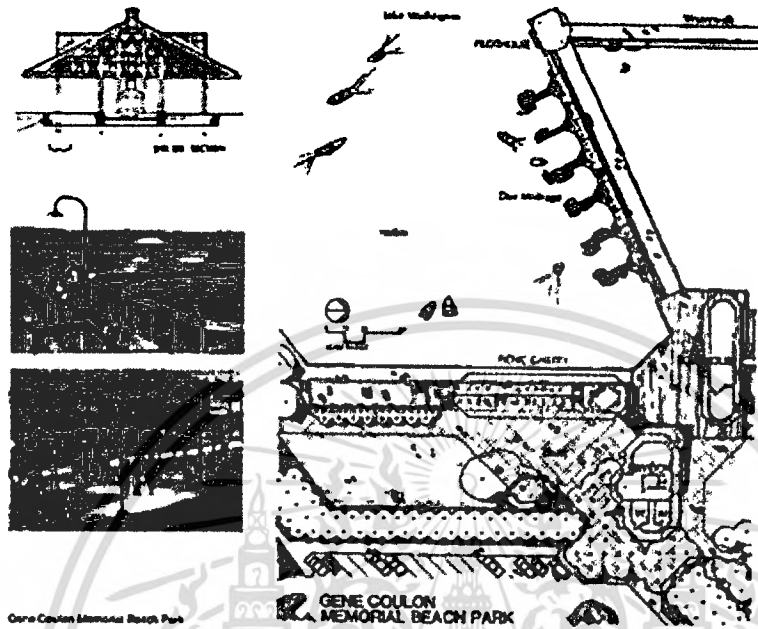
12. รูปปั้น อนุสาวรีย์ หอนาฬิกา เป็นส่วนตกแต่งเมืองเพื่อความสวยงามเป็นจุดดึงดูดความสนใจและเป็นที่ยุทธศาสตร์

13. หาบเร่แผงลอย เป็นวิถีความเป็นอยู่ที่ เป็นเอกลักษณ์อย่างหนึ่งซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวได้

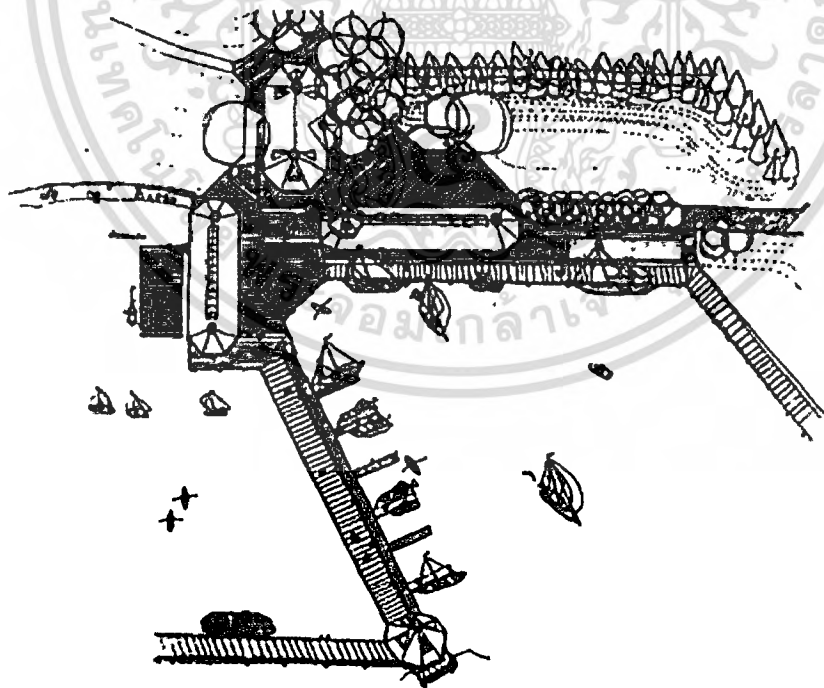
เดชา บุญค้ำ (2531:8,6) ยังได้กล่าวถึงข้อพิจารณาในการเลือกรูปแบบของสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณไว้ดังนี้ คือ

1. คำนึงถึงรูปแบบเดิมของท้องถิ่น
2. คำนึงถึงความกลมกลืนของสิ่งประกอบบริเวณทั้งหมด
3. คำนึงถึงการใช้งานกลางแจ้ง
4. คำนึงถึงการใช้งานของคนจำนวนมาก
5. คำนึงถึงรูปแบบที่ไม่โดดเด่น

ตัวอย่างภาพ Water Front (L.Azeo Torre. Water Front Developments: 1989:75-105)

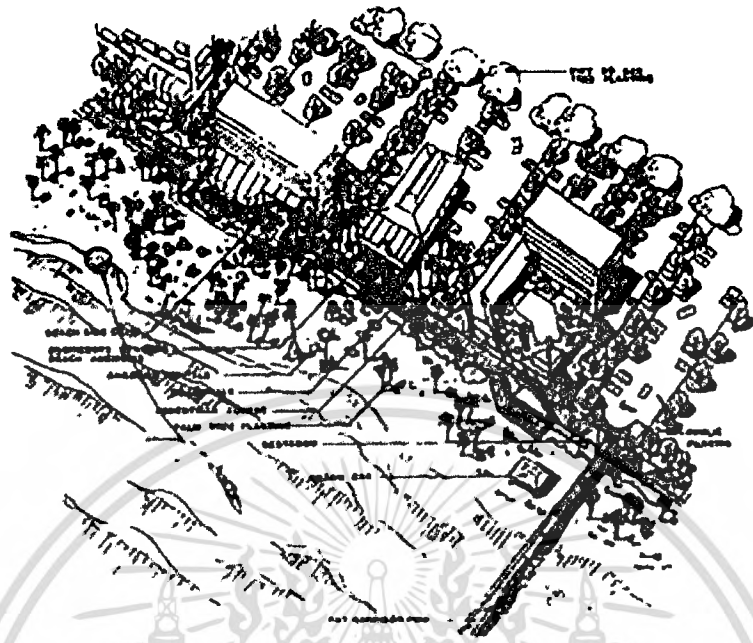


ภาพที่ 2.14 ภาพตัวอย่างผังบริเวณพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 1

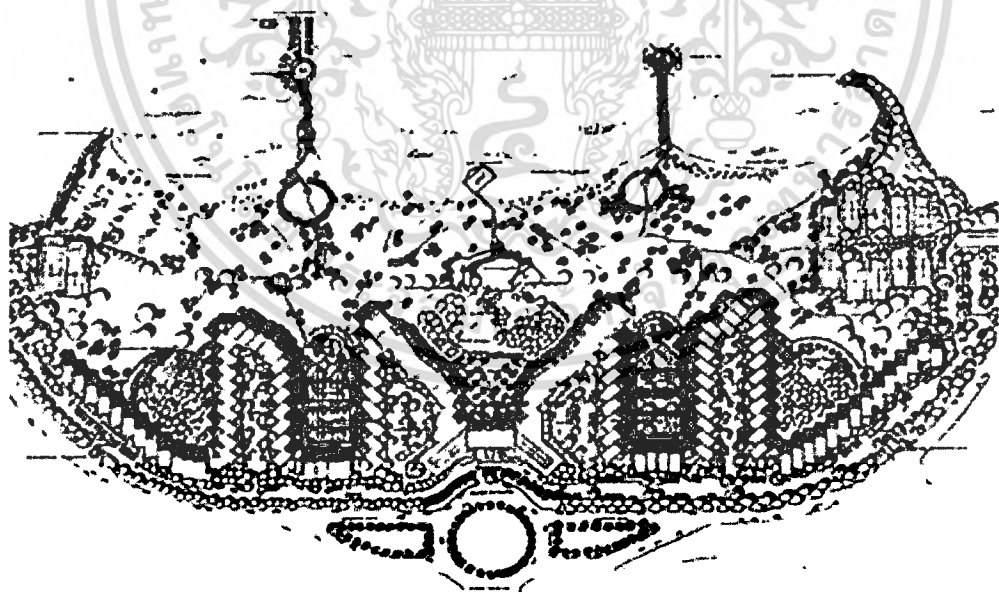


ภาพที่ 2.15 ภาพตัวอย่างพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

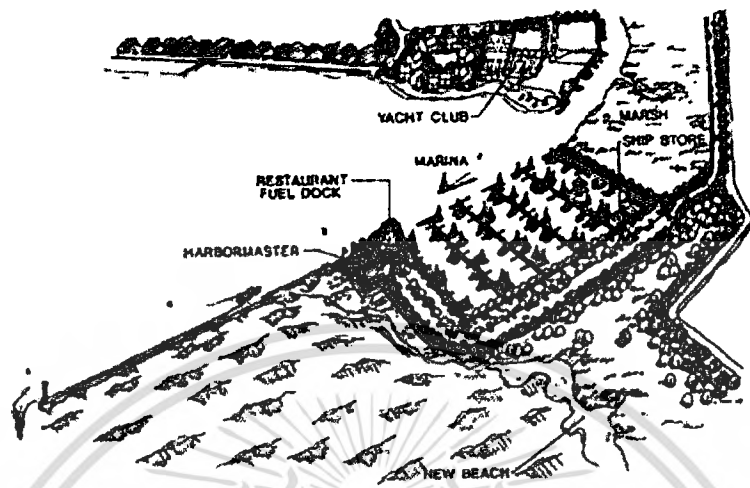


ภาพที่ 2.16 ภาพตัวอย่างพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 3



ภาพที่ 2.17 ภาพตัวอย่างพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.18 ภาพตัวอย่างพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 5



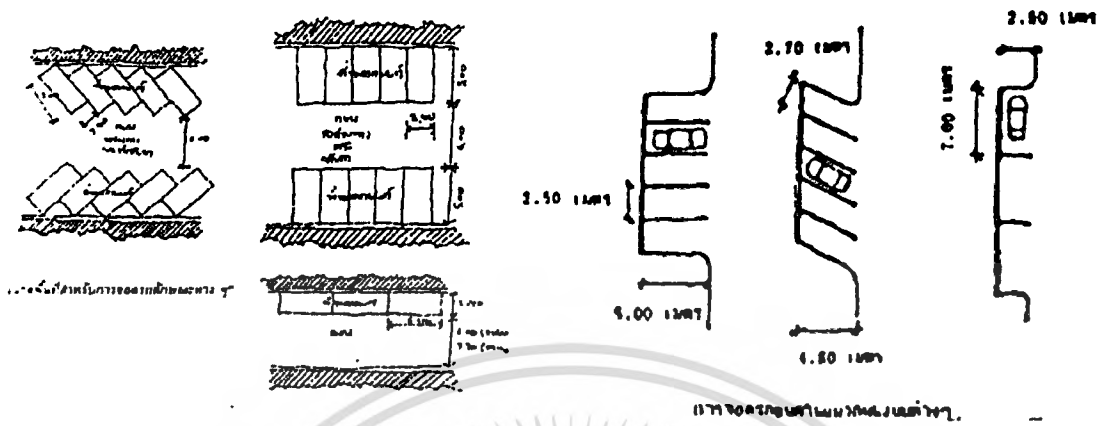
ภาพที่ 2.19 ภาพตัวอย่างพื้นที่ริมน้ำ ภาพที่ 6

#### 2.2.8 แนวคิดการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

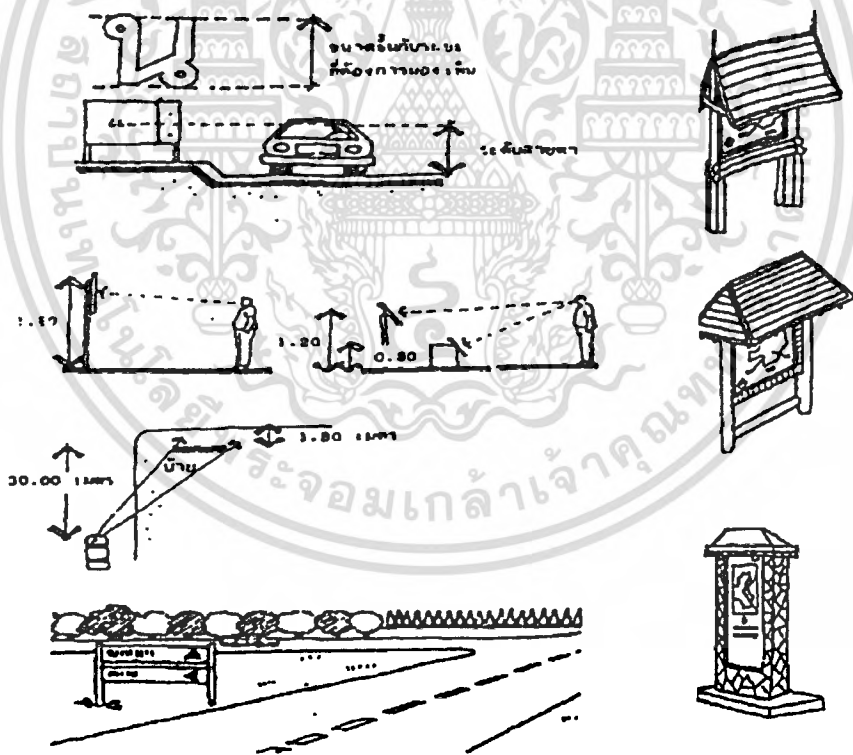
##### 1. ความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว

สิ่งอำนวยความสะดวกในแหล่งท่องเที่ยว หมายถึง บริเวณพื้นที่ และ โครงสร้าง/สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่ผู้บริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวจัดให้มีขึ้นภายในแหล่งท่องเที่ยวเพื่อรองรับกิจกรรมของผู้มาเยือน และกิจกรรมในการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น พื้นที่ปิกนิก ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว บ้านพักนักท่องเที่ยว บ้านพักเจ้าหน้าที่ ห้องน้ำ ห้องสุขา ร้านอาหาร ลานจอดรถ ถนน และทางเดินเท้า พื้นที่กางเต็นท์ ป้ายสื่อความหมาย โคมไฟ ม้านั่ง ถังขยะ ระบบกำจัดขยะ และบำบัดน้ำเสีย และอื่น ๆ ( การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.2541:24 )

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.20 แสดงการออกแบบลานจอดรถ

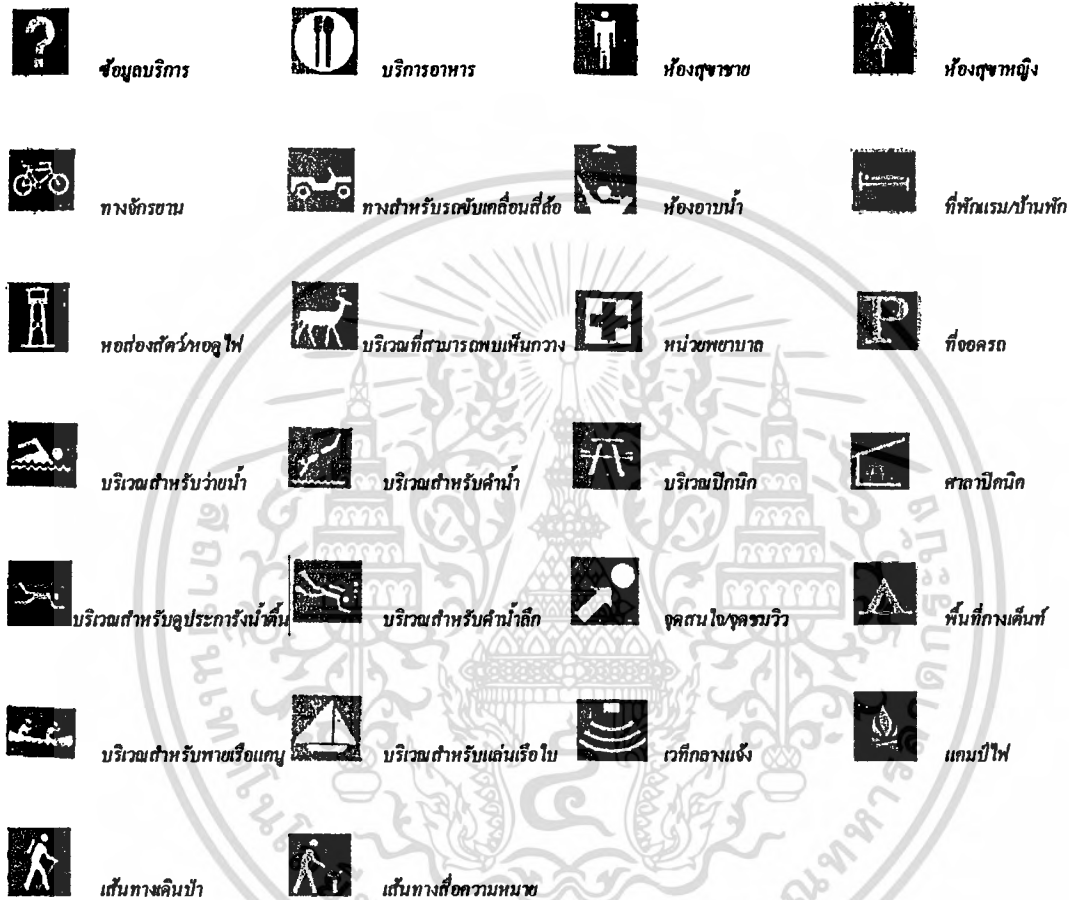


ภาพที่ 2.21 แสดงการออกแบบป้าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2. สัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้อง

สัญลักษณ์สากลที่สำคัญที่ควรนำไปใช้เป็นมาตรฐานในการพัฒนาระบบ ป้าย และสัญลักษณ์ในแหล่งท่องเที่ยวแบบการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ มีดังนี้



ภาพที่ 2.22 สัญลักษณ์สากลที่สำคัญเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริการ  
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.2550

### 2.2.9 ความรู้เรื่องท่าเรือและเรือ

#### 2.2.9.1 ความหมายของคำว่า “ท่าเรือ”

จากการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับท่าเรือของ Alderton (1980)[online] คำว่า “ท่าเรือ” หรือ “เมืองท่า” ทางภาษาอังกฤษใช้ว่า “Port” หรือ “Seaport” หมายถึงอาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือมีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ท่าเรือจะประกอบด้วยพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นที่กำบังเรือ (Harbour) ทั้งลักษณะที่เป็นธรรมชาติหรือที่มนุษย์สร้างขึ้นและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับเรือกับชายฝั่ง สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญหรือเกี่ยวข้องกับท่าเรือ ได้แก่ อุเรือ (Dock) เขื่อนกันคลื่น (Breakwater) หมุดหรือหลักผูกเรือ (Dolphin) และบริเวณที่ให้เรือเข้าจอดเทียบท่า (Berth) ซึ่งท่าเรือแต่ละแห่งควรมีจำนวนท่าสำหรับเทียบเรือตามความเหมาะสมขึ้นกับขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของแต่ละท่าเรือ (Port Capacity) และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ (Costs) เพื่อให้กิจการท่าเรือได้รับผลประโยชน์สูงสุด

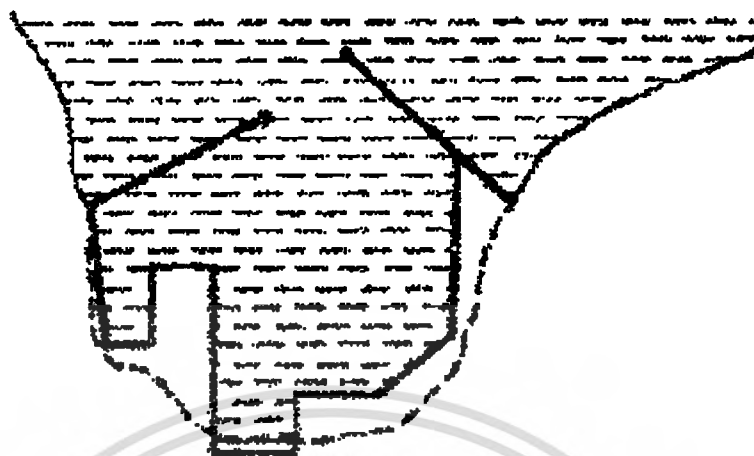
### 2.2.9.2 ลักษณะของท่าเรือ

รูปแบบท่าเรือโดยทั่วไปจะมี 2 ลักษณะคือ เป็นท่าเรือที่พัฒนาจากรูปแบบท่าที่เป็นธรรมชาติ (Natural Harbour Configuration) หรือท่าเรือที่ออกแบบก่อสร้างให้มีรูปแบบแตกต่างไปจากสภาพท่าที่มีอยู่ในธรรมชาติ (Artificial Harbour Configuration)



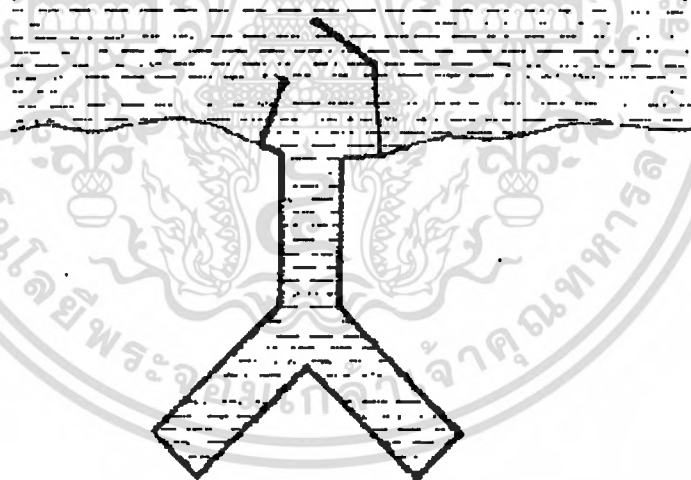
ภาพที่ 2.23 ท่าเรือที่พัฒนาจากรูปแบบท่าที่เป็นธรรมชาติ (1)

ที่มา : <http://www.md.co.th>



ภาพที่ 2.24 ทำเรือที่พัฒนาจากรูปแบบทำที่เป็นธรรมชาติ (2)

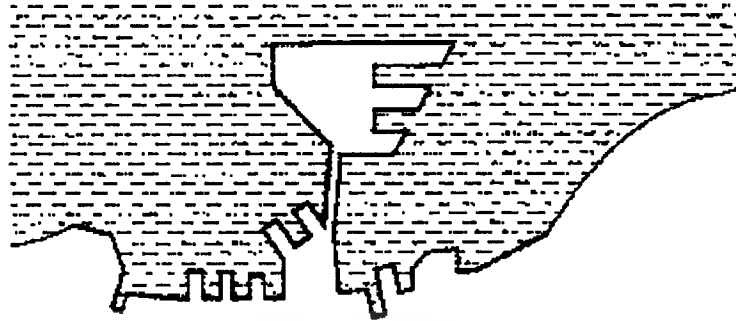
ที่มา : <http://www.md.co.th>



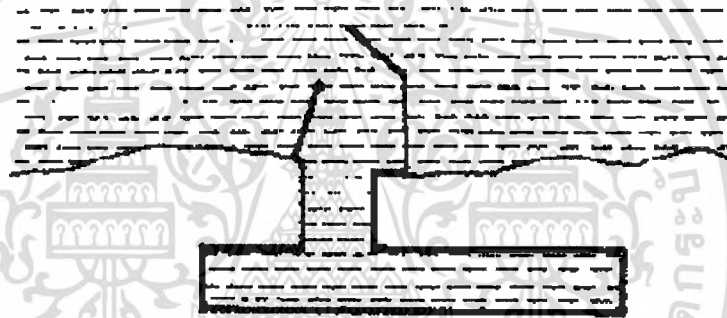
ภาพที่ 2.25 ทำเรือที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำในธรรมชาติ (1)

ที่มา : <http://www.md.co.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

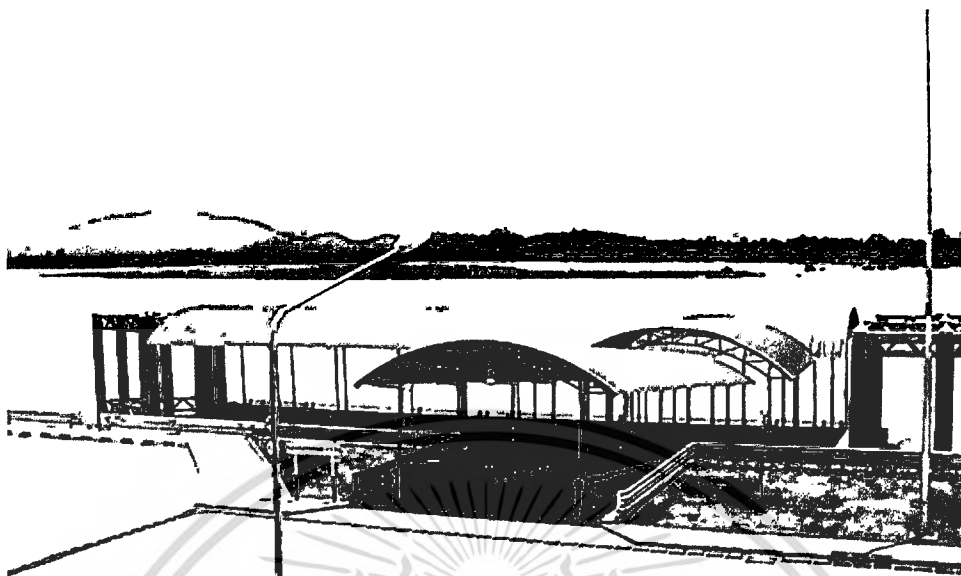


ภาพที่ 2.26 ทำเรือที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำในธรรมชาติ (2)  
ที่มา : <http://www.md.co.th>



ภาพที่ 2.27 ทำเรือที่ออกแบบการก่อสร้างให้มีรูปแบบที่แตกต่างไปจากสภาพทำในธรรมชาติ (3)  
ที่มา : <http://www.md.co.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.28 ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ที่มา : <http://www.md.co.th>



ภาพที่ 2.29 ท่าเรือระนอง จังหวัดระนอง

ที่มา : <http://www.md.co.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.30 ท่าเรือเกาะฮัง จังหวัดกระบี่

ที่มา : <http://www.md.co.th>



ภาพที่ 2.31 ท่าเรือโดยสาร-ท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จังหวัดกระบี่

ที่มา : <http://www.md.co.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 2.32 ท่าเรือท่ามะตัง จังหวัดสตูล

ที่มา : <http://www.md.co.th>

### 2.2.9.3 มาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร

1. กำหนดจำนวนและประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต้องมีไว้ประจำท่าเพื่อความปลอดภัยของแต่ละท่า
2. นำมาตรฐานของท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ โดยสารแต่ละขนาดของทุกประเภทการใช้งานมาเป็นแนวทางในการดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ โดยสารที่จะสร้างใหม่
3. พัฒนาปรับปรุงท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกประจำท่าให้ครบถ้วนและมีความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด
4. ตรวจสอบสภาพความมั่นคงแข็งแรงของท่าเทียบเรือและ โป๊ะเทียบเรือ เพื่อต่ออายุใบอนุญาต หรือระงับการใช้ท่าเทียบเรือหรือ โป๊ะเทียบเรือ
5. ปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายแสดงความปลอดภัยของ โป๊ะเทียบเรือ เช่น เส้นแนวน้ำบรรทุกที่ปลอดภัย หรือเครื่องหมายอื่น ๆ ที่ผู้โดยสารเข้าใจได้ง่าย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

6. ให้มีนายประจำท่าทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัย และความพร้อมของเรือที่เข้า-ออก พร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าและรายชื่อผู้โดยสาร

7. กำหนดวิธีปฏิบัติสำหรับนายประจำท่า

8. ให้ควบคุมจำนวนคน โดยสารที่ลงเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทางโดยบังคับให้นายท่าจัดทำบัญชีรายชื่อผู้โดยสารและที่อยู่ ตลอดจนบัญชีของสินค้าที่บรรทุก รวมทั้งชนิดของสินค้าและน้ำหนักโดยละเอียด

9. ให้จัดเจ้าหน้าที่ไปกำกับดูแลและตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ โดยสารทุกลำก่อนออกจากท่า

10. ให้ปรับปรุงการประชาสัมพันธ์ที่ทำเทียบเรือโดยสาร เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถรับรู้ข่าวอากาศ และสภาพคลื่นลมในเส้นทางที่จะเดินทางไป โดยให้ท่าเรือโดยสารติดตั้งเครื่องมือสื่อสาร เครื่องแฟกซ์ข่าวอากาศ เพื่อรับฟังข่าวอากาศและรับแจ้งเหตุฉุกเฉินได้ตลอด 24 ชั่วโมง

11. ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนเข้ามาลงทุนและประกอบกิจการท่าเรือโดยสารสาธารณะ โดยให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกรมเจ้าท่า

12. จัดทำโครงการจัดหาเรือช่วยชีวิต ประจำท่าเรือโดยสาร

#### 2.2.9.4 ประเภทของท่าเรือ

ท่าเรือมีวัตถุประสงค์ในการใช้งานและตำแหน่งที่ตั้งแตกต่างกันไป ดังนั้นการจำแนกประเภทของท่าเรือมีหลายวิธีการ ดังนี้

1. แบ่งแยกตามหน้าที่หรือลักษณะการใช้งาน ตัวอย่างเช่น ท่าเรือเก็บสินค้าหรือท่าเรือขนส่งสินค้า ท่าเรือปลอดภาษี ท่าเรือภายในประเทศ ท่าเรือเพื่อการทหาร ท่าขนส่งทางทะเลในเขตอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ท่าเรื่อน้ำมัน ท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

2. แบ่งแยกตามลักษณะพื้นที่หรือสภาพภูมิศาสตร์ที่ท่าเรื่อนั้นตั้งอยู่ ตัวอย่างเช่น ท่าเรือชายฝั่งทะเล ท่าเรื่อน้ำลึก ท่าเรือปากแม่น้ำ ท่าเรือแม่น้ำ เป็นต้น

3. แบ่งแยกตามขนาดของท่าเรือ เป็นการแยกขนาดท่าเรือ (Port size) เพื่อเปรียบเทียบวัตถุประสงค์หรือกำลังการผลิตของท่าเรือแต่ละแห่ง เท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันนิยมเปรียบเทียบขนาดท่าเรือจากตัวเลขที่สำคัญ คือ

3.1 น้ำหนักสินค้าทั้งหมดที่ทำเรือควบคุมในแต่ละปี กล่าวคือ ท่าเรือที่มีน้ำหนักสินค้าทั้งหมดที่ควบคุมในแต่ละปีมากที่สุด จะพิจารณาว่าท่าเรื่อนั้นมีขนาดใหญ่ที่สุด

3.2 มูลค่าสินค้าที่ทำเรือควบคุมทั้งหมด กล่าวคือ ถ้ามีมูลค่าสินค้าที่ควบคุมในปริมาณสูง ถือว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่

3.3 จำนวนเรือทั้งหมดที่เข้าออกผ่านท่าในแต่ละปี กล่าวคือ ถ้ามีเรือเข้าออกผ่านท่าแต่ละปีเป็นจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอ ถือว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่

จำนวนท่าเทียบเรือ (Berth) ที่ใช้ประโยชน์ กล่าวคือ ถ้ามีท่าเทียบเรือสำหรับให้เรือเข้าจอดขนส่งสินค้าหลายจุด อันจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าหรือทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น จะพิจารณาว่าท่าเรื่อนั้นมีขนาดใหญ่

ขนาดของเรือที่ใหญ่ที่สุดซึ่งสามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกบนท่าเรื่อนั้นได้ หมายถึงการพิจารณาว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ จะพิจารณาจากการที่มีเรือขนาดใหญ่สามารถเข้าเทียบท่าดำเนินกิจการบนท่าได้อย่างเหมาะสม

ตัวอย่างเช่นในปี 1990 UK London, Milford Haven และ Liverpool ควบคุมน้ำหนักสินค้า (น้ำมัน) ทั้งหมด 96 ล้านตัน, 81 ล้านตัน และ 59 ล้านตันตามลำดับ จะพิจารณาว่า UK London เป็นท่าที่ใหญ่ที่สุด

อย่างไรก็ตามการเปรียบเทียบขนาดของท่าเรือเหล่านี้มิได้มีความสำคัญเทียบเท่ากับการวางแผนท่าเรือและออกแบบเรือให้มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งตัวเลขที่สำคัญและมีข้อจำกัดของท่าเรือคือระดับความลึกของร่องน้ำที่เหมาะสมกับท่าเรือที่จะอำนวยความสะดวกให้เรือขนาดต่าง ๆ เข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย (Draft หรือ Depth of Water Available)

#### 2.2.9.5 ความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือและเรือ

เพื่อความปลอดภัยในการดำเนินกิจการ ท่าเรือและเรือต้องมีความสัมพันธ์กัน ขึ้นอยู่กับแบบของท่าเรือ ประเภทของเรือ และปริมาณการบรรทุกของเรือ กล่าวคือ

ลักษณะท่าเทียบเรือ ในการดำเนินกิจการท่าเรือมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องออกแบบลักษณะท่าเทียบเรือให้สัมพันธ์กับประเภทเรือที่เข้ามาเทียบท่า ขนาดของเรือต้องสัมพันธ์กับท่าเรือ กล่าวคือ ต้องมีระดับความลึกของร่องน้ำหน้าท่าที่เหมาะสมเพื่อให้เรือขนาดต่าง ๆ สามารถเข้าจอดเทียบได้อย่างปลอดภัย และควรต้องมีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่พอเพียงระหว่างเรือกับท่าเรือที่สัมพันธ์กัน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ และที่สำคัญคือ โครงสร้างของท่าเรือหรือท่าเทียบเรือจะต้องมั่นคง แข็งแรง มีความปลอดภัยและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

### 2.2.10 มาตรฐานเรือรับจ้างนำเที่ยว

เรือรับจ้างนำเที่ยว หมายถึง เรือบรรทุกคนโดยสารที่แล่นในลำน้ำ หรือทะเล ประกอบด้วย 3 ประเภท ได้แก่ เรือกลลำน้ำ และเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต หรือเรือโดยสารประเภทอื่นๆ ที่ได้รับการจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสาร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการนำเที่ยวเรือรับจ้างนำเที่ยว ตามมาตรฐานนี้ แบ่งเป็น 3 ขนาด ตามจำนวนการบรรทุกคนโดยสาร ดังนี้

1. เรือขนาดเล็ก บรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 15 คน
2. เรือขนาดกลาง บรรทุกคนโดยสารจำนวน 16 - 70 คน
3. เรือขนาดใหญ่ บรรทุกคนโดยสารจำนวน 71 - 150 คน

องค์ประกอบที่ 1 สภาพทางกายภาพ ประกอบด้วย

1. ตัวเรือ มีแนวปฏิบัติและรายละเอียดของตัวชีวิต ดังนี้

- 1.1 มีใบอนุญาตให้ใช้เรือ ที่ออกโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- 1.2 มีป้ายบอกชื่อหรือสัญลักษณ์ พร้อมเลขทะเบียนของเรือแสดงไว้อย่างชัดเจน
- 1.3 มีทางขึ้น - ลงเรือกว้างไม่น้อยกว่า 0.60 เมตร และไม่มีสิ่งกีดขวาง สามารถใช้ได้

สะดวก

- 1.4 มีป้ายระบุจำนวนผู้โดยสารแสดงไว้อย่างชัดเจน
- 1.5 มีป้ายแนะนำการปฏิบัติตนขณะโดยสาร และเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน รวมถึงการใช้

อุปกรณ์ช่วยชีวิตแสดงไว้อย่างชัดเจน

- 1.6 มีเครื่องหมายกำหนดแนวบรรทุก (Load Line) แสดงไว้อย่างชัดเจน และบรรทุก

ไม่เกินแนว

- 1.7 มีพื้นที่เก็บสัมภาระผู้โดยสาร ไม่น้อยกว่า 0.50 ลบ.ม. ต่อ 1 คน และใช้อุปกรณ์ผูกมัดอย่างแน่นหนา ใช้งานสะดวก

ผูกมัดอย่างแน่นหนา ใช้งานสะดวก

- 1.8 มีห้องน้ำ - ส้วมถูกสุขลักษณะ ที่สามารถใช้งานได้สะดวก ปลอดภัย อย่างน้อย 1

ห้อง

1.9 เป็นพื้นที่ปลอดบุหรี่ หรือแยกพื้นที่สูบบุหรี่ ซึ่งมีการระบายอากาศที่ดี พร้อมแสดงเครื่องหมายไว้อย่างชัดเจน

- 1.10 มีอุปกรณ์สื่อสารที่มีประสิทธิภาพ

- 1.11 ติดตั้งโคมไฟเดินเรือ และไฟอื่นๆตามที่กฎหมายกำหนด ในลักษณะที่ปลอดภัย

และใช้ได้ดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.12 ตัวเรือสามารถผิมน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีระบบระบายอากาศที่ใช้การ  
ได้ดี

1.13 มีการจัดเก็บเชื้อเพลิงอย่างเหมาะสม และปลอดภัย

## 2. อุปกรณ์ช่วยชีวิต มีแนวปฏิบัติและรายละเอียดของตัวชีวิต ดังนี้

2.1 มีพวงชูชีพ เสื้อชูชีพ หรือเบาะนั่งที่มีลักษณะ และคุณสมบัติเป็นเครื่องชูชีพที่ใช้  
งานได้ดี ครอบคลุมจำนวนผู้โดยสารตามข้อบังคับว่าด้วยการตรวจเรือกำหนด จัดวางอยู่ในจุดที่เหมาะสม  
พร้อมใช้งานทุกชั้น

2.2 พวงชูชีพ หรือเสื้อชูชีพ หรือ เบาะนั่งที่มีลักษณะ และคุณสมบัติเป็นเครื่องชูชีพที่  
ใช้งานได้ดี มีชื่อเรือหรือเลขทะเบียนเรือที่อุปกรณ์ช่วยชีวิตทุกชิ้น

2.3 มีน้ายาคับเพลิงประจำเรือที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมจำนวนข้อบังคับว่าด้วยการ  
ตรวจเรือกำหนด ติดตั้งไว้ในจุดที่เหมาะสมพร้อมใช้งาน และมีชื่อเรือ หรือเลขทะเบียนเรือแสดงไว้  
อย่างชัดเจน

2.4 หากมีห้องโดยสาร ที่เป็นช่องกระจกต้องสามารถเปิด-ปิดได้สะดวก และมีขนาด  
ไม่น้อยกว่า 0.50 x 0.50 เมตร กรณีห้องโดยสารที่มีช่องกระจกที่ไม่สามารถเปิด-ปิดได้ ต้องมีขนาดไม่  
น้อยกว่า 0.50 x 0.50 เมตร และต้องมีค้อนติดตั้งไว้ทุกระยะ 2 เมตร

2.5 มียาสามัญประจำบ้าน และ ชุดปฐมพยาบาลที่มีคุณภาพ จัดเตรียมไว้ในจุดที่  
เหมาะสม พร้อมใช้งาน และไม่หมดอายุ

2.6 มีน้ำดื่มที่สะอาดสำรองไว้ไม่น้อยกว่า 1 ลิตร ต่อ ผู้โดยสาร 1 คน

### 2.2.11 แนะนำทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ

ทุ่นเครื่องหมายในแนวทางเดินเรือและในร่องน้ำทางเดินเรือต่าง ๆ สีแดงบ้าง สีเขียวบ้าง สี  
เหลืองบ้าง บางทีก็เป็นลูกผสม หลากสีแตกต่างกันไป ทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือต่าง ๆ เหล่านี้  
บอกความหมายอะไรแก่นักเดินเรือบ้าง ทุ่นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือมีอยู่ด้วยกันหลายแบบ ซึ่งแต่ละ  
แบบสามารถนำมาใช้ประกอบรวมกันได้ และที่ใช้กันมานานน้ำไทยมีอยู่ด้วยกัน 5 แบบ ดังนี้ (กำหนด  
โดย International Association of Lighthouse Authorities, Iala) (กรมเจ้าท่า.2553) [online]

#### 1. ทุ่นเครื่องหมายแสดงขอบเขตทางข้างแนวทางเดินเรือ (Lateral Marks)

เป็นทุ่นเครื่องหมายที่ใช้สำหรับแสดงขอบของร่องน้ำ เพื่อบอกแนวทางเดินเรือ จะใช้  
ร่วมกับทุ่นบอกทิศทางตามปกติ โดยทั่วไปจะใช้กับร่องน้ำแนวทางเรือเดินที่ได้กำหนดขอบเขตร่องน้ำ  
ไว้แน่นอนแล้ว โดยทุ่นเครื่องหมายเหล่านี้จะอยู่ทางด้านกราบซ้ายและกราบขวาของเส้นทางเดินเรือใน

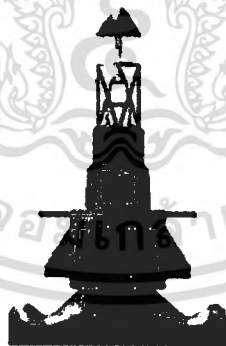
ทิศทางที่เรือแล่นเข้ามาจากทะเล (From Seaward) เพื่อที่จะเข้าเทียบท่าเรือ, แม่น้ำ, ปากแม่น้ำหรือเส้นทางทางน้ำอื่น ๆ ที่มีทิศทางที่เรือแล่นเริ่มมาจากทะเล

ลักษณะท่อนเครื่องหมายแสดงขอบเขตทางข้างแนวทางเดินเรือทางด้านกราบซ้ายของเรือ



ภาพที่ 2.33 ลักษณะท่อนเครื่องหมาย (1)

- สี : แดง
- รูปร่าง ( ท่อน ) : ทรงกระบอก (กระป๋อง), เสาหรือขอน
- เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : ทรงกระบอก (กระป๋อง) ทาสีแดง 1 อัน
- ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีแดงกะพริบจังหวะใด ๆ ก็ได้
- หมายเลข (ถ้ามี) : หมายเลขคู่เรียงตามลำดับจากทะเลเข้าหาฝั่ง
- ลักษณะท่อนเครื่องหมายแสดงขอบเขตทางข้างแนวทางเดินเรือทางด้านกราบขวาของเรือ



ภาพที่ 2.34 ลักษณะท่อนเครื่องหมาย (2)

- สี : เขียว
- รูปร่าง ( ท่อน ) : รูปกรวย, เสาหรือขอน
- เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : รูปฝ่ามือทาสีเขียวปลายแหลมชี้ขึ้น 1 ลูก
- ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีเขียวกะพริบจังหวะใด ๆ ก็ได้
- หมายเลข (ถ้ามี) : หมายเลขคี่เรียงตามลำดับจากทะเลเข้าหาฝั่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 2. ทุ่นเครื่องหมายแจ้งสิ่งอันตราย (Cardinal Marks)

เป็นทุ่นเครื่องหมายที่ใช้สำหรับบอกให้รู้ว่าทิศทางการเดินเรือด้านใดเป็นด้านที่ปลอดภัยต่อการเดินเรือและสามารถจะแล่นผ่านสิ่งอันตรายนั้น ๆ ได้ โดยเกี่ยวข้องกับทุ่นเครื่องหมายแจ้งสิ่งอันตรายที่วางไว้ในทิศทั้งสี่ คือ ทิศเหนือ , ทิศตะวันออก , ทิศใต้และทิศตะวันตกนั้น จะเป็นแบบเรียงจริง คือ จะอยู่ระหว่างทิศตะวันตกเฉียงเหนือ – ตะวันออกเฉียงเหนือ , ตะวันออกเฉียงเหนือ – ตะวันออกเฉียงใต้ , ตะวันออกเฉียงใต้ – ตะวันตกเฉียงใต้ , ตะวันตกเฉียงใต้ – ตะวันตกเฉียงเหนือ นับจากจุดที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ

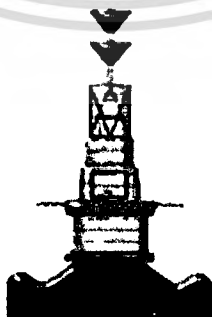
### ลักษณะทุ่นเครื่องหมายแจ้งสิ่งอันตรายที่วางไว้ทางทิศเหนือ



ภาพที่ 2.35 ลักษณะทุ่นเครื่องหมาย (3)

- สี : สีดำอยู่บนสีเหลือง  
 รูปร่าง ( ทุ่น ) : ไม่จำกัด, เสาหรือขอน  
 เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : รูปฝ่ามือสีดำ 2 อันซ้อนกัน ปลายแหลมชี้ขึ้น  
 ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาวกระพริบจังหวะเร็วมากหรือเร็ว

### ลักษณะทุ่นเครื่องหมายแจ้งสิ่งอันตรายที่วางไว้ทางทิศใต้



ภาพที่ 2.36 ลักษณะทุ่นเครื่องหมาย (4)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

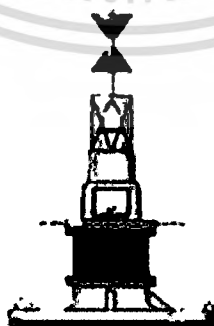
- ติ : ติเหลืองอยู่บนตีคำ  
 รูปร่าง ( ทุ่น ) : ไม่จำกัด, เสาหรือขอน  
 เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : รูปฝ่าชืทาตีคำ 2 อันซ้อนกัน ปลายแหลมชี้ลง  
 ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาวกระพริบจังหวะเร็วมาก 6 วัับ และวาวยาวทุก 10 วินาที หรือจังหวะเร็ว 6 วัับและวาวยาว ทุก 15 วินาที

ลักษณะทุ่นเครื่องหมายแจ้งถึงอันตรายที่วางไว้ทางทิศตะวันออก



- ติ : ติดำมีแถบติเหลืองขนาดกว้างคาดตามแนวนอน 1 แถบ  
 รูปร่าง ( ทุ่น ) : ไม่จำกัด, เสาหรือขอน  
 เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : รูปฝ่าชืทาตีคำ 2 อันซ้อนกัน ฐานชนกัน  
 ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาวกระพริบจังหวะเร็วมาก 3 วัับ ทุก 5 วินาทีหรือจังหวะเร็ว 3 วัับ ทุก 10 วินาที

ลักษณะทุ่นเครื่องหมายแจ้งถึงอันตรายที่วางไว้ทางทิศตะวันตก



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- สี : สีเหลืองมีแถบสีดำ ขนาดกว้างคาดตามแนวนอน 1 แถบ  
 รูปร่าง ( ทู่น ) : ไม่จำกัด, เส้าหรือซอน  
 เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : รูปฝ่ามือหงาย 2 อันซ้อนกัน ปลายแหลมชนกัน  
 ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาวกระพริบจังหวะเร็วมาก 9 วับ ทุก 10 วินาที หรือจังหวะเร็ว 9 วับ ทุก 15 วินาที

### 3. ทู่นเครื่องหมายแสดงสิ่งอันตรายโดดเดี่ยว (Isolated Danger Marks)

เป็นทู่นเครื่องหมายที่สร้างขึ้นบนสิ่งอันตรายนั้นหรือทอดสมอไว้บนสิ่งอันตรายนั้น โดยบริเวณรอบ ๆ สิ่งอันตรายมีน้ำลึกพอที่เรือจะแล่นผ่านได้

#### ลักษณะทู่นเครื่องหมายแสดงสิ่งอันตรายโดดเดี่ยว



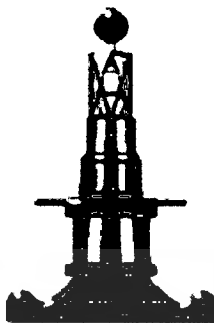
ภาพที่ 2.39 ลักษณะทู่นเครื่องหมาย (7)

- สี : สีดำมีแถบสีแดง 1 แถบหรือหลายแถบคาดตามแนวนอน  
 รูปร่าง ( ทู่น ) : ไม่จำกัด, เส้าหรือซอน  
 เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : ลูกกลม 2 ลูกซ้อนกัน ทาสีดำ  
 ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาวกระพริบวับเป็นหมู่ 2 วับ

### 4. ทู่นเครื่องหมายแสดงบริเวณที่ปลอดภัย (Safe Water Marks)

เป็นทู่นเครื่องหมายที่แสดงให้ทราบว่ารอบ ๆ บริเวณเครื่องหมายนั้นเป็นบริเวณที่ปลอดภัยเรือสามารถแล่นผ่านได้ เครื่องหมายเหล่านี้จะรวมถึงเครื่องหมายแสดงแนวกลางร่องน้ำและแสดงจุดกึ่งกลางร่องน้ำต่าง ๆ ด้วย นอกจากนี้ทู่นเครื่องหมายแสดงบริเวณที่ปลอดภัยยังสามารถใช้เป็นเครื่องหมายแสดงบริเวณปากแม่น้ำหรือบริเวณที่เริ่มเห็นฝั่ง หรือเป็นย่านเข้าใกล้ท่าเรือได้อีกด้วย

### ลักษณะทูนเครื่องหมายแสดงบริเวณที่ปลอดภัย



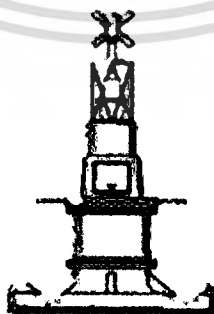
ภาพที่ 2.40 ลักษณะทูนเครื่องหมาย (8)

- สี : แดงและสีขาวในทางตั้ง
- รูปร่าง ( ทูน ) : กลม, เส้นหรือขอบ มีลูกกลมเป็นเครื่องหมายบนยอด
- เครื่องหมายยอด (ถ้ามี) : ลูกกลมทาสีแดงลูกเดียว
- ไฟ (ถ้ามี) : ใช้ไฟสีขาว จังหวะไฟที่กระพริบเท่ากันหรือไฟวาบหรือวับขาว 1 วับ ทุก 10 วินาที หรือจังหวะไฟสัญญาณสากลอักษร " A":

#### 5. ทูนเครื่องหมายพิเศษ (Special Marks)

เป็นทูนเครื่องหมายต่าง ๆ ที่มีจุดประสงค์สำหรับใช้แสดงให้ทราบถึงพื้นที่บริเวณใด ๆ เป็นกรณีพิเศษ โดยเฉพาะหรือตามลักษณะที่แจ้งไว้ในเอกสารการเดินเรือต่าง ๆ แต่ไม่ประสงค์จะใช้ช่วยการเดินเรือเป็นสำคัญ เช่น เครื่องหมายแสดงที่ทิ้งมูลดิน, เครื่องหมายแสดงบริเวณการฝึกทางทหาร, เครื่องหมายแสดงสายเคเบิลและท่อ, เครื่องหมายแสดงปลายท่อทางระบายน้ำ, เครื่องหมายแสดงที่จอดเรือกักกันโรคติดต่อ, เครื่องหมายแสดงบริเวณที่หย่อนใจทางน้ำ (เช่น สนามกีฬาทางน้ำ)

#### ลักษณะทูนเครื่องหมายพิเศษ



ภาพที่ 2.41 ลักษณะทูนเครื่องหมาย (9)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สี	:	เหลือง
รูปร่าง (ทูน)	:	ไม่จำกัด
เครื่องหมายยอด (ถ้ามี)	:	เครื่องหมายกากบาททาสีเหลือง 1 อัน
ไฟ (ถ้ามี)	:	ใช้ไฟสีเหลืองกระพริบจังหวะใด ๆ ก็ได้

ที่มา : วารสารกรมเจ้าท่า.2553

### 2.3 สถิติการท่องเที่ยว

พัทยา เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งทางบกและทางน้ำซึ่งอยู่ทางด้านตะวันออกของอ่าวไทย มีสถานที่ท่องเที่ยวที่หลากหลาย จึงมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ นิยมเข้ามาท่องเที่ยวที่พัทยายเป็นจำนวนมาก สร้างรายได้ให้แก่ประชาชน ดังสถิติท่องเที่ยว ดังนี้

**สถิติการท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพัทยา**

ตารางที่ 2.1 ตารางสถิติท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพัทยา ปี 2549 - 2550

ปี พ.ศ.	ผู้เยี่ยมเยือนพัทยา / รายได้ (นักท่องเที่ยว + นักทัศนาจร)				รวม	
	ชาวไทย (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	ชาวต่างประเทศ (คน)	รายได้ (ล้านบาท)	ผู้เยี่ยมเยือนพัทยา ทั้งสิ้น (คน)	รายได้ (ล้านบาท)
2548	1,804,240	8,441.67	3,533,769	40,080.46	5,338,009	48,522.13
2549	2,026,179	9,289.02	4,088,768	43,955.09	6,114,947	53,244.11
2550	2,199,028	10,649.45	4,481,630	48,698.16	6,680,658	59,347.61

ที่มา : สำนักงาน ททท. ภาคกลางเขต 3 ชลบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 ตารางสถิติเปรียบเทียบนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวพหุชาติ ปี 2549 - 2550

ข้อมูล	ปี 2549	ปี 2550	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
<b>ผู้เยี่ยมเยือน</b>	<b>6,114,947</b>	<b>6,680,658</b>	<b>+9.25</b>
ไทย	2,026,179	2,199,028	+8.53
ต่างประเทศ	4,088,768	4,481,630	+9.61
<b>นักท่องเที่ยว</b>	<b>5,704,680</b>	<b>6,224,823</b>	<b>+9.12</b>
ไทย	1,704,495	1,837,823	+7.82
ต่างประเทศ	4,000,185	4,387,000	+9.67
<b>นักท่องเที่ยว</b>	<b>410,267</b>	<b>455,835</b>	<b>+11.11</b>
ไทย	321,684	361,205	+12.29
ต่างประเทศ	88,583	94,630	+6.83
<b>ระยะเวลาพำนักเฉลี่ย (วัน)</b>	<b>3.18</b>	<b>3.13</b>	<b>-</b>
ไทย	2.16	2.30	-
ต่างประเทศ	3.62	3.48	-
<b>ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย / คน / วัน (บาท)</b>			
<b>ผู้เยี่ยมเยือน</b>	<b>2,866.82</b>	<b>2,977.38</b>	<b>+3.86</b>
ไทย	2,321.43	2,323.49	+0.09
ต่างประเทศ	3,016.58	3,172.63	+5.17
<b>นักท่องเที่ยว</b>	<b>2,903.96</b>	<b>3,016.06</b>	<b>+3.86</b>
ไทย	2,418.89	2,411.13	-0.32
ต่างประเทศ	3,027.21	3,183.50	+5.16
<b>นักท่องเที่ยว</b>	<b>1,221.98</b>	<b>1,324.76</b>	<b>+8.41</b>
ไทย	1,206.65	1,298.96	+7.65
ต่างประเทศ	1,277.68	1,423.23	+11.39

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.2 (ต่อ)

ข้อมูล	ปี 2549	ปี 2550	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
รายได้ (ล้านบาท)			
ผู้เยี่ยมชมเยือน	53,244.11	59,347.61	+11.46
ไทย	9,289.02	10,649.45	+14.65
ต่างประเทศ	43,955.09	48,698.16	+10.79

ตารางที่ 2.3 สถิติการเข้าพักของนักท่องเที่ยวในพญาปี 2549 - 2550

ข้อมูล	ปี 2549	ปี 2550	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
ข้อมูลสถานพักแรม			
จำนวนสถานพักแรม (แห่ง)	360	357	+0.83
จำนวนห้องพัก	37,595	38,085	+1.30
อัตราการเข้าพักเฉลี่ย (%)	62.30	57.48	-4.82
ระยะเวลาพำนักเฉลี่ย (วัน)	2.91	2.71	-
จำนวนนักท่องเที่ยวพักแรม (คน)	5,325,673	5,830,708	+9.48
ไทย	1,357,283	1,514,563	+11.59
ต่างประเทศ	3,968,390	4,316,145	+8.76

ที่มา : สำนักงาน ททท. ภาคกลางเขต 3 โทร. 2553

### สถิติการท่องเที่ยวพญาปี 2550

ผู้มาเยี่ยมชมเยือนพญา จำแนกเป็น 2 ประเภท คือ นักท่องเที่ยว และนักท่องเที่ยว

พญาที่มีผู้มาเยี่ยมชมเยือนทั้งสิ้น 6,680,658 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 9.25

นักท่องเที่ยว มีจำนวนทั้งสิ้น 6,224,823 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 9.12

นักท่องเที่ยว มีจำนวนทั้งสิ้น 455,835 คน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 11.11

รายได้ที่เกิดจากการท่องเที่ยว ปี 2550

รายได้จากการท่องเที่ยวทั้งสิ้น 59,347.61 ล้านบาท

เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 11.46

รายได้ผู้เยี่ยมชมเยือนชาวไทย	10,649.45	ล้านบาท
เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ	14.65	
รายได้ผู้เยี่ยมชมเยือนชาวต่างประเทศ	48,698.16	ล้านบาท
เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ	10.79	

ผู้เยี่ยมชมเยือนร้อยละ 74.15 จะเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวนี้โดยรถส่วนตัว รองลงมา คือ รถโดยสาร ประจำทาง ร้อยละ 23.10 และเครื่องบินร้อยละ 2.32 อื่นๆอีกร้อยละ 0.43 ส่วนที่พักค้างคืนของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะพักที่โรงแรม คิดเป็นร้อยละ 93.36 รองลงมา คือ บ้านญาติ / เพื่อน ร้อยละ 6.43 และบ้านพักรับรองร้อยละ 0.22 ตามลำดับ

ผู้มาเยี่ยมชมเยือนพัทยามีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นเฉลี่ย/คน/วัน 2,977.38 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 3.86 นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน 3,016.06 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนคิดเป็นร้อยละ 3.86 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นค่าที่พัก , ค่าอาหารและเครื่องดื่ม , ค่าซื้อสินค้าที่ระลึก ตามลำดับ

นักท่องเที่ยวมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย/คน/วัน 1,324.76 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 8.41 ปี 2550 จากข้อมูลการวิเคราะห์เบื้องต้นของ ททท. พบว่าพัทยามีจำนวนสถานพักแรม 357 แห่ง จำนวนห้องพัก 38,085 ห้อง มีอัตราการเข้าพักแรม เฉลี่ยร้อยละ 57.48 ลดลงร้อยละ 4.82 จากปีก่อน เมื่อพิจารณาในส่วนของคนเข้าพักแรมพบว่า ปี 2550 มีผู้เข้าพักแรมทั้งสิ้น 5,830,708 คน มีระยะเวลาพักเฉลี่ย 2.71 วัน ความสำเร็จจากการท่องเที่ยวเป็นผลจากนโยบายต่าง ๆ ดังนี้

1. ผลสำเร็จจากการเปิดตลาดท่องเที่ยวในประเทศ ทำให้มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศใช้บริการท่องเที่ยวที่เมืองพัทยาทั้งในช่วงไฮซีซั่นและโลว์ซีซั่นจำนวนมาก
2. ภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของเมืองพัทยาดีขึ้น โดยเฉพาะเรื่องสิ่งแวดล้อมเนื่องจากปัจจุบัน เมืองพัทยามีการก่อสร้างโรงบำบัดน้ำเสียเพื่อแก้ไขปัญหาค่าน้ำเสียแล้ว

## 2.4 สถิติจำนวนประชากรใน เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

ตารางที่ 2.4 สถิติประชากรบนเกาะล้าน เมษายน 2551

ประชากร	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ประชากร เพิ่มขึ้น (คน)	เพิ่มขึ้น (ลดลง) %
ประชากรทั้งหมด	2,360	2,383	2,446	63	+ 2.64
ประชากรชาย	1,185	1,194	1,230	36	+ 3.01
ประชากรหญิง	1,175	1,189	1,216	27	+ 2.27
จำนวนครุเรือน	464	478	494	16	+ 3.34

ที่มา : การเก็บข้อมูลภาคสนาม แขวงเกาะล้าน เมืองพัทยา (ข้อมูลทุติยภูมิ)

## 2.5 นโยบายและแนวทางการพัฒนาสำนักเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน (สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน.2549:11-14)

### 2.5.1 วิสัยทัศน์

เกาะล้าน จัดได้ว่าเป็นเกาะที่อุดมสมบูรณ์และสวยงามอีกแห่งหนึ่งของประเทศ มีชายหาดปะการัง ป่าไม้ พืชพรรณธรรมชาตินานาชนิด ซึ่งมีการกำหนดวิสัยทัศน์ หรือจุดมุ่งหมายของการพัฒนาท้องถิ่นที่ต้องการให้เกิดขึ้นในระยะเวลาอีก 5 ปี ข้างหน้า จะสามารถชี้ให้เห็นถึงลักษณะของการพัฒนาเกาะล้านอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่ง

### 2.5.2 ยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนา

ยุทธศาสตร์การพัฒนาท้องถิ่น คือการกำหนดภารกิจหลักในการพัฒนา ที่ต้องการดำเนินการในด้านต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุผลในการพัฒนาตามจุดหมาย หรือวิสัยทัศน์การพัฒนา และกำหนดเป็นแนวทางในการพัฒนาท้องถิ่นต่อไป ซึ่งยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนาเกาะล้าน ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาศักยภาพและความเข้มแข็งของชุมชน ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1.1 จัดอบรมสัมมนาแกนนำชุมชนและประชาคมให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาและกระบวนการในการพัฒนา

1.2 กระตุ้นเตือนประชาชนให้มีความตื่นตัวกับการมีส่วนร่วมในการช่วยกันสร้างความเข้มแข็งของชุมชน

1.3 สร้างชุมชนและเครือข่ายพร้อมทั้งเปิดโอกาสในการแสดงพลังของชุมชนและการสนับสนุนให้มีการรวมกลุ่ม

2. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกอบด้วยแนวทางพัฒนา ดังนี้

2.1 จัดระบบการจัดเก็บขยะชุมชน และขยะติดเชื้อ

2.2 เพิ่มขีดความสามารถในการกำจัดมลพิษทางอากาศ เสี่ยง และสิ่งแวดล้อม

2.5.3 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิต และคุณค่าทางด้านสังคมประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. เสริมสร้างให้เกิดบรรยากาศที่ดี และมีจิตสำนึกผูกพันต่อท้องถิ่นทั้งในระดับครอบครัว ชุมชน และสังคม

2. ควบคุมดูแลให้ชุมชนมีความสงบสุขความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินทั้งทางด้านอุบัติเหตุ สาธารณภัย และความสงบเรียบร้อยในชุมชน

3. ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีร่วมกันระหว่างสถาบันทางสังคมต่าง ๆ เช่น ครอบครัว ชุมชน โรงเรียน วัด และกลุ่มทางสังคมอื่น ๆ

4. สร้างหลักบริหารพัฒนาที่สนับสนุนการพัฒนาคุณภาพชีวิต และกระบวนการเรียนรู้ที่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาค่านิยมวิถีชีวิตแบบพอเพียง / พึ่งตนเอง

2.5.4 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาประสิทธิภาพการเมืองการบริหาร และการพัฒนาบุคลากรท้องถิ่น ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. เปิดโอกาสให้ประชาชนและองค์กรต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการวางแผนพัฒนา การบริหารจัดการแบบพหุภาคี

2. นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งทางด้านคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ และระบบสารสนเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน และการให้บริการประชาชน

3. พัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติและประชาชนตามชุมชนต่าง ๆ

**2.5.5 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และ โครงสร้างพื้นฐาน**  
ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. ก่อสร้างและเชื่อมโยงเครือข่ายการคมนาคมอย่างทั่วถึงในทุกพื้นที่ และจัดระบบการขนส่งสาธารณะ
2. จัดทำและปรับปรุงระบบการจราจร และขนส่งภายใน ให้มีมาตรฐานและมีการดำเนินงานอย่างเป็นระบบและมีระเบียบพร้อมทั้งสร้างวินัยการจราจรแก่ผู้ใช้รถ / เรือ
3. พัฒนาและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ภายในพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์แบบ และสอดคล้องกับผังเมือง ตลอดจนสามารถตอบสนองต่อความต้องการของนักลงทุนทุกระดับ

**2.5.6 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบการศึกษา และ ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น**  
ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. ปรับปรุงพัฒนาโรงเรียนในเกาะล้านทุกด้านพร้อมทั้งขยาย โอกาสทางการศึกษาทั้งในระบบ และนอกระบบ ตลอดจนให้มีการสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. ส่งเสริมกิจกรรมของเยาวชน และสนับสนุนให้มีการแข่งขันกีฬาทุกประเภท
3. อนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่ง โบราณสถาน ศิลปกรรม วัฒนธรรม และประเพณีที่ดีงาม เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

**2.5.7 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบการบริหารและการจัดบริการด้านสาธารณสุข**  
ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. จัดสร้างศูนย์สุขภาพชุมชนเพื่อให้บริการสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน และนักท่องเที่ยว
2. จัดสร้างศูนย์กีฬาและสันทนาการ
3. เสริมสร้างพัฒนาการบริการสาธารณสุขให้ครอบคลุมพื้นที่
4. รณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
5. ให้บริการข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสุขภาพและอนามัยแก่ประชาชน
6. พัฒนาอนามัย โภชนาและสถานบริการสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้านให้มีประสิทธิภาพ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.5.8 ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของระบบเศรษฐกิจชุมชน ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. จัดสร้างศูนย์ฝึกอาชีพชุมชนและร้านค้าชุมชน
2. เพื่อพัฒนาและเพิ่มทักษะอาชีพและสมรรถนะทางเศรษฐกิจของครอบครัว และชุมชน
3. สนับสนุนให้มีการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน โดยใช้ภูมิปัญญาท้องถิ่น
4. ส่งเสริมให้ประชาชนมีการประกอบอาชีพตามความถนัด
5. ส่งเสริมระบบเศรษฐกิจแบบพอเพียง ทั้งในระดับครอบครัวและชุมชน
6. ส่งเสริมการขยายตลาดการค้าของที่ระลึกสู่ระดับเมือง

2.5.9 ยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมและพัฒนากองท่องเที่ยว ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา ดังนี้

1. พัฒนาและปรับปรุงด้านสาธารณูปโภค และสาธารณูปการที่เอื้ออำนวยต่อการท่องเที่ยว
2. จัดระบบควบคุมและป้องกันรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินแก่นักท่องเที่ยว
3. อนุรักษ์ฟื้นฟูและบูรณะแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ
4. จัดตั้งศูนย์บริการข้อมูลข่าวสารประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว ตามสื่อต่าง ๆ ทั้งในระดับท้องถิ่น และระดับประเทศ
5. ส่งเสริมการผลิต การจำหน่ายสินค้าและการให้บริการด้านต่าง ๆ กับผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยว

2.5.10 การพัฒนาจากความต้องการของประชาชน ประกอบด้วย

1. ความต้องการสถานที่จอดรถ / เรือบริเวณชายหาด
2. ความต้องการให้มีการจัดระเบียบรถเช่า เติงผ้าใบในเขตพื้นที่
3. ความต้องการสถานที่จำหน่ายสินค้าให้แก่พ่อค้า แม่ค้า หาบเร่ แผงลอย ประเภทต่างๆ ที่มีการซื้อขายกันอย่างไม่ถูกต้อง
4. ความต้องการให้มีการจัดระเบียบการจราจรในพื้นที่เกาะล้าน
5. ความต้องการให้มีการควบคุมราคาสินค้า และอัตราค่าบริการประเภทต่าง ๆ
6. ความต้องการให้มีการพัฒนาและปรับปรุงถนน ทางเท้า และไฟฟ้าสาธารณะ
7. ความต้องการให้มีการพัฒนาความสะอาดรอบบริเวณชายหาด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. ความต้องการมีส่วนร่วมสาธารณะตามจุดต่าง ๆ
9. ความต้องการให้มีการสร้างป้อมยามเทศกิจขึ้นตามจุดการค้าต่าง ๆ
10. ความต้องการให้มีการควบคุมดูแลกลุ่มผู้ให้บริการมอเตอร์ไซค์รับจ้างตามจุดต่าง ๆ
11. ความต้องการให้มีการตรวจสอบและดูแลผู้อพยพที่เข้ามาพักอาศัยและหารายได้ใน

เขตพื้นที่

## 2.6 บทบัญญัติของกฎหมาย เมืองพัทยา และกฎหมายเฉพาะ ของเกาะล้าน

- 2.6.1 การรักษาความสงบเรียบร้อย
- 2.6.2 การส่งเสริม รักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ
- 2.6.3 การคุ้มครอง ดูแลรักษาทรัพย์สินอันเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน
- 2.6.4 การวางผังเมือง และการควบคุมการก่อสร้าง
- 2.6.5 การจัดการเกี่ยวกับที่อยู่อาศัย และการปรับปรุงแหล่งเสื่อมโทรม
- 2.6.5 การจัดการจราจร
- 2.6.6 การรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง
- 2.6.7 การกำจัดมูลฝอย สิ่งปฏิกูล และการบำบัดน้ำเสีย
- 2.6.8 การจัดให้มีน้ำสะอาด หรือการประปา
- 2.6.9 การจัดให้มีการควบคุมตลาด ท่าเทียบเรือ และที่จอดรถ
- 2.6.10 การควบคุมอนามัย ความปลอดภัยในร้านอาหาร และสถานบริการอื่น
- 2.6.11 การควบคุมและส่งเสริมกิจการท่องเที่ยว
- 2.6.12 การบำรุงรักษาศิลปะ จารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น และวัฒนธรรมอันดีของท้องถิ่น
- 2.6.13 อำนาจหน้าที่อื่นตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นของเทศบาลนครหรือของเมืองพัทยา

## 2.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ที่ศึกษา (กรมเจ้าท่า.2553) [online]

กฎหมายที่เกี่ยวข้องในหัวข้อนี้จะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทางด้านกายภาพของสิ่งก่อสร้างบริเวณพื้นที่ซึ่งประกอบด้วย

กฎกระทรวงฉบับที่ 63 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“ล่งล้าล้าแม่น้ำ” หมายความว่า ล่งล้าเข้าไปเหนือน้ำ ในน้ำ และได้น้ำของแม่น้ำ ล้าคลองบึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดของทะเลดังกล่าว

ข้อ 4 ลักษณะของอาคารและการล่งล้าที่พึงอนุญาตได้ มีดังต่อไปนี้

(1) ท่าเทียบเรือ

ก. ต้องมีโครงสร้างที่ไม่ทำให้ทิศทางการไหลของน้ำเปลี่ยนแปลง มีช่องโปร่งระหว่างเสาไม่น้อยกว่า 3 เมตรพื้นที่ท่าเทียบเรือในแม่น้ำ ล้าคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ ทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกัน

ข. ต้องไม่มีลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตปิดทับตลอด ให้มีช่องว่างเพื่อให้แสงแดดส่องผ่านถึงพื้นน้ำได้ทำได้ และไม่มีสิ่งก่อสร้างอื่นใดบนพื้นที่ท่าเทียบเรือ นอกจากสิ่งก่อสร้างที่จำเป็นอันเป็นส่วนประกอบของท่าเทียบเรื่อนั้น

ค. ปลายสุดของท่าเทียบเรือต้องไม่เกินแนวน้ำลึกหน้าท่าเมื่อน้ำลงต่ำสุด ลึกกว่าอัตรา กินน้ำลึกเต็มที่ของเรือที่เข้าเทียบท่าตามความจำเป็น โดยคำนึงถึงขนาดเรือและลักษณะภูมิประเทศ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกิน 1 ใน 3 ของความกว้างของแม่น้ำ

ง. ต้องสร้างตามแนวเขตที่ดินที่ผู้ขออนุญาตมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองเป็นแนวตรงขึ้นจากฝั่ง

จ. ท่าเทียบเรือที่ผ่านชายหาดต้องไม่ปิดกั้นการที่ประชาชนจะใช้สอย หรือเดินผ่านชายหาด

## 2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.8.1.1 เย็นจิตร สุริวานนท์ (2539 : 84-85) ได้ทำวิจัยเรื่อง การศึกษาแนวคิดในการควบคุมและออกแบบพื้นที่ริมน้ำ

ผลสรุปการวิจัย บริเวณพื้นที่ริมน้ำเป็นบริเวณที่มีลักษณะเฉพาะตัวซึ่งต้องใช้ มาตรการพิเศษในการควบคุมการออกแบบแตกต่างไปจากบริเวณอื่น ๆ โดยจะต้องคำนึงถึงคุณค่าของมุมมองและลักษณะเฉพาะตัวของพื้นที่ที่กำหนดแนวทางในการพัฒนาเพื่อสร้างความกลมกลืนระหว่างการพัฒนาที่เกิดขึ้นกับรูปแบบเดิมของพื้นที่ลักษณะที่สำคัญของการควบคุม การออกแบบบริเวณพื้นที่ริมน้ำซึ่งกำหนดให้เป็นพื้นที่พิเศษมี 3 ลักษณะ ซึ่งมักจะใช้ร่วมกันเพื่อให้การควบคุมบรรลุตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ คือ

- การควบคุมในลักษณะเข้มงวด เป็นการควบคุมโดยการออกกฎข้อบังคับในการออกแบบ สำหรับบริเวณพื้นที่ที่ต้องการความเข้มงวดในการรักษาและกำหนดลักษณะทาง กายภาพเป็นพิเศษ เช่น ในการควบคุมให้มี Visual Corridor และทางเข้าถึงในย่าน Lower Manhattan

- การควบคุมในลักษณะของการจูงใจมีข้อเสนอตอบแทนเป็นการนำระบบ โบนัส (Bonus) มาใช้เพื่อเป็นการแก้ปัญหาเรื่องความไม่ยืดหยุ่นในข้อกำหนด ซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องการออกแบบมากเกินไป เช่น ในการสนับสนุนกิจกรรมบางประเภทในพื้นที่ ทั้งนี้ในการควบคุมการออกแบบและพัฒนาพื้นที่ริมน้ำมีหลักการที่สำคัญอยู่ 2 ประการ คือ

1. พยายามรักษามุมมองและทัศนียภาพที่สวยงามจากบริเวณด้านในเมืองมายังบริเวณริมน้ำ (Visual Corridor)

2. พยายามรักษาแนวทางเดินให้สาธารณชนสามารถมีทางสัญจรมายังบริเวณริมน้ำได้ (Public Access) ซึ่ง โดยการควบคุมการออกแบบจะกำหนดให้เป็นพื้นที่พิเศษ โดยมีข้อกำหนดของรายละเอียดในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- ประเภทการใช้สอยอาคาร
- ความสัมพันธ์ของกลุ่มอาคาร
- ลักษณะเฉพาะของการออกแบบ
- พื้นที่สาธารณะและบริการสาธารณะต่าง ๆ ของชุมชน

ข้อดีของการควบคุมการออกแบบและพัฒนาพื้นที่ริมน้ำที่เห็นได้ชัดเจน คือ สามารถคุ้มครองความมีระเบียบเรียบร้อยของการออกแบบชุมชนเมืองให้มีความสวยงามและสอดคล้องกับ ลักษณะพิเศษเฉพาะตัวของแต่ละพื้นที่เป็นอย่างดี แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีรายละเอียดในเรื่องมาตรการทางกฎหมายที่ต้องปรับปรุงให้เหมาะสม และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมการออกแบบพื้นที่ริมน้ำ



ภาพที่ 2.42 แนวทางในการควบคุมการออกแบบและพัฒนาพื้นที่ริมน้ำของ เย็นจิตร สุวีรานนท์

### 2.8.2 ยูวรินธร นุพผา (2550 : 1) ได้ทำวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเกาะสีชัง

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันด้านกายภาพที่มีผลต่อการจัดการท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี เพื่อเสนอแนวทางการใช้พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว และออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการท่องเที่ยว กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิจัยพบว่าสภาพปัจจุบันทางกายภาพของพื้นที่ มีลักษณะเป็นเกาะกลางทะเลและมีชุมชนเก่าแก่และสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญมาช้านาน ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติสถาปัตยกรรม และประเพณีวัฒนธรรมที่น่าสนใจเป็นอย่างมาก แนวทางการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยวเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี มีดังนี้

ประเภทของแหล่งท่องเที่ยวบนเกาะสีชัง ประกอบด้วย

#### 1. แหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ

บริเวณหาดถ้ำพัง เป็นหาดทรายที่นักท่องเที่ยวสามารถลงเล่นน้ำได้เพียงแห่งเดียว ควรส่งเสริมให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เป็นอย่างมากมาทักรับประทานอาหาร และพักผ่อนเป็นจำนวนมาก ด้วยทัศนียภาพที่สวยงามนั้นแล้วจึงมีนักท่องเที่ยวจำนวนมากหาดทำยาตาทหิน เป็นหาดทรายและหินอยู่บริเวณท้ายเกาะของเกาะสีชัง ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใด ๆ แต่หาดแห่งนี้มีศักยภาพที่สวยงามมาก ยังคงความเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ น้ำทะเลใสสะอาดอีกทั้งยังสามารถทำกิจกรรมทางน้ำและยัง

สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อไปยัง เกาะขยายทำเวลาน้ำลง และเกาะค้างคาวที่มีปะการังน้ำตื้นสามารถดำน้ำ และตกปลาได้ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญและมีกายภาพที่สมควรแก่การพัฒนาและ คึงคูนนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างมาก จึงควรส่งเสริมให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวพร้อม เพิ่มสถานที่พักผ่อนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวต่อไป

## 2. แหล่งท่องเที่ยวประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถานและศาสนา

พระจุฬาราชราชนาน (ราชวังเก่า) ซึ่งเป็นพระราชฐานที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า เจ้าอยู่หัว ทรงโปรดสร้างขึ้นสำหรับใช้เป็นสถานที่พักผ่อนและสถานตากอากาศ ปัจจุบันเป็นอาคารเก่า และซากสิ่งก่อสร้างปรากฏอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ตึกอภิรมย์, ตึกผ่องศรี, เรือนไม้พักผ่อนริมทะเล, สระน้ำ, และยังมีวัดอัมพวันคีรีนิคม มีโบสถ์และเจดีย์ในศิลปะแบบยุโรป บอกถึงงานสถาปัตยกรรมใน อดีตที่สวยงาม ภายในบริเวณยังมีต้นไม้เก่าแก่มียุคนับ 100 ปี ให้ได้ดูความสวยงามอีกทั้งบรรยากาศที่ บริสุทธิ์เหมาะแก่การพักผ่อนเป็นอย่างยิ่งสมควรที่จะส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทาง ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมอย่างยิ่ง

ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ อยู่บริเวณเขาที่สูงที่สุดของเกาะสีชัง สถานที่แห่งนี้ควรส่งเสริมให้เป็น สถานที่ท่องเที่ยวประเภทศาสนสถานทางศิลปวัฒนธรรม เนื่องจากมีกิจกรรมที่แสดงถึง ขนบธรรมเนียมประเพณีของคนไทยเชื้อสายจีน โดยเฉพาะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่สำคัญภายในศาลแห่งนี้เป็นที่ สักการะบูชาของประชาชนชาวเกาะสีชัง และนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ เดินเลยขึ้นไปบนเขายังมีรอยพระพุทธบาทที่ตั้งปฏิฐานไว้บนยอดเขา อีกทั้งยังสามารถเป็นจะชมวิวทิวทัศน์ ของ เกาะสีชัง ที่สวยงามให้แก่นักท่องเที่ยวอีกด้วย

พระเหลียง อยู่บริเวณบนเนินเขากลางเกาะเป็นพระพุทธรูปขนาดใหญ่ ที่นี้เป็นวัดและมีถ้ำจักร พงษ์ซึ่งเป็นผลงานทางธรรมชาติ นักท่องเที่ยวที่ไปไหว้พระยังสามารถมองเห็นทิวทัศน์ได้อีกด้วย ด้านล่างของวัดยังมีเก๋งจีนเก่าที่สร้างขึ้นสมัยรัชกาลที่ 5 พระราชทานไว้สำหรับประกอบพิธีการต่าง ๆ และในบริเวณใกล้เคียงกันจะเห็นศิลาจารึกบนแผ่นหิน สลักเรื่องราวความเป็นมาของเกาะสีชังเป็น ภาษาดั้งเดิมแต่สถานที่แห่งนี้ยังไม่มีการพัฒนาและถูกทิ้งให้อยู่ในสภาพที่เสื่อมโทรม จึงเป็นอีกหนึ่ง สถานที่ ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งที่สมควรให้มีการศึกษาเรื่องราวในเชิงประวัติศาสตร์

## 3. แหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปวัฒนธรรม ประเพณีและกิจกรรม

เกาะสีชังเป็นชุมชนที่เก่าแก่ก็ยังมีเอกลักษณ์เป็นของตัวเอง จึงมีประเพณี และกิจกรรมที่ เกิดขึ้นมากมายและสืบทอดมาอย่างช้านาน เช่น งานบวงสรวงสักการะเจ้าพ่อเขาใหญ่ประจำปี, งาน ประเพณีสงกรานต์, งานรำลึก 100 ปี ชาวสีชัง ประเพณีเหล่านี้จึงเป็นวันที่รวมชาวเกาะสีชังและ นักท่องเที่ยวที่สนใจเข้าร่วมงาน จึงเกิดปัญหาในการรองรับของสถานที่ที่ไม่เพียงพอ เพราะไม่มีลาน

ร่วมทำกิจกรรม ควรจัดให้มีสถานกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในพื้นที่อย่างยิ่งที่ให้โอกาสทางการศึกษาแก่ผู้จับ

**2.8.3 กฤษฎิมา สุขมะโน (2550:1) ได้ทำวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาเกาะลันตาใหญ่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์**

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสนอแนวทางการพัฒนาเกาะลันตาใหญ่ อุทยานแห่งชาติ หมู่เกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยเกาะลันตาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงสุดแห่งหนึ่งของชายฝั่งทะเลอันดามัน

เกาะลันตามีสถิติสภาพทางด้านท่องเที่ยวสูง เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ทั้งทรัพยากรทางทะเล แนวปะการัง หมู่เกาะบริวารต่าง ๆ ที่เป็นที่รู้จักกันในหมู่นักดำน้ำ เช่น เกาะรอก เกาะไหง เกาะมุก และถ้ำมรกต ทรัพยากรธรรมชาติป่าไม้ ถ้ำเขาไม้แก้ว และน้ำตกคลองจากอีกทั้งยังมีวิถีชีวิตของชาวเลดั้งเดิม กลุ่มอนุรักษ์ลาโว้ย ซึ่งอพยพจากไทรบุรี มาตั้งหลักแหล่งบริเวณบ้านหัวแหลมและสังกาอู๋ และยังเป็นการผสมผสานวัฒนธรรมของชาวพุทธและมุสลิมเอาไว้ด้วยกันอย่างกลมกลืน

ผลการวิจัยได้พบว่าลักษณะการท่องเที่ยวบนเกาะลันตาใหญ่เป็นการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์แบบผสมผสาน ซึ่งมีทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ธรรมชาติและท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ไว้ด้วยกันหากแต่ยังขาดระบบจัดการ การท่องเที่ยวในบางพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญและส่งเสริมศักยภาพการท่องเที่ยวทั้งสิ้น

จึงสรุปแนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยว ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย จากข้อมูลการวิจัยและการวิเคราะห์ ด้านกายภาพ และ กิจกรรมตามหลักการของช่วงชั้น โอกาสนันทนาการดังต่อไปนี้

1. บริเวณชุมชนศาลาด่าน บริเวณนี้เป็นจุดศูนย์รวมความเจริญของเกาะลันตา เป็นศูนย์กลางคมนาคม ราชการ ธุรกิจท่องเที่ยว และมีร้านอาหารทะเล และร้านขายของที่ระลึก พร้อมทั้งสถานบันเทิงต่าง ๆ บาร์ คาราโอเกะ ซึ่งนักท่องเที่ยว พักพำนักตลอดเวลา ควรมีการพัฒนาสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์และมีการจัดการขยะสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเป็นจุดศูนย์ (Landmark) เมืองได้ความเจริญของเมืองจะเกิดขึ้นไปตามสองข้างถนนสายหลัก

2. ท่าแพขนานยนต์ ปัจจุบันเป็นที่โล่งเสื่อมโทรมและแห้งแล้งขาดสิ่งอำนวยความสะดวกทำข้ามแพเป็นจุดสำคัญ คือ เป็นดั่งประตูนำส่งเกาะลันตาจึงควรมีการพัฒนา ด้านสถาปัตยกรรมให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก และประโยชน์ใช้สอยมากขึ้น และสามารถเป็นจุดสร้างรายได้ของคนในชุมชนอีกด้วย

3. ชุมชนเก่าบ้านสังกาอู๋ ปัจจุบันนักท่องเที่ยวมักนิยมเที่ยว ส่วนใหญ่นิยมเที่ยวฝั่งตะวันตกของเกาะเนื่องจากเป็นที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่ได้รับความนิยม จึงทำให้ชุมชนเก่าที่เคยเจริญรุ่งเรืองซบ

เขาลงความเจริญจึงย้ายไปอยู่บริเวณชุมชนศาลาด่าน แต่ชุมชนมีความน่าสนใจสมควรส่งเสริมให้เป็นที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรม

4. บ้านชาวประมงดังกาอู เป็นที่อยู่อาศัยของชาวเลเผ่าอุรักลาโว้ย ซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมเก่าแก่ของเกาะลันตามีวิถีชีวิต และขนบธรรมเนียมประเพณีที่น่าสนใจ มีสภาพความเป็นอยู่และบ้านเรือนที่มีแบบแผนสืบต่อมาเนิ่นนาน และมีอาหารทะเลสดอีกทั้งบริการเรือไปยังอุทยานแห่งชาติแหลมสนและเกาะใกล้เคียง จึงควรมีการพัฒนาศักยภาพให้กลายเป็นที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งของเกาะลันตา

5. สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติหาดทรายชายหาดต่าง ๆ ด้านฝั่งตะวันตกของเกาะยังมีความสวยงามเป็นธรรมชาติและมีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ที่ค่อนข้างสมบูรณ์ แต่ควรมีการจัดการเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกป้ายบอกทางลงหาดและการจัดการเกี่ยวกับขยะ เป็นต้น

#### 2.8.4 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (2531:15,11) ทำวิจัยเรื่องการพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยวเมืองพัทยา จังหวัดชลบุรี

ผลการวิจัยสรุปปัญหาและแนวทางแก้ไขไว้ ดังนี้

1. ย่าน ขาดความชัดเจนการใช้ที่ดิน คือ ส่วนราชการบางหน่วยงานมีที่ตั้งอยู่ในอาคารพาณิชย์ที่อยู่แถวเดียวกันกับร้านค้าประเภทต่าง ๆ ทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการติดต่อกับงานราชการ

แนวทางแก้ไข กำหนดการใช้ที่ดินและขอบเขตให้ชัดเจน โดยกำหนดเป็นย่านพาณิชย์กรรมย่านสถาบัน และสถานที่ราชการอื่น ๆ ส่วนย่านพาณิชย์อาจเสริมสร้างบรรยากาศโดยเปลี่ยนจากถนนมาเป็นทางเดินทางเท้า ในย่านการค้าเพิ่มลานเพื่อสร้างความน่าสนใจเป็นระยะ ๆ ไปตามทางเพิ่มความชุ่มชื้นร่มเย็น และบรรยากาศของการพักผ่อนหย่อนใจด้วยการจัดวางตำแหน่งของน้ำพุขนาดเล็กตามบริเวณพักผ่อนนั่งเล่น ร่วมกับการจัดวางเก้าอี้ที่นั่งหรือที่นั่งค้ำกาแฟ ทานอาหารว่างภายนอกอาคาร

2. ที่ว่างโล่ง ตัวอาคารสโมสรเรือใบ บดบังทัศนียภาพที่ดีของทะเล รวมทั้งจัดให้มีที่จอดรถและจุดจอดรถอร์เกะอยู่ตามบริเวณริมชายหาด

แนวทางแก้ไข ไม่ควรมีอาคารใด ๆ สร้างอยู่ด้านซีกริมทะเล โดยเฉพาะอาคารขนาดใหญ่ถาวร แต่ควรเปิดพื้นที่โล่งเพื่อมุมมองที่ดีไปสู่ชายทะเลให้มากที่สุด

3. เส้นทางสัญจร ถนนริมหาดมีการรูก้าทางเท้าสาธารณะ การตั้งหาบเร่แผงลอยทำให้นักท่องเที่ยวต้องมาเดินบนถนน นอกจากนี้มีการคิดป้ายโฆษณาทำลายทัศนียภาพธรรมชาติและภูมิทัศน์ของเมือง

แนวทางแก้ไข กำหนดให้มีการถอยร่นอาคาร และขยายทางเท้า โดยห้ามมิให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอย

4. ทิวทัศน์และที่หมายตา ขาดความชัดเจนหรือบรรยากาศที่ชี้ให้ผู้ขับขี่ยานรับรู้ได้ว่าเป็นทางเข้าหลักเมืองพัทธา มุมมองตลอดข้างทางของถนนขาดความน่าสนใจ

แนวทางแก้ไข เน้นทางแยกเข้าเมืองด้วยกลุ่มต้นไม้ ทำให้เกิดความเด่นชัดของทางเข้ามากขึ้น อาจจะใช้ต้นไม้เมืองร้อนชายทะเลประกอบกับการใช้รูปปั้นหรือที่หมายตาที่สร้างขึ้นเพื่อให้สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล เช่น กลุ่มต้นมะพร้าว กลุ่มสนทะเล เป็นต้น

5. สิ่งก่อสร้างและสถาปัตยกรรม บาร์เบียร์ในบริเวณสามแยกพัทธาไปจนถึงพัทธา ได้มีการก่อสร้างอาคารที่หนาแน่นมาก รวมทั้งอาคารนั้นมีความหลากหลายในรูปแบบทรงสี่เหลี่ยมทั้งป้ายโฆษณาตั้งเกาะตามทางเดินเท้า

แนวทางแก้ไข ควรมีการกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินของอาคารรวมทั้งกำหนดความหนาแน่นและความสูงด้วย

6. ป้ายโฆษณา มีการใช้สิ่งประกอบภูมิทัศน์ที่หลากหลายขาดความเป็นสัญลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยวชายทะเล

แนวทางแก้ไข ควรมีการออกแบบใช้ป้ายต่าง ๆ ชุมโฆษณาประชาสัมพันธ์ ม้านั่ง เสาไฟฟ้ารั้ว มีความกลมกลืนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

## บทที่ 3

### วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรีเป็นการวิจัยเชิงพัฒนา โดยผู้วิจัยศึกษาจากเอกสาร การสำรวจ แบบสอบถาม และการสังเกต เพื่อหาแนวความคิดในการหาแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ทำการจัดลำดับของการทำการวิจัยครั้งนี้ โดยแบ่งเป็นขั้นตอนของการดำเนินงานเป็นเรื่องราวๆ ดังนี้

3.1 ประชากรกลุ่มตัวอย่าง

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3 ตรวจสอบเครื่องมือ

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากหัวข้อดังกล่าว ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมรายละเอียดในแต่ละเรื่อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

#### 3.1 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ผู้อยู่อาศัยบนเกาะล้าน 2,446 คน นักท่องเที่ยว 5,000 คน/วัน และเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน 20 คน

(1) ผู้พักอาศัย บนเกาะล้าน จำนวน 96 คน

(2) นักท่องเที่ยว ที่เดินทางมาใช้พื้นที่ใน ช่วงเดือนธันวาคม-เดือนมีนาคม

2.1 นักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 66 คน

2.2 นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 33 คน

(3) เจ้าหน้าที่ในสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน 20 คน

#### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการทำการวิจัย แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงพัฒนา (Research and Development) โดยการใช้เครื่องมือ ดังนี้

3.2.1 แบบสำรวจ เพื่อสำรวจพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน บนเกาะล้านจังหวัดชลบุรีโดยใช้อุปกรณ์ประกอบ คือ กล้องถ่ายภาพ , แผนที่

3.2.2 แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ทำการสอบถามเกี่ยวกับเรื่องแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยสอบถาม นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ประชาชนในท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน ซึ่งมีรายละเอียดในเครื่องมือ ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไป
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ
3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก
4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับพื้นที่และข้อเสนอแนะอื่น ๆ

### 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

3.3.1 ผู้ทำการวิจัยจะสร้างเครื่องมือ (แบบสอบถาม) เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ให้ตรวจสอบความเรียบร้อยของข้อมูล และแก้ไขให้ถูกต้อง

3.3.2 ทำการปรับปรุง และแก้ไขเครื่องมือ (แบบสำรวจ, แบบสอบถาม) ให้ถูกต้อง และเหมาะสมที่สุด

3.3.3 นำเสนอเครื่องมือที่จะใช้ในงานวิจัย ต่อผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่านที่มีรายชื่อดังต่อไปนี้

3.3.3.1 ผศ.ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี

3.3.3.2 นาย สุริยา แก้วเขียว วิศวกร 7 ว. สำนักงานช่าง เมืองพัทยา

3.3.3.3 นาย วรวัฒน์ แก้วพลีก นักวิเคราะห์นโยบายและแผน 4 สำนักงานช่าง

เมืองพัทยา

3.3.4 ทำการปรับปรุง และแก้ไขเครื่องมือ ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ

3.3.5 นำเครื่องมือที่ได้ไปใช้เพื่อเก็บข้อมูล

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4.1 สำรวจภาคสนามพร้อมเก็บรวบรวมข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเกาะล้าน โดยทั่วไป

3.4.2 เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และข้อมูลทาง Internet ที่มีอยู่

3.4.3 การสังเกต และบันทึกด้วยกล้องถ่ายรูป

3.4.4 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ด้วยตนเอง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ การสังเกต และการเก็บข้อมูลทั้งจากแบบสอบถาม และจากการเก็บข้อมูลทางสถิติจากสำนักงานสถิติแห่งชาติมารวบรวมไว้แล้วก็จะทำการสังเคราะห์ ข้อมูลต่าง ๆ รวบรวมในการกำหนดแนวความคิดในการนำมาออกแบบแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลทั้งหมด ทั้งจากแบบสอบถามนั้น ได้รวบรวมและนำมาสังเคราะห์ ด้วยค่าทางสถิติ คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ร้อยละ และนำผลที่ได้มาสรุปและนำไปใช้ในการอ้างอิงในโครงการเสนอแนะ รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบท่าเทียบเรือบนเกาะ และวางแนวทางการปรับปรุง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บทที่ 4

# การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และนำเสนอในหัวข้อต่อไปนี้

### 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

#### 4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันด้านกายภาพของ

พื้นที่

### 4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถาม

#### 4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2.2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

#### 4.2.3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก

### 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ

#### 4.1.1 ข้อมูลจากการสำรวจเกี่ยวกับสภาพปัจจุบันด้านกายภาพของพื้นที่

ผู้วิจัยได้ทำการด้วยตนเอง โดยเป็นการสำรวจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพ บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันซึ่งพบรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้





ภาพที่ 4.2 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี จากแหลมพิทยา  
ที่มา : <http://www.google earth.com>



ภาพที่ 4.3 แสดงภาพถ่ายทางอากาศของชุมชนเกาะล้านและทำเทียบเรือทำหน้าบ้าน  
ที่มา : <http://www.google earth.com>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.5 แสดงภาพถ่ายจากชุมชนท่าหน้าบ้านไปยังท่าเทียบเรือ

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553



ภาพที่ 4.6 แสดงภาพถ่ายการจอดรถรับส่งสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ (1)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.7 แสดงภาพถ่ายการจอดรับส่งสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือ (2)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553



ภาพที่ 4.8 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือทำนํ้าบ้านในปัจจุบัน (1)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สภาพบริเวณที่จอดเรือ ซึ่งมีสภาพที่ทรุดโทรมและขาดการพัฒนาบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องซึ่งไม่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือ ดังภาพที่ 4.9-4.10



ภาพที่ 4.9 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน (2)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.10 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน (3)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากภาพเป็นเวลาในช่วงเรือโดยสารเที่ยวที่สองเวลาประมาณ 10:00 น. เรือโดยสารที่มาจากฝั่งพญา (แหลมบาลีฮาย) เป็นช่วงเวลาที่มินิกทงเที่ยวมากที่สุด จะเห็นได้ว่ามีเรือเข้ามาเทียบท่า 2 ลำ จึงทำให้เห็นนีกทงเที่ยวเป็นจำนวนมาก ซึ่งก็ต้องระมัดระวังตัวเองในขณะที่ลงจากเรือ และบริเวณทางเดินทางเท้า ซึ่งจากภาพจะไม่มีราวกันตกของท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยรวมแล้วยังขาดมาตรฐาน ดังภาพที่ 4.11



ภาพที่ 4.11 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน (4)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากภาพเป็นช่วงเวลาใกล้เคียงกันที่เรือเร็ว (Speed boat) มาเทียบท่าซึ่งก็จะมีบางส่วนที่จะใช้บริการส่วนใหญ่จะมาเป็นกลุ่มหรือเรือโดยสารที่รองรับผู้โดยสารจากฝั่งพัทยา (แหลมบาลีฮาย) เต็ม ซึ่งจะเห็นว่าสภาพปัญหาของท่าเทียบเรือ (Speed boat) มีสภาพที่ทรุดโทรมและไม่ปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวซึ่งในการเทียบท่าของเรือทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่นักท่องเที่ยวในการ ขึ้น-ลง ระหว่างเรือกับท่าเรือและทางเชื่อมของที่จอดเรือกับท่าเทียบเรือก็มีสภาพที่ทรุดโทรมเช่นกัน ดังภาพที่ 4.12



ภาพที่ 4.12 แสดงภาพถ่ายบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ท่าจอดเรือ (Speed boat)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณชุมชนและสิ่งประกอบบริเวณของท่าเทียบเรือ ซึ่งขาดการบำรุงดูแลรักษาและขาดการจัดระเบียบ ของพ่อค้าแม่ค้าและการจอดรถที่จะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวไม่เป็นระเบียบ และความเสื่อมโทรมของพื้นที่ ซึ่งบริเวณนี้เป็นสถานที่แรกที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาถึงเกาะล้านซึ่งจะเป็นภาพที่ไม่สวยงามและอาจเกิดความไม่ประทับใจแก่นักท่องเที่ยวได้ ดังภาพที่ 4.13



ภาพที่ 4.13 แสดงภาพถ่ายสิ่งประกอบบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความไม่เป็นระเบียบแก่ให้ผู้บริการรถเช่าแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้เกิดความสับสนกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และขาดความเป็นเอกลักษณ์แก่สถานที่ท่องเที่ยว ดังภาพที่ 4.14



ภาพที่ 4.14 แสดงภาพถ่ายบริเวณจอดรถรับจ้างทำหน้าบ้าน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริเวณท่าเทียบเรือขาดการดูแลบำรุงรักษาและสภาพภูมิทัศน์ประกอบบริเวณก็มีความเสื่อมโทรมและสถานที่ให้บริการแก่นักท่องเที่ยวก็ไม่ได้ใช้ประโยชน์กับพื้นที่ได้อย่างเต็มที่จึงเกิดภาพที่ไม่เป็นระเบียบและขาดความสวยงามในความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองท่องเที่ยว ดังภาพที่ 4.15



ภาพที่ 4.15 แสดงภาพถ่ายบริเวณร้านค้าทำหน้าบ้าน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ภูมิทัศน์ที่เสื่อมโทรมบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ซึ่งไม่มีการบริหารและการจัดการที่ดี และขาดการบำรุงรักษาในพื้นที่ของเจ้าหน้าที่ ทำให้เกิดภาพที่ไม่น่ามองซึ่งอาจจะเสียภาพพจน์ของเมืองท่องเที่ยว และ ไม่ทำให้เกิดความประทับใจของนักท่องเที่ยวที่จะกลับมาเที่ยวอีกครั้ง ดังภาพที่ 4.16



ภาพที่ 4.16 แสดงภาพถ่ายภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.17 แสดงภาพถ่ายบริเวณชุมชนทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (1)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.18 แสดงภาพถ่ายบริเวณชุมชนทำหน้าบ้านในปัจจุบัน (2)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.19 แสดงภาพถ่ายศาลเจ้าแม่ชีวิตบริเวณทำหน้าบ้านหน้าชุมชน



ภาพที่ 4.20 แสดงภาพถ่ายบริเวณทำหน้าบ้านหน้าชุมชน

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.21 แสดงภาพถ่ายบริเวณที่จอดรถรับจ้างสองแถว (1)



ภาพที่ 4.22 แสดงภาพถ่ายบริเวณที่จอดรถรับจ้างสองแถว (2)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สิ่งประกอบบริเวณที่ไม่ชัดเจนและชำรุดขาดการบำรุงรักษาซึ่งในสภาพปัจจุบันประชาชนในท้องถิ่นหรือนักท่องเที่ยวก็ไม่ได้ให้ความสนใจใช้สอยเนื่องจากสภาพที่เก่าและการจัดวางสิ่งของของร้านค้าบริเวณท่าเทียบเรือซึ่งไม่มีเจ้าหน้าที่คอยดูแลให้เป็นระเบียบและการใช้สอยก็ไม่สะดวก ดังภาพที่ 4.23-4.25



ภาพที่ 4.23 แสดงภาพป้ายบอกสถานที่ท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.24 แสดงภาพที่นั่งพักคอยบริเวณท่าเทียบเรือ

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.25 แสดงภาพถังขยะบริเวณท่าเทียบเรือ

ป้ายประชาสัมพันธ์ ซึ่งบางป้ายก็มีขนาดเล็กเกินไปหรือใหญ่เกินไปและการจัดวางของป้ายทำให้บดบังทัศนียภาพ ซึ่งจากจุดนี้ก็จะสามารถมองเห็นฝั่งพม่า ซึ่งเป็นจุดเด่นของเกาะด้านทางหนึ่ง ดังภาพที่ 4.26-4.28



ภาพที่ 4.26 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (1)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.27 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (2)



ภาพที่ 4.28 แสดงภาพป้ายประชาสัมพันธ์บริเวณท่าเทียบเรือ (3)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 4.29 แสดงภาพมุมทางเข้าบริเวณชุมชนท่าเทียบเรือ (1)



ภาพที่ 4.30 แสดงภาพมุมทางเข้าบริเวณชุมชนท่าเทียบเรือ (2)

ที่มา : จากการสำรวจเดือนกุมภาพันธ์ 2553

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## 4.2 .การวิเคราะห์ข้อมูลจากการตอบแบบสอบถาม

### 4.2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป เกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวยชาวไทย

ตารางที่ 4.1 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของนักท่องเที่ยวยชาวไทย

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพศ	66	100
1.1 ชาย	24	36.36
1.2 หญิง	42	63.64
2. อายุ	66	100
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	5	7.58
2.2 20 - 25 ปี	33	50
2.3 26 - 35 ปี	25	37.88
2.4 36 - 45 ปี	3	4.54
2.5 46 - 55 ปี	0	0
2.6 มากกว่า 55 ปี	0	0
3. ระดับการศึกษา	66	100
3.1 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	0	0
3.2 มัธยมศึกษา	2	3.03
3.3 อาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตร	2	3.03
3.4 ปริญญาตรี	57	86.36
3.5 สูงกว่า ปริญญาตรี	5	7.58
4. ระดับรายได้ต่อเดือน	66	100
4.1 ไม่เกิน 10,000 บาท	7	10.60
4.2 10,001 - 20,000 บาท	46	69.70
4.3 20,001 - 30,000 บาท	6	9.10
4.4 30,001 - 40,000 บาท	0	0
4.5 40,001 - 50,000 บาท	0	0
4.6 มากกว่า 50,000 บาท	0	0
4.7 ยังไม่มีรายได้	7	10.60

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
5. อาชีพ	66	100
5.1 นักเรียน นักศึกษา	7	10.60
5.2 รับราชการ	6	9.10
5.3 เกษตรกร	0	0
5.4 ถูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	13	19.70
5.5 ถูกจ้างบริษัทเอกชน	40	60.60
5.6 ค้าขาย	0	0
5.7 อาชีพอิสระ	0	0
5.8 อื่น ๆ	0	0
6. ภาคที่ท่านเดินทางมาจาก	66	100
6.1 ภาคกลาง	59	89.39
6.2 ภาคตะวันออก	0	0
6.3 ภาคตะวันตก	0	0
6.4 ภาคเหนือ	0	0
6.5 ภาคใต้	3	4.54
6.6 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4	6.07
7. ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน แต่ละครั้ง (จำนวนที่วันต่อครั้ง)	66	100
7.1 1-2 วัน / ครั้ง	60	90.91
7.2 3-4 วัน / ครั้ง	6	9.09
7.3 มากกว่า 5 วัน / ครั้ง	0	0
7.4 อื่น ๆ	0	0
8. จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน	66	100
8.1 ครั้งที่ 2	14	21.21
8.2 ครั้งที่ 3	6	9.09
8.3 มากกว่า 3 ครั้ง	0	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
9. วัตถุประสงค์การเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน	66	100
9.1 ท่องเที่ยว	66	100
9.2 ประชุม สัมมนา	0	0
9.3 ติดต่อธุรกิจ	0	0
9.4 เชิญญาติหรือเพื่อน	0	0
9.5 อื่น ๆ	0	0
10. การเดินทางมายังเกาะล้าน จากแหลมพิทยา	66	100
10.1 เรือโดยสารทั่วไป	60	90.90
10.2 เรือ (Speed boat)	6	9.10
10.3 เรือท่องเที่ยว	0	0
10.4 อื่น ๆ	0	0
11. การเดินทางมายังแหลมพิทยา	66	100
11.1 รถยนต์ส่วนตัว	20	30.30
11.2 รถเช่า	0	0
11.3 รถตู้	40	60.61
11.4 รถจักรยานยนต์	0	0
11.5 รถบัส	6	9.09
11.6 อื่น ๆ	0	0
12. สิ่งที่น่าประทับใจในการท่องเที่ยวที่เกาะล้าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	66	100
12.1 ความสวยงามของธรรมชาติและทะเล	66	100
12.3 ความสะดวกในการเดินทาง	33	50
12.4 ชื้อสินค้า/อาหาร / ของที่ระลึก	13	19.70
12.5 อื่น ๆ	0	0

จากตารางที่ 4.1 นักท่องเที่ยวชาวไทย 66 คน เฉลี่ยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 63.64 รองลงมาเป็นเพศชายจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 36.36

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับอายุของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ อยู่ที่ 20-25 ปี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมา มีอายุอยู่ที่ 26-35 ปี จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 37.88

ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวไทย มีระดับการศึกษาเฉลี่ยอยู่ที่วุฒิปริญญาตรี จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 86.36 รองลงมาอยู่ที่วุฒิสองชั้นกว่าปริญญาตรี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 7.58

ระดับรายได้ของนักท่องเที่ยว จาก 66 คน เฉลี่ยมีรายได้ต่อคน คนละ 10,000 – 20,000 บาท อาชีพของนักท่องเที่ยว จากที่ได้จากการสำรวจ จะมีอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน เป็นจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 60.60 รองลงมามีอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ เป็นจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 19.7

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากภาคกลาง จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 89.39 ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน แต่ละครั้ง โดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 วัน/ครั้ง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 90.91 พบว่านักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มาเที่ยวที่เกาะล้านเป็นครั้งแรก จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 69.70 รองลงมาเที่ยวเป็นครั้งที่สอง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 21.21

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์หลักคือท่องเที่ยว จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 100 การเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทย เดินทางมายังเกาะล้านจากแหลมพิทยาโดยวิธีใช้เรือโดยสารทั่วไป จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 90.90 และใช้เรือ Speed boat จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 9.10 และเดินทางมายังแหลมพิทยาโดยรถตู้ จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 60.61 รองลงมาเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 30.30

สิ่งที่นักท่องเที่ยวชาวไทยประทับใจในการท่องเที่ยวที่เกาะล้าน คือ ความสวยงามของธรรมชาติ และทะเล จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือความสะดวกในการเดินทาง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 50

## ตอนที่ 2 ผู้สอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวยาวต่างชาติ

ตารางที่ 4.2 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของนักท่องเที่ยวยาวต่างชาติ

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>1. เพศ</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
1.1 ชาย	12	36.36
1.2 หญิง	21	63.64
<b>2. อายุ</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	2	6.06
2.2 20 - 25 ปี	8	24.24
2.3 26 - 35 ปี	17	51.52
2.4 36 - 45 ปี	4	12.12
2.5 46 - 55 ปี	2	6.06
2.6 มากกว่า 55 ปี	0	0
<b>3. ระดับการศึกษา</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
3.1 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	3	9.10
3.2 มัธยมศึกษา	10	30.30
3.3 อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร	2	6.06
3.4 ปริญญาตรี	13	39.39
3.5 สูงกว่า ปริญญาตรี	5	15.15
<b>4. ระดับรายได้ต่อเดือน</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
4.1 ต่ำกว่า 40,000 บาท	9	27.27
4.2 40,001 - 80,000 บาท	11	33.33
4.3 80,001 - 120,000 บาท	4	12.12
4.4 120,001 - 160,000 บาท	6	18.18
4.5 สูงกว่า 160,000 บาท	3	9.10
4.6 ยังไม่มีรายได้	0	0.00

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>5. อาชีพ</b>		
5.1 นักเรียน นักศึกษา	3	9.10
5.2 รับราชการ	0	0
5.3 เกษตรกร	0	0
5.4 ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	2	6.06
5.5 ลูกจ้างบริษัทเอกชน	8	24.24
5.6 ค้าขาย	5	15.15
5.7 อาชีพอิสระ	9	27.27
5.8 อื่น ๆ	6	18.18
<b>6. ทวีปที่เดินทางมาจาก</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
6.1 Africa	0	0
6.2 Asia	17	51.51
6.3 Antarctica	0	0
6.4 Europe	13	39.39
6.5 North America	3	9.10
6.6 South America	0	0
6.7 Australia	0	0
<b>7. ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน (จำนวนกี่วันต่อครั้ง)</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
7.1 1 - 2 วัน / ครั้ง	22	66.67
7.2 3 - 4 วัน / ครั้ง	7	21.21
7.3 มากกว่า 5 วัน / ครั้ง	4	12.12
7.4 อื่น ๆ	0	0
<b>8. จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
8.1 ครั้งแรก	25	75.76
8.2 ครั้งที่ 2	5	15.15
8.3. มากกว่า 3 ครั้ง	2	6.06

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
9. จุดประสงค์การเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน	33	100
9.1 ท่องเที่ยว	33	100
9.2 ประชุมสัมมนา	0	0
9.3 ติดต่อธุรกิจ	0	0
9.4 เชิญญาติหรือเพื่อน	0	0
9.5 อื่น ๆ	0	0
10. การเดินทางมายังเกาะล้าน จากแหลมพิทยา	33	100
10.1 เรือโดยสารทั่วไป	28	84.85
10.2 เรือ (Speed boat)	5	15.15
10.3 เรือท่องเที่ยว	0	0
10.4 อื่น ๆ	0	0
11. การเดินทางมายังแหลมพิทยา	33	100
11.1 รถยนต์ส่วนตัว	7	21.21
11.2 รถเช่า	12	36.36
11.3 รถตู้	0	0
11.4 รถจักรยานยนต์	5	15.15
11.5 รถบัส	9	27.28
11.6 อื่น ๆ	0	0
12. สิ่งประทับใจในการท่องเที่ยวที่เกาะล้าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	33	100
12.1 ความสวยงามของธรรมชาติและทะเล	33	100
12.2 ความหลากหลายของกิจกรรม	27	81.82
12.3 ความสะดวกในการเดินทาง	19	57.57
12.4 อื่น ๆ	0	0

จากตารางที่ 4.2 นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 33 คน เฉลี่ยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 63.64 รองลงมาเป็นเพศชาย จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 36.36

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ระดับอายุของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ อยู่ที่ 26-35 ปี จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 51.52 รองลงมา มีอายุอยู่ที่ 20-25 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 24.24

ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มีระดับการศึกษาเฉลี่ยอยู่ที่วุฒิปริญญาตรี จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 39.39 รองลงมาอยู่ที่วุฒิมัธยมศึกษา จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 30.30

ระดับรายได้ของนักท่องเที่ยว จากนักท่องเที่ยว 33 คน รายได้ของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เฉลี่ยอยู่ที่ 40,000 – 80,000 บาท / เดือน มีจำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 33.33 และรองลงมามีรายได้ต่ำกว่า 40,000 บาท / เดือน จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 27.27

อาชีพของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่จะมีอาชีพอิสระ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 27.27 รองลงมาเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 24.24

นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เดินทางมาจากทวีปเอเชีย จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 51.51 รองลงมา จากทวีปยุโรป จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 39.39 ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน แต่ละครั้ง โดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 วัน/ครั้ง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่มาเที่ยวที่เกาะล้านเป็นครั้งแรก จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 75.76

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่เดินทางมาเพื่อจุดประสงค์หลักคือท่องเที่ยว จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 100

การเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เดินทางมายังเกาะล้านจากแหลมพัทยา โดยวิธีใช้เรือโดยสารทั่วไป จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 84.85 รองลงมาโดยเรือ Speed boat จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 15.15 และเดินทางมายังแหลมพัทยาโดยรถเช่า จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 36.36 รองลงมา เดินทางโดยรถบัส จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 27.28

สิ่งที่นักท่องเที่ยวชาวไทยประทับใจในการท่องเที่ยวที่เกาะล้าน คือ ความสวยงามของธรรมชาติและทะเล จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 100 รองลงมาคือความหลากหลายของกิจกรรม จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 81.82

ตอนที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

ตารางที่ 4.3 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพศ	20	100
1.1 ชาย	14	70
1.2 หญิง	6	30
2. อายุ	20	100
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	0	0
2.2 20 – 25 ปี	4	20
2.3 26 – 35 ปี	9	45
2.4 36 – 45 ปี	6	30
2.5 46 – 55 ปี	1	5
2.6 มากกว่า 55 ปี	0	0
3. ระดับการศึกษา	20	100
3.1 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	1	5
3.2 มัธยมศึกษา	3	15
3.3 อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร	9	45
3.4 ปริญญาตรี	7	35
3.5 สูงกว่า ปริญญาตรี	0	0
4. ระดับรายได้ต่อเดือน	20	100
4.1 ไม่เกิน 10,000 บาท	10	50
4.2 10,001 - 20,000 บาท	8	40
4.3 20,001 - 30,000 บาท	2	10
4.4 30,001 - 40,000 บาท	0	0
4.5 40,001 - 50,000 บาท	0	0
4.6 มากกว่า 50,000 บาท	0	0
4.7 ยังไม่มีรายได้	0	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
5. ระยะเวลาอาศัยอยู่ในชุมชน เกษะด้าน	20	100
5.1 ต่ำกว่า 1 ปี	5	25
5.2 1 - 5 ปี	11	55
5.3 6 - 10 ปี	4	20
5.4 11 - 15 ปี	0	0
5.5 มากกว่า 15 ปี	0	0
6. อาชีพ	20	100
5.1 นักเรียน นักศึกษา	0	0
5.2 รับราชการ	18	90
5.3 เกษตรกร	0	0
5.4 ถูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	0	0
5.5 ถูกจ้างบริษัทเอกชน	2	10
5.6 ค้าขาย	0	0
5.7 อาชีพอิสระ	0	0
5.8 อื่น ๆ	0	0

จากตารางที่ 4.3 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 70 รองลงมาเป็นเพศหญิงจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 30

ระดับอายุของเจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่เฉลี่ย อยู่ที่อายุ 26-35 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมาคืออายุ 36-45 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 30

ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ มีระดับการศึกษาอยู่ที่อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมาวุฒิปริญญาตรี จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 35

ระดับรายได้ต่อเดือนของเจ้าหน้าที่โดยเฉลี่ยอยู่ที่ไม่เกิน 10,000 บาท จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 50 รองลงมาอยู่ที่ระดับ 10,000-20,000 บาท จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 40 ส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่อาศัยอยู่ในชุมชน เป็นระยะเวลา 1-5 ปี จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมาต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 25

อาชีพส่วนใหญ่ของเจ้าหน้าที่คือรับราชการ จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 90 รองลงมาเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 10

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### ตอนที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนในพื้นที่

ตารางที่ 4.4 การจำแนกข้อมูลทั่วไป ของประชาชนในพื้นที่

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพศ	96	100
1.1 ชาย	42	43.75
1.2 หญิง	54	56.25
2. อายุ	96	100
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี	8	8.33
2.2 20 – 25 ปี	12	12.5
2.3 26 – 35 ปี	42	43.75
2.4 36 – 45 ปี	21	21.88
2.5 46 – 55 ปี	13	13.54
2.6 มากกว่า 55 ปี	0	0
3. ระดับการศึกษา	96	100
3.1 ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	45	46.88
3.2 มัธยมศึกษา	35	36.46
3.3 อาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตร	12	12.50
3.4 ปริญญาตรี	4	4.16
3.5 สูงกว่า ปริญญาตรี	0	0
4. ระดับรายได้อต่อเดือน	96	100
4.1 ไม่เกิน 10,000 บาท	64	66.67
4.2 10,001 - 20,000 บาท	27	28.12
4.3 20,001 - 30,000 บาท	0	0
4.4 30,001 - 40,000 บาท	0	0
4.5 มากกว่า 50,000 บาท	0	0
4.6 ยังไม่มีรายได้	5	5.21

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ (%)
5. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน เกษะถ่าน	96	100
5.1 ต่ำกว่า 1 ปี	21	21.87
5.2 1 - 5 ปี	0	0
5.3 6 - 10 ปี	12	12.50
5.4 11 - 15 ปี	10	10.42
5.5 มากกว่า 15 ปี	53	55.21
6. อาชีพ	96	100
5.1 นักเรียน นักศึกษา	7	7.29
5.2 รับราชการ	3	3.12
5.3 เกษตรกร	0	0
5.4 ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ	0	0
5.5 ลูกจ้างบริษัทเอกชน	19	19.79
5.6 ค้าขาย	58	60.42
5.7 อาชีพอิสระ	9	9.38
5.8 อื่น ๆ	0	0

จากตารางที่ 4.4 ประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 รองเป็นมาเป็นเพศชาย จำนวน 42 คิดเป็นร้อยละ 43.75

ระดับอายุของประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ช่วง 26-35 ปี จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 43.75 รองลงมามีอายุอยู่ช่วง 36-45 ปี จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.88

ระดับการศึกษาของประชาชนในพื้นที่ อยู่ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 46.88 รองลงมาอยู่ที่วุฒิมัธยมศึกษา จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 36.46

ระดับรายได้ต่อเดือนของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉลี่ยอยู่ที่ไม่เกิน 10,000 บาท จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาอยู่ที่ระดับ 10,000-20,000 บาท จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 28.12 ส่วนใหญ่ประชาชนในพื้นที่อาศัยอยู่ในชุมชน เป็นระยะเวลามากกว่า 15 ปี จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 55.21 รองลงมาต่ำกว่า 1 ปี จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.87

อาชีพส่วนใหญ่ของประชาชนในพื้นที่ จากที่ได้จากการสำรวจ จะมีอาชีพค้าขาย จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 60.42 รองลงมามีอาชีพเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 19.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### 4.2.2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ

##### ตอนที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตารางที่ 4.5 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเทียบเรือ	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ความปลอดภัยของทางเดิน / ทางเท้า	66	100
1.1 เห็นด้วย	40	60.61
1.2 ไม่เห็นด้วย	26	39.39
2. ขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ	66	100
1.1 เห็นด้วย	54	81.82
1.2 ไม่เห็นด้วย	12	18.18
3. ส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์	66	100
1.1 เห็นด้วย	37	56.06
1.2 ไม่เห็นด้วย	29	43.94
4. ปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง	66	10
1.1 เห็นด้วย	59	89.39
1.2 ไม่เห็นด้วย	7	10.61

จากตารางที่ 4.5 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทยเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน/ทางเท้า คิดเป็นร้อยละ 60.61 ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ ร้อยละ 81.82 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ ร้อยละ 56.06 และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง ร้อยละ 89.3

## ตอนที่ 2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

### ตารางที่ 4.6 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางปรับปรุงท่าเทียบเรือ ของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเทียบเรือ	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ความปลอดภัยของทางเดิน / ทางเท้า	33	100
1.1 เห็นด้วย	27	81.82
1.2 ไม่เห็นด้วย	6	18.18
2. ขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ	33	100
1.1 เห็นด้วย	28	84.85
1.2 ไม่เห็นด้วย	5	15.15
3. ส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์	33	100
1.1 เห็นด้วย	33	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
4. ปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง	33	100
1.1 เห็นด้วย	29	87.88
1.2 ไม่เห็นด้วย	4	12.12

จากตารางที่ 4.6 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน/ทางเท้า คิดเป็นร้อยละ 81.82 ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ คิดเป็นร้อยละ 84.85 ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการปรับเปลี่ยนทัศนียภาพคิดเป็นร้อยละ 100 และส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 87.8

### ตอนที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

ตารางที่ 4.7 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางปรับปรุงท่าเทียบเรือ ของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเทียบเรือ	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ความปลอดภัยของทางเดิน / ทางเท้า	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
2. ขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
3. ส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
4. ปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0

จากตารางที่ 4.7 สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน/ทางเท้า คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่เห็นด้วยการขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 100 และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง ร้อยละ 100 เช่นกัน

### ตอนที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนในพื้นที่

#### ตารางที่ 4.8 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางปรับปรุงท่าเทียบเรือ ของประชาชนในพื้นที่

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงท่าเทียบเรือ	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ความปลอดภัยของทางเดิน / ทางเท้า	96	100
1.1 เห็นด้วย	96	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
2. ขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ	96	100
1.1 เห็นด้วย	96	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
3. ส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์	96	100
1.1 เห็นด้วย	96	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
4. ปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง	96	100
1.1 เห็นด้วย	96	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0

จากตารางที่ 4.8 สรุปความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน/ทางเท้า คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 100 และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง ร้อยละ 100 เช่นกัน

### 4.2.3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว

#### ตอนที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตารางที่ 4.9 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	66	100
1.1 เห็นด้วย	53	80.30
1.2 ไม่เห็นด้วย	13	19.70
2. เพิ่มบริการ ตู้ ATM	66	100
1.1 เห็นด้วย	53	80.30
1.2 ไม่เห็นด้วย	13	19.70
3. ความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล	66	100
1.1 เห็นด้วย	55	83.33
1.2 ไม่เห็นด้วย	11	16.67
4. เพิ่มจำนวนถังขยะ	66	100
1.1 เห็นด้วย	53	80.30
1.2 ไม่เห็นด้วย	13	19.70
5. เพิ่มสภาพักนักท่องเที่ยว	66	100
1.1 เห็นด้วย	55	83.33
1.2 ไม่เห็นด้วย	11	16.67
6. เพิ่มป้อมยาม	66	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	66	100
7. เพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ	66	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	66	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
8. เพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ	66	100
1.1 เห็นด้วย	55	83.33
1.2 ไม่เห็นด้วย	11	16.67
9. เพิ่มม้านั่ง	66	100
1.1 เห็นด้วย	44	66.67
1.2 ไม่เห็นด้วย	22	33.33
10. เพิ่มจุดโฆษณา	66	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	66	100

จากตารางที่ 4.9 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทย เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้น เพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 80.30 เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการตู้ ATM คิดเป็นร้อยละ 80.30 เห็นด้วยกับการปรับปรุงความชัดเจนของป้ายข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 83.33 เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ คิดเป็นร้อยละ 80.30 เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 83.33 แต่ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยามและ ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 83.33 เห็นด้วยกับการที่จะเพิ่มม้านั่ง คิดเป็นร้อยละ 66.67 และไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มจุดโฆษณา คิดเป็นร้อยละ 100

## ตอนที่ 2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตารางที่ 4.10 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	33	100
1.1 เห็นด้วย	29	87.88
1.2 ไม่เห็นด้วย	4	12.12
2. เพิ่มบริการ ตู้ ATM	33	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	33	100
3. ความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล	33	100
1.1 เห็นด้วย	29	87.88
1.2 ไม่เห็นด้วย	4	12.12
4. เพิ่มจำนวนถังขยะ	33	100
1.1 เห็นด้วย	29	87.88
1.2 ไม่เห็นด้วย	5	12.12
5. เพิ่มสภาพนักท่องเที่ยว	33	100
1.1 เห็นด้วย	27	81.82
1.2 ไม่เห็นด้วย	6	18.18
6. เพิ่มป้อมยาม	33	100
1.1 เห็นด้วย	25	75.76
1.2 ไม่เห็นด้วย	8	24.24
7. เพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ	33	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	33	100
8. เพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ	33	100
1.1 เห็นด้วย	30	90.91
1.2 ไม่เห็นด้วย	3	9.09

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
9. เพิ่มที่นั่ง	33	100
1.1 เห็นด้วย	22	66.67
1.2 ไม่เห็นด้วย	11	33.33
10. เพิ่มชั่วโมงโฆษณา	33	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	33	100

จากตารางที่ 4.10 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 87.88 ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มตู้ ATM คิดเป็นร้อยละ 100 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงความชัดเจนของป้ายข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 87.88 เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ คิดเป็นร้อยละ 87.88 เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 81.82 เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม คิดเป็นร้อยละ 75.76 ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนตู้โทรศัพท์สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 100 แต่เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 90.91 เห็นด้วยกับการเพิ่มที่นั่ง คิดเป็นร้อยละ 66.67 และส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มชั่วโมงโฆษณา คิดเป็นร้อยละ 100

### ตอนที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

ตารางที่ 4.11 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ของเจ้าหน้าที่ของ  
หน่วยงานรัฐบาล

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	20	100
1.1 เห็นด้วย	13	65
1.2 ไม่เห็นด้วย	7	35
2. เพิ่มบริการ ตู้ ATM	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
3. ความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล	20	100
1.1 เห็นด้วย	18	90
1.2 ไม่เห็นด้วย	2	10
4. เพิ่มจำนวนถังขยะ	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
5. เพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว	20	100
1.1 เห็นด้วย	14	70
1.2 ไม่เห็นด้วย	6	30
6. เพิ่มป้อมยาม	20	100
1.1 เห็นด้วย	11	55
1.2 ไม่เห็นด้วย	9	45
7. เพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0
8. เพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ	20	100
1.1 เห็นด้วย	20	100
1.2 ไม่เห็นด้วย	0	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
9. เพิ่มม้านั่ง	20	100
1.1 เห็นด้วย	13	65
1.2 ไม่เห็นด้วย	7	35
10. เพิ่มซุ้มโฆษณา	20	100
1.1 เห็นด้วย	0	0
1.2 ไม่เห็นด้วย	20	100

จากตารางที่ 4.11 สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 65 ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการของตู้ ATM คิดเป็นร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการเพิ่มความชัดเจนของป้ายข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 90 เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ คิดเป็นร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 70 เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม คิดเป็นร้อยละ 55 เห็นด้วยการเพิ่มจำนวนตู้โทรศัพท์สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 100 เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนม้านั่ง คิดเป็นร้อยละ 65 แต่ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มซุ้มเพื่อการโฆษณา คิดเป็นร้อยละ 100 เช่นกัน

#### ตอนที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนในพื้นที่

ตารางที่ 4.12 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก ของประชาชนในพื้นที่

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. เพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว	96	100
1.1 เห็นด้วย	82	85.42
1.2 ไม่เห็นด้วย	14	14.58
2. เพิ่มบริการ ตู้ ATM	96	100
1.1 เห็นด้วย	80	83.33
1.2 ไม่เห็นด้วย	16	16.67

## ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก	จำนวน	ร้อยละ (%)
3. ความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล	96	100
1.1 เห็นด้วย	82	85.42
1.2 ไม่เห็นด้วย	14	14.58
4. เพิ่มจำนวนถังขยะ	96	100
1.1 เห็นด้วย	84	87.50
1.2 ไม่เห็นด้วย	12	12.50
5. เพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว	96	100
1.1 เห็นด้วย	84	87.50
1.2 ไม่เห็นด้วย	12	12.50
6. เพิ่มป้อมยาม	96	100
1.1 เห็นด้วย	80	83.33
1.2 ไม่เห็นด้วย	16	16.67
7. เพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ	96	100
1.1 เห็นด้วย	77	80.21
1.2 ไม่เห็นด้วย	19	19.79
8. เพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ	96	100
1.1 เห็นด้วย	86	89.58
1.2 ไม่เห็นด้วย	10	10.42
9. เพิ่มม้านั่ง	96	100
1.1 เห็นด้วย	81	84.38
1.2 ไม่เห็นด้วย	15	15.62
10. เพิ่มจุดโฆษณา	96	100
1.1 เห็นด้วย	76	79.17
1.2 ไม่เห็นด้วย	20	20.83

จากตารางที่ 4.12 สรุปความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 85.42 เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการตู้ ATM คิดเป็นร้อยละ 83.33 เห็นด้วยกับ

การเพิ่มความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล คิดเป็นร้อยละ 85.42 เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ คิดเป็นร้อยละ 87.50 เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 87.50 เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม คิดเป็นร้อยละ 83.33 เห็นด้วยกับการเพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 80.21 เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ/ห้องส้วมสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 89.58 เห็นด้วยกับการเพิ่มม้านั่ง คิดเป็นร้อยละ 84.38 และเห็นด้วยกับการเพิ่มซุ้มเพื่อการโฆษณา คิดเป็นร้อยละ 79.17

#### 4.2.4 การวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

##### ตอนที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย

ตารางที่ 4.13 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวชาวไทย

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์</b>	66	100
1.1 ความชัดเจน		
(1.1.1) มีปัญหา	16	24.24
(1.1.2) ไม่มีปัญหา	50	75.76
1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง		
(1.2.1) มีปัญหา	10	15.15
(1.2.2) ไม่มีปัญหา	56	84.85
1.3 การสื่อความหมาย		
(1.3.1) มีปัญหา	17	25.76
(1.3.2) ไม่มีปัญหา	49	72.24
<b>2. การคมนาคม</b>	66	100
2.1 ความต่อเนื่อง		
(2.1.1) มีปัญหา	8	12.12
(2.1.2) ไม่มีปัญหา	58	87.88
2.2 ความพอเพียงของทางสัญจร		
(2.2.1) มีปัญหา	42	63.64
(2.2.2) ไม่มีปัญหา	24	36.36
2.3 ความพอเพียงของที่จอดรถ		
(2.3.1) มีปัญหา	37	56.06
(2.3.2) ไม่มีปัญหา	29	43.94

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>2.4 ขนาดของทางสัญจร</b>		
(2.4.1) มีปัญหา	49	72.24
(2.4.2) ไม่มีปัญหา	17	25.76
<b>3. ระบบสาธารณสุขโรค</b>	66	100
<b>3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน</b>		
(3.1.1) มีปัญหา	30	45.45
(3.1.2) ไม่มีปัญหา	36	54.55
<b>3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ</b>		
(3.2.1) มีปัญหา	26	39.39
(3.2.2) ไม่มีปัญหา	40	60.61
<b>3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ</b>		
(3.3.1) มีปัญหา	16	24.24
(3.3.2) ไม่มีปัญหา	50	75.76
<b>3.4 ระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ)</b>		
(3.4.1) มีปัญหา	57	86.36
(3.4.2) ไม่มีปัญหา	9	13.64
<b>4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)</b>	66	100
(4.1.1) มีปัญหา	8	12.12
(4.1.2) ไม่มีปัญหา	58	87.88
<b>5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)</b>	66	100
(5.1.1) มีปัญหา	0	0
(5.1.2) ไม่มีปัญหา	66	100
<b>6. ปริมาณเสียงรบกวน</b>	66	100
(6.1.1) มีปัญหา	9	13.64
(6.1.2) ไม่มีปัญหา	57	86.36
<b>7. สภาพแวดล้อม ธรรมชาติ</b>	66	100
(7.1.1) มีปัญหา	8	12.12
(7.1.2) ไม่มีปัญหา	58	87.88

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)		
ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>8. ห้องน้ำสาธารณะ</b>	66	100
(8.1.1) มีปัญหา	42	63.64
(8.1.2) ไม่มีปัญหา	24	36.36
<b>9. ความปลอดภัยในพื้นที่</b>	66	100
(9.1.1) มีปัญหา	20	30.30
(9.1.2) ไม่มีปัญหา	46	69.70
<b>10. ที่พัก</b>	66	100
(10.1.1) มีปัญหา	0	0
(10.1.2) ไม่มีปัญหา	66	100

จากตารางที่ 4.13 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทย เกี่ยวกับความคิดเห็นกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ ได้ความว่าปัญหาที่นักท่องเที่ยวเห็นว่ามีปัญหามากที่สุด คือ เรื่องระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 86.36 เรื่องที่เป็นปัญหารองลงมาคือเรื่อง การคมนาคม โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดอยู่ที่ ขนาดของทางสัญจร คิดเป็นร้อยละ 72.24 และ ความพอเพียงของทางสัญจร คิดเป็นร้อยละ 63.64 รองลงมาเป็นเรื่องห้องน้ำสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 63.64 เช่นกัน

เรื่องที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เห็นว่าไม่มีปัญหาใด ๆ เลย คิดเป็นร้อยละ 100 คือ เรื่องคุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ) และเรื่องที่พัก รองลงมาที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 87.88 เห็นว่าไม่มีปัญหา คือเรื่อง คุณภาพแหล่งน้ำ(ทะเล) และ เรื่องสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ตอนที่ 2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตารางที่ 4.14 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
1.1 ความชัดเจน		
(1.1.1) มีปัญหา	12	36.36
(1.1.2) ไม่มีปัญหา	21	63.64
1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง		
(1.2.1) มีปัญหา	12	36.36
(1.2.2) ไม่มีปัญหา	21	63.64
1.3 การสื่อความหมาย		
(1.3.1) มีปัญหา	8	24.24
(1.3.2) ไม่มีปัญหา	25	75.76
<b>2. การคมนาคม</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
2.1 ความต่อเนื่อง		
(2.1.1) มีปัญหา	21	63.64
(2.1.2) ไม่มีปัญหา	12	36.36
2.2 ความพอเพียงของทางสัญจร		
(2.2.1) มีปัญหา	26	78.79
(2.2.2) ไม่มีปัญหา	7	12.21
2.3 ความพอเพียงของที่จอดรถ		
(2.3.1) มีปัญหา	20	60.61
(2.3.2) ไม่มีปัญหา	13	33.39
2.4 ขนาดของทางสัญจร		
(2.4.1) มีปัญหา	27	81.82
(2.4.2) ไม่มีปัญหา	6	18.18
<b>3. ระบบสาธารณูปโภค</b>	<b>33</b>	<b>100</b>
3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน		
(3.1.1) มีปัญหา	16	48.48
(3.1.2) ไม่มีปัญหา	17	51.52

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ</b>		
(3.2.1) มีปัญหา	24	72.73
(3.2.2) ไม่มีปัญหา	9	27.27
<b>3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ</b>		
(3.3.1) มีปัญหา	4	12.12
(3.3.2) ไม่มีปัญหา	29	87.88
<b>3.4 ระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ)</b>		
(3.4.1) มีปัญหา	18	54.55
(3.4.2) ไม่มีปัญหา	15	45.45
<b>4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)</b>	33	100
(4.1.1) มีปัญหา	2	6.06
(4.1.2) ไม่มีปัญหา	31	93.94
<b>5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)</b>	33	100
(5.1.1) มีปัญหา	0	0
(5.1.2) ไม่มีปัญหา	33	100
<b>6. ปริมาณเสียงรบกวน</b>	33	100
(6.1.1) มีปัญหา	0	0
(6.1.2) ไม่มีปัญหา	33	100
<b>7. สภาพแวดล้อม ชุมชนชาติ</b>	33	100
(7.1.1) มีปัญหา	0	0
(7.1.2) ไม่มีปัญหา	33	100
<b>8. ห้องน้ำสาธารณะ</b>	33	100
(8.1.1) มีปัญหา	22	66.67
(8.1.2) ไม่มีปัญหา	11	33.33
<b>9. ความปลอดภัยในพื้นที่</b>	33	100
(9.1.1) มีปัญหา	14	42.42
(9.1.2) ไม่มีปัญหา	19	57.58

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

#### ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
10. ที่พัก	33	100
(10.1.1) มีปัญหา	0	0
(10.1.2) ไม่มีปัญหา	33	100

จากตารางที่ 4.14 สรุปความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เกี่ยวกับความคิดเห็นกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ ได้ความว่าปัญหาที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเห็นว่ามีปัญหามากที่สุด คือเรื่องการคมนาคม โดยค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 70 โดยเน้นหัวข้อ ขนาดของทางสัญจร คิดเป็นร้อยละ 81.82 รองลงมาคือความเพียงพอของทางสัญจรคิดเป็นร้อยละ 78.79 และเรื่องความเพียงพอของที่จอดรถ คิดเป็นร้อยละ 60.61 นอกจากนี้แล้วนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ยังมีความเห็นว่าระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปาและน้ำดื่มสาธารณะยังเป็นปัญหาอยู่ โดยคิดเป็นร้อยละ 72.73

เรื่องที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนใหญ่เห็นว่าไม่มีปัญหา คือ เรื่องคุณภาพของอากาศ(มลภาวะทางอากาศ) ปริมาณเสียงรบกวน และ สภาพแวดล้อมธรรมชาติ ที่ชาวต่างชาติเห็นว่ายังดีอยู่มาก

#### ตอนที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล

#### ตารางที่ 4.15 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐบาล

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์	20	100
1.1 ความชัดเจน		
(1.1.1) มีปัญหา	8	40
(1.1.2) ไม่มีปัญหา	12	60
1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง		
(1.2.1) มีปัญหา	6	30
(1.2.2) ไม่มีปัญหา	14	70
1.3 การสื่อความหมาย		
(1.3.1) มีปัญหา	4	20
(1.3.2) ไม่มีปัญหา	16	80

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

<b>2. การคมนาคม</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
2.1 ความต่อเนื่อง		
(2.1.1) มีปัญหา	14	70
(2.1.2) ไม่มีปัญหา	6	30
2.2 ความพอเพียงของทางสัญจร		
(2.2.1) มีปัญหา	10	50
(2.2.2) ไม่มีปัญหา	10	50
2.3 ความพอเพียงของที่จอดรถ		
(2.3.1) มีปัญหา	18	90
(2.3.2) ไม่มีปัญหา	2	10
2.4 ขนาดของทางสัญจร		
(2.4.1) มีปัญหา	12	60
(2.4.2) ไม่มีปัญหา	8	40
<b>3. ระบบสาธารณูปโภค</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน		
(3.1.1) มีปัญหา	11	55
(3.1.2) ไม่มีปัญหา	9	45
3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ		
(3.2.1) มีปัญหา	8	40
(3.2.2) ไม่มีปัญหา	12	60
3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ		
(3.3.1) มีปัญหา	6	30
(3.3.2) ไม่มีปัญหา	14	70
3.4 ระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ)		
(3.4.1) มีปัญหา	13	65
(3.4.2) ไม่มีปัญหา	7	35
<b>4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
(4.1.1) มีปัญหา	0	0
(4.1.2) ไม่มีปัญหา	20	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)</b>	20	100
(5.1.1) มีปัญหา	0	0
(5.1.2) ไม่มีปัญหา	20	100
<b>6. ปริมาณเสียงรบกวน</b>	20	100
(6.1.1) มีปัญหา	2	10
(6.1.2) ไม่มีปัญหา	18	90
<b>7. สภาพแวดล้อม ชุมชนชาติ</b>	20	100
(7.1.1) มีปัญหา	0	0
(7.1.2) ไม่มีปัญหา	20	100
<b>8. ห้องน้ำสาธารณะ</b>	20	100
(8.1.1) มีปัญหา	16	80
(8.1.2) ไม่มีปัญหา	4	20
<b>9. ความปลอดภัยในพื้นที่</b>	20	100
(9.1.1) มีปัญหา	5	25
(9.1.2) ไม่มีปัญหา	15	75
<b>10. ที่พัก</b>	20	100
(10.1.1) มีปัญหา	2	10
(10.1.2) ไม่มีปัญหา	18	90

จากตารางที่ 4.15 สรุปความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐบาล เกี่ยวกับความคิดเห็นกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ ได้เห็นว่าปัญหาที่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลเห็นว่ามีความมากที่สุด คือ เรื่องการคมนาคม โดยเฉพาะเรื่องความพอเพียงของที่จอดรถ คิดเป็นร้อยละ 90 รองลงมาเป็นเรื่องของห้องน้ำสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 80 และรองลงมาเป็นเรื่องระบบการกำจัดขยะ(ปริมาณจุดทิ้งขยะ) คิดเป็นร้อยละ 65

เรื่องที่เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลเห็นว่าไม่มีปัญหา คือเรื่องคุณภาพแหล่งน้ำ(ทะเล) , คุณภาพอากาศ(มลภาวะทางอากาศ) และเรื่องสภาพแวดล้อมชุมชนชาติ คิดเป็นร้อยละ 100

ตอนที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นประชาชนในพื้นที่

ตารางที่ 4.16 การจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ของประชาชนในพื้นที่

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
<b>1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์</b>	96	100
1.1 ความชัดเจน		
(1.1.1) มีปัญหา	64	66.67
(1.1.2) ไม่มีปัญหา	32	33.33
1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง		
(1.2.1) มีปัญหา	54	56.25
(1.2.2) ไม่มีปัญหา	42	43.75
1.3 การสื่อความหมาย		
(1.3.1) มีปัญหา	42	43.75
(1.3.2) ไม่มีปัญหา	54	56.25
<b>2. การคมนาคม</b>	96	100
2.1 ความต่อเนื่อง		
(2.1.1) มีปัญหา	10	10.42
(2.1.2) ไม่มีปัญหา	86	89.58
2.2 ความพอเพียงของทางสัญจร		
(2.2.1) มีปัญหา	43	44.79
(2.2.2) ไม่มีปัญหา	53	55.21
2.3 ความพอเพียงของที่จอดรถ		
(2.3.1) มีปัญหา	43	44.79
(2.3.2) ไม่มีปัญหา	53	55.21
2.4 ขนาดของทางสัญจร		
(2.4.1) มีปัญหา	64	66.67
(2.4.2) ไม่มีปัญหา	32	33.33
<b>3. ระบบสาธารณูปโภค</b>	96	100
3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างบนท้องถนน		
(3.1.1) มีปัญหา	60	62.50

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
(3.1.2) ไม่มีปัญหา	36	37.50
<b>3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ</b>		
(3.2.1) มีปัญหา	72	75
(3.2.2) ไม่มีปัญหา	24	25
<b>3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ</b>		
(3.3.1) มีปัญหา	36	37.50
(3.3.2) ไม่มีปัญหา	60	62.50
<b>3.4 ระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ)</b>		
(3.4.1) มีปัญหา	84	87.50
(3.4.2) ไม่มีปัญหา	12	12.50
<b>4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)</b>	96	100
(4.1.1) มีปัญหา	0	0
(4.1.2) ไม่มีปัญหา	96	100
<b>5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)</b>	96	100
(5.1.1) มีปัญหา	0	0
(5.1.2) ไม่มีปัญหา	96	100
<b>6. ปริมาณเสียงรบกวน</b>	96	100
(6.1.1) มีปัญหา	10	10.42
(6.1.2) ไม่มีปัญหา	86	89.58
<b>7. สภาพแวดล้อม ชุมชนชาติ</b>	96	100
(7.1.1) มีปัญหา	0	0
(7.1.2) ไม่มีปัญหา	0	100
<b>8. ห้องน้ำสาธารณะ</b>	96	100
(8.1.1) มีปัญหา	84	87.50
(8.1.2) ไม่มีปัญหา	12	12.50
<b>9. ความปลอดภัยในพื้นที่</b>	96	100
(9.1.1) มีปัญหา	0	0
(9.1.2) ไม่มีปัญหา	96	100

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่	จำนวน	ร้อยละ (%)
10. ที่พัก	96	100
(10.1.1) มีปัญหา	0	0
(10.1.2) ไม่มีปัญหา	96	100

จากตารางที่ 4.16 สรุปความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับความคิดเห็นกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่ ได้เห็นว่าปัญหาที่ประชาชนในพื้นที่เห็นว่าเป็นปัญหามากที่สุดคือ เรื่องระบบสาธารณูปโภค ด้านระบบการกำจัดขยะ(ปริมาณจุดทิ้งขยะ) ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ เรื่องห้องน้ำสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 87.50 รองลงมา เรื่องประปา น้ำดื่มสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 75 และเรื่องไฟฟ้าแสงสว่างท้องถนน คิดเป็นร้อยละ 62.50

การคมนาคม ประชาชนในพื้นที่ให้ความเห็นว่าเรื่องการคมนาคมมีปัญหาที่ขนาดของทางสัญจร คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาเป็น ความเพียงพอของทางสัญจร และความเพียงพอของที่จอดรถ ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 44.79

นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาที่ประชาชนในพื้นที่เห็นว่าควรได้รับการปรับปรุงคือความชัดเจนของป้ายบอกทาง สัญลักษณ์ คิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาเป็นตำแหน่งที่ตั้ง คิดเป็นร้อยละ 56.25 และการสื่อความหมาย คิดเป็นร้อยละ 43.75

เรื่องที่ประชาชนในพื้นที่เห็นว่า ไม่มีปัญหา คิดเป็นร้อยละ 100 คือ เรื่องคุณภาพแหล่งน้ำ(ทะเล) , คุณภาพอากาศ(มลภาวะทางอากาศ) , สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ , ความปลอดภัยในพื้นที่ และ ที่พัก

## บทที่ 5

# สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

### 5.1..สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยเสนอขั้นตอนการศึกษาโดยสรุป ดังนี้

#### 5.1.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษาลักษณะทางกายภาพปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ของเกาะล้าน จังหวัด ชลบุรี
2. เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือหน้าบ้าน และ สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวให้เป็นระเบียบเรียบร้อย

#### 5.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ที่มีที่พักอาศัยบนเกาะล้าน นักท่องเที่ยว และเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน ดังนี้

- (1) ผู้พักอาศัย บนเกาะล้าน จำนวน 2,446 คน ชาย 1,230 คน หญิง 1,216 คน (ข้อมูลสถิติแขวงเกาะล้าน เมืองพัทยา เดือนเมษายน ปี 2551)
- (2) นักท่องเที่ยว ที่มาเกาะล้าน จำนวน 5,000 คนต่อวัน
- (3) เจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน 20 คน

1. กลุ่มตัวอย่าง (Sample) หมายถึง หน่วยของข้อมูลบางส่วนที่ได้เลือกมาเพื่อใช้เป็นตัวแทนของหน่วยข้อมูลทั้งหมด หรือประชากรในการศึกษาและวิจัยแล้วนำผลที่ได้ไปสรุปหรืออ้างอิงแทนประชากรทั้งหมด ใช้ค่าสถิติ (จากตารางกำหนดตัวอย่างของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95%ที่ความ คลาดเคลื่อน  $\pm 10$ )

- (1) ผู้พักอาศัย บนเกาะล้าน จำนวน 96 คน
- (2) นักท่องเที่ยว ที่เดินทางมาใช้พื้นที่ใน ช่วงเดือนธันวาคม-เดือนมีนาคม
  - 1.1 นักท่องเที่ยวชาวไทย จำนวน 66 คน
  - 1.2 นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ จำนวน 33 คน
- (3) เจ้าหน้าที่ในส่วนสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน จำนวน 20 คน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

### 5.1.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการทำวิจัย แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงพัฒนา (Research and Development) โดยการวิจัยนี้จะใช้เครื่องมือ ดังนี้

1. แบบสำรวจ เพื่อสำรวจพื้นที่บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน บนเกาะล้านจังหวัดชลบุรี โดยใช้อุปกรณ์ประกอบ คือ กล้องถ่ายภาพ , แผนที่เพื่อเก็บข้อมูลทางกายภาพ ของสถานที่ประกอบด้วย ดังนี้

- (1) ยาน
- (2) เส้นทางสัญจร
- (3) ที่หมายตา
- (4) ที่รวมกิจกรรม
- (5) สิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณ

2. แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ทำการสอบถามเกี่ยวกับเรื่อง แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และ สิ่งอำนวยความสะดวก โดยสอบถาม นักท่องเที่ยว และประชาชนในท้องถิ่น และเจ้าหน้าที่สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน ซึ่งมีรายละเอียดในเครื่องมือ ดังต่อไปนี้

- (1) ข้อมูลทั่วไป
- (2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ
- (3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก
- (4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับพื้นที่และข้อเสนอแนะอื่น ๆ

### 5.1.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. สัมภาษณ์ภาคสนามพร้อมเก็บรวบรวมข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเกาะล้าน โดยทั่วไป
2. เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร และข้อมูลทาง Internet ที่มีอยู่
3. การสังเกต และบันทึกด้วยกล้องถ่ายรูป
4. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ด้วยตนเอง

### 5.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้ทำการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ การสังเกต และการเก็บข้อมูลทั้งจากแบบสอบถาม และการเก็บข้อมูลทางสถิติจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ มารวบรวมไว้แล้วก็จะทำการสังเคราะห์ข้อมูล

ต่าง ๆ รวบรวมในการกำหนดแนวความคิดในการนำมาเสนอเป็นแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี

ข้อมูลที่ได้จากการเก็บข้อมูลทั้งหมด ทั้งจากแบบสอบถามนั้นได้รวบรวมและนำมาสังเคราะห์ด้วยค่าทางสถิติ คิดเป็นเปอร์เซ็นต์ร้อยละ และนำผลที่ได้มาสรุปและนำไปใช้ในการอ้างอิงในโครงการเสนอแนะ รวมทั้งเป็นข้อมูลพื้นฐานในการออกแบบท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านบนเกาะล้าน และวางแผนทางการปรับปรุง

### 5.1.6 สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. สภาพปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านของเกาะล้านในปัจจุบัน
2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ให้เหมาะสมกับลักษณะของพื้นที่ และประโยชน์ใช้สอยมากที่สุดโดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมเป็นหลัก

5.1.6.1 ลักษณะทางกายภาพปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านในปัจจุบัน

1. ย่าน (Districts) จากการศึกษาพบว่า ลักษณะการใช้ประโยชน์ของที่ดินบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านไม่ได้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่เนื่องจากสภาพในปัจจุบันไม่ได้มีเจ้าหน้าที่หรือประชาชนในท้องถิ่นเข้ามาดูแลหรือรักษาความเป็นระเบียบ จึงมีสภาพที่ทรุดโทรมและไม่สวยงาม อีกทั้งการติดตั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ก็บดบังทัศนียภาพที่สวยงามอีกด้วย
2. เส้นทางสัญจร (Path) จากการศึกษาพบว่า เส้นทางหลักคือบริเวณด้านหน้าชุมชนซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อกับบริเวณท่าเทียบเรือ สภาพในปัจจุบันถนนค่อนข้างคับแคบและด้านหน้าชุมชนก็มีการจอดรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างหรือรถเช่าอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งไม่มีสถานที่จอดอย่างเป็นระเบียบ
3. ที่หมายตา (Landmark) จากการศึกษาพบว่า ในบริเวณคือชุมชนที่เข้าชุมชนที่เป็นจุดเด่นที่สุดในย่านแต่เนื่องจากสภาพทรุดโทรมไม่มีการปรับปรุงดูแลรักษา และยังคงขาดความเป็นเอกลักษณ์จุดเด่นเท่าที่ควรสำหรับเมืองท่องเที่ยว
4. ที่รวมกิจกรรม (Node) จากการศึกษาพบว่า จะเป็นส่วนของพื้นที่บริเวณหน้าทางเข้าชุมชนท่าหน้าบ้านซึ่งบริเวณนี้จะมีศาลเจ้าแม่ชีวิตซึ่งเป็นที่เคารพของคนในท้องถิ่นและยังเป็นที่ว่างโล่งของท่าหน้าบ้าน

5. สิ่งก่อสร้างประกอบบริเวณ จากการศึกษาพบว่า สิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกยังคงขาดการดูแลรักษาและไม่เพียงพอ และยังคงขาดศูนย์กลางบริการนักท่องเที่ยว ร้านขายของร้านอาหาร ขาดความเป็นระเบียบเรียบร้อย ไม่มีห้องน้ำสาธารณะสำหรับบริการนักท่องเที่ยว และยังคงขาดศาลาพักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว และสิ่งประกอบบริเวณต่าง ๆ เช่น ม้านั่ง

จากการศึกษาสภาพปัญหาในปัจจุบันของท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหลักของเกาะล้าน และเป็นท่าเทียบเรือที่คนในชุมชนใช้สอยสำหรับขนถ่ายสัมภาระและสิ่งของอุปโภคบริโภคสำหรับผู้อยู่อาศัยภายในเกาะ และนักท่องเที่ยว ปัจจุบันท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านและท่าสำหรับจอดเรือยนต์ขนาดเล็ก (Speed boat) ยังขาดมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ ซึ่งไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่มีปริมาณมากขึ้นทุกวัน ได้อย่างเพียงพอและยังคงขาดสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยวและสภาพภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือ ก็ยังคงขาดความเป็นระเบียบและการจัดการที่ดีซึ่งในสภาพปัจจุบันปัญหาที่สำคัญของพื้นที่ ได้แก่

- (1) ปัญหาเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเทียบเรือ
- (2) ปัญหาของสภาพภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน
- (3) ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของรถรับจ้างและผู้ให้บริการ
- (4) ปัญหาขาดสิ่งก่อสร้างประกอบบริเวณเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว
- (5) ปัญหาเรื่องป้ายบอกทาง สัญลักษณ์ ความชัดเจน ตำแหน่งที่ตั้ง และจำนวน

#### 5.1.6.2 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทย

##### 1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวไทย

นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและมีอายุ 20-25 ปี รองลงมาอายุ 26-35 ปีส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาเฉลี่ยอยู่ที่วุฒิปริญญาตรี ส่วนใหญ่มืออาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รองลงมาคืออาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน แต่ละครึ่ง โดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 วัน/ครั้ง นักท่องเที่ยวชาวไทยส่วนใหญ่มาเที่ยวที่เกาะล้านเป็นครั้งแรก จุดประสงค์หลักคือท่องเที่ยว การเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทย เดินทางมายังเกาะล้านจากแหลมพิทยาโดยใช้เรือโดยสารบางส่วนใช้บริการเรือ Speed boat

2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทย เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือส่วนใหญ่ เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงเรื่องความปลอดภัยของทางเดิน-ทางเท้าให้เพิ่มราวกันกั้นตบบริเวณทางเดิน และส่วนใหญ่ เห็นด้วยว่าควรขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับ

การส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ หรือทำให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงามให้เกิดความประทับใจ และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้างให้แยกที่จอดรถให้เป็นสัดส่วนและมีระบบ

ส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวไทย เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้น เพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการตู้ ATM เห็นด้วยกับการปรับปรุงความชัดเจนของป้ายข้อมูล เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ เห็นด้วยกับการที่จะเพิ่มม้านั่ง ส่วนรูปแบบของสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณที่มีอยู่เดิมและสร้างขึ้นใหม่ควรปรับปรุงให้เข้ากับรูปแบบกิจกรรมของท้องถิ่น

### 5.1.6.3 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

#### 1. ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง และอายุ 26-35 ปี รองลงมาอายุ 20-25 ปี ระดับการศึกษาเฉลี่ยอยู่ที่วุฒิปริญญาตรี ส่วนใหญ่จะมีอาชีพอิสระ รองลงมาเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน แต่ละครั้ง โดยเฉลี่ยประมาณ 1-2 วัน/ครั้ง ส่วนใหญ่มาเที่ยวที่เกาะล้านเป็นครั้งแรก จุดประสงค์หลักคือท่องเที่ยว การเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เดินทางมายังเกาะล้านจากแหลมพิทยาโดยใช้เรือ โดยสารบางส่วนใช้บริการเรือ Speed boat

#### 2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน-ทางเท้า และส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ ส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการปรับเปลี่ยนทัศนียภาพ และส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง

ส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้น เพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงความชัดเจนของป้ายข้อมูล เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ เห็นด้วยกับการเพิ่มม้านั่ง และส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับการเพิ่มซุ้มเพื่อการโฆษณา

#### 5.1.6.4 ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ

##### 1. ข้อมูลทั่วไปของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ

เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และอายุ 26-35 ปี รองลงมาอายุ 36-45 ปี ระดับการศึกษาอยู่ที่อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร รองลงมาวุฒิปริญญาตรี ส่วนใหญ่เจ้าหน้าที่อาศัยอยู่ในชุมชน เป็นระยะเวลา 1-5 ปี รองลงมาต่ำกว่า 1 ปี

##### 2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาลเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน-ทางเท้า ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรขยายทางขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ และส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง

ส่วนความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานรัฐบาล เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการของตู้ ATM เห็นด้วยกับการเพิ่มความชัดเจนของป้ายข้อมูล เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม เห็นด้วยการการเพิ่มจำนวนตู้โทรศัพท์สาธารณะ เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนม้านั่ง ส่วนรูปแบบของสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณที่มีอยู่เดิมและสร้างขึ้นมาใหม่ควรปรับปรุงให้เข้ากับรูปแบบกิจกรรมของท้องถิ่น

#### 5.1.6.5 ความคิดเห็นของประชาชนในท้องถิ่น

##### 1. ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในท้องถิ่น

ประชาชนในพื้นที่ ส่วนใหญ่เป็นผู้หญิงและอายุ 26-35 ปี รองลงมาอายุ 36-45 ปี ระดับการศึกษาอยู่ระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษา รองลงมาอยู่ทุติยมัธยมศึกษา รายได้ต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท รองลงมาอยู่ที่ระดับ 10,000-20,000 บาท ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในชุมชน เป็นระยะเวลามากกว่า 15 ปี รองลงมาต่ำกว่า 1 ปี อาชีพส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย รองลงมามีอาชีพเป็นลูกจ้างบริษัทเอกชน

##### 2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรปรับปรุงความปลอดภัยของทางเดิน-ทางเท้า ส่วนใหญ่เห็นด้วยการการขยายทาง

ขึ้น-ลง ที่ค่อนข้างคับแคบ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการส่งเสริมทัศนียภาพเพื่อความเป็นเอกลักษณ์ และ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปรับปรุงระเบียบของรถรับจ้าง

ส่วนความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ เกี่ยวกับสิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อการรองรับนักท่องเที่ยว ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเพิ่มศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มบริการตู้ ATM เห็นด้วยกับการเพิ่มความชัดเจนของป้ายบอกข้อมูล เห็นด้วยกับการเพิ่มจำนวนถังขยะ เห็นด้วยกับการเพิ่มศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว เห็นด้วยกับการเพิ่มป้อมยาม เห็นด้วยกับการเพิ่มโทรศัพท์สาธารณะ เห็นด้วยกับการเพิ่มห้องน้ำ/ห้องส้วมสาธารณะ เห็นด้วยกับการเพิ่มม้านั่ง คิดเป็น และเห็นด้วยกับการเพิ่มซุ้มเพื่อการโฆษณา ส่วนรูปแบบของสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณที่มีอยู่เดิมและสร้างขึ้นมาใหม่ควรปรับปรุงให้เข้ากับรูปแบบกิจกรรมของท้องถิ่น

## 5.2 อภิปรายผล

การปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี โดยการศึกษาลักษณะทางกายภาพ ปัญหาและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้านของเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี จากผลการศึกษาและวิจัยพบว่าประเด็นสำคัญที่ควรนำมาอภิปรายผล ดังนี้

### 5.2.1 รูปแบบของย่าน

จากการศึกษาพบว่าย่านประสบปัญหา ดังนี้

บริเวณท่าเทียบเรือด้านหน้าชุมชนท่าหน้าบ้านซึ่งลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณท่าเทียบเรือไม่ได้มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่และไม่มีการควบคุมดูแลสถานที่ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความทรุดโทรมของสถานที่อีกทั้งป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ก็ยังคงขาดการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือประชาชนในท้องถิ่นที่ต้องร่วมมือกันดูแลรักษาเพื่อให้เกิดภูมิทัศน์ที่สวยงาม

เดชา บุญค้ำ (2531:4.3,4.4) ได้กล่าวไว้ว่า การปรับปรุงสาธารณูปโภคย่านเพื่อเสริมสภาพแวดล้อมของเมือง อาจใช้การควบคุมโดยการออกข้อบังคับมาควบคุมเฉพาะย่านได้ เช่น ควบคุมรูปแบบของป้ายการค้า และป้ายโฆษณาต่าง ๆ จะต้องกำหนดความสูงตำแหน่งที่ตั้ง และรูปแบบข้อความ ควบคุมรูปแบบของสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นรั้ว กำแพง ป้ายชื่อ ม้านั่ง เสาไฟฟ้า จะต้องมีการออกแบบให้กลมกลืน และสื่อถึงความเป็นเอกลักษณ์ของย่านนั้นด้วย ในการปรับปรุงย่านนี้จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือร่วมใจจากผู้อยู่อาศัยด้วยจึงประสบความสำเร็จโดยชี้แจงให้ผู้อยู่อาศัยให้ทราบถึงผลดีและประโยชน์ที่เกิดขึ้น

### 5.2.2 รูปแบบของทางสัญจร

จากการศึกษาพบว่าทางสัญจรประสบปัญหา ดังนี้

เส้นทางหลักคือบริเวณด้านหน้าชุมชนซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อกับบริเวณท่าเทียบเรือ สภาพในปัจจุบันถนนค่อนข้างคับแคบและทางสัญจรระหว่างทางวิ่งกับทางเท้าไม่ได้แยกเป็นสัดส่วนซึ่งจะทำให้เกิดความไม่สะดวกและปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวหรือประชาชนที่มาใช้บริการท่าเทียบเรืออีกทั้งด้านหน้าชุมชนก็มีการจอดรถมอเตอร์ไซด์รับจ้างหรือรถเช่าอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งไม่มีสถานที่จอดอย่างเป็นระเบียบ คู่มือพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านกายภาพ (2540:27) กล่าวว่า การสร้างทัศนียภาพเข้าสู่เมืองอาจทำได้โดยการใช้วัสดุพืชพันธุ์การใช้ป้ายแสดงการต้อนรับ การทำซุ้มประตู เป็นต้น การมีขนาดถนนที่เหมาะสมกับปริมาณการสัญจรคำนึงถึงความสะดวกและความปลอดภัย ความสวยงามในแนวถนน เศษ บุญคำ (2531:6,7-6,9) ได้กล่าวถึงการให้ข้อมูลข่าวสารในเส้นทางจะต้องมีการประชาสัมพันธ์กับนักท่องเที่ยวตลอดทางสม่ำเสมอด้วยระบบป้ายหรือด้วยวิธีอื่น ๆ เพื่อช่วยบอกทิศทางและระยะทางให้กับนักท่องเที่ยว

### 5.2.3 รูปแบบที่หมายตา

จากการศึกษาพบว่าที่หมายตาประสบปัญหา ดังนี้

บริเวณซุ้มทางเข้าชุมชนที่เป็นจุดที่สังเกตเห็นได้ชัดเจนที่สุดและยังเป็นด่านแรกในการเข้าถึงตัวชุมชนและสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในย่านแต่เนื่องจากสภาพทรุดโทรมไม่มีการปรับปรุงดูแลรักษา และยังคงจุดเด่นที่เป็นเอกลักษณ์เท่าที่ควรสำหรับเมืองท่องเที่ยว

เศษ บุญคำ (2531:7,3) ได้กล่าวถึงการเสริมที่หมายตาให้ชัดเจนด้วยการพยายามไม่ให้มีสิ่งก่อสร้างหรือต้นไม้มาปิดบังที่หมายตาควรทำการตัดแต่งกิ่งก้านรูปทรงของต้นไม้และการส่งเสริมให้ชัดเจนด้วยการเพิ่มฉากหลังด้วยการปลูกต้นไม้ด้านหลังเป็นกรอบของการถ่ายภาพช่วยนำสายตาไปสู่จุดสนใจด้วยแนวต้นไม้หรือทางเดิน

### 5.2.4 รูปแบบที่รวมกิจกรรม

จากการศึกษาพบว่าที่รวมกิจกรรมประสบปัญหา ดังนี้

เป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่บริเวณหน้าทางเข้าชุมชนทำหน้าบ้านซึ่งบริเวณนี้มีศาลเจ้าแม่ชีวิตซึ่งเป็นที่เคารพของคนในท้องถิ่นและยังเป็นทีว่างโล่งของทำหน้าบ้านในปัจจุบันมีสภาพที่ขาดการบำรุงรักษาให้เกิดประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยวและคนในท้องถิ่นจึงไม่ค่อยมีนักท่องเที่ยวเข้าไปใช้หรือเดินไปบริเวณนี้

คู่มือพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวด้านกายภาพ (2540:20) ได้กล่าวถึงข้อพิจารณาในการปรับปรุงสถาน  
กิจกรรมและลานเอนกประสงค์ดังนี้ แยกกิจกรรมและการสัญจรที่เหมาะสม การเลือกใช้วัสดุพื้น  
พิจารณาถึงการเข้าถึงของรถบริการ คำนึงถึงการระบายน้ำ การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ม้านั่ง  
น้ำดื่ม บ่อน้ำ ไฟแสงสว่าง

### 5.2.5 รูปแบบสิ่งก่อสร้างประกอบบริเวณ

จากการศึกษาพบว่า สิ่งก่อสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกยังขาดการดูแลรักษาและไม่เพียงพอ  
ต่อความต้องการของคนในท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว ยังขาดศูนย์กลางบริการนักท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบัน  
เกาะล้าน เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาแล้วก็จะแยกย้ายไป  
ตามจุดต่าง ๆ โดยไม่มีศูนย์กลางที่จะเป็นที่รวมของข้อมูลข่าวสาร ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของที่พักรับ  
การเดินทางและกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นบนเกาะ และร้านขายของร้านอาหาร ขาดความเป็นระเบียบ  
เรียบร้อย ไม่มีห้องน้ำสาธารณะสำหรับบริการนักท่องเที่ยว และยังขาดศาลาพักผ่อนสำหรับนักท่องเที่ยว  
และสิ่งประกอบบริเวณต่าง ๆ เช่น ม้านั่ง โต๊ะ เก้าอี้

เดชา บุญค้ำ (2531:8,3) กล่าวไว้ว่ารูปแบบของอาคารควรคำนึงถึงรูปแบบทางสถาปัตยกรรม  
ท้องถิ่นข้างเคียง เพื่อให้เกิดความกลมกลืนต่อเนื่องกันและ ในการออกแบบก็ควรคำนึงถึงสภาพอากาศ  
ท้องถิ่นด้วย ประชาชนในท้องถิ่นยังขาดพื้นที่ศูนย์รวมสำหรับทำกิจกรรมและสันทนาการ เช่น สโมสร  
กีฬาทางน้ำ ร้านค้า 1 ผลิตภัณฑ์ 1 ตำบล เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับคนในชุมชน

## 5.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

### 5.2.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

จากผลการวิจัย เรื่องแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการ  
ท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ความร่วมมือของชุมชน คนในท้องถิ่น ผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ในส่วนการ  
ปกครองเมืองพัทยา เนื่องจากการเพิ่มศักยภาพและมาตรฐานในแหล่งท่องเที่ยว จึงจำเป็นต้องได้รับความ  
ความร่วมมือจากทุกฝ่าย ในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ และเหมาะสม

2. การปรับปรุงพื้นที่และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว ในบริเวณท่า  
เทียบเรือท่าหน้าบ้าน ดังนี้

#### 2.1 เพิ่มศูนย์บริการบริการนักท่องเที่ยว ประกอบด้วย

##### 2.1.1 บริเวณให้บริการข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวและแผนที่

2.1.2 บริเวณชุ่มชื้นโชนภาคกิจกรรมต่าง ๆ ในสถานที่ท่องเที่ยว

2.1.3 บริเวณให้บริการรถเช่า-รับจ้าง

2.1.4 ศูนย์วิทยุ-ที่ทำการตำรวจน้ำ

2.1.5 ห้องปฐมพยาบาล

2.1.6 ห้องน้ำสาธารณะ

2.1.7 ตู้ ATM และบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา

2.2 ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน ประกอบด้วย

2.2.1 ทางเดินมีหลังคาคลุมบริเวณท่าเทียบเรือ

2.2.2 ทางเท้าคนเดินแยกเป็นสัดส่วน

2.2.3 จัดระเบียบสถานที่จอดรถรับจ้าง

2.2.4 จัดระเบียบร้านขายของที่ระลึกให้เป็นสัดส่วนและมีรูปแบบ

เอกลักษณ์ของท้องถิ่น

2.2.5 เพิ่มม้านั่งสำหรับพักผ่อนบริเวณท่าเทียบเรือ

2.2.6 ปรับปรุงภูมิทัศน์ทางเข้าชุมชนท่าหน้าบ้าน

### 5.2.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

จากการศึกษาพบว่า ยังมีประเด็นและตัวแปรอื่น ๆ ที่น่าสนใจ อีกหลายประการซึ่งไม่สามารถศึกษาได้ทั้งหมดเนื่องจากระยะเวลาที่มีจำกัด จึงขอเสนอแนะแนวทางสำหรับการศึกษาในโอกาสต่อไป เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงท่าเทียบเรือบริเวณท่าหน้าบ้านเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี ดังต่อไปนี้

1. ควรศึกษารูปแบบของกิจกรรมของชุมชนในท้องถิ่นบริเวณชุมชนท่าหน้าบ้าน เพื่อนำมาเป็นเอกลักษณ์ในการปรับปรุงท่าเทียบเรือของชุมชนท่าหน้าบ้าน และสามารถนำรูปแบบไปใช้กับการปรับปรุงท่าเทียบเรืออื่น ๆ

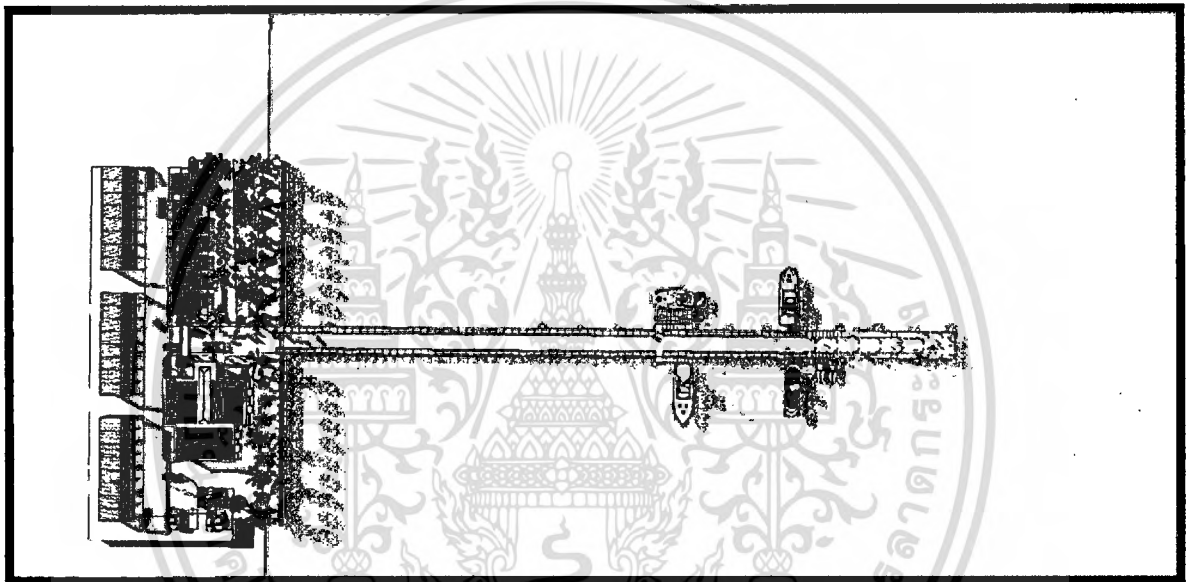
2. ควรมีการวิจัยเพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

3. ศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณแหล่งท่องเที่ยวของเกาะล้าน เช่น การจัดระเบียบเตียงผ้าใบบริเวณชายหาด ร้านอาหารบริเวณชายหาด รวมถึงความสะอาดบริเวณชายหาด เพื่อนำมาแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน และสร้างจิตสำนึกให้กับชุมชนในการรักษาชายหาดให้มีความเป็นธรรมชาติให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สมบูรณ์และงดงาม

4. ควรส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวแบบ โฮมสเตย์ (Home Stay) หรือการท่องเที่ยวแบบ ที่พักสัมผัสวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชน

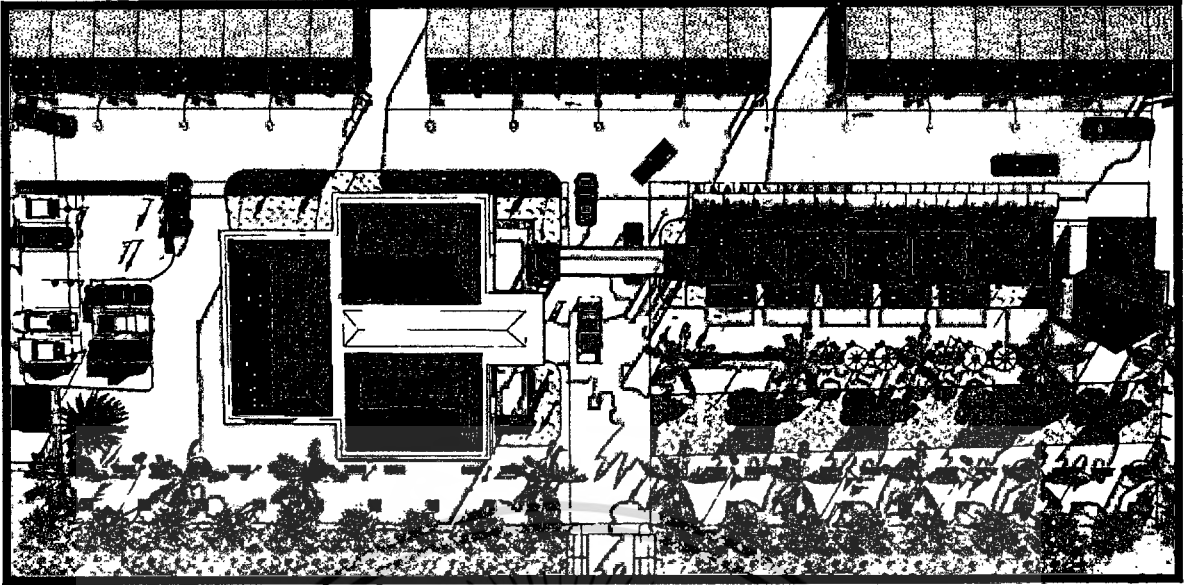
5. ควรมีการวิจัยศึกษาความเป็นไปได้ของท่าเทียบเรือเพื่อแยกประเภท เรือเพื่อการ ขนส่ง , เรือประมง , แพเรือที่เก็บขยะแยกการใช้งานกับเรือโดยสารท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวและส่งเสริมศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ

6. ควรศึกษายุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคเพื่อให้เกิดความทันสมัยในระบบขนส่งมวลชนทั้งทางบกและทางทะเลเพื่อเป็นการส่งเสริมพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวในอนาคตทั้งทางฝั่งพัทยาหรือฝั่งเกาะล้าน



ภาพที่ 5.1 แสดงผังบริเวณท่าเทียบเรือ

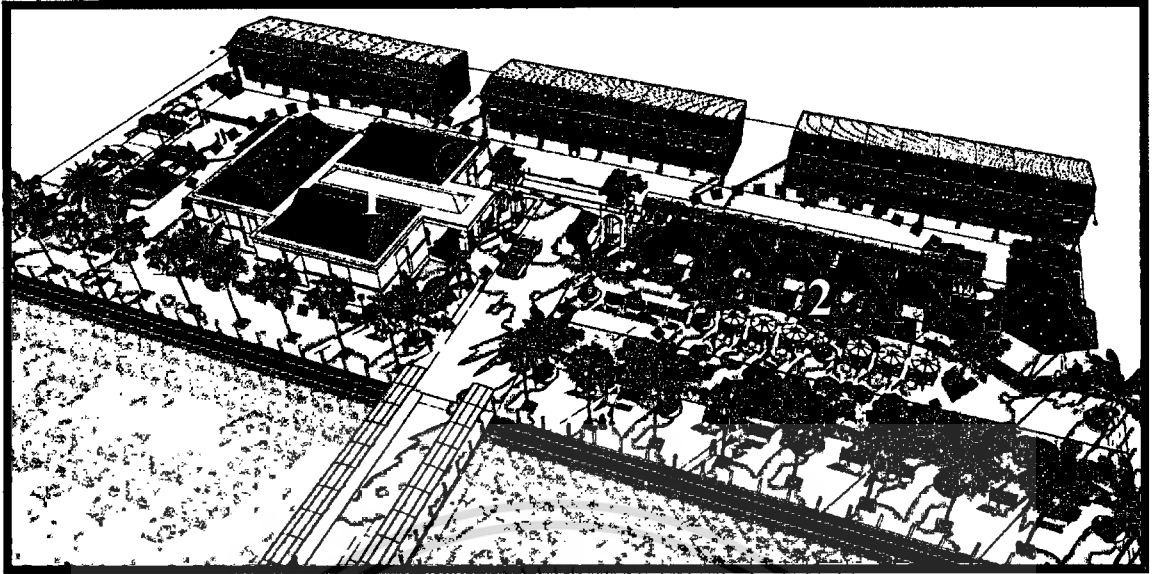
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



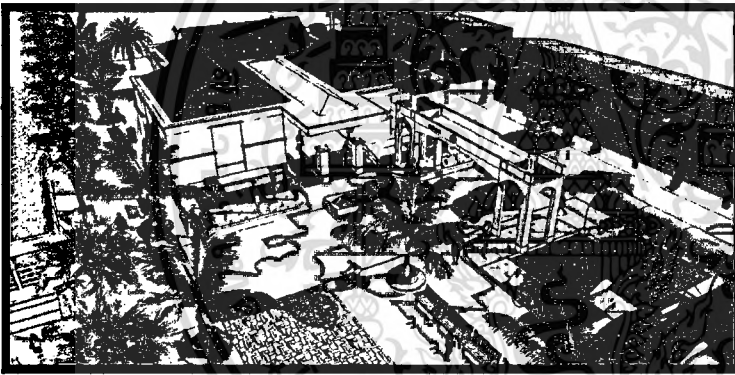
ภาพที่ 5.2 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนทำหน้าบ้าน



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.3 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนท่าหน้าบ้าน

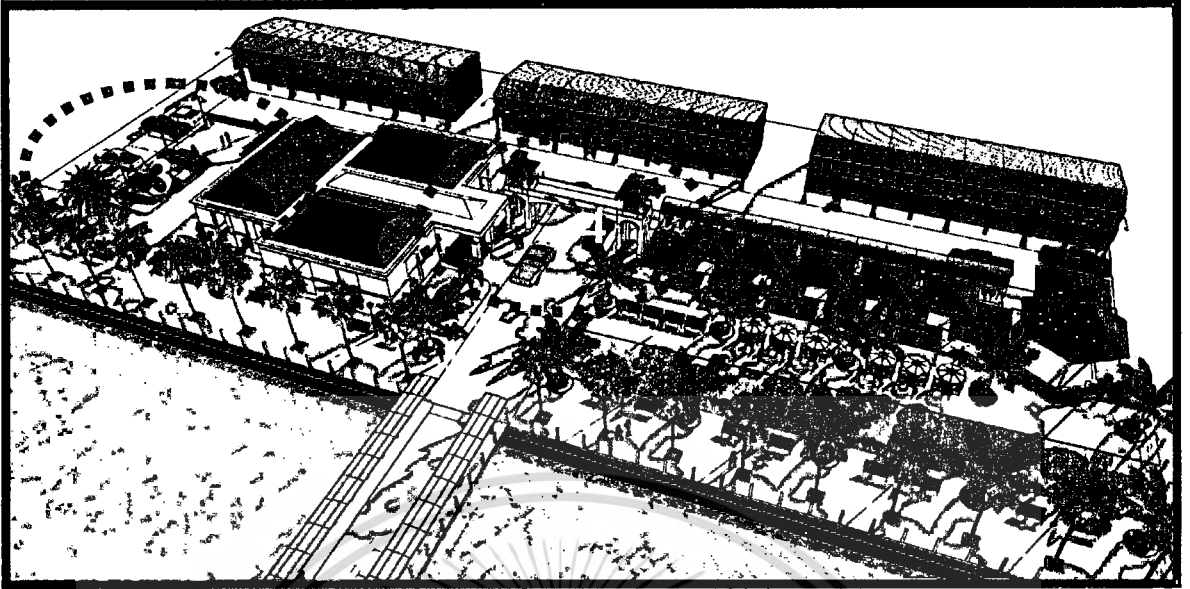


ภาพที่ 5.4 แสดงจุดที่ 1 อาคารศูนย์บริการนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 5.5 แสดงจุดที่ 2 บริเวณร้านขายของที่ระลึก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.6 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนทำหน้าบ้าน

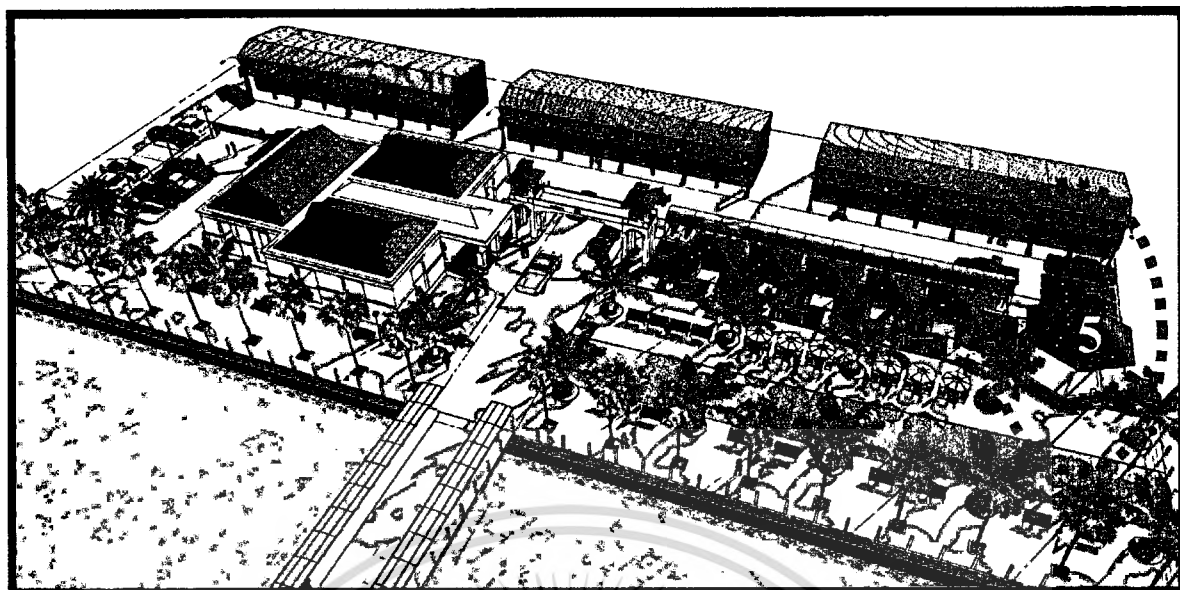


ภาพที่ 5.7 แสดงจุดที่ 3 ส่วนจอดรถบริการนักท่องเที่ยว

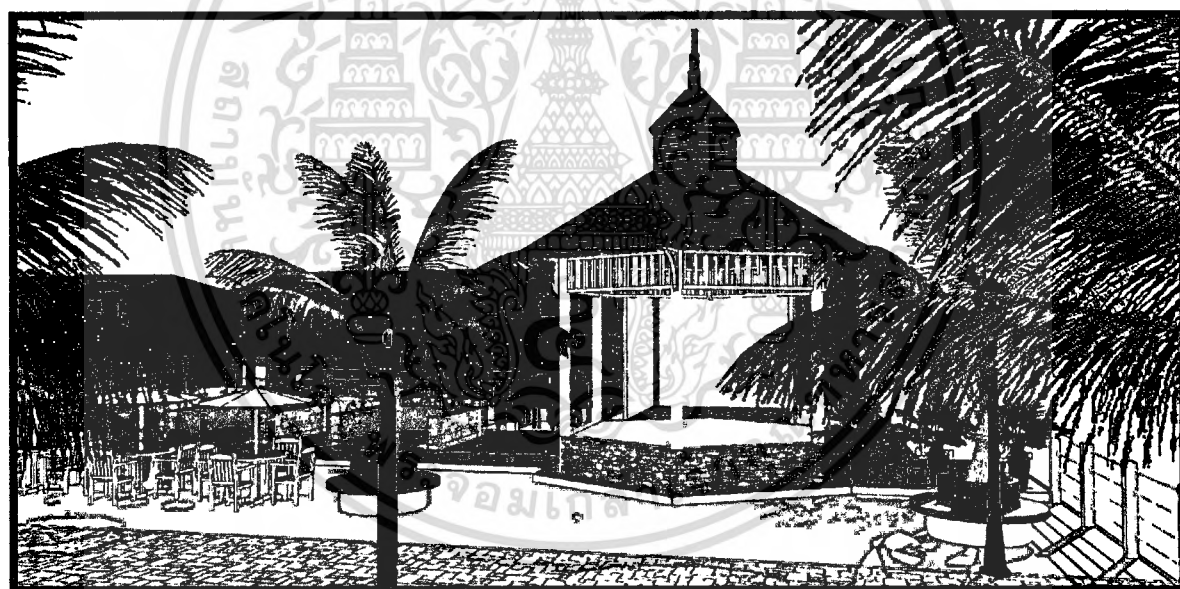


ภาพที่ 5.8 แสดงจุดที่ 4 ชุมนับประตูทางเข้า

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

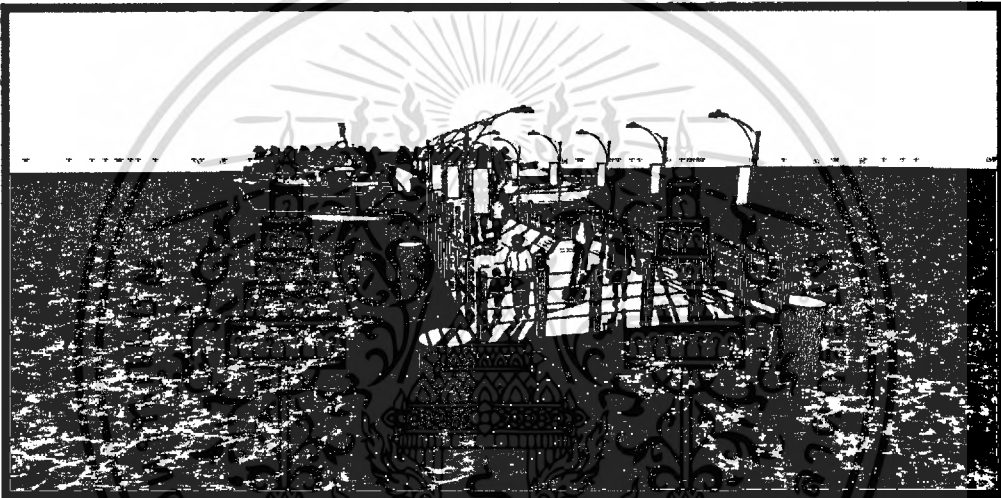
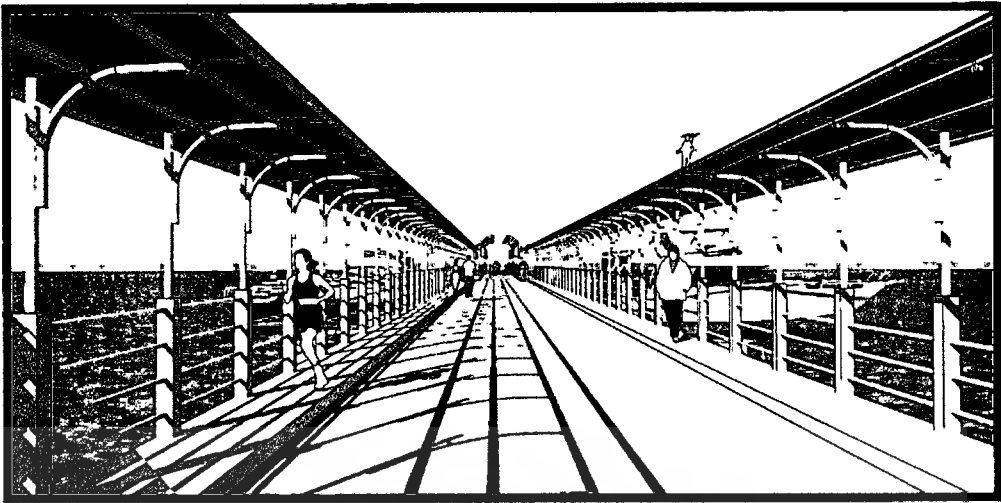


ภาพที่ 5.9 แสดงผังบริเวณหน้าชุมชนทำหน้าบ้าน



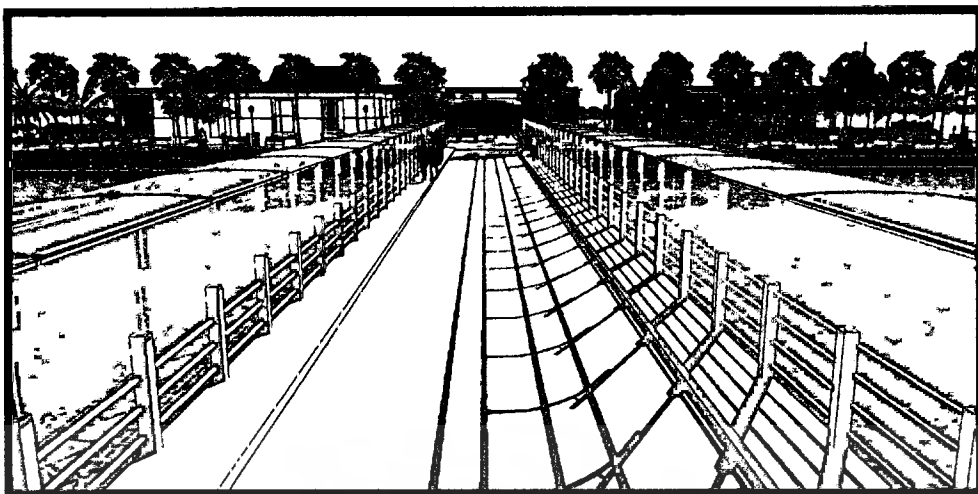
ภาพที่ 5.10 แสดงจุดที่ 5 บริเวณที่ว่าง โถงหน้าศาลเจ้าแม่ชีวิต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



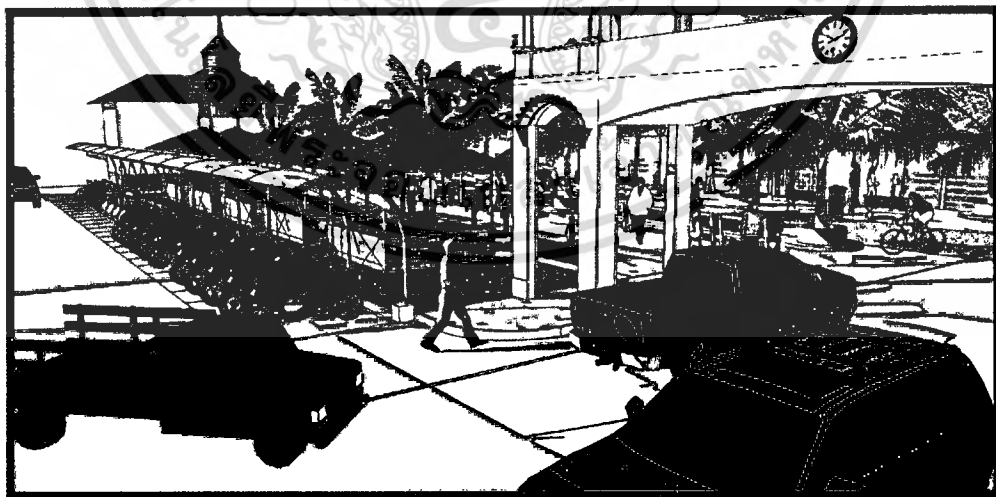
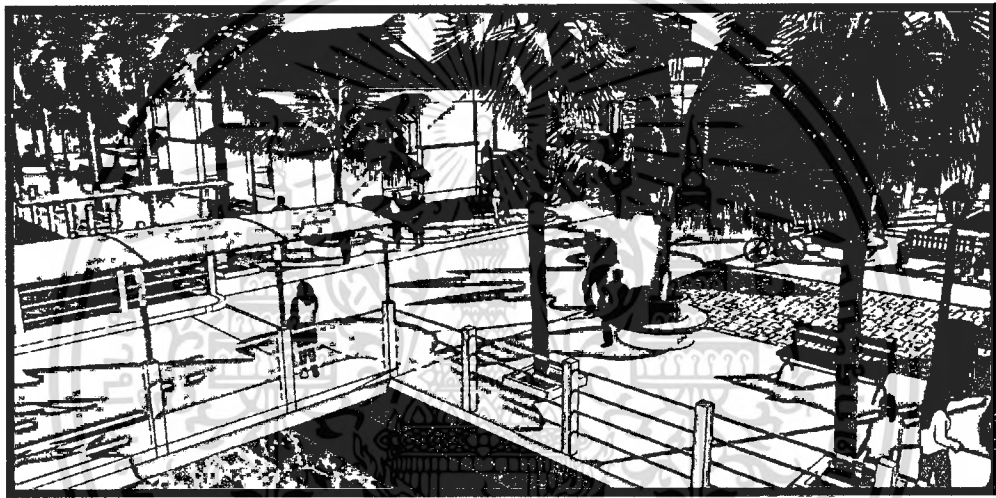
ภาพที่ 5.11 แสดงบริเวณท่าเทียบเรือท่าหน้าบ้าน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.12 แสดงบริเวณที่ว่างหน้าชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.13 แสดงบริเวณหน้าชุมชน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาพที่ 5.14 แสดงบริเวณที่ว่างหน้าชุมชนติดทะเล



ภาพที่ 5.15 แสดงบริเวณจอดรถมอเตอร์ไซด์บริการนักท่องเที่ยว

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## บรรณานุกรม

- เดชา บุญค้ำและคณะ. 2531.คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์ เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาควิชาสถาปัตยกรรม. 2547.พัฒนาการวิชาการสถาปัตยกรรม, กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กฤษฎิมา สุขมะโน. 2550. แนวทางการพัฒนา เกาะล้านตาใหญ่ อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะล้านตา จังหวัดกระบี่ เพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ . กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- กรรณิการ์ ดลวิษยาคุณ.2550. แนวทางการปรับปรุงย่านพาณิชยกรรม เขตพื้นที่เขาพระตำหนัก เมืองพัทยา, กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- เริงศักดิ์ เพชรหัสตระกูล. 2550. แนวทางการพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยวชุมชนหาดรีน เกาะพะงัน. กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ยุวรินทร์ บุปผม 2550. แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวเกาะสีซัง. กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- โสภาคย์ ผาสุกนรินทร์. 2537.การออกแบบสภาพแวดล้อมในชุมชน,กรุงเทพฯ.ห้างหุ้นส่วนจำกัด สำนักพิมพ์ประกายพริก.  
สำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน ,วารสารสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน,2549

### Website

- ข้อมูลทั่วไปจังหวัดชลบุรี. 2550.กรมการปกครองจังหวัดชลบุรี. เข้าถึงได้จาก :[http:// www.pattaya.go.th](http://www.pattaya.go.th)
- ข้อมูลทั่วไปจังหวัดชลบุรี. 2550.กรมการปกครองจังหวัดชลบุรี. เข้าถึงได้จาก:  
<http://www.pattayabeach.com>
- ข้อมูลทั่วไปจังหวัดชลบุรี. 2550.กรมการปกครองจังหวัดชลบุรี. เข้าถึงได้จาก :[http:// www.chonburi.go.th](http://www.chonburi.go.th)
- ข้อมูลทั่วไปเมืองพัทยา. 2553.กรมการปกครองท้องถิ่นเมืองพัทยา. เข้าถึงได้จาก :<http://www.pattayacity.com>
- ข้อมูลสถิติประชากรท้องถิ่น.2551.สำนักงานสถิติแห่งชาติ.เข้าถึงได้จาก :<http://www.nso.go.th>
- แนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก.2550.การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.เข้าถึงได้:<http://www.tar.or.th>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มาตรฐานการส่งเสริมการท่องเที่ยว.2550.การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.เข้าถึงได้:<http://www.tar.or.th>  
 ข้อมูลแนวทางการตรวจสภาพปัญหาสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเทียบเรือ. 2553.กรมเจ้าท่า. เข้าถึงได้

จาก :[http:// www.md.co.th](http://www.md.co.th)

ข้อมูลความรู้เรื่องท่าเรือและเรือ. 2553.กรมเจ้าท่า. เข้าถึงได้จาก :[http:// www.md.co.th](http://www.md.co.th)

ข้อมูลแนะนำทุนเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ. 2553.กรมเจ้าท่า. เข้าถึงได้จาก :[http:// www.md.co.th](http://www.md.co.th)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก

หนังสือราชการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ประกาศบัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง  
เรื่อง ผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม ขอประกาศรายชื่อหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ซึ่งได้รับอนุมัติเมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2551 ให้ดำเนินการดังนี้

นายสุรัตน์ แสงสว่าง รหัสประจำตัว 48063410 ให้ทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี (Improvement of the Harbour and Facility for the Tourism at Kohlan Chonburi)” โดยมี รศ.สุรศักดิ์ กังขาว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ทั้งนี้ให้นักศึกษาค้นคว้าและเขียนวิทยานิพนธ์ โดยปรึกษากับอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนดในระเบียบของบัณฑิตวิทยาลัย

ประกาศ ณ วันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. 2551

(รศ.ดร.รวีวรรณ ชินะตระกูล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่ ศธ 0524.04/ 0218

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒1 มกราคม 2553

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษา

เรียน หัวหน้าฝ่ายอำนวยการสำนักงานเมืองพัทยา สาขาเกาะล้าน

ด้วย นายสุรัตน์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง มีความประสงค์จะขอข้อมูลพื้นฐานของเกาะล้าน ขอถ่ายภาพบริเวณเกาะล้าน และขอสัมภาษณ์ นายวรวุฒิ แก้วผลึก เพื่อประกอบการจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี”

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้ความอนุเคราะห์ให้กับนักศึกษาดังกล่าว และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ศรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

ติดต่อนักศึกษา โทร.081-316-0419

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



## บันทึกข้อความ

หน่วยงาน คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สจล. ส่วนบริหารงานทั่วไป โทร.3692

ที่ ศธ 0524.04 / **0217**

วันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๓

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ผศ.ดร.ศิริรัตน์ เพ็ชรแสงศรี

ด้วย นายสุรรัตน์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี” โดยมี รศ.สุรศักดิ์ กังขาว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถาม ดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยนายสุรรัตน์ แสงสว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบบทแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

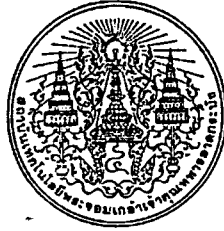
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จระเสกข์ ตริเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติการแทนคณบดี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ ศธ 0524.04/ 0217



คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒1 มกราคม 2553

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายสุริยา แก้วเขียว

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายสุรัตน์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม  
มหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลัง  
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว  
เกาะล้าน จังหวัดชลบุรี” โดยมี รศ.สุรศักดิ์ กังขาว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ  
ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่อง  
ดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหา  
ถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยนายสุรัตน์ แสงสว่าง  
มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณ  
เป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรูญเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติกรแทนคณบดี

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

เอกสารโทรสาร: 02-326-4325 สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ ศธ 0524.04/

**0217**

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๒๑ มกราคม ๒๕๕๓

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน นายวรวัฒน์ แก้วผลึก

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายสุรัตน์ แสงสว่าง นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยวเกาะล้าน จังหวัดชลบุรี” โดยมี รศ.สุรศักดิ์ กังขาว เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ผศ.ดร.เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยนายสุรัตน์ แสงสว่าง มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์จรัสเสกข์ ตรีเมธสุนทร)

รองคณบดีกำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติกรแทนคณบดี

ส่วนบริหารงานทั่วไป

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



**ภาคผนวก ข**  
**แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย**

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**แบบสอบถาม**  
(สำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทย)  
**แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน**  
**จังหวัดชลบุรี**

**วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม**  
**สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**

วันที่สอบถาม ...../...../.....

กรอกแบบสอบถามที่.....

กรุณาใส่เครื่องหมาย  และเติมคำในช่องว่าง

**ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป**

1. เพศ  ชาย  หญิง
2. อายุ  ต่ำกว่า 20 ปี  20- 25 ปี  
 26-35 ปี  36-45 ปี  
 46-55 ปี  มากกว่า 55 ปี
3. ระดับการศึกษา  ต่ำกว่ามัธยมศึกษา  มัธยมศึกษา  
 อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร  ปริญญาตรี  
 สูงกว่า ปริญญาตรี
4. ระดับรายได้ต่อเดือน  ไม่เกิน 10,000 บาท  10,001-20,000 บาท  
 20,001-30,000 บาท  30,001-40,000 บาท  
 40,001-50,000 บาท  มากกว่า 50,000 บาท  
 ยังไม่มีรายได้
5. อาชีพ  นักเรียน นักศึกษา  รับราชการ  เกษตรกร  
 ถูกจ้างรัฐวิสาหกิจ  ถูกจ้างบริษัทเอกชน  ค้าขาย  
 อาชีพอิสระ  อื่นๆ ระบุ .....
6. ภาคนักเดินทางมาจาก  ภาคกลาง  ภาคตะวันออก  
 ภาคตะวันตก  ภาคเหนือ  
 ภาคใต้  ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
7. ระยะเวลาที่พักในพื้นที่เกาะล้าน (จำนวนวันต่อครั้ง)  
 1-2 วัน / ครั้ง  3-4 วัน/ ครั้ง  
 มากกว่า 5 วัน/ ครั้ง  
 อื่นๆ ระบุ .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. จำนวนครั้งที่เคยมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน

- ครั้งแรก                       ครั้งที่ 2  
 ครั้งที่ 3                       มากกว่า 3 ครั้ง

9. วัตถุประสงค์การเดินทางมาท่องเที่ยวที่เกาะล้าน

- ท่องเที่ยว                       ประชุม สัมมนา  
 ติดต่อธุรกิจ                       เยี่ยมญาติหรือเพื่อน  
 อื่นๆ ระบุ.....

10. การเดินทางมายังเกาะล้าน จากแหลมพิทยา

- เรือโดยสารทั่วไป                       เรือยนต์ขนาดเล็ก (Speed Boat)  
 เรือท่องเที่ยว                       อื่นๆ ระบุ .....

11. การเดินทางมายัง แหลมพิทยา

- รถยนต์ส่วนตัว                       รถเช่า  
 รถตู้                       รถจักรยานยนต์  
 รถบัส                       อื่นๆ ระบุ .....

12. สิ่งประทับใจในการท่องเที่ยวที่เกาะล้าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ความสวยงามของธรรมชาติและทะเล                       ความหลากหลายของกิจกรรม  
 ความสะดวกในการเดินทาง                       ชื้อสินค้า / อาหาร / ของที่ระลึก  
 อื่นๆ ระบุ .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**ตอนที่ 2** ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

1. ปัญหาที่ท่านคิดว่าควรปรับปรุงท่าเทียบเรือเกาะล้าน และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว คืออะไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ความปลอดภัยของทางเดิน/ทางเท้า
- ทางขึ้น-ลงค่อนข้างคับแคบ
- ทัศนียภาพขาดความเป็นเอกลักษณ์
- ระเบียบของรถรับจ้าง
- อื่น ๆ ระบุ.....

2. ท่านคิดว่าสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณอ่าวสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน อะไรที่ควรเพิ่มขึ้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> ตู้ ATM                 |
| <input type="checkbox"/> ป้ายบอกข้อมูล            | <input type="checkbox"/> ดั่งขยะ                 |
| <input type="checkbox"/> ศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> ป้อมยาม                 |
| <input type="checkbox"/> โทรศัพท์สาธารณะ          | <input type="checkbox"/> ห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ |
| <input type="checkbox"/> ม้านั่ง                  | <input type="checkbox"/> ชุมโฆษณา                |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ .....         |  |

1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์

- |                     | มีปัญหา                  | ไม่มีปัญหา               |
|---------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1.1 ความชัดเจน      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1.3 การสื่อความหมาย | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

2. การคมนาคม

- |                            |                          |                          |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.1 ความต่อเนื่อง          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.2 ความเพียงพอของทางสัญจร | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.3 ความเพียงพอของที่จอดรถ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.4 ขนาดของทางสัญจร        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.5                        |                          |                          |

3. ระบบสาธารณูปโภค

- |  |                          |                          |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างท้องถิ่น              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.4 ระบบการกำจัดขยะ (ปริมาณจุดทิ้งขยะ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- |                                 |                          |                          |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. ปริมาณเสียงรบกวน             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. สภาพแวดล้อม ธรรมชาติ         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. ห้องน้ำสาธารณะ               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. ความปลอดภัยในพื้นที่         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. ที่พัก                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## Questionnaire

(For Tourists)

**Guidances to the Improvement of Sea Port and Other Facilities**

**for Tourists at Koh Lan, Chonburi**

**Dissertation; Master of Technical Education, Division of Architecture**

**King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang**

Date ...../...../.....

Written at.....

Please fill  and fill in the blank

### Section 1 General Information

1. Gender  Male  Female
2. Age  Under 20  20- 25  
 26-35  36-45  
 46-55  Over 55
3. Education background  Under high school  High school  
 Vocational diploma /Certificate  Undergraduate degree  
 Higher than undergraduate degree
4. Monthly income  Under 10,000 THB  10,001-20,000 THB  
 20,001-30,000 THB  30,001-40,000 THB  
 40,001-50,000 THB  Over 50,000 THB  
 No income
5. Profession  School student  Governmental staff  Farmer  
 State Enterprise employee  Employee  Merchant  
 Freelance  Others, pls indicate .....
6. You are from  Africa  Asia  
 Antarctica  Europe  
 North America  South America  
 Australia
7. What is your average length of stay per visit at Koh Lan?  
 1-2 Days / visit  3-4 Days/ visit  
 Longer than 5 Days/ visit  
 Others, pls indicate .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8.How often have you been to Koh Lan?

- 1<sup>st</sup> time                       2 times  
 3 Times                       More than 3 times

9.What is your purpose of visiting Koh Lan?

- Travel                               Conference or seminar  
 Business trip                       Visiting friends or relatives  
 Others, pls indicate.....

10.How did you get to Koh Lan from Lam Pattaya?

- Public boat                       Speed boat  
 Cruise                               Others, pls indicate .....

11.How did you get to Lam Pattaya?

- Private car                       Rental car  
 Van                                   Motor bike  
 Bus                                   Others, pls indicate .....

12. What is your most impression while visiting Koh Lan? (can be selected more than 1 choice)

- Magnificent scenery                       Variety of activities  
 Convenience                               Merchandises/ foods / souvenirs  
 Others, pls indicate .....

**Section 2 Comments and recommendations towards the improvement of sea port and other facilities.**

1 .What should it be improved to make all facilities at Koh Lan more convenient for tourists? (can be selected more than 1 choice)

- Safty of pedestrian way/ sidewalk  
 Small sea port  
 non-unique scenery  
 Behavior of public transportation drivers  
 Others, pls indicate .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. What do you think there should be built to make Koh Lan better for all tourists? (can be selected more than 1 choice)

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Tourist service center     | <input type="checkbox"/> ATM services              |
| <input type="checkbox"/> Information boards         | <input type="checkbox"/> Trash cans                |
| <input type="checkbox"/> Rest area for tourists     | <input type="checkbox"/> Security points           |
| <input type="checkbox"/> Public phones              | <input type="checkbox"/> Restroom-Public restrooms |
| <input type="checkbox"/> Benches                    | <input type="checkbox"/> Advertising spots         |
| <input type="checkbox"/> Others, pls indicate ..... |  |

	Not satisfy	Satisfy
<b>3. Sign board</b>		
10.1 Noticeable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2 Location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3 Understandable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. Transportations</b>		
10.4 Frequency of public transportations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.5 Traffic road sufficiency	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.6 Parking sufficiency	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.7 Size of Traffic road	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5. Public Utilities</b>		
10.8 Street lights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.9 Water utility and drinking water	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.10	Public phones	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
10.11	Waste management (numbers of litter points)	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		
6. Sea water condition (Sea)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Weather condition (Air pollution)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Disturbing noises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Surroundings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Public restrooms	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 .Area security	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Lodgings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Section 3 Comments and Recommendation**

.....  
 .....  
 .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**แบบสอบถาม**  
(สำหรับเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐ)  
**แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัด**  
**ชลบุรี**

**วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม**  
**สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**

วันที่สอบถาม ..... / ..... / .....

กรอกแบบสอบถามที่.....

กรุณาใส่เครื่องหมาย  และเติมคำในช่องว่าง

**ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป**

1. เพศ  ชาย  หญิง
2. อายุ  ต่ำกว่า 20 ปี  20- 25 ปี  
 26-35 ปี  36-45 ปี  
 46-55 ปี  มากกว่า 55 ปี
3. ระดับการศึกษา  ต่ำกว่ามัธยมศึกษา  มัธยมศึกษา  
 อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร  ปริญญาตรี  
 สูงกว่า ปริญญาตรี
4. ระดับรายได้ต่อเดือน  ไม่เกิน 10,000 บาท  10,001-20,000 บาท  
 20,001-30,000 บาท  30,001-40,000 บาท  
 40,001-50,000 บาท  มากกว่า 50,000 บาท  
 ยังไม่มีรายได้
5. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน เกาะล้าน  ต่ำกว่า 1 ปี  1 – 5 ปี  
 6 – 10 ปี  11 – 15 ปี  
 มากกว่า 15 ปี
6. อาชีพ  นักเรียน นักศึกษา  รับราชการ  เกษตรกร  
 ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ  ลูกจ้างบริษัทเอกชน  ค้าขาย  
 อาชีพอิสระ  อื่นๆ ระบุ .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

.....  
**ตอนที่ 2** ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ หากมีการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว
- เห็นด้วย เพราะ.....
- ไม่เห็นด้วย เพราะ.....
2. ท่านคิดว่าสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณอะไรที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> ตู้ ATM                 |
| <input type="checkbox"/> ป้ายบอกข้อมูล            | <input type="checkbox"/> ถังขยะ                  |
| <input type="checkbox"/> ศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว | <input type="checkbox"/> ป้อมยาม                 |
| <input type="checkbox"/> โทรศัพท์สาธารณะ          | <input type="checkbox"/> ห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ |
| <input type="checkbox"/> ม้านั่ง                  | <input type="checkbox"/> จุดโฆษณา                |
| <input type="checkbox"/> อื่นๆ ระบุ .....         |  |

.....  
**ตอนที่ 3** ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

	มีปัญหา	ไม่มีปัญหา
1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์		
1.1 ความชัดเจน	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2 ตำแหน่งที่ตั้ง	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3 การสื่อความหมาย	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. การคมนาคม		
2.1 ความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 ความเพียงพอของทางสัญจร	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.3 ความเพียงพอของที่จอดรถ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.4 ขนาดของทางสัญจร	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. ระบบสาธารณูปโภค		
3.1 ไฟฟ้าแสงสว่างท้องถิ่น	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4 ระบบการกำจัดขยะ(ปริมาณจุดทิ้งขยะ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. ปริมาณเสียงรบกวน	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. สภาพแวดล้อม ธรรมชาติ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- |                          |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8. ห้องน้ำสาธารณะ        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. ความปลอดภัยในพื้นที่  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. ที่พักโรงแรม รีสอร์ท | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

.....

**ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ**

.....

.....

.....

.....

.....



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**แบบสอบถาม**  
(สำหรับประชาชนในท้องถิ่น)  
**แนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว เกาะล้าน จังหวัด**  
**ชลบุรี**  
**วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม**  
**สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**

วันที่สอบถาม ...../...../.....

กรอกแบบสอบถามที่.....

กรุณาใส่เครื่องหมาย  และเติมคำในช่องว่าง

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ  ชาย  หญิง
2. อายุ  ต่ำกว่า 20 ปี  20-25 ปี  
 26-35 ปี  36-45 ปี  
 46-55 ปี  มากกว่า 55 ปี
3. ระดับการศึกษา  ต่ำกว่ามัธยมศึกษา  มัธยมศึกษา  
 อาชีวศึกษา / ประกาศนียบัตร  ปริญญาตรี  
 สูงกว่า ปริญญาตรี
4. ระดับรายได้ต่อเดือน  ไม่เกิน 10,000 บาท  10,001-20,000 บาท  
 20,001-30,000 บาท  30,001-40,000 บาท  
 40,001-50,000 บาท  มากกว่า 50,000 บาท  
 ยังไม่มีรายได้
5. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน เกาะล้าน  
 ต่ำกว่า 1 ปี  1-5 ปี  
 6-10 ปี  11-15 ปี  
 มากกว่า 15 ปี
6. อาชีพ  นักเรียน นักศึกษา  รับราชการ  เกษตรกร  
 ลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ  ลูกจ้างบริษัทเอกชน  ค้าขาย  
 อาชีพอิสระ  อื่นๆ ระบุ .....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

1. ท่านเห็นด้วยหรือไม่ หากมีการปรับปรุงท่าเทียบเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการท่องเที่ยว

เห็นด้วย เพราะ.....

ไม่เห็นด้วย เพราะ.....

2. ท่านคิดว่าสิ่งก่อสร้างและสิ่งประกอบบริเวณอะไรที่ควรเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว

ตู้ ATM

ป้ายบอกข้อมูล

ถังขยะ

ศาลาพักผ่อนนักท่องเที่ยว

ป้อมยาม

โทรศัพท์สาธารณะ

ห้องน้ำ-ห้องส้วมสาธารณะ

ม้านั่ง

จั๊มโฆษณา

อื่นๆ ระบุ .....

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาต่าง ๆ ในพื้นที่

	มีปัญหา	ไม่มีปัญหา
1. ป้ายบอกทาง สัญลักษณ์		
10.1 ความชัดเจน	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.2 ตำแหน่งที่ตั้ง	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.3 การสื่อความหมาย	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. การคมนาคม		
10.4 ความต่อเนื่อง	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.5 ความเพียงพอของทางสัญจร	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.6 ความเพียงพอของที่จอดรถ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.7 ขนาดของทางสัญจร	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. ระบบสาธารณูปโภค		
10.8 ไฟฟ้าแสงสว่างท้องถิ่น	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.9 ประปา น้ำดื่มสาธารณะ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.10 ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.11 ระบบการกำจัดขยะ(ปริมาณจุดทิ้งขยะ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. คุณภาพแหล่งน้ำ (ทะเล)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. คุณภาพอากาศ (มลภาวะทางอากาศ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. ปริมาณเสียงรบกวน	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. สภาพแวดล้อม ธรรมชาติ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- |                          |                          |                          |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 8. ห้องน้ำสาธารณะ        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. ความปลอดภัยในพื้นที่  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. ที่พักโรงแรม รีสอร์ท | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

.....

**ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ**

.....

.....

.....

.....

.....



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นาย สุรัตน์ แสงสว่าง
วัน/เดือน/ปีเกิด	28 มีนาคม 2518
การศึกษาระดับปริญญาตรี	สถาบันราชภัฏสวนสุนันทา คณะวิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชา สถาปัตยกรรม.2544
การศึกษาระดับปริญญาโท	ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาสถาปัตยกรรม ศาสตร์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอม เกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.2553
การทำงานปัจจุบัน	บมจ.ศุภาลย์ จำกัด (มหาชน)



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า  
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้