

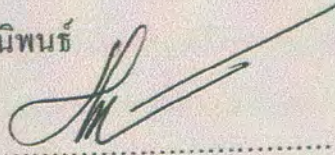
แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษา
เปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลี

มียอง ซอ

คุณฉินพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต
สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
สิงหาคม 2559
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

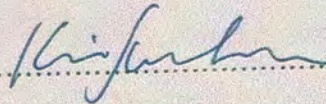
คณะกรรมการควบคุมคุณวุฒิบัณฑิตและคณะกรรมการสอบคุณวุฒิบัณฑิต ได้พิจารณาคุณวุฒิบัณฑิต
ของ Miss MIYOUNG SEO ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
คุณวุฒิบัณฑิต สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมคุณวุฒิบัณฑิต



..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

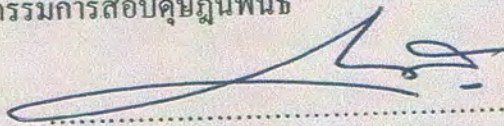
(รองศาสตราจารย์ เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

(Professor Sunghee Kim)

คณะกรรมการสอบคุณวุฒิบัณฑิต



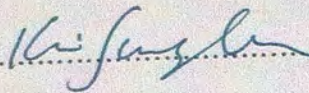
..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ สถาพร คีบุญมี ณ ชุมแพ)



..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)



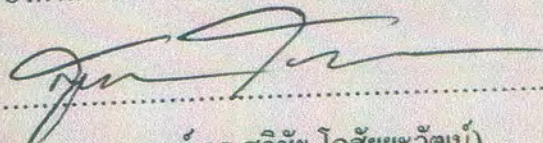
..... กรรมการ

(Professor Sunghee Kim)



..... กรรมการ

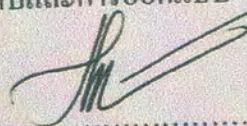
(รองศาสตราจารย์ ว่าที่ร้อยโท ดร.พิชัย สดภิบาล)



..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์)

คณะศิลปกรรมศาสตร์อนุมัติให้รับคุณวุฒิบัณฑิตฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาคุณวุฒิบัณฑิต สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ ของมหาวิทยาลัยบูรพา



..... คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. 2559

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความร่วมมือและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจาก
คณาจารย์ บุคลากรหน่วยงาน คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ขอขอบคุณคณาจารย์หลักสูตรปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ
คณะศิลปกรรมศาสตร์ ทำให้ผู้วิจัยได้พัฒนาศักยภาพตนเองและเข้าใจในกระบวนการวิจัยขั้นสูง

ขอขอบคุณรองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์
ที่ปรึกษาหลักที่ชี้แนะให้คำปรึกษาและอำนวยความสะดวกด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ขอขอบคุณ Professor Dr. Sunghee Kim อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ให้การช่วยเหลือ
ให้คำชี้แนะแนวทางการทำงานวิจัยมาโดยตลอด

ขอขอบคุณศาสตราจารย์สุชาติ เกาทอง ดร.มนัส แก้วบุชา รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย
โกศัยยะวัฒน์ Professor Dr. Jeunghyung Cho, Ms. Junglan Kang และ Ms.Meejing Seo ที่ให้
ความอนุเคราะห์ตรวจเครื่องมือวิจัยและให้ข้อมูลที่สำคัญที่ใช้ในการวิจัย

ขอขอบคุณ รองศาสตราจารย์สถาพร ดีบุญมี ณ ชุมแพ และรองศาสตราจารย์ ว่าที่ร้อยโท
ดร.พิชัย สดกภิบาล ประธานและกรรมการสอบปากเปล่า ที่ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง
ในกระบวนการวิจัย

ขอขอบคุณข้าราชการ เจ้าหน้าที่ของรัฐ 12 เทศบาลในอำเภอเมืองชลบุรี และคณาจารย์
บุคลากร นิสิต มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกท่านที่ให้ข้อมูลตอบแบบสอบถาม

ขอขอบคุณสาขาวิชาการออกแบบผลิตภัณฑ์ คณะศิลปกรรมศาสตร์ ที่ได้ให้ผู้วิจัยใช้
สถานที่ในการทำกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับขั้นตอนการวิจัย

ขอขอบคุณคณาจารย์ นิสิตสาขาวิชาการออกแบบผลิตภัณฑ์ และบุคลากรคณะ
ศิลปกรรมศาสตร์ ที่ให้การช่วยเหลือ อำนวยความสะดวกในการทำงานวิจัยจนงานวิจัยสำเร็จ

ท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ มารดา ญาติพี่น้อง คณาจารย์และนิสิตสาขาวิชาการ
ออกแบบผลิตภัณฑ์ รวมถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการวิจัยทุกท่านที่ไม่ได้กล่าวถึง ณ ที่นี้
ที่ได้ให้กำลังใจ ข้อคิด แนวคิดต่าง ๆ ด้วยดีจนผู้วิจัยทำการวิจัยแล้วเสร็จสมบูรณ์

มียอง ขอ

54810088: สาขาวิชา: ทัศนศิลป์และการออกแบบ; ปร.ด. (ทัศนศิลป์และการออกแบบ)
คำสำคัญ: สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ/แนวทางการออกแบบ/เมืองชลบุรี/มหานครอินชอน
มียอง ซอ: แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะสำหรับ
อำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับงานออกแบบเมืองของมหานครอินชอน สาธารณรัฐ
เกาหลี (THE PUBLIC FACILITY DESIGN GUIDELINE OF MEAUNG CHON BURI
DISTRICT: COMPARATIVE STUDY ON URBAN DESIGN OF INCHEON
METROPOLITAN CITY, REPUBLIC OF KOREA) คณะกรรมการควบคุมคุณภาพนิพนธ์: เทพศักดิ์
ทองนพคุณ, ศ.ม., ช่างอี คิม, Ph.D. 341 หน้า. ปี พ.ศ. 2559.

วัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อเสนอแนะความสำคัญของงานออกแบบสาธารณะเมือง
ก่อนจะสร้างงานออกแบบที่มีลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น และสะท้อนอัตลักษณ์ของ
อำเภอเมืองชลบุรี จากนั้นจึงเสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ
ทางสัญจร หลังจากหาข้อสรุปเกี่ยวกับอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีได้แล้ว

สำหรับการศึกษาเบื้องต้นก่อนการศึกษาค้นคว้า ผู้วิจัยได้เปรียบเทียบและวิเคราะห์
แนวทางการออกแบบสาธารณะเมืองของกรณีศึกษาจากมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งมี
ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างอุตสาหกรรมที่เปรียบเทียบกับอำเภอเมืองชลบุรี มหานครอินชอน
ได้ประกาศผังเมืองพื้นฐานที่มุ่งไปสู่วิสัยทัศน์ในอนาคตที่จะเป็น “อินชอนน่าอยู่ เมืองสีเขียว
ระดับโลก” แผนการนี้เริ่มขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 2006 และมีกำหนดเสร็จสิ้นในปี ค.ศ. 2025 มีเป้าหมายที่จะ
ดำเนินการทั้งเมือง ผู้วิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์วิธีที่มหานครอินชอน ได้สร้างแนวทางการออกแบบ
สาธารณะเพื่อสะท้อนอัตลักษณ์ของเมืองและสร้างภูมิทัศน์เมืองอย่างบูรณาการ และการที่
แนวทางการออกแบบสาธารณะได้ถูกนำไปใช้ในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ
ทางสัญจรในเมือง จากผลการศึกษา แม้ผังเมืองพื้นฐานจะไม่ใช่วิธีการทางกฎหมายที่จะปรับปรุง
สภาพแวดล้อมเมืองของมหานครอินชอน และเตรียมวิธีการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก
สาธารณะที่มีประสิทธิภาพแต่ได้กำหนดเงื่อนไขของแผนพัฒนาระยะยาว รวมถึง แผนภูมิทัศน์เมือง
พื้นฐาน แนวทางการออกแบบเมืองสำหรับมหานครอินชอน แผนเบื้องต้นในการออกแบบ
สาธารณะมหานครอินชอน ฯลฯ และข้อบังคับที่เกี่ยวกับการฟื้นฟูเมืองและการพัฒนาเมือง เช่น
กฤษฎีกาการออกแบบภูมิทัศน์เมืองสำหรับมหานครอินชอน มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้เกิดขึ้นด้วย
แผนการพัฒนาเมืองที่เป็นระบบที่บูรณาการ ซึ่งสะท้อนอัตลักษณ์ที่มหานครอินชอน พยายามให้
เกิดขึ้นภายใต้การบริหารของสำนักงานส่งเสริมการออกแบบเมือง ฝ่ายบริหารภูมิทัศน์ ขึ้นตรงกับ
รองนายกเทศมนตรี

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาสถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร และสำรวจเพื่อค้นหาอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี และเสนอแนะความจำเป็นของงานออกแบบสาธารณะสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี ศูนย์กลางของจังหวัดชลบุรี อันดับแรกในการสำรวจสถานะปัจจุบัน ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ สรุป ระบุปัจจัยการประเมินเพื่อสร้างตัวบ่งชี้การประเมิน ได้แก่ การใช้งาน การบูรณาการความปลอดภัย การใช้งานได้ทุกคน ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ความยั่งยืน และอัตลักษณ์ จากตัวบ่งชี้ที่ใช้ในการประเมินจากนั้นผู้วิจัยได้ทบทวนและวิเคราะห์สถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเมืองชลบุรี จากผลการประเมินพบว่าสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของเมืองชลบุรีขาดการคำนึงถึงผู้สัญจรทางเท้า ทำให้น่ากังวลเรื่องความปลอดภัยในพื้นที่เดิน และจำเป็นต้องมีการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแปลงอย่างเร่งด่วนเนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกเกิดความเสียหายและได้รับการดูแลไม่เพียงพอ ในทางกลับกันเป็นการยากที่จะหาเอกภาพระหว่างสิ่งอำนวยความสะดวกใหม่และเก่า และเห็นได้ง่ายว่าสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรส่วนใหญ่มีรูปลักษณะแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับงบประมาณ ในช่วงเวลาที่ดำเนินการ นอกจากนี้ยังมีการตกแต่งมากเกินไปจนความจำเป็น และมีการติดตั้งโดยไม่ได้ระมัดระวัง ทำให้ไม่เหมาะสมกับบริบทของสิ่งแวดล้อมโดยรอบ

ส่วนการสำรวจเพื่อค้นหาอัตลักษณ์เมืองชลบุรีนั้นมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 452 คน จากการส่งแบบสำรวจ 500 ชุด ประกอบด้วยข้าราชการ เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐของเทศบาล จำนวน 12 แห่ง ที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบนโยบายพัฒนาเมืองชลบุรี คณาจารย์และนิสิต มหาวิทยาลัยบูรพา จากผลการสำรวจพบว่า มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสอบถามให้การประเมินสภาพแวดล้อมเมือง อุตสาหกรรมท้องถิ่น และสังคมท้องถิ่นในเชิงบวก จากผลการศึกษา สามารถระบุนิยามอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีได้ว่า “เมืองชายทะเล: เมืองท่องเที่ยวชายฝั่งที่อุดมสมบูรณ์” “ก้าวหน้า: เมืองอุตสาหกรรมร่วมสมัยที่เต็มไปด้วยพลวัต” และ “หลากหลายทางวัฒนธรรม: เมืองมีชีวิตซึ่งขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมร่วมสมัย ตลอดจนความต้องการของผู้คนในท้องถิ่นต่างอยู่ร่วมกัน”

จากผลการศึกษา ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเมืองชลบุรี ภายใต้เป้าหมายที่จะเป็น “ชลบุรี เมืองริ้นรมย์ เต็มไปด้วยปฏิสัมพันธ์ น่าอยู่” (Pleasant city + interacting city + want-to-live city = Mueang Chon Buri) นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบโดยละเอียด สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก ภายใต้ยุทธศาสตร์การออกแบบ 7 ข้อ และหลักการออกแบบพื้นฐาน 6 ข้อ สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรสามารถแบ่งกลุ่มใหญ่ ๆ ได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่

สีเขียว สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการสัญจร และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม ประเภท
ย่อย ๆ มีทั้งหมด 32 ชนิด และมีรายละเอียดแนวทางการออกแบบสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวก
แต่ละชนิด โดยระบุรายละเอียดรูปทรง วัสดุ สี สัน และวิธีการติดตั้ง

แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรีจะช่วย
ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องและบุคคลที่รับผิดชอบเข้าใจถึงงานออกแบบสาธารณะระดับเมืองได้
อย่างลึกซึ้งขึ้น และเล็งเห็นถึงความสำคัญ นอกจากนี้ หากมีการวางแผนโครงการที่เกี่ยวข้องกับ
งานออกแบบสาธารณะในจังหวัดอื่น ก็สามารถใช้นโยบายการออกแบบฉบับนี้เพื่อช่วยให้องค์กร
และบุคคลที่รับผิดชอบสามารถตั้งแนวทางการออกแบบที่เฉพาะตัวของท้องถิ่นนั้น หรือเสนอแนะ
ทิศทางการออกแบบสำหรับโครงการออกแบบสาธารณะ ในฐานะกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยเสนอ
ให้แนวทางการออกแบบนี้ช่วยให้เมืองชลบุรีดำเนินแผนพัฒนาเมืองได้อย่างเป็นรูปธรรมและ
มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่บูรณาการและมีสุนทรียภาพ ตลอดจน
ส่งเสริมการตลาดให้กับเมือง นอกจากนี้ ก่อนจะมีการวางแผนพัฒนาเมืองระยะยาวในอนาคต ผู้วิจัย
เสนอให้มืองค์กรความร่วมมือซึ่งประกอบไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบสาธารณะ
ของรัฐบาลท้องถิ่น ภาคเอกชน ผู้เชี่ยวชาญ และคณะที่ปรึกษาจากประชาชน ควรดำเนินการ โดย
การแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นใหม่เพื่อร่วมจัดทำแผนการออกแบบสาธารณะเมืองที่มี
ความสอดคล้องกัน

54810088: MAJOR: VISUAL ARTS AND DESIGN: Ph.D.

(VISUAL ARTS AND DESIGN)

KEYWORDS: PUBLIC FACILITY/ DESIGN GUIDELINE/ MEUANG CHON BURI/
INCHEON METROPOLITAN CITY

MIYOUNG SEO: THE PUBLIC FACILITY DESIGN GUIDELINE OF MEAUNG
CHON BURI DISTRICT: COMPARATIVE STUDY ON URBAN DESIGN OF INCHEON
METROPOLITAN CITY, REPUBLIC OF KOREA. ADVISORY COMMITTEE:
THEPHASAKDI THONGNOPHKOON, M.F.A., SUNGHEE KIM, Ph.D. 341 P. 2016.

The purpose of this study is to suggest the importance of urban public design before establishing a local unique design that reflects the identity of Mueang Chon Buri district then suggest a design guideline for public street facility after drawing the local identity of Mueang Chon Buri.

As a pilot study prior to this study, researcher has compared and analyzed the urban public design guideline of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea, which has the most similar geographic location and industrial structure compared with those of Mueang Chon Buri district. Incheon announced the basic city plan aiming at the future vision of “Global Green City Incheon, Pleasant to Live”. This plan has started from 2006 and scheduled to finish by 2025, targeting whole range of the city. Researcher has studied and analyzed how Incheon builds the public design guideline to reflect the city identity and to establish integrated urban landscape, and how the public design guideline has actually been reflected in installing the public street facility within the city. According to the study result, although the basic city plan is a non-statutory plan to improve urban environment of Incheon and to prepare efficient management methods on public facilities, it stipulates a series of long-term plans including ‘Basic Urban Landscape Plan’, ‘Incheon Metropolitan City Urban Design Guideline’, ‘Incheon Metropolitan City Public Design Basic Plan’, etc. For urban vitalization and also urban development related regulations like ‘Incheon Metropolitan City Urban Landscape Design Ordinance’. All these measures are made because an integrated and systematic urban development plan that reflects local identity of Incheon has been working out under the management of the Urban Design Promotion Office, the landscape administration department under the deputy major.

Researcher has conducted a current status investigation on public street facility and a survey to figure out the local identity of Mueang Chon Buri district to suggest the necessity of public design to Mueang Chon Buri district, the center of Mueang Chon Buri province. First, in the current status investigation on public street facility design, researcher specified the evaluation factors to make an evaluation index with the following 7 criteria: functionality, integration, safety, universality, environment, sustainability and identity. Based on the evaluation index, researcher has reviewed and analyzed the current status of public facility of Mueang Chon Buri. According to the evaluation result, the public street facility of Mueang Chon Buri lacks of consideration for pedestrians to cause the worry on the safety in walking space, and needs urgent repairs and replacements due to destruction and insufficient maintenance of street facilities. On the contrary, it is difficult to find the unity between new facilities and old facilities, and easily noticed that most street facilities appear separately by groups in accordance with the budget execution time. Additionally, excessive decorations and thoughtless installation does not match with surrounding environment.

The survey to find out local identity of Mueang Chon Buri is carried out to 452 attendants from 500 questionnaires who consist of governmental officers of related municipalities who are in charge of urban development policy of Mueang Chon Buri; professors and students and administrative staffs of Burapha University. According to the survey results, more than 50% of answerers showed positive evaluation about urban environment, local industry and local society. After researcher has reviewed the survey results, researcher specify and define the local identity of Mueang Chon Buri district as follows: ‘Marine: a plentiful seaside tourism city’, ‘Progressive: a dynamic contemporary industrial city’ and ‘Multicultural: an organic and multicultural city where contemporary culture and local people’s needs coexist’.

Based on this study, researcher suggest the design guideline for public street facility of Mueang Chon Buri under the goal of “Pleasant city+Interacting city +Want-to-live city=Mueang Chon Buri”. In addition, researcher suggest detailed design guideline for 32 types of public street facilities under 7 basic design strategies and 6 basic design principles. Public street facilities are largely divided into 4 types including convenience facility, green facility, traffic facility and supplement facility; divided type is again classified into total 32 types; and, detailed

design guideline is given to each type. The design guideline for each facility is specified in details byforms, materials, colors and installation methods.

The design guideline for public street facility of Mueang Chon Buri is expected to help related organizations and people in charge to understand urban public design deeply and to recognize the importance. In addition, when a public design related project is planned in other provinces, this design guideline will help related organizations and people in charge to establish a local unique design guideline or to suggest a design direction for a future urban public design project as a related case. researcher suggest that this design guideline will help Mueang Chon Buri to carry out an urban development plan more concretely and efficiently; to establish an aesthetic and integrated local identity; and to enhance the city brand. In addition, prior to beginning the future long-term urban development plan, researcher suggest a cooperative organization that consists of public design related department under local government, experts and citizens' advisory council needs to be newly made to lead an integrated urban public design plan.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ช
สารบัญ	ญ
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญภาพ	ฏ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
วิธีดำเนินการวิจัย	6
กรอบแนวคิดในการวิจัย	7
ขั้นตอนการศึกษา	7
นิยามศัพท์เฉพาะ	9
2 การศึกษาเอกสาร เมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ	11
ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ	11
นโยบายการออกแบบเพื่อสาธารณะในต่างประเทศ	24
การออกแบบเพื่อสาธารณะในประเทศไทย	40
3 วิเคราะห์การออกแบบสาธารณะระหว่างเมืองชลบุรีและมหานครอินซอน	54
การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	55
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	55
ความคล้ายคลึงทางภูมิศาสตร์ระหว่างชลบุรีและมหานครอินซอน	56
แผนและนโยบายการออกแบบสาธารณะในมหานครอินซอน	83
การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี ..	94
4 การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างแนวทางการออกแบบ	114
การสำรวจภาพลักษณ์ท้องถิ่นและอัตลักษณ์ของอำเภอเมือง	114

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
	การสำรวจภาพลักษณ์ท้องถิ่น โดยรวมของเมืองชลบุรี 127
	อัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี 128
5	แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเมืองชลบุรี 130
	ข้อสรุปแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ สำหรับ อำเภอเมืองชลบุรี 130
	แนวทางการออกแบบสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ของเมืองชลบุรีในแต่ละประเภท 136
6	สรุป อภิปรายผล ปัญหา และข้อเสนอแนะ 141
	สรุปผลการวิจัย 141
	อภิปรายผล 142
	ปัญหาที่พบในการวิจัยและข้อเสนอแนะ 145
	ข้อเสนอแนะงานวิจัย 146
บรรณานุกรม 148
ภาคผนวก 154
ภาคผนวก ก 155
ภาคผนวก ข 157
ภาคผนวก ค 208
ภาคผนวก ง 259
ภาคผนวก จ 335
ภาคผนวก ฉ 339
ประวัติย่อของผู้วิจัย 341

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	ข้อกำหนดโครงสร้างและรูปแบบเมืองที่ยั่งยืนกว่า เปรียบเทียบกับลำดับชั้น ความต้องการของมนุษย์ตามแนวคิดของมาสโลว์.....	15
2-2	ชนิดแนวคิดความเป็นสาธารณะ	17
2-3	ตารางพื้นที่	17
2-4	การจัดกลุ่มเป้าหมายงานออกแบบสาธารณะ	21
2-5	ลักษณะของการออกแบบสาธารณะ แบ่งตามผู้นำโครงการ	23
2-6	ข้อควรคำนึงถึงและปัจจัยหลักในการออกแบบสาธารณะ	24
2-7	ประเภทของกลุ่มภูมิทัศน์บนถนนลอนดอน	26
2-8	ก่อนและหลังการใช้คู่มือภูมิทัศน์ถนน “ถนนเพื่อทุกคน” ปี ค.ศ. 2000	27
2-9	การออกแบบถนนนิวยอร์ก โดยใช้แนวทางในคู่มือการออกแบบถนนสู่ การใช้จริง	34
2-10	การแบ่งประเภทในแนวทางการออกแบบโซล	37
2-11	การนำแนวทางการออกแบบโซลมาใช้จริง	39
3-1	เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของมหานครอินซอนและการแพร่วัฒนธรรม	58
3-2	ลำดับการวางแผนเมืองในมหานครอินซอน	61
3-3	ศักยภาพของมหานครอินซอน สาธารรัฐเกาหลี	62
3-4	เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชลบุรีและการแพร่วัฒนธรรม	77
3-5	ศักยภาพของจังหวัดชลบุรี ประเทศไทย	82
3-6	สถานะแนวทางการออกแบบสาธารณะของมหานครอินซอน	83
3-7	สาขาของการออกแบบสาธารณะและการออกแบบเมือง	85
3-8	แนวทางการออกแบบมหานครอินซอน	86
3-9	การแบ่งเป้าหมายในการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน	86
3-10	หลักการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของมหานครอินซอน	89
3-11	การแบ่งประเภทงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของ มหานครอินซอน	90
3-12	สภาพสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี	102
3-13	การวิเคราะห์ที่ปัก: ม้านั่ง ศาลา	106

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
3-14	การวิเคราะห์จัดการของเสีย: ถังขยะ ห้องน้ำสาธารณะ น้ำพุสำหรับดื่ม	107
3-15	การวิเคราะห์ให้บริการอื่น: ที่เก็บจักรยานศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ตู้โทรศัพท์สาธารณะ	107
3-16	การวิเคราะห์สถานะสิ่งก่อสร้างสีเขียว อำเภอเมืองชลบุรี	108
3-17	การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างที่เป็นเส้นทาง	109
3-18	การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างเพื่อการป้องกัน	109
3-19	การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างสำหรับระบบสาธารณสุขปโภค	110
3-20	สถานะของสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ อำเภอเมืองชลบุรี	111
3-21	เนื้อหาการวิเคราะห์สถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนอำเภอเมืองชลบุรี	113
4-1	ตัวบ่งชี้การประเมินแต่ละหัวข้อ	117
4-2	การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ	119
4-3	การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น	121
4-4	การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมท้องถิ่น	123
4-5	การวิเคราะห์สถานะสังคมท้องถิ่น	126
5-1	สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร อันเป็นเป้าหมายที่แนวทาง การออกแบบจะสามารถนำไปใช้ได้ สำหรับเมืองชลบุรี	134
5-2	รายละเอียดในงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของ เมืองชลบุรี	135

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	การออกเขยสาธารณะเมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสาธารณะ	7
1-2	ขั้นตอนการศึกษาวิจัย	9
2-1	แนวคิดการออกแบบสาธารณะเพื่อชุมชน	20
2-2	ตำแหน่งของมินาโตะ มิวราอิ 21	29
2-3	ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นหลังโครงการมินาโตะ มิวราอิ 21	30
2-4	อัตราส่วนของการใช้งานที่ดินในนิวยอร์ก แยกตามประเภทการใช้งาน	32
2-5	คู่มือข้อควรคำนึงถึงในการออกแบบถนน	33
2-6	หลักการออกแบบในคู่มือออกแบบถนน	34
2-7	World Design Capital Seoul 2010	36
2-8	ทิวทัศน์ในกลางเมืองตรงที่ปราศจากสายไฟฟ้า	42
2-9	ภาพเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการนำสายไฟลงใต้ดิน	42
2-10	จังหวัดสมุทรสาคร: อาคารห้องสมุดเก่า โรงเรียนบ้านคลองซื่อ	43
2-11	จังหวัดสมุทรสาคร: อาคารห้องสมุดใหม่ โรงเรียนบ้านคลองซื่อ	43
2-12	สถานรับเลี้ยงเด็กกำพร้าบ้านหนองบัวจังหวัดตาก	44
2-13	โครงการบ้านข้างวัด จังหวัดเชียงใหม่	45
2-14	แผนที่แสดงตำแหน่งของสายรถเมล์ รถตู้ และการเดินทางไปยังจังหวัดต่าง ๆ รอบ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ป้ายที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ รอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิเพื่อแสดง ตำแหน่งการเดินทาง	46
2-15	สติ๊กเกอร์ติดที่พื้นทางขึ้นบันไดเลื่อนและเพจรณรงค์ คนไทยขึ้นบันไดขึ้นชิดขวา ใน facebook	47
2-16	คู่มือขยะแบบแยกประเภท	48
2-17	เส้นทางจักรยานเลียบชายหาด ทะเลเมืองจันทบุรี ป้ายบอกทางจักรยานและ เลนถนนสำหรับจักรยาน	50
2-18	โครงการลู่ปั่นจักรยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการตุลาคม พ.ศ. 2557	52
2-19	โครงการรณรงค์ใช้รถจักรยานในจังหวัดเชียงใหม่	53
3-1	แผนที่มหานครอินชอน และการเปลี่ยนแปลงการบริหารเขต	57
3-2	การสร้างกระบวนการในแนวทางการออกแบบสาธารณะของมหานครอินชอน	84

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
3-3 การเปรียบเทียบระหว่างเป้าหมายในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองและเป้าหมายในการออกแบบสาธารณะ	85
3-4 การแบ่งประเภทในการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน	87
3-5 ประเภทสิ่งก่อสร้างประเภทถนน	91
3-6 ประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก	92
3-7 ประเภทสิ่งก่อสร้างเสริม	92
3-8 ภาพด้านบน การกำหนดพื้นที่สำหรับสิ่งก่อสร้าง	93
3-9 แนวทางการใช้สีของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน ตามแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองของมหานครอินซอน	93
3-10 ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของอำเภอเมืองชลบุรี	94
3-11 เขตการบริหารอำเภอเมืองชลบุรี	95
3-12 ตำแหน่งของสิ่งก่อสร้างหลักในเมืองชลบุรี	95
3-13 สิ่งก่อสร้างทางศาสนาในอำเภอเมืองชลบุรี	96
3-14 สิ่งก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับราชวงศ์ไทยในอำเภอเมืองชลบุรี	97
3-15 สภาพแวดล้อมวิธีการเดินทางในอำเภอเมืองชลบุรี	98
3-16 ป้ายรถโดยสารและศาลาในอำเภอเมืองชลบุรี	98
3-17 ทางเท้าสำหรับคนเดินในอำเภอเมืองชลบุรี	99
3-18 ห้องสมุด “Live for Reading Room” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข	99
3-19 ลานอเนกประสงค์ “The Floe” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข	100
3-20 สนามผู้ใหญ่วิ่งเล่น “The Labyrinth” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข	101
3-21 ตัวประเมินสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ	104
3-22 การจัดวางตัวประเมินสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ	105
3-23 วิเคราะห์ผลการศึกษาดูงานของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี	112
4-1 กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ	115
4-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	116
4-3 คำสำคัญที่ทำให้นึกถึงภาพลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี	117

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4-4 ภาพที่ทำให้นึกถึงสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี	118
4-5 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ	119
4-6 ภาพที่ทำให้นึกถึงสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี	120
4-7 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น	121
4-8 ภาพที่ทำให้นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี	123
4-9 การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมท้องถิ่น	124
4-10 ภาพที่ทำให้นึกถึงสังคมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี	125
4-11 การวิเคราะห์สถานะสังคมท้องถิ่น	126
4-12 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมท้องถิ่นของเมืองชลบุรี	128
4-13 ไคอะแกรมนิยามอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีด้วยคำสำคัญ 3 ประการ	129
5-1 เป้าหมายพื้นฐานของแนวทางการออกแบบ	131
5-2 กลยุทธ์พื้นฐานในการออกแบบ	132
5-3 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก	137
5-4 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว	138
5-5 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร	139
5-6 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม	140

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมืองเป็นสถานที่หล่อหลอมให้วัฒนธรรมของมนุษย์และลัทธิมนุษยนิยมเติบโตสมบูรณ์ขึ้น จากมุมมองในสาขาสังคมเมือง เมืองเป็นสิ่งซับซ้อนซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างที่มั่นคงและประกอบไปด้วยสถานที่สาธารณะหลายแห่ง ที่มีวัตถุประสงค์หลากหลายและซับซ้อน นักสังคมวิทยาเมืองมองว่าเมืองเป็นจุดกำเนิดของวัฒนธรรม เมืองที่สมมูลสร้างขึ้นบนพื้นฐานของระบบสังคมและการเมืองที่แข็งแกร่ง ด้วยมีประสบการณ์ทางประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน (Theodore Paul Kim, 2011, pp. 17-23) นับตั้งแต่มีการเสนอแนวคิดเกี่ยวกับ “มนุษย์ที่เคลื่อนย้ายถิ่นฐาน” (Homo Mobilicus เป็นคำใหม่ที่มาจากหนังสือ “Homo Mobilicus” ซึ่งสังเกตผลของสื่อเคลื่อนที่ต่อชีวิตมนุษย์จากมุมมองทางนิเวศวิทยาวัฒนธรรม หมายความว่ามนุษย์รุ่นใหม่ซึ่งมีการเคลื่อนย้ายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต งานชิ้นนี้เสนอว่ามนุษย์เคลื่อนที่นั้นผลิตผลกับการใช้งานเชิงบวก เช่น การสื่อสารอย่างฉับไว การล่มสลายของขอบเขตระหว่างสาธารณะและส่วนตัว และการสร้างเวลาเพิ่มและสถานที่ ซึ่งมีความเลวร้ายเช่นการตอบสนองโดยไม่ยับยั้งชั่งใจ ปฏิสัมพันธ์โดยไม่จริงจัง ซ่อนตนเองมากขึ้น และการสูญเสียสุนทรียะในการรอคอย) มนุษย์เมือง (Homo Urbanus) (The Economist, 2007, A survey of cities; the world goes to town) และเมืองขนาดใหญ่ “Mega City” (ดังที่นิตยสารฟอร์บส์ได้เสนอในบทความ “Megacities of the future” คาดการณ์ว่ามนุษย์ร้อยละ 60 จะอาศัยอยู่ในเขตเมืองภายในปี 2030 (www.forbes.com/2007/06/11/megacities-population-urbanization-biz-cx_21cities_ml_0611megacities.html)) เมืองสมัยใหม่ได้มีภาพลักษณ์และอัตลักษณ์เฉพาะ ภาพลักษณ์เมืองเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และประเด็นทางการเมืองในการก่อตั้งอัตลักษณ์ของเมือง (คือผลลัพธ์ของภาพลักษณ์เมืองที่คงที่และรวมเอาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ของชีวิตในแต่ละบริเวณ (Youn, 2011, p. 52)) ขณะที่ท้องถิ่นมีอำนาจปกครองตนเองมากขึ้น เมืองสมัยใหม่ยิ่งวิวัฒนาการต่อและปรับปรุงโดยจัดตั้งอัตลักษณ์ของเมืองเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มคุณภาพชีวิตของพลเมือง บุคลิกของเมืองในวันนี้จะสร้างขึ้นจากปัจจัยแวดล้อมหลายประการและลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น ซึ่งมีผลรวมกันเป็นภูมิทัศน์ของเมือง เมืองที่มีชื่อเสียงที่สุดในระดับโลกต่างพัฒนาและปรับเปลี่ยนมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน โดยใช้แผนแม่บทที่เป็นระบบทั้งเมือง เมืองที่จัดการได้ดีมีมูลค่าทางเศรษฐกิจในตัวเอง จึงมีการยอมรับกันว่าภาพลักษณ์เมืองเป็นหัวใจสำคัญของเศรษฐกิจในเมืองนั้น รวมถึงวัฒนธรรม

การเมือง และอุตสาหกรรมด้วย แผนแม่บทชนิดหนึ่งที่ส่งผลกับภาพลักษณ์เมืองโดยตรงคือ การออกแบบสาธารณะ ซึ่งเสนอวิธีการโดยละเอียดในการจัดแต่งภาพลักษณ์ของเมืองทั้งเมือง (Kim, 2010, p. 14) ในปัจจุบันยังมีองค์กรและหน่วยงานรัฐในท้องถิ่นของประเทศไทยน้อยมาก ที่ทำแผนงานออกแบบสาธารณะที่เป็นระบบ แล้วดำเนิน โครงการออกแบบสาธารณะที่ยั่งยืน ตัวอย่างเช่นเมืองสุโขทัยและอยุธยาซึ่งเป็นมรดกโลกตามการจัดโดยองค์การยูเนสโก และเชียงใหม่ ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้านนา แม้จะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจ การท่องเที่ยว แต่แผนออกแบบพัฒนาภูมิทัศน์เมืองก็ไม่ได้เกิดขึ้นรวมกัน เช่น ป้ายข้อมูลกลางแจ้ง การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน ยังไม่มีสถานที่ที่สร้างองค์กระอิสรระที่ผสมผสานงาน ออกแบบสาธารณะหรือจัดทำแนวทางการออกแบบของครวมเพื่อดำเนินการ และในช่วงล่าสุดนี้ งานวิจัยและ โครงการออกแบบสาธารณะเมืองยังมีความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท้องถิ่น มากขึ้น แต่ความรู้จักและเข้าใจความจำเป็นในการออกแบบสาธารณะเมืองตลอดจนงานวิจัย ที่เกี่ยวข้องก็ยังมีไม่เพียงพอ

จังหวัดชลบุรีตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทยใกล้กับกรุงเทพมหานคร และ จังหวัดนี้เป็นศูนย์กลางของ โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางน้ำและทางบกของประเทศไทย ในปัจจุบันมีการลงทุนในอุตสาหกรรมการผลิตและการท่องเที่ยวที่จังหวัดนี้อย่างมาก ในฐานะ เมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอันดับสองของประเทศ (<http://en.wikipedia.org/wiki/Chonburi>) ซึ่งรวมถึงเมืองพัทยาอันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลกจึงได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากรัฐบาลไทย

อำเภอเมืองชลบุรี ศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองริมทะเลที่ตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่าง สนามบินสุวรรณภูมิและเมืองพัทยา หรือประมาณ 80 กิโลเมตร จากกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็น เมืองหลวงของประเทศไทย จังหวัดชลบุรีมีจำนวนประชากรเพิ่ม โดยเฉลี่ย 4% ทุกปีมาตลอดในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อันเป็นผลมาจากการเพิ่มรายได้ในท้องถิ่น ทำให้เกิดความเป็นเมืองขึ้นต่อเนื่อง ไม่นานมานี้มีกำหนดการก่อสร้างถนนใหม่เพื่อเชื่อมต่อระหว่างทางด่วนและพื้นที่ท่องเที่ยว ชายหาดภายในปลายปี พ.ศ. 2558 และคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ตัวเมืองเอง ก็ยังมีปัญหาหลายประการ เขตเมืองของอำเภอเมืองชลบุรีได้ขยายตัวเพื่อเพิ่มพื้นที่อยู่อาศัยให้ ตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และการขยายโครงสร้างพื้นฐานเมืองเท่านั้น สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณะที่ติดตั้งไว้ทุกที่สร้างอย่างไม่ระมัดระวัง พื้นที่สาธารณะแคบลง และสภาพแวดล้อมเมือง ก็เสียหายไปด้วย นอกจากปัญหาทางการมองเห็นซึ่งเกิดจากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกเมืองและ ป้ายกลางแจ้งกระจุกกระจายมากเกินไป และปัญหาการระบายของเสียเนื่องจากขาดระบบน้ำและ ท่อระบายน้ำ ภาพลักษณ์เมืองจึงเกิดความเสียหายเพราะพลเมืองและนักท่องเที่ยวไม่สามารถ

จดจำอัตลักษณ์ของเมืองได้ ทั้งหมดนี้ดูจะเป็นผลมาจากการขาดความเข้าใจในความสำคัญของการออกแบบสาธารณะเมือง และขาดการตรวจสอบงานออกแบบสาธารณะเมือง

ปัจจุบัน ประเด็นสำคัญของจังหวัดชลบุรีคือการคำนึงถึงภาพลักษณ์และอัตลักษณ์เฉพาะถิ่น และปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมือง ขณะเดียวกันก็ฟื้นฟูความเป็นสาธารณะด้วยการแก้ปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องมีการวางแผนและนำเสนอ นโยบายออกแบบสาธารณะมาใช้ โดยรวมทั้งเมืองเพื่อปรับปรุงเมืองให้สอดคล้องกับลักษณะท้องถิ่นและสภาพแวดล้อมที่ยั่งยืน

จุดมุ่งหมายของงานวิจัยนี้คือเพื่อศึกษาและวิเคราะห์สถานการณ์ของงานออกแบบสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี สถานที่ท่องเที่ยวชายหาดในจังหวัดชลบุรีซึ่งเป็นหนึ่งในแหล่งท่องเที่ยวที่ดีที่สุดของประเทศไทย และเพื่อสร้างแนวทางการออกแบบสาธารณะที่เป็นระบบองค์รวมและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อม จากนั้นจึงเสนอแนะแนวทางการพัฒนาต่อเมืองด้วยจุดประสงค์ดังกล่าว จึงจำเป็นต้องทบทวนแนวคิดการออกแบบสาธารณะเมืองผ่านมุมมองที่หลากหลาย และศึกษาลักษณะเฉพาะของเมืองชลบุรี ลักษณะเด่นของท้องถิ่น และปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเติบโตของเมือง ในฐานะการวิจัยนำร่อง การศึกษาแนวคิดของการออกแบบสาธารณะเมืองจะนำเสนอ นโยบายออกแบบสาธารณะของสาธารณรัฐเกาหลีใต้และกรณีศึกษาต่างชาติอื่น ๆ มาวิเคราะห์ สังเคราะห์ และในขั้นสุดท้ายในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยต้องการค้นหามาตรฐานการจัดกลุ่มงานออกแบบสาธารณะที่เหมาะสม และวิธีการนำมาใช้งานที่สอดคล้องกับเมืองชลบุรี หลังจากศึกษากรณีตัวอย่างของมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ซึ่งมีลักษณะบางประการคล้ายคลึงกับเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เช่น ความเป็นเมืองท่องเที่ยวทางทะเล เมืองอุตสาหกรรม เมืองที่ใกล้กับเมืองหลวง เมืองท่าเรือ เมืองที่ใกล้กับสนามบินนานาชาติ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อนำเสนอประเด็นความแตกต่างกันและความคล้ายกันของเมืองชลบุรีกับมหานครอินชอน
2. เพื่อวิเคราะห์ เปรียบเทียบจากการออกแบบพื้นที่สาธารณะของมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้
3. เพื่อสังเคราะห์และจำแนกประเภทมาตรฐานปัจจัยเชิงโครงสร้างที่จำเป็นในการออกแบบสาธารณะของเมืองชลบุรี
4. เพื่อวางแนวทางการออกแบบสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี โดยศึกษาความสำคัญของการออกแบบชุมชนเมืองเพื่อสร้างเอกลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี

- 4.1 เพื่อให้ได้คำนิยามศัพท์เฉพาะของอัตลักษณ์เมืองชลบุรี และวางแผน วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ การออกแบบสาธารณะของเมืองชลบุรี
- 4.2 เพื่อเสนอแนะทิศทางการออกแบบสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ สาธารณะให้มีสภาพที่ดีขึ้น รวมถึงจัดประเภท วิเคราะห์ สภาพการณ์ปัจจุบันของเมืองชลบุรี
- 4.3 เพื่อกำหนดสถานที่เป้าหมายของเมืองชลบุรีในรายละเอียดคู่มือการออกแบบ สาธารณะ
- 4.4 เพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประยุกต์สู่การวางนโยบาย กฎข้อบังคับ ในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้ต้องการเสนอแนวทางการออกแบบสาธารณะเมืองที่เป็นระบบและเป็น องค์กรร่วมสำหรับเมืองชลบุรี ตามสภาพแวดล้อมของท้องถิ่น ในฐานะการศึกษานำร่อง ผู้วิจัยจะเลือก กรณีศึกษาการออกแบบภูมิทัศน์ของมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้ ซึ่งเหตุผลสำคัญที่ผู้วิจัย เลือกศึกษามหานครอินซอน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลำดับแรกเกี่ยวข้องกับเรื่องเวลา ในกรณีของยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น ต่างก็เริ่ม โครงการออกแบบเมืองด้วยนโยบายระยะยาวมากกว่า 30 ปี ตั้งแต่ช่วง ค.ศ. 1960 หรือ ค.ศ. 1970 จนสำเร็จในที่สุด มีการสร้างระบบกฎหมายที่เข้มแข็ง มีการร่วมมือระหว่างพลเมืองและองค์กรที่มี ส่วนร่วมก็ช่วยกันพัฒนามาต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามไม่ควรนำเอาตัวอย่างที่กล่าวมาพิจารณาในวิธี เดียวกัน เพราะแนวโน้มทางประวัติศาสตร์ได้เปลี่ยนไปอย่างมากตามสถานการณ์ทางเศรษฐกิจใน แต่ละช่วงของสังคมสมัยใหม่ ในกรณีของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ กรุงโซลซึ่งเป็นเมืองหลวงได้ริเริ่ม นโยบายการออกแบบสาธารณะเมืองในปี ค.ศ. 2008 มีหน่วยงานท้องถิ่นและองค์กรอื่นอีก 250 แห่ง ที่ดำเนินการตาม เพื่อสร้างภาพลักษณ์เมืองให้แข่งขันได้มากขึ้น แต่ละสำนักงานและ องค์กรต่างมีแผนพิเศษเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการออกแบบสาธารณะ โดยเฉพาะ และมีกฎหมายที่ เกี่ยวข้องมารองรับ ในปัจจุบันแผนเหล่านี้ได้วางแผนขั้นพื้นฐานสำหรับการออกแบบสาธารณะ มีการเสนอและบริหารแผนการดำเนินงานละเอียดตามแนวทางที่กำหนดไว้ สำหรับประเทศไทย ในช่วงแรกของการเริ่มงานออกแบบสาธารณะเมืองมาใช้ ควรจะต้องทบทวนกรณีศึกษาให้มาก ทั้งที่ลองผิดลองถูกและประสบความสำเร็จในเกาหลีใต้ในหลายปีที่ผ่านมาตั้งแต่เริ่มมีนโยบายขึ้น จากนั้นจึงศึกษาว่าจะทำอย่างไรเพื่อสร้างความเข้าใจแนวคิดการออกแบบสาธารณะ เผยแพร่ นำมาใช้และวิเคราะห์อัตลักษณ์ท้องถิ่น สร้างแนวทางการออกแบบได้

ลำดับที่สอง เมืองทั้งสองแห่งมีความคล้ายคลึงกันในเชิงท้องถิ่น มหานครอินซอน ใกล้เคียงกับเมืองชลบุรีมากในแง่ของตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โครงสร้างอุตสาหกรรม และรูปร่างหน้าตาการพัฒนาท้องถิ่น อินซอนมีสถานที่ที่ดีในการคมนาคมในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีท่าอากาศยานนานาชาติและท่าเรือขนาดใหญ่ ดังนั้นธุรกิจการท่องเที่ยวทางทะเล การประมง และการคมนาคมจึงพัฒนาขึ้นเป็นอย่างดี เช่นเดียวกับชลบุรี นอกจากสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์แล้ว มหานครอินซอนยังตั้งอยู่ใกล้กับเมืองหลวงคือกรุงโซล เช่นเดียวกับที่ชลบุรีตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานคร ฯ ด้วยเงื่อนไขเช่นนี้ ทั้งสองเมืองจึงมีการเพิ่มจำนวนประชากรอย่างต่อเนื่อง ในกรณีของมหานครอินซอน ตัวเมืองได้ขยายออกไปโดยพัฒนาที่ดินริมทะเล และเปลี่ยนที่ดินสำหรับกิจกรรมเป็นที่สำหรับอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการอยู่อาศัยและพัฒนา โครงสร้างทางอุตสาหกรรม การพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองตามสโลแกนที่ว่า “ภาพฝันของอินซอน วิสัยทัศน์แห่งเกาหลี” (누구나살기좋은글로벌녹색도시인천, Global Green City Incheon, Pleasant to Live) ได้กำหนดแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์มหานครอินซอน ปี ค.ศ. 2025 และแผนแม่บทการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอนปี ค.ศ. 2009 รวมถึง แนวทางการออกแบบเมืองสำหรับมหานครอินซอน ในปี ค.ศ. 2010 แผนปรับปรุงเมืองเช่นการอยู่ร่วมกันระหว่างย่านใจกลางเมืองเดิม และย่านใจกลางเมืองใหม่ พัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยวโดยปรับปรุงภูมิทัศน์ และปรับปรุงชีวิตของพลเมือง เหล่านี้เป็นตัวอย่างที่ดีสำหรับชลบุรีจะพิจารณาเป็นจุดหมาย งานวิจัยนี้จะเปรียบเทียบและวิเคราะห์ประเภทต่างๆ และนำเอากรณีศึกษาแนวทางการออกแบบของมหานครอินซอนมาใช้ เพื่อช่วยสะท้อนและสร้างแนวทางการออกแบบสำหรับชลบุรี

ขอบเขตงานวิจัยนี้แบ่งออกกว้าง ๆ เป็นขอบเขตด้านพื้นที่และขอบเขตด้านเนื้อหา ขอบเขตด้านพื้นที่จำกัดอยู่เฉพาะเมือง 2 แห่ง คือมหานครอินซอนในฐานะกรณีศึกษา และเมืองชลบุรีในฐานะเป้าหมายการเสนอแนวทางการออกแบบสาธารณะเมือง ขอบเขตทางด้านพื้นที่ในการสร้างแนวทางออกแบบจำกัดอยู่เฉพาะอำเภอเมืองชลบุรีและจังหวัดชลบุรีเท่านั้น เหตุผลที่ผู้วิจัยเลือกเมืองชลบุรีเนื่องจากเป็นเมืองที่ตั้งอยู่บนทางหลวงระหว่างกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศไทย และเมืองพัทยา เขตปกครองพิเศษซึ่งเป็นศูนย์กลางของโครงสร้างพื้นฐานเมืองในเขตจังหวัดชลบุรีทั้งหมดและเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมท้องถิ่นด้วย

ขอบเขตทางด้านเนื้อหา แนวทางการออกแบบสาธารณะเมืองประกอบด้วยส่วนที่เป็นความหมายกว้าง ๆ และการออกแบบถึงอำนวยความสะดวกสาธารณะเมืองในส่วนที่เป็นรายละเอียด

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้คู่มือแนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะ เมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
2. ได้ผลวิจัยเชิงลึกซึ่งหน่วยงานภาครัฐ สามารถนำไปใช้ประกอบการพิจารณาวางแผนจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาเมืองชลบุรีในอนาคต
3. ได้ต้นแบบแนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะ ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้กับจังหวัดอื่นในประเทศไทยที่มีลักษณะเมืองใกล้เคียงกัน

วิธีดำเนินการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ประกอบด้วย การทบทวนวรรณกรรม กรณีศึกษา และสำรวจภาคสนาม การทบทวนวรรณกรรมใช้เพื่อศึกษานิยามและทฤษฎีระหว่างเมืองและการออกแบบสาธารณะ กรณีศึกษาจะใช้เพื่อประเมินประเภทของระบบการออกแบบสาธารณะ และจำแนกมาตรฐานของปัจจัยเชิงโครงสร้างแต่ละอย่าง ส่วนการสำรวจภาคสนามเป็นไปเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลที่สำรวจพบ สัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ ด้านศิลปวัฒนธรรม และด้านการออกแบบพื้นที่สาธารณะ จากนั้นจึงนำมาใช้กับแนวทางการออกแบบสาธารณะ

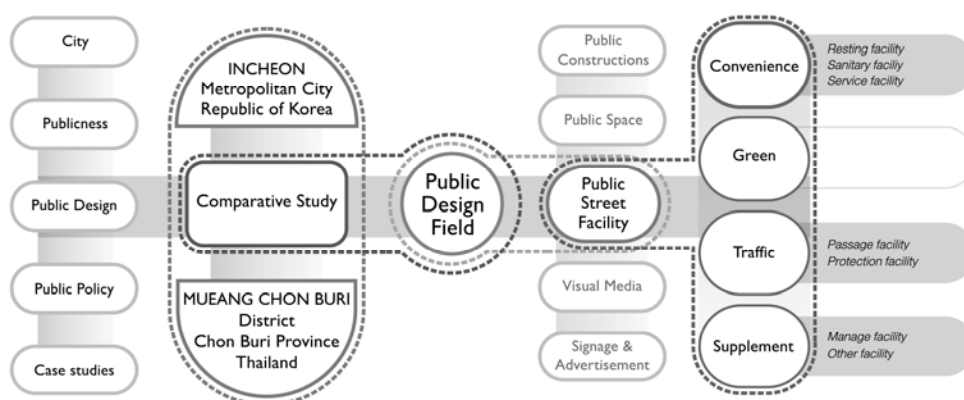
การทบทวนแนวคิดจะเกี่ยวข้องกับทฤษฎีของเมืองและการออกแบบเมืองโดยใช้นโยบายออกแบบสาธารณะของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ การสำรวจภาคสนามจะทำที่กรุงโซลมหานครอินซอนในฐานะฐานสำหรับงานออกแบบสาธารณะ เปรียบเทียบกับเมืองเป้าหมายคือเมืองชลบุรี เพื่อประเมินและวิเคราะห์ประเภทมาตรฐานของปัจจัยเชิงโครงสร้างที่จำเป็นในการออกแบบสาธารณะสำหรับเมืองชลบุรี จากนั้นจึงนำผลที่ได้มาใช้สร้างแนวทางการออกแบบสำรวจจากการใช้เครื่องมือแบบสอบถามไม่น้อยกว่า จำนวน 400 ชุด (เทียบตารางจาก Taro Yamane, 1967) โดยมีกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ เทศบาลเมือง เทศบาลตำบล จำนวน 12 แห่ง ของเมืองชลบุรี และผู้บริหาร อาจารย์ บุคลากร เจ้าหน้าที่ นิสิต มหาวิทยาลัยบูรพา

จากการศึกษานโยบายออกแบบสาธารณะและงานเขียน “ออกแบบ โซล ออกแบบสาธารณะ (Design Seoul, Public Design)” ผู้วิจัยเลือกผังแม่บทงานออกแบบสาธารณะมหานครอินซอนมาใช้เป็นกรณีตัวอย่างสำหรับงานวิจัยนี้ โดยจะนำเอาแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนจากผังแม่บทในอินซอนมาวิเคราะห์เนื้อหาและรายละเอียดข้อบังคับเปรียบเทียบกับของเมืองชลบุรี เพื่อทำความเข้าใจการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ งานวิจัยนี้ยังทบทวนและศึกษาผลงาน “แนวทางการออกแบบโซล” ในโซล

“ถนนสำหรับทุกคน” ในลอนดอน “คู่มือการออกแบบถนน” ในนิวยอร์ก “มินาได้ มิราอิ21” ในโยโกฮาม่า เพื่อประเมินแนวคิดเกี่ยวกับงานออกแบบสาธารณะและนโยบายของเมืองที่กล่าวมานี้

นอกจากนี้แล้ว ผู้วิจัยเลือกเมืองในเกาหลีเพื่อเปรียบเทียบและวิเคราะห์โดยละเอียด เนื่องจากมีความคล้ายคลึงกับเมืองชลบุรี หลังจากสำรวจภาคสนามเบื้องต้นถึงสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในเมืองชลบุรี แล้วเปรียบเทียบกับแนวทางการออกแบบของเมืองที่เป็นเป้าหมาย งานวิจัยนี้เสนอให้จัดประเภทออกเป็น 7 กลุ่ม ตามปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ มนุษย์ สิ่งอำนวยความสะดวก และความเป็นท้องถิ่น รายการทั้งหมดนี้จะถูกนำไปใช้เพื่อศึกษาวิเคราะห์สิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนเมืองชลบุรี

กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1-1 การออกแบบสาธารณะเมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับสาธารณะ

ขั้นตอนการศึกษา

งานวิจัยครั้งนี้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ในบทนำกล่าวถึง ความเป็นมา จุดประสงค์ ขอบเขต ระเบียบวิธี และขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอนที่ 2 ความเป็นมาทางทฤษฎีเพื่อทำความเข้าใจเมืองและการออกแบบสาธารณะ อธิบายแนวคิดของภาพลักษณ์เมือง อัตลักษณ์เมือง และงานออกแบบสาธารณะ ทบทวนกรณีศึกษาในสาธารณรัฐเกาหลีใต้เพื่อให้ทราบจุดเริ่มต้นของงานออกแบบสาธารณะในสาธารณรัฐเกาหลีใต้ อธิบายขอบเขตของงานออกแบบสาธารณะและวิธีการแบ่งกลุ่มเพื่อเพิ่มความเข้าใจในสาขา งานออกแบบสาธารณะ และสุดท้ายจะกล่าวถึงกรณีศึกษาที่ประสบความสำเร็จจากเมืองอื่น ๆ

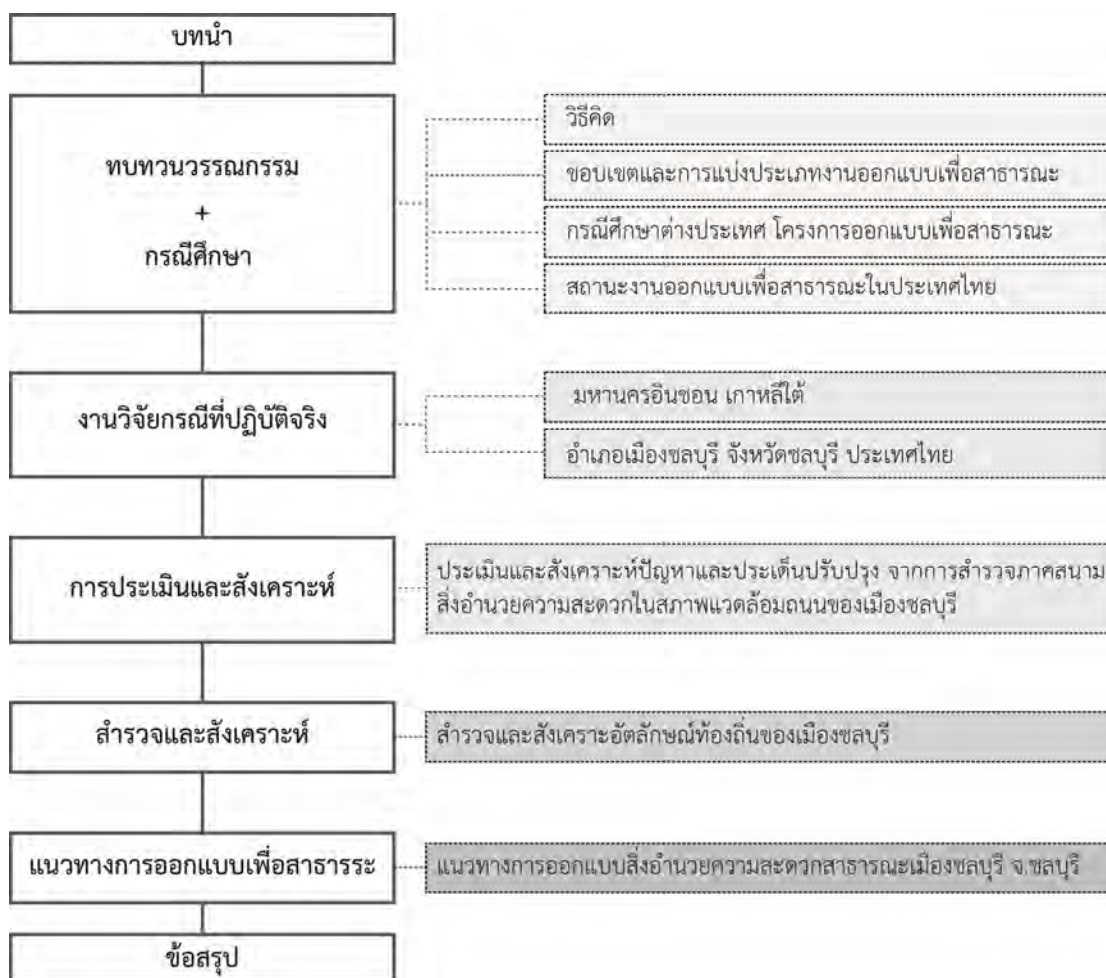
ในต่างประเทศและวิเคราะห์เปรียบเทียบผลที่ได้รับจากการออกแบบสาธารณะ เช่น การฟื้นฟูและสร้างอัตลักษณ์ท้องถิ่น

ขั้นตอนที่ 3 วิเคราะห์งานออกแบบสาธารณะในมหานครอินชอนเป็นหลัก เริ่มจากความเป็นมาทางประวัติศาสตร์และภูมิศาสตร์ โครงสร้างทางอุตสาหกรรม แล้วจึงวิเคราะห์นโยบายการออกแบบเมือง และประเมินประวัติศาสตร์การพัฒนางานออกแบบเพื่อสาธารณะของเมืองลำดับต่อมา จะวิเคราะห์ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์และภูมิศาสตร์ โครงสร้างทางอุตสาหกรรมของอำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี รวมถึงการทบทวนวรรณกรรมและการศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับสถานการณ์นโยบายท้องถิ่น

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์และสำรวจภาคสนาม เพื่อเสนอแนะการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะให้เมืองชลบุรีก่อน แล้วตัดสินใจถึงมาตรฐานการจัดประเภทและประเมินต่อไปจึงวิเคราะห์และสำรวจสถานการณ์ของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะในทางสัญจรในเมืองชลบุรี

ขั้นตอนที่ 5 เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี

ขั้นตอนที่ 6 สุดท้ายเสนอทิศทางสำหรับการศึกษาในอนาคต และแผนการปรับปรุงหลังจากได้ผลการศึกษาทั้งหมด



ภาพที่ 1-2 ขั้นตอนการศึกษาวิจัย

นิยามศัพท์เฉพาะ

การดำเนินการวิจัยระดับคุณวุฒิพนธ์เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลี” เพื่อให้เกิดความเข้าใจ การรับรู้ในความหมายภาพรวมของงานวิจัยที่ตรงกันและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้อ่านผู้วิจัยจึงเลือก คำที่อาจทำให้เกิดประเด็นหรือสาระสำคัญของงานวิจัยคลาดเคลื่อนไว้เป็นคำนิยามศัพท์เฉพาะ ดังต่อไปนี้

อัตลักษณ์เมือง (Urban identity) หมายถึง ผลรวมของภาพลักษณ์เมืองที่ถูกมองผ่าน จากผู้คนภายนอกเมืองและภายในเมือง มีความเข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน ที่มีลักษณะเด่นเชิงบวก เฉพาะตัวที่ไม่เหมือนที่อื่น ๆ

การออกแบบเมือง (Urban design) (1) หมายถึง กระบวนการสร้างสรรค์ซึ่งสามารถรองรับกับคุณภาพของสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่จะเอื้อให้พลเมืองมีประสบการณ์ที่พึงปรารถนา และมีคุณภาพชีวิตที่สมบูรณ์ รวมถึงสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่มีเสน่ห์เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของเมือง (2) หมายถึง กระบวนการซึ่งสภาพแวดล้อมธรรมชาติและกายภาพของเมืองถูกออกแบบโดยผสมรวมอดีตและอนาคตไว้อย่างเป็นธรรมชาติ เพื่อสนองจุดประสงค์ของชีวิตมนุษย์ สภาพแวดล้อมในอนาคตจึงวิวัฒนาการอยู่เสมอ

สาธารณะ (Publicness) หมายถึง สิ่งของหรือพื้นที่ บริเวณที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน

การออกแบบสาธารณะ(Public design) หมายถึง สิ่งที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน “นโยบายการออกแบบที่สร้างขึ้นในขอบเขตของสาธารณะอย่างครอบคลุมเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน” หลังจากมีการประยุกต์ใช้งานออกแบบสาธารณะ ภาพลักษณ์ของเมืองที่เป็นหนึ่งเดียวและมีสุนทรียภาพจะเป็นตัวแทนของความน่าอยู่ของเมือง และอัตลักษณ์ท้องถิ่น รวมถึงปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันของเมืองให้มีความแตกต่างจากเมืองอื่น ๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร (Public street facility) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ประกอบด้วยชุดของสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างซึ่งติดตั้งและบริหารจัดการ โดยหน่วยงานรัฐบาลกลาง หน่วยงานรัฐท้องถิ่น เพื่อการใช้งานสาธารณะ ขณะที่อำนวยความสะดวกในการเดิน เคลื่อนยานพาหนะ และใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจร (Street facility design) หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับถนน ที่เกิดจากการคิดสร้างสรรค์ในเชิงจิตภาพรูปร่าง รูปทรงที่ช่วยให้ผู้ใช้ทางสัญจร สามารถกำหนดทิศทาง เข้าใจถึงการเดินทางไปได้เร็วขึ้นถูกต้องแม่นยำ

บทที่ 2

การศึกษาเอกสาร เมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ

ในบทที่ 2 ผู้วิจัยได้ทบทวนเพื่อศึกษาเอกสารและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย เพื่อการออกแบบเพื่อสาธารณะ จากนั้นผู้วิจัยจะนำไปวิเคราะห์ สังเคราะห์ ให้ผลงานของผู้วิจัยได้มี เนื้อหาที่สมบูรณ์ โดยการทบทวนวรรณกรรม จะทบทวนทั้งวรรณกรรมในประเทศและต่างประเทศ ดังต่อไปนี้

1. ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ
2. นโยบายการออกแบบเพื่อสาธารณะในต่างประเทศ
3. การออกแบบเพื่อสาธารณะในประเทศไทย

ภูมิทัศน์ของเมือง (ไม่เพียงแต่หมายความถึงสภาพแวดล้อมที่มองเห็นได้ของเมือง แต่ยังรวมถึงภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจ นิเวศวิทยา และสุนทรียะ ซึ่งกลายเป็นเป้าหมายของการบริหารจัดการ และยังเป็นทรัพย์สินสาธารณะที่ประกอบกันขึ้นมาเป็นเมือง (Landscape Ordinance, Incheon Metropolitan City, 2013)) ประกอบด้วยผลจากปัจจัยแวดล้อมหลายประการ และลักษณะเฉพาะของแต่ละท้องถิ่น เมืองที่มีชื่อเสียงใน โลกต่างพยายามปรับปรุงและพัฒนา ภูมิทัศน์ตามแผนแม่บทระยะยาว ที่เป็นระบบครอบคลุมทั้งเมือง ภูมิทัศน์เมืองที่ดูเลอย่างดีนั้น มีคุณค่าทางเศรษฐกิจในตนเอง ภาพลักษณ์ของเมืองจะเป็นจุดขายทางการท่องเที่ยวได้อย่างดี ในระดับท้องถิ่น และเพิ่มผลพลอยได้ทางเศรษฐกิจให้กับธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นภาพลักษณ์ของเมืองจึงถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของเมือง วัฒนธรรม การเมือง และอุตสาหกรรม การออกแบบสาธารณะเป็นหนึ่งในนโยบายที่จะสร้างเสริมภาพลักษณ์เมือง โดยเสนอแนะรายละเอียดวิธีการจัดแต่งภาพลักษณ์เมืองทั้งเมือง (Kim, 2010, p. 14) ในบทที่ 2 นี้ จะเป็นการทบทวนทฤษฎีเกี่ยวกับเมืองและการออกแบบสาธารณะ และอภิปรายจำแนกสาขา การออกแบบสาธารณะเมือง จากนั้นจะเสนอแนะถึงความจำเป็นของการออกแบบสาธารณะเมือง หลังจากศึกษากรณีตัวอย่างจากเมืองในต่างประเทศ

ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ

1. การก่อรูปและพัฒนาการของเมือง

กระบวนการก่อรูปและพัฒนาเมืองเป็นไปตามขั้นตอนการพัฒนาทางอารยธรรมของมนุษยชาติ คำว่า “City” ในภาษาอังกฤษซึ่งแปลว่าเมืองนั้นมาจากคำว่า “Cita” ในภาษาฝรั่งเศส และ

คำว่า “Civilization” (อารยธรรม) ก็มาจากคำว่า “Civitas” ความหมายตามพจนานุกรมของคำว่า “City” หมายถึง ศูนย์กลางของการเมืองและการบริหารจัดการ และสถานที่สำหรับชีวิตทางเศรษฐกิจที่ผู้คนมารวมกัน และ สถานที่สำหรับกิจกรรมทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมของมนุษย์ (<http://ko.wikipedia.org/wiki/city>) และพื้นที่ที่มีความหนาแน่นประชากรค่อนข้างสูง เนื่องจากมีการกระจุกตัวของประชากร ในขั้นตอนพัฒนาการของมนุษยชาติ เมืองจึงเป็นสถานที่จำเพาะที่บุคคลจะประสบกิจกรรมทางสังคม ดำรงชีพ และอาศัยอยู่ในฐานะสมาชิกสังคม ตามสมมูลระหว่างกฎหมายและแนวคิดที่มีร่วมกันในชุมชนในเมืองแต่ละแห่ง

สภาพแวดล้อมธรรมชาติจะถูกปรับเปลี่ยนเป็นสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้นตามความต้องการของชีวิตมนุษย์ เมืองจึงเป็นพื้นที่เฉพาะที่ประกอบไปด้วยหลายระบบ และมีพัฒนาการที่แบ่งได้เป็นสามระดับในช่วงที่ผ่านมา

ในช่วงแรกเมืองเป็นเพียงสถานที่สำหรับการแลกเปลี่ยน ในช่วงที่สองเมืองเป็นศูนย์กลางของการผลิตทางอุตสาหกรรม และกลายเป็นศูนย์กลางการบริการและบริโภคในช่วงที่สาม ดังนั้นความต้องการมารวมกันของผู้คนจึงเป็นเหตุผลที่เมืองถือกำเนิดขึ้น ในยุคสมัยใหม่เมืองได้รับเอาลักษณะเฉพาะทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ และความเป็นท้องถิ่นไว้ องค์ประกอบเหล่านี้จะก่อรูปให้เกิดอัตลักษณ์เฉพาะให้แต่ละเมืองภายใต้การวางแผนที่เป็นระบบ กระบวนการเป็นเมืองได้เร่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงจากสังคมกสิกรรมเป็นสังคมอุตสาหกรรม และท้ายที่สุดได้เกิดเป็นเมืองขนาดใหญ่ในสังคมสมัยใหม่ ในขั้นตอนการกลายเป็นเมืองนี้ การแข่งขันระหว่างเมืองได้ค่อย ๆ เพิ่มขึ้น และพลเมืองก็มีข้อเรียกร้องต่อเมืองของตนที่หลากหลายขึ้นด้วยความต้องการคุณภาพชีวิตที่ดีและการแข่งขันระหว่างเมืองที่เข้มข้นขึ้น ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงเมือง และการเริ่มสร้างรากฐานต่อการพัฒนาเมืองผ่านความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนและสาธารณะ ชุมชนท้องถิ่นและรัฐบาลต่างพัฒนาสภาพแวดล้อมเมืองและรับเอานโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองมาใช้ เมื่อเมืองเปลี่ยนแปลงและวิวัฒนาการทั้งภายในและภายนอก ในที่สุดเมืองก็จะมีคุณค่าเฉพาะตัว ขณะเดียวกัน การออกแบบเมืองก็ได้กลายเป็นกุญแจสำคัญที่ส่งผลต่อภาพลักษณ์และสภาพแวดล้อมเมืองโดยรวม

ในปัจจุบัน เมืองเป็นการแข่งขันหลักในระดับโลก บางครั้งการแข่งขันระหว่างเมืองได้กลายเป็นการแข่งขันระหว่างชาติ มูลค่าทางเศรษฐกิจของมหานครหลักทั่วโลก 40 แห่ง ซึ่งรวมทั้งนิวยอร์ก โตเกียว ลอนดอน เซี่ยงไฮ้ โซล และอื่น ๆ มีส่วนแบ่งถึงร้อยละ 70 ของเศรษฐกิจโลกทั้งหมด ทุกชาติจึงพยายามอย่างมากในการสร้างเสริมพลังทางเศรษฐกิจจากเมืองของตนเอง การพัฒนาทางเทคโนโลยีและเศรษฐศาสตร์การค้าขายตั้งแต่การปฏิวัติอุตสาหกรรมได้นำมาสู่การขยายตัวอย่างรวดเร็วในหลายเมือง ในปี ค.ศ. 2007 จำนวนประชากรโลกทั้งหมด

ที่อาศัยในเมืองมีจำนวนมากกว่าประชากรที่อาศัยในชนบทเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ จากแนวโน้มนี้ ภายในปี ค.ศ. 2030 มนุษย์ประมาณ 72 % จะอาศัยอยู่ในเขตเมือง คำว่า “Homo-urbans” หรือมนุษย์เมือง (Urbanite) (จำนวนประชากรโลกที่อาศัยในเขตเมืองมีมากกว่าที่อาศัยในเขตชนบท เมื่อปี ค.ศ. 2007 เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ เป็นคำกล่าวที่ Anna Tibaijuka เลขาธิการใหญ่ UN HABITAT ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบนโยบายเมืองของสหประชาชาติ ได้ชี้ถึงการปรากฏขึ้นของ “Homo-urbanus” เขตเมืองกินพื้นที่เพียง 0.2 % ของพื้นผิวโลก แต่ปริมาณประชากรโลกในพื้นที่เล็ก ๆ นี้กลับเพิ่มขึ้นมากกว่าครึ่ง ประชากรเขตเมืองเคยมีไม่ถึง 3 % ในปี ค.ศ. 1800 เพิ่มขึ้น 25 % ในปี ค.ศ. 1900 และกลายเป็นจำนวนหนึ่งในสามเมื่อปี ค.ศ. 1950 และเพียง 50 ปี หลังจากนั้นก็กลายเป็นครึ่งหนึ่งของประชากรโลกทั้งหมด คาดการณ์ว่า เมื่อถึงปี ค.ศ. 2030 สองในสามของประชาชนจะอาศัยอยู่ในเขตเมือง (Park, 2012ม, pp. 106-107)) เกิดขึ้นจากการคาดการณ์เช่นนี้ ขั้นตอนหนึ่งที่เป็นไปได้ในวิวัฒนาการขั้นสุดท้ายของเมืองในอนาคตคือ เมืองสร้างสรรค์ (Creative city) (อุตสาหกรรมที่เน้นความรู้ อุตสาหกรรมบริการสังคมโดยตรง และอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ซึ่งมีศิลปวัฒนธรรมเป็นปัจจัยหลัก ได้ขยายผลทางเศรษฐกิจและมีบทบาทสำคัญในเมืองยุคปัจจุบัน ในประเทศที่ก้าวหน้าทุกแห่ง อุตสาหกรรมสร้างสรรค์เช่นนี้มักจะกระจุกตัวอยู่ในเมืองใดเมืองหนึ่ง เราอาจเรียกเมืองเหล่านี้ได้ว่าเป็น “เมืองสร้างสรรค์” (Throsby, 2001)) หมายถึง เมืองที่รักษาสภาพแวดล้อมซึ่งช่วยให้อุตสาหกรรมสร้างสรรค์สามารถทำความคิดให้เป็นความจริงได้ นอกเหนือไปจากสาธารณูปการพื้นฐาน รวมทั้งการศึกษาและบริการรักษาพยาบาลแล้ว เมืองสร้างสรรค์ควรจะต้องรักษาวัฒนธรรมที่ร่ำรวย และสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการอยู่อาศัยเพื่อให้อุตสาหกรรมสร้างสรรค์และรักษาระบบเศรษฐกิจที่ยืดหยุ่นและเป็นนวัตกรรมได้ หากเมืองพัฒนาความร่วมมือสร้างสรรค์จริงจังและมีกระบวนการสร้างให้เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบละเอียดก็จะนำไปสู่เมืองที่ดีทั่วโลกได้

2. พื้นที่สาธารณะและความเป็นสาธารณะ

เมือง หมายถึง พื้นที่เฉพาะที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การปกครอง และวัฒนธรรมของบริเวณที่กำหนด ซึ่งมีผู้คนจำนวนมากอยู่อาศัย ผู้คนมีชีวิตหลากหลายแบบภายในบริเวณ ดังกล่าวที่เรียกว่าเมือง พื้นที่สาธารณะเมือง (Urban space) นั้นมีความเป็นสาธารณะอยู่บ้างแล้ว จึงทำให้พลเมืองสามารถจัดการคุณภาพชีวิตในแต่ละวัน ได้ตามคำสั่งหรือหน้าที่ อองรี เลอเฟอบรว์ (Henri Lefebvre, 1901-1991) นักสังคมวิทยาชาวฝรั่งเศสได้นิยามพื้นที่สาธารณะไว้ว่าเป็นพื้นที่ที่สร้างขึ้น ซึ่งการผลิตและการผลิตซ้ำสามารถเกิดขึ้นได้ และมีปฏิสัมพันธ์เครือข่ายสังคมที่เพิ่มความสัมพันธ์ทางสังคมเป็นสองหรือสามเท่า เขาเชื่อว่าอัตลักษณ์ของพื้นที่แห่งหนึ่งจะก่อรูปขึ้นตามกาลเทศะเฉพาะ และการรวมกันอย่างแข็งแกร่งตลอดจนความเข้าใจก็จะเกิดขึ้นมาได้

เนื่องจากเมืองได้สร้างภาพลักษณ์ขึ้นมาเป็นเวลานานตามลักษณะเฉพาะทางวัฒนธรรมในแต่ละท้องที่ ภาพลักษณ์นี้เป็นปัจจัยหลักในการก่อรูปอัตลักษณ์เมืองที่แตกต่างจากเมืองอื่น ภาพลักษณ์เมืองเกิดขึ้นจากการมองเห็นพื้นที่กายภาพเมือง และพื้นที่เมืองที่รักษาความเป็นสาธารณะโดยพื้นฐานแล้ว ไม่เป็นเพียงพื้นที่สาธารณะชุมชน แต่ยังรวมถึงพื้นที่ใช้ชีวิตประจำวันของพลเมืองด้วย (John Reader นักมานุษยวิทยาได้อ้างคำกล่าวของ Winston Leonard Spencer Churchill (1874-1965) “มนุษย์สร้างบ้าน บ้านสร้างมนุษย์” มากล่าวว่า “ผู้คนสร้างเมือง เมืองสร้างผู้คน” จอห์น ริเคอร์เน้นปฏิสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์และพื้นที่เมืองซึ่งเป็นพื้นที่กายภาพและโครงสร้างของเมือง ซึ่งมีพลังจะส่งผลกระทบต่อชีวิตปกติของผู้คน วัฒนธรรม และการคิด)

จากแนวคิดที่มองว่าการออกแบบเมืองเป็นการประสานระหว่างการใช้เมืองเป็นเป้าหมายและการออกแบบเป็นการกระทำ ผู้ได้รับประโยชน์จากการออกแบบเมืองคือพลเมือง และขอบเขตของการออกแบบเมืองได้ขยายไปถึงสาขาวิชาสังคมและจิตวิทยา จากมุมมองที่เห็นว่าการออกแบบเมืองสามารถใช้เป็นเครื่องมือสร้างมูลค่าทางวัฒนธรรมได้ในยุคแห่งการแข่งขันระดับโลก ในงานวิจัยนี้การออกแบบเมืองหมายถึงกระบวนการออกแบบซึ่งรับมือกับคุณภาพของสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่จะเอื้อให้พลเมืองมีประสบการณ์ที่พึงปรารถนา และมีคุณภาพชีวิตที่สมบูรณ์ รวมถึงสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่มีเสน่ห์เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของเมือง นอกจากนี้แล้ว การออกแบบเมืองยังหมายถึงกระบวนการซึ่งสภาพแวดล้อมธรรมชาติและกายภาพของเมืองถูกออกแบบโดยผสมรวมอดีตและอนาคตไว้อย่างเป็นธรรมชาติ เพื่อสนองจุดประสงค์ของชีวิตมนุษย์ สภาพแวดล้อมในอนาคตจึงวิวัฒนาการอยู่เสมอ

ฮิลเดบรันด์ เฟรย์ (Hildebrand Frey) เป็นนักออกแบบเมืองซึ่งศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่จำเป็นต่อเมืองในการเพิ่มความมั่งคั่งปฏิสัมพันธ์ระหว่างพลเมืองและลดความเป็นอันตรายต่อกัน เขาอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างความต้องการของมนุษย์และเมืองที่ดีโดยแบ่งออกเป็น 6 ระดับ โดยเพิ่มระดับที่ 6 คือ โอกาสที่จะสร้างสรรค์และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีสุนทรียะน่าพึงพอใจ เข้าไปในลำดับขั้นความต้องการ 5 ระดับ ของอับราฮัม ฮาโรลด์ มาสโลว์ (Abraham Harold Maslow) (Hildebrand, 1999, pp. 294-299) จากงานวิจัยของเขา จะเห็นได้ชัดว่ามนุษย์จะรู้สึกถึงความมั่นคงและความพึงพอใจทางสุนทรียะอย่างลึกซึ้งได้ในการรู้จักตนเอง เมื่อได้รับการเติมเต็มความต้องการพื้นฐานในสภาพแวดล้อมเมือง

ตารางที่ 2-1 ข้อกำหนดโครงสร้างและรูปแบบเมืองที่ยั่งยืนกว่า เปรียบเทียบกับลำดับขั้น
ความต้องการของมนุษย์ตามแนวคิดของมาสโลว์ (Hildebrand, 1999, pp. 294-299)

ลำดับขั้นความต้องการของ มนุษย์ตามแนวคิดของมาสโลว์	สิ่งที่เมืองที่ดีควรมีให้	ข้อกำหนดความยั่งยืนสำหรับ เมืองและภาคที่ใช้ทั่วไป
1. การตอบสนองความต้องการ ทางกายภาพทั้งหมด	สถานที่สำหรับทำงานและอยู่ 'อาศัยได้' ที่ พอสมควร การศึกษาและฝึกฝน การเดินทาง และการสื่อสาร การเข้าถึงบริการและ สาธารณูปการ	คุณสมบัติทางกายภาพของ เมืองหรือภาค
2. ความปลอดภัย ความมั่นคง และการปกป้อง	สภาพแวดล้อมที่เป็นระเบียบและควบคุมได้ ทั้งจากการมองและการใช้งาน สถานที่ ที่ปราศจากมลพิษและเสียง สถานที่ ที่ปราศจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม	เงื่อนไขทางสภาพแวดล้อม และนิเวศวิทยา
3. การมีสภาพแวดล้อมที่ นำไปสู่สังคม	สถานที่ที่ผู้คนมีครอบครัวและเด็ก ๆ มี เพื่อน ความรู้สึกเป็นชุมชนและเป็น ส่วนหนึ่งของสถานที่หรืออาณาบริเวณนั้น	
4. มีภาพลักษณ์ที่ดี ชื่อเสียง เกียรติยศ	สถานที่ที่ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจและ เข้มแข็ง สถานที่ที่ทำให้สถานะและความ ภาคภูมิใจ โอกาสสำหรับปัจเจกที่จะปรับปรุง พื้นที่ส่วนบุคคล	เงื่อนไขทางสังคมเศรษฐกิจ
5. โอกาสในการสร้างสรรค์	โอกาสที่ชุมชนจะปรับแต่งพื้นที่และ ละแวกบ้านของตน	
6. สภาพแวดล้อมที่มีสุนทรียะ น่าพึงพอใจ	สถานที่ที่ออกแบบอย่างดี น่าพึงใจทาง สุนทรียะ สถานที่ที่จดจำได้ทางกายภาพ เมืองซึ่งเป็นสถานที่ทางวัฒนธรรมและ ผลงานศิลปะ	คุณสมบัติทางรูปร่างและการ มองเห็น

คำว่า “สาธารณะ” หรือ “ชุมชน” หมายถึง สาธารณะที่สร้างขึ้นโดยสังคม สังคมที่มี
ร่วมกัน ชุมชนสาธารณะ หรือสังคมท้องถิ่นขนาดใหญ่ หรือกลุ่มที่มีลักษณะบางประการร่วมกัน
(Kim, 2011, p. 11) หากพิจารณาคำนิยามของคำซึ่งมีความหมายเกี่ยวข้องกับความเป็นสาธารณะ
จะพบคำที่แสดงถึง สาธารณะ (Public) และพลเมือง (Civic) คำแรกนั้นมาจากคำว่า “Pubes”
หมายถึงการได้เจริญเติบโต (Maturity) ซึ่งช่วยให้ผู้คนเข้าใจว่าการกระทำของแต่ละบุคคลส่งผลต่อ
ผู้อื่น หรือรู้จักมองภาพรวมแทนที่จะมองจากมุมมองของตนเองเท่านั้น (จากที่มีการบันทึกไว้ เมื่อคำว่า

“Public” เป็นครั้งแรกในภาษาอังกฤษ “Public” หมายถึงประโยชน์สาธารณะในสังคม ความหมายนี้สามารถสืบค้นไปได้ถึง “Public Thing” ในสมัยกรีกและกรุงโรมัน ซึ่งหมายความถึงบางสิ่งที่เกี่ยวข้องกับชุมชนเมืองโดยรวม และเกิดขึ้นโดยการเข้าร่วมของพลเมืองทั้งหมดที่จัดไว้เพื่อตัดสินใจเลือกนโยบายหลัก ที่จะส่งผลกระทบต่อชะตากรรมของทั้งชุมชน เช่น การเลือกผู้นำ การเข้าสู่สงคราม เมื่อถึงปลายศตวรรษที่ 17 “Public” ได้มีความหมายเกี่ยวกับสถานะที่ทุกคนมองเห็นได้ “Res Publica” ในภาษาละตินกลายเป็นคำที่ใช้กันทั่วไปตามซีเซโร (Cicero) นักปราชญ์คนสุดท้ายของกรุงโรมัน ซึ่งแปลคำว่า “Pliteia” ในภาษากรีก เป็น “Respublica” ในหนังสือ “De re publica” คำนี้มีความหมายกว้าง ๆ ถึงงานสาธารณะ สมบัติสาธารณะ รัฐ เครื่องจักรภพ ฝ่ายบริหารจัดการ หรือ อำนาจอ “Respublica” มีความหมายตรงกันข้ามกับ “Resprivata” ซึ่งหมายถึงงานส่วนตัว ทุกชนิดของบุคคล “The Republic” และ “ThePublic” ในภาษาอังกฤษมาจากคำนี้ (Lim, 2003, p. 26) คำที่สองมาจากคำภาษาละติน “Civitas” (รูปพหูพจน์ “Civitates”) เดิมหมายความถึงสถานะทางกฎหมายที่มอบให้ชนเผ่าอิตาเลียนกลุ่มอื่นที่ยินยอมเคารพกฎหมายของชาวโรมัน คำว่า “Civic Rights” และ “Citizen” ในภาษาอังกฤษก็มีรากศัพท์มาจากคำนี้เช่นเดียวกัน นอกจากนี้แล้วคำนี้ยังเคยมีความหมายถึง “State” (รัฐ) อีกด้วย

คำว่าสาธารณะ (The Public) ยังหมายความถึงประชาชนหรือผู้คน (People) และมีนัยยะถึงการมาร่วมกันหรือแบ่งปันกัน (Joining or sharing) แนวคิดความเป็นสาธารณะ (Publicity) ยังสามารถนิยามกว้าง ๆ ได้ว่าเป็น “ธรรมชาติที่ส่งผลกระทบต่อผู้คนจำนวนมาก” ความเป็นสาธารณะไม่เพียงแต่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ แต่จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีบางสิ่งส่งผลกระทบต่อคนจำนวนมาก เมื่อความเป็นสาธารณะถูกมองด้วยวิธีคิดแบบคู่ตรงข้ามว่าสาธารณะและส่วนตัวเป็นเรื่องตรงข้ามกัน คำว่าสาธารณะจะหมายถึงชาติ และส่วนตัวหมายถึงปัจเจกบุคคล ดังนั้นจึงเกิดประเด็นขึ้นว่าจะนิยามสถานะของพลเมืองอย่างไร เมื่อพลเมืองเหล่านั้นอาศัยอยู่ภายใต้อำนาจของรัฐชาติ ไม่ว่าจะมิตำแหน่งใดก็ตาม ประเด็นความเป็นสาธารณะได้ถูกอภิปรายในปรัชญาตะวันตก และเกี่ยวข้องกับการนิยามว่ารัฐชาติควรก่อรูปขึ้นอย่างไร และพลเมืองควรได้รับสิทธิมากน้อยเท่าใด (Choi, 2008, pp. 27-28)

ตารางที่ 2-2 ชนิดแนวคิดความเป็นสาธารณะ (Lim, 2010, p. 18)

ความเป็นสาธารณะ (Publicity)	ในเชิงเครื่องมือ (Instrumental)	ในเชิงจริยศาสตร์ (Ethical)	ในเชิงวาทกรรม (Discursive)	ในเชิงโครงสร้าง (Structural)
จุดสนใจ	รัฐชาติ (ส่วนที่เป็นสาธารณะ)	รัฐชาติ (ส่วนที่เป็นสาธารณะ)	ความเห็นของ สาธารณะ (สังคมพลเมือง)	โครงสร้าง ทางสังคม
มุมมอง เนื้อหา	ในเชิงเครื่องมือ รับรองสิทธิขั้นพื้นฐาน	ในเชิงจริยศาสตร์ รับรองสิทธิทางสังคม เศรษฐกิจ	ในเชิงวาทกรรม กระตุ้นการมีส่วนร่วม ร่วมและอภิปราย	ในเชิงโครงสร้าง ทำลายโครงสร้าง ที่ไม่เป็นธรรม
ทฤษฎีการจัดการ	ระบบบริหารที่มีพิธี การ หรือการบริหาร สาธารณะแบบใหม่	การจัดการสวัสดิการ สาธารณะ หรือการ จัดการสาธารณะ แบบใหม่	ทฤษฎี การปกครอง	ทฤษฎีการจัดการ เชิงวิพากษ์

ในปัจจุบันการจำแนกพื้นที่สาธารณะเป็นไปตามแต่กรรมสิทธิ์การเป็นเจ้าของพื้นที่หรือระดับความเปิดกว้างของพื้นที่ จากมุมมองของผู้มาใช้งานพื้นที่สาธารณะอาจนิยามได้ว่าเป็นพื้นที่ที่ไม่เพียงแต่รวมเอาพื้นที่ของสาธารณะเท่านั้น แต่ยังรวมถึงพื้นที่ทั้งภายในหรือภายนอกอาคาร ซึ่งเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชนแต่เปิดให้พลเมืองทั่วไปด้วย ดังนั้นพื้นที่เหล่านี้จึงสามารถถูกจัดว่าเป็นพื้นที่สาธารณะด้วย ส่วนพื้นที่ส่วนตัวเป็นอาณาบริเวณของบุคคล ครอบครัว หรือบริษัทเอกชน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องแยกจากสภาพแวดล้อมโดยรอบอย่างเด็ดขาด เพื่อให้พื้นที่ส่วนตัวมีความใกล้ชิดและปลีกตัวออกไปได้

ตารางที่ 2-3 ตารางพื้นที่ (Citizens' Coalition for Economic Justice, 2006, p. 46)

กรรมสิทธิ์	พื้นที่			
	เป็นของสาธารณะ		เป็นของส่วนบุคคล	
ความเปิดกว้าง	สาธารณะ	สาธารณะเข้าถึงได้	สาธารณะเข้าถึงได้	สาธารณะ
ทำเลที่ตั้ง	เข้าไม่ถึง	ภายในอาคาร	กลางแจ้ง	ภายในอาคาร
User		พื้นที่สาธารณะ		

การทำการตลาดให้สถานที่ที่เป็นแนวคิดหนึ่งที่ประยุกต์ใช้ความเป็นสาธารณะในพื้นที่ท้องถิ่น แนวคิดนี้ปรากฏขึ้นในพื้นที่เมืองที่กำลังพัฒนาในประเทศตะวันตกตั้งแต่ช่วงปี ค.ศ. 1970 เป้าหมายของการทำการตลาดให้สถานที่ที่อาจแบ่งออกได้เป็นทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม เป้าหมายทางเศรษฐกิจนั้นเป็นไปเพื่อนำการลงทุนมาสู่พื้นที่เพื่อสร้างความเจริญให้ท้องถิ่นผ่านการสร้างงาน เป้าหมายทางสังคมเป็นไปเพื่อสร้างให้เกิดการผสมผสานร่วมกันของสังคมท้องถิ่น โดยยึดถืออัตลักษณ์ท้องถิ่นหรือความรักชาติ เป้าหมายทางวัฒนธรรมเป็นไปเพื่อสร้างอัตลักษณ์ท้องถิ่นผ่านศิลปวัฒนธรรม หรือสร้างความพึงพอใจให้ประชาชนที่ต้องการความเพลิดเพลินหรือคิดถึงวัฒนธรรมเดิม (Kim, 2010, pp. 21-22) การทำการตลาดให้สถานที่เช่นนี้จึงริเริ่มขึ้นโดยรัฐบาลในฐานะส่วนหนึ่งของเป้าหมายทางสังคมการเมือง ที่มุ่งให้เกิดความกลมเกลียวกันทางสังคมหรือกระตุ้นเศรษฐกิจด้วยการปรับปรุงภาพลักษณ์ของท้องถิ่น และเติมเต็มความต้องการทางวัฒนธรรมของประชาชน ให้ผู้ทำการค้าในท้องถิ่นสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจผ่านการกระตุ้นเชิงพาณิชย์ ระหว่างนั้นความสำคัญของงานออกแบบเพื่อสาธารณะจึงถูกเล็งเห็น การออกแบบเพื่อสาธารณะให้เกิดภูมิทัศน์เมือง (ภูมิทัศน์ หมายถึง ลักษณะที่มองเห็นได้ และยังหมายถึงชุดของลักษณะทางท้องถิ่นและสภาพแวดล้อมที่ประกอบด้วยปัจจัยธรรมชาติหรือสร้างขึ้นและชีวิตประจำวันพลเมือง ภูมิทัศน์เมืองไม่ได้หมายความถึงสภาพแวดล้อมที่มองเห็นได้เท่านั้น แต่ยังรวมถึงกิจกรรมทางสังคมและปัจจัยสาธารณะของสภาพแวดล้อมในท้องถิ่นที่จำเป็นสำหรับชีวิตด้วย งานออกแบบสาธารณะช่วยเพิ่มคุณภาพชีวิตของผู้คนในท้องถิ่นและยกระดับคุณภาพของพื้นที่ ที่มีสุนทรียะจึงเป็นกระบวนการต่อเนื่องที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น และสร้างอัตลักษณ์เฉพาะของท้องถิ่นนั้น

3. ภาพลักษณ์เมืองและการออกแบบสาธารณะ

เมืองวิวัฒนาการไปตามธรรมชาติ และการออกแบบเมืองนั้นเป็นขั้นตอนที่ก่อรูปไว้รูป เพื่อออกแบบเมืองในฐานะเป้าหมาย และเพื่อพัฒนาความยั่งยืนของเมืองให้ประชาชน จึงเล็งเห็นไม่ได้ที่รูปลักษณ์ของการออกแบบสาธารณะจะต้องช่วยให้เกิดความสะดวกทางกายภาพและความพึงพอใจไปพร้อมกัน เมืองทุกแห่งต่างมีภาพลักษณ์ของตนเองที่ระบุได้ และภาพลักษณ์นั้นจะถูกเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงไปตามจุดประสงค์

ภาพลักษณ์ของเมืองเป็นปัจจัยหลักของเศรษฐกิจ วัฒนธรรม การเมือง และอุตสาหกรรมของเมืองในศตวรรษที่ 21 ในปัจจุบัน คำสำคัญของธุรกิจการท่องเที่ยวคือคำว่า เมือง ลอนดอน ปารีส นิวยอร์ก ต่างเป็นตัวแทนของแต่ละประเทศ หลายเมืองจากหลายประเทศจึงต่างพยายามทำให้เมืองของตนเองเป็นสินค้ามากขึ้น โดยนำเอาลักษณะเฉพาะของท้องถิ่นมาใช้และช่วยประชาสัมพันธ์เมืองและรัฐชาตินั้น หลาย ๆ เมืองต่างพากันเพิ่มความพิเศษให้เมืองของตน เช่น

โยโกฮาม่าในญี่ปุ่น โซลในเกาหลี แมดริดในสเปน และเซี่ยงไฮ้ในจีน เมืองเหล่านี้ถูกจัดเป็นเมืองที่นำไปเยือนที่สุดทั้งโดยประชาชนในประเทศและชาวต่างชาติ และสุดท้าย เมืองเหล่านี้ต่างประสบความสำเร็จในการสร้างแบรนด์ หรือความจดจำในฐานะตราสินค้า (Branding) ให้กับเมืองของตนเอง จนเกิดผลในเชิงบวกต่อรัฐชาติและก่อให้เกิดผลกำไรทางเศรษฐกิจไปพร้อมกัน

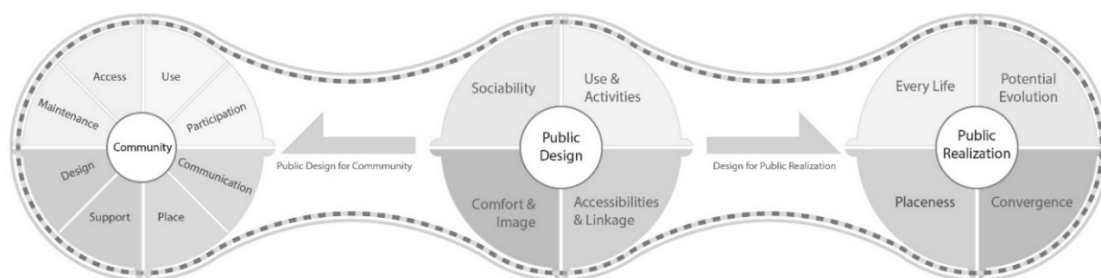
ในช่วงหลัง เมืองทั้งหลายต่างเน้นความพยายามในการสร้างแบรนด์ให้กับเมือง (City banding) (https://en.wikipedia.org/wiki/Place_branding) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างภาพลักษณ์เฉพาะตัว วิธีการหลักที่ใช้วิธีหนึ่งคือการนำสัญลักษณ์มาใช้ สัญลักษณ์ของเมืองจะช่วยให้ประชาชนมีความภาคภูมิใจในเมืองที่ตนอาศัยอยู่ และช่วยให้ชาวต่างชาติจดจำภาพลักษณ์ได้ชัดเจน ตลอดจนปรารถนาจะมาท่องเที่ยว การที่จะประสบความสำเร็จในการสร้างแบรนด์ให้เมืองได้นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใช้สถานที่เฉพาะหรืออาคารแห่งใดแห่งหนึ่งที่ประชาชนทั้งเมืองต่างมีความรู้สึกร่วมกัน

การออกแบบสาธารณะให้เมือง จึงหมายถึงการออกแบบเพื่อ “เราทุกคน” บนพื้นฐานของประโยชน์สาธารณะ การออกแบบแต่เดิมนั้นเป็นงานเพื่อสังคมและสาธารณะ เป้าหมายในขั้นสูงสุดของการออกแบบสาธารณะคือเพื่อจัดให้มีการออกแบบสิ่งแวดล้อมที่สะอาดที่จะเพิ่มคุณภาพชีวิตของ “เรา” โดยสรุปแล้ว การออกแบบเพื่อสาธารณะจึงเป็นสิ่งที่ผู้เล่นหลัก กรรมสิทธิ์ และเป้าหมายของการออกแบบสาธารณะมารวมกันอย่างเหมาะสมกับสมาชิกแต่ละคนของสาธารณะ สำหรับสาธารณะ และเพื่อสาธารณะ การออกแบบสาธารณะมีอยู่เพื่อคุณภาพชีวิตของพลเมืองและเป็นปัจจัยของอัตลักษณ์สาธารณะในเวลาเดียวกัน

การออกแบบสาธารณะจึงเป็นสาขาการออกแบบเพื่อสาธารณะ สาธารณะแยกออกจากส่วนบุคคลที่ความสัมพันธ์ใกล้ชิดระหว่างบุคคลจะเกิดขึ้นได้ การเคลื่อนไหวหรือทำงานในที่นี้จึงควรเกิดขึ้นเพื่อคนจำนวนมาก และผู้ดำเนินการเคลื่อนไหวหรือทำงานก็จะต้องเป็นประชาชนด้วย การออกแบบสาธารณะเรียกร้องให้คำนึงถึงความเข้าใจด้านมนุษยศาสตร์ การเปลี่ยนแปลงในการใช้งาน และลักษณะเฉพาะทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และภูมิศาสตร์ ตลอดจนร่องรอยของธรรมชาติและมนุษย์ เหล่านี้คือตัวแปรสำคัญในการศึกษาและประสบการณ์กับการออกแบบสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุด เมื่อคำนึงถึงปัจจัยที่กล่าวมาเบื้องต้น จึงควรเข้าใจถึงความเป็นสาธารณะและนำมาใช้เพื่อเป้าหมายในการสร้างสภาพแวดล้อมที่มีชีวิตทางวัฒนธรรมและน่าพึงพอใจให้เกิดขึ้น

การออกแบบสาธารณะจะแนะนำแผนละเอียดในการตกแต่งภาพลักษณ์ของเมืองโดยรวม ในฐานะผู้เล่นหลักของการเคลื่อนไหวหรือทำงานที่มุ่งเน้นการสื่อสาร คุณค่า และความกลมกลืนของสาธารณะด้วยการออกแบบ การใช้ตัวอักษร สี รูป ป้าย และสัญลักษณ์ของ

การออกแบบสาธารณะจำเป็นต้องถูกออกแบบร่วมกันโดยพลเมืองทั่วไป ไม่ใช่ออกแบบโดยบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ดังนั้นการออกแบบสาธารณะเพื่อชุมชนจึงจำเป็นต้องสะท้อนความคิดสร้างสรรค์โดยรวมของพลเมือง และต้องคำนึงถึงความหลากหลายและความเป็นพลักษณ์ของผู้คนในท้องถิ่น



ภาพที่ 2-1 แนวคิดการออกแบบสาธารณะเพื่อชุมชน (Kim, 2010, pp. 30-31)

การออกแบบสาธารณะมีความแตกต่างระหว่างการออกแบบอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้ว อันประกอบด้วยประสิทธิภาพในการผลิตและการพาณิชย์ เพราะการออกแบบสาธารณะจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของพลเมือง การออกแบบสาธารณะที่ใช้ในเมืองจะถูกวางแผนบนพื้นฐานของการประสานร่วมกัน นโยบายที่ใช้ในการออกแบบจะถูกตัดสินใจและนำมาใช้เพิ่มคุณภาพชีวิตโดยรวมของสาธารณะ ภาพลักษณ์ของเมืองที่เปลี่ยนไปหลังจากมีการออกแบบสาธารณะควรต้องสื่อถึงอัตลักษณ์เฉพาะของเมืองและความรื่นรมย์

4. ขอบเขตและประเภทของการออกแบบสาธารณะ

การออกแบบสาธารณะหมายถึงการออกแบบที่สมาชิกทุกคนในสังคมมีส่วนร่วม มุ่งสนใจความเป็นสาธารณะและความยั่งยืน

ในลำดับแรก ขอบเขตของการออกแบบสาธารณะอาจแบ่งประเภทจากการมองเห็นความเป็นสาธารณะที่สร้างขึ้น ได้เป็น “สิ่งของ” (Property) “พื้นที่” (Space) และ “ภาพลักษณ์” (Image) การออกแบบสาธารณะที่เน้นสิ่งของ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกในการพักผ่อน ขับถ่าย ให้แสงสว่าง ให้ข้อมูล ความสะดวกในการเดินทาง การบริหารจัดการ และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับน้ำ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รถตำรวจ เครื่องแบบเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่เก็บขยะ และเครื่องมือทำความสะอาดอื่น ๆ ก็จัดอยู่ในการออกแบบประเภทนี้เช่นกัน ส่วนการออกแบบสาธารณะที่เน้นพื้นที่จะครอบคลุมถึงระบบรางและถนน ตรอก ซอย สวนสาธารณะ ที่ทำการขององค์กรสาธารณะ เช่น สถานีตำรวจ สถานที่ให้บริการดูแลประชาชน

เช่น โรงเรียนอนุบาล สถานที่ให้การศึกษา เช่น โรงเรียน สนามเด็กเล่น ศูนย์กลางการค้าขายในท้องถิ่น ตลาด สถานที่พักผ่อน สนามบิน เป็นต้น ขอบเขตในส่วนนี้รวมไปถึงการออกแบบแผนผังทั้งหมดและรายละเอียดองค์ประกอบต่าง ๆ ส่วนการออกแบบเพื่อสาธารณะที่เน้นภาพลักษณ์จะรวมถึงสื่อทางการมองเห็น เช่น เสาหรือป้ายถนน ป้ายทะเบียนรถยนต์ พาสปอร์ต ปกเอกสาร ทุกชนิด แบบฟอร์มและใบรับรองที่ใช้ในองค์กรสาธารณะ เป็นต้น ขอบเขตงานในกลุ่มนี้ยังรวมไปถึงงานปรับปรุงทางการมองเห็นอื่นๆ ที่จะช่วยทำให้เกิดความรื่นรมย์ในสภาพแวดล้อมเมืองและสภาวะของระบบนิเวศ โดยใช้แสงและสีเป็นสื่อ (The Public Design Forum, 2008)

ในลำดับที่สอง เป้าหมายของการออกแบบสาธารณะแบ่งได้เป็น 5 กลุ่ม โดยเป็นกลุ่มงานออกแบบ 4 กลุ่ม และกลุ่มงานนโยบายหนึ่งกลุ่ม คือ งานออกแบบพื้นที่สาธารณะ (Public space design) งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (Public facility design) งานออกแบบป้ายและการให้ข้อมูลสาธารณะ (Public information & sign design) งานออกแบบพัสดุสาธารณะ (Public supplies design) และงานวางนโยบายการออกแบบสาธารณะ (Public design policy) งานกลุ่มนโยบายยังครอบคลุมการบริหารจัดการต่าง ๆ เช่น นโยบายส่งเสริมวัฒนธรรม นโยบายอุตสาหกรรม นโยบายสวัสดิการสุขภาพ นโยบายทรัพยากรและสภาพแวดล้อม การพัฒนาท้องถิ่น นอกจากนี้ยังรวมถึงกฎหมายและข้อบังคับหลายกลุ่ม เช่น กฎหมายภูมิทัศน์ กฎจราจร กฎหมายควบคุมการก่อสร้าง

ตารางที่ 2-4 การจัดกลุ่มเป้าหมายงานออกแบบสาธารณะ (Ministry of Culture, Sports and Tourism, 2005, p.26)

ประเภท	เป้าหมายงานออกแบบสาธารณะ
งานออกแบบพื้นที่สาธารณะ	ภูมิทัศน์: ผสานรวมรูปลักษณ์ภายนอกในหน่วยพื้นที่นั้น อาคารสาธารณะ: อาคารหน่วยงานรัฐ สิ่งอำนวยความสะดวกทางวัฒนธรรมของสาธารณะ เป็นต้น ถนน: ทางเดินเท้าและทางรถวิ่ง พื้นที่กลางแจ้ง: สวนสาธารณะ จตุรัส เส้นทางสีเขียว เป็นต้น พื้นที่ประวัติศาสตร์: มรดกทางวัฒนธรรมและถนนแบบดั้งเดิม พื้นที่พิเศษ: พื้นที่ที่ระบุพิเศษเพื่อรองรับการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม แผนการใช้สีในเมือง แผนการให้แสงสว่างตอนกลางคืน

ตารางที่ 2-4 การจัดกลุ่มเป้าหมายงานออกแบบสาธารณะ (Ministry of Culture, Sports and Tourism, 2005, p.26) (ต่อ)

ประเภท	เป้าหมายงานออกแบบสาธารณะ
งานออกแบบ สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณะ	เฟอร์นิเจอร์บนถนน (Street-furniture) อุปกรณ์หรือเครื่องมือต่าง ๆ ที่ติดตั้งบนถนน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ อุปกรณ์หรือเครื่องมืออื่น ๆ ที่ติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวก สาธารณะหรือในพื้นที่กลางแจ้ง
งานออกแบบ ป้ายและการให้ ข้อมูลสาธารณะ	สัญลักษณ์องค์กรของรัฐ ตราประจำชาติและองค์กรต่าง ๆ ของรัฐ สัญลักษณ์งานพิธีและกิจกรรมพิเศษของรัฐ พิธีการของชาติ และพิธีการระดับนานาชาติ ทะเบียนหรือใบรับรองของรัฐ รวมถึงเงิน สแตมป์ ใบรับรองผู้มีถิ่นฐาน ป้ายทะเบียนรถ ของที่ระลึก ฯลฯ ระบบสารสนเทศของรัฐ ทั้งแบบออนไลน์ และแบบออฟไลน์ รวมถึงเว็บไซต์ของ หน่วยงานรัฐ สิ่งพิมพ์ของรัฐ โปสเตอร์ สื่อประชาสัมพันธ์และรณรงค์ต่าง ๆ สัญลักษณ์องค์กรท้องถิ่น อัตลักษณ์องค์กรท้องถิ่น และสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับเทศกาล ท้องถิ่น ระบบนำการจราจร ป้ายถนน ป้ายสัญญาณ ฯลฯ ระบบให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวหลาย ๆ ระบบ ป้ายบอกทาง แผนที่ เป็นต้น วัสดุโฆษณากลางแจ้ง ป้ายและบอร์ดข้อความระบบไฟฟ้า
งานออกแบบ พัสดุสาธารณะ	พัสดุสำหรับใช้ในองค์กรสาธารณะที่มีความทนทานและใช้งานได้หลากหลาย แบบฟอร์มสาธารณะ แบบฟอร์มต่าง ๆ ในการบริหารจัดการ พัสดุที่ใช้ร่วมกันระหว่างองค์กรของรัฐ เครื่องแบบทหาร ตำรวจ และสิ่งอื่น ๆ ที่องค์กรรัฐ ทั้งหมดจะใช้เหมือนกัน พัสดุในการบริหารจัดการสาธารณะ พัสดุสำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉิน

ลำดับที่สาม การออกแบบสาธารณะแบ่งออกตามผู้นำโครงการได้เป็นแบบที่นำโดยรัฐ นำโดยผู้เชี่ยวชาญ นำโดยเอกชน และนำโดยความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชน ในกรณีของ อังกฤษ การออกแบบสาธารณะจะนำโดยรัฐบาลกลาง ขณะที่เยอรมนีจะนำโดยหน่วยงานรัฐ ในท้องถิ่นเป็นหลัก เพื่อให้ศูนย์การออกแบบท้องถิ่นเป็นผู้นำงานออกแบบ ญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเภทที่ นำโดยรัฐได้ตั้งศูนย์ออกแบบเมือง (Urban Design Center: UDC) ขึ้นกับกระทรวงที่ดิน โครงสร้าง พื้นฐาน การคมนาคมและการท่องเที่ยวในปี ค.ศ. 1989 เพื่อรับงานออกแบบสาธารณะให้หน่วยงาน รัฐในท้องถิ่นและชุมชน

ตารางที่ 2-5 ลักษณะของการออกแบบสาธารณะ แบ่งตามผู้นำโครงการ (Kim, 2011, p. 22)

ชนิด	ลักษณะเฉพาะ
รัฐบาลกลางเป็นผู้นำ (อังกฤษ)	คณะมนตรีการออกแบบก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1944 เป็นผู้นำนโยบายออกแบบสาธารณะที่ให้ความสำคัญกับการออกแบบอุตสาหกรรมและการออกแบบสาธารณะเท่าเทียมกัน ในนโยบายระดับชาติ (2 ใน 5 กลุ่มสาขาธุรกิจของคณะมนตรีนี้เกี่ยวข้องกับการออกแบบสาธารณะ)
รัฐเป็นผู้นำ รัฐบาลท้องถิ่น เป็นผู้นำ (เยอรมนี)	มีหน่วยงานรัฐ คณะมนตรีการออกแบบเยอรมัน แต่ศูนย์การออกแบบท้องถิ่นมีบทบาทหลักในการส่งเสริมงานออกแบบสาธารณะ เช่น ศูนย์การออกแบบเบอร์ลินช่วยให้เห็นออกแบบทางเยอรมนีตะวันออกได้รับการฝึกอบรมที่ช่วยให้ตอบสนองกับสภาพแวดล้อมทางตลาดที่เปลี่ยนแปลงได้
นำโดยผู้เชี่ยวชาญ (ฝรั่งเศส)	คณะกรรมการสั่งอำนวยความสะดวกสาธารณะปารีสประกอบด้วยสมาชิก 30 คน มีเจ้าหน้าที่ปารีส เจ้าหน้าที่แผนกวัฒนธรรม และผู้เชี่ยวชาญภายนอก ซึ่งเสนอการเปลี่ยนแปลงงานออกแบบเชิงรุกที่รวมเป้าหมายไปถึงสั่งอำนวยความสะดวกของรัฐด้วย
นำโดยเอกชน (สหรัฐอเมริกา)	ไม่มีนโยบายระดับชาติ แต่มีองค์กรเอกชนและผู้ประกอบการที่เป็นผู้นำการออกแบบสาธารณะ เช่น กองทุนการออกแบบเพื่อพื้นที่สาธารณะ เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไร และเป็นกลุ่มชุมชนที่สร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1995 และรวบรวมความคิดจากพลเมืองเพื่อปรับปรุงการออกแบบสาธารณะ และร่วมมือกับองค์กรสาธารณะและผู้เชี่ยวชาญ ตัวอย่างงาน เช่น โครงการนิวยอร์กที่ยั่งยืน และการออกแบบแท็กซี่นิวยอร์กในปี ค.ศ. 2006
นำโดยความร่วมมือระหว่างรัฐ และเอกชน (ญี่ปุ่น)	ศูนย์การออกแบบเมือง (UDC) รับผิดชอบหลักในการออกแบบสาธารณะทั้งหมด

การออกแบบสาธารณะจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากกลุ่มผู้นำแต่ละฝ่าย และจุดหมายของการออกแบบสาธารณะคือเพื่อปรับปรุงคุณภาพชีวิต จึงจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงความ เป็นสาธารณะ อัตลักษณ์ การใช้งานได้ดี สุขนรียภาพ และประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในการออกแบบสาธารณะ และต้องมีวิธิดำเนินนโยบายที่ยั่งยืน เพื่อจะได้ส่งผลต่อแผนของเมืองในอนาคตอยู่ตลอดเวลา

ตารางที่ 2-6 ข้อควรคำนึงถึงและปัจจัยหลักในการออกแบบสาธารณะ (Report on activation for National Symbol Public Design, 2007)

ข้อควรคำนึงถึง	ปัจจัยหลัก	
ความเป็นสาธารณะ	มีผู้เข้าร่วมจากทั้งภาครัฐ ผู้เชี่ยวชาญ และพลเมือง เป็นงานออกแบบที่ให้ความสุขกับสมาชิกทุกคนในสังคม เป็นงานออกแบบที่สมาชิกทุกคนในสังคมต้องการ	คำนึงถึงระบบของมนุษย์ ธรรมชาติ และสภาพแวดล้อม งานออกแบบที่ใส่ใจและใกล้ชิดกับชีวิตประจำวัน วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
อัตลักษณ์	ความเป็นสัญลักษณ์ของประเทศและท้องถิ่น การค้นพบขนบธรรมเนียมประเพณีทางประวัติศาสตร์	ผสมผสานความแตกต่างได้อย่างกลมกลืน มีการบริหารและประชาสัมพันธ์ที่ยั่งยืน
การใช้งานได้ดี	เข้าใจและใช้งานได้ง่าย ออกแบบได้ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	รวมเอาการใช้งานที่ซับซ้อนและการใช้งานพิเศษเข้าไว้ การใช้งานร่วมกันตามพื้นที่ท้องถิ่น
สุนทรียภาพ	งานออกแบบที่ทำให้เกิดความรู้สึกและความทรงจำดีซึ่ง งานออกแบบสวยงามและกลมกลืน	เป็นนวัตกรรมแต่ควบคุมได้ด้วยตนเอง ออกแบบได้ผสมกลมกลืนกัน (วัสดุ ตัวอักษร การใช้งาน สีต้น)
ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ	มีคุณค่าจากการแก้ไขปัญหาอย่างสร้างสรรค์ มีคุณค่าทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ใช้เทคโนโลยีและวัสดุใหม่ ๆ	ใช้วัสดุและเทคนิคที่ยั่งยืน ใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

นโยบายการออกแบบเพื่อสาธารณะในต่างประเทศ

1. ความกลมกลืนระหว่างประเพณีและประวัติศาสตร์

“ถนนเพื่อทุกคน” กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมากรุงลอนดอนมีความเติบโตทางเศรษฐกิจและจำนวนประชากรอย่างมาก และได้มีการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมใหม่เนื่องจากปรากฏการณ์โลกาภิวัตน์ วันนี้เทคโนโลยีสารสนเทศและการเงินได้กลายเป็นธุรกิจหลักของเมือง กำลังคนและทรัพยากรในธุรกิจตลอดจนถึงความต้องการอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อน ได้ถูกเร่งให้เพิ่มขึ้นตามแนวโน้มโลกาภิวัตน์ เมื่อเทคโนโลยีพัฒนาไปเช่นนี้ จึงยิ่งสำคัญที่จะต้องรับมือกับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและใช้ทรัพยากรธรรมชาติให้เหมาะสม

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมเช่นนี้ทำให้จำเป็นต้องมี
 อัตลักษณ์ใหม่ในลอนดอน และนำไปสู่การปรับปรุงเมืองเป็นการใหญ่ งานออกแบบสาธารณะ
 จำเป็นสำหรับงานนี้ และภายใต้โครงการ “แผนลอนดอน” (London Plan) (แผนลอนดอนเป็น
 แผนยุทธศาสตร์ร่วมของกรุงลอนดอน ซึ่งเป็นกรอบสำหรับพัฒนาเมืองหลวงสู่ปี ค.ศ. 2036
 อย่างผสมผสานเต็มรูปแบบและเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาภูมิภาคลอนดอน
www.london.gov.uk/priorities/planning/london-plan) ซึ่งมุ่งสู่การเป็นเมืองโลกในศตวรรษที่ 21
 เมืองนี้จึงได้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเมืองในหลายทิศทาง ตั้งแต่การคมนาคมขนส่ง
 สภาพแวดล้อม และวัฒนธรรม แผนลอนดอนอาจสรุปได้สั้น ๆ ว่าเป็น “นวัตกรรมการคมนาคม
 ขนส่งเมืองขนาดกระชับเมืองสีเขียว” (“เมืองกระชับ” หมายถึง เมืองที่สามารถอ่านได้ง่าย คือ
 การสร้างลอนดอนเป็นเมืองสำหรับพักผ่อนหย่อนใจสำหรับทุกคนที่จะอ่านและทำความเข้าใจได้
 ง่าย)

ด้วยการเลือกนโยบายออกแบบมาเป็นธุรกิจใหม่ของชาติ (สำหรับนโยบายการออกแบบ
 ที่อังกฤษเลือกเป็นธุรกิจใหม่ของชาตินั้น อาจเห็นได้ถึงความสำคัญจากความเห็นของอดีตนายกรัฐมนตรี เช่น ในช่วงต้นทศวรรษ 1980 มาร์กาเร็ต แทตเชอร์ ได้สั่งให้คณะมนตรีทำการ
 “ออกแบบหรือลาออก” ส่วนโทนี แบลร์ ก็เน้นความสำคัญของการออกแบบ โดยเน้นคำว่า
 “อังกฤษสร้างสรรค์ คนอังกฤษเก๋ไก๋” ซึ่งหมายถึงการสร้างอังกฤษให้เป็นโรงงานออกแบบ
 ของโลก รัฐบาลอังกฤษคาดหวังที่จะให้แรงบันดาลใจทางความคิดสร้างสรรค์ และชีวิตในอุดมคติ
 แก่ผู้คน และเพื่อสร้างทรัพย์สินสำหรับเพิ่มจุดเด่นในการแข่งขันระดับชาติในอนาคต ด้วยการ
 การคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องและพัฒนาอย่างจริงจัง การออกแบบสาธารณะก็ได้พัฒนาไป
 ด้วยเพื่อให้ประชาชนสามารถใช้งานได้ง่าย และรู้สึกพึงพอใจในชีวิตประจำวัน งานวิจัยนี้จึงนำ
 แนวทางการออกแบบ “ถนนเพื่อทุกคน” ซึ่งเผยแพร่โดยมูลนิธิมรดกสหราชอาณาจักร (United
 Kingdom the Heritage Foundation) ในปี ค.ศ. 2000 อันเป็นนโยบายทั่วไปสำหรับใช้กับถนนใน
 ลอนดอน มาใช้พิจารณาการออกแบบสาธารณะในอังกฤษ “ถนนเพื่อทุกคน” รวมถึงนโยบายทั่วไป
 เกี่ยวกับถนนในลอนดอน และเสนอแนวทางด้วยกรณีศึกษาโดยละเอียด และมีตัวอย่างตำแหน่ง
 ขนาด ชนิด สี และวิธีการติดตั้งตามกลุ่มเป้าหมายได้แก่ พื้นผิวบนดิน เครื่องเรือนบนถนน อุปกรณ์
 ใหม่ การลดปริมาณจราจร การบริหารจัดการ และการพัฒนาสิ่งแวดล้อม

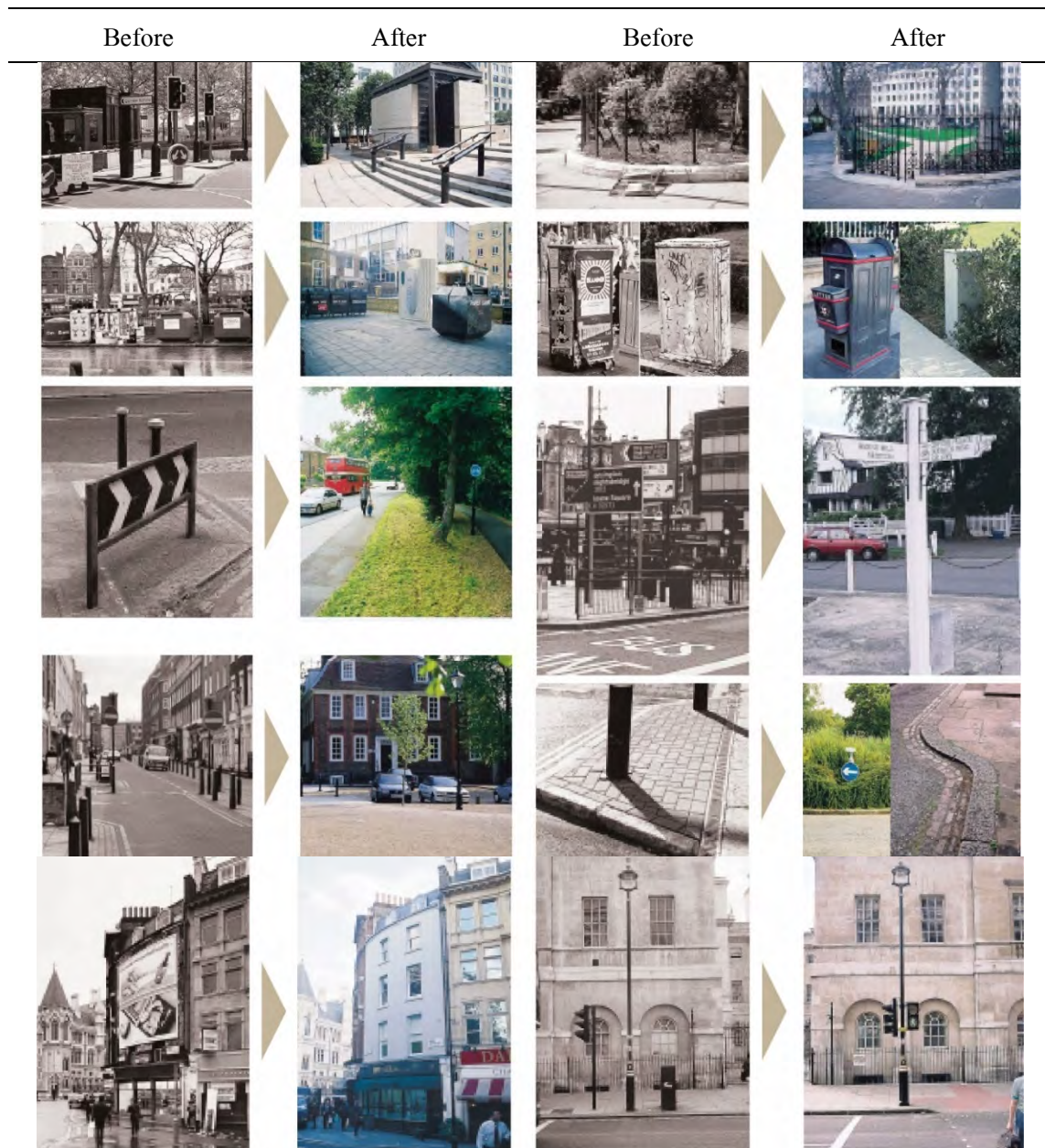
ตารางที่ 2-7 ประเภทของกลุ่มภูมิทัศน์บนถนนลอนดอน

พื้นผิวบนดิน	เฟอร์นิเจอร์บนถนน	การชะลอจราจรและ บริหารจัดการจราจร	อุปกรณ์ใหม่	การพัฒนา สิ่งแวดล้อม
พื้นผิวถนน	เฟอร์นิเจอร์บนถนน	การชะลอจราจร**	ตู้โทรศัพท์	ผู้ค้าขายริมถนน
ประวัติศาสตร์	ประวัติศาสตร์	การบริหารจราจร	ตู้ไปรษณีย์	ศิลปะสาธารณะ
วัสดุผิว*	ป้ายถนน		ตู้พัสดุ**	ต้นไม้บนถนน
พื้นผิวทางคว้น	ป้ายชื่อ*		เครื่องจ่ายและ	พืชพรรณริมถนน
ริมทางคว้น	ป้ายจราจร สัญญาจราจร		โซวี่สินค้า	แสงสว่างอาคาร
ขอบถนน	ป้ายทางข้าม		ตู้	
ขอบอาคาร	ราวกัน		ถังขยะ	
ท่อระบายน้ำ	ไฟถนน เสากันทางเท้า		อุปกรณ์รีไซเคิล	
ทางเท้า	ที่นั่ง*		ถังขยะรีไซเคิล*	
ทางจักรยาน			กล่องวงจรปิด	
พื้นผิวสัญจร			การออกแบบใหม่	
ร่วม			ที่จอดจักรยาน*	
การเปลี่ยนระดับ			โฆษณากลางแจ้ง	

* ใส่เพิ่มเติมมาในกลุ่มภูมิทัศน์ถนน “ถนนเพื่อทุกคน ตะวันออกเฉียงเหนือ” ดีพิมพ์โดยมูลนิธิ
มรดกสหราชอาณาจักร ปี ค.ศ. 2005

** เป็นรายการที่อยู่ในกลุ่มภูมิทัศน์ถนน “ถนนเพื่อทุกคน” ในปี ค.ศ. 2000 แต่ไม่อยู่ใน “ถนนเพื่อทุกคน ตะวันออกเฉียงเหนือ”

ตารางที่ 2-8 ก่อนและหลังการใช้คู่มือภูมิทัศน์ถนน “ถนนเพื่อทุกคน” ปี ค.ศ. 2000 (English Heritage, 2000)



หลังจากการตกลงของอุตสาหกรรมการผลิต อังกฤษได้เปลี่ยนมาให้ความสำคัญอันดับแรกสุดกับการเพิ่มมูลค่าด้วยการออกแบบ ในการแข่งขันระดับชาติ เมื่อกลายเป็นธุรกิจที่สำคัญที่สุดเท่ากับการเงิน นโยบายการออกแบบได้ทำให้อังกฤษถูกเรียกว่าเป็นประเทศแห่งการออกแบบ หรือประเทศสร้างสรรค์ในวันนี้ และทำให้มีการพัฒนาในการออกแบบสาธารณะ

จนลอนดอนเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่เมืองแบบใหม่ที่สร้างโอกาสสำหรับความสำเร็จ การออกแบบ
 สาธารณะที่พัฒนาขึ้นนี้ ทำให้อังกฤษสามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตและรู้สึกถึงความมั่งคั่ง ความสุข
 สะดวกสบายในชีวิต ย่านใจกลางเมืองได้แสดงถึงความสำคัญของการออกแบบสาธารณะซึ่งทำให้
 ชีวิตมนุษย์มีความรุ่มรวย และมีศิลปะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2. การฟื้นฟูเมืองและความกลมกลืนในท้องถิ่น

“มินาโตะ มिरาอิ 21” เมืองโยโกฮาม่า ญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นได้บ่มเพาะงานออกแบบสาธารณะด้วยประสิทธิผลที่ดี งานออกแบบสาธารณะ
 พัฒนาอย่างรวดเร็วด้วยการสนับสนุนอย่างจริงจังจากทั้งรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นมา 30 ปี
 แล้ว จึงง่ายที่จะพบเห็นผลของงานออกแบบสาธารณะที่ผสมผสานกับศิลปะสาธารณะ สิ่งพิเศษ
 ของญี่ปุ่นคือ การได้รับความเห็นชอบจากผู้คนท้องถิ่นเป็นสิ่งจำเป็นที่สุด ผลจากการได้รับ
 ความเห็นชอบดังกล่าว กลายเป็นม้านิ่งในรูปแบบศิลปะที่พบเห็นได้บ่อย ลิฟต์โดยสารตลก ๆ
 และสิ่งอำนวยความสะดวกเมืองอื่นอีกมากมายซึ่งผสมผสานการใช้งานและคุณภาพทางศิลปะ
 เข้าด้วยกันได้เป็นอย่างดี

เมืองโยโกฮาม่าได้นำเอาแนวคิดการออกแบบเมืองมาใช้วางผังเมืองจริงตั้งแต่
 ช่วงแรกเริ่ม เพื่อสร้างเมืองที่งดงามและมีเสน่ห์ดึงดูดใจ จากผลการสำรวจความคิดเห็น โยโกฮาม่า
 ถูกเลือกเป็นเมืองที่น่าสนใจที่สุดโดยหนุ่มสาวญี่ปุ่น และในปัจจุบันก็สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยว
 ได้กว่า 40 ล้านคน ทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ เราสามารถเรียนรู้จากประสบการณ์
 ของเมืองนี้ซึ่งมีความสำเร็จในการฟื้นฟูเมือง และกลายเป็นหนึ่งในเมืองท่าชายทะเลที่น่าทึ่ง
 ที่สุดแห่งหนึ่งในโลก ซึ่งงานวิจัยนี้จะวิเคราะห์งานออกแบบสาธารณะในญี่ปุ่นผ่านแนวทาง
 การออกแบบภูมิทัศน์ “มินาโตะ มिरาอิ 21” (Minato Mirai 21 Corporation, 2015,
www.ymm21.jp/city-info/development และ City of Yokohama, 2012,
www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/pdf/udleaflet2.pdf) ในโยโกฮาม่า

“มินาโตะ มिरาอิ 21” เป็นการรวมคำ ระหว่าง “ท่าเรือ” (มินาโตะ, 港) และ “อนาคต”
 (มिरาอิ, 未来) ในภาษาญี่ปุ่น มีความหมายว่า อนาคตเมืองท่าแห่งศตวรรษที่ 21 ชื่อที่เลือกมาโดย
 ความเห็นสาธารณะนี้ เป็นชื่อของโครงการฟื้นฟูเมืองขนาดใหญ่ก่อนหน้านี้ ในบริเวณท่าเรือซึ่งเป็น
 ท่าขนส่งสินค้าและเก็บเรือของมิทซูบิชิ และยังเป็นชื่อเมืองใหม่ซึ่งเกิดจากโครงการนี้อีกด้วย (Park
 & Kwon, 2007, pp. 65-66)

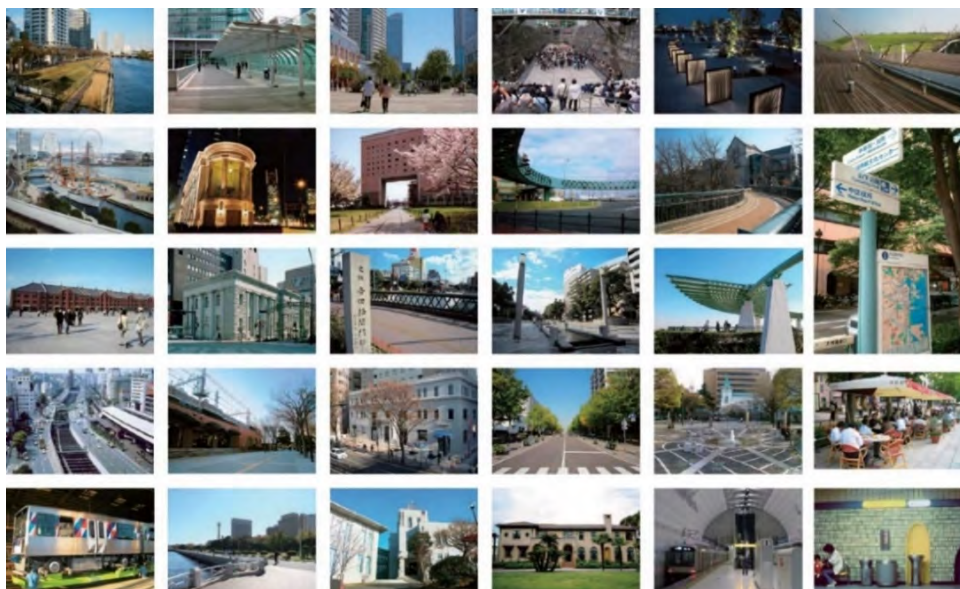
“มินาโตะ มिरาอิ 21” ถูกส่งเสริมภายใต้จุดประสงค์หลัก ประการแรกคือเพื่อความเป็น
 อิสระของเมืองโยโกฮาม่า จึงมุ่งไปที่การรวมและขยายใจกลางเมืองโยโกฮาม่าซึ่งเดิมถูกแบ่งโดย
 เขตกันนานาอิ/ อิเซซากิ (Gannai/ Isezaki) และเขตสถานีที่โยโกฮาม่า มารวมเป็นพื้นที่ที่มาอาคาร

สำนักงาน ศูนย์การค้า และพื้นที่สำหรับวัฒนธรรม ในขณะที่เดียวกันก็สร้างงานและพื้นที่หย่อนใจ สำหรับชาวเมือง ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น และสร้างรากฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแรงให้เมือง เพื่อให้โยโกฮาม่าสามารถเลี้ยงตนเองได้ ประการที่สองเป็นการเปลี่ยนหน้าที่ของท่าเรือ โดยมุ่งปรับเปลี่ยนไปสู่ยุคใหม่อย่างมีคุณภาพ ด้วยการสนับสนุนหน้าที่ในการแลกเปลี่ยนระดับนานาชาติ และบริการด้านบริหารจัดการ จากแต่เดิมที่เคยเป็นท่าเรือสำหรับใช้ในการขนส่งเท่านั้น ให้มีหน้าที่อีกประการหนึ่งคือเพื่อสร้างพื้นที่ริมน้ำโดยขยายพื้นที่สีเขียวกลางแจ้งโดยรอบ เพื่อให้ผู้คนมาพักผ่อน ประการที่สาม เป็นการกระจายหน้าที่ออกจากเมืองหลวง ในฐานะประตูสู่โตเกียว เมืองหลวงของญี่ปุ่น โยโกฮาม่าได้แบ่งรับหน้าที่เชิงสาธารณะพาณิชย์ และการจัดประชุมนานาชาติ เพื่อช่วยให้การพัฒนาพื้นที่เมืองหลวงมีความสมดุลมากขึ้น



ภาพที่ 2-2 ตำแหน่งของมินาโตะ มिरาอิ 21 (Area Management Charter, 2012)

แนวทางภูมิทัศน์ของมินาโตะ มिरาอิ 21 เสนอเป็นทั้งหมด 12 ประเภท ได้แก่ พื้นที่กิจกรรม ที่วางริมทางเดินพื้นที่ใช้งานร่วมกันพื้นที่จอดรถที่เก็บจักรยานสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมและอื่น ๆ สีการให้แสงสว่างตอนกลางคืนออกแบบก่อสร้างตึกสูงข้างถนนและป้ายโฆษณากลางแจ้ง)



ภาพที่ 2-3 ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นหลังโครงการมินาโตะ มिरาอิ 21

(Urban Design Yokohama, 2012)

สาเหตุของความสำเร็จในโครงการมินาโตะมिरาอิ 21 สามารถแบ่งเป็น 5 ปัจจัย (Park & Kwon, n.y., pp. 74-76) ได้แก่

1. การเตรียมการเป็นระยะเวลานาน
2. การสร้างระบบความร่วมมือที่ใกล้ชิดระหว่างภาครัฐและเอกชน
3. เป็นผลมาจากความพยายามนำวัฒนธรรมท้องถิ่นกลับมา
4. คือการสร้างสภาพแวดล้อมที่งดงามและมีเสน่ห์ดึงดูดใจด้วยการใช้การออกแบบเมือง
5. ความพยายามอย่างมากของเมืองในการดึงดูดบริษัทต่างๆ และสร้างเครือข่ายจราจรที่

สะดวกสบาย

โครงการมินาโตะ มिरาอิ 21 เป็นกรณีศึกษาที่สำเร็จโดยทั่วไปในปัจจุบัน ในกลุ่มโครงการฟื้นฟูย่านใจกลางเมืองที่มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ริมน้ำ ด้วยความสำเร็จของมินาโตะมिरาอิ 21 โยโกฮาม่าจึงกลายเป็นเมืองอันดับ 2 ในญี่ปุ่นในทุกด้าน ได้แก่ จำนวนประชากร อุตสาหกรรม เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิต โดยดำเนินโครงการเมืองสร้างสรรค์อย่างต่อเนื่อง ให้เมืองและศิลปวัฒนธรรมดำเนินไปด้วยกัน โยโกฮาม่าได้สร้างมูลค่าเพิ่มกว่า 6 พันล้านเยน ในทุกปี ทั้งหมดนี้เป็นผลของความร่วมมืออย่างต่อเนื่องระหว่างพลเมืองและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้เชื่อมโยงประเพณีและความเป็นสมัยใหม่เข้าด้วยกันอย่างเหมาะสม ทำให้เมืองสดใสขึ้นจากมูมมอ

เชิงสร้างสรรค์ ในการบริหารเพื่อจุดหมายในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของพลเมือง และสร้างสภาพแวดล้อมที่รื่นรมย์ เป็นตัวอย่างที่ดีในการออกแบบเมืองสำหรับรัฐบาลท้องถิ่นทุก ๆ แห่ง

3. ถนนปลอดภัยและเมืองที่รื่นรมย์

“คู่มือการออกแบบถนน” นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีผลงานที่โดดเด่นในสาขาการออกแบบ ประเทศนี้มีระบบเศรษฐกิจเสรี และได้นำเอาระบบการแข่งขันอย่างสมบูรณ์มาใช้เพื่อส่งเสริมการออกแบบสาธารณะ ด้วยระบบของมืออาชีพ โดยระบุหัวข้อต่าง ๆ ได้แก่ พื้นที่สาธารณะ ป้ายสาธารณะ เฟอร์นิเจอร์สาธารณะ อัฒจันทร์สาธารณะ เป็นต้น คู่มือออกแบบถนนเป็นองค์ความรู้โดยรวมเกี่ยวกับแนวทางการออกแบบถนน นโยบาย และกระบวนการ ประกอบด้วยองค์ความรู้ที่กว้างขวาง ตั้งแต่มาตรฐานและแนวทางสำหรับ วิศวกรรมและการออกแบบที่ได้รับการยอมรับในระดับชาติ ไปจนถึงกฎหมาย ข้อบังคับตั้งแต่ระดับท้องถิ่น รัฐ ไปจนถึงรัฐบาลกลาง เพื่อให้ข้อมูลวิธีการซึ่งสามารถนำมาใช้ และควรนำมาใช้ในถนนของเมืองนิวยอร์ก คู่มือการออกแบบถนนนี้ช่วยเติมเต็มมาตรฐาน แนวทาง และข้อกำหนดทางวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่แต่เดิม เช่น คู่มือรูปแบบอุปกรณ์ควบคุมจราจร (Manual on Uniform Traffic Control Devices: MUTCD) และ นโยบายการออกแบบเชิงเรขาคณิตสำหรับทางด่วนและถนน ของ AASHTO (Green Book)

ในเมืองที่เต็มไปด้วยเงื่อนงำที่ซับซ้อนและหลากหลายเช่นนิวยอร์ก การออกแบบต้องเป็นไปเพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะ และ โอกาสที่เกิดขึ้น โดยบริบทท้องถิ่น การใช้งานและขนาดของถนน คู่มือออกแบบถนนสามารถปรับใช้กับทางเลือกต่าง ๆ ได้มาก และงานออกแบบจะได้รับการอนุมัติเฉพาะแต่ละกรณี โดยสำนักงานขนส่งเมืองนิวยอร์ก (New York City Department of Transportation: DOT) ตามมาตรฐานทางวิศวกรรมที่มีอยู่แล้ว และการประเมิน โดยมีอาชีพ โดยให้ความสำคัญสูงสุดกับความปลอดภัยของผู้ใช้งานถนนทั้งหมด



ภาพที่ 2-4 อัตราส่วนของการใช้งานที่ดินในนิวยอร์ก แยกตามประเภทการใช้งาน (New York City Department of Transportation, 2013, p.19)

ถนนในนิวยอร์กทำหน้าที่รองรับทั้งในฐานะเป็นเส้นทางขนส่ง แต่ยังเป็นหน้าตา และ จตุรัสของเมืองมาจนถึงช่วงต้นศตวรรษที่ 20 ถนนในเมืองเคยคึกคัก ถึงแม้จะมีปัญหาด้าน ความปลอดภัย สุขลักษณะ และการเดินทาง จนในปี ค.ศ. 1930 เกิดมีการเปลี่ยนวิธีคิดเรื่อง ความปลอดภัยบนท้องถนนขึ้น เมืองได้ให้ความสำคัญกับการใช้รถยนต์มาตลอดศตวรรษที่ 21 แต่นักวางแผน นักออกแบบ และวิศวกรต่างก็ระลึกขึ้นได้ว่า การมุ่งความสนใจดังกล่าวได้นำไปสู่ อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บล้มตายเป็นจำนวนมาก รวมถึงรูปแบบการพัฒนาที่ดินที่ไม่ยั่งยืน การลดจำนวนทางเลือกในการเดินทาง มีเสียง มลพิษ และก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น ตลอดจนทำให้เกิดการเสื่อมถอยของกิจกรรมทางสังคม ความเป็นพลเมือง กายภาพ และเศรษฐกิจบนท้องถนน ในช่วง 15 ปี ที่ผ่านมา ได้มีความพยายามหาวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุดเพื่อแก้ไขประเด็นเหล่านี้ โดยเน้นการ ออกแบบถนนที่รองรับการเดินทาง การใช้จักรยาน และการขนส่งสาธารณะ รวมถึงการใช้จ่ายพาหนะ ด้วย สาธารณะต่างได้เรียนรู้ว่าโครงสร้างพื้นฐานของถนนมีประโยชน์อีกมากนอกเหนือไปจาก ความสะดวกในการเดินทาง แต่ยังช่วยเพิ่มสุขภาวะโดยรวม สภาพแวดล้อมที่น่ารื่นรมย์มากขึ้น และเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้วย



ภาพที่ 2-5 คู่มือข้อควรคำนึงถึงในการออกแบบถนน (New York City Department of Transportation: NYCDOT, 2013)

คู่มือการออกแบบถนนเกิดขึ้นจากวิสัยทัศน์ปัจจุบันเกี่ยวกับการออกแบบถนน วัสดุ การให้แสงสว่าง และการดำเนินโครงการทั่วโลกเพื่อส่งเสริมอาณาบริเวณสาธารณะที่ดี ซึ่งรวมถึงการออกแบบคุณภาพสูงที่ยั่งยืน และเพิ่มทางเลือกให้มากยิ่งขึ้น การสร้างสรรค์นี้ได้นำไปสู่การปรับปรุงกระบวนการวิจารณ์งานออกแบบภายในของสำนักงานพัฒนาคมนาคมขนส่งเมืองนิวยอร์ก (New York City Department of Transportation: DOT) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทำให้การดำเนินโครงการยิ่งดำเนินไปได้ด้วยดี

สภาพของพื้นที่สาธารณะเมืองนิวยอร์กส่งผลอย่างชัดเจนกับสุขภาพทางสภาพแวดล้อมของเมือง และคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังเป้าหมายโดยรวมและหลักการของ DOT ที่แบ่งออกได้เป็น 6 คำหลัก คือ ความปลอดภัย ความสมดุล การเข้าถึงได้ การเคลื่อนที่ บริบทแวดล้อม ถนนในฐานะพื้นที่สาธารณะ ความยั่งยืน และการใช้งบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ



Design for Safety



Design to Balance Access and Mobility



Design for Context



Design Streets as Public Spaces



Design for Sustainability




Design for Cost-Effectiveness

ภาพที่ 2-6 หลักการออกแบบในกลุ่มผู้ออกแบบถนน (NYCDOT, 2013, pp. 20-21)

ตารางที่ 2-9 การออกแบบถนนนิวยอร์ก โดยใช้แนวทางในกลุ่มผู้ออกแบบถนนสู่การใช้จริง

ประเภท	รายละเอียด	แนวทาง
เรขาคณิต	ถนนและซอย ทางเท้าและพื้นผิวที่ยกระดับ การชะลอการจราจร	
วัสดุ	ทางเท้า ขอบถนน ทางข้าม ถนน	
แสงสว่าง	เสา ติดตั้งหรือกำแพง แสงสว่างที่ฝังบนถนน เสาสัญญาณ	

ตารางที่ 2-9 การออกแบบถนนนิวยอร์ก โดยใช้แนวทางในคู่มือการออกแบบถนนสู่การใช้จริง
(ต่อ)

ประเภท	รายละเอียด	แนวทาง
เฟอร์นิเจอร์	<p>กล่องแสดงงานศิลปะ</p> <p>ห้องน้ำสาธารณะแบบอัตโนมัติ</p> <p>ที่จอดจักรยานแบบมีหลังคา</p> <p>สถานีให้บริการจักรยานร่วม</p> <p>ป้ายรถประจำทาง</p> <p>ม้านั่งในเมือง</p> <p>ที่วางของ</p> <p>ที่วางของขนาดเล็ก</p> <p>ที่วางของแบบหลายชั้น</p> <p>ที่ขายหนังสือพิมพ์</p> <p>ระบบป้ายบอกทางเดินนิวยอร์ก</p> <p>ที่รองรับขยะ</p>	
ภูมิทัศน์	<p>แท่นปลูกต้นไม้</p> <p>พืชบนถนน</p> <p>พืชบนทางเท้า</p> <p>พืชในจตุรัส</p> <p>พืชสำหรับบริเวณที่จำกัดการเข้าถึง</p> <p>การติดตั้งระบบรองรับน้ำ</p>	

4. การออกแบบเมืองสร้างสรรค์: “แนวทางการออกแบบโซล”

กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี

ในฐานะเมืองหลวงของเกาหลีใต้ โซลเป็นเมืองที่คึกคักและพิเศษด้วยประวัติศาสตร์ 600 ปี สภาพแวดล้อมธรรมชาติที่ดี และเทคโนโลยีการสื่อสารและสารสนเทศแบบล่าสุด และถูกเลือกเป็นเมืองหลวงการออกแบบโลกปี ค.ศ. 2010 และเมืองออกแบบสร้างสรรค์ยูเนสโกในปีเดียวกัน (ยูเนสโกได้ดำเนินโครงการ “เครือข่ายเมืองสร้างสรรค์” ตั้งแต่ตุลาคม ค.ศ. 2004 เพื่อสนับสนุนเมืองต่าง ๆ ให้เพิ่มความสามารถในเชิงสร้างสรรค์ สังคม และเศรษฐกิจ สำหรับธุรกิจ วัฒนธรรม แล้วถ่ายทอดประสบการณ์ในการพัฒนาไปให้กับเมืองอื่น ๆ เป้าหมายของโครงการนี้คือเพื่อช่วยแต่ละเมืองให้เชี่ยวชาญในแต่ละสาขา ได้แก่ วรรณกรรม ภาพยนตร์ ดนตรี ศิลปะ

อุตสาหกรรม ศิลปะพื้นบ้าน การออกแบบ ศิลปะสื่อ และอาหาร ตามความเป็นไปได้ของแต่ละวัฒนธรรม เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม เพื่อเพิ่มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สร้างความสำเร็จและพัฒนาวัฒนธรรมเฉพาะของแต่ละประเทศ เพิ่มความหลากหลายทางวัฒนธรรม และรองรับการเติบโตอย่างยั่งยืนทั่วโลก (Seoul Design Foundation, UNESCO City of Design, www.unescoseoul.org/eng/intro/overview.jsp) การคัดเลือกนี้พิจารณาจากมรดกทางการออกแบบวัฒนธรรมที่รุ่มรวย ความเป็นไปได้ในการสร้างสรรค์อย่างยอดเยี่ยมของประชาชน ความตั้งใจทางการเมืองที่จะพัฒนาเมืองด้วยวิธิดีในการออกแบบ และสุดท้ายคือความเป็นไปได้ที่จะส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาาร่วมกันระหว่างเมืองสร้างสรรค์ที่มีแต่เดิม และประเทศด้อยพัฒนา เป็นเวลา 5 ปี ที่โซลได้ปรับปรุงและฟื้นฟูด้วยแผนที่เป็นระบบในการเพิ่มเสน่ห์ดึงดูดของเมือง และยกระดับแบรนด์ของเมืองด้วยวัฒนธรรมและการออกแบบ ปัจจุบันเมืองจึงได้กลายเป็นจุดสนใจแห่งหนึ่งในระดับโลก (Design Seoul Headquarters, http://design.seoul.go.kr/n_dscontent/designseoul.php) โซลได้กำหนดและนำแนวทางการออกแบบมาใช้เพื่อสร้างงานออกแบบที่มีความเป็นโซล โดยพัฒนาอัตลักษณ์และองค์ประกอบของการออกแบบโซล เพื่อให้แบรนด์ของเมืองเป็นแพร่หลายในโลก ตามที่ได้ถูกจัดเป็นเมืองหลวงการออกแบบโดยยูเนสโกในปี ค.ศ. 2010 (www.worlddesigncapital.com/world-design-capitals/past-capital-seoul)



ภาพที่ 2-7 World Design Capital Seoul 2010 (www.worlddesigncapital.com/world-design-capitals/past-capital-seoul)

เพื่อความยั่งยืนของภาพลักษณ์เมืองโซลที่กลมกลืน แนวทางการออกแบบสาธารณะจึงถูกทบทวนในสำนักงานและองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นเริ่มต้นวางแผนออกแบบสาธารณะ ขณะเดียวกัน คณะกรรมการออกแบบโซลเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตสาธารณะโดยปฏิรูปงานออกแบบสาธารณะ และสภาพแวดล้อมเมือง และใช้แนวทางการออกแบบนั้นเป็นมาตรฐานใน

แต่ละประเภท นอกจากนี้ ยังมีการทบทวนและประยุกต์ใช้ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการออกแบบด้วย เพื่อการพัฒนาและบริหารที่เป็นระบบและกลมกลืน นโยบายออกแบบสาธารณะและภูมิทัศน์เมืองได้ระบุรายละเอียดตามกฎหมายข้อบังคับ ได้แก่ กฎหมายการวางแผนและใช้งานที่ดินแห่งชาติ (National Land Planning and Utilization Act) และกฎหมายภูมิทัศน์ (Landscape Act) ของกระทรวงที่ดิน ระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมกฤษฎีกาภูมิทัศน์มหานครเมืองโซล (Seoul Metropolitan City Landscape Ordinance) และกฤษฎีกาออกแบบมหานครโซล (Seoul Metropolitan Design Ordinance) ของกรุงโซล ซึ่งได้ใช้การออกแบบสาธารณะเป็นครั้งแรกในฐานะแนวคิดที่รวมเอาการวางแผนโดยรวม และนำไปใช้งานกับพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก และอาคารที่สร้างขึ้น โดยองค์กรสาธารณะ ตามกฎหมายการออกแบบสาธารณะที่เสนอในปี ค.ศ. 2007 ระบุถึงการออกแบบสาธารณะไว้ว่า เป็นกิจกรรมที่มีผลเพิ่มคุณค่าทางสุนทรียภาพ การให้ความหมาย และการใช้งานของพื้นที่ สิ่งอำนวยความสะดวก พัสตุ และข้อมูล ซึ่งองค์กรสาธารณะรวมถึงองค์กรของรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น และองค์กรสาธารณะอื่น ๆ ตลอดจนถึงมหาวิทยาลัยของชาติได้สร้าง ผลิต ติดตั้งใช้งาน หรือบริหารจัดการ

ตารางที่ 2-10 การแบ่งประเภทในแนวทางการออกแบบโซล (Design Seoul Guideline, 2008)

ประเภท	รายการ	เป้าหมายในการใช้
พื้นที่สาธารณะ	ความสูงต่ำของที่ดิน	ถนน
	การจัดวางสิ่งอำนวยความสะดวก	จุดรัฐ
	วัสดุ	พื้นที่เป็นมิตรกับน้ำ
	การปลูกพืช	สวนสาธารณะเมือง
	ลดลายและสีต้น	
อาคารสาธารณะ	สภาพแวดล้อมในที่ตั้ง	โครงสร้างพื้นฐานของสาธารณะและฝ่ายบริหาร
		อาคารที่เกี่ยวกับสวัสดิภาพ
		อาคารที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาและวิจัย
		สถาปัตยกรรมที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรมและกิจกรรมชุมชน
		อาคารทางสุขลักษณะและสภาพแวดล้อม
		อาคารทางการแพทย์
อื่น ๆ		

ตารางที่ 2-10 การแบ่งประเภทในแนวทางการออกแบบโซล (ต่อ)

ประเภท	รายการ	เป้าหมายในการใช้
สิ่งอำนวยความสะดวก	สีส้ม	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพักผ่อน หรือสำหรับสุขภาพ
ความสะอาด	การสื่อสารด้วยภาพ	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับขายหรือบริการ
สาธารณะ	ตัวอักษร	สิ่งอำนวยความสะดวกริมทาง หรือในพื้นที่สีเขียว
	วัสดุ	สิ่งอำนวยความสะดวกพลอดกซ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่สีเขียว
	การติดตั้ง	เขียว
	อื่น ๆ	สิ่งอำนวยความสะดวกพลอดกซ์ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริหาร การให้แสงสว่าง และอื่น
สีทอง	การติดตั้ง การจัดวาง	สีทองการมองเห็นที่เกี่ยวกับจราจร
การมองเห็น	สีส้ม วัสดุ	สีทองการมองเห็นที่เกี่ยวกับการเดินเท้า
โดยสาธารณะ	ตัวอักษร อื่น ๆ	สีทองการมองเห็นที่ให้ข้อมูลภาพลักษณ์
ทิวทัศน์	แสงไฟอาคาร แสงไฟพื้นที่เปิด	
ขามคำคืน	โครงสร้างพื้นฐานแสงไฟของเมือง	
	แสงไฟในพื้นที่สินทรัพย์ทางวัฒนธรรมและการอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรม	

แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะของกรุงโซลมุ่งเน้นการดำเนินการที่ให้ความสำคัญกับคนเดินถนน ที่ต้องมีความปลอดภัย เป็นระเบียบ ยั่งยืนและมีการบูรณาการของพื้นที่ใช้สอย สำหรับการสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่น่าพอใจให้กับทุกคน

แนวทางการออกแบบอาคารสาธารณะของกรุงโซลได้เสนอให้เห็นถึงการขยายการเผยแพร่ข่าวสารให้มากขึ้นและคำนึงถึงประชาชนในการออกแบบอาคารสาธารณะเพื่อที่จะเพิ่มการทำงานและระดับของอาคารที่เหมาะสมเป็นต้นแบบของงานก่อสร้างเพื่อพลเมืองทุกคน แนวทางบ่งชี้ให้เห็นถึงการหลีกเลี่ยงการออกแบบที่เป็นรูปแบบตายตัว เปิดโอกาสให้งานออกแบบถูกพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของผู้ใช้ มีการบริการที่สะดวกสบาย พื้นที่แห่งความสุข สภาพแวดล้อมที่มุ่งเน้นถึงการพัฒนาในอนาคต มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเป็นพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ

แนวทางออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของกรุงโซลแนะนำและปรับปรุงงานออกแบบให้สะท้อนถึงอัตลักษณ์ของกรุงโซลและมีการติดตั้งสาธารณูปการ โดยยึดจากความต้องการของผู้ใช้ ในขณะที่เดียวกันมีการมองหางานออกแบบที่เน้นการใช้งาน พิจารณาถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ สามารถใช้งานได้โดยทั่วไป มีความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ และมีการยึดเอามาตรฐานการพัฒนาอย่างยั่งยืนมาใช้

แนวทางการออกแบบสื่อทางการมองเห็นโดยสาธารณะของกรุงโซลให้ความสำคัญลำดับแรกแก่ผู้ใช้งานและการพัฒนาที่ยั่งยืน ขับเคลื่อนเพื่อเพิ่มความสามารถในการอ่านและลดปริมาณและขนาดของสื่อทัศนสาธารณะลง ในขณะที่เดียวกันก็ตระหนักถึงอัตลักษณ์ของกรุงโซลมากขึ้น เพื่อจุดประสงค์นี้ การวิเคราะห์สถานะของสื่อทัศนของกรุงโซลจึงจัดให้มีการบูรณาการการทำงานที่สามารถรักษาสถิติของเมืองเอาไว้ให้ได้ และนอกจากนั้นยังมีการปรับปรุงสื่อทางการมองเห็นโดยสาธารณะให้มีความเป็นสากลโดยใช้ประโยชน์จากรูปสัญลักษณ์สากล

แนวทางการออกแบบภูมิทัศนสาธารณะช่วงเวลากลางคืนของกรุงโซลเสนอให้เห็นถึงคำแนะนำที่เป็นรูปธรรมเพื่อการดำเนินการขององค์กร การใช้ผู้รับเหมาและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องที่สามารถรักษาและจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานของแสงไฟ จัดให้มีการให้คำปรึกษาด้านแสงไฟสำหรับภูมิทัศนสาธารณะในเวลากลางคืนและให้มีการตรวจสอบมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ แนวทางการออกแบบทิวทัศน์ยามค่ำคืนให้ความสำคัญกับการวางแผนในการจัดแสงไฟให้กลายเป็นเมืองที่มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าพึงพอใจให้กับทุกคน โดยการใช้ผลิตภัณฑ์แสงไฟที่มีคุณภาพ นอกจากนี้ แนวทางการออกแบบยังได้แนะนำให้สร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยและแสงไฟที่ชาญฉลาด และสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานแสงไฟที่มีพลัง ซึ่งก่อให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชน

ตารางที่ 2-11 การนำแนวทางการออกแบบโซลมาใช้จริง

ประเภท	การประยุกต์ใช้งาน
อาคาร สาธารณะ	
พื้นที่ สาธารณะ	
สิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณะ	

ตารางที่ 2-11 การนำแนวทางการออกแบบโซลมาใช้จริง (ต่อ)

ประเภท	การประยุกต์ใช้งาน
สื่อทาง การมองเห็น โดย สาธารณะ	
ทิวทัศน์ยาม ค่ำคืน	

ผลที่เกิดขึ้นจากนโยบายการออกแบบโซลได้ปรับปรุงทั้งมูลค่าของแบรนด์เมือง และมูลค่าของแบรนด์เกาหลีใต้ ทำให้เกิดผลดีทางเศรษฐกิจโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของชาติและกระตุ้นธุรกิจการท่องเที่ยวต่าง ๆ

การออกแบบเพื่อสาธารณะในประเทศไทย

ปัจจุบันคำสำคัญที่น่าสนใจที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้คือ กลุ่มสังคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทศวรรษที่ประเทศต่าง ๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้รวมกลุ่ม AEC ขึ้น ให้ทุกประเทศรวมกันเป็นกลุ่มเศรษฐกิจเดียวภายในสิ้นปี ค.ศ. 2015 ด้วยตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ติดต่อกับอ่าวไทยและล้อมรอบไปด้วยสี่ประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม) ในทุกทิศทางจาก 10 พรมแดน ประเทศไทยถูกมองเป็นศูนย์กลางของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The finance and economy officer of the Korean Embassy, 2014) มาตั้งแต่แรกเริ่ม ด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ประเทศไทยมีการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจและการเมืองกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีอุตสาหกรรมการผลิตที่มีความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่โด่งดังระดับโลก สิ่งที่แตกต่างกันจากประเทศโดยรอบคือประเทศไทยไม่เคยตกเป็นอาณานิคมภายใต้การปกครองของชาติอื่น ดังนั้นจึงสามารถรักษาวัฒนธรรมประเพณีเอาไว้ได้ และกลายเป็นจุดเด่นที่สุดในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เมื่อเข้าสู่ศตวรรษที่ 21 แกนกลางของเศรษฐกิจไทยได้ย้ายจากกิจกรรมไปสู่อุตสาหกรรมผลิตและบริการ (มีอัตราส่วนถึงร้อยละ 50 ของรายได้ประชาชาติ) โดยเฉพาะอุตสาหกรรมท่องเที่ยวก็มีความสำคัญมากขึ้นเรื่อย ๆ

ในปัจจุบันมีเพียงไม่กี่กรณีที่รัฐบาลท้องถิ่นหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องจะวางแผนที่เป็นระบบในการออกแบบสาธารณะเมือง แล้วดำเนินการตามแผนได้อย่างยั่งยืน ในบางเมือง เช่น ลูโซทัย หรืออูซุซา ซึ่งต่างก็ขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก โดยยูเนสโก และเชียงใหม่ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมล้านนา มีโครงการออกแบบเพื่อพัฒนาสาธารณะหลายโครงการที่วางแผนออกแบบสื่อทางการมองเห็น สิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน และ โครงสร้างพื้นฐานของสาธารณะ โดยเชื่อมโยงกับธุรกิจการท่องเที่ยว รัฐบาลท้องถิ่นมีงบประมาณพิเศษเพื่อขยายทางจักรยานโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีองค์กรที่วางแผนและนำแนวทางการออกแบบสาธารณะมาใช้กับสื่อทางการมองเห็นที่พบได้บนทางจักรยานเหล่านั้น

ในงานวิจัยนี้ โครงการออกแบบสาธารณะในทั้งประเทศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ อาคารสาธารณะ สื่อทางการมองเห็นโดยสาธารณะ สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ และ ทางจักรยาน

1. อาคารสาธารณะ

1.1 โครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์และปรับปรุงระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงสูงเป็นระบบเคเบิลใต้ดินจังหวัดตรัง (<http://topicstock.pantip.com/wahkor/topicstock/2012/01/X11555365/X11555365.html>)

เทศบาลนครตรังนับว่าเป็นเทศบาลแรกในประเทศไทยในการดำเนินโครงการก่อสร้างปรับปรุงภูมิทัศน์โดยการนำสายไฟฟ้าสายโทรศัพท์ลงใต้ดินซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ในถนนพระราม 6 ต่อเนื่องมาถนนกันตัง-ห้วยยอดและถนนราชดำเนิน

โครงการนำสายไฟฟ้าลงสู่ใต้ดินเป็นการจัดภูมิทัศน์ของเมืองให้เป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงามทั้งนี้เนื่องจากถนนสายหลักในเขตเทศบาลเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างย่านพาณิชย์ธุรกิจค้าขายที่อยู่อาศัยหนาแน่นและศูนย์รวมหน่วยงานราชการปัจจุบันปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้มีความแออัดและมีความต้องการพื้นที่จอดรถริมถนนมากขึ้นประกอบด้วยถนนสายหลักต่าง ๆ มีเสาไฟสายไฟฟ้าพาดผ่านและสายโทรศัพท์ที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร



ภาพที่ 2-8 ทิวทัศน์ใจกลางเมืองตรงที่ปราศจากสายไฟฟ้า (<http://topicstock.pantip.com>)

โครงการนำสายไฟฟ้าลงสู่ใต้ดินเป็นการจัดภูมิทัศน์ของเมืองให้เป็นระเบียบเรียบร้อย สวยงามทั้งนี้เนื่องจากถนนสายหลักในเขตเทศบาลเป็นถนนที่เชื่อมต่อระหว่างย่านพาณิชยกรรม ก้าขายที่อยู่อาศัยหนาแน่นและศูนย์รวมหน่วยงานราชการปัจจุบันปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้มีความแออัดและมีความต้องการพื้นที่จอดรถริมถนนมากขึ้นประกอบกับถนนสายหลักต่างๆมีเสาไฟ สายไฟฟ้าพาดผ่านและสายโทรศัพท์ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้เกิดปัญหาความไม่สะดวกและปลอดภัยแก่ผู้สัญจร



ภาพที่ 2-9 ภาพเปรียบเทียบ ก่อนและหลังการนำสายไฟฟ้าลงใต้ดิน (www.trachang.co.th/)

1.2 อาคารห้องสมุดโรงเรียนบ้านคลองซ้อจังหวัดสมุทรสาคร

(www.trachang.co.th/APlaceWeStand/publicbuilding8.aspx)

โรงเรียนบ้านคลองซ้อ เป็นอาคารเรียนไม้ 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง นักเรียนส่วนใหญ่ของโรงเรียน จะมีฐานะค่อนข้างยากจน นอกจากนี้ทางโรงเรียนยังได้รับเด็กชาวพม่าเข้ามาับการศึกษาอีกด้วย เนื่องจาก ผู้อำนวยการมีแนวความคิดว่าถ้าให้เด็กเหล่านี้ได้รับการศึกษาที่ดี ก็จะเติบโตเป็นคนที่ดี และจะไม่ก่อปัญหาให้ชุมชนและสังคมในอนาคต ซึ่งเด็กนักเรียนชาวพม่ามีจำนวน 30 คน จากเด็กนักเรียน 240 คน ซึ่งเด็กนักเรียนเหล่านี้จะได้รับสิทธิเท่าเทียมเหมือนกับเด็กนักเรียนไทย



ภาพที่ 2-10 จังหวัดสมุทรสาคร: อาคารห้องสมุดเก่า โรงเรียนบ้านคลองซ้อ (www.trachang.co.th)

ทางโรงเรียนมีจุดยืนสนับสนุนให้เด็กในวัยเรียนมีอุปนิสัยรักการอ่าน และการเรียนรู้ นอกห้องเรียน แต่ห้องสมุดเดิมมีความคับแคบ และเริ่มทรุดโทรม



ภาพที่ 2-11 จังหวัดสมุทรสาคร: อาคารห้องสมุดใหม่ โรงเรียนบ้านคลองซ้อ (www.trachang.co.th)

การก่อสร้างอาคารห้องสมุดเพื่อนักเรียนและชุมชนมีการวางแผนให้การออกแบบได้
 ตอบโจทย์การใช้สอยสูงสุดโดยอิงจากความต้องการของผู้ใช้และคนในชุมชนเป็นสำคัญ ในขนาด
 พื้นที่จำกัด จึงตกผลึกออกมาเป็นอาคารห้องสมุดขนาดชั้นครึ่ง ที่มีส่วนของชั้นลอยครึ่งชั้นที่
 ออกแบบให้รองรับการใช้งานคอมพิวเตอร์ ในขณะที่รูปแบบภายนอกไม่เปลี่ยนแปลง ผนังห้อง
 บางส่วนถูกประยุกต์มาใช้เป็นชั้นวางหนังสือ จึงทำให้เกิดความคุ้มค่าในทุกๆพื้นที่ อาคารตั้งอยู่ใน
 เขตชุมชนซึ่งคนในชุมชนสามารถเข้ามาใช้บริการได้ด้วย

1.3 Soe Ker Tie Haus สถานรับเลี้ยงเด็กกำพร้าบ้านหนองบัวจังหวัดตาก

(www.iurban.in.th/inspiration/tyin, www.tyinarchitects.com)

ความต้องการที่พักอาศัยที่เพิ่มขึ้นของสถานรับเลี้ยงเด็กกำพร้า บ้านหนองบัว
 จังหวัดตาก องค์กรไม่แสวงหากำไรเพื่อนุชชธรรมผ่านงานสถาปัตยกรรม TYIN Tegnestue
 Architects จึงออกแบบ “Soe Ker Tie Haus” โดยผสมผสานระหว่างสถาปัตยกรรมท้องถิ่นและ
 ความรู้ทางงานสถาปัตยกรรมของ TYIN โครงสร้างทำจากไม้เนื้อแข็งยี่ดนี้อยู่ มีการยกส่วนที่นอน
 อยู่เหนือพื้นดินเพื่อป้องกันความชื้น สร้างความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของบ้านด้วย ไม้ไผ่สาน
 ซึ่งสามารถหาได้เพียงไม่กี่กิโลเมตรจากแหล่งอาศัย หลังคาปีกผีเสื้อช่วยส่งเสริมการระบายอากาศ
 อีกทั้งยังสามารถใช้เก็บน้ำฝนได้ในเวลาเดียวกัน เพื่อสำหรับกักเก็บน้ำไว้ใช้ในฤดูแล้งด้วย



ภาพที่ 2-12 สถานรับเลี้ยงเด็กกำพร้าบ้านหนองบัวจังหวัดตาก (www.iurban.in.th/inspiration/tyin)

พื้นที่ใช้สอยร่วมกันอย่างสาธารณะสำหรับเด็ก ๆ ในชุมชนคลองเตย ถูกจำกัดด้วยขนาดของพื้นที่ ซึ่ง TYIN tegnestue Architects จาก Norway มาสร้างสรรค์เติมเต็มพื้นที่เล็ก ๆ แห่งนี้ในชุมชนคลองเตย กรุงเทพฯ ที่สำหรับป็นปาย ห้อยโหน สร้างกล้ามเนื้อของเด็กให้แข็งแรง และสนามบาสเกตบอล ที่อยู่ติดกันในพื้นที่แห่งนี้ได้อย่างลงตัว ทั้งยังมีสเต็ปเป็นที่สำหรับนั่งชมการแข่งขันบาสเกตบอล หรือไว้ใช้ประชุมปรึกษาหารือของคนในชุมชนก็ได้ การออกแบบสนามเด็กเล่นแบบเปิด เพื่อให้ง่ายต่อการต่อเติมอุปกรณ์สำหรับการศึกษาในอนาคต และยังใช้วัสดุไม้ ปูนเปลือยและเหล็กคัตมาเป็น โครงสร้างหลักเพื่อให้กลมกลืนกับชุมชนแห่งนี้

1.4 โครงการบ้านข้างวัด: ชุมชนคือออกแบบได้จังหวัดเชียงใหม่

(www.tcdc.or.th/src/21320/?lang=th)



ภาพที่ 2-13 โครงการบ้านข้างวัด จังหวัดเชียงใหม่ (www.tcdc.or.th/src)

บริเวณใกล้ ๆ วัดร้างเปิงไม้ไกลจากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่มีชุมชนบ้านไม้เล็ก ๆ ในบรรยากาศอบอุ่นและดึงดูดสายตาผู้พบเห็นด้วยการจัดสรรพื้นที่และการออกแบบตกแต่งที่ร่วมสมัย แต่หลายคนอาจยังไม่รู้ว่าชุมชนแห่งนี้เป็นมากกว่าที่อยู่อาศัยธรรมดาทั่ว ๆ ไป

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะผลักดันให้สังคมหันมาเห็นคุณค่าของวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมที่สามารถประยุกต์ให้เข้ากับสังคมปัจจุบันได้ ณัฐวุฒิ รัชย์ประสิทธิ์ ผู้ก่อตั้ง Bookoo Studio สตูดิโอออกแบบผลิตภัณฑ์ที่เน้นความเป็นธรรมชาติของวัสดุ ได้ต่อยอดงานที่ตนรักมาสู่งานออกแบบเพื่อชุมชน โดยได้ริเริ่ม “โครงการบ้านข้างวัด” ขึ้น ภายใต้แนวคิดของชุมชนเล็ก ๆ ที่ต่างถ้อยทีถ้อยอาศัย เพื่อคงไว้ซึ่งวิถีชีวิตเรียบง่ายและเกื้อกูลกัน ซึ่งบ้านแต่ละหลังที่อยู่ในโครงการนี้ถูกออกแบบให้มีหน้าต่างรอบตัวบ้าน เพื่อให้คนในชุมชนพูดคุยพบปะกันได้ง่าย

2. สื่อทางการมองเห็นสำหรับสาธารณะ

2.1 แผ่นพับและป้ายแสดงการเดินทางรอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ

(www.smartvc.net/victoryv2/)



ภาพที่ 2-14 แผนที่แสดงตำแหน่งของสายรถเมล์ รถตู้ และการเดินทางไปจังหวัดต่าง ๆ รอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (ซ้าย) ป้ายที่ติดตั้งตามจุดต่าง ๆ รอบอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ เพื่อแสดงตำแหน่งการเดินทาง (กลางและขวา) (www.smartvc.net/victoryv2/)

บริษัท สมาร์ทวิซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด จึงได้จัดทำโครงการ BKK Connect ขึ้น เพื่อพัฒนามาตรฐานระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ โดยการรวบรวมจัดทำฐานข้อมูลระบบขนส่งมวลชนทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งจัดสร้างช่องทางแสดงข้อมูลการเดินทางทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ เพื่อให้ผู้โดยสารรถสาธารณะทุกกลุ่มสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดเวลาและค่าใช้จ่ายในเดินทาง อีกทั้งเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพฯ ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมากอีกด้วย

2.2 แคมเปญรณรงค์จัดระเบียบการใช้บริการบันไดเลื่อน

(www.manager.co.th/Columnist/ViewNews.aspx?NewsID=9570000038732)

แนวคิดของการรณรงค์นี้เป็นการกระตุ้นจิตสาธารณะให้คนไทยรู้จักมีน้ำใจแบ่งปันทางเดินบนบันไดเลื่อนให้กับคนที่เร่งด่วนได้เดินแข่งมีสติ๊กเกอร์ติดที่พื้นทางขึ้นบันไดเลื่อนแบ่งเป็น 2 สี ข้างขวาสีเหลืองเขียนว่ายืนชิดขวาส่วนข้างซ้ายสีน้ำเงินเขียนว่าเดินชิดซ้ายส่วนบนขอบบันไดก็มีสติ๊กเกอร์สีเหลืองและสีน้ำเงินติดกำกับอยู่ทั้ง 2 ฝ่ายและนอกจาก BTS ที่ร่วมรณรงค์มารยาทในการขึ้นบันไดเลื่อนแล้วยังมีเพจคนไทยขึ้นบันไดยืนชิดขวาที่คอยเป็นช่องทางเผยแพร่ถึงแคมเปญรณรงค์ต่าง ๆ ให้ประชาชนที่สนใจได้รับทราบ



ภาพที่ 2-15 สติกเกอร์ติดที่พื้นทางขึ้นบันไดเลื่อนและเพจณรงค์ คนไทยขึ้นบันไดยืนชิดขวา ใน facebook (www.manager.co.th)

3. สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

ตู้ทิ้งขยะอันตราย (<https://taejai.com/projects/สร้างตู้ทิ้งขยะพิษเพื่อชุมชนปลอดภัย>)

ตู้ทิ้งขยะอันตรายชุมชนเพื่อมอบให้ชุมชนต่างๆ โดยหวังว่าตู้และวิธีการกำจัดที่ถูกต้องจะเป็นต้นแบบให้ชุมชนและหมู่บ้านในประเทศไทยได้มีใช้กันตู้ทิ้งขยะดังกล่าวจะมีการแบ่งรูปแบบขยะอันตรายให้คนได้ทิ้งอย่างถูกต้องเช่น ถ่านไฟฉาย ings ช่างสีฟ้า กระป๋องสเปรย์ ings ช่างสีแดง หลอดไฟ ings ช่างสีเหลือง เพื่อให้ทุกคนทิ้งได้ถูกต้องนอกจากนี้ปลายปีเมื่อขยะเต็มก็จะถูกส่งไปกำจัด

โครงการนี้จะเริ่มทำต้นแบบตู้ทิ้งขยะอันตรายจำนวน 1 ตู้ สำหรับ 1 หมู่บ้าน และจัดกิจกรรมให้ความรู้แก่ชาวบ้านเพื่อเพิ่มความเข้าใจและหันมาใส่ใจเรื่องการคัดแยกขยะจากนั้นเมื่อขยะเต็มจะทำการส่งกำจัดให้ถูกต้องแบบเหมือนกับขยะอุตสาหกรรมคือนำไปฝังกลบและทำลายต่อกับบริษัทหรือหน่วยงานรัฐที่จะมาเป็นผู้ร่วมโครงการและในอนาคตต้องการให้ทุกชุมชนหมู่บ้านคอนโดมีตู้ขยะอันตรายโดยเฉพาะเพื่อไม่ให้ขยะเหล่านั้นปะปนกับสิ่งอื่นและถูกนำไปทำลายแบบไม่ถูกวิธี



ภาพที่ 2-16 ตู้ทิ้งขยะแบบแยกประเภท (<https://taejai.com/projects/สร้างตู้ทิ้งขยะพิษเพื่อชุมชนปลอดภัย>)

4. ทางจักรยาน

โครงการ “เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี” “1 สวน 1 เส้นทาง 1 สนาม”

(www.thaihealth.or.th/Content/27199-ขับเคลื่อน“เมืองปั่นได้เมืองปั่นดี”.html)

ในเรื่องของเล่นจักรยาน กระทรวงมหาดไทยมีหนังสือสั่งการให้สำรวจพื้นที่ และวางแผนในทุกจังหวัด เพื่อพัฒนาพื้นที่ให้เป็นพื้นที่ที่เอื้อต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามยุทธศาสตร์ 3 ส. พร้อมทั้งจัดกิจกรรมรณรงค์ เพื่อให้การพัฒนายุทธศาสตร์และเส้นทางจักรยานกระจายทั่วประเทศ เป็นการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เป็นรูปธรรมในทุกพื้นที่ที่มีแนวทางการดำเนินงาน คณะทำงานฯ ได้มีการจัดทำโครงการสนับสนุนการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ภายใต้ชื่อโครงการ “เมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี” โดยมียุทธศาสตร์ 3 ส. “1 สวน 1 เส้นทาง 1 สนาม” ได้แก่ สวนสาธารณะ เส้นทางสัญจร และสนามกีฬา เพื่อใช้ในการขับเคลื่อน และผลักดันให้เกิดการดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว ประสบผลสำเร็จ และเป็นแนวทางกำหนดพื้นที่เป้าหมายให้จังหวัดในการจัดกิจกรรมดังกล่าว เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นรูปธรรมและยั่งยืน ซึ่งในระยะแรกจะมีการคัดเลือกพื้นที่นำร่อง จำนวน 9 แห่ง โดยพิจารณาคัดเลือกจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่มีความพร้อมมากที่สุดที่จะดำเนินการ ได้แก่

1. เทศบาลตำบลลาดเขา อำเภอนมทวน จังหวัดกาญจนบุรี
2. เทศบาลเมืองจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี
3. เทศบาลเมืองน่าน จังหวัดน่าน

4. เทศบาลนครเชียงราย จังหวัดเชียงราย
5. เทศบาลตำบลลำสินธุ์ อำเภอศรีนครินทร์ จังหวัดพัทลุง
6. เทศบาลนครพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก เส้นทางจักรยานริมแม่น้ำน่าน
7. เทศบาลตำบลอัมพวา อำเภออัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม
8. องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุทัยธานี จังหวัดอุทัยธานี
9. เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

4.1 ถนนเฉลิมบูรพาชลทิศเส้นทางปั่นจักรยานเลียบริมทะเลจังหวัดจันทบุรี

(www.painaidii.com/business/145406/chalerm-burapa-chollathit-22130/lang/th)

โดยการดำเนินการจะเริ่มจากจังหวัดน่านร่องในแต่ละจังหวัดพัฒนาตามหลัก 3 ส. “1 สวน 1 เส้นทาง 1 สนาม” และมีการขับเคลื่อนกิจกรรมในพื้นที่เช่นการกำหนดวันสำคัญเป็นจุดเริ่มต้นของการรณรงค์เป็นต้นถนนเฉลิมบูรพาชลทิศเป็นถนนเลียบริมชายหาดทะเลเมืองจันทน์ที่ถูกขนานนามว่า “Scenic Route” หรือ “เส้นทางชมวิวที่สวยงาม” ระยะทางประมาณ 80 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างแหล่งท่องเที่ยวชายทะเลที่สำคัญตั้งแต่ตอนเหนือจรดตอนใต้ของจังหวัดจันทบุรี มีทัศนียภาพและวิวทิวทัศน์ที่สวยงามบรรยากาศร่มรื่นมีเส้นทางเฉพาะสำหรับผู้ชื่นชอบการปั่นจักรยาน (www.painaidii.com/business/145406/chalerm-burapa-chollathit-22130/lang/th)



ภาพที่ 2-17 เส้นทางจักรยานเลียบริมชายหาด ทะเลเมืองจันทบุรี (บน) ป้ายบอกทางจักรยานและเลนถนนสำหรับจักรยาน (ล่าง) (www.painaidii.com)

4.2 โครงการอุปถัมภ์จักรยาน ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมจากโครงการเลนปั่นจักรยานสีเขียวของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ซึ่งเมื่อการดำเนินการสร้างถนนแล้วเสร็จ ได้มีผู้มาขี่จักรยานออกกำลังกายจำนวนมาก โดยใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ทั่วไป โดยเฉพาะบริเวณถนนสุวรรณภูมิสาย 3 ที่เป็นช่องทางเข้า-ออก ทสภ. ด้านทิศใต้เชื่อมต่อกับถนนบางนา-ตราด ซึ่งการใช้เส้นทางขี่จักรยานร่วมกับยานพาหนะอื่น ๆ ดังกล่าว อาจก่อให้เกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิดและเป็นอันตรายจนถึงขั้นเสียชีวิตได้ ทสภ. จึงเห็นว่า ควรดำเนินการปรับปรุงถนนรอบเขื่อนดินป้องกันน้ำท่วมของ ทสภ. และพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อพัฒนาให้เป็นเส้นทางขี่จักรยานโดยเฉพาะ เพื่อให้มีความปลอดภัยเหมาะกับการออกกำลังกายของประชาชน และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่สาธารณชนอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นไปตามนโยบายการดำเนินธุรกิจทำอากาศยานควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคมและ

ชุมชนโดยรอบท่าอากาศยานทุกแห่งที่อยู่ภายใต้การบริการของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

จากนโยบายการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยานควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม ดังกล่าว ทสภ. จึงได้ดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวถนนรอบเขื่อนดินป้องกันน้ำท่วมความยาวประมาณ 23.5 กิโลเมตร ความกว้างประมาณ 4.8 เมตร ให้เป็นเส้นทางสำหรับจราจรยานโดยเฉพาะ โดยมีการออกแบบให้เป็นเส้นทางจราจรยานที่ได้มาตรฐานสากลและมีความปลอดภัยต่อผู้ขับขี่จราจรยาน ซึ่งการปรับปรุงพื้นผิวถนนรอบเขื่อนดินป้องกันน้ำท่วมให้เป็นเส้นทางจราจรยานในครั้งนี้ ทสภ. ได้ทำการฉาบผิวถนนด้วยยางพารา เพื่อให้ได้ผิวทางที่เรียบและเหมาะสมกับล้อและยางของ ยานพาหนะทุกประเภท รวมทั้งมีความสามารถต้านทานการลื่นไถลและมีความคงทนสูงต่อการเปลี่ยนแปลงของดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังป้องกันน้ำซึมด้วย พร้อมกับมีการทาพื้นผิวถนนด้วยสีเขียวอ่อน เพื่อช่วยการมองเห็นในเวลากลางคืน ซึ่งการนำยางพารามาใช้ในครั้งนี้ยังเป็นการสนับสนุนและช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางพาราตามนโยบายของรัฐบาลด้วย ทั้งนี้ ทสภ. ได้เริ่มดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวถนนรอบเขื่อนดินดังกล่าวให้เป็นเส้นทางจราจรยานในช่วงระหว่าง วันที่ 2 มกราคม ถึง 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2557 โดยใช้งบประมาณปรับปรุงทั้งสิ้นประมาณ 29.643 ล้านบาท

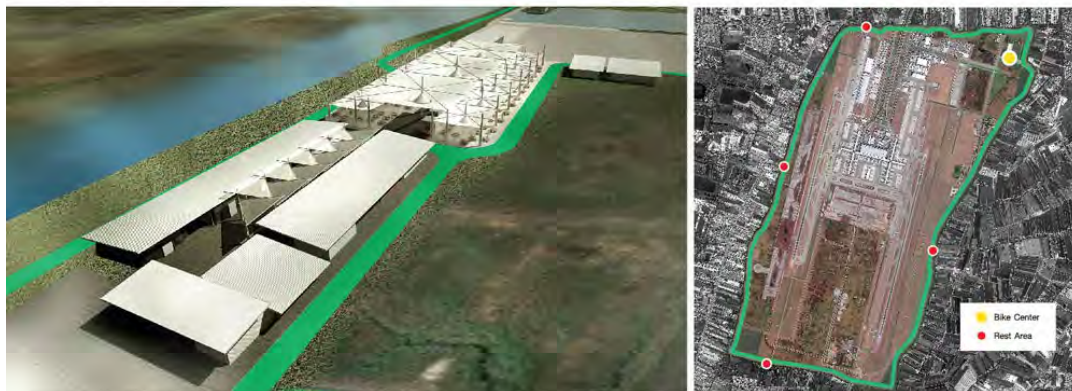
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้เปิดให้ทดลองใช้เส้นทางจราจรยานตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2557 โดยกำหนดช่องทางเข้า-ออก เพียงช่องทางเดียวที่บริเวณด้านทิศใต้ใกล้กับถนนทางเข้า-ออก บางนา-ตราด และมีการกำหนดกฎกติกาสำหรับผู้จราจรยาน เช่น การกำหนดให้ผู้ขับขี่ขับวนทางขวาตามเข็มนาฬิกาเพียงทางเดียว (One way)

ห้ามจราจรยานแข่งกัน ห้ามนำรถสี่ล้อสก๊อตเข้าไปในเส้นทางจราจรยานอย่างเด็ดขาด และต้องช่วยกันรักษาความสะอาด เป็นต้น ทั้งนี้ ทสภ. ได้เปิดให้ใช้เส้นทางจราจรยาน ตั้งแต่เวลา 06.00-18.00 น. โดย ทสภ. ได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยทำการตรวจตราและรักษาความปลอดภัยเส้นทางจราจรยานทุก ๆ 1 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมี ศูนย์รักษาความปลอดภัย ทสภ. โทร 0 2132 4000 ที่เปิดรับแจ้งเหตุฉุกเฉินตลอด 24 ชั่วโมง

โครงการศูนย์จักรยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่พร้อมให้บริการตุลาคมนี้



สถาปนิกโครงการ Steven Leach Architect
 คำนิยามก่อสร้าง บมจ. อิตาเลียน-ไทย ดีเวลอปเม้นท์ (ITD)
 ควบคุมงานก่อสร้าง Aurecon Consulting Thailand



ภาพที่ 2-18 โครงการศูนย์จักรยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้บริการตุลาคม พ.ศ. 2557
 (www.suvarnabhumiairport.com)

4.3 ดีไซน์เชียงใหม่มุ่งสู่เมืองจักรยานและการเดิน (www.rideabikenews.com/news-detail.php?id=44)

เชียงใหม่เป็นเมืองที่มีความสำคัญเมืองหนึ่งและกำลังเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็วในประเทศไทยโดยในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา เศรษฐกิจของเมืองเชียงใหม่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากภาคการค้าและการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเฉลี่ยปีละประมาณ 5 ล้านคน การขยายตัวของเมืองในแนวราบอย่างรวดเร็วทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ มากมาย เช่น การจราจรติดขัดมลพิษทางน้ำและอากาศการเสื่อมสภาพของสภาพแวดล้อมเป็นต้นการขยายตัวโดยขาดการวางแผนจึงขัดแย้งกับรูปแบบเดิมของศูนย์กลางเมืองที่มีความกะทัดรัด

“โครงการขนส่งอย่างยั่งยืนเมืองเชียงใหม่” เป็นโครงการที่เทศบาลนครเชียงใหม่ได้ร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกองทุนสิ่งแวดล้อมโลกและธนาคารโลกในการวางแผนการจัดการขนส่งและจราจรร่วมกับการวางแผนการใช้ที่ดินอย่างเหมาะสมรวมถึงการออกแบบและกำหนดให้มีเส้นทางสำหรับพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized transport route) ด้วยซึ่งโครงการนี้ได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินแบบให้จำนวน 21 ล้านบาท จากกองทุนสิ่งแวดล้อมโลก



ภาพที่ 2-19 โครงการรณรงค์ใช้รถจักรยานในจังหวัดเชียงใหม่ (www.rideabikenews.com/news-detail.php?id=44)

โดยโครงการที่ดำเนินมาด้วยระยะเวลา 18 เดือน ได้ดำเนินการมาถึงช่วงสุดท้ายกับกิจกรรมในโครงการทั้ง 2 ส่วนหลักคือ การวางแผนการขนส่งและจราจรร่วมกับแผนการจัดการที่ดิน โดยมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ซึ่งแผนนี้เป็นการวางแผนระยะยาวให้สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ตามรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน

และส่วนที่ 2 คือ การออกแบบเส้นทางนำร่องสำหรับยานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมืองเก่า ซึ่งมีเส้นทางจักรยานเพิ่มขึ้น 8.1 กิโลเมตร และมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณลานอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ ให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ รวมถึงจุดให้บริการรถสามล้อเพื่อการท่องเที่ยว และจักรยานสาธารณะแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป ซึ่งโครงการขนส่งอย่างยั่งยืนเมืองเชียงใหม่ จะเป็นโมเดลที่จะช่วยแก้ปัญหาความแออัดของเมืองได้ทางหนึ่ง โดยเฉพาะในย่านเขตเมืองเก่าสี่เหลี่ยมคูเมืองที่ถูกออกแบบ (Design) ให้เป็นพื้นที่นำร่องเพื่อการขนส่งแบบไร้เครื่องยนต์ เพื่อเอื้อต่อการเดินและปั่นจักรยาน ขณะเดียวกัน ก็เตรียมแผนพัฒนาย่านอื่น ๆ ต่อไป พร้อมทั้งการวางระบบขนส่งมวลชนที่จะเชื่อมโยงการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

โครงการนี้จะเป็นโมเดลสำคัญสำหรับเมืองเชียงใหม่ ที่จะเป็นเมืองตัวอย่างสำหรับการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ให้กับเมืองอื่น ๆ ทั้งในและต่างประเทศ และจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากภาคส่วนต่าง ๆ ในการพัฒนาให้เชียงใหม่เป็นเมืองแห่งจักรยานและการเดิน

สรุปการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 นี้ ทำให้ผู้วิจัยได้มีความเข้าใจในภาพรวมความสำคัญของการออกแบบเพื่อสาธารณะ ในขณะเดียวกันก็ได้ประเด็นที่แตกต่างเพื่อนำไปใช้ในการดำเนินการวิจัยในขั้นตอนต่อไป

บทที่ 3

วิเคราะห์การออกแบบสาธารณะระหว่างเมืองชลบุรีและมหานครอินซอน

จากที่ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 โดยการศึกษาจาก หนังสือ บทความ ผลงานวิจัย นโยบาย ยุทธศาสตร์การพัฒนาเมือง และสืบค้นเพิ่มเติมจากระบบสารสนเทศ รวมถึงได้เก็บข้อมูลภาคสนามเบื้องต้นเพื่อเป็นโครงการนำร่องศึกษาความเป็นไปได้ของกระบวนการวิจัยในภาพรวมว่ามีความทันสมัยและมีความลุ่มลึกส่งผลให้เกิดข้อค้นพบหรือความรู้ใหม่ที่จะนำมาสังเคราะห์ใช้ในกระบวนการออกแบบคู่มือแนวทางเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมในหลายมิติ เช่น นักออกแบบ นักออกแบบภูมิทัศน์ องค์การบริหารส่วนตำบล สถาบันการศึกษา หน่วยงานภาครัฐ และระเบียบวิธีการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed method) ซึ่งประกอบไปด้วย วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative method) และ วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) รายละเอียดดังนี้

1. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. ความคล้ายคลึงทางภูมิศาสตร์ระหว่างชลบุรีและมหานครอินซอน
4. แผนและนโยบายการออกแบบสาธารณะในมหานครอินซอน
5. การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

ผู้วิจัยใช้ตัวอย่างจากแนวทางการออกแบบสาธารณะของมหานครเมืองอินซอน เพื่อเสนอแนะการออกแบบสาธารณะให้อำเภอเมืองชลบุรี ด้วยความคล้ายคลึงทางภูมิศาสตร์ระหว่างทั้งสองมหานคร อินซอนตั้งอยู่ติดกับทะเลตะวันตกของเกาหลีและมีการพัฒนาการจับปลา การท่องเที่ยวทางทะเล และอุตสาหกรรมการขนส่ง มหานครอินซอนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยสนามบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และท่าเรือที่ใหญ่เป็นอันดับสองในเกาหลี นอกจากนี้แล้ว มหานครอินซอนยังเป็นเมืองที่อยู่ใกล้กับกรุงโซล เมืองหลวงของสาธารณรัฐเกาหลีและมีโครงสร้างทางอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สร้างรายได้ให้กับประชากร และนำไปสู่การขยายเมือง และการพัฒนาเมืองใหม่ขึ้น เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมมหานครอินซอน ได้จัดทำแผนแม่บทมหานครอินซอน ค.ศ. 2025 และแผนแม่บทการออกแบบสาธารณะในปี ค.ศ. 2009 ภายใต้สโลแกนว่า “อินซอนเมืองสีเขียวแห่งโลก รื่นรมย์ในการอยู่อาศัย” (Global Green City Incheon, Pleasant to Live) ด้วยแผนเหล่านี้ นำไปสู่การจัดทำแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์ มหานครอินซอน ค.ศ. 2025 ในทุกแผนของมหานครอินซอน จะมีแผนการอยู่ร่วมกันระหว่างใจ

กลางเมืองเก่า และใจกลางเมืองใหม่ การปรับปรุงความสัมพันธ์ และการกระตุ้นธุรกิจการท่องเที่ยว ผ่านการปรับแต่งภูมิทัศน์เมือง ที่เหมาะสำหรับเมืองชลบุรีจะใช้เป็นจุดหมายสำหรับแผนเมืองในปัจจุบัน

ผู้วิจัยได้สืบค้นลักษณะทางภูมิศาสตร์มหานครอินซอนและเมืองชลบุรี จากนั้นจึงศึกษา สถานะงานออกแบบสาธารณะในทั้งสองเมือง โดยใช้แผนการออกแบบสาธารณะพื้นฐานของ มหานครอินซอนเป็นฐาน และวิเคราะห์เปรียบเทียบการนำแนวทางออกแบบภูมิทัศน์เมืองสำหรับ เป็นแนวทางที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้จริงได้ในอนาคต นอกจากนี้จะศึกษาการออกแบบ สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนที่นำไปใช้จริงในมหานครอินซอน และประเมิน สถานการณ์ในอำเภอเมืองชลบุรีด้วย จากนั้นจะอภิปรายถึงประเด็นความจำเป็นของการออกแบบ สาธารณะในส่วนท้าย

การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้หลักการกำหนดกลุ่มประชากรตัวอย่างจาก การคำนวณค่าระดับความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่า $\pm 5\%$ ตามทฤษฎีของ Taro Yamane (1967)

ผู้วิจัยเทียบจากตารางสำเร็จ ประชากรเมืองชลบุรี จำนวน 316,119 คน (ข้อมูลสถิติ ปี พ.ศ. 2557) ดังนั้นจำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยต้องใช้ จำนวน 400 คน โดยการใช้วิธี การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random sampling) จากการสำรวจด้วยแบบสอบถามเพื่อเป็น แนวทางในการคัดเลือกและพัฒนาอัตลักษณ์ จากนั้นผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ผู้ทรงคุณวุฒิที่มี ความเชี่ยวชาญ มีประสบการณ์ด้านการออกแบบเพื่อสาธารณะ

2. กลุ่มตัวอย่างด้านสถานที่

กลุ่มตัวอย่างด้านสถานที่ที่ผู้วิจัยเลือกใช้เพื่อการศึกษา วิเคราะห์ ในการวิจัยคือ

- 2.1 มหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลี
- 2.2 อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่สร้างในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม โดยมีผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบ ความเที่ยงก่อนนำไปใช้สำรวจ รายละเอียดดังนี้

1. แบบสอบถามผู้ทรงคุณวุฒิด้านอัตลักษณ์เมืองชลบุรี

- 1.1 ศาสตราจารย์สุชาติ เกาทอง
- 1.2 ดร.มนัส แก้วบุชา
- 1.3 รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย โกศัลยวัฒน์

2. แบบสอบถามผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญสัมภาษณ์ด้านการออกแบบเพื่อสาธารณะ

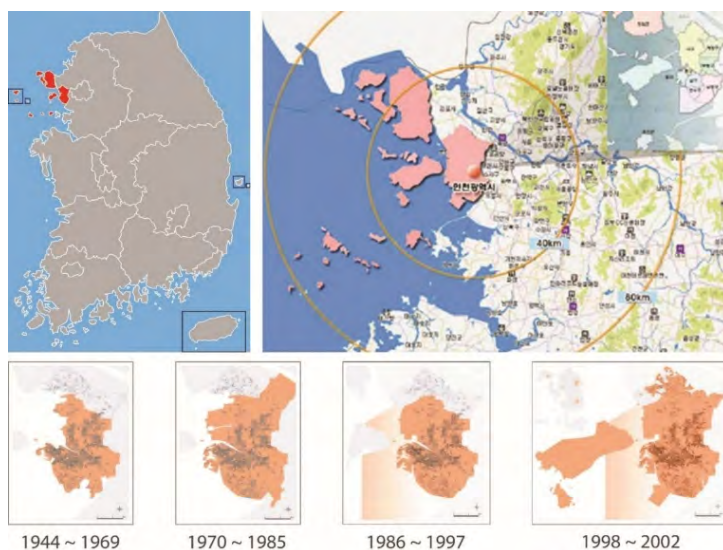
- 2.1 Professor Dr. Jeunghyung Cho
- 2.2 Ms. Jongran Kang
- 2.3 Ms. Meejin Seo

ความคล้ายคลึงทางภูมิศาสตร์ระหว่างเมืองชลบุรีและมหานครอินซอน

1. ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของมหานครอินซอน

1.1 มุมมองภูมิศาสตร์เชิงสังคม

อินซอน (With the founding of the Joseon Dynasty, Incheon was assigned a lesser status, with its name changed back to Inju. Its present name, Incheon, was given in the 13th year of King Taejong (October 15, 1413), when the suffix ‘ju’ was replaced by ‘cheon’ or ‘san’ for administrative units lesser than dohobu, <http://english.incheon.go.kr/articles/2300>) ตั้งอยู่ที่บริเวณปากแม่น้ำฮัน (Hangang) ซึ่งไหลสู่ทะเลเหลือง (Yellow Sea) เป็นระยะทาง 28 กิโลเมตร จากเมืองหลวงคือกรุงโซล อินซอนมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์อยู่ตรงกลางของคาบสมุทรเกาหลีฝั่งตะวันตก ชื่อของเมืองนี้แปลแบบตรงตัวได้ว่า “แม่น้ำใจดี” (Kind River) และเป็นเมืองเปิดแห่งแรกในประวัติศาสตร์เกาหลี เพราะเป็นท่าเรือที่ใกล้เมืองหลวงที่สุด ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์นี้ มหานครอินซอนจึงเป็นบริเวณสำคัญในการค้ากับต่างชาติมาตั้งแต่สมัยแรกเริ่มในสมัยอาณาจักรแบคแจ (Baekjae Kingdom 18 ปีก่อนคริสตกาล ถึง ค.ศ. 660) เนื่องจากสภาพทางภูมิศาสตร์เช่นนี้ และเปิดให้ญี่ปุ่นเป็นแห่งแรกในปี ค.ศ. 1883 หลังจากสนธิสัญญาเปิดทางให้ญี่ปุ่นในปี ค.ศ. 1876 นับแต่นั้นมา มหานครอินซอนได้กลายเป็นจุดเริ่มต้นในการนำวัฒนธรรมต่างชาติเข้ามาและได้เติบโตเป็นหนึ่งในท่าขนส่งหลักของเกาหลี



ภาพที่ 3-1 แผนที่มหานครอินซอน และการเปลี่ยนแปลงการบริหารเขต (2025 the Urban Master Plan of Metropolitan Incheon, 2010, pp. 8-10)

มหานครอินซอนทำหน้าที่เป็นประตูแลกเปลี่ยนกับชาติอื่น เมืองนี้เป็นจุดเริ่มต้นทางรถไฟแห่งแรกในเกาหลี มีสวนแบบตะวันตกเป็นแห่งแรก และเป็นแห่งแรกที่มีเขตพื้นที่ต่างชาติในเกาหลี เมืองเปิดแห่งนี้ได้รับการรดกทางประวัติศาสตร์ไว้ ทั้งย่านไชน่าทาวน์ อาคารรูปแบบสมัยใหม่ช่วงแรก และสวนอิสระภาพ ตั้งแต่หลังสงครามกลางเมืองเกาหลี นิคมอุตสาหกรรมส่งออกได้ถูกสร้างขึ้นในเมืองนี้ตามแผนที่รัฐบาลวางไว้ในปี ค.ศ. 1965 เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมเศรษฐกิจในทศวรรษ ค.ศ. 1960 และ ค.ศ. 1970 มีการลงทุนอย่างหนาแน่นและการขยายนิคมอุตสาหกรรมเหล่านี้ ตลอดจนจนถึงอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ในทศวรรษ ค.ศ. 1980 มีการพัฒนาที่อยู่อาศัยอย่างมากและเขตพักอาศัยก็ได้ขยายออกไปจากใจกลางเมืองเก่า ไปสู่พื้นที่รอบนิคมต่าง ๆ และใจกลางเมืองใหม่ทั้งหลาย ในทศวรรษ ค.ศ. 1990 ความสำคัญทางภูมิศาสตร์ของมหานครอินซอนยิ่งเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปิดการค้าติดต่อกับจีนแผ่นดินใหญ่ และแนวโน้มใหม่ของโลกาภิวัตน์ ตลอดจนจนถึงการให้ความสำคัญอิสระในการบริหารท้องถิ่นเมื่อปี ค.ศ. 1991 ได้นำไปสู่การสร้างสนามบินนานาชาติอินซอนและเขตเศรษฐกิจเสรีซึ่งประกอบด้วยท่าขนส่ง 3 ชนิด ในที่สุด

ตารางที่ 3-1 เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของมหานครอินชอนและการแพร่วัฒนธรรม (Library of Incheon history and culture, 2011, p. 210)

	การแพร่วัฒนธรรมยุคชาตินิยม		การแพร่วัฒนธรรมยุคโลกาภิวัตน์ (ที่ขัดแย้งกัน)	
การแพร่	ท่าเรือ	เมืองแห่งความเค็ม	สภาพแวดล้อม	เมืองนิเวศ
ภูมิทัศน์		เมืองที่มี	ริมทะเลที่ดี	เมืองสิ่งแวดล้อม
วัฒนธรรม		สภาพแวดล้อมไม่ดี		
<p>ภูมิทัศน์ทะเล: อ่าวของกิ (Gyeong-Gi) เกาะ ชายเลน นาเกลือ สวนนิเวศวิทยาซอแร (Seorae) ภูมิทัศน์ภูเขา: ขอบเมืองสีเขียวและเส้นทางเชิงนิเวศระหว่างภูเขาโกยาง (Gye-yan) และมุนฮัก (Munhak) สวนใหญ่อินชอน (Inchon Grand Park)</p> <p>ภูมิทัศน์ท่าเรือ: อ่าวอินชอน ท่าเรือเหนือ ท่าเรือย่อย ฮวาซุ โปกู (Hwasu Pogu) มันซุก โปกู (Mansuk Pogu) บักซอง โปกู (Bukseong Pogu) ซอแร โปกู (Sorae Pogu) และท่าขนาน (Yeonan Pier)</p> <p>ภูมิทัศน์ท่องเที่ยวริมทะเล: สวนวอลมีโดและสวนวอลมี (Wolmido and Wolmi Park) สะพานอินชอน สะพานของจง (Yeongjong Bridge) สวนสนุกซองโด (Songdo Amusement Park)</p>				
เมืองเปิด	หลากหลาย	เร่ร่อน	การดำรงอยู่ร่วมกัน	เมืองแห่งการอยู่ร่วมกัน
วัฒนธรรม	สมัยใหม่	(สูญเสียการจดจำ	(ขั้นตอนกรรมและ	เมืองสร้างสรรค์
ช่วงแรก		เรื่องบ้าน)	การผสมผสาน)	
<p>ภูมิทัศน์วัฒนธรรมหลากหลาย: หมู่บ้านซูดอกซัน (Sudoguksan Shantytown) หมู่บ้านมินซุกดง (Minsukdong Shantytown) ศูนย์แลกเปลี่ยนประสบการณ์นานาชาติอินชอน (พาวิลเลียนตะวันออกกลาง พาวิลเลียนแอฟริกัน)</p> <p>ภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมสมัยใหม่: แมมมอธอิมเนเซียม สนามเด็กเล่นซุนกี (Sun Gee) ศูนย์การค้าใต้ดิน สถานีอินชอน สถานีลงทุนโดยเอกชน พื้นที่พัฒนาเมืองใหม่</p>				
เมืองอุตสาหกรรม	เมืองสีเทา		การปรับโครงสร้าง	เมืองอุตสาหกรรม
			อุตสาหกรรม	
			การเป็นเมือง	
			อุตสาหกรรม	
			ยุคหลัง	
			เมืองอุตสาหกรรม	
			ยุคหลัง	

ตารางที่ 3-1 เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของมหานครอินซอนและการแพร่วัฒนธรรม (Library of Incheon history and culture, 2011, p. 210) (ต่อ)

	การแพร่วัฒนธรรมยุคชาตินิยม	การแพร่วัฒนธรรมยุคโลกาภิวัตน์ (ที่ขัดแย้งกัน)	
การแพร่ ภูมิทัศน์ วัฒนธรรม	ภูมิทัศน์นิคมอุตสาหกรรม: นิคมอุตสาหกรรมแห่งชาติ บัพยอง (Bupyeong) จูอัน (Juan) และนัมดง (Namdong) นิคมอุตสาหกรรมท้องถิ่นอีก 5 แห่ง รวมทั้งนิคมอุตสาหกรรมข้อมูลและความรู้ซองโด (Songdo) และโรงงานอื่น ๆ ภูมิทัศน์มรดกทางอุตสาหกรรม: โรงงาน โกดัง ที่ปิดทำการแล้ว ทางรถไฟที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว ภูมิทัศน์ของนิคมอุตสาหกรรมรุ่นหลัง: เมืองใหม่ซองโด (Songdo) ของจง (Yeongjong) และชงกรา (Chongra)		
หัวเมือง ของภูมิภาค	เมืองหลวง ของกรุงโซล (พื้นที่สี่เหลี่ยม)	การบริหารข้ามเขต ที่ไกลจากตัวเมือง	เมืองเชื่อมต่อของโลก
	ภูมิทัศน์ทางรถไฟ: รถไฟใต้ดินสาย 1 ส่วนขยายรถไฟใต้ดินสาย 7 ทางรถไฟไปสนามบิน รถไฟใต้ดินอินซอนสาย 1 2 และสายชวอน-อินซอน (Suwon-Incheon) ภูมิทัศน์ทางด่วน: ทางด่วนของจิน (Gyeongin) 3 สาย ถนนวงแหวนรอบนอกเขตเมืองหลวง ทางด่วนพิเศษไปสนามบิน		
เมืองสงครามเย็น	ความตึงเครียด ทางการทหาร	สถานที่สำหรับ การอยู่ร่วมกันและ ปรองดอง	เมืองแห่งการอยู่ร่วมกัน และปรองดอง
	ภูมิทัศน์สงครามเกาหลี: สวนอนุสรณ์ปฏิบัติการขึ้นบกอินซอน ประติมากรรมนายพลแมคอาเธอร์ อนุสรณ์ชัยชนะในบัพยอง (Bupyeong) อนุสรณ์สถานทหารโคลอมเบีย ภูมิทัศน์ทางการทหาร: หน่วยทหารเกาหลีตลาดแคมป์ตลาดแยงกี		

อินซอนเป็นหนึ่งในมหานคร 6 แห่ง ของเกาหลี มีพื้นที่ 1,046.8 ตารางกิโลเมตร (มกราคม ค.ศ. 2015) และมีประชากร 2.9 ล้านคน (www.incheon.go.kr/posts/1466/104?rnum=4&curPage=1) จัดเป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดอันดับสามของเกาหลี ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ เมืองนี้ได้มีบทบาทสำคัญในการป้องกันประเทศตั้งแต่ศตวรรษที่ 17 และได้กลายเป็นเมืองนานาชาติตั้งแต่การเปิดท่าในปี ค.ศ. 1883

นับจากการส่งเสริมเป็นมหานคร เมื่อเดือนมีนาคม ค.ศ. 1995 (หน่วยงานผู้มีอำนาจในท้องถิ่น จัดอยู่ระดับสูงสุดของรัฐบาลท้องถิ่น เทียบเท่ากับ Teuk-Byeol-Si (การปกครองส่วนท้องถิ่นพิเศษ เช่น โซล) หรือ โด (จังหวัด) ปัจจุบัน ปูซาน (Busan) แดกู (Daegu) อินซอน (Incheon) ควังจู (Kwangju) แดจอน (Daejeon) และอุลซาน (Ulsan) จัดอยู่ในกลุ่มนี้) มหานครอินซอนได้ขยาย

ออกไปเรื่อย ๆ โดยเพิ่มพื้นที่ชายทะเล ทำให้มีที่ดินเพิ่มขึ้นอีก 46.8 % จากที่ดินเดิม เมืองใหม่ ได้สร้างการพัฒนาที่ดิน การเติบโตที่ไม่สมดุลจึงเกิดขึ้นระหว่างใจกลางเมืองเดิมและใจกลางเมืองใหม่ ใจกลางเมืองเก่าหาดหัวและเล็อมโทรมลง มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นขณะที่โครงสร้างพื้นฐานมีไม่เพียงพอ (เขตจุงกู (Jung-gu) และดงกู (Dong-gu) ซึ่งนับเป็น ใจกลางเมืองเก่าของอินซอน ได้เล็อมลงตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1980 ด้วยการทำให้เมืองมีชีวิตชีวาขึ้น อันเป็นส่วนหนึ่งของการฟื้นฟูเมือง ไม่นานมานี้ เขตจุงกูได้กลายเป็นอันดับสองในการวิจัยดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านความเป็นอิสระของท้องถิ่นในปี ค.ศ. 2012 โดยสถาบันความเป็นอิสระของสาธารณเกาหลี (Korea Institute for Public Autonomy: KLCI) งานวิจัยของ KLCI มีการทำในทุกเมือง ทุกเขตการปกครอง และ 228 เขต ตัวแปรหลักในการประเมินได้แก่ทรัพยากรบริหาร กิจกรรมบริหาร และผลการบริหาร) และมลพิษทางสิ่งแวดล้อมเริ่มหนักขึ้นเพราะโครงสร้างที่เน้นอุตสาหกรรมการผลิต และจำเป็นต้องมีการเพิ่มและปรับปรุงระบบจราจร รวมทั้งปกป้องและทำให้ผู้คนจดจำแหล่งวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ได้

เมื่อเดือนมกราคม ค.ศ. 2015 มหานครอินซอนประกอบด้วยระบบบริหารดังต่อไปนี้
 ดง (Dong) 128 แห่ง เมียน (Myeon) 19 แห่ง ยัพ (Eup) 1 แห่ง กัน (Gun) 2 แห่ง กู (Gu) 8 แห่ง กังฮว่ากัน (Gangwha Gun) และอุงจินกัน (Woongjin Gun) แบ่งออกเป็นอีก 1 ยัพ และ 19 เมียน
 อินซอนมีจำนวนประชากรเพิ่ม 1.4 % ในปี ค.ศ. 2012 ซึ่งเพิ่มมาจากปี ค.ศ. 2000 คิดเป็น 11 %
 ใจกลางเมืองใหม่ตั้งอยู่เป็นหลักในบางสถานที่ที่ใกล้กับกรุงโซล หรือเดินทางไปยังนิคมอุตสาหกรรมได้สะดวก

ตารางที่ 3-2 ลำดับการวางแผนเมืองในมหานครอินซอน (Whang, Yoo, & Lee, 1993, pp. 17-33)

ช่วงเวลา	ปี ค.ศ.	การพัฒนา	การกลายเป็นเมือง
การสร้างเมือง	1883-1914	เปิดท่าเรือ รูปลักษณะของเมืองที่มีการวางแผน	การกลายเป็นเมือง
ช่วงเมืองเจริญเติบโต	1915-1945	การจราจร ความสะดวกสบาย และสิ่งบันเทิง	การกลายเป็นเมือง
ช่วงรอยต่อ	1945-1960	การมีเสรีภาพและสงครามเกาหลี	เมืองท่าเรือ
ช่วงเจริญเติบโตสูง	1961-1990	การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรม	เมืองอุตสาหกรรมบนฐานของปัญหาไกลจากอุตสาหกรรมการผลิต
ช่วงขยายตัว	1991-2000	การพัฒนาสนามบินนานาชาติ เมืองท่าใหม่ และเมืองใหม่	เมืองสนามบินบนฐานของมหานคร และเมืองใหม่
ช่วงฟื้นฟู	2000-	การฟื้นฟูเมือง	การวางแผนเมืองทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรม

1.2 มหานครอินซอน Smart & Complex

มหานครอินซอนยังมีความเป็นไปได้อีกมากในการพัฒนาท้องถิ่น ขณะที่พื้นที่ได้ขยายออกไปเนื่องจากการปรับโครงสร้างการบริหารเขตโดยรัฐบาล การอยู่ร่วมกันระหว่างใจกลางเมืองเก่าและใจกลางเมืองใหม่ ๆ ได้ทำให้เมืองนี้มีทั้งความเป็นไปได้ในการเป็นเมืองประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และเมืองอนาคตแห่งความหลากหลาย ปัจจุบันอินซอนเติบโตเป็นศูนย์กลางการขนส่งนานาชาติ ด้วยนิคมอุตสาหกรรมสารสนเทศที่ล้ำสมัย รวมทั้งศูนย์การท่องเที่ยวและความบันเทิง เมืองแห่งนี้กำลังพัฒนาและดำเนิน โครงการใหญ่หลายโครงการ เช่นการขยายสนามบิน การพัฒนา ย่านของลือที่ซองโด (Songdo) เขตเศรษฐกิจของโด และอื่น ๆ

การผลิตเป็นส่วนหลักของเศรษฐกิจมหานครอินซอน รวมถึงธุรกิจการขนส่งทางน้ำทั้งหลาย อินซอนมีการขยายตัวค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเมืองอื่น ๆ รอบกรุงโซล และเป็นเมืองที่มีประชากรสูงสุด มีการเพิ่มปริมาณรถยนต์สูงสุดเช่นกัน ปัจจุบันมหานครอินซอนกำลังดำเนินโครงการพัฒนาเมืองชั้นในเพื่อปรับเปลี่ยนเนื้อหาของเมืองที่มีอยู่แต่เดิม ตลอดจนจนถึงการพัฒนาและขยายพื้นที่ชานเมืองอย่างคึกคัก ด้วยแผนที่จะกระตุ้นส่วนทางวัฒนธรรมที่ยังขาดการพัฒนา มหานครอินซอนก็ได้พยายามจัดรายการทางวัฒนธรรมและสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางวัฒนธรรม และจิตวิญญาณที่จะก่อให้เกิดอัตลักษณ์ทางท้องถิ่น

มหานครอินซอนได้วางแผนบริหารจัดการเมืองทั้งหมด 7 ครั้ง นับตั้งแต่การเริ่มออกแบบแผนผังใจกลางมหานครอินซอนในปี ค.ศ. 1937 จนถึงปี ค.ศ. 2010 และมีการปรับปรุง

แผนผังเพิ่มเติมหลายครั้ง ขณะนี้เมืองได้ตั้งเป้าหมายจะส่งเสริมสถานะของเมืองให้กลายเป็นเมืองของโลก 1 ใน 10 อันดับต้น ๆ ในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมของเอเชียเหนือ เปลี่ยนพื้นที่เมืองโดยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สร้างฐานที่ก้าวหน้าสำหรับธุรกิจระดับโลกโดยสอดคล้องกับวิถีคิดของศตวรรษที่ 21 รวบรวมการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่และการใช้งาน และค้นหาการพัฒนาอย่างสมดุล สร้างธุรกิจทางศิลปวัฒนธรรมและธุรกิจที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนรับมือกับเงื่อนไขทั้งภายในและภายนอก เพื่อจุดประสงค์เหล่านี้ มหานครอินชอนได้ประกาศใช้ผังแม่บทมหานครอินชอนสำหรับปี ค.ศ. 2006-2025 ซึ่งมุ่งเน้นทุกพื้นที่ทั่วทั้งเมือง ด้วยวิสัยทัศน์ในการสร้างเมืองที่ติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลก ที่มีชีวิตชีวา มีวัฒนธรรม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อินชอนได้วางเป้าหมายไว้ 4 ข้อ คือ “เมืองที่มีชีวิตชีวาและมีความสามารถในการแข่งขัน” “เมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสร้างคาร์บอนน้อย” “เมืองวัฒนธรรมสร้างสรรค์” และ “เมืองที่มีสมดุลการพัฒนาผ่านการฟื้นฟูเมือง” แผนแม่บทนี้แบ่งออกเป็น 5 ช่วง และในปัจจุบันกำลังเริ่มดำเนินโครงการในช่วงที่ 2 (ค.ศ. 2011-2015)

ตารางที่ 3-3 ศักยภาพของ มหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลี (SWOT) (www.incheon.go.kr)

วิเคราะห์	รายละเอียด
จุดแข็ง (Strengths)	<ol style="list-style-type: none"> 1. เมืองศูนย์กลางของการผลิต 2. ความมั่นใจในโลจิสติกที่เหมาะสม 3. การพัฒนาความร่วมมือของอุตสาหกรรมทางด้านเทคโนโลยีระดับสูง: อินชอนเขตเศรษฐกิจเสรี 4. องค์กรสนับสนุนธุรกิจ: หน่วยงานธุรกิจ ศูนย์เทคโนโลยีการประเมินผลและธุรกิจเทคโนโลยีเฉพาะหน่วยงาน ในอินชอน 5. ทำให้มีการทำงานร่วมกันระหว่างอุตสาหกรรม-มหาวิทยาลัย-สถาบัน
จุดอ่อน (Weaknesses)	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีคุณค่าแบบดั้งเดิมต่ำการผลิตในโครงสร้างอุตสาหกรรม 2. มีความเปราะบางด้านบริการพื้นฐานความรู้ของอุตสาหกรรม การสนับสนุนด้านการบริการอุตสาหกรรม
โอกาส (Opportunities)	<ol style="list-style-type: none"> 1. มีศักยภาพในตำแหน่งที่อุดมสมบูรณ์: เป็นเมืองใหญ่, มีพื้นที่กว้างสำหรับการขนส่งเป็นเมืองท่าเรือสามบินเป็นต้น 2. เป็นประตูไปสู่พื้นที่ Kyeongin อุตสาหกรรม 3. เป็นสะพานเชื่อมทางความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศจีน
อุปสรรค (Threats)	<ol style="list-style-type: none"> 1. เสริมสร้างความเข้มแข็งของการแข่งขันทางเศรษฐกิจในภูมิภาค 2. ข้อเสียของการแข่งขันการผลิตอุตสาหกรรมขนาดเล็ก

2. ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชลบุรี

2.1 มุมมองภูมิศาสตร์เชิงสังคมศาสตร์

ชลบุรีเป็นจังหวัดพื้นที่ชายฝั่ง อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เป็นระยะทางขับรถประมาณ 1 ชั่วโมงครึ่ง จังหวัดนี้หันออกสู่ทะเลและตั้งอยู่บริเวณอ่าวของประเทศไทย ชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีความกว้างเป็นที่ 50 ในทั้งหมด 76 เขตการบริหาร และมีความหนาแน่นประชากรสูงเป็นอันดับที่ 10 ของประเทศ พื้นที่นี้ประชากรที่อยู่อาศัยเป็นประจำในแต่ละปีเพิ่มขึ้น 4 % ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2000 เป็นต้นมา และมีประชากรที่มาอาศัยชั่วคราวเป็นจำนวนมาก รายได้ของประชากรสูงเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย ชลบุรีมีส่วนแบ่งสูงจากการประมง การผลิต และบุคลากรด้านการท่องเที่ยว โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณนี้เป็นสถานที่ที่ทั้งชาวเมืองและผู้ที่มีถิ่นฐานในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือนิยมมาพักผ่อนช่วงวันหยุด เมืองพัทยาซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดชลบุรีและอยู่ติดกับอ่าวไทยเช่นกันก็เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก และอำเภอสัตหีบก็มีผู้พักอาศัยชาวต่างชาติจำนวนมาก เพราะตั้งอยู่ใกล้กับแหลมฉบัง (ตามที่มีการจัดอันดับ “ท่าเรือที่คึกคักมากที่สุด” โดย Twenty-foot Equivalent Units: TEU ในปี ค.ศ. 2012 แหลมฉบังจัดเป็นท่าเรือที่คึกคักที่สุดเป็นอันดับที่ 23 The JOC the JOC (Journal of Commerce), Top 50 World’s Container Ports, p. 26) ซึ่งเป็นท่าเรือค้าขายที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง

ในปี พ.ศ. 2554 จังหวัดชลบุรีมีรายได้จากการท่องเที่ยวถึง 6.28 % ของรายได้จากการท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งหมด และถูกจัดอันดับเป็นหนึ่งใน 10 สถานที่น่าท่องเที่ยวแห่งปี พ.ศ. 2554 (www.mots.go.th/ewtadmin/ewt/mots_eng/ewt_news.php?nid=2986) โดยองค์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในเชิงภูมิศาสตร์ ชลบุรีเป็นประตูสู่จังหวัดต่าง ๆ ทางตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ระยอง จันทบุรี และตราด จังหวัดชลบุรีได้กลายเป็นเมืองมานานแล้วตั้งแต่ช่วงแรกในประวัติศาสตร์ และปัจจุบันก็ยังกลายเป็นเมืองอย่างคึกคักต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การกลายเป็นเมืองที่เกิดขึ้นขาดสุนทรียะ และนำไปให้เมืองกลายเป็นสถานที่ที่เสื่อมโทรมสำหรับพักอาศัยเท่านั้น ไม่นานมานี้รัฐบาลจึงให้ความสนใจกับการทำให้เมืองสวยงามขึ้นและเริ่มปรับปรุงเมือง

ในจังหวัดชลบุรี รัฐบาลท้องถิ่น ได้ตีพิมพ์เอกสารข้อมูลเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 และระบุให้ชลบุรีเป็นเมืองที่น่าอยู่และเป็นคู่ค้าผู้นำทางเศรษฐกิจ ซึ่งหมายความว่ารัฐบาลจะหันมามุ่งเน้นความสนใจไปที่การฟื้นฟูการพัฒนาและตกแต่งอำเภอเมืองชลบุรี (หน่วยงานผู้มีอำนาจในท้องถิ่นจังหวัดชลบุรีได้จัดทำแผนพัฒนาท้องถิ่นจากปีค.ศ. 2013-2016 ก่อนเริ่มเปิดเสรี AEC ในกลยุทธ์การพัฒนาทั้งหมด 7 ข้อ การวางแผนงบประมาณในกลุ่มโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะและสภาพแวดล้อมเมืองได้รับงบประมาณมากกว่า 25 % และสำหรับปี ค.ศ. 2017 จะได้รับงบประมาณ

45 % องค์การบริหารส่วนจังหวัดชลบุรี, “แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2556-2558)”

www.chon.go.th/cho/Publication)

2.2 ข้อมูลเบื้องต้นจังหวัดชลบุรี ([www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/รัฐจักชลบุรี/](http://www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/รัฐจักชลบุรี/tabid/59/language/en-US/Default.aspx)
[tabid/59/language/en-US/Default.aspx](http://www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/รัฐจักชลบุรี/tabid/59/language/en-US/Default.aspx))

จังหวัดชลบุรี หรือคนทั่วไปเรียกกันสั้น ๆ ว่า “เมืองชล” มีประชากรประมาณ 1,371,824 คน ประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธมากถึงร้อยละ 97 ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่น ๆ มีประเพณีอันดีงาม สะท้อนออกมาในรูปแบบงานเทศกาลประจำปี เช่น งานบุญกลางบ้าน งานเครื่องจักสานพนัสนิคม งานประเพณีวันไหล งานก่อพระทรายวันไหล ประเพณีกองข้าวอำเภอศรีราชา งานประเพณีวิ่งควาย รวมถึงงานแห่พระพุทธรูปสังข์

ชลบุรีเป็นจังหวัดท่องเที่ยวชายทะเลภาคตะวันออกที่มีชื่อเสียงมาช้านาน อีกทั้งมีชุมชนอยู่อาศัยย้อนไปได้ถึงยุคทวารวดี กลายเป็นแหล่งสังฆมอารยธรรมและความเจริญรุ่งเรืองในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิตชุมชน และอุตสาหกรรมระดับนานาชาติ จังหวัดชลบุรีมีชายฝั่งทอดยาวถึง 160 กิโลเมตร ส่งผลให้มีอากาศเย็นสบายจากลมพัดตลอดปี ฤดูร้อนไม่ร้อนจัด ฤดูหนาวไม่แห้งแล้ง เพราะยังมีฝนตกเนื่องจากอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตอนในของจังหวัด ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาและที่ราบลอนลูกคลื่นสลับกันไป จนในอดีตเคยใช้เป็นสถานพักฟื้นผู้ป่วยและที่ตากอากาศของพระมหากษัตริย์ รวมถึงเชื้อพระวงศ์ชั้นสูงในราชวงศ์จักรีหลายพระองค์ ดังปรากฏหมู่พระราชฐานอันงดงามของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ตั้งอยู่บนเกาะสีชัง ความได้เปรียบทางทำเลที่ตั้งของชายฝั่งทะเลซึ่งมีคลื่นลมไม่แรงจัดตลอดปี ทำให้จังหวัดชลบุรีเป็นเมืองท่าสำคัญมาแต่ครั้งโบราณกาล ในอดีตชาวจีนล่องเรือสำเภานขนาดใหญ่เข้ามาค้าขายและอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เมืองชลบุรีมีคนไทยเชื้อสายจีนเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีลูกหลานชาวจีนอาศัยสืบต่อและประกอบอาชีพอยู่ทั่วไปในจังหวัดชลบุรีในทุกวันนี้ จากบันทึกของชาวเรือในอดีตกล่าวว่า เกาะสีชังเป็นจุดที่เรือสำเภามักใช้จอดพักเรือก่อนเดินทางเข้าสู่ปากแม่น้ำเจ้าพระยา หรือก่อนเดินทางออกสู่มหาสมุทร จนถึงทุกวันนี้ก็ยังมีเรือสินค้าและเรือทะเลขนาดใหญ่เข้ามาจอดลอยลำในบริเวณดังกล่าวอยู่เสมอ

ทำเลที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับการค้าขายทางทะเลนี้เอง ส่งผลให้ปัจจุบันชลบุรีได้รับการวางแผนให้เป็นเมืองหลักทางด้านอุตสาหกรรมและการค้าขายของภาคตะวันออก มีท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือพาณิชย์สำคัญของประเทศไทย นอกจากนี้จังหวัดชลบุรียังมีโรงงานอุตสาหกรรมมากมาย คือ โรงกลั่นน้ำมัน โรงประกอบรถยนต์ โรงงานน้ำตาลทราย โรงงานมันสำปะหลังอัดเส้นและอัดเม็ด โรงงานผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และ

โรงงานประกอบอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในขณะเดียวกัน

จังหวัดชลบุรีในมิติด้านสังคมและมาตรฐานชีวิตความเป็นอยู่ของคนเมืองชล พบว่า ประชากรมีการศึกษาดี อัตราการไม่รู้หนังสือต่ำ ส่วนด้านสาธารณสุขมูลฐานก็ครอบคลุมทั่วถึง โดยมีโรงพยาบาลของรัฐจำนวน 19 แห่ง เอกชนจำนวน 10 แห่ง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 120 แห่ง ศูนย์บริการสาธารณสุขประจำอำเภอถึง 11 แห่ง และคลินิกทุกประเภทกว่า 757 แห่ง (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555)

ปัจจุบันชลบุรีเป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจมั่นคง มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเป็นแหล่งที่น่าลงทุน โดยในปี พ.ศ. 2554 ชลบุรีมีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ร้อยละ 12 ประชากรมีรายได้เฉลี่ยต่อหัว 522,511 บาทต่อปี จัดเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศไทย ซึ่งรายได้หลักของจังหวัดส่วนใหญ่มาจากการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรม โดยเฉพาะเป็นผลจากการพัฒนาอย่างยั่งยืนของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ตามโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard)

ด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดชลบุรีนั้น มีแหล่งสถานที่ท่องเที่ยวสวยงามและน่าสนใจเป็นจำนวนมาก โดยจำแนกเป็นหลายประเภท ประกอบด้วย แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวกิจกรรมผจญภัย และแหล่งท่องเที่ยวบันเทิงสมัยใหม่ เช่น หาดพัทยา หาดบางแสน เกาะสีชัง หมู่เกาะไผ่ สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา สวนสัตว์เปิดเขาเขียว วัดใหญ่อินทาราม วัดญาณสังวรารามฯ วิหารเซียน หมู่บ้านช้าง สวนเสือศรีราชา ตลาดน้ำสี่ภาค เมืองจำลองสวนนงนุช สนามกอล์ฟที่ได้มาตรฐานระดับสากล และอื่น ๆ อีกมากมาย จึงส่งผลให้ชลบุรีกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับโลก

สถานการณ์การท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี ชลบุรีมีจำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 10 ล้านคน ทำรายได้ราว 91,733 ล้านบาท (ข้อมูลประมาณการ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2555) เฉพาะเมืองพัทยาแห่งเดียวมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากถึง 9 ล้านคน จากผลการสำรวจพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติมาท่องเที่ยวจังหวัดชลบุรี เรียงลำดับจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ชาวจีน รัสเซีย เยอรมันนี ใต้หวัน และอินเดีย ตามลำดับ

ปัจจัยที่ช่วยเอื้ออำนวยให้กิจกรรมการท่องเที่ยวของชลบุรีเติบโตอย่างต่อเนื่อง ไม่ได้มีเฉพาะความหลากหลายของตัวแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น หากแต่ยังเกิดขึ้นจากปัจจัยแวดล้อมอีกหลายประการ ได้แก่ นโยบายส่งเสริมของส่วนกลางและทางจังหวัด รวมถึงความร่วมมือจากผู้ประกอบการภาคเอกชน นอกจากนี้จังหวัดชลบุรียังมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง โรงแรมระดับห้าดาว ร้านอาหารทะเล สถานบริการสปา สนามกอล์ฟ ฯลฯ ที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพิ่มความมั่นใจในการเดินทางมาท่องเที่ยว

นอกจากแหล่งท่องเที่ยวท้องถิ่นอันมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวไม่เหมือนใครของชลบุรีแล้ว แม่เหล็กสำคัญซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกได้ก็คือ “เมืองพัทยา” ที่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองแห่งแสงสีที่ไม่เคยหลับใหล เมืองพัทยาคึกคักขึ้นอย่างรวดเร็วและนำพาตนเองก้าวสู่เวทีโลกได้ โดยพัทยามีความโดดเด่นทางด้านธรรมชาติและกิจกรรมบันเทิงเป็นฐานกลยุทธ์สำคัญ หาดพัทยามีความยาวเพียง 3 กิโลเมตร แต่มีลักษณะเป็นอ่าวโค้งทอดยาว ชายหาดสะอาดเนื้อเนียน และมีกิจกรรมทางน้ำหลากหลาย ซึ่งหาดพัทยานั้นแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ พัทยาเหนือ พัทยากลาง และพัทยาใต้ โดยที่ พัทยาใต้นั้นถือเป็น “ศูนย์กลางแห่งแสงสี” ที่คับคั่งไปด้วยที่ท่องเที่ยว ที่พัก แหล่งช้อปปิ้ง ห้างสรรพสินค้า จุดเช่ารถ เรือ และท่าเรือไปสู่เกาะล้าน นอกจากนี้ยังมีการปิดถนนให้คนเดินเที่ยว หรือ Pattaya Walking Street ในช่วงเวลา 18:00-24:00 น. พัทยาจึงเป็นเสมือนจุดเชื่อมต่อที่สมบูรณ์แบบของความหลากหลายลงตัวสมกับเป็นแหล่งท่องเที่ยวยุคศหัสวรรษใหม่นี้

นอกจากนั้นจังหวัดชลบุรียังเป็นท่าเรืออุตสาหกรรมนานาชาติ “ชลบุรีเมืองหน้าด่านชายทะเล ประตูเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ที่ใคร ๆ ก็ยอมรับ วันนี้เรามีแหลมฉบัง ท่าเทียบเรือระดับ World Class ที่เชื่อมโยงภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร และวิถีชีวิตของผู้คนที่ท้องถิ่นเข้าด้วยกัน ความทันสมัยได้มาตรฐาน ผสานวิสัยทัศน์กว้างไกล ทำให้ชลบุรีท่าเรือนานาชาติซึ่งโลกต้องเหลียวมามอง” ในส่วนของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก ซึ่งมีระยะเวลาโครงการ 20 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2524-2544 ครอบคลุมพื้นที่ถึง 8.3 ล้านไร่

ซึ่งโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกนี้ เป็นแผนพัฒนาที่รัฐบาลส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน โดยรัฐบาลจะอำนวยความสะดวกในด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้แก่เอกชนและนักลงทุน เพื่อต้นทุนต่ำ เกิดการผลิตคล่องตัว อันจะนำไปสู่ความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศได้ตามนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ และได้กำหนดนโยบายการพัฒนาให้ผสานกับการวางผังเมือง การพัฒนาชุมชน การบริหารทางสังคม และการควบคุมสภาวะแวดล้อมควบคู่ไปด้วย พื้นที่เป้าหมายของโครงการนี้ในส่วนจังหวัดชลบุรี คือบริเวณ “ท่าเรือแหลมฉบัง” ซึ่งได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกขนาดย่อมและขนาดกลาง ที่ปราศจากปัญหาสิ่งแวดล้อม โดยในระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการพัฒนาแหลมฉบังให้เป็นเมืองท่าที่ทันสมัย ประกอบด้วย “ท่าเรือพาณิชย์” เป็นท่าเรือน้ำลึกสำหรับขนถ่ายสินค้าประเภทบรรจุภัณฑ์เป็นหลัก มีท่าเรือสินค้าประเภทตู้ 4 ท่า ท่าเรือสินค้าเกษตร 2 ท่า ท่าเทียบเรือชายฝั่ง 1 ท่า มีการสร้างเขื่อนกันคลื่น ขุดร่องน้ำลึก ตลอดจนโครงการก่อสร้างพื้นฐาน เช่น โรงพักสินค้า พื้นที่ลานสินค้ากลางแจ้ง อาคารที่ทำการ ถนน ทางรถไฟ ฯลฯ และมีระบบสาธารณูปโภคครบถ้วน เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีการสร้าง “นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง” ซึ่งใช้เป็นเขตอุตสาหกรรมทั่วไป เขตอุตสาหกรรมส่งออก และเขตพาณิชย์กรรม โดยในปีงบประมาณ

เดือนตุลาคม พ.ศ. 2554 ถึงเดือนกันยายน พ.ศ.2555 สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ได้รายงาน สถิติการนำเข้า-ส่งออก สินค้า ไม้คั่งนี้ มีสินค้านำเข้า 2,456,602.066 ล้านบาท และสินค้านำออก 3,254,236.902 ล้านบาท

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้รับฉายาว่าเป็น “A World Class Port “ มีลักษณะเป็น ท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้านานาชาติระหว่างประเทศ บนพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ สามารถรองรับเรือ ขนาดใหญ่พิเศษได้ (Super Post Panamax) โดยการท่าเรือฯ ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือ โดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่เช่าประกอบการเรียกว่า Landlord Port โดยเป็น ท่าเทียบเรือที่มีอัตราการเติบโตของการให้บริการขนถ่ายสินค้าสูงสุดแห่งหนึ่งในโลก จากการจัด อันดับท่าเทียบเรือที่เป็น World Top Container Port โดยนิตยสารชั้นนำของโลกอย่าง Loyllyd List ท่าเรือแหลมฉบังได้เพิ่มขึ้นจากลำดับที่ 23 ในช่วงปี พ.ศ. 2541-2542 โดยเลื่อนเป็นอันดับที่ 20 ในปี พ.ศ. 2545

ด้วยลักษณะที่ตั้งของประเทศไทย ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน หลายประเทศ ได้แก่ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย อีกทั้งยังสามารถติดต่อกับท่าเรือค้าผ่านแดนกับ ประเทศใกล้เคียง ได้แก่ จีนตอนใต้ และเวียดนาม เป็นต้น โดยมีลักษณะเป็น “หน้าด่านของภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีข้อได้เปรียบในลักษณะที่เป็นท่าเรือที่มีดินแดน หลังท่า (Hinterland) ขนาดกว้างใหญ่ ทำให้มีศักยภาพสูงในการพัฒนาไปเป็น “Gateway Port” โดย พยายามดึงประเทศเข้ามาเป็น Hinterland ของท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต

ยิ่งไปกว่านั้น ท่าเรือแหลมฉบังยังมีพื้นที่ว่างเพียงพอสำหรับพัฒนาในธุรกิจเกี่ยวเนื่อง อื่น ๆ เช่น สถานีจอดรถบรรทุก (Truck terminal) ศูนย์กระจายสินค้า และ Free Trade Area เป็นต้น รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกเสริมอื่น ๆ ด้วย เช่น คลังสินค้าอันตราย ศูนย์ฝึกป้องกัน ความเสียหายจากอัคคีภัยที่ได้มาตรฐานสากล พร้อมทั้งจะรองรับการพัฒนาการให้บริการ แบบครบวงจรได้

ด้านอุตสาหกรรมอื่น ๆ จากผลรายงานการสำรวจจากศูนย์สารสนเทศ โรงงานอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรมและสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 คือ มีโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่นอกนิคมอุตสาหกรรมจำนวน 3,173 แห่ง และมีโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในนิคมอุตสาหกรรม 5 นิคม จำนวน 1,032 แห่ง เงินลงทุนรวม 452,431 ล้านบาท รวมมีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่จังหวัดชลบุรีจำนวน 4,205 แห่ง คนงาน จำนวน 259,065 คน ผลประกอบการจากภาคอุตสาหกรรมจึงจัดเป็นรายได้หลักของจังหวัดชลบุรี โดยมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สินค้าและเกษตรเลี้ยงชื่อ

“ชลบุรีเมืองแห่งสินค้าและเกษตรมังคั่งผืนดินอุดมก่อเกิดพืชผลล้นหลามดอกผลงอกงามวิถีเกษตรรุ่งเรืองเมืองชลมิตีที่ท้องทะเลกึ่งหอยปูปลามากล้นไม่เคยสิ้นทั้งสดทั้งแปรรูปนำลิ้มลองผู้คนรู้จักอีกผลิตภัณฑ์งานฝีมือประณีตบรรจงจากความตั้งใจนำวัสดุท้องถิ่นมาใช้ก่อเกิดสินค้างามเลี้ยงชื่อ”

“ทะเลงาม ข้าวหลามอร่อย อ้อยหวาน จักสานดี ประเพณีวังควาย” ถ้ำลองสังเกตุให้ดีจะพบว่าแม้ในคำขวัญของจังหวัดชลบุรีเองก็กล่าวถึงสินค้าหรือของที่ระลึกเลี้ยงชื่อไว้ถึง 3 ชนิดแล้วทั้งข้าวหลามอ้อยและเครื่องจักสานบ่งบอกถึงศักยภาพการผลิตที่มีมาช้านานโดยยืนอยู่บนพื้นฐานทรัพยากรอันมั่งคั่งทั้งบนบกและในท้องทะเลของจังหวัดชลบุรี

ครั้งอดีตชลบุรีเป็นเมืองเกษตรกรรมผู้คนยังพึ่งพิงอยู่กับวิถีธรรมชาติอย่างสนิทแนบใครอาศัยอยู่ใกล้ทะเลก็ประกอบอาชีพประมงใครอยู่ใกล้ป่าก็ได้เก็บหาผลิตผลจากพงไพรมาเลี้ยงชีพใครอาศัยอยู่ใกล้กับที่ลุ่ม-ที่ราบก็มักทำนาทำสวนปลูกพืชไร่ตามความเหมาะสมควบคู่ไปกับการเลี้ยงสัตว์ทั้งหมดไก่เป็ดโคและกระบือ นอกจากนี้ชาวชลบุรียังมีฝีมือในการประดิษฐ์งานหัตถกรรมอันประณีตงดงามอีกด้วย เช่น เครื่องจักสานพนักสนิมซึ่งเป็นมรดกสืบสานมาจากบรรพบุรุษชาวลาวที่อพยพเข้ามาประดิษฐ์เป็นกระจาดฝาชีกระบุงตะกร้าที่รองจาน ฯลฯ โดยแหล่งผลิตใหญ่อยู่ที่ตำบลไร่หลักทองและบริเวณถนนเกาะแก้วย่านตลาดเก่านอกจากนี้ยังมีศูนย์ส่งเสริมฝีมือการจักสานด้วยไม้ไผ่ตาม โครงการพระราชดำริอีกด้วย

ถัดมาคือผลไม้ดินปั้นบ้านหนองพรมตำบลนาเริกอำเภอนนทบุรีมีการปั้นดินเหนียวเป็นรูปผลไม้ต่าง ๆ ในขนาดย่อส่วนจากนั้นนำไปตากแดดจนแห้งแล้วทาสีให้เหมือนจริงใช้ประดับตกแต่งบ้านหรือเป็นของขวัญของฝากที่ถูกใจทั้งผู้ให้และผู้รับส่วนงานฝีมือโดดเด่นอีกประเภทในปัจจุบันคือกระดาษใยสับประรด อำเภอสรรพยา ตำบลหนองขาม มีการนำใยสับประรดมาแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์นานาชนิด ไม่ว่าจะเป็นกล่อง-ถุงใส่ไวน์ กล่องกระดาษโน้ต กล่องกระดาษทิชชู กล่องใส่เครื่องหอม ที่ใส่รูปภาพ แฟ้มใส่เอกสาร ชุดซองจดหมาย ฯลฯ โดยภายหลังได้มีการพัฒนาผลิตภัณฑ์นำกระดาษใยสับประรดมาผสมกับกระดาษจากใยกล้วยและกระดาษจากใยผักตบชวา จนเกิดเป็นสินค้าแนวใหม่ที่ทนทานกว่าเก่าอีกทั้งเป็นการนำวัสดุท้องถิ่นที่ไร้ค่ามาแปรรูปเพิ่มมูลค่าแก่ชุมชนได้เป็นอย่างดี แม้ปัจจุบันจะมีสินค้าสมัยใหม่เข้ามาตีตลาดเป็นจำนวนมากแต่งานฝีมืออันละเอียดอ่อนอันเกิดจากความอดุสาหะใส่ใจเหล่านี้ก็ยังคงมีความโดดเด่นอยู่เสมอเมื่อผู้มาเยือนชลบุรีนึกถึงของฝากอันมีเอกลักษณ์

สินค้าพื้นถิ่นของชลบุรีหลายชนิดได้รับการประกาศให้เป็นสินค้าหนึ่งผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบล (OTOP) ที่นักท่องเที่ยวนิยมซื้อหา ตัวอย่างเช่น ข้าวกลิ้งจากตำบลสำนักบก

อำเภอเมืองชลบุรี เป็นข้าวกล้องหอมมะลิคุณภาพดีที่เสิร์ฟด้วยเครื่องมือแบบโบราณจำหน่ายกันในราคาข่อมเยาอุดมด้วยคุณค่าทางโภชนาการหรือถ้าใครที่ชอบทำขนมไทยก็ต้องไม่พลาดชิม น้ำตาลปึก ตำบลนาป่า ของอำเภอเมืองชลบุรี เป็นน้ำตาลปึกจากน้ำตาลสดที่ขึ้นชื่อในเรื่องความหอมหวานรสชาติดีเหมาะจะนำไปทำขนมต่าง ๆ หรือหากเป็นคนที่รักสวยรักงามและชอบดูแลสุขภาพขนมสุขภาพขนมสมุนไพร ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี ก็น่าจะเป็นสิ่งที่ควรทดลองเพราะเป็นขนมพุทธธรรมชาติผสมจากประจำดีควาย ว่านหางจระเข้ มะกรูด และดอกอัญชัน ใช้แล้วไม่มีรังแคหนังศีรษะไม่คัน เส้นผมไม่หงอกก่อนวัย และช่วยปรับสภาพเส้นผมให้นุ่มสลวย เป็นต้น

อย่างไรก็ดีสินค้าโดดเด่นของเมืองชายทะเลอย่างชลบุรีคือผลิตภัณฑ์อาหารทะเลแปรรูปจำพวกปลาแดดเดียว กุ้งแห้ง ปลาเค็ม หมึกแห้ง และหมึกปรุงรส หมึกบดหวาน กะปิ น้ำปลา ปูคอง หอยคอง หอยเสียบ ฯลฯ เหล่านี้หาซื้อได้ทั่วไปในจังหวัด โดยเฉพาะแหล่งใหญ่อยู่ที่ตลาดหนองมนริมถนนสุขุมวิท (ทางหลวงหมายเลข 3) ช่วงตำบลแสนสุขห่างจากตัวเมืองชลบุรีประมาณ 11 กิโลเมตร ซึ่งจะมีบรรยากาศเป็นพิเศษในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ด้วยว่ามีนักท่องเที่ยวต่างถิ่นนิยมแวะเวียนมาซื้อหาของฝากก่อนกลับบ้านอยู่เสมอ

เมื่อพิจารณาในแง่การเกษตรชลบุรีจัดว่าเป็นเมืองที่มีศักยภาพด้านนี้ไม่แพ้จังหวัดใด ๆ ในเมืองไทยเนื่องจากมีความหลากหลายของภูมิประเทศทั้งภูเขาที่ราบลุ่มและชายฝั่งทะเลช่วยเอื้ออำนวยให้สามารถปลูกพืชผลได้หลากหลายในทุกฤดูกาลกล่าวคือพื้นที่ทางตอนเหนือของจังหวัดมีลักษณะเป็นที่ราบมีลำน้ำพานทองซึ่งเป็นสาขาของแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านพื้นดินเป็นดินร่วนปนทรายเหมาะแก่การปลูกพืชไร่ โดยเฉพาะอ้อย มันสำปะหลัง และสับปะรด ซึ่งล้วนเป็นพืชทนแล้งได้ดี ทิศตะวันออกและใต้ของชลบุรีเป็นภูเขาและพื้นที่ดอนซึ่งเคยมีป่าปกคลุม ทว่าปัจจุบันกลายเป็นแหล่งปลูกพืชไร่ ส่วนด้านทิศตะวันตกของจังหวัดเป็นชายฝั่งทะเลมีหาดทรายสวยงามชาวบ้านแถบริมทะเลมักทำสวนมะพร้าว ทำประมงทั้งน้ำลึก และน้ำตื้น สัตว์ทะเลที่จับได้มีทั้งเป็นปลา หมึก กุ้ง ปู และหอยชนิดต่าง ๆ สามารถนำมารับประทานสดหรือแปรรูปด้วยวิธีการถนอมอาหารอันหลากหลาย

จากผลการสำรวจล่าสุดด้านประมงในปี พ.ศ. 2556 ระบุว่าชลบุรีมีพื้นที่ทำประมงรวม 31,865 ไร่ โดยการประกอบอาชีพประมงแบ่งเป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ การประมงทะเลสามารถจับสัตว์น้ำได้ปริมาณ 25,786.90 ตัน มูลค่ารวม 840.53 ล้านบาท การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำจืดคิดเป็นปริมาณสัตว์น้ำจืดเท่ากับ 14,713.75 ตัน มูลค่ารวม 315.76 ล้านบาท และการทำประมงชายฝั่งมีปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้เท่ากับ 43,017.76 ตัน มูลค่ารวม 314.23 ล้านบาท ปริมาณสัตว์น้ำมวลรวมทั้งสิ้น 83,518.41 ตัน คิดเป็นมูลค่าสูงถึง 1,470.52 ล้านบาท

แม้ชลบุรีจะเป็นเมืองที่ได้เปรียบจังหวัดอื่นในด้านทรัพยากรทางทะเลดังกล่าวแต่ก็มีปัญหาเรื่องการสำรองน้ำจืดไว้ใช้อุปโภคบริโภคเนื่องจากขาดแคลนแหล่งน้ำจืดขนาดใหญ่ตามธรรมชาติและมีปริมาณฝนตกเพียง 1,070.70-1,359.90 มิลลิเมตร (ข้อมูลปี พ.ศ. 2544-2550) มีเพียงแม่น้ำบางปะกงไหลผ่านช่วงสั้น ๆ ทางตอนเหนือของจังหวัดเท่านั้น เมื่อชุมชนและพื้นที่เพาะปลูกขยายตัวจึงต้องมีการสร้างอ่างเก็บน้ำขึ้นหลายแห่งด้วยกันเช่นอ่างเก็บน้ำบางพระ มีความจุอ่างฯ 117 ล้านลูกบาศก์เมตร อ่างเก็บน้ำหนองค้อ ความจุอ่างฯ 21.40 ล้านลูกบาศก์เมตร นอกจากนี้ยังมีอ่างเก็บน้ำมาบประชัน อ่างเก็บน้ำห้วยสะพาน อ่างน้ำเก็บน้ำหนองกลางดง อ่างเก็บน้ำห้วยขุนจิต อ่างเก็บน้ำจากนอก และอ่างเก็บน้ำบ้านบึง ซึ่งอ่างเก็บน้ำทั้ง 6 แห่ง ส่งน้ำเพื่อการประปาให้แก่เมืองพัทยาและพื้นที่ใกล้เคียง โดยในช่วงปีที่ผ่านมาปริมาณน้ำอยู่ในเกณฑ์ปกติสามารถระบายไปใช้สนับสนุนกิจกรรมการเกษตรของจังหวัดได้เป็นอย่างดี

จากข้อมูลการสำรวจในปี พ.ศ. 2556 พบว่าชลบุรีมีพื้นที่เกษตรกรรมรวม 948,022 ไร่ หรือคิดเป็นเนื้อที่ร้อยละ 46 ของพื้นที่จังหวัดประกอบด้วยพื้นที่เพาะปลูกข้าว 130,622 ไร่ พืชไร่ 588,483 ไร่ พืชผัก 19,528 ไร่ ไม้ผลและไม้ยืนต้น 579,229 ไร่ และไม้ดอกไม้ประดับ 1,327 ไร่ พืชเศรษฐกิจสำคัญที่มีการเพาะปลูกกันมากคือข้าว พืชไร่ อ้อย มันสำปะหลัง ยางพารา และ สับปะรด มีครัวเรือนเกษตรกร รวม 47,803 ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ 6.44 ของครัวเรือนทั้งจังหวัด

จังหวัดชลบุรีมีเกษตรกรผู้เลี้ยงปศุสัตว์รวม 30,458 ครัวเรือน เป็นโคนม 2,785 ตัว โคเนื้อ 12,443 ตัว กระบือ 5,410 ตัว สุกร 257,715 ตัว แพะ 975 ตัว แกะ 26 ตัว ไก่พื้นเมือง 493,558 ตัว ไก่เนื้อ 3,510,678 ตัว ไก่ไข่ 776,835 ตัว (จังหวัดชลบุรีได้ชื่อว่าเป็นจังหวัดที่เลี้ยงไก่มากที่สุดจังหวัดหนึ่งของประเทศไทย) เป็ดเนื้อ 756,026 ตัว เป็ดไข่ 218,076 ตัว ประกอบธุรกิจโรงฆ่าสัตว์ 250 แห่ง และมีสหกรณ์โคนม 1 แห่ง

ความพร้อมทางด้านเกษตรกรรมและสินค้าเครื่องชื้อเหล่านี้สร้างสรรค้ให้ชลบุรีกลายเป็นจังหวัดแห่งเศรษฐกิจมั่งคั่งผู้คนอยู่ดีกินดีมีรายได้หล่อเลี้ยงในระดับครอบครัวและสังคมองค์กรรวมอย่างพอเพียงนำไปสู่ความเป็น “เมืองแห่งเศรษฐกิจและเกษตรสมบูรณ์” ที่เป็นผลงานจากความอุตสาหะของคนเมืองชลทุกคน

ด้านประวัติเมืองชล (www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/ประวัติเมืองชล/tabid/60/language/en-US/Default.aspx)

จังหวัดชลบุรีเป็นดินแดนที่ปรากฏขึ้นมาในหน้าประวัติศาสตร์ตั้งแต่สมัยทวารวดี ขอม และสุโขทัย แต่เดิมเป็นเพียงเมืองเกษตรกรรมและชุมชนประมงเล็ก ๆ หลายเมืองกระจัดกระจายกันอยู่ห่าง ๆ โดยในทำเนียบศักดิ์ดินาหัวเมืองสมัยอยุธยากำหนดให้ชลบุรีเป็นเมืองชั้นจัตวา

ส่วนแผนที่ไตรภูมิก็มีชื่อดำบลสำคัญของชลบุรีปรากฏอยู่เรียงจากเหนือลงใต้คือเมืองบางทราย เมืองบางปลาสร้อย เมืองบางพระเรือ (ปัจจุบันคือบางพระ) และเมืองบางละมุง แม้ว่าจะเป็นเพียงเมืองเล็ก ๆ แต่ก็อุดมไปด้วยทรัพยากรทั้งบนบกและในทะเลมีการทำไร่ทำนาทำสวนและออกทะเลมาแต่เดิมนอกจากนี้ยังมีการติดต่อกับชาวจีนที่ล่องเรือสำเภาเข้ามาค้าขายกับกรุงสยามด้วย

ดินแดนที่เรียกว่าจังหวัดชลบุรีมีผู้คนอาศัยอยู่มาตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์แล้วก็สามารถย้อนไปได้จนถึงยุคหินขัดเช่นบริเวณที่ลุ่มริมฝั่งแม่น้ำพานทองเคยมีมนุษย์ยุคหินใหม่อาศัยอยู่โดยชนกลุ่มนี้นิยมใช้ขวานหินขัดเพื่อการเก็บหาถ้ำไถ่รวมถึงใช้ลูกปัดและกำไลภาชนะเครื่องปั้นดินเผาซึ่งมีลายที่เกิดจากการใช้เชือกทาบลงไปขณะดินยังไม่แห้งนอกจากนี้ยังพบเศษอาหารทะเลพวกหอยปูและปลาอีกด้วย เมื่อปี พ.ศ. 2522 ได้มีการขุดสำรวจที่ตำบลพนมดี อำเภอพนัสนิคม พบร่องรอยของชุมชนโบราณก่อนประวัติศาสตร์ โศกพนมดีทำให้สันนิษฐานได้ว่าภายในเนื้อที่ 4,363 ตารางกิโลเมตร ของชลบุรีอดีตเคยเป็นที่ตั้งเมืองโบราณที่มีความรุ่งเรืองถึง 3 เมือง ได้แก่ เมืองพระรถ เมืองศรีพโล และเมืองพญาเร่ โดยอาณาเขตของ 3 เมือง นี้รวมกันเป็นจังหวัดชลบุรีในปัจจุบัน

เมืองพระรถ

ในสมัยทวารวดีและสมัยลพบุรีประมาณ 1,400-700 ปี ก่อนบริเวณตำบลหน้าพระธาตุ อำเภอพนัสนิคมในปัจจุบัน มีร่องรอยของเมืองใหญ่ชื่อ “เมืองพระรถ” ตั้งอยู่ในที่ราบลุ่มซึ่งแม่น้ำหลายสายไหลมาบรรจบกันเป็นแม่น้ำพานทองโดยสามารถใช้แม่น้ำสายนี้เป็นทางคมนาคมติดต่อกับเมืองศรีมโหสถในจังหวัดปราจีนบุรี (ปัจจุบันคือบริเวณบ้านสระมะเขือบ้านโคกวัดและบ้านหนองสะแกอำเภอศรีมโหสถ) จนไปถึงอำเภอธัญประเทศได้อีกทั้งยังมีเส้นทางเดินเท้าเชื่อมไปถึงจังหวัดระยองและจันทบุรีผ่านเมืองพญาเร่ซึ่งเป็นเมืองโบราณสำคัญอีกแห่งหนึ่งของชลบุรี เมืองพระรถจึงกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของชลบุรีในยุคนั้น

นอกจากนี้นักโบราณคดียังสำรวจพบว่าเมืองพระรถเป็นเมืองโบราณยุคเดียวกับเมืองศรีพโลหรือเก่าแก่กว่าเล็กน้อยเนื่องจากปรากฏว่ามีทางเดินโบราณเชื่อมต่อสองเมืองนี้ในระยะเวลาประมาณ 20 กิโลเมตร

เมืองศรีพโล

“เมืองศรีพโล” ตั้งอยู่บริเวณบ้านอุตะเถา ตำบลหนองไม้แดง อำเภอเมืองชลบุรี หน้าเมืองมีอาณาเขตจรดตำบลบางทรายในปัจจุบัน เคยมีผู้ขุดพบโบราณวัตถุหลายอย่าง เช่น พระพุทธรูปทองคำสัมฤทธิ์ แก้วพลี ก้นทองคำ ถ้วยชามสังคโลกคล้ายของสุโขทัย จระเข้ปูน และก้อนศิลา มีรอยเท้าสุนัข เป็นต้น นักโบราณคดีสันนิษฐานว่าเมืองศรีพโลเป็นเมืองในสมัยขอม

เรื่องอำนาจแห่งภูมิภาคอุษาคเนย์และอาจจะมีอายุร่วมสมัยกับลพบุรีซึ่งอยู่หลังยุคอุทองและก่อนยุค
อยุธยาคือประมาณปี พ.ศ. 1600-1900

จากการขุดค้นทางโบราณคดีทำให้ทราบว่าตัวเมืองศรีพโลตั้งอยู่ใกล้กับปากน้ำ
บางปะกงโดยเมื่อประมาณ 600 ปีก่อน ในสมัยสุโขทัยเมืองนี้มีฐานะเป็นเมืองท่าชายทะเลที่มั่งคั่ง
เปิดรับเรือสำเภาจากจีนกัมพูชาและเวียดนามให้มาจอดพักก่อนเดินทางต่อไปยังปากน้ำเจ้าพระยา
(เป็นที่น่าเสียดายว่ากำแพงเมืองศรีพโล ได้ถูกทำลายไปหมดสิ้นจากการก่อสร้างถนนสุขุมวิทจึงไม่
เหลือร่องรอยทางโบราณคดีไว้ให้ศึกษา) ต่อมาในสมัยอยุธยาเมืองศรีพโลก็ค่อย ๆ หมดความสำคัญ
ลงอาจเพราะปากแม่น้ำตื่นเงินจากการพัฒนาสะสมของตะกอนจำนวนมากสาละพาประชาชนจึงย้ายถิ่น
ฐานลงมาสร้างเมืองใหม่ที่ “บางปลาสร้อย” ซึ่งก็คือ “เมืองชลบุรี” ในปัจจุบัน (วัดใหญ่อินทาราม
ในตัวเมืองชลบุรีปัจจุบันยังปรากฏภาพจิตรกรรมฝาผนังการค้าขายระหว่างคนไทยจีนและฝรั่ง
บ่งบอกถึงบรรยากาศการค้าขายอันคึกคักในอดีต)

เมืองพญาเร่

“เมืองพญาเร่” ตั้งอยู่ในเขตตำบลบ่อทอง อำเภอบ่อทอง เป็นเมืองยุคทวารวดี
เช่นเดียวกับเมืองพระรถ เมืองนี้ตั้งอยู่ในเขตที่สูงห่างจากเมืองพระรถประมาณ 32 กิโลเมตร
ลักษณะผังเมืองเป็นรูปวงรี 2 ชั้น ชั้นแรกมีเส้นผ่าศูนย์กลางประมาณ 1,100 เมตร ส่วนชั้นใน
ประมาณ 600 เมตร โดยคูเมืองและคันดินของตัวเมืองชั้นนอกทางด้านเหนือยังคงปรากฏเห็นได้
ชัดเจนในปัจจุบัน

เมืองพญาเร่มีการติดต่อกับเมืองพระรถอยู่เนื่อง ๆ โดยใช้คลองหลวงเป็นเส้นทาง
สัญจรปัจจุบันลำคลองนี้ยังคงอยู่โดยเป็นคลองสายสำคัญและมีความยาวที่สุดของจังหวัดชลบุรี
ทุกวันนี้การทำนาในอำเภอนันทนิคมและอำเภอนันทองยังคงอาศัยน้ำจากคลองนี้เนื่องจากมีแคว
หลายสายแตกสาขาออกไปแควใหญ่ที่สุดคือแควที่เกิดจากทิวเขาป่าแดง

สมัยกรุงศรีอยุธยา

เมืองชลบุรีปรากฏเป็นหลักฐานในทำเนียบศักดิ์นาหัวเมืองตราเมื่อ พ.ศ. 1919 มีฐานะ
เป็นเมืองจัตวาผู้รักษาเมืองคือ “ออกเมืองชลบุรีศรีมหาสมุทร” ศักดินา 2,400 ไร่ ส่งส่วยไม้แดง
ในรัชกาลสมเด็จพระบรมราชาธิราช (ขุนหลวงพะงั่ว) ในปี พ.ศ. 2309 ขณะที่กรุงศรีอยุธยาถูก
ทัพพม่าล้อมอยู่นั้นกรมหมื่นพิพิธซึ่งเป็นพระเจ้าลูกยาเธอองค์หนึ่งในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
บรมโกศแต่ถูกเนรเทศไปลังกาได้กลับมาเกลี้ยกล่อมรวบรวมชายฉกรรจ์ทางหัวเมืองภาคตะวันออก
ได้แก่ จันทบุรี ระยอง บางละมุง ชลบุรี และปราจีนบุรี เข้าร่วมกองทัพอ้างว่าจะยกไปช่วย
กรุงศรีอยุธยารบพม่าในครั้งนั้นชาวชลบุรีได้ให้การสนับสนุนเข้าร่วมทัพเป็นจำนวนมากจนกระทั่ง
เมืองชลบุรีแทบจะกลายเป็นเมืองร้าง

เมื่อกรมหมื่นเทพพิพิธยกไพร่พลไปตั้งมั่นที่ปราจีนบุรีแล้วจึงมีหนังสือกราบบังคมทูลพระเจ้าอยู่หัวเอกทัศณกรุงศรีอยุธยาขออาสาช่วยป้องกันพระนครแต่พระเจ้าอยู่หัวเอกทัศทรงพระราชดำริว่ากรมหมื่นเทพพิพิธเป็นคนมักใหญ่ใฝ่สูงจนถูกเนรเทศมาแล้วครั้งหนึ่ง การที่มาเรียกระดมผู้คนเข้าเป็นกองทัพโดยพลการครั้งนี้ก็เป็นการทำผิดกฎหมายเทียวบาลจึงโปรดเกล้าฯ ให้ยกกองทัพจากกรุงศรีอยุธยาไปปราบกรมหมื่นเทพพิพิธจนบอบช้ำ จากนั้นพม่ายังได้ส่งกองทัพเข้าโจมตีกองทัพกรมหมื่นพิพิธจนแตกพ่ายจนกระทั่งกรุงศรีอยุธยาเสียแก่พม่าเมื่อ พ.ศ. 2310 ชาวลลบุรีได้ให้ความร่วมมือกับสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชในการกอบกู้อิสรภาพอย่างใกล้ชิดจนสามารถกอบกู้เอกราชกลับคืนมาได้สำเร็จ

สมัยกรุงรัต โกสินทร์

สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 พระอินทอาษาชาวเมืองเวียงจันทน์ได้พาชาวลาวจำนวนหนึ่งอพยพเข้ามาขอพึ่งพระบรมโพธิสมภารพระองค์จึงทรงโปรดเกล้าฯ ให้ไปตั้งถิ่นอาศัยอยู่ระหว่างเมืองชลบุรีและละแวกเมืองพนัสนิคม (บริเวณเมืองพนัสนิคมในปัจจุบัน) ครั้นต่อมาสมัยรัชกาลที่ 4-6 พระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ของสยามได้เสด็จประพาสชลบุรีหลายหนเนื่องจากชลบุรีเป็นเมืองชายทะเลที่มีทัศนียภาพงดงามเหมาะแก่การพักผ่อนหย่อนใจอีกทั้งไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครมากนัก

จนถึงปี พ.ศ. 2350 พระสุนทรโวหาร (สุนทรภู่) รัตนกวีของไทยได้เดินทางจากกรุงเทพมหานครไปเยี่ยมบิดาที่เมืองแกลงจังหวัดระยองได้เขียนไว้ในนิราศเมืองแกลงกล่าวถึงเมืองต่าง ๆ เมื่อเข้าถึงเขตจังหวัดชลบุรีตามลำดับจากเหนือไปใต้คือบางปลาสร้อย หนองมน บ้านไร่บางพระ บางละมุง นาเกลือ พัทยา นาจอมเทียน ห้วยขวาง และหนองชะแก้ว (ปัจจุบันเรียกบ้านชากแง้วอยู่ในเขตอำเภอบางละมุงซึ่งเป็นทางที่จะไปอำเภอแกลงจังหวัดระยองได้)

ในช่วง พ.ศ. 2437 รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้ทรงเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองราชอาณาจักรที่เป็นหัวเมืองเล็ก ๆ แบบโบราณ ยุบรวมเข้าด้วยกันให้อยู่ภายใต้บังคับบัญชาของกระทรวงมหาดไทยหน่วยงานเดียวดังมีบันทึกว่า “รวมหัวเมืองทางลำน้บางปะกงคือเมืองปราจีนบุรี 1 เมืองนครนายก 1 เมืองพนมสารคาม 1 เมืองละแวก 1 รวม 4 หัวเมือง เป็นเมืองมณฑล 1 เรียกว่ามณฑลปราจีน” ตั้งที่ว่าการมณฑล ณ เมืองปราจีน ต่อเมื่อโอนหัวเมืองในกรมท่ามาขึ้นกระทรวงมหาดไทยจึงย้ายที่ทำการมณฑลลงมาตั้งที่เมืองละแวกเพราะขยายอาณาเขตมณฑลต่อไปทางชายทะเลรวมเมืองพนัสนิคม เมืองชลบุรี และเมืองบางละมุง เพิ่มให้อีก 3 รวมเป็น 7 เมืองด้วยกัน แต่คงเรียกชื่อว่ามณฑลปราจีนอยู่ตามเดิม

ครั้นถึงช่วงปี พ.ศ. 2458 ในสมัยรัชกาลที่ 6 ได้ทรงรวมมณฑลจัดตั้งขึ้นเป็น “ภาค” โดยมีอุปราชเป็นผู้ปกครองมีอำนาจเหนือสมุหเทศาภิบาลมีด้วยกัน 4 ภาค คือ ภาคพายัพ ภาคปักษ์ใต้ ภาคอีสาน และภาคตะวันตก สำหรับภาคกลางให้คงเป็นมณฑลอยู่อย่างเดิมเรียกว่า มณฑลอยุธยา มีอุปราชปกครองแทนสมุหเทศาภิบาลการปกครองหัวเมืองแบบแบ่งเป็นภาคและมี ตำแหน่งอุปราชเช่นนี้ ยกเลิกเมื่อวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2468 ในสมัยรัชกาลที่ 7 โดยกลับไปใช้ใน ลักษณะเป็นมณฑลอย่างเดิมในลักษณะที่มีจำนวนมากถึง 20 มณฑล และภายใน 10 ปีต่อมา คือ ก่อน พ.ศ. 2475 ได้ยุบลงเหลือเพียง 10 มณฑล เป็นครั้งสุดท้าย

สรุปความเป็นมาของจังหวัดชลบุรี

1. ยุคก่อนกรุงศรีอยุธยาพื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นจังหวัดชลบุรีมีเมืองศรีพโลและเมืองพระรถตั้งอยู่แล้วโดยทุกวันนี้ยังมีหลักฐานความเป็นเมืองบางอย่างปรากฏชัดอยู่

2. ยุคกรุงศรีอยุธยาเมืองศรีพโลและเมืองพระรถอาจเสื่อมไปแล้วและมีชุมชนที่รวมกันอยู่หลายจุดในลักษณะเป็นบ้านเมือง เช่น บางทราย บางปลาสร้อย บางพระเรือ บางละมุง ฯลฯ

3. ยุครุ่งรัตนโกสินทร์ แบ่งเป็น 3 ช่วงย่อย ๆ ได้แก่

ช่วงแรก (ก่อน พ.ศ. 2440 หรือ ร.ศ. 115) จังหวัดชลบุรียังไม่เกิดขึ้นแต่ได้มีเมืองต่าง ๆ ในพื้นที่เกิดขึ้นแล้ว คือ เมืองบางปลาสร้อย เมืองพนัสนิคม และเมืองบางละมุง

ช่วงสอง (หลัง พ.ศ. 2440-2475) ขณะนั้นคำว่า “จังหวัด” มีใช้แห่งเดียวในราชอาณาจักรคือจังหวัดกรุงเทพมหานคร เข้าใจว่าคำว่า “เมืองชลบุรี” มีชื่อเรียกในช่วงนี้โดยมีอำเภอเมืองบางปลาสร้อย (ที่ตั้งตัวเมือง) อำเภอพานทอง อำเภอบางละมุง และอำเภอพนัสนิคม อยู่ในเขตการปกครองระยะต้น ต่อมาในระยะหลังปี พ.ศ. 2460 จึงมีอำเภอศรีราชา และอำเภออื่น ๆ เกิดขึ้นรวมกันอยู่ในเขตเมืองชลบุรี

ช่วงสาม (ตั้งแต่ พ.ศ. 2475 จนถึงปัจจุบัน) มีการเปลี่ยนแปลงรูปการปกครองประเทศครั้งใหญ่จากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นระบอบประชาธิปไตยโดยพระราชบัญญัติระเบียบราชการบริหารแห่งราชอาณาจักรสยาม พ.ศ. 2476 ได้ยกเลิกเขตการปกครองแบบ “เมือง” ทั่วราชอาณาจักรแล้วตั้งขึ้นเป็น “จังหวัด” แทน โดยมีข้าหลวงประจำจังหวัดเป็นผู้ปกครอง บังคับบัญชาเมืองชลบุรีจึงกลายเป็นจังหวัดชลบุรีและเปลี่ยนข้าหลวงประจำจังหวัดเป็นผู้ว่าราชการจังหวัด

ที่ตั้งและอาณาเขต ([www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/ที่ตั้งและอาณาเขต/](http://www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/ที่ตั้งและอาณาเขต/tabid/62/language/en-US/Default.aspx)
tabid/62/language/en-US/Default.aspx)

จังหวัดชลบุรีตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทยหรือริมฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทยประมาณเส้นรุ้งที่ 12 องศา 30 ลิปดา ถึง 13 องศา 43 ลิปดาเหนือ และเส้นแวงที่ 100 องศา 45 ลิปดา ถึง 101 องศา 45 ลิปดาตะวันออก ระยะทางจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนสายบางนา-ตราด) รวมระยะทางประมาณ 81 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือ Motorway (กรุงเทพฯ-ชลบุรี) ระยะทาง 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาที เท่านั้น

จังหวัดชลบุรีมีพื้นที่ทั้งสิ้น 2,726,875 ไร่ (4,363 ตารางกิโลเมตร) คิดเป็นร้อยละ 0.85 ของพื้นที่ประเทศไทย (พื้นที่ของประเทศไทยประมาณ 320,696,875 ไร่ หรือ 513,115 ตารางกิโลเมตร)

ทิศเหนือติดกับจังหวัดฉะเชิงเทรา

ทิศใต้ติดกับจังหวัดระยอง

ทิศตะวันออกติดกับจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดระยอง

ทิศตะวันตกติดกับชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย

เขตการปกครอง (www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/เขตการปกครอง/tabid/63/language/en-US/Default.aspx)

จังหวัดชลบุรีแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 11 อำเภอ 92 ตำบล 687 หมู่บ้าน การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วยองค์การบริหารส่วนจังหวัดเทศบาลนคร 2 แห่ง คือ เทศบาลนครแหลมฉบัง และเทศบาลนครเจ้าพระยาสุรศักดิ์ เทศบาลเมือง 10 แห่ง เทศบาลตำบล 35 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 50 แห่ง และมีรูปแบบการปกครองพิเศษ 1 แห่ง คือ เมืองพัทยา แยกจากการปกครองของอำเภอบางละมุง เนื่องจากเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับนานาชาติซึ่งมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

อำเภอทั้ง 11 ของจังหวัดชลบุรี ได้แก่ อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอพนัสนิคม อำเภอพานทอง อำเภอบ้านบึง อำเภอศรีราชา อำเภอเกาะจันทร์ อำเภอบ่อทอง อำเภอหนองใหญ่ อำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ และอำเภอเกาะสีชัง

วิถีชีวิตและเศรษฐกิจ (www.chonburi.go.th/สวัสดิ์เมืองชล/วิถีชีวิตและเศรษฐกิจ/tabid/61/language/en-US/Default.aspx)

ชลบุรี เมืองชายทะเลที่ได้รับการกล่าวขานมากที่สุดแห่งบูรพาทิศ ดินแดนชายทะเลอันมั่งคั่งแห่งนี้ ได้ผันผ่านกาลเวลามาเนิ่นนาน จากการเป็นเมืองท่าค้าขายคึกคักในอดีต พัฒนามาสู่เมืองเกษตร อุตสาหกรรม และท่องเที่ยว สิ่งนี้อาจสะท้อนคุณลักษณะสำคัญของคนเมืองชล ซึ่งมี

ความขยันและมองการณ์ไกล กอปรกับทรัพย์สินในดินสินในน้ำ ต่างช่วยกันเอื้ออำนวยให้การพัฒนาด้านต่าง ๆ เป็นไปอย่างสะดวกราบรื่นและต่อเนื่อง

ปัจจุบันชลบุรีมีประชากรประมาณ 1,364,002 คน ประชากรแฝงประมาณ 1,500,000 คน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผู้โยกย้ายเข้ามาทำงานในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทว่าเมื่อพูดถึงผู้คนพื้นถิ่นจริง ๆ ของชลบุรีแล้ว จะพบว่าคนชลบุรีมีอาชีพผูกพันอยู่กับท้องทะเล ไร่ ทำปศุสัตว์ และทำเหมืองแร่ โดยลักษณะนิสัยของคนเมืองชลดั้งเดิมได้ชื่อว่าเป็นคนจริง ใช้ชีวิตเรียบง่าย ประหยัดค้อมมือ เอากรเองงาน หนักเอาเบาสู้ง มีความเป็นมิตร และพร้อมต้อนรับผู้มาเยือนเสมอ แม้ทุกวันนี้สภาพบ้านเมืองของชลบุรีจะเจริญรุดหน้าไปมาก อีกทั้งมีผู้คนต่างถิ่นโยกย้ายเข้ามาอาศัยผสมกลมกลืนกับชนดั้งเดิม ทว่าคนเมืองชลก็ยังคงรักษาขนบธรรมเนียมและประเพณีอันดีงามของตนเอาไว้ได้อย่างเหนียวแน่น สะท้อนออกมาในรูปแบบงานเทศกาลประจำปีต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นงานบุญกลางบ้านและงานเครื่องจักสานพนัสนิคมงานประเพณีวันไหล (งานก่อดวงพระทรายวันไหล) ในช่วงหลังวันสงกรานต์ งานประเพณีกองข้าวอำเภอศรีราชา งานประเพณีวิ่งควายอันศักดิ์สิทธิ์ รวมถึงงานแห่พระพุทธรูปศักดิ์สิทธิ์และงานกาชาดชลบุรี เป็นต้น เหล่านี้ล้วนแสดงให้เห็นประจักษ์ถึงเอกลักษณ์ความโดดเด่นของคนชลบุรีได้อย่างชัดเจน

คนเมืองชลในปัจจุบันนับถือศาสนาพุทธมากถึงร้อยละ 97 ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่น ๆ โดยผสมผสานความเชื่อความศรัทธาในสิ่งศักดิ์สิทธิ์เข้าไปในศาสนาที่ตนนับถือด้วย เช่น เมื่อถึงช่วงเทศกาลกินเจประมาณเดือนตุลาคมของทุกปี ผู้คนที่ศรัทธาก็จะพากันนุ่งขาวห่มขาว งดการบริโภคเนื้อสัตว์ แล้วเดินทางไปร่วมสวดมนต์บำเพ็ญทานยังโรงเจต่าง ๆ ทั่วจังหวัดชลบุรี หรืออีกตัวอย่างหนึ่งที่เห็นได้ชัดเจนก็คือ คนเมืองชลมักเดินทางไปที่เขาสามมูข เพื่อสักการะและขอพรจากเจ้าแม่สามมูข บริเวณเขาสามมูขซึ่งไม่ห่างจากหาดบางแสนและอ่างศิลา สองตัวอย่างนี้คือความเชื่อของชาวจีนที่ผสมผสานรวมเป็นเนื้อเดียวกับความศรัทธาท้องถิ่นจนไม่สามารถแยกออกจากกันได้

ชลบุรีเป็นย่านชุมชนจีนที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก คนจีนในชลบุรีส่วนใหญ่เป็นเชื้อสายแต้จิ๋ว ซึ่งเชี่ยวชาญการค้าและมีบทบาทสำคัญในเรื่องเศรษฐกิจ ประมง อุตสาหกรรมเกษตรกรรม และเข้ามาตั้งถิ่นฐานในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 2-3) อยู่แถบชายทะเลเมืองบางปลาสร้อย ทำการค้าและประมงอย่างกว้างขวางจนมีเหลือส่งออกไปยังต่างประเทศ อีกทั้งเป็นผู้นำอ้อยเข้ามาปลูก และริเริ่มอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายแถบอำเภอบ้านบึง อำเภอพานทอง และอำเภอพนัสนิคม ส่วนคนจีนที่อพยพเข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 5 มักทำอาชีพปลูกผักและเลี้ยงเป็ดอยู่ในบริเวณเดียวกัน สำหรับชนชาวลาวนั้นอพยพเข้ามาช่วงรัชกาลที่ 3 มีอาชีพทำไร่ ทำนา และมี

ความสามารถพิเศษในการทำหัตถกรรมจักสาน ส่วนชาวมุสลิมอพยพเข้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยา ปัจจุบันมีอาชีพทำสวนผลไม้ ไร่มันสำปะหลัง และค้าขายในตลาด เป็นกลุ่มที่เคร่งครัดในประเพณีและศาสนา

ทุกวันนี้ชลบุรีได้ก้าวผ่านยุคแห่งการพัฒนาจนสามารถบรรลุถึงความเพียบพร้อมทั้งในแง่ของทรัพยากรธรรมชาติ การท่องเที่ยว อุตสาหกรรม การเกษตร วิถีชีวิต และสามารถรักษาวัฒนธรรมอันดีงามของท้องถิ่นไว้ได้อย่างสมบูรณ์ กลายเป็นเมืองชายทะเลที่มีเสน่ห์ น่าเที่ยว น่าลงทุน และมีความปลอดภัยสูง

ศักยภาพและความโดดเด่นในหลายด้านของเมืองชลทั้งหมดดังกล่าว จึงกลายเป็นต้นทุนที่มั่งคั่งเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ชลบุรีกลายเป็น “เพชรน้ำเอกแห่งบูรพาทิศ” ที่พร้อมเปิดประตูออกสู่สังคมโลกได้อย่างสมภาคภูมิ

ตารางที่ 3-4 เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชลบุรีและการแพร่วัฒนธรรม

	การแพร่วัฒนธรรมยุคชาตินิยม		การแพร่วัฒนธรรมยุคโลกาภิวัตน์ (ที่ขัดแย้งกัน)	
การแพร่	สถานที่ตากอากาศ	แหล่งอุตสาหกรรม	การเติบโตอย่าง	สถาบันเทิง
ภูมิทัศน์	เป็นเมืองท่า	นานาชาติ	รวดเร็วของเมือง	
วัฒนธรรม		โครงการพัฒนาชายฝั่งทะเล	และแหล่งท่องเที่ยว	
		ตะวันออก (Eastern Seaboard)		
	ภูมิทัศน์ทะเล: หาดวอนนภา หาดบางแสน หาดพัทยา หาดจอมเทียน หาดเตยงาม เกาะสีชัง เกาะล้าน เกาะสาก เกาะลอย เกาะไผ่ และเกาะอื่น ๆ			
	ภูมิทัศน์ภูเขา: เขาสามมุก เขาชีจรรย์ เขาเขียว			
	ภูมิทัศน์ท่องเที่ยวริมทะเล: จุดชมวิวยุทธศาสตร์ แหลมแท่น จุดชมวิวกาสามมุก สะพานปลาอ่างศิลา			
	ฐานทัพเรือสัตหีบศูนย์อนุรักษ์เต่าทะเล			
	ภูมิทัศน์วัฒนธรรม: ศาลเจ้านาจาไทจื้อ ศาลเจ้าแม่กวนอิมขาวเกาะลอย วัดญาณสังวรารามฯ			
	วิหารเซียน ปราสาทสังฆกรรม			
เมืองเปิด	อาชญากรรมสูง	การดำรงอยู่ร่วมกัน	เมืองแห่งการอยู่ร่วมกัน	
หลากหลาย			เมืองสร้างสรรค์	
วัฒนธรรม สมัยใหม่				
	ภูมิทัศน์สถาปัตยกรรมสมัยใหม่: กลุ่มอาคารพาณิชย์ คอนโดมิเนียม โรงแรม ห้างสรรพสินค้า			

ตารางที่ 3-4 เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชลบุรีและการแพร่วัฒนธรรม (ต่อ)

การแพร่วัฒนธรรมยุคชาตินิยม		การแพร่วัฒนธรรมยุคโลกาภิวัตน์ (ที่ขัดแย้งกัน)	
เมืองอุตสาหกรรม	แหล่งมลพิษ	การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมและท่าเรือ	การกระจายสินค้าไปทั่วโลก
<p>ภูมิทัศน์นิคมอุตสาหกรรม: นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอมตะนคร</p> <p>ภูมิทัศน์ทางด่วน: Motorway กรุงเทพฯ-ชลบุรี ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถนนบางนา-ตราด</p>			
เมืองท่าของภาคตะวันออก	เมืองใกล้กรุงเทพฯ	สถานที่สำหรับการอยู่ร่วมกันด้วยสันติภาพ	เมืองแห่งการอยู่ร่วมกันด้วยสันติภาพ
<p>ภูมิทัศน์ท่าเรือ: ท่าเรือแหลมฉบัง</p>			

นโยบายการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของจังหวัด (www.chonburi.go.th)

1. แหล่งน้ำ (การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำ)

จังหวัดมีนโยบายยึดถือภูมิปัญญาท้องถิ่นเดิมที่ประชาชนเคยกักเก็บน้ำให้เต็มเพื่อใช้ในฤดูแล้งจึงได้กำหนดแนวทางให้อำเภอหน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นพยายามประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสร้างแหล่งน้ำในชุมชนเพื่อกักเก็บน้ำในฤดูฝนไว้ใช้ตอนฤดูแล้งโดยแนะนำให้จัดสร้างถังเก็บน้ำไว้ใต้ดินทุกครัวเรือนเพื่อกักเก็บน้ำจะสามารถบรรเทาความเดือดร้อนจากภัยแล้งได้ในระดับหนึ่ง

2. ระบบ Logistic (Public transportation)

เป็นกระบวนการวางแผนการดำเนินงานและการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับการเก็บรักษาสินค้าบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าซึ่งระบบ Logistic ที่ดีจะต้องมีต้นทุนโดยรวมของทุกขั้นตอนที่อยู่ในระดับต่ำและรวดเร็วเพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

3. การกำจัดขยะด้วยกระบวนการทางความร้อนสูงพร้อมผลิตกระแสไฟฟ้า

ด้วยจังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีการขยายตัวการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งสาขาอุตสาหกรรมพาณิชยกรรมการท่องเที่ยว การบริการ หมู่บ้านจัดสรร โรงแรม รีสอร์ท ฯลฯ ปีหนึ่ง ๆ มากกว่า 5-10 % ต่อเนื่องทุกปี เป็นเหตุให้มีประชาชนจากทุกจังหวัดทั่วประเทศหลั่งไหลเข้ามาในเขตจังหวัดชลบุรีเพื่อทำการค้าการลงทุนทางานท่ามกลางและซื้อบ้านอยู่อาศัยเป็นจำนวนมาก

วิทยาลัยฯ จังหวัดและพันธกิจ (www.chonburi.go.th)

แผนปฏิบัตินโยบายจังหวัดชลบุรี พ.ศ. 2557-2560

วิทยาลัยฯ จังหวัดชลบุรี

“ชลบุรีนำอยู่คู่เศรษฐกิจชั้นนำ อุตสาหกรรมสะอาด ท่องเที่ยวนานาชาติประตูสู่เศรษฐกิจโลก”

ค่านิยมจังหวัดชลบุรี

“ซื่อสัตย์สุจริตมุ่งผลสัมฤทธิ์งานสืบสานประเพณีมีคุณธรรมจริยธรรมน้อมนำเศรษฐกิจพอเพียง”

พันธกิจ

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกด้าน
2. สร้างภูมิคุ้มกันในสังคมและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. บริหารจัดการระบบนิเวศน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจทุก ๆ ด้าน
5. บริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาลและทันสมัย

ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ (www.chonburi.go.th)

ยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1: พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อยความปลอดภัยมั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่รองรับความเปลี่ยนแปลง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2: การเสริมสร้างระบบชุมชนและสถาบันครอบครัวให้เข้มแข็ง และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความสุขประชาชนมีความรู้คู่คุณธรรมน้อมนำเศรษฐกิจพอเพียงเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3: บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศน์และการใช้ประโยชน์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4: ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนสามารถรองรับความต้องการของตลาด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5: พัฒนาอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6: ปรับเปลี่ยนภาคเกษตรสู่ระบบเกษตรคุณภาพสูงและมูลค่าสูงและพัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เข้มแข็ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7: พัฒนาระบบผังเมืองระบบ Logistics โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 8: ส่งเสริมทุกภาคส่วนให้มีการดำเนินงาน โดยยึดหลัก
 ธรรมภิบาล

เป้าประสงค์

1. เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
2. เพื่อให้เกิดสังคมเข้มแข็งและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. เพื่อให้ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมมีความอุดมสมบูรณ์และปราศจากมลภาวะ
4. เพื่อให้เศรษฐกิจทุกด้านสู่มาตรฐานสากลเติบโตอย่างยั่งยืน
5. เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถพัฒนาจังหวัดได้อย่างสอดคล้องในทิศทางเดียวกัน

กลยุทธ์

1. พัฒนาจิตใจให้มีคุณธรรมจริยธรรมควบคู่กับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุกกลุ่ม
 ทุกวัยตลอดชีวิต

2. จัดการองค์ความรู้ทั้งปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงภูมิปัญญาท้องถิ่นและองค์ความรู้สมัยใหม่ให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิต

3. พัฒนาระบบสุขภาพอย่างครบวงจรและเสริมสร้างคนให้ลดละเลิกพฤติกรรมเสี่ยง
 ต่อสุขภาพ

4. ส่งเสริมระบบและประสานการจัดสวัสดิการสังคมให้แก่ทุกกลุ่มเป้าหมาย

5. ส่งเสริมการมีงานทำให้เกิดความมั่นคงในอาชีพและรายได้

6. ส่งเสริมพัฒนาระบบและคุณภาพการศึกษาเพื่อยกระดับผลสัมฤทธิ์ด้านการศึกษา

7. สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนรวมทั้งให้การคุ้มครอง

ตามสิทธิแห่งกฎหมาย

8. เสริมสร้างศักยภาพชุมชนให้มีภูมิคุ้มกันทางสังคมพร้อมเผชิญการเปลี่ยนแปลง

9. พัฒนาอนุรักษ์ฟื้นฟูป้องกันระบบนิเวศน์ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและ

ผังเมืองโดยการมีส่วนร่วม

10. พัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดมลภาวะและควบคุมกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อ
 สิ่งแวดล้อม

11. เพิ่มผลิตภาพและมูลค่าของสินค้าและบริการให้มีมาตรฐาน โดยอาศัยองค์ความรู้
 เทคโนโลยีและภูมิปัญญาท้องถิ่น

12. พัฒนาเทคโนโลยีทางด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมบนพื้นฐานของเทคโนโลยีสะอาด
13. ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนด้วยการบูรณาการกระบวนการผลิตบนพื้นฐานศักยภาพและความเข้มแข็งของชุมชนอย่างสมดุล
14. พัฒนาสมรรถนะทักษะของกำลังแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของสถานประกอบการ
15. ส่งเสริมการบริการการตลาดและการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ
16. พัฒนาฟื้นฟูวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวให้ได้คุณภาพมาตรฐานและอนุรักษ์สภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน
17. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทน
18. ส่งเสริมและสนับสนุนข้อมูลด้านเศรษฐกิจทั้งภาคเกษตรกรรมอุตสาหกรรมและการบริการเพื่อการพัฒนา
19. บริหารการจัดทำผังเมืองและพัฒนาตามผังที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบโดยการบูรณาการ
20. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งโครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ
21. ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง
22. พัฒนาองค์กรระบบงานและสมรรถนะของบุคลากรภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่อง
23. พัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเชื่อมโยงโครงข่ายข้อมูล
24. สนับสนุนการศึกษางานวิจัยเพื่อการพัฒนาและบริหารยุทธศาสตร์จังหวัด

2.3 โครงสร้างอุตสาหกรรมและการพัฒนาเมือง

เมื่อเข้าสู่ศตวรรษที่ 21 แขนกกลางของเศรษฐกิจประเทศไทยได้ย้ายจากการกสิกรรมไปสู่อุตสาหกรรมการผลิตและการบริการ (มีมูลค่าประมาณครึ่งหนึ่งของรายได้ประชาชาติ) ธุรกิจการท่องเที่ยวก็เป็นหนึ่งในนั้นและเริ่มมีบทบาทสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆ ประเทศไทยเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเนื่องจากสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่รุ่มรวย กลุ่มประเทศอาเซียน (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN) ได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1967 ได้วางกำหนดให้มีความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายใต้ชื่อ ASEAN Economic Community (AEC) เริ่มจากเปิดเสรีบริการ 12 กลุ่ม ในปี ค.ศ. 2007 ระหว่างประเทศสมาชิก ตามหลักใหญ่ 5 ประการ คือ เสรีในการเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์และการบริการ การลงทุน ทุนและทรัพยากรบุคคลคุณภาพสูง ด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ กำลังคน และโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงความแข็งแกร่งทางการเงิน

ของสิงคโปร์ กลุ่ม AEC คาดหวังว่าจะเกิดการลงทุนจากต่างชาติและการค้าขายเพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต ประเทศไทยเองก็คาดหวังจะรวมเอาจุดแข็งทั้งหมดที่มีชื่อเสียงเฉพาะตัวในท้องถิ่นทั่วประเทศ และจังหวัดชลบุรีก็จะมีบทบาทเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมนานาชาติ รวมถึงเมืองพัทยา สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง แหลมฉบัง ท่าเรืออันดับหนึ่งในประเทศไทย ชลบุรีจึงมีความพร้อมอย่างดี ด้วยการสัญจรที่สะดวกสบาย และสภาพแวดล้อมสำหรับชีวิต ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางอุตสาหกรรมที่สัมพันธ์กับการค้าขายทั้งในและนอกประเทศ ล้วนมีอยู่อย่างหนาแน่นในพื้นที่จังหวัดนี้ ด้วยการสนับสนุนและนโยบายการพัฒนาของรัฐบาลท้องถิ่น

ตารางที่ 3-5 ศักยภาพของจังหวัดชลบุรี ประเทศไทย (SWOT) (www.chonburi.go.th)

วิเคราะห์	รายละเอียด
จุดแข็ง (Strengths)	<ol style="list-style-type: none"> 1. เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับโลก 2. เป็นเมืองทำการส่งออกชั้นนำของโลก 3. เป็นศูนย์กลางการอุตสาหกรรม ท่องเที่ยว พานิชยกรรม 4. มีระบบการคมนาคมขนส่งทั่วถึง และสะดวกในทุกด้านทั้งการขนส่งทางบก ทางเรือและทางอากาศ 5. ศูนย์กลางการพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์ 6. ศูนย์กลางพัฒนาพลังงานน้ำมันของประเทศ 7. เป็นศูนย์กลางการศึกษา และการสาธารณสุข
จุดอ่อน (Weaknesses)	<ol style="list-style-type: none"> 1. การเคลื่อนย้ายแรงงานต่างถิ่น และแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมายก่อให้เกิดปัญหาทางสังคม 2. ปัญหาขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลจากโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนพื้นที่ป่าชายเลน 3. ขาดองค์ความรู้ในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในการเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตร 4. การกำหนดผังเมืองรวมเพื่อรองรับขยายตัวของชุมชนเมือง และภาคอุตสาหกรรมในอนาคต
โอกาส (Opportunities)	<ol style="list-style-type: none"> 1. นโยบายของรัฐบาล 2. นักลงทุนต่างชาติให้ความสนใจมาลงทุน 3. การก้าวสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558
อุปสรรค (Threats)	<ol style="list-style-type: none"> 1. สถานการณ์ทางการเมือง อาจส่งผลให้การดำเนินนโยบายของรัฐบาลไม่ต่อเนื่อง 2. ความผันผวนของเศรษฐกิจโลก 3. ต้นทุนการผลิตสินค้าทางการเกษตรสูงกว่าสมาชิกอาเซียนหลายประเทศทำให้สูญเสียความสามารถในการแข่งขันด้านราคา 4. ภัยพิบัติทางธรรมชาติ

แผนและนโยบายการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน

1. แผนแม่บทสำหรับการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน

อินซอนได้เสนอแนวทางการออกแบบสาธารณะในปี ค.ศ. 2006 ใช้แนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองอินซอน มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2008 และจัดทำรายละเอียดแนวทางการออกแบบสำหรับตัวแปรทางภูมิทัศน์ดังนี้ แนวทางการออกแบบสาธารณะ ค.ศ. 2009 ผังแม่บทภูมิทัศน์ทางเข้าออกมหานครอินซอน ค.ศ. 2009 แผนภูมิทัศน์พื้นฐานมหานครอินซอน ค.ศ. 2025 และแผนการออกแบบสีพื้นฐาน ค.ศ. 2010 ซึ่งแผนภูมิทัศน์พื้นฐานมหานครอินซอนปี ค.ศ. 2025 นั้นเกิดขึ้นหลังจากการปรับปรุงและเพิ่มเติมแนวทางการออกแบบที่เกิดขึ้นก่อนหน้านี้ในปี ค.ศ. 2008 เมืองได้นำข้อกำหนดเกี่ยวกับภูมิทัศน์มหานครอินซอนเหล่านี้เพื่อมากำหนดว่าจะรักษาพัฒนา และฟูมฟักทรัพยากรภูมิทัศน์ในมหานครอินซอนได้อย่างไร

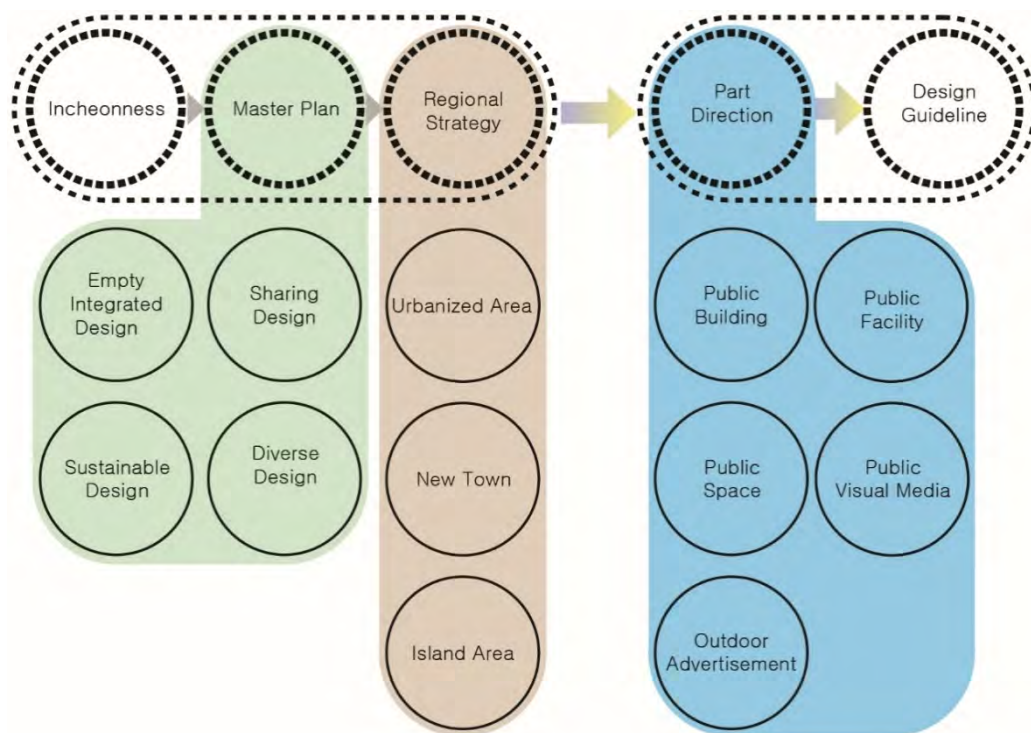
ตารางที่ 3-6 สถานะแนวทางการออกแบบสาธารณะของมหานครอินซอน (The Urban Design Guideline of Metropolitan Incheon, 2010, p. 3)

2006	2008	2009	2010
ข้อเสนอแนะในการดูแลรักษาแต่ละชนิด	แนวทางภูมิทัศน์เมือง	แผนการออกแบบสาธารณะพื้นฐาน ผังแม่บทภูมิทัศน์ทางเข้าออกมหานครอินซอน	แผนการออกแบบสีพื้นฐาน แนวทางการออกแบบเมือง

การออกแบบสาธารณะของมหานครอินซอนกำหนดวัตถุประสงค์ให้ค่านิยมสาธารณะเกิดขึ้นจริง ทั้งนามธรรมและรูปธรรมของการใช้ร่วมกันได้ทุกคน ความยั่งยืนและความซื่อตรง ตลอดจนจนถึงความเป็นท้องถิ่นในมหานครอินซอน ทิศทางหลักในการออกแบบสาธารณะแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ การออกแบบที่ว่างและผสมผสานการออกแบบร่วมกันการออกแบบที่ยั่งยืนและการออกแบบที่หลากหลาย

การออกแบบสาธารณะพื้นฐานสำหรับมหานครอินซอนนั้นเป็นแผนที่นอกเหนือจากกฎหมาย เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมือง และเตรียมวิธีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ นอกจากนี้แผนนี้ยังมุ่งกำหนดทิศทางพื้นฐานและขอบเขตการออกแบบสาธารณะ สร้างระบบปฏิบัติการ และเสนอแผนสำหรับอนาคตในการมีส่วนร่วมของประชาชน จุดมุ่งหมายประการแรกของแผนแม่บทนี้คือการสร้างกลยุทธ์ในการปฏิบัติที่มี

ประสิทธิภาพสำหรับการออกแบบสาธารณะ เพื่อจะทำให้เกิดเมืองที่งดงามและรื่นรมย์ได้จริง ประการที่สองคือการบริหารสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ส่งเสริมภาพลักษณ์โดยรวมของเมือง และปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมเมือง ประการที่สามคือการสร้างแบรนด์ให้มหานครอินซอน และรวบรวมเอาความสามารถในการแข่งขันของเมืองไว้ด้วยกัน



ภาพที่ 3-2 การสร้างกระบวนการในแนวทางการออกแบบสาธารณะของมหานครอินซอน

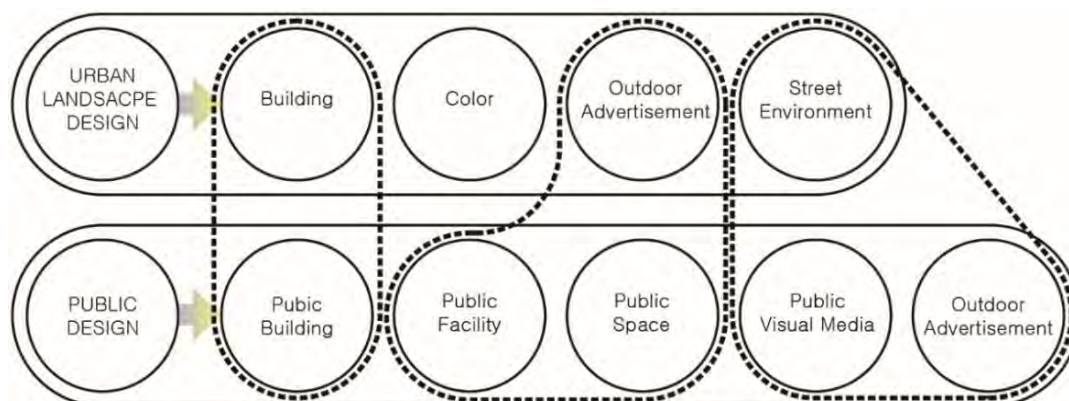
อินซอนได้วางแผนรายละเอียดดังกล่าวมาแล้วเพื่อควมมีชีวิตชีวาของเมือง และสร้างข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เพื่อรับมือกับงานชนิดนี้ มหานครอินซอนได้จัดตั้งสำนักงานส่งเสริมการออกแบบเมือง หรือ Urban Design Promotion Office (UDPO) ซึ่งขึ้นตรงกับผู้ว่าการเมือง UDPO เป็นผู้วางผังแม่บทในการควบคุมการออกแบบทั้งหมด และบริหารงานต่าง ๆ ได้แก่ การจัดทำแผนภูมิทัศนเมือง และการบริหารอื่นเพื่อร่วมมือและประเมินพื้นที่สีเขียว ภูมิทัศน์กลางคืน แผนพัฒนาอื่น ๆ และการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในสภาพแวดล้อม นอกจากนี้แล้วยังเสนอและนำข้อกำหนดต่าง ๆ มาใช้ ตามแผนพัฒนาเมือง และแนวทางการออกแบบสาธารณะของเมือง ตลอดจนตรวจสอบ วิเคราะห์และให้คำแนะนำความคิดในการออกแบบที่เหมาะสมกับพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

2. การแบ่งสาขาและประเภทของแนวทางการออกแบบ

เพื่อศึกษาสาขาการออกแบบสาธารณะของมหานครอินชอน งานวิจัยนี้จึงเปรียบเทียบ และศึกษาเป้าหมายและประเภทของมาตรฐานในผังแม่บทการออกแบบสาธารณะ ค.ศ. 2009 และ แนวทางการออกแบบเมือง ค.ศ. 2010 สาขาการออกแบบสาธารณะของอินชอนนั้นรวมถึง การออกแบบพื้นที่สาธารณะและบางส่วนของพื้นที่สำหรับเอกชนด้วย (เช่น การโฆษณา นอกอาคาร) สำหรับเป้าหมายในการออกแบบ แนวทางการออกแบบเมืองที่ใช้อยู่ปัจจุบัน ได้ปรับปรุงและเพิ่มเติมจากแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองปี ค.ศ. 2008 และประกอบด้วย 4 สาขา คือ อาคารสีการโฆษณากลางแจ้งและการออกแบบสภาพแวดล้อมบนถนน เมื่อเปรียบเทียบกับแผนการออกแบบสาธารณะ แนวทางการออกแบบของเมืองนี้จึงละเอียดกว่ามาก โดยคำนึงถึง การใช้งาน ลักษณะเฉพาะตัว ขนาด และวิธีการติดตั้งหลักๆ แผนการออกแบบสาธารณะของ มหานครอินชอนได้แบ่งเป้าหมายออกเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ สื่อทางการมองเห็นสาธารณะ อาคารสาธารณะ พื้นที่สาธารณะ และการโฆษณากลางแจ้ง

ตารางที่ 3-7 สาขาของการออกแบบสาธารณะ และการออกแบบเมือง (Incheon Metropolitan City Public Design Master Plan, 2009, p. 12)

การออกแบบเมือง	ภูมิทัศน์เมือง + การออกแบบสาธารณะการออกแบบพื้นที่เอกชน + การออกแบบพื้นที่สาธารณะ
การออกแบบสาธารณะ	การออกแบบพื้นที่สาธารณะ+บางส่วนของพื้นที่เอกชน (เช่น ป้ายโฆษณา)



ภาพที่ 3-3 การเปรียบเทียบระหว่างเป้าหมายในการออกแบบภูมิทัศน์เมืองและเป้าหมายในการออกแบบสาธารณะ

ตารางที่ 3-8 แนวทางการออกแบบมหานครอินซอน (The Urban Design Guideline of Metropolitan Incheon, 2010, p. 4)

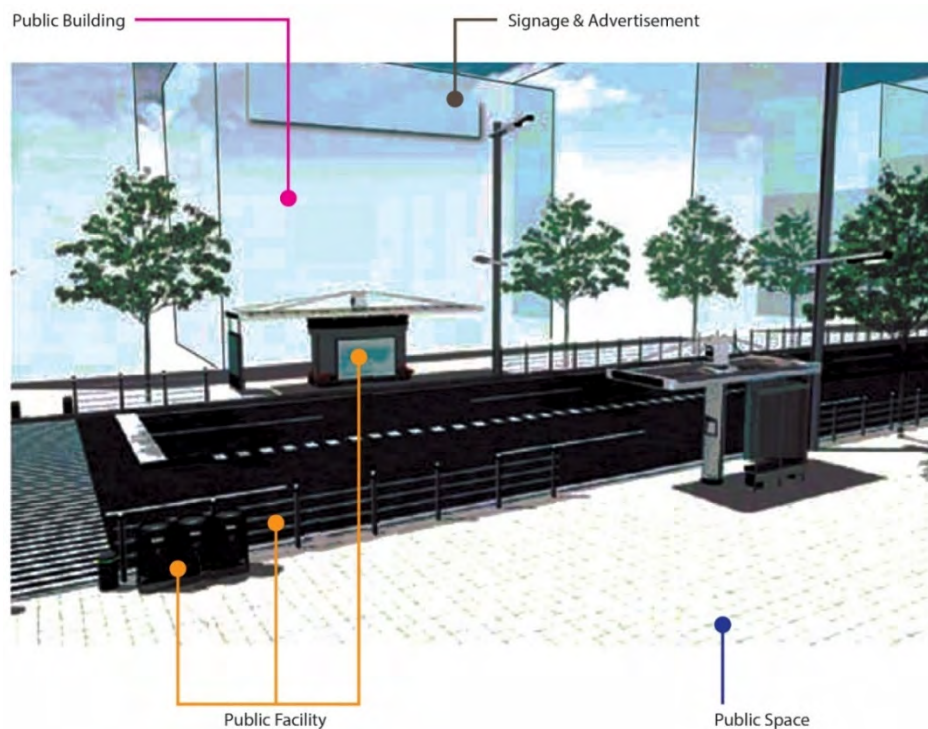
ประเภท	รายละเอียด
การออกแบบอาคาร	ตึกแถว อาคารอพาร์ทเมนต์ อาคารพาณิชย์ หรือสำนักงานอาคารอุตสาหกรรม อาคารประวัติศาสตร์ หรือวัฒนธรรมอาคารสาธารณะ
การโฆษณา	การวิเคราะห์สถานะของสภาพแวดล้อม แนวทางการใช้สีแยกตามส่วนต่าง ๆ ของภูมิทัศน์
กลางแจ้ง	การตรวจสอบภูมิทัศน์ การกำหนดตำแหน่งและวางแนวคิด การกำหนดประเภท กลยุทธ์ รายละเอียดในรูปแบบภูมิทัศน์ คำแนะนำแยกตามประเภท แนวทางการใช้ป้ายภาษาต่างประเทศ
การออกแบบสภาพแวดล้อม	ทิศทางพื้นฐานของทางเท้า สิ่งก่อสร้างสีเขียว สิ่งก่อสร้างสำหรับป้องกันถนน และการปรับปรุงถนน สิ่งก่อสร้างถนน การให้แสงสว่าง พื้นที่ได้สะพาน และรั้วชั่วคราวสำหรับสถานที่ก่อสร้างบนถนน

ตารางที่ 3-9 การแบ่งเป้าหมายในการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน (Incheon Metropolitan City Public Design Master Plan, 2009, p. 5)

ประเภท	คำนิยาม	รายละเอียด
อาคารสาธารณะ	มีความเป็นสาธารณะและใช้โดยผู้คนจำนวนมาก เป็นปกติ	สถานที่ให้บริการสาธารณะ สำนักงานหน่วยงาน สาธารณะ โรงเรียน โรงพยาบาล ห้องสมุด
สิ่งก่อสร้างสาธารณะ	สิ่งก่อสร้างทั้งหมดที่ออกแบบและบริหารโดยสาธารณะ	หน่วยพื้นฐานที่สุดของสิ่งก่อสร้างที่เป็นส่วนหนึ่งของสภาพแวดล้อมเมือง ถนนสิ่งก่อสร้างเพื่อความสะอาด สิ่งก่อสร้างเพื่อให้บริการ
พื้นที่สาธารณะ	พื้นที่ที่ใช้โดยสาธารณะ	พื้นที่ต่าง ๆ ของเมือง เช่น ถนน สวนสาธารณะ จตุรัส สวนสาธารณะ จตุรัส และถนน

ตารางที่ 3-9 การแบ่งเป้าหมายในการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน (Incheon Metropolitan City Public Design Master Plan, 2009, p. 5) (ต่อ)

ประเภท	คำนิยาม	รายละเอียด
เส้นทาง การมองเห็น สาธารณะ	เส้นทางที่มองเห็นที่ติดตั้ง ในพื้นที่สาธารณะเพื่อให้ ข้อมูลสาธารณะ	เส้นทางที่มองเห็นที่ เกี่ยวข้องกับการสัญจร เส้นทางที่มองเห็นที่ เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เส้นทางที่มองเห็นที่ให้ ข้อมูลภาพ เส้นทาง การมองเห็นที่เกี่ยวข้อง กับสภาพแวดล้อม
การโฆษณา กลางแจ้ง	การโฆษณาและข้อมูล เอกชนซึ่งติดตั้งในที่ กลางแจ้งและให้ข้อมูลบาง ประการแก่สาธารณะ	เป็นของสาขาเอกชน แต่ก็ส่งผล กับรูปร่างของภูมิทัศน์ถนนและ สภาพแวดล้อม โฆษณาที่ติดตั้งอยู่กับ อาคาร หรือฐานรองรับ หรือโฆษณาชนิดอื่น ๆ



ภาพที่ 3-4 การแบ่งประเภทในการออกแบบสาธารณะมหานครอินซอน (Incheon Metropolitan City, 2009, p. 13)

3. การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนมหานครอินซอน

สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะมีบทบาทหลักในการสร้างภาพลักษณ์เมือง เพราะเมื่อติดตั้งสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ทั่วเมืองและให้บริการการใช้งานที่จำเป็นในเมือง เช่น การสัญจร ไฟฟ้า และน้ำใช้ สิ่งก่อสร้างจะกินพื้นที่ค่อนข้างมากทั่วทั้งถนน และส่งผลกระทบต่อความสะดวกของคนเดินถนน ด้วยรูปแบบที่เป็นมาตรฐาน การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะในอินซอนถูกจัดให้มีทิศทางที่คงที่ เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ปลอดภัยและสะดวกสบาย และก่อให้เกิดภาพลักษณ์เมืองที่กลมกลืนกัน ขณะเดียวกันก็หาทางสร้างนโยบายออกแบบสาธารณะที่ยั่งยืนไปด้วย นอกจากนี้ อินซอนยังหาทางปรับปรุงการออกแบบในอนาคต และมีความพยายามทำให้เกิดประโยชน์ต่อเนื่องด้วยการจัดการประกวดแบบและมอบประกาศนียบัตรงานออกแบบสาธารณะที่ดี

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของมหานครอินซอนมุ่งเน้นไปในทิศทางต่อไปนี้ ประการแรกงานออกแบบจะต้องปรับปรุงการใช้งานที่เป็นเหตุเป็นผลของสิ่งก่อสร้าง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและดูแลรักษาด้วยวัสดุที่เหมาะสม ประการที่ 2 งานออกแบบจะค้นหาการผสมรวมทางกายภาพและการมองเห็นของสิ่งก่อสร้าง และขณะเดียวกันก็สร้างความกลมกลืนไปกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ประการที่สาม งานออกแบบจะต้องคำนึงถึงความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้งาน ประการที่สี่ การออกแบบจะต้องนำเอาลักษณะดีของบริเวณที่เกี่ยวข้องและพื้นที่ตั้งออกมาใช้ให้เป็นประโยชน์ ขณะเดียวกันก็ส่งเสริมภาพลักษณ์เมืองไปด้วย

มหานครอินซอนกำหนดเงื่อนไขว่าสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะจะต้องมีแนวทางการออกแบบ ว่าจะต้องมีรูปร่าง การใช้งาน วัสดุ สี ขนาด การติดตั้งและจัดวาง ซึ่งแนวทางการออกแบบเหล่านี้จะต้องปรากฏอยู่ในงานออกแบบที่เกิดขึ้น

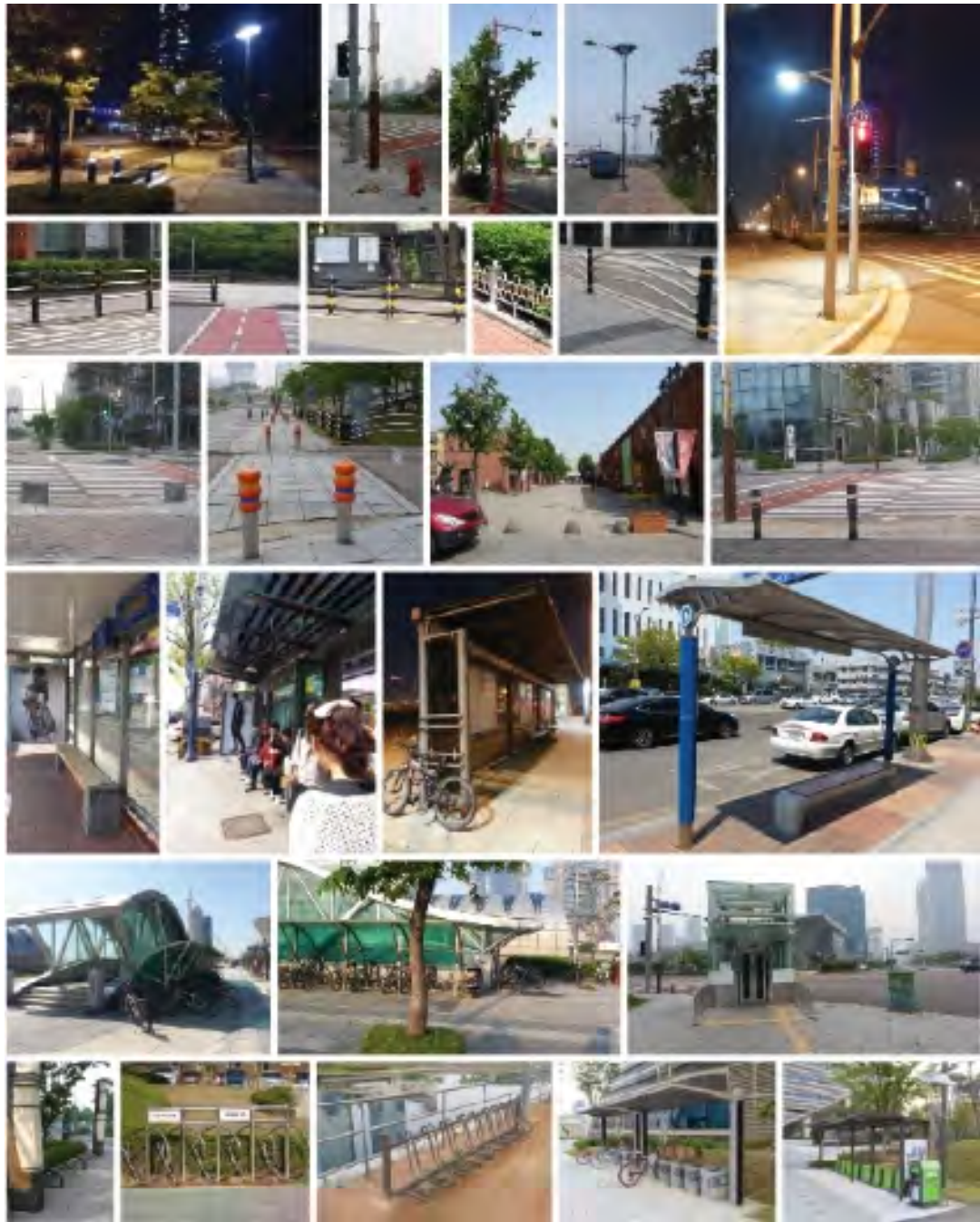
ตารางที่ 3-10 หลักการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของมหานครอินซอน (Incheon Metropolitan City, Public Design Master Plan, 2009, p. 99)

รายการ	เนื้อหา
รูปร่าง การใช้งาน	ตัดทอนปัจจัยที่ไม่จำเป็นออก และออกแบบให้เรียบง่ายและกระชับโดยตอบสนองการใช้งาน จะต้องเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกและคำนึงถึงคุณสมบัติของผู้ใช้
วัสดุ สี	จะต้องใช้วัสดุที่ทนทานและเหมาะกับการใช้งาน ตลอดจนมีสีที่กลมกลืน จะต้องเลือกสีที่เหมาะสม ที่กลมกลืนกับภูมิทัศน์แวดล้อมและสะท้อนลักษณะท้องถิ่นไปพร้อมกัน
ขนาด การติดตั้ง และจัดวาง	ตัดสินใจเลือกขนาดหลังจากคำนึงถึงจำนวนผู้คนและวิธีการขนส่ง จะต้องทำอย่างระมัดระวังในกระบวนการติดตั้งกับพื้น และต้องคำนึงถึงระยะห่างระหว่างสิ่งก่อสร้างอื่นด้วย

ในมหานครอินซอน การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะแบ่งออกเป็นประเภทถนน (Road) สิ่งอำนวยความสะดวก (Convenience facilities) และสิ่งก่อสร้างเสริม (Supplement facilities) ซึ่งหลักการออกแบบสำหรับแต่ละประเภทจะมีระบุไว้ ประเภทถนนถูกแบ่งออกแบบสิ่งก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยบนถนน สิ่งก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการจราจร และโครงสร้างของถนน (กำแพงป้องกันเสียง สะพาน ฯลฯ) ซึ่งทั้งหมดจะเกี่ยวข้องกับการจราจร ดังนั้นหลักการออกแบบจึงกำหนดเงื่อนไขให้คำนึงถึงการใช้งานและความปลอดภัยของผู้ใช้งานก่อนเป็นอันดับแรก และต้องคำนึงถึงความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม โดยการใช้สีที่ใกล้เคียงสีเทาหรือสีที่ไม่สดด้วย ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกแบ่งออกเป็นที่นั่งพัก สิ่งก่อสร้างสีเขียว สิ่งก่อสร้างที่ให้บริการขาย และสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดการของเสีย สิ่งก่อสร้างเหล่านี้ควรถูกติดตั้งเพื่อช่วยให้ออกแบบเพื่อส่งเสริมให้สถานที่ที่รื่นรมย์ขึ้น สิ่งก่อสร้างเสริมแบ่งออกเป็นสิ่งก่อสร้างใต้ดิน สิ่งก่อสร้างบนดิน สิ่งก่อสร้างสำหรับใช้งานฉุกเฉิน และสิ่งก่อสร้างสำหรับการสื่อสาร กำหนดไว้ว่าสิ่งก่อสร้างเหล่านี้จะต้องติดตั้งโดยไม่รบกวนคนเดินเท้า และใช้สีที่สีที่เหมาะสมเพื่อไม่ทำลายภาพลักษณ์ของเมือง

ตารางที่ 3-11 การแบ่งประเภทงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของมหานครอินชอน
(Incheon Metropolitan City, Public Design Master Plan, 2009, p. 14)

ประเภท		รายละเอียด
สิ่งก่อสร้าง ประเภทถนน	สิ่งก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยบนถนน	ที่ตั้งไฟถนนรั้วเสาเดี่ยวหรือบอลลาร์ด (Bollard) ไฟสัญญาณจราจร ฯลฯ
	สิ่งก่อสร้างเพื่อสนับสนุนการจราจร	ป้ายรถโดยสารและป้ายรอแท็กซี่ ทางเข้าออก รถไฟใต้ดินและทางเดินใต้ดิน ลิฟต์ภายนอกอาคาร ที่เก็บจักรยาน ฯลฯ
สิ่งอำนวยความสะดวก	สิ่งก่อสร้างที่เป็น โครงสร้างถนน	กำแพงกันเสียงสะพาน
	ที่นั่งพัก สิ่งก่อสร้างสีเขียว	ม้านั่ง ศาลา ที่ปลูกต้นไม้ เครื่องป้องกันต้นไม้ บนถนน ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว น้ำพุสำหรับดื่ม น้ำพุ ฯลฯ
สิ่งก่อสร้าง เสริม	สิ่งก่อสร้างที่ให้บริการขาย	ที่วางขายของริมถนน
	สิ่งก่อสร้างเพื่อจัดการของเสีย	ถังขยะห้องน้ำชนิดเคลื่อนที่ได้
	สิ่งก่อสร้างสำหรับบริหารจัดการใต้ดิน	ฝาท่อท่อระบายอากาศรถไฟใต้ดิน
	สิ่งก่อสร้างสำหรับบริหารจัดการบนดิน	ตู้สวิตช์ไฟตู้ควบคุมไฟสัญญาณจราจรตู้ควบคุม ไฟถนน
	สิ่งก่อสร้างสำหรับกรณีฉุกเฉิน	กล่องสำหรับกำจัดหิมะที่หน้าดับเพลิง
	สิ่งก่อสร้างเพื่อการสื่อสาร	ตู้โทรศัพท์สาธารณะเสาโทรเลข



ภาพที่ 3-5 ประเภทสิ่งก่อสร้างประเภทถนน



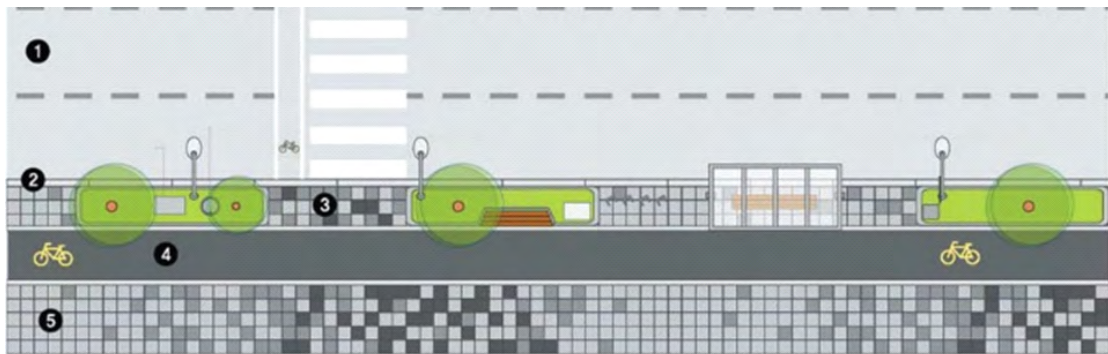
ภาพที่ 3-6 ประเภทสิ่งอำนวยความสะดวก



ภาพที่ 3-7 ประเภทสิ่งก่อสร้างเสริม

มหานครอินซอนได้ระบุ “พื้นที่สำหรับสิ่งก่อสร้าง (Facility zone)” เพื่อเป็นที่ติดตั้งสิ่งก่อสร้างเหล่านี้โดยเฉพาะและเพื่อเตรียมแผนการติดตั้งสิ่งก่อสร้างได้อย่างกลมกลืนการระบุพื้นที่สำหรับสิ่งก่อสร้างช่วยให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกกับคนเดินถนน และช่วยให้มีทางจักรยานที่ปลอดภัย นอกจากนี้ การขจัดสิ่งก่อสร้างที่ไม่จำเป็นออกไปช่วยทำให้พื้นที่ได้คุ่มค่ามากขึ้นและเพิ่มมูลค่าของสถานที่และพื้นที่นั้น

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนของอินซอนเป็นไปตามแนวทางการใช้สีที่ระบุไว้ในแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์มหานครอินซอน (Incheon stipulates that similar colors should be used in related area when establishing a city landscape design guideline, on the color design basic plan) ซึ่งกำหนดให้ใช้สีคล้ายคลึงกันกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ



1. ทางรถยนต์ 2. ทางเท้า 3. พื้นที่สีเขียวและสิ่งอำนวยความสะดวก 4. ทางจักรยาน 5. พื้นที่มีวัสดุปูไว้

ภาพที่ 3-8 ภาพด้านบน การกำหนดพื้นที่สำหรับสิ่งก่อสร้าง (Incheon Metropolitan City, Public Design Master Plan, 2009, p. 102)

Main Color				Sub Color			Point Color	
5010-Y10R	6005-Y20R	3020-G10Y	5020-G10Y	5020-G70Y	4060-B10G	1580-Y90R	4000-N	0500-N
3020-B50G	3050-B50G	4050-B50G	5020-B50G	1040-R80B	3065-R90B	2070-Y10R	2000-N	1500-N

ภาพที่ 3-9 แนวทางการใช้สีของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน ตามแนวทางการออกแบบภูมิทัศน์เมืองของมหานครอินซอน (Incheon Metropolitan City, Public Design Master Plan, 2009, p. 102)

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

1. ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของเมืองชลบุรี

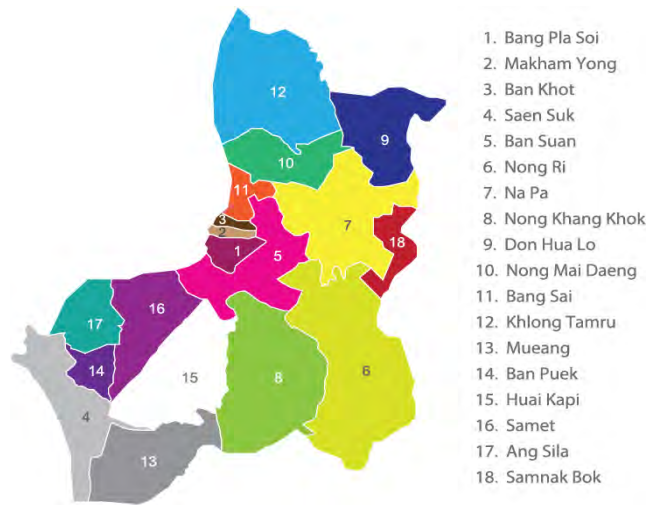
1.1 แผนพื้นฐานสำหรับการออกแบบสาธารณะเมือง

ไม่นานมานี้ อำเภอเมืองชลบุรีได้กลายเป็นทางเลือกนอกจากกรุงเทพ เมืองหลวงของประเทศไทย เนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองและภัยธรรมชาติ นอกจากนี้แล้ว เมืองชลบุรียังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเดินทางไปพักอาศัยได้สะดวก และยังสามารถเดินทางไปยังนิคมอุตสาหกรรมทางภาคตะวันออกเฉียงใต้ได้ จึงเกิดการลงทุนและการขยายตัวอย่างคึกคักในการพัฒนาท้องถิ่นและการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสาธารณะ มีการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานของเมืองไว้ พัฒนาสิ่งก่อสร้างเชิงพาณิชย์และสำหรับการอยู่อาศัยขึ้นมาใหม่ มีการเกิดขึ้นของพื้นที่สำหรับบริ โภค พื้นที่สาธารณะและสิ่งก่อสร้างรอบพื้นที่ท่องเที่ยวริมทะเลที่กำลังอยู่ระหว่างปรับปรุงใหม่ และมีการสร้างโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์สำหรับสิ่งก่อสร้างเพื่อความบันเทิงในเวลาเดียวกัน

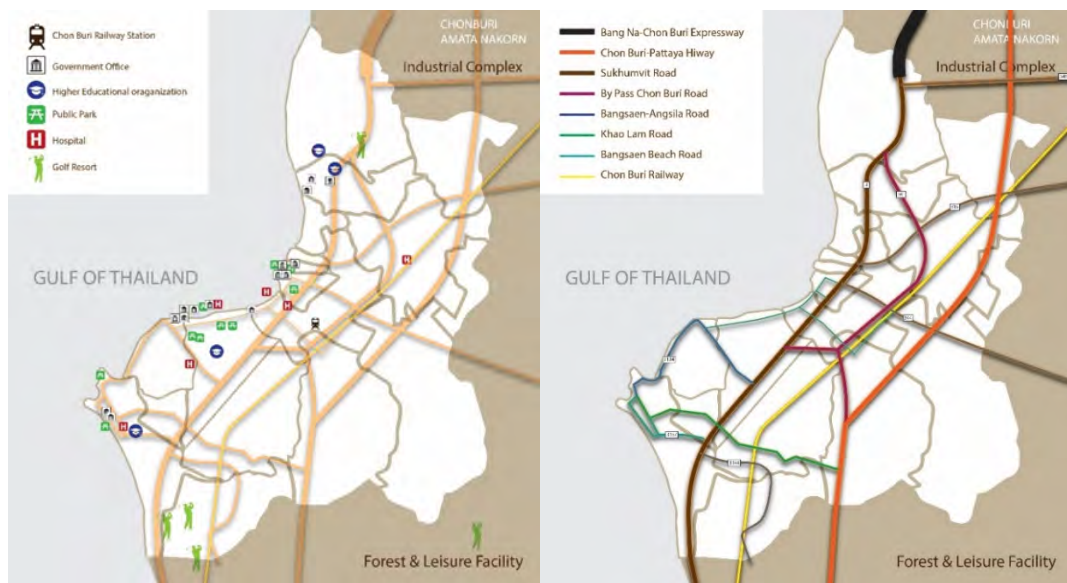


ภาพที่ 3-10 ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ของอำเภอเมืองชลบุรี

(http://en.wikipedia.org/wiki/Mueang_Chonburi_District)



ภาพที่ 3-11 เขตการบริหารอำเภอเมืองชลบุรี



ภาพที่ 3-12 ตำแหน่งของสิ่งก่อสร้างหลักในเมืองชลบุรี

ชลบุรี แสนสุข และบางแสน ประกอบด้วย 18 ตำบล เรียกรวมกันเป็นเทศบาลเมือง (หน่วยการปกครองท้องถิ่นของไทย เทียบได้กับ Town-size District ในประเทศอื่น) ทั้ง 3 เขตนี้ ถูกกำหนดให้เป็นใจกลางเมืองหลักโดยผู้ปกครองท้องถิ่น เทศบาลเมืองชลบุรีประกอบด้วยพื้นที่ บางปลาสร้อย มะขามหย่ง และบ้านคุด นอกจากนี้ยังมีเขตที่ติดกันได้แก่ กลองตำหรุ อ่างศิลา และ บางทราย ซึ่งจัดเป็นเทศบาลตำบล (Township-size Districts) ตำบลเหล่านี้ตั้งอยู่บริเวณทางเข้า

จังหวัดชลบุรีและกำลังได้รับการพัฒนาอย่างคึกคักในขณะนี้ เนื่องจากการเติบโตของธุรกิจท่องเที่ยวชายทะเล คลองตำหรุ นั้นมีนิคมอุตสาหกรรมอยู่บริเวณทางเข้าจังหวัดชลบุรีและมีการก่อสร้างถนนหลักในการเข้าจังหวัด อ่างศิลา ตั้งอยู่ตรงกลางระหว่างแสนสุข ซึ่งมีการลงทุนธุรกิจท่องเที่ยวอย่างมาก และเสม็ด เป็นที่ตั้งของสำนักงานสาธารณะและสวนสาธารณะ พื้นที่ท่องเที่ยวชายทะเลของตำบลนี้เชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ทั้งสองแห่งที่อยู่รอบ และเช่นเดียวกัน ตำบลบางทรายก็อยู่ตรงกลางระหว่างเทศบาลเมืองชลบุรี คลองตำหรุ และหนองไม้แดงซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางเข้าของเมือง

1.2 สภาพแวดล้อมทางสังคมชีวิตมนุษย์

เพื่อศึกษาสถานะของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในเมืองชลบุรี จำเป็นต้องเข้าใจถึงสังคมและสภาพแวดล้อมชีวิตมนุษย์ดังต่อไปนี้

ประการแรก สามารถพบวัสดุเหล็กสแตนเลสและยางมะตอยได้ง่าย เพื่อป้องกันการกัดกร่อนที่เกิดจากมรสุม ฝนที่พัดกระหน่ำ และการอยู่ใกล้ทะเล การใช้วัสดุไม้แบบดั้งเดิมได้ลดลงเพราะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมสูงและเสียหายบ่อย อย่างไรก็ตาม มีการตกแต่งสิ่งก่อสร้างสาธารณะให้เด่นด้วยการใช้สี

ประการที่สอง ในทางศาสนา คนไทยกว่า 80 % นับถือศาสนาพุทธนิกายเถรวาทหรือหินยาน ด้วยอิทธิพลพุทธแบบหินยาน พิธีกรรมทางศาสนาจึงเกิดขึ้นตลอดในสภาพแวดล้อมของชีวิต และมีสิ่งก่อสร้างทางศาสนาอยู่ทุกแห่ง



ภาพที่ 3-13 สิ่งก่อสร้างทางศาสนาในอำเภอเมืองชลบุรี



ภาพที่ 3-14 สิ่งก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับราชวงศ์ไทยในอำเภอเมืองชลบุรี

ประการที่สาม คือการปกครองโดยพระมหากษัตริย์ที่มีรัฐธรรมนูญ ประติมากรรมที่เกี่ยวข้องจึงมีการก่อสร้างในทุกสถานที่ ประติมากรรมเหล่านี้ควบคุมและบริหารโดยรัฐบาลองค์กรที่เกี่ยวข้อง และประชาชน อย่างไรก็ตามเป็นการยากที่จะจัดกลุ่มพวกเขาในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจในท้องถิ่น

ประการที่สี่ สถานการณ์ของการสัญจรมีความแตกต่างจากประเทศอื่น ๆ ในกรณีเมืองใหญ่ของเกาหลีใต้ สิ่งก่อสร้างถนนที่เกี่ยวข้องกับรถไฟใต้ดินเป็นสิ่งที่จะต้องพิจารณา รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ช่องทางสำหรับเดินรถประจำทางและแท็กซี่เท่านั้น ได้มีการจัดเตรียมไว้เป็นอย่างดี แต่ในเมืองชลบุรี พาหนะสำหรับสัญจรโดยสาธารณะคือรถสองแถว (รถประจำทางขนาดเล็กที่ดัดแปลงมาจากรถบรรทุก) และจักรยานยนต์ และผู้โดยสารสามารถขึ้นลงที่ใดก็ได้ตามต้องการ รถคู่และรถประจำทางที่ข้ามเขตเมืองจะวิ่งไปมาระหว่างย่านชานเมืองที่ไม่สามารถลงกลางทางได้ เว้นแต่จะลงตามป้ายจอดรถที่ผู้โดยสารต้องการ ป้ายรถโดยสารจะตั้งอยู่ตามถนนสุขุมวิท และหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐ สถานศึกษา ร้านสะดวกซื้อขนาดใหญ่ และศูนย์การค้าที่ตั้งอยู่บนถนนสายนี้เช่นกัน มีศาลาหลายแห่งสร้างขึ้นริมถนนเพื่อเป็นที่สำหรับคอยรถโดยสาร



ภาพที่ 3-15 สภาพแวดล้อมวิธีการเดินทางในอำเภอเมืองชลบุรี

ทางเท้าในเมืองชลบุรีมักจะกลายเป็นที่จอดจักรยาน ซึ่งบางครั้งก็จะเป็นที่ขับจักรยานด้วย

กรณีที่เลวร้ายที่สุดคือทางจักรยาน มีป้ายสำหรับทางจักรยานในหลายจุดบนถนน แต่ช่องทางดังกล่าวถูกออกแบบมาให้ใช้ร่วมกันระหว่างจักรยานและคนเดินเท้า หรือในบางช่องทางก็ขาดหายไปคือ ๆ ด้วยเหตุนี้จึงมีผู้ใช้จักรยานน้อยมากบนถนนสุขุมวิท ผู้ขับขี่จักรยานบางคนที่ชอบความเพลิดเพลินในชีวิตจะใช้เส้นทางริมทะเล แต่ก็ไม่มีที่เก็บจักรยานที่นั่น



ภาพที่ 3-16 ป้ายรถโดยสารและศาลาในอำเภอเมืองชลบุรี

รถเข็นขายอาหารบนถนนก็ไม่ได้ต่างจากประเทศอื่นนัก และเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตการรับประทานอาหารนอกบ้านในประเทศไทย รถเข็นเหล่านี้จะจอดตามที่ต่าง ๆ บนทางเท้า หรือบางครั้งก็จอดบนทางรถ ร้านอาหารกลางแจ้งเหล่านี้มักจะเปิดในช่วงบ่ายเพื่อเลี้ยงแคะร้อน และทางเท้าก็ได้กลายเป็นพื้นที่พาณิชย์ไปทันที เพื่อควบคุมร้านอาหารที่เห็นได้บ่อย

ในย่านใจกลางเมือง จำเป็นจะต้องมีการเตรียมข้อบังคับที่เข้มงวด โดยหน่วยงานที่มีอำนาจ
ในท้องถิ่น



ภาพที่ 3-17 ทางเท้าสำหรับคนเดินในอำเภอเมืองชลบุรี

1.3 สถานะโครงการออกแบบสาธารณะเมืองชลบุรี ห้องสมุด “Live for Reading Room”



ภาพที่ 3-18 ห้องสมุด “Live for Reading Room” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข

(www.trachang.co.th/APlaceWeStand/showcase1.aspx)

ออกแบบอาคารให้มีลักษณะโครงสร้างที่เข้าใจง่าย ไม่หวือหวา ไม่ซับซ้อนในการใช้งาน คำนึงถึงการไม่ตัดขาดจากธรรมชาติรอบนอก ผู้ที่อยู่ในห้องสมุดจึงสามารถได้ยินเสียงทะเล มองเห็นร่มเงาของต้นไม้ และสัมผัสกับสายลมเย็น ๆ ที่จะพัดเข้ามาให้ความสบายได้อีกด้วย

อาคารนี้เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการ A Place We Stand 100 ปี トラช่าง สร้างเพื่อให้นุ่งเน้นการส่งเสริมคุณภาพที่อยู่อาศัย ให้กับชุมชนและเพื่อสร้างแรงบันดาลใจใหม่ ๆ ให้กับนักออกแบบรุ่นใหม่ และวงการสถาปัตยกรรมไทย

ห้องสมุดจะต้องเป็นสถานที่ที่เด็กอยากเข้าไปนั่งอ่านหนังสือ ไม่ใช่เก็บหนังสืออย่างเดียว สามารถเข้าไปหยิบเอามาอ่าน มีความสนุกทุกจังหวะของการค้นคว้า ตั้งแต่เดินไปตามชั้นหนังสือต่าง ๆ แต่ก็ไม่มีอะไรเกินไปจากการอ่าน ให้ประเด็นของการหยิบหนังสือมาอ่านเป็นหัวใจสำคัญของสถานที่ โดยหยิบเอาสินค้าตราช่างมาใช้ในแบบที่คาดไม่ถึง แม้จะเริ่มจากชุมชนเล็ก ๆ ใช้ประโยชน์ได้จริงกลับมาดูอีก 10 ปี มันก็ยังอยู่ และกลายเป็นความสัมพันธ์ระยะยาวระหว่างตราช่างกับชุมชน

ลานอเนกประสงค์ “The Flow”



ภาพที่ 3-19 ลานอเนกประสงค์ “The Flow” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข

(ที่มา : <http://www.trachang.co.th/APlaceWeStand/showcase2.aspx>)

“Multi-purpose Pavilion” ที่จะต้องตอบสนองได้ในทุกวัตถุประสงค์การใช้งานและความต้องการของชุมชนเป็นหลัก โดยที่อาคารนี้ยังต้อง Flexible และไม่บังคับทัศนียภาพ จึงนำ “สถาปัตยกรรมแบบพับ” ในการออกแบบ อาคารเปิดโล่งรอบด้าน ที่มีพื้นลักษณะคล้ายแผ่นกระดาษถูกพับยกขึ้นมาเป็นส่วน ๆ บ้าง ยื่นออกไปเป็นสเตท บ้างเล่นระดับสามารถใช้เป็นที่นั่ง ที่พิงได้ หากมีการประชุมก็สามารถนั่งพูดคุยกันได้ทั้งกลุ่มเล็ก และกลุ่มใหญ่

อาคารนี้เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ A Place We Stand 100 ปี ตราช่าง สร้างเพื่อให้นุ่งเน้นการส่งเสริมคุณภาพที่อยู่อาศัย ให้กับชุมชนและเพื่อสร้างแรงบันดาลใจใหม่ๆ ให้กับนักออกแบบรุ่นใหม่ และวงการสถาปัตยกรรมไทย

ศาลาอเนกประสงค์ถือเป็น Community Center เป็นที่รวมตัวทำกิจกรรมกันของชุมชน เป็นหัวใจของชุมชน เป็นการออกแบบประสบการณ์ของคนที่ใช้สอยอยู่ในสถานที่นั้น ๆ ว่าเขาได้รับประสบการณ์อย่างไร อยากให้สถาปัตยกรรมนี้สามารถรองรับกิจกรรมที่ชุมชนต้องการได้จริงเป็นที่รวมตัวกัน ช่วยเหลือกัน ทำให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดี คือเป้าหมายจริง ๆ ที่เราคาดหวัง

สนามผู้ใหญ่เล่น “The Labyrinth”



ภาพที่ 3-20 สนามผู้ใหญ่เล่น “The Labyrinth” หาดวอนนภา บางแสนล่าง ตำบลแสนสุข

(www.trachang.co.th/APlaceWeStand/showcase3.aspx)

สนามเด็กเล่นที่ทั้งเด็กและผู้ใหญ่สามารถมาเล่นร่วมกันได้ ทั้งยังเป็นการเล่นที่ได้สุขภาพ สามารถที่จะซึมซับบรรยากาศ และธรรมชาติอันสวยงามไปพร้อม ๆ กันได้ในคราวเดียว จับเอางานออกแบบที่ดูแปลกตามาเรียกความสนใจผู้คนในชุมชนการเล่นหรือการออกกำลังกาย

อาคารนี้เป็นส่วนหนึ่งของ โครงการ A Place We Stand 100 ปี ตราช่าง สร้างเพื่อให้นุ่งเน้นการส่งเสริมคุณภาพที่อยู่อาศัย ให้กับชุมชนและเพื่อสร้างแรงบันดาลใจใหม่ๆ ให้กับนักออกแบบรุ่นใหม่และวงการสถาปัตยกรรมไทย

“สนามเด็กเล่น” มักจะรู้สึกถึงพื้นที่เล็ก ๆ ที่จับแน่นนี้มาใส่ มีเด็กรวมตัวกัน แต่สำหรับผู้ ออกแบบคิดว่ามันควรเป็นที่ที่ผู้ใหญ่มาเจอกับเด็ก เป็นที่ที่ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์กัน จึงทำสนาม เด็กเล่นที่ผู้ใหญ่เล่นได้ด้วย สนามเด็กเล่นจึงไม่จำกัดว่าเล่นที่ Geometry หรือ Form แต่จะเป็น Process ให้ติดตามมากกว่า อยากทำอะไรที่ใช้ได้จริง เกิดประโยชน์สูงสุดกับชุมชน

2. สภาพสิ่งแวดล้อมความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

2.1 การแบ่งสาขาและประเภทของสิ่งแวดล้อมความสะดวกบนถนน

ด้วยสภาพแวดล้อมชีวิตของเมืองชลบุรี จำเป็นต้องคำนึงถึงความเหมาะสมกับ ภูมิอากาศชายทะเลเขตร้อนในการออกแบบสิ่งแวดล้อมความสะดวกสาธารณะบนถนน นอกจากนี้ ควรต้องคำนึงถึงการสัญจรที่ไม่มีระบบ รวมถึงการใช้พื้นที่ทางเท้าเพื่อการค้า ขณะที่จำเป็นต้อง ค้นหาวิธีการปรับปรุงสภาพสิ่งแวดล้อมความสะดวกบนถนนให้เหมาะสม

ในปัจจุบัน ด้วยสิ่งก่อสร้างเดิมและที่มีการติดตั้งเพิ่มเติมเมื่อโครงสร้างพื้นฐานเมือง ได้เปลี่ยนไป ภูมิทัศน์ของเมืองชลบุรีแสดงออกถึงความยุ่งเหยิง ในการทบทวนสภาพสิ่งแวดล้อม ความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี จึงต้องแบ่งออกเป็นทั้งหมด 4 กลุ่ม ดังนี้

ตารางที่ 3-12 สภาพสิ่งแวดล้อมความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

รายการ	รายละเอียด		
	ที่พัก	สุขภาพิบาล	อุปกรณ์ให้บริการอื่น
สิ่งแวดล้อมความสะดวก	ม้านั่ง	ถังขยะ	ที่เก็บจักรยาน
	ศาลา	ห้องน้ำสาธารณะ น้ำพุสำหรับดื่ม	ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ไปรษณีย์
สิ่งแวดล้อมความสะดวก สำหรับพื้นที่สีเขียว	ที่ตั้งกระถางดอกไม้บนถนน ที่ปักป้องกันไม้ริมถนน ขาค้ำยันต้นไม้ริมถนน		
สิ่งแวดล้อมความสะดวก	เส้นทางสัญจร		อุปกรณ์ป้องกัน
เพื่อการสัญจร	ป้ายรถโดยสาร	ขอบระหว่าง	เสาป้องกันหรือบอลลาร์ด (Bollard)
	หลังคา	ทางเดินเท้า	รั้วป้องกัน สิ่งก่อสร้างอื่นเพื่อป้องกัน
	พื้นที่ปูถนน	และทางรถ	การข้ามถนนในตำแหน่งที่ไม่ควรข้าม
	พื้นที่ยกสูงขึ้น	สะพานลอย	
		สะพานข้าม	

ตารางที่ 3-12 สภาพสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี (ต่อ)

รายการ	รายละเอียด	
สิ่งก่อสร้างในส่วนเสริม	สิ่งก่อสร้าง สำหรับระบบ สาธารณสุขโลก	สิ่งก่อสร้างอื่น
	อุปกรณ์สำหรับ พื้น ไฟสัญญาณ จราจร ฝ่าท่อ ร่องระบายน้ำ	ประติมากรรมสัญลักษณ์ รั้วหรือฉากบังชั่วคราวสำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ท่อน้ำดับเพลิง ฯลฯ

สิ่งอำนวยความสะดวกสิ่งก่อสร้างสีเขียวสิ่งก่อสร้างเพื่อการสัญจรและสิ่งก่อสร้างในส่วนเสริม แต่ละกลุ่มสามารถแบ่งออกเป็นชนิดย่อย ๆ ได้อีก ยกเว้นสิ่งก่อสร้างสีเขียว สิ่งอำนวยความสะดวกแบ่งออกได้เป็นที่นั่งพัก จัดการของเสีย และให้บริการอื่น ๆ สิ่งก่อสร้างเพื่อการสัญจรแบ่งออกเป็นเส้นทางและสิ่งก่อสร้างเพื่อการป้องกัน สิ่งก่อสร้างในส่วนเสริมแบ่งออกเป็นสิ่งก่อสร้างสำหรับระบบสาธารณสุขโลกและอื่น ๆ แต่ละประเภทถูกจัดเพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดที่กล่าวมาแล้ว และประเมินจากสิ่งที่พบในการสำรวจพื้นที่จริง (On-site survey) และค้นหาข้อเท็จจริง (Fact-finding survey)

2.2 ตัวบ่งชี้สำหรับใช้ประเมินสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

ไม่นานมานี้ การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งก่อสร้างเพื่อการสัญจรกำลังเริ่มในพื้นที่พาณิชย์ริมถนนสุขุมวิท และถนนที่มีนักท่องเที่ยวหนาแน่นริมน้ำ และมีสื่อภาพดิจิทัลติดตั้งบนสี่แยกหลักมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 2012 งานทั้งหมดนี้เป็นการติดตั้งสื่อใหม่ ไม่ใช่การมาติดแทนที่ป้ายกลางแจ้งค่า

ตัวบ่งชี้ในการประเมินมีไว้เพื่อสืบค้นสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนทั้งหลายในเมืองชลบุรี ดร.ชนิ ประเมินเป็นไปตามการวิจัยที่มีมาก่อนหน้านี้ ซึ่ง Kim (2011, p. 36) กล่าวไว้ว่า งานออกแบบสาธารณะจำเป็นต้องคำนึงถึงการใช้งาน ประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจ สุนทรียภาพ และความยั่งยืน เขากล่าวว่า “สิ่งที่ควรคำนึงถึงนอกเหนือจากความเป็นสาธารณะ ได้แก่ อัตลักษณ์ สุนทรียภาพ การใช้งาน ความยั่งยืน และการสร้างชีวิตชีวาให้ท้องถิ่น

และตามที่โจวจงยอง (Cho, 2010, pp. 95-107) ได้เสนอไว้ สิ่งแรกที่ควรคำนึงถึงในการประเมิน สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะได้แก่ความปลอดภัย การมองเห็นได้ และสุนทรียะ และเขาได้ แนะนำรวมทั้งหมด 8 ข้อ ประกอบด้วย การมองเห็นได้ ความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม วัสดุ การบริหารจัดการในภายหลัง ความปลอดภัย สุนทรียภาพ ความเป็นท้องถิ่น และความเป็นสิ่งอื่น เป็นคำสำคัญในเครื่องมือประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ นอกจากนี้แล้วยังจำเป็นต้อง คำนึงถึงอัตลักษณ์ของชาติ ลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น และลักษณะการออกแบบในการประเมิน ด้วยเช่นกัน งานวิจัยนี้ใช้เกณฑ์การประเมินเช่นเดียวกับที่ใช้ในกรุงโซล เพื่อศึกษาสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะก่อนจะสร้างแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะขึ้นมา

ในการกำหนดตัวประเมิน จะแบ่งหัวข้อออกเป็น มนุษย์ สิ่งก่อสร้าง และเขต ตัวประเมินหลักได้แก่ความปลอดภัย การใช้งาน และอัตลักษณ์ในแต่ละหัวข้อ ตามความสัมพันธ์ ระหว่างหัวข้อ การใช้งานร่วมกันได้โดยทุกคน เพิ่มความยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการเชื่อมโยงบูรณาการสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ



ภาพที่ 3-21 ตัวประเมินสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

สำหรับตัวประเมินแต่ละข้อ การใช้งานร่วมกันได้โดยทุกคน (Universality) ตั้งไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าใครจะใช้งานสิ่งก่อสร้างได้บ้าง ตามความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้และสิ่งก่อสร้าง บนถนน ตัวประเมินด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ใช้เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งก่อสร้าง และตำแหน่งที่ตั้ง โดยประเมินความกลมกลืนระหว่างสิ่งก่อสร้างกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ ความยั่งยืน (Sustainability) ใช้เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้งานและเขตรอบ ๆ โดย

ประเมินว่าผู้ใช้งานมีความรู้สึกร่วมกับสิ่งก่อสร้างหรือไม่ การใช้งาน (Functionality) ใช้เพื่อศึกษาว่าผู้ใช้งานสามารถจดจำวิธีใช้งานสิ่งก่อสร้างแต่ละชนิดได้หรือไม่ ความปลอดภัย (Safety) ใช้เพื่อศึกษาความปลอดภัยของทั้งผู้ใช้งานและสิ่งก่อสร้างหลังจากติดตั้งไปบนถนนแล้ว อัตลักษณ์ (Identity) ใช้ตรวจสอบว่า ลักษณะเฉพาะของท้องถิ่นเป็นที่จดจำได้สำหรับผู้ใช้งานและสังคมท้องถิ่น อย่างผสมรวมและกลมกลืนกัน

การสำรวจข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี จะใช้ปัจจัยทั้ง 4 กลุ่ม ร่วมกัน ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกสิ่งก่อสร้างสีเขียวสิ่งก่อสร้างเพื่อการสัญจรและสิ่งก่อสร้างในส่วนเสริม ใช้ตัวประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนที่แบ่งเป็น 7 ข้อ คะแนนประเมินสูงหมายถึงความน่าพึงพอใจสูง และคะแนนประเมินต่ำหมายถึงมีบางหัวข้อต้องปรับปรุง



ภาพที่ 3-22 การจัดวางตัวประเมินสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

2.3 การวิเคราะห์สถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

จากผลการสำรวจสถานะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี พบว่าสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดการของเสียคือถังขยะ สิ่งก่อสร้างเพื่อใช้นั่งพักคือม้านั่ง และสิ่งก่อสร้างสีเขียวคือที่วางกระถางดอกไม้บนถนน มีเพียงพอในเมือง แต่ที่สภาพไม่ดีนักคือสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดการของ

เสียและสิ่งอื่นสำหรับให้บริการ เช่น ที่เก็บจักรยาน น้ำพุสำหรับดื่ม ห้องน้ำสาธารณะ และ ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว

จากผลการสำรวจสิ่งก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวก มีการติดตั้งศาลาหลายชนิดดังกล่าวมาแล้วในระบบการสัญจรของอำเภอเมืองชลบุรี และ โครงสร้างของศาลาเหล่านั้นสะท้อนถึงวิธีการก่อสร้างแบบไทยภาคกลาง ไม้และกระเบื้องโหยหินเป็นวัสดุหลัก และตกแต่งด้วยสีและภาพ แต่ก็มีสภาพเสียหายหลายแห่ง ส่วนการศึกษาสิ่งก่อสร้างเพื่อใช้นั่งพักพบว่า มีการวางม้านั่งรอบบริเวณพื้นที่ริมน้ำเท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นม้านั่งที่ผลิตจำนวนมากและหาซื้อได้ง่าย ไม่ได้สะท้อนถึงลักษณะพิเศษของท้องถิ่น มีไว้เพียงเพื่อรองรับการใช้งานที่จำเป็นเท่านั้น และไม่ได้กลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ

ตารางที่ 3-13 การวิเคราะห์ที่พัก: ม้านั่ง ศาลา



ในกรณีของสิ่งก่อสร้างเพื่อจัดการของเสีย มีการใช้ถังขยะหลายรูปแบบมากเกินไป ทำให้เกิดความขัดแย้งกัน น้ำพุสำหรับดื่มแทบไม่มีการติดตั้งไว้ให้ และควรจะต้องมีเพิ่มในบริเวณที่มีนักท่องเที่ยวมาก ห้องน้ำสาธารณะก็ใช้ไม่สะดวกนัก ยกเว้นห้องน้ำสาธารณะ 2 แห่ง ริมทะเลหรือตามแบบที่จะมีการติดตั้งใหม่ พื้นที่จัดกิจกรรมขนาดใหญ่ได้มีการสร้างขึ้นใหม่ตามสถานที่หลายแห่ง และจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสภาวะสาธารณะติดตั้งเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 3-14 การวิเคราะห์จัดการของเสีย: ถังขยะ ห้องน้ำสาธารณะ น้ำพุสำหรับดื่ม



สิ่งก่อสร้างเพื่อให้บริการอื่นๆ หากพบได้ยาก เว้นแต่ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวที่หาดบางแสน ในเขตแสนสุข นอกจากนี้ยังไม่มีที่เก็บจักรยานยนต์เพื่อลดการใช้จักรยานยนต์ในบริเวณนั้น ส่วนตู้โทรศัพท์สาธารณะและตู้ไปรษณีย์อยู่ในสภาพที่จำเป็นต้องซ่อมแซมบางส่วนเพื่อป้องกันไม่ให้เสียหายเพิ่ม

ตารางที่ 3-15 การวิเคราะห์ให้บริการอื่น: ที่เก็บจักรยาน ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ตู้โทรศัพท์สาธารณะ



สำหรับสิ่งก่อสร้างสีเขียว ที่ตั้งกระถางดอกไม้บนถนนมีอยู่ตามบริเวณรอบสำนักงานสาธารณะและพื้นที่สาธารณะ และทำหน้าที่กั้นรถแทนเสาบอลลาร์ด(Bollards) แต่ตำแหน่งที่ติดตั้งและการออกแบบนั้นไม่สัมพันธ์กัน ถนนมีการตกแต่งชั่วคราวด้วยอิฐ หรือที่ตั้งกระถางดอกไม้

ถูกเอาไปรวมกับเสารับหลังคาและหล่อติดกับพื้นทางเท้าด้วยซีเมนต์ โดยตั้งอยู่ใกล้กับถนนมาก เป็นการยากที่จะพบที่ป้องกันต้นไม้ริมถนนและกำยันต้นไม้

ตารางที่ 3-16 การวิเคราะห์สถานะสิ่งก่อสร้างสีเขียว อำเภอเมืองชลบุรี



ผลการสำรวจสถานะสิ่งก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรพบว่ายังขาดป้ายรถโดยสารที่มีหลังคา มีความเสียหายอย่างหนักที่หินขอบทางเดินและทางเท้า และสะพานลอยก็เสียหายไปด้วย ป้ายโฆษณาจำนวนมาก มีความจำเป็นต้องปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองด้วยการซ่อมแซมใหม่และบริหารจัดการสภาพแวดล้อมโดยรอบให้ดี นอกจากนี้ ความปลอดภัยของทางเท้าก็จำเป็นต้องถูกตรวจสอบ เพราะพื้นทางเดินเสียหายกระจัดกระจายไปทั่ว เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ๆ และมีการขยับขีจักรยานยนต์บนทางเท้า ที่สำคัญที่สุดคือจำเป็นจะต้องปรับปรุงให้มีบล็อกล้อสำหรับล้อรถเข็นขึ้นลงทางเท้าได้ และควรจะต้องคำนึงถึงการออกแบบที่ใช้งานได้ทุกคน (Universal design) ให้มากขึ้น ในบริเวณขอบทางเท้าและถนน

ตารางที่ 3-17 การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างที่เป็นเส้นทาง



สำหรับสิ่งก่อสร้างเพื่อความปลอดภัย พบว่ารั้วป้องกันเดิมนั้นติดตั้งอย่างสับสนปะปนไปกับรั้วใหม่ และในบางแห่งก็ใช้ที่ตั้งกระถางมาเป็นรั้วแทน เสาบอลลาร์ดยังติดตั้งไม่เพียงพอ เพราะมีการใช้ถนนโดยทั้งมอเตอร์ไซค์และรถเข็นขายอาหาร ที่สำคัญที่สุด เนื่องจากไม่ค่อยมีทางข้ามติดตั้งในเมือง คนส่วนใหญ่จึงข้ามถนนตามใจชอบ อย่างไรก็ตาม สิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันการข้ามถนนไม่ตรงทางข้ามส่วนใหญ่จะเคลื่อนย้ายได้ และสิ่งก่อสร้างเพื่อป้องกันบางส่วนใช้วัสดุที่แข็งแรง

ตารางที่ 3-18 การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างเพื่อการป้องกัน



สิ่งก่อสร้างในส่วนเสริมแตกต่างจากสิ่งก่อสร้างอื่นในเมืองชลบุรี เพราะติดตั้งและซ่อมแซมอย่างรวดเร็ว หน่วยงานรัฐในท้องถิ่นได้ติดตั้งไฟถนนและสื่อภาพดิจิทัลเพื่อส่งเสริม และมีสิ่งก่อสร้างที่เกี่ยวข้องกับการขยายถนนติดตั้งใหม่และเพิ่มขึ้นตามพื้นที่ถนนความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาคเดิมเช่นการขาดแคลนป้ายรถโดยสารที่มีหลังคา มีความเสียหายที่ขอบทางเท้าและถนน รวมถึงความเสื่อมโทรมของสะพานลอย และปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองผ่านสภาพแวดล้อมโดยรอบเริ่มปรากฏขึ้น

ตารางที่ 3-19 การวิเคราะห์สิ่งก่อสร้างสำหรับระบบสาธารณูปโภค



สำหรับสิ่งก่อสร้างอื่น ไฟถนนและสื่อภาพดิจิทัลมีการติดตั้งหรือเปลี่ยนใหม่ และมีประติมากรรมที่ติดตั้งบริเวณทางเข้าเมืองชลบุรีในปี พ.ศ. 2553 ในฐานะประติมากรรมสัญลักษณ์ ใช้เพื่อให้ข้อมูลนักท่องเที่ยว ส่วนรั้วชั่วคราวและฉากกั้นพื้นที่ก่อสร้างไม่มีการสะท้อนการออกแบบภูมิทัศน์ใด

ตารางที่ 3-20 สถานะของสิ่งก่อสร้างอื่น ๆ อำเภอเมืองชลบุรี



ผลสรุปจากการวิเคราะห์สถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนเมืองชลบุรีบ่งชี้ว่าการตอบสนองการใช้งานมีความน่าพึงพอใจสูงสุด แต่ความยั่งยืนและการบูรณาการมีความน่าพึงพอใจน้อยที่สุด การประเมินในหัวข้ออัตลักษณ์ก็ได้คะแนนน้อยเช่นกัน ในกรณีของการใช้งานและการใช้งานร่วมกันได้ทุกคน พบว่า มีความปลอดภัยขั้นพื้นฐานและพอใช้งานได้ โดยสิ่งก่อสร้างที่ติดตั้งนั้นส่วนใหญ่จะถูกจัดซื้อหรือผลิตด้วยกันกับสินค้าที่มีอยู่ในแต่ละตำบลในทางตรงกันข้าม กลับมีความยั่งยืนและการบูรณาการน้อย เพราะแต่ละตำบลดำเนิน โครงการ ออกแบบสาธารณะแยกกัน จึงสูญเสียความเชื่อมโยงระหว่างตำบล หรือบางครั้งการติดตั้งมากเกินไปก็รบกวนสุนทรียภาพของเมืองได้

Facilities	Convenience			Green	Protection		Supplement		TOTAL
	Rest	Sanitary	Service		Passage	Protection	Management	Others	
Functionality	4	3	3	4	3	3	3	3	3.3
Integration	1	0	3	2	2	1	1	1	1.4
Safety	3	1	2	2	3	3	1	1	2
Universality	3	2	3	3	3	3	1	3	2.6
Environment	2	2	3	3	2	3	1	2	2.3
Sustainability	1	0	3	1	2	1	1	1	1.3
Identity	2	2	2	2	2	1	2	2	1.9



ภาพที่ 3-23 วิเคราะห์ผลการศึกษาด้านของสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี

มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนหลายแห่งในเมืองชลบุรีที่ติดตั้งหลังจากซื้อแบบมาตรฐาน ไม่ได้คำนึงถึงสภาพแวดล้อมของแต่ละถนน ในกรณีเหล่านั้น มีเพียงการใช้งานที่ได้รับการคำนึงถึง สำหรับความยั่งยืนและการบูรณาการที่ยังได้คะแนนน้อยที่สุด สิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนตั้งอยู่อย่างกระจัดกระจายและติดตั้งโดยที่ผู้ใช้ไม่สามารถจดจำลักษณะรวมของสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านั้นได้ สิ่งก่อสร้างเพื่ออำนวยความสะดวกมักจะติดตั้งบางส่วนและไม่แน่นอนในบางสถานที่ย่านใจกลางเมือง จึงเป็นการยากต่อผู้ใช้ส่วนใหญ่ที่จะค้นหาเจอนอกจากนี้ในทุกกรณี มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะซ้ำๆ ในพื้นที่เดิม โดยใช้รูปแบบไม่เหมือนกัน จึงไม่สามารถจดจำเป็นภาพรวมเดียวกันได้ ด้านความปลอดภัยก็ได้คะแนนน้อย เนื่องจากปัญหาการจัดการของเสียและขาดการบริหารทางเท้าให้ดี สิ่งก่อสร้างบางส่วนติดตั้งหรือสร้างซ้ำๆ กัน โดยไม่คำนึงถึงสภาพแวดล้อมโดยรอบ และด้านการเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมก็ได้คะแนนน้อยเช่นกัน

ตารางที่ 3-21 เนื้อหาการวิเคราะห์สถานะสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนอำเภอเมืองชลบุรี

รายการ	รายละเอียด
การใช้งาน	เนื่องจากติดตั้งไม่แน่นอนและใช้สีที่ซับซ้อน การใช้งานจึงสูญเสียไป
การบูรณาการ	ขาดความสมบูรณ์ตามกฎพื้นฐานและจดจำได้ยาก เพราะมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย
ความปลอดภัย	ยังมีความปลอดภัยไม่มีเพียงพอสำหรับคนเดินเท้าและผู้ใช้งาน
การใช้งานได้ร่วมกัน	ติดตั้งอย่างไม่แน่นอนและจำกัดผู้ใช้
สิ่งแวดล้อม	รูปร่าง สี และวัสดุไม่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม และสกรปรกได้ง่าย ทำให้กลายเป็นสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรม
ความยั่งยืน	ติดตั้งอย่างไม่เป็นระเบียบ หรือไม่ได้ออกแบบการติดตั้งสิ่งก่อสร้าง ทำให้เกิดภูมิทัศน์เมืองที่แตกแยกกันไปตามแต่ละพื้นที่
อัตลักษณ์	ลักษณะท้องถิ่นของเมืองชลบุรีไม่ปรากฏเพียงพอในการออกแบบสิ่งก่อสร้าง ทั้งรูปร่าง สี และวัสดุ

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสร้างแนวทางการออกแบบ

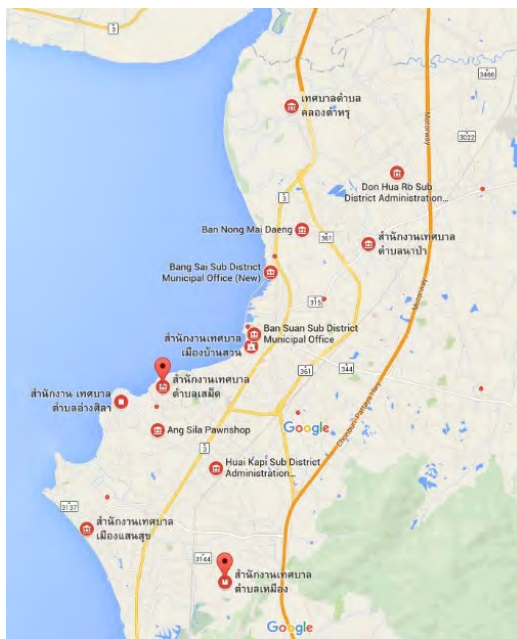
ก่อนทำการออกแบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี ได้มีการสำรวจความคิดเห็นของผู้คนในท้องถิ่น เพื่อค้นหาภาพลักษณ์ท้องถิ่นซึ่งผู้คนในท้องถิ่นรู้สึก และเคยมีประสบการณ์รวมทั้งค้นหาอัตลักษณ์ของท้องถิ่นจากการระบุลักษณะพิเศษของท้องถิ่น ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์เนื้อหาการสำรวจในแต่ละหัวข้อ และผลการวิเคราะห์จะนำไปสู่คำนิยามของอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรี

การสำรวจภาพลักษณ์ท้องถิ่นและอัตลักษณ์ของอำเภอเมือง

ในการสำรวจความคิดเห็นครั้งนี้ มีประชาชนในชลบุรีตอบแบบสอบถามทั้งหมด 452 คน จากการส่งแบบสำรวจทั้งหมดจำนวน 500 ชุด ผลการสำรวจสามารถนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อทำความเข้าใจภาพลักษณ์ท้องถิ่นและอัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี และช่วยสร้างแนวคิดในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ก่อนจะตั้งเป็นแนวทางในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร

การเลือกผู้ตอบแบบสอบถาม อันดับแรกจะเลือกจากผู้คนที่เคยอยู่อาศัยในอำเภอเมืองชลบุรี และเคยได้มีประสบการณ์กับความเปลี่ยนแปลงในท้องถิ่นเป็นหลัก อันดับที่สองจะเลือกผู้คนที่สนใจแผนการพัฒนาท้องถิ่น และเคยทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาบ้าง หากผู้ตอบมีความรู้ในประเด็นเหล่านี้ ก็น่าจะสามารถตอบได้อย่างสมเหตุสมผลมากขึ้น

จากหลักการเลือกข้างต้น ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้าราชการ เจ้าหน้าที่รัฐใน 12 เทศบาลของอำเภอเมืองชลบุรี รวมถึงกลุ่มอาจารย์ และเจ้าหน้าที่บริหารในมหาวิทยาลัยบูรพา รวมทั้งนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา การสำรวจใช้เวลาทั้งหมด 3 เดือน ระหว่าง 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ถึง 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559



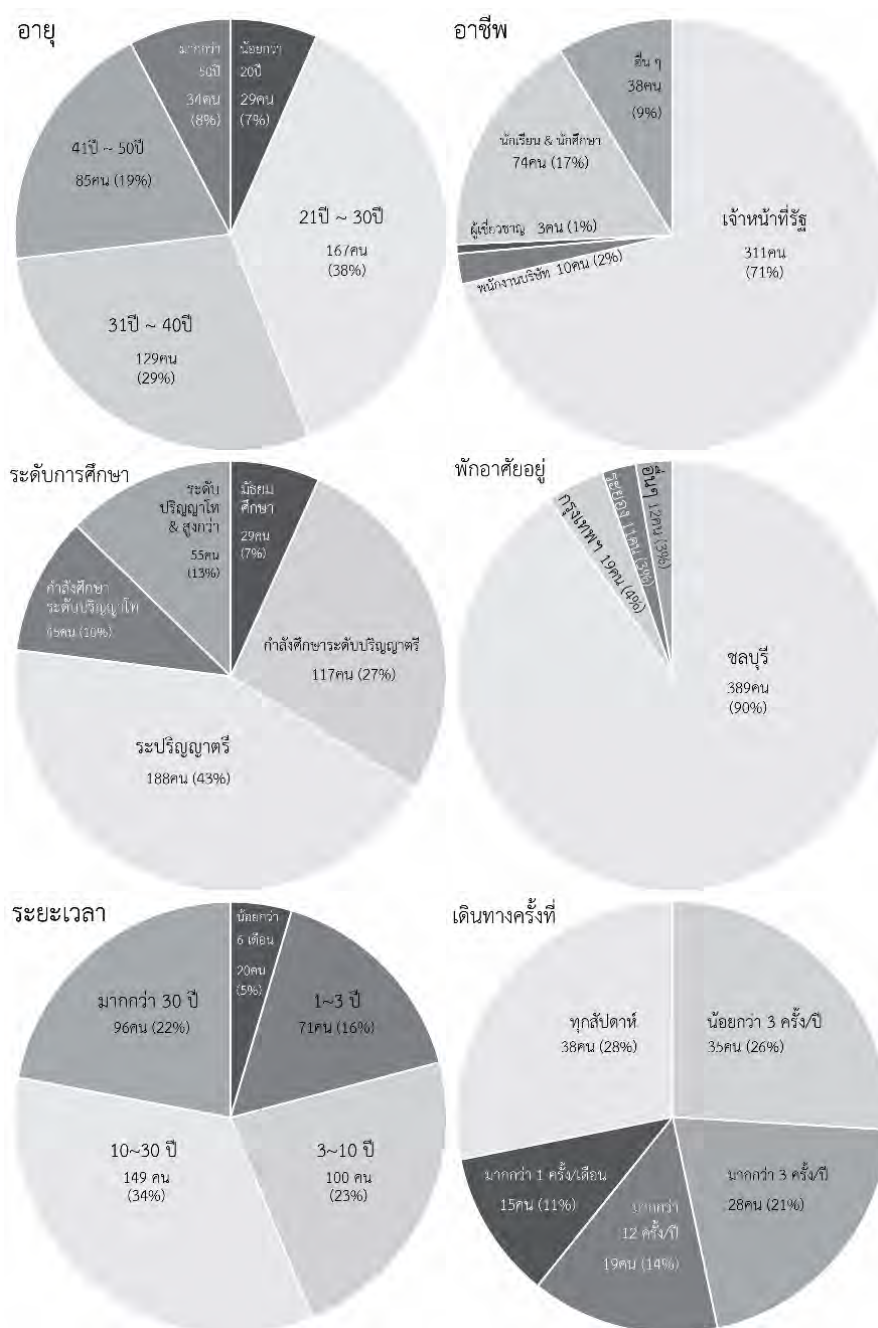
การปกครองส่วนท้องถิ่น 12 แห่ง

เทศบาลเมืองชลบุรี
 เทศบาลเมืองแสนสุข
 เทศบาลเมืองบ้านสวน
 เทศบาลเมืองอ่างศิลา
 เทศบาลตำบลคลองตำหรุ
 เทศบาลตำบลบางทราย
 เทศบาลตำบลนาป่า
 เทศบาลตำบลดอนหัวฬ่อ
 เทศบาลตำบลหนองไม้แดง
 เทศบาลตำบลห้วยกะปิ
 เทศบาลตำบลเสม็ด
 เทศบาลตำบลเหมือง

ภาพที่ 4-1 กลุ่มเป้าหมายในการสำรวจ (หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในมหาวิทยาลัยบูรพา และจาก 12 เทศบาลในอำเภอเมืองชลบุรี)

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้ง 452 คน จากผลการสำรวจพบว่า กลุ่มอายุที่พบมากเป็นอันดับแรก (ร้อยละ 38) คืออายุระหว่าง 20-29 รองลงมา (ร้อยละ 29) คืออายุระหว่าง 30-39 และกลุ่มที่พบน้อยที่สุด (ร้อยละ 19) มีอายุระหว่าง 40-49 ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดนี้มี 71 % เป็นเจ้าหน้าที่รัฐที่ทำงานในเทศบาลทั้ง 12 แห่ง ของอำเภอเมือง หรือกำลังศึกษาอยู่ที่มหาวิทยาลัยบูรพา ระดับการศึกษา ส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 50) เรียนมหาวิทยาลัย คือปริญญาตรี 38 % ปริญญาโท 29 % และระดับที่สูงกว่านั้น 27 % ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 90 เคยพักในอำเภอเมืองชลบุรี ผู้ที่เคยพักอาศัยมาเป็นระยะเวลา 10-30 ปี มีจำนวนมากที่สุดในผู้ตอบแบบสอบถาม (ร้อยละ 34) และผู้ที่พักอาศัยมาเป็นระยะเวลา 3-10 ปี มี 23 % ส่วนผู้ที่พักอาศัยมานานกว่า 30 ปี มี 22 %



ภาพที่ 4-2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

2. การวิเคราะห์จำแนกประเภท

เนื้อหาการสำรวจใช้เพื่อตรวจสอบภาพลักษณ์เมืองที่มีอยู่แล้วของอำเภอเมืองชลบุรี จากคำที่ผู้คนใช้เชื่อมโยงกับเมือง และเพื่อตรวจสอบในแต่ละประเด็นต่อไปนี สภาพแวดล้อมธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น อุตสาหกรรมท้องถิ่นและสังคมท้องถิ่น ในแต่ละหัวข้อ

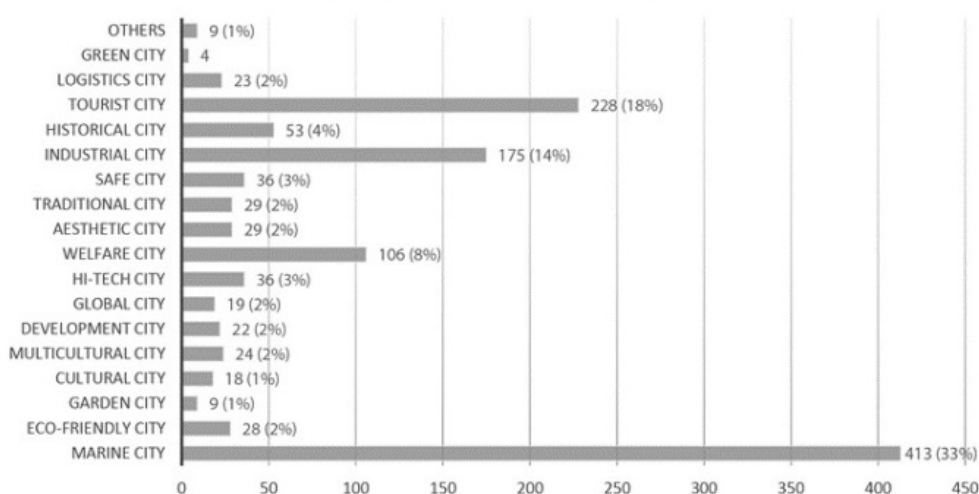
แบ่งออกเป็นอีก 36 คำถามย่อย ในแบบสอบถาม ตัวบ่งชี้การประเมินแต่ละหัวข้อแบ่งออกเป็น 5 ระดับ ตัวเลขของตัวบ่งชี้การประเมินเป็นสัดส่วนกับระดับความพึงพอใจ นั่นคือ ยังมีตัวเลขมาก ยิ่งหมายถึงความพึงพอใจมาก

ตารางที่ 4-1 ตัวบ่งชี้การประเมินแต่ละหัวข้อ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

2.1 การสำรวจภาพลักษณ์ที่ผู้คนเชื่อมโยงกับอำเภอเมืองชลบุรี

ผู้วิจัยต้องการค้นหาภาพลักษณ์เมืองของชลบุรีในใจของผู้ตอบแบบสอบถาม ดังนั้นจึงตั้งนิยามลักษณะของเมืองออกเป็นคำสำคัญ 18 คำ ในคำเหล่านี้ ผู้ตอบแบบสอบถามสามารถเลือกได้ทั้งหมด 3 ข้อ



ภาพที่ 4-3 คำสำคัญที่ทำให้นึกถึงภาพลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี

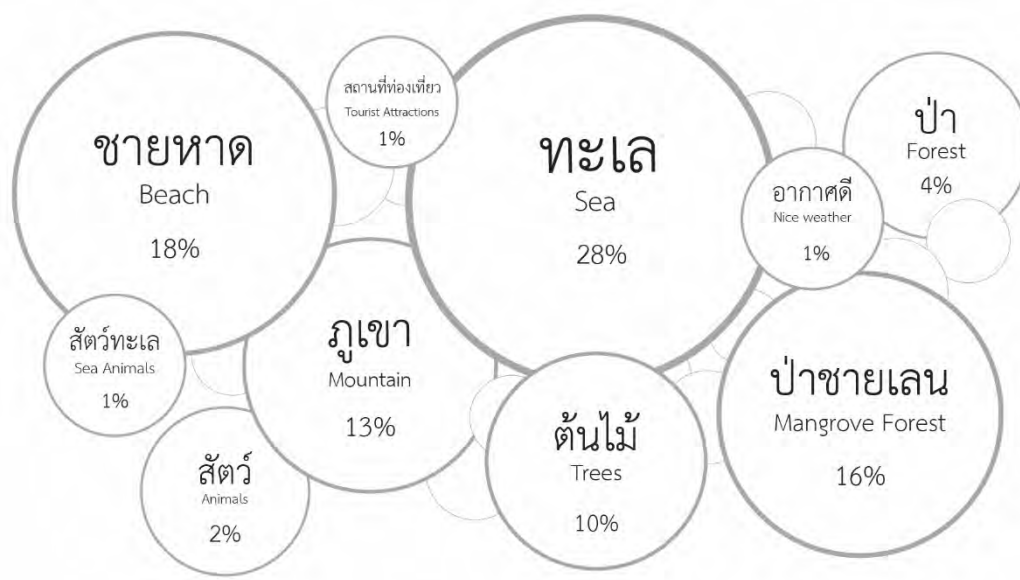
จากการสำรวจเพื่อตรวจสอบภาพลักษณ์เมืองของอำเภอเมืองชลบุรี คำที่ถูกใช้กล่าวถึงภาพลักษณ์เมืองมากที่สุด ได้แก่ เมืองชายทะเล (ร้อยละ 33) เมืองท่องเที่ยว (ร้อยละ 18) และเมืองอุตสาหกรรม (ร้อยละ 14) ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 65 % เลือกคำเหล่านี้

2.2 การสำรวจสถานะสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี

การสำรวจสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรีแบ่งออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนแรก ผู้ตอบแบบสอบถามจะถูกขอให้เขียนบรรยายด้วยคำที่แทนภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมธรรมชาติในเมืองชลบุรี

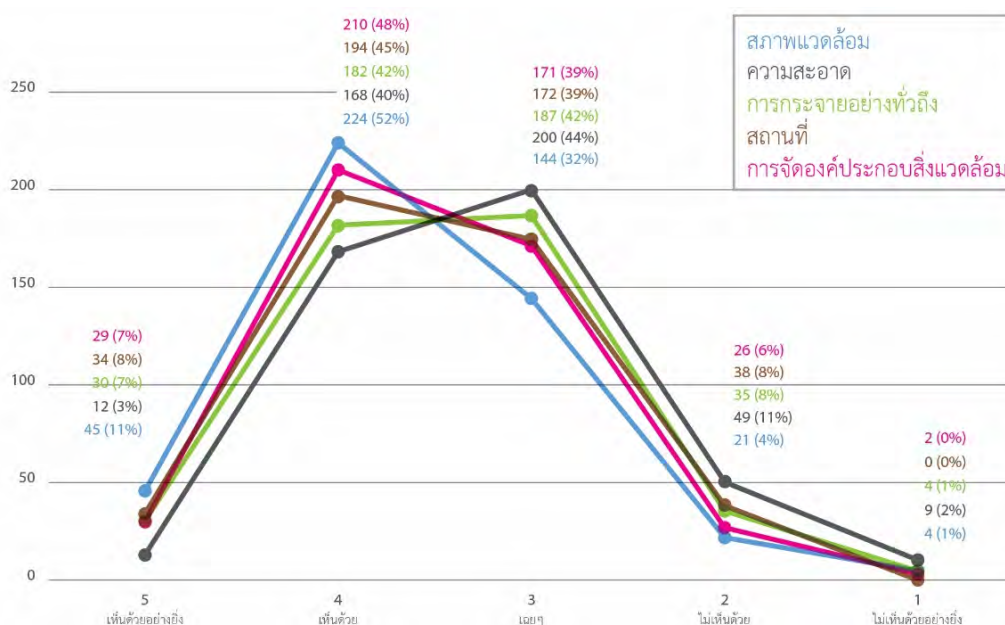
ส่วนที่สอง เพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมธรรมชาติของเมืองชลบุรีให้ละเอียดขึ้น จึงมีการประเมินใน 5 หัวข้อ ได้แก่ สภาพแวดล้อม ความสะอาด การกระจายอย่างทั่วถึง สถานที่ และการจัดองค์ประกอบสิ่งแวดล้อม ผลการประเมินจะคำนวณตามตัวบ่งชี้การประเมิน ตัวเลขของตัวบ่งชี้การประเมินจะเป็นสัดส่วนกับระดับความพึงพอใจ ยิ่งตัวเลขมาก หมายถึงยิ่งมีความพอใจมาก



ภาพที่ 4-4 ภาพที่ำให้นึกถึงสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี

ตารางที่ 4-2 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ

รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สภาพแวดล้อม	มีมาก	11 %	52 %	32 %	4 %	1 %	มีน้อย
ความสะอาด	สะอาดมาก	3 %	40 %	44 %	11 %	2 %	สกปรก
การกระจายอย่างทั่วถึง	มีอยู่ทั่วไป	7 %	42 %	42 %	8 %	1 %	ขาดแคลน
สถานที่	สาธารณะ	8 %	45 %	39 %	8 %	0 %	ส่วนบุคคล
การจัดองค์ประกอบ สิ่งแวดล้อม	จัดสร้างใหม่	7 %	48 %	39 %	6 %	0 %	มีนานแล้ว



ภาพที่ 4-5 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมธรรมชาติ

ผลการสำรวจสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี สามารถสรุปได้
ดังต่อไปนี้

ประการแรก เกี่ยวกับสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี ร้อยละ 63 ของ
ผู้ตอบแบบสอบถามระบุถึงสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับทะเล เช่น ชายทะเล ชายหาด และ
ป่าชายเลน

ประการที่สอง เกี่ยวกับความอุดมสมบูรณ์ของสภาพแวดล้อม ร้อยละ 63 ของ
ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” หรือ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง” เกี่ยวกับ

ความเป็นสาธารณะของพื้นที่สภาพแวดล้อมธรรมชาติที่สร้างขึ้น มีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 53 เลือกตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” หรือ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง” เกี่ยวกับระยะเวลาการก่อสร้าง ร้อยละ 57 ตอบว่า “เป็นพื้นที่ที่สร้างขึ้นใหม่”

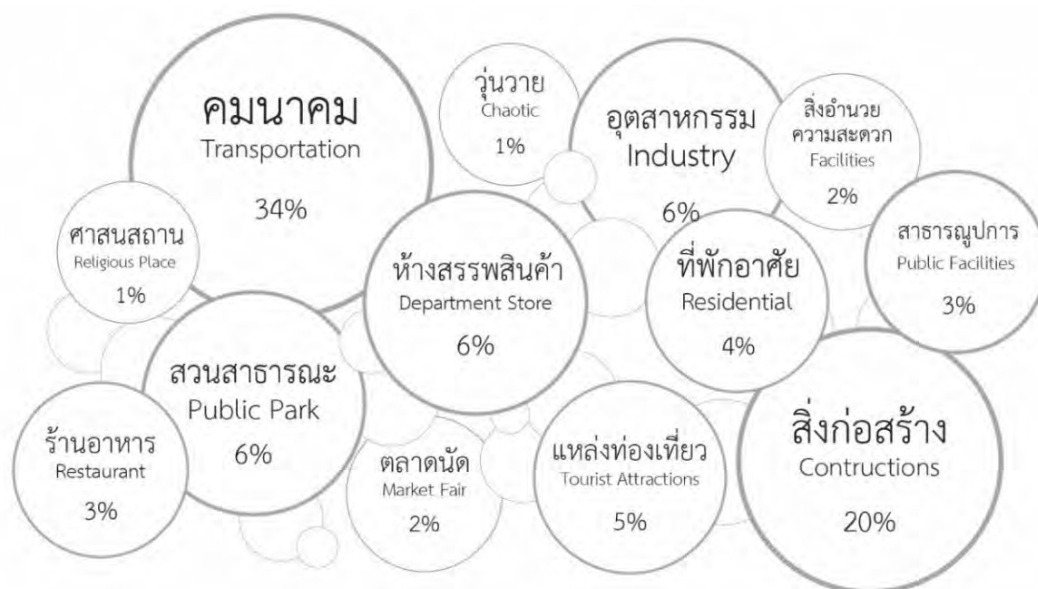
ประการที่สาม “ความสะอาด” ของสภาพแวดล้อมธรรมชาติ ได้รับคะแนนความพึงพอใจต่ำที่สุดในหัวข้อการประเมินทั้งหมด โดยมีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 13 เลือกตอบ “ไม่เห็นด้วย (ไม่พึงพอใจ)” หรือ “ไม่เห็นด้วย (ไม่พึงพอใจ) อย่างยิ่ง”

2.3 การสำรวจสถานะของสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นในเมืองชลบุรี

การสำรวจสภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้นในเมืองชลบุรีแบ่งออกเป็น 2 ส่วน

ส่วนแรก ผู้ตอบแบบสอบถามจะถูกขอให้เขียนบรรยายภาพ (คำ) ที่แสดงถึงสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นในเมืองชลบุรี

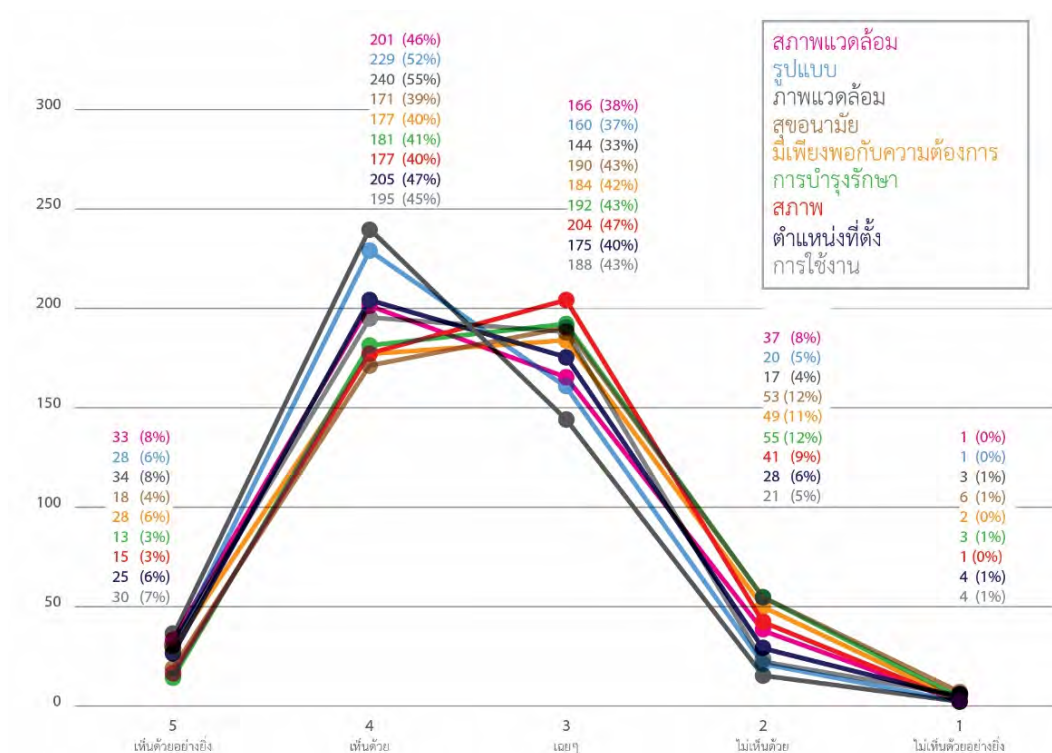
ส่วนที่สอง เพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นโดยละเอียด จึงมีการประเมินสถานะใน 9 หัวข้อ ได้แก่ สภาพแวดล้อม รูปแบบความสะดวก สุขอนามัย มีเพียงพอกับความต้องการการบำรุงรักษา สภาพ ตำแหน่งที่ตั้ง การใช้งาน การประเมินใช้ตัวบ่งชี้การประเมิน 5 ระดับ ตัวเลขของตัวบ่งชี้เป็นสัดส่วนกับระดับความพึงพอใจ คือ ยิ่งตัวเลขมาก หมายถึงความพึงพอใจมาก



ภาพที่ 4-6 ภาพที่ให้นักถึงสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี

ตารางที่ 4-3 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น

รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สภาพแวดล้อม	กลมกลืน เข้ากันดี	8 %	46 %	38 %	8 %	0 %	ไม่เข้ากัน
รูปแบบ	ทันสมัย	6 %	52 %	37 %	5 %	0 %	โบราณ
ความสะอาด	สะอาดสบาย	8 %	55 %	33 %	4 %	1 %	ไม่สะอาด
สุขอนามัย	สะอาด	4 %	39 %	34 %	12 %	1 %	สกปรก
มีเพียงพอกับความต้องการ	มีมากกว่าที่ต้องการ	6 %	40 %	42 %	11 %	0 %	มีน้อยกว่าที่ต้องการ
การบำรุงรักษา	แข็งแรง	3 %	41 %	43 %	12 %	1 %	หักพัง
สภาพ	ใหม่	3 %	40 %	47 %	9 %	0 %	เก่า
ตำแหน่งที่ตั้ง	ถูกต้อง	6 %	47 %	40 %	6 %	1 %	ไม่ได้รับอนุญาต ผิดกฎหมาย
การใช้งาน	ง่าย	7 %	45 %	43 %	5 %	1 %	ซับซ้อน



ภาพที่ 4-7 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น

ผลการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น สรุปได้ดังนี้

ประการแรก เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เขียน คำว่า “สิ่งก่อสร้าง” “การคมนาคม” “พื้นที่สาธารณะ” “อุตสาหกรรม” และ “อาคารพาณิชย์” แต่ ไม่พบการแสดงความคิดเห็นละเอียดเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก

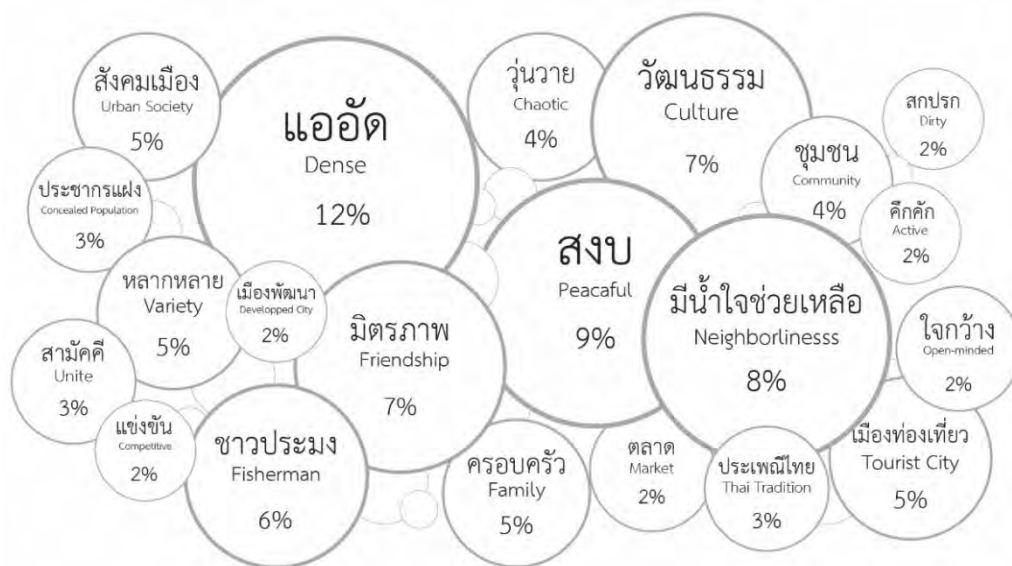
ประการที่สอง จากผลการประเมินสถานะของสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้น ในคำถาม ที่ว่าสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นในชลบุรีนั้น “มีสภาพร่วมสมัย” ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 58 เลือกคำตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” และ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง” เรื่องความสะอาด ร้อยละ 63 เลือกคำตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” และ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง” และ เรื่องตำแหน่งที่ตั้ง และมีเพียงพอกับการใช้งาน มากกว่าร้อยละ 50 ตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” และ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง”

ประการที่สาม หัวข้อที่เหลือทั้งหมด ได้แก่ สุขอนามัย การมีเพียงพอกับการใช้งาน การบำรุงรักษา และสภาพ ได้คะแนนค่อนข้างน้อยกว่าหัวข้ออื่น ๆ

2.4 การสำรวจสถานะอุตสาหกรรมท้องถิ่นของเมืองชลบุรี

การสำรวจอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรีแบ่งออกเป็นสองส่วน คือ ส่วนแรก จะขอให้ผู้ตอบแบบสอบถามเขียนบรรยายด้วยคำที่ใช้แทนภาพ อุตสาหกรรมท้องถิ่นของเมืองชลบุรี

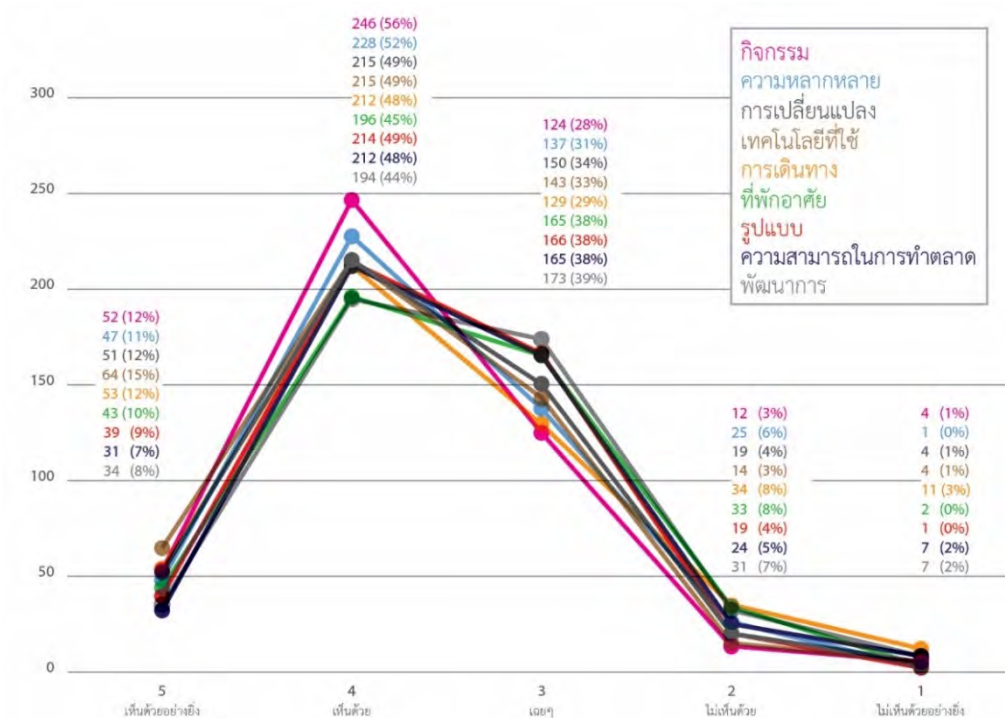
ส่วนที่สอง เพื่อการประเมินอุตสาหกรรมท้องถิ่น โดยละเอียด จึงมีการประเมิน สถานะใน 9 รายการ ได้แก่ กิจกรรม ความหลากหลาย ความเปลี่ยนแปลง เทคโนโลยีที่ใช้ การเดินทาง ที่พักอาศัย รูปแบบ ความสามารถในการทำตลาด พัฒนาการ การประเมินใช้ตัวบ่งชี้ การประเมิน 5 ระดับ ที่มีตัวเลขเป็นสัดส่วนกับระดับความพึงพอใจ คือ ยิ่งตัวเลขมาก หมายถึง ยิ่งมีความพึงพอใจมาก



ภาพที่ 4-8 ภาพที่ทำให้นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี

ตารางที่ 4-4 การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมท้องถิ่น

รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
กิจกรรม	คึกคัก	12 %	56 %	28 %	3 %	1 %	เงียบสงบ
ความหลากหลาย	หลากหลาย	11 %	52 %	31 %	6 %	0 %	จำกัด
การเปลี่ยนแปลง	รวดเร็ว	12 %	49 %	34 %	4 %	1 %	ช้า
เทคโนโลยีที่ใช้	ทันสมัย	15 %	49 %	33 %	3 %	1 %	ดั้งเดิม
การเดินทาง	สะดวกสบาย	12 %	48 %	29 %	8 %	3 %	ไม่สะดวก
ที่พักอาศัย	มีเกินความต้องการ	10 %	45 %	38 %	8 %	0 %	มีน้อยกว่า ความต้องการ
รูปแบบ	ทันสมัย	9 %	49 %	38 %	4 %	0 %	ดั้งเดิม
ความสามารถใน การทำตลาด	ระดับสากล	7 %	48 %	38 %	5 %	2 %	ระดับท้องถิ่น
พัฒนาการ	ไม่จำกัด	8 %	44 %	39 %	7 %	2 %	จำกัด



ภาพที่ 4-9 การวิเคราะห์สถานะอุตสาหกรรมท้องถิ่น

ผลการสำรวจอุตสาหกรรมท้องถิ่นสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประการแรกภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี มีคำตอบหลากหลาย เช่น “สงบ” “เพื่อนบ้าน” “ความมีน้ำใจ” “วัฒนธรรม” และ “ประมง” เว้นแต่มีคำว่า “แออัด” (ร้อยละ 12) ซึ่งมักจะมาพร้อมกับภาพอุตสาหกรรมในเมือง และพบคำสำคัญในแง่ลบอื่น ๆ ได้แก่ “วุ่นวาย” (ร้อยละ 4) “ประชากรหนาแน่น” (ร้อยละ 3) และ “สกปรก” (ร้อยละ 2) เช่นกัน

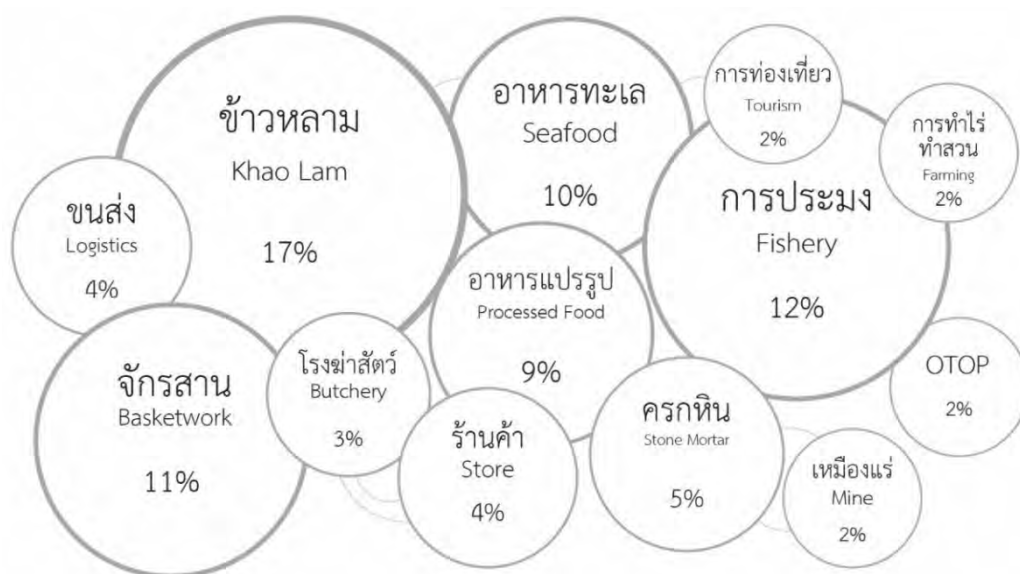
ประการที่สอง เมื่อเปรียบเทียบกับหัวข้ออื่น เช่น สภาพแวดล้อมธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น และสังคมท้องถิ่น การประเมินหัวข้ออุตสาหกรรมท้องถิ่นแสดงให้เห็นความพึงพอใจสูงสุดโดยผู้ตอบแบบสอบถาม มากกว่าร้อยละ 50 ที่เลือกคำตอบในหัวข้อย่อยทั้งหมดว่า “เห็นด้วย” หรือ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” ในคำตอบเหล่านี้ ทั้งส่วน “กิจกรรม” และ “ความหลากหลาย” มีผู้ตอบแบบสอบถามกว่าร้อยละ 65 เลือกคำตอบ “เห็นด้วย (พึงพอใจ)” หรือ “เห็นด้วย (พึงพอใจ) อย่างยิ่ง” นอกจากนี้แล้ว สำหรับหัวข้อ “ความสามารถในการทำตลาด” สาถก และ “พัฒนาการ” ที่เป็นไปได้สำหรับอุตสาหกรรมใหม่ในท้องถิ่น มีผู้ตอบแบบสอบถามกว่าร้อยละ 55 เลือกตอบ “เห็นด้วย” หรือ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” แสดงให้เห็นความคาดหวังถึงศักยภาพในอนาคตที่ดีของเมืองแห่งนี้

ประการที่สาม เรื่องที่พักอาศัยซึ่งมีปริมาณมากกว่าความต้องการ มีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 58 เลือกตอบ “เห็นด้วย” หรือ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง”

2.5 การวิเคราะห์สถานะสังคมท้องถิ่นของอำเภอเมือง ผลการสำรวจสังคมท้องถิ่น สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

ในส่วนแรก ผู้ตอบแบบสอบถามจะถูกขอให้เขียนคำที่ทำให้นึกถึงภาพสังคมท้องถิ่นของเมืองชลบุรี

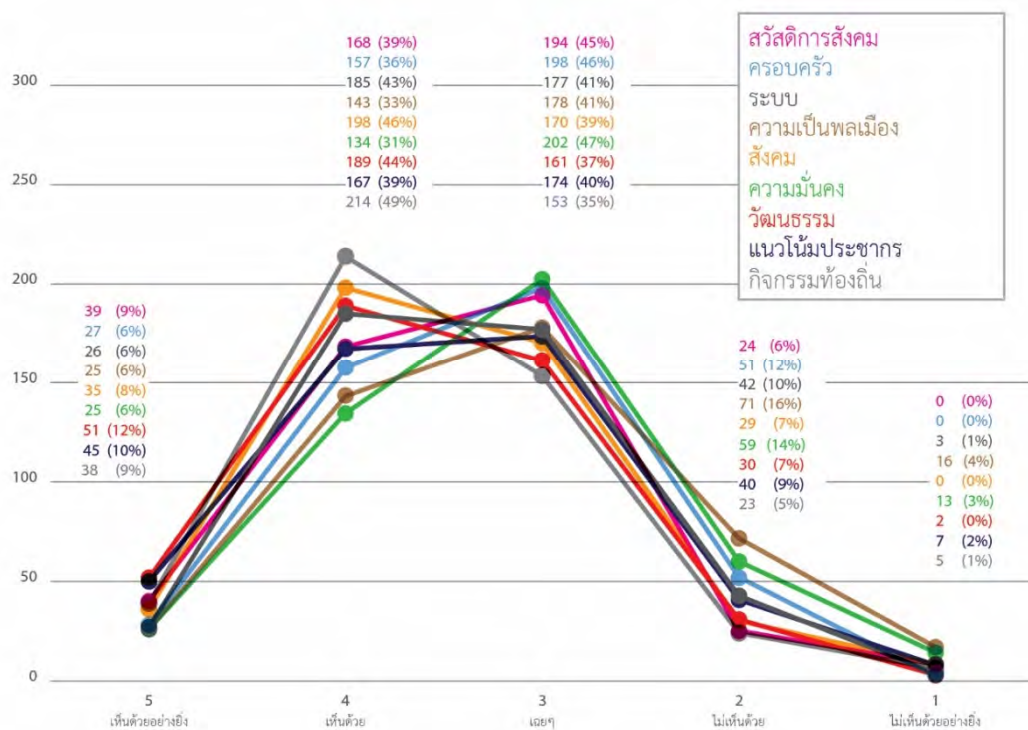
ในส่วนที่สอง เพื่อการประเมินสังคมท้องถิ่น โดยละเอียด จึงประเมินสถานะใน 9 หัวข้อต่อไปนี้ สวัสดิการสังคม ครอบครัวยุคใหม่ ระบบความเป็นพลเมือง สังคม ความมั่นคง วัฒนธรรม แนวโน้มประชากร กิจกรรมท้องถิ่น ผลการประเมินเป็นไปตามตัวบ่งชี้การประเมิน 5 ระดับ ซึ่งมีตัวเลขเป็นสัดส่วนกับระดับความพึงพอใจ คือยิ่งตัวเลขมาก หมายถึงยิ่งมีความพึงพอใจมาก



ภาพที่ 4-10 ภาพที่ให้นึกถึงสังคมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี

ตารางที่ 4-5 การวิเคราะห์สถานะสังคมท้องถิ่น

รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สวัสดิการสังคม	ดีมาก	9 %	39 %	45 %	6 %	0 %	ไม่เพียงพอ
ครอบครัว	อายุน้อย	6 %	36 %	46 %	12 %	0 %	อายุมาก
ระบบ	สะดวกสบาย	6 %	43 %	41 %	10 %	1 %	ไม่สะดวก
ความเป็นพลเมือง	เกรงใจกัน	6 %	33 %	41 %	16 %	4 %	นึกถึงแต่ตนเอง
สังคม	เปิดกว้าง	8 %	46 %	39 %	7 %	0 %	อนุรักษ์นิยม
ความมั่นคง	ปลอดภัย	6 %	31 %	47 %	14 %	3 %	อันตราย
วัฒนธรรม	หลากหลาย	12 %	44 %	37 %	7 %	0 %	มาตรฐานเดียว
	วัฒนธรรม						
แนวโน้มประชากร	รวมกลุ่มกัน	10 %	39 %	40 %	9 %	2 %	แยกตัวกัน
ประชากร							
กิจกรรมท้องถิ่น	ลึกลับ	9 %	49 %	35 %	5 %	1 %	เก็บตัว



ภาพที่ 4-11 การวิเคราะห์สถานะสังคมท้องถิ่น

ผลการสำรวจสถานะสังคมท้องถิ่น สรุปได้ดังต่อไปนี้

ประการแรก เกี่ยวกับภาพลักษณ์ของสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี อุตสาหกรรมที่เป็นตัวแทนของท้องถิ่นและชื่อผลิตภัณฑ์เช่น ข้าวหลาม เลี้ยงปลา จักสาน อาหารทะเล อาหารแห้ง ถูกกล่าวถึงในฐานะคำสำคัญ

ประการที่สอง สำหรับหัวข้อ “วัฒนธรรมท้องถิ่น” มีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 56 ที่ตอบว่า “หลากหลาย” และสำหรับหัวข้อ “กิจกรรมท้องถิ่น” มีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 56 ที่ตอบว่า “ดีกัก”

ประการที่สาม สำหรับหัวข้อ “ความมั่นคง” มีผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 64 เลือกตอบระดับ “ปกติ” หรือระดับต่ำกว่านั้น ร้อยละ 47 เลือกตอบระดับ “ปกติ” และ ร้อยละ 14 ตอบ “ค่อนข้างอันตราย” ร้อยละ 3 ตอบ “อันตรายมาก” สำหรับหัวข้อ “แนวโน้มประชากร” ร้อยละ 61 เลือกตอบระดับ “ปกติ” หรือระดับต่ำกว่านั้น โดย ร้อยละ 41 เลือกตอบระดับ “ปกติ” ร้อยละ 16 ตอบ “ค่อนข้างเห็นแก่ตัว” และ ร้อยละ 4 ตอบ “เห็นแก่ตัวมาก”

การสำรวจภาพลักษณ์ท้องถิ่นโดยรวมของเมืองชลบุรี

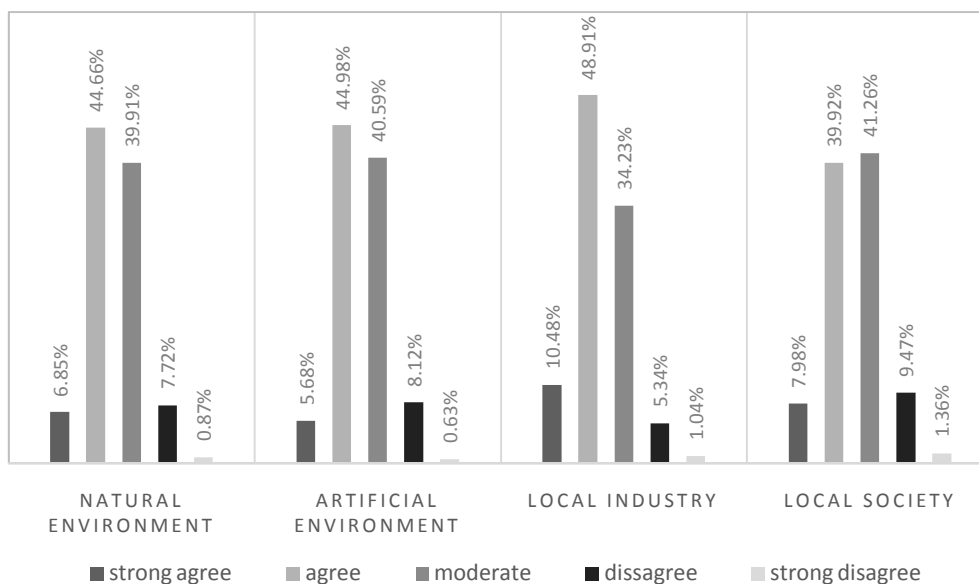
ผลการประเมินเพื่อทำความเข้าใจอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรี สรุปได้ดังนี้

ประการแรก คำตอบเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมเมือง อุตสาหกรรมท้องถิ่น และสังคมท้องถิ่นแสดงให้เห็นว่ามีมากกว่า 80 % ของผู้ตอบแบบสอบถามที่พึงพอใจกับสถานะที่เป็นอยู่ เนื่องจากแสดงความพึงพอใจในระดับ “ปกติ” หรือมากกว่านั้น

ประการที่สอง เมืองชลบุรีมีข้อได้เปรียบในฐานะเมืองชายทะเล เมืองท่องเที่ยว และเมืองอุตสาหกรรม ด้วยข้อได้เปรียบเหล่านี้ สภาพแวดล้อมท้องถิ่นจึงอยู่ระหว่างการพัฒนา และอุตสาหกรรมท้องถิ่นก็กำลังเริ่มก่อตัวเช่นกัน เมืองแห่งนี้จึงมีศักยภาพอย่างมาก

ประการที่สาม เมืองชลบุรีกำลังแปรเปลี่ยนเป็นเมืองร่วมสมัย ตามนโยบายการพัฒนาเมืองซึ่งรัฐบาลท้องถิ่นได้นำมาปฏิบัติอย่างจริงจัง

ประการที่สี่ แม้จะมีการเพิ่มคุณภาพของเมือง และโครงสร้างพื้นฐานเมืองที่เพิ่มขึ้นมาก แต่ปรากฏว่า สำนักพลเมืองและการเติบโตทางคุณภาพของเมืองในด้านความมั่นคง ความปลอดภัย และการบำรุงรักษา ยังต้องมีการปรับปรุงต่อไปอีก



ภาพที่ 4-12 การวิเคราะห์สถานะในหัวข้อสภาพแวดล้อมท้องถิ่นของเมืองชลบุรี

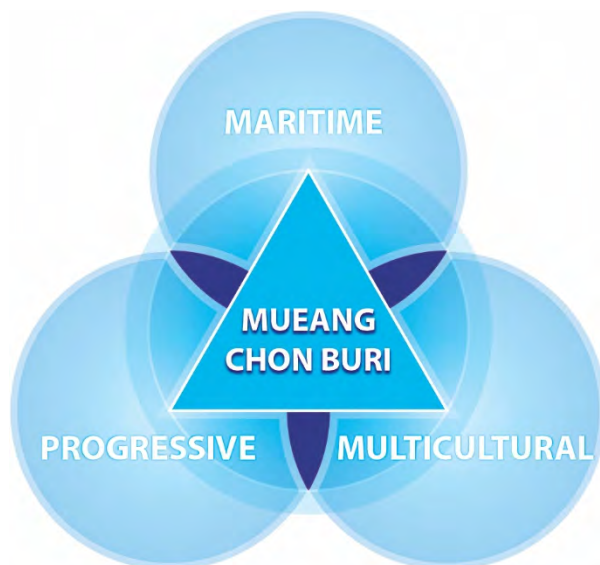
อัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี

สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรี จำเป็นต้องคำนึงถึงข้อกำหนดในการออกแบบเพื่อให้เกิดอัตลักษณ์ของท้องถิ่น การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรสะท้อนข้อเท็จจริงนี้ให้ได้ และสำหรับเมืองชลบุรี มีสิ่งที่ควรคำนึงถึงดังต่อไปนี้

งานวิจัยนี้ขียนอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีด้วยคำสำคัญ 3 ประการ คือ “เมืองชายทะเล: เมืองท่องเที่ยวชายฝั่งที่อุดมสมบูรณ์” “ก้าวหน้า: เมืองอุตสาหกรรมร่วมสมัยที่มีพลวัต” และ “ความหลากหลายทางวัฒนธรรม: เมืองที่มีชีวิตชีวา และมีวัฒนธรรมหลากหลาย ทั้งขนบธรรมเนียมเดิมและวัฒนธรรมสมัยใหม่อยู่ร่วมกันอย่างกลมกลืน ตามความต้องการของผู้คนท้องถิ่น”

คำสำคัญแรกสุด “เมืองชายฝั่ง” แสดงถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการประมงที่เจริญรุ่งเรือง ด้วยทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ตามชายฝั่งทะเลในอำเภอเมืองชลบุรี คำสำคัญที่สอง “ก้าวหน้า” แสดงถึงการที่เมืองชลบุรีเป็นศูนย์กลางธุรกิจขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือ ขนาดใหญ่กับนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ นอกจากนี้ เมืองแห่งนี้ยังได้วิวัฒนาการอย่างต่อเนื่อง กลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมในอนาคต และธุรกิจนานาชาติ โดยสร้างตำแหน่งงานจำนวนมาก ด้วยความรู้มรดกในทรัพยากรที่สร้างขึ้นและมีอยู่แล้วตามธรรมชาติ

คำสำคัญที่สาม “ความหลากหลายทางวัฒนธรรม” แสดงถึงวัฒนธรรมดั้งเดิมและวัฒนธรรมสมัยใหม่อยู่ร่วมกันในเมือง เพราะมีประชากรที่หลั่งไหลเข้ามาอย่างต่อเนื่อง ชลบุรีจึงเป็นเมืองที่มีชีวิตชีวาและเปลี่ยนแปลงอย่างไม่หยุดยั้ง มีการสื่อสารและอยู่ร่วมกันระหว่างวัฒนธรรมที่หลากหลาย



ภาพที่ 4-13 ไคอะแกรมนิยามอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีด้วยคำสำคัญ 3 ประการ

ในแนวทางการออกแบบฉบับนี้ อัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีจะถูกนิยามดังต่อไปนี้
เมืองชายทะเล

เมืองท่องเที่ยวชายฝั่ง ที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการประมงพัฒนาอย่างดีตาม

แนวชายหาด

ก้าวหน้า

เมืองร่วมสมัยที่ร่ำรวยทรัพยากรและมีตำแหน่งงานมากมาย เป็นศูนย์กลางธุรกิจ

การขนส่งระหว่างท่าเรือขนาดใหญ่และนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ความหลากหลายทางวัฒนธรรม

เป็นเมืองมีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงอย่างไม่หยุดยั้ง มีการสื่อสารและอยู่ร่วมกันระหว่างวัฒนธรรมที่หลากหลาย

บทที่ 5

แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเมืองชลบุรี

สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร จำเป็นต้องตอบสนองเงื่อนไขต่าง ๆ พอสมควร เพราะจะต้องถูกใช้โดยผู้คนจำนวนมากที่ไม่อาจระบุได้ว่าเป็นใคร เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุที่อันตรายจากสิ่งของต่าง ๆ ในพื้นที่สาธารณะ และเพื่อทำให้โครงสร้างนั้นได้รับการตรวจสอบอย่างดีเพื่อความปลอดภัยสูงสุด สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของอำเภอเมืองชลบรูนี้นั้นติดตั้งอยู่ในพื้นที่สาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดิน การเคลื่อนยานพาหนะ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในปัจจุบันยังไม่มีแนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะที่เป็นระบบสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี ดังนั้นแนวทางที่ผู้วิจัยแนะนำนี้ มุ่งหวังจะให้ เป็นคู่มือการออกแบบที่เป็นระบบสำหรับงานออกแบบสาธารณะ เพื่อสะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่น และเพื่อส่งเสริมภูมิทัศน์เมืองให้สวยงาม ดังนั้นผู้วิจัยจึงจะขอแนะนำวิธีการที่มีประสิทธิภาพและ สมเหตุสมผล รวมทั้งเกณฑ์ในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร เพื่อให้ สอดคล้องกับภาพลักษณ์ของเมืองที่ชลบุรีต้องการจะเป็น ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยสร้างกลยุทธ์พื้นฐาน ในการสร้างแนวทางออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรให้เมืองชลบุรี และ เสนอแนะแนวทางสำหรับแต่ละรายการอย่างละเอียด

ข้อสรุปของแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ สำหรับอำเภอเมืองชลบุรี

แนวทางการออกแบบนี้ เสนอแนะวิธีการและเกณฑ์ในการออกแบบที่มีประสิทธิภาพ และสมเหตุสมผล เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดพื้นฐานของงานออกแบบสาธารณะที่เมืองชลบุรี มุ่งหวัง แนวทางการออกแบบแต่ละรายการจำเป็นจะต้องใช้เพื่อให้เกิดเกณฑ์การออกแบบที่มี ประสิทธิภาพมากขึ้นสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น ผู้วิจัยขอเสนอกลยุทธ์ พื้นฐานในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรสำหรับเมืองชลบุรี และ แผนการออกแบบที่เป็นระบบ

วัตถุประสงค์ของแนวทางการออกแบบที่ผู้วิจัยเสนอ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. เพื่อสร้างหลักการพื้นฐานในการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร และสร้างแนวคิด เกณฑ์ในการแยกประเภท การติดตั้ง และแผนการบำรุงรักษา งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร

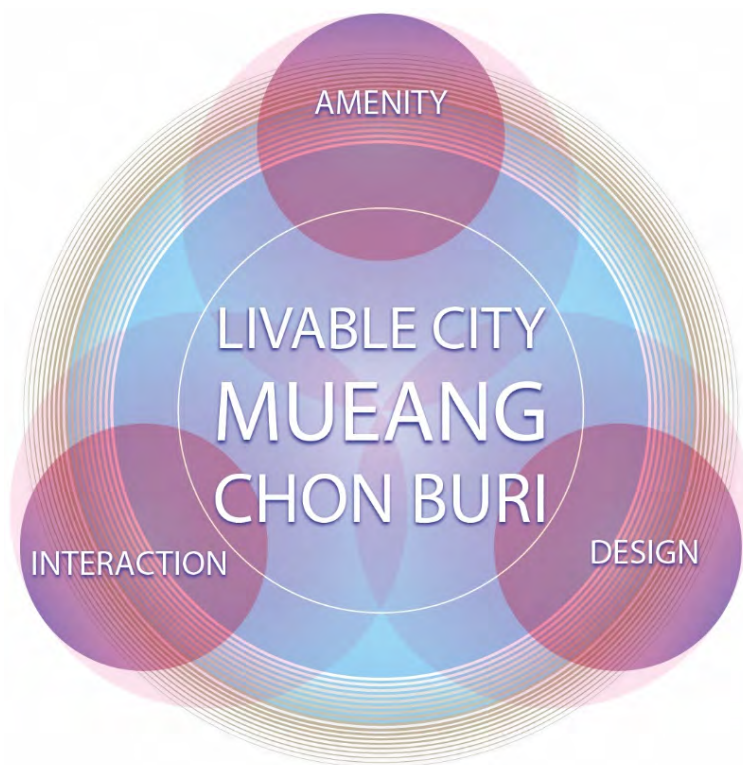
2. เสนอแนะภาพลักษณ์เบ็ดเสร็จและงานออกแบบที่สะท้อนอัตลักษณ์ของเมืองชลบุรี เสนอแนะงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรที่สะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่น ทั้งในด้าน มนุษย์ สังคม และลักษณะทางภูมิศาสตร์ ตามบุคลิกของที่ว่างในพื้นที่เมือง เช่น ชายหาด ริมน้ำ และ ถนนในเมือง เสนอแนะงานออกแบบเบ็ดเสร็จสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรในด้านการใช้ตัวอักษร วัสดุ และสีสันทันที่สอดคล้องกับลักษณะของท้องถิ่น

3. เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเพื่อสภาพแวดล้อมเมืองที่น่ารื่นรมย์ของเมืองชลบุรี เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรที่กลมกลืนและยั่งยืน เสนอแนะจุดที่จำเป็นในการดูแลรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจร และองค์ประกอบหลักของสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละชนิดหลังจากแยกประเภทแล้ว และเสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรที่นำไปใช้ได้จริง

1. เป้าหมายและวิสัยทัศน์

วัตถุประสงค์คือเพื่อเสนอแนะสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรที่จะสร้างเมืองชลบุรีที่น่ารื่นรมย์ มีปฏิสัมพันธ์ และน่าอยู่”

ความสะดวกสบาย + ปฏิสัมพันธ์ + งานออกแบบ = ชลบุรี เมืองน่าอยู่



ภาพที่ 5-1 เป้าหมายพื้นฐานของแนวทางการออกแบบ

เพื่อเสนอแนะแนวทางออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ “เมืองชลบุรี เมืองแห่งอนาคตที่ผู้คน ธรรมชาติ และความสุข อยู่ร่วมกัน”

2. กลยุทธ์พื้นฐานในการออกแบบ

แนวทางออกแบบนี้ เสนอ นโยบายเพื่อปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรี ตามผลการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบัน

ปลอดภัย: มีระเบียบสาธารณะที่ชัดเจน และมีความมั่นคง

สง่างาม: สภาพแวดล้อมในการอยู่อาศัยที่สง่างาม

เคารพ: เป็นเมืองที่มีปฏิสัมพันธ์ที่ดี และมีการสื่อสารที่ราบรื่นกับสังคมท้องถิ่น

มีคุณค่า: งานออกแบบที่มีลักษณะเฉพาะตัว และมีภูมิทัศน์เมืองที่คงเส้นคงวา

เป็นสากล: มีภาพที่ปรากฏในฐานะเมืองระดับสากล

สะดวก: ลดการครอบครองพื้นที่ ออกแบบให้ทุกคนสามารถใช้งานได้ และปราศจากสิ่งกีดขวาง

ยั่งยืน: เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม: นำกลับมาใช้ใหม่ได้ เป็นเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน



SAVE: Strong public order and security

ELEGANT: Elegant living environment

RESPECTIVE: Good interacting city and smooth communication with local society

VALUABLE: Consistent urban landscape and unique urban design

INTERNATIONAL: Appearance as an international city

CONVENIENT: Minimized occupying space; universal design; barrier-free design

ECOLOGICAL: A renewable environment-friendly city and its sustainability

ภาพที่ 5-2 กลยุทธ์พื้นฐานในการออกแบบ

3. หลักการพื้นฐานในการออกแบบ

แนวทางการออกแบบนี้เสนอหลักการในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรี ตามการวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันและนโยบายพื้นฐาน

1. แผนภูมิที่สำนักงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรแบบผสมผสาน: สร้างภาพเมืองที่ดีด้วยงานออกแบบที่เป็นระบบและคงเส้นคงวา
2. งานออกแบบที่มีลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น: จัดทำอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรี และสะท้อนไปในงานออกแบบ โดยคำนึงถึงความแตกต่างในแต่ละพื้นที่
3. งานออกแบบที่ให้ความสำคัญกับผู้สัญจรทางเท้า: ลดการครอบครองพื้นที่ถนนโดยสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้มีพื้นที่เดินได้อย่างรื่นรมย์
4. งานออกแบบที่ใช้ได้ทุกคน และปราศจากสิ่งกีดขวาง: สร้างพื้นที่ที่สะดวกสบายและน่ารื่นรมย์ สำหรับทุกคนสามารถใช้งานได้
5. งานออกแบบที่ปลอดภัยและคงทน: เพิ่มประสิทธิภาพโดยใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่ปลอดภัยและคงทน
6. ตกแต่งให้น้อยที่สุด และออกแบบเน้นการใช้งาน: ลดทอนการตกแต่งที่ไม่จำเป็นออกไป และใช้สี สัน วัสดุที่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

4. ขอบเขตของแนวทางการออกแบบ

แนวทางการออกแบบ ประกอบด้วย 32 ชนิด สำหรับงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรสำหรับเมืองชลบุรี สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะถูกแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม แต่ละรายการ (ยกเว้น สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว) แบ่งออกเป็นหัวข้อย่อย ๆ คือ สิ่งอำนวยความสะดวกแบ่งออกเป็นที่พัก สุขากิจาบาล และอุปกรณ์ให้บริการอื่น สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจรแบ่งเป็นเส้นทางสัญจร และอุปกรณ์ป้องกัน อุปกรณ์เสริมแบ่งเป็นอุปกรณ์บริหารจัดการ และอุปกรณ์อื่น ๆ

ตารางที่ 5-1 สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร อันเป็นเป้าหมายที่แนวทางการออกแบบจะสามารถนำไปใช้ได้ สำหรับเมืองชลบุรี

รายการ	รายละเอียด		
สิ่งอำนวยความสะดวก	ที่พัก	สุขภาพ	อุปกรณ์ให้บริการอื่น
	ม้านั่ง ซุ้มม้านั่งพัก	ถังขยะ ห้องน้ำสาธารณะ น้ำพุสำหรับดื่ม	ที่เก็บจักรยาน ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว ตู้โทรศัพท์สาธารณะ ตู้ไปรษณีย์
สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับพื้นที่สีเขียว	ที่ตั้งกระถางดอกไม้ ไม้ริมถนน	ที่ปกป้องต้นไม้ริมถนน จากภัยอันตราย	ไม้ริมถนน
สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อการสัญจร	เส้นทางสัญจร	อุปกรณ์ป้องกัน	
	ป้ายรถโดยสาร แผ่นปูพื้นทางเดิน พื้นอักษรเบรลล์	ขอบระหว่างทางเดินเท้า สะพานลอย สะพานข้าม	เสาป้องกัน (บอลบาร์ด) รั้วป้องกัน สิ่งก่อสร้างอื่นเพื่อป้องกัน การข้ามถนน
สิ่งอำนวยความสะดวก ในส่วนเสริม	อุปกรณ์บริหารจัดการ	อุปกรณ์อื่น ๆ	
	อุปกรณ์สำหรับพื้น ไฟสัญญาณจราจร ฝ่าท่อ ร่องระบายน้ำ	เสารับไฟถนน เสาไฟสัญญาณจราจร สื่อดิจิทัล หอนาฬิกา	ประติมากรรมสัญลักษณ์ รั้วหรือฉากบังชั่วคราว สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง ท่อน้ำดับเพลิง ฯลฯ

5. การกำหนดรายละเอียดในงานออกแบบ

ในกลุ่มนี้แนวทางการออกแบบฉบับนี้ งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจร
แต่ละงานควรปฏิบัติตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5-2 รายละเอียดในงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของ
เมืองชลบุรี

รูปทรง	ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวก เป็นรูปแบบที่เข้ากัน และคงเส้นคงวา
วัสดุ	ต้องสะท้อนลักษณะพิเศษของท้องถิ่น และคำนึงถึงราคา ความคงทน
สีสันทัน	ต้องสะท้อนลักษณะพิเศษของท้องถิ่น และกลมกลืนกับสิ่งแวดล้อมโดยรอบ
การติดตั้ง	ต้องเสนอเกณฑ์การดำเนินงานและข้อควรระวังขณะติดตั้ง

รูปทรง

1. ควรพัฒนาและใช้รูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรที่เข้ากัน
2. โดยเฉพาะถนนริมทะเลในเขตท่องเที่ยว ต้องใช้การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมและเข้ากับสัญลักษณ์ของท้องถิ่น
3. สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกขนาดใหญ่ เช่น ที่นั่งรอรถประจำทางหรือศาลา ควรต้องลดทอนโครงสร้างให้เรียบง่ายที่สุด และเลือกตำแหน่งติดตั้งโดยคำนึงถึงผู้สัญจรทางเท้าให้มากที่สุด
4. จำเป็นต้องลบขอบและมุมของสิ่งอำนวยความสะดวกที่อาจสัมผัสกับร่างกายผู้คนที่ให้กลมมน

วัสดุ

1. ควรจะใช้คอนกรีต โลหะ และหิน เฉพาะส่วน โครงสร้างที่เป็นกรอบเท่านั้น
2. ควรใช้วัสดุอ่อนนุ่มในส่วนที่อาจสัมผัสกับร่างกายมนุษย์

สีสันทัน

1. ควรใช้สีสันทันที่มีความสดใสน้อยลง (Low Chroma colors)
2. สีสันทันเพื่อเน้นให้เด่น ควรมีเฉพาะบางจุด หรือเฉพาะกรณีพิเศษที่ต้องการให้มองเห็นได้ง่ายเท่านั้น สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกชั่วคราวที่สกรปรกได้ง่าย

การติดตั้ง

1. ในกรณีสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม ควรจะใช้ชุดสีกลุ่มเดียวกันทั้งหมด
2. ไม่ควรใช้เครื่องหมาย รูปแบบตัวอักษร หรือแม้แต่ตราสัญลักษณ์ของหน่วยงานรัฐในท้องถิ่นเป็นหลัก ในกรณีที่เลี่ยงไม่ได้ ควรจำกัดขนาดให้เล็ก
3. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่ควรกีดขวางการเดิน
4. ในช่วงงานเตรียมฐานติดตั้ง ค้ำยันและสลักเกลียวยึดควรทำผิวปิดไม่ให้ไพล่มาพันพื้น และควรต้องจับระดับซ้ายขวาให้เท่ากันด้วย

5. สำหรับถนนใหญ่ ควรต้องติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่เหนือพื้นในพื้นที่สีเขียวให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

6. ขอบเขตการนำไปใช้

แนวทางการออกแบบฉบับนี้มีเพื่อเสนอแนะแผนและสิ่งที่จะต้องทำให้เกิดงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่สมเหตุผลและมีประสิทธิภาพ จากมุมมองการออกแบบพื้นที่เมือง และปรับตามแนวทางพื้นฐานการออกแบบเมืองที่อำเภอเมืองชลบุรีตั้งเป้าหมายเอาไว้

แนวทางการออกแบบฉบับนี้ จะกล่าวถึงด้านที่เป็นหลักของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ของเมืองชลบุรี และเสนอแนะวิธีการที่นำไปใช้ได้ทั้งในด้านการคำนึงถึงรูปแบบ การจัดระเบียบ การติดตั้ง และการบำรุงรักษา

ศัพท์เฉพาะและคำนิยามที่ใช้ในแนวทางการออกแบบฉบับนี้ มีไว้เพื่อบรรยายแนวทางการออกแบบให้ชัดเจนและสมเหตุผล จึงอาจแตกต่างกับความหมายที่ใช้ในทางกฎหมายฉบับปัจจุบันอยู่บ้าง

แนวทางการออกแบบสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรีในแต่ละประเภท

แนวทางการออกแบบฉบับนี้ มุ่งใช้กับงานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ 32 ประการ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่ม เช่น สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว สิ่งอำนวยความสะดวกการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม กลุ่มนี้จะกำหนดรายละเอียดสิ่งอำนวยความสะดวกใน 4 รายการ ได้แก่ รูปทรง วัสดุ การใช้สี และการติดตั้ง รวมถึงระบุข้อกำหนดในการออกแบบโดยละเอียด

1. สิ่งอำนวยความสะดวก

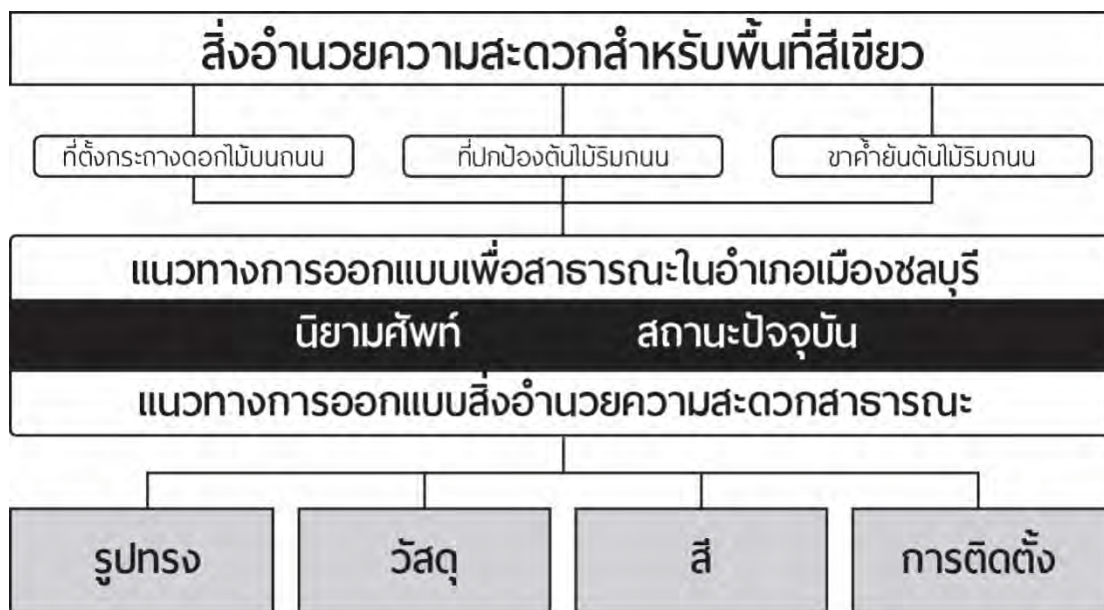
สิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 9 รายการ ได้แก่ ม้านั่ง ศาลา ถังขยะ ห้องน้ำสาธารณะ น้ำพุสำหรับดื่ม ที่เก็บจักรยาน ศูนย์บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว ตู้โทรศัพท์สาธารณะ และตู้ไปรษณีย์ นอกจากนี้ยังมีการแบ่งประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกออกเป็นที่พัก สุขาภิบาล และอุปกรณ์ให้บริการอื่นตามการใช้งาน สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละประเภท ผู้วิจัยเสนอให้ใช้รูปแบบที่เข้าชุดกัน สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 9 รายการ แนวทางการออกแบบจะเกิดขึ้นหลังจากขั้นตอนการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน และการนิยามแนวคิดเสร็จสิ้นลง ประกอบด้วยข้อเสนอแนะโดยละเอียดสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละรายการ ในประเด็นรูปทรง วัสดุ สี สัน และการติดตั้ง



ภาพที่ 5-3 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

2. สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว

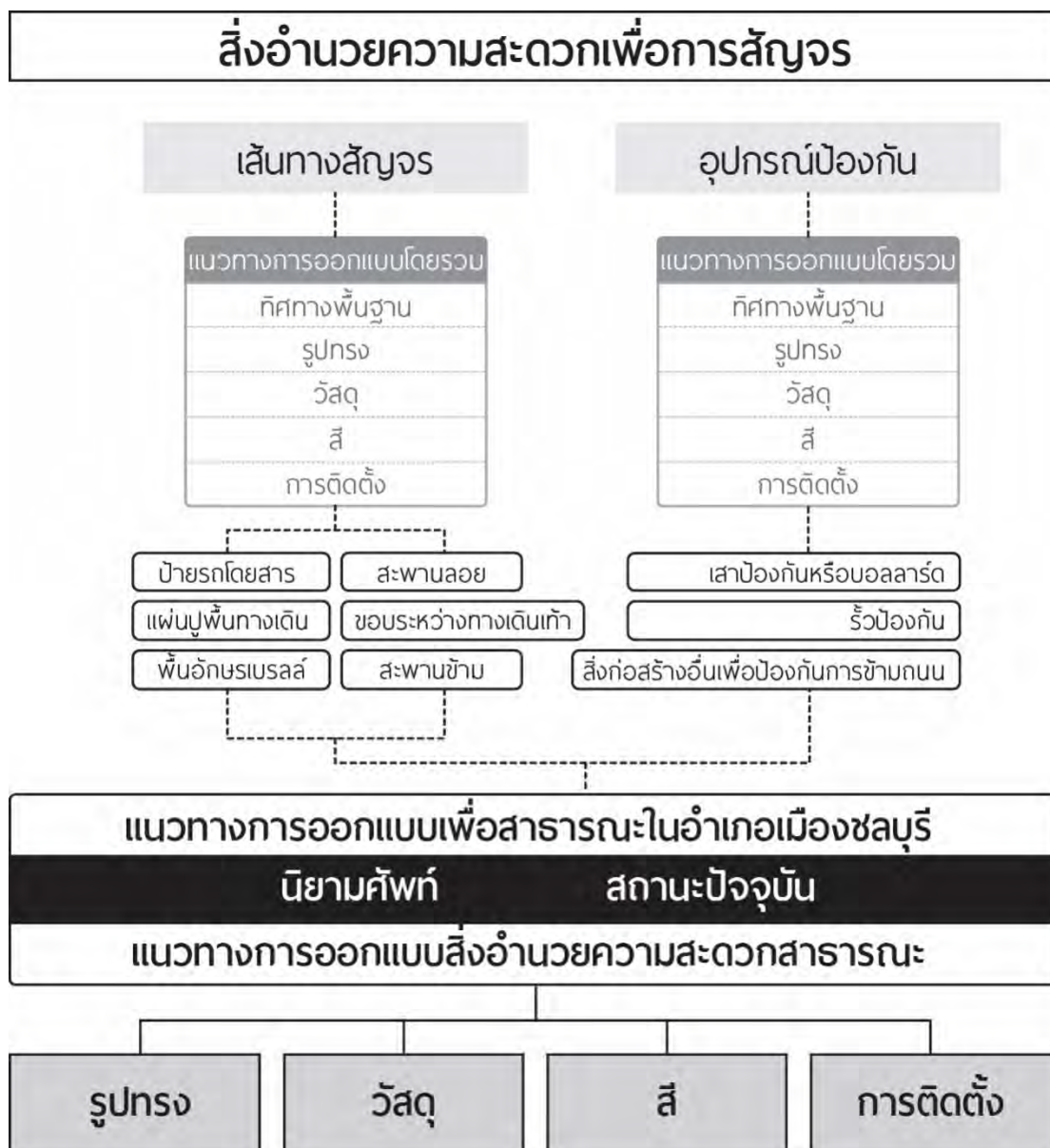
สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว ประกอบด้วย ที่ตั้งกระถางดอกไม้ริมถนน ที่ปลูกป้องกันไม่ริมถนน และขาค้ำยันต้นไม้ริมถนน แนวทางการออกแบบจะเกิดขึ้นหลังจากขั้นตอนการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน และการนิยามแนวคิดเสร็จสิ้นลง ประกอบด้วยข้อเสนอแนะโดยละเอียดสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละรายการ ในประเด็นรูปทรง วัสดุ สี สัน และ การติดตั้ง



ภาพที่ 5-4 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว

5.2.3 สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร

สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร ประกอบด้วย 9 รายการ ได้แก่ ป้ายรถโดยสาร แผ่นปูพื้นทางเดิน พื้นอักษรเบรลล์ ขอบระหว่างทางเดินเท้า สะพานลอย สะพานข้าม เสาป้องกัน (บอลดาร์ด) รั้วป้องกัน สิ่งก่อสร้างอื่นเพื่อป้องกันการข้ามถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจรนี้ยังแบ่งการใช้งานออกเป็น 2 กลุ่ม คือ เส้นทางสัญจร และอุปกรณ์ป้องกันการข้ามถนน สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจรทั้ง 9 รายการ แนวทางการออกแบบจะเกิดขึ้นหลังจากขั้นตอนการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน และการนิยามแนวคิดเสร็จสิ้นลง ประกอบด้วยข้อเสนอแนะโดยละเอียดสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละรายการ ในประเด็นรูปทรง วัสดุ สี สัน และ การติดตั้ง



ภาพที่ 5-5 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร

4. สิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม

สิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม ประกอบด้วย 11 รายการ ได้แก่ อุปกรณ์สำหรับพื้นไฟสัญญาณจราจร ฝาท่อ ร่องระบายน้ำ เสารับไฟถนน เสาไฟสัญญาณจราจร สื่อดิจิทัล หอนาฬิกา ประติมากรรมสัญลักษณ์ รั้วหรือฉากบังชั่วคราวสำหรับพื้นที่ก่อสร้างและท่อน้ำดับเพลิง นอกจากนี้ยังแบ่งสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริมตามการใช้งานได้เป็น 2 ประเภท คือ อุปกรณ์บริหารจัดการ และอุปกรณ์อื่น ๆ สำหรับอุปกรณ์บริหารจัดการ 2 ประเภท ผู้วิจัยเสนอแนวทาง

การออกแบบให้ส่งเสริมการออกแบบที่เข้าชุดกัน แนวทางการออกแบบจะเกิดขึ้นหลังจากขั้นตอนการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน และการนิยามแนวคิดเสร็จสิ้นลง ประกอบด้วยข้อเสนอแนะโดยละเอียดสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละรายการ ในประเด็นรูปทรง วัสดุ สี และการติดตั้ง



ภาพที่ 5-6 ระบบแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม

บทที่ 6

สรุป อภิปรายผล ปัญหาและข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้ เกิดขึ้นเพื่อเสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณะทางสัญจร ที่สะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี ผู้วิจัยได้เปรียบเทียบและวิเคราะห์กรณีการใช้แนวทางออกแบบเพื่อสาธารณะของมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งมีตำแหน่งทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างอุตสาหกรรมใกล้เคียงกับเมืองชลบุรี และท้ายที่สุดผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนของเมืองชลบุรี

ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยได้ทบทวนแผนการพัฒนาเมือง และนโยบายออกแบบเพื่อสาธารณะของอินซอน นอกจากนี้ยังได้ค้นคว้าและวิเคราะห์ว่าแนวทางออกแบบเพื่อสาธารณะของอินซอนสามารถสะท้อนอัตลักษณ์ท้องถิ่นและสร้างภูมิทัศน์เมืองได้อย่างไร ตลอดจนถึงการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรในเมืองสะท้อนแนวทางการออกแบบที่วางไว้อย่างไร จากกรณีของอินซอน ก่อนจะเสนอความจำเป็นของงานออกแบบสาธารณะเพื่อเมืองชลบุรี ศูนย์กลางของจังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้แบ่งประเภทสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่สีเขียว สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนเสริม และทำการสำรวจสถานะ ผู้วิจัยได้ระบุปัจจัยในการประเมิน 7 ข้อ ได้แก่ การใช้งาน การบูรณาการความปลอดภัย การใช้งานได้ทุกคน ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ความยั่งยืน และอัตลักษณ์ และใช้ปัจจัยเหล่านี้วิเคราะห์สถานะปัจจุบันของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรี จากผลการสำรวจ ผู้วิจัยได้พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรียังขาดการคำนึงถึงผู้สัญจรทางเท้า ทำให้ต้องกังวลเรื่องความปลอดภัยในพื้นที่เดิน ยังไม่มีแนวทางการออกแบบที่ครอบคลุม ทำให้ภูมิทัศน์เมืองแย่ง และจำเป็นต้องซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแทนโดยด่วนเพราะมีความเสียหายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจร ตลอดจนไม่ได้รับการดูแลเพียงพอ แต่ในทางกลับกัน ก็ยากที่จะหาความเข้ากันได้ระหว่างสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่แล้วกับส่วนที่คิดตั้งใหม่ และรูปทรง ชนิดของสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรมักจะถูกแยกออกจากกัน ขึ้นกับช่วงเวลางบประมาณปฏิบัติการ นอกจากนี้ยังมีการตกแต่งที่มากเกินไปจนความจำเป็น และมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ไม่ได้พิจารณาให้ดี จึงไม่กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจเพื่อค้นหาอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรี ก่อนจะยืนยันถึงความจำเป็นของงานออกแบบสาธารณะ โดยมีผู้เข้าร่วมการสำรวจ 452 คน ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐจาก 12 เทศบาล ในเมืองชลบุรี และคณาจารย์ นักศึกษาในมหาวิทยาลัยบูรพา ผลการสำรวจพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประเมินเชิงบวกในระดับสูงกว่าปกติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมเมือง อุตสาหกรรมท้องถิ่น และสังคมท้องถิ่น หลังจากทบทวนผลการสำรวจ ผู้วิจัยได้ระบุและนิยามอัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี คือ “เมืองชายทะเล: สถานที่ท่องเที่ยวชายฝั่งที่อุดมสมบูรณ์” “ก้าวหน้า: เป็นเมืองอุตสาหกรรมร่วมสมัยที่เต็มไปด้วยพลวัต” และ “หลากหลายทางวัฒนธรรม: เป็นเมืองมีชีวิตซึ่งมีการอยู่ร่วมกันระหว่างวัฒนธรรมทั้งเก่าและใหม่ตลอดจนความต้องการของผู้คนในท้องถิ่น”

ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของเมืองชลบุรี ภายใต้เป้าหมายที่จะสร้าง “ชลบุรี เมืองรื่นรมย์ เต็มไปด้วยปฏิสัมพันธ์ น่าอยู่” (pleasant city+interacting city+want-to-live city=Mueang Chon Buri) สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะของเมืองชลบุรีมียุทธศาสตร์การออกแบบพื้นฐาน 7 ข้อ ได้แก่ “ปลอดภัย สง่างาม ตามลำดับ มีคุณค่า สากล สะดวก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” และสอดคล้องกับหลักการออกแบบพื้นฐาน 6 ประการ ได้แก่ งานออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรและผังเมืองที่สอดคล้องกัน มีรูปแบบเฉพาะตัวของท้องถิ่น ให้ความสำคัญกับผู้สัญจรทางเท้า ใช้งานได้ทุกคนและปราศจากสิ่งกีดขวาง ปลอดภัยและทนทาน ลดทอนการตกแต่งที่เกินความจำเป็น เน้นการใช้งาน จากหลักการเหล่านี้ ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการออกแบบโดยละเอียดสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร 32 ชนิด นอกจากนี้แล้วยังมีการบรรยายละเอียดงานออกแบบทั้งรูปทรง วัสดุ สี สัน และวิธีการติดตั้ง จากข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน

อภิปรายผล

ผู้วิจัยได้เริ่มการศึกษานี้ด้วยคำถามวิจัย 3 ข้อ และสมมติฐาน ดังต่อไปนี้

ข้อแรก เมืองและงานออกแบบสาธารณะสัมพันธ์กันอย่างไร และงานออกแบบสาธารณะสามารถทำได้มากแค่ไหน เมืองสามารถเพิ่มคุณภาพชีวิตให้ผู้อยู่อาศัยด้วยงานออกแบบสาธารณะ และพื้นที่สาธารณะของเมืองจะเป็นเป้าหมายของงานออกแบบสาธารณะ

ข้อสอง ประชาชนในเมืองชลบุรีมีภาพลักษณ์เมืองในใจอย่างไร และอัตลักษณ์ท้องถิ่นของเมืองชลบุรีคืออะไร เมืองชลบุรีเป็นเมืองร่วมสมัยที่คึกคักและมีอุตสาหกรรมหลากหลาย นอกเหนือจากการท่องเที่ยวชายทะเล

ข้อสาม สถานะปัจจุบันของภูมิทัศน์เมืองชลบุรีเป็นอย่างไร และจำเป็นต้องมีนโยบายงานออกแบบสาธารณะสำหรับเมืองนี้หรือไม่ หากจำเป็นต้องมี ควรจะต้องใช้กับเป้าหมายใดบ้าง และมีวิธีออกแบบสาธารณะอย่างไร ภูมิทัศน์ของเมืองชลบุรีจะพัฒนาขึ้นได้ด้วยนโยบายการออกแบบสาธารณะที่เป็นระบบและสอดคล้องกัน นอกจากนี้ คุณภาพชีวิตของประชาชนก็จะเพิ่มขึ้นด้วย

ด้านความสอดคล้องกับทฤษฎี ผู้วิจัยได้ข้อสรุปดังต่อไปนี้

ข้อแรก การศึกษานี้มีพื้นฐานบนทฤษฎี “โอกาสในการสร้างสรรค์และสภาพแวดล้อมที่น่ารื่นรมย์ทางสุนทรียภาพ” อันเป็นลำดับที่ 6 ในทฤษฎี “เกณฑ์สำหรับรูปแบบและโครงสร้างเมืองที่ยั่งยืนมากขึ้น เทียบกับโครงสร้างความต้องการพื้นฐานของมนุษย์โดยมาสโลว์” เขียนโดย Hildebrand Frey นักออกแบบเมือง กล่าวคือ เมื่อความปรารถนาด้านสิ่งแวดล้อมเมืองถูกเติมเต็ม เช่นเดียวกับการตอบสนองตัวตน มนุษย์จะได้รับความพึงพอใจทางสุนทรียะและความมั่นคง ผู้วิจัยขอนิยามข้อคำนึงทางทฤษฎีเกี่ยวกับการออกแบบเมืองและการออกแบบสาธารณะ บนฐานของความ เป็นสาธารณะ ดังต่อไปนี้: นิยามการออกแบบเมืองว่าเป็น “ชุดของแผนที่จะจัดการกับคุณลักษณะทางกายภาพของสภาพแวดล้อมเมือง เพื่อให้ประชาชนมีประสบการณ์ชีวิตที่พึงปรารถนา ส่งเสริมคุณภาพชีวิต สร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่น่าดึงดูด และทำให้เมืองมีความสามารถในการแข่งขัน” และ “ชุดของการออกแบบสภาพแวดล้อมทางกายภาพและธรรมชาติของเมือง โดยการผสมผสานอย่างเป็นธรรมชาติระหว่างอดีตและปัจจุบัน เพื่อเสนอถึงสภาพแวดล้อมในอนาคตของเมืองที่จะวิวัฒนาการต่อไป” ส่วนนิยามการออกแบบสาธารณะนั้นคือ “นโยบายการออกแบบที่สร้างขึ้นในขอบเขตของสาธารณะอย่างครอบคลุมเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน” หลังจากมีการประยุกต์ใช้งานออกแบบสาธารณะ ภาพลักษณ์ของเมืองที่เป็นหนึ่งเดียวและมีสุนทรียภาพจะเป็นตัวแทนของความน่าอยู่ของเมือง และอัตลักษณ์ท้องถิ่น รวมถึงปรับปรุงความสามารถในการแข่งขันของเมืองให้มีความแตกต่างจากเมืองอื่น ๆ

ข้อสอง จากผลการสำรวจ ผู้วิจัยขอนิยามอัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรีด้วยคำสำคัญ 3 คำ ได้แก่ คำแรก คือ “เมืองชายทะเล” (Marine) แสดงถึงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการประมงที่พัฒนามาอย่างดีบนฐานของทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ตามแนวชายฝั่งในอำเภอเมืองชลบุรี คำที่สองคือ “ก้าวหน้า” แสดงถึงการที่เมืองชลบุรีเป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างท่าเรือขนาดใหญ่กับนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ และเป็นเมืองที่วิวัฒนาการอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมในอนาคต และธุรกิจนานาชาติ ขณะที่สร้างตำแหน่งงานจำนวนมากบนฐานของทรัพยากรที่สร้างขึ้นและทรัพยากรธรรมชาติที่มีมากเพียงพอ คำที่สาม “หลากหลายวัฒนธรรม” แสดงถึงการที่ขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมสมัยใหม่อยู่ร่วมกันใน

เมืองนี้ เนื่องจากการที่มีประชากรหลังไหลเข้ามาอย่างต่อเนื่อง ชลบุรีจึงเป็นเมืองที่มีชีวิต และเปลี่ยนแปลงอย่างไม่หยุดยั้งที่จะอยู่ร่วมกันและสื่อสารกันระหว่างวัฒนธรรมต่าง ๆ

ข้อที่สาม สำหรับการศึกษา ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจสถานะปัจจุบันของภูมิทัศน์ทางสัญจร และงานออกแบบสาธารณะ ในส่วนของสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรี ในปัจจุบัน พื้นที่ทางสัญจรของเมืองชลบุรีเต็มไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกหลากหลายและมีโครงสร้างหลายประเภท ทางเท้าหลายแห่งถูกใช้เป็นที่จอดรถ หรือที่ค้าขายโดยพ่อค้าแม่ค้ารถเข็น ทำให้มีข้อกั้งขาเรื่องความปลอดภัยของผู้สัญจรทางเท้า และทำให้เกิดความเสียหายของสิ่งอำนวยความสะดวก นอกจากนี้ เนื่องจากกฎข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่แวดล้อมทางสัญจรต่างถูกตั้งและบังคับใช้โดยหน่วยงานต่าง ๆ โดยไม่มีข้อบังคับร่วมกัน จึงเป็นการยากที่จะพัฒนางานออกแบบที่สอดคล้องกัน และสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวนมากถูกติดตั้งและบริหารจัดการโดยไม่มีทิศทางและเป้าหมายที่เป็นเอกภาพ ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรสำหรับอำเภอเมืองชลบุรีดังนี้: ประการแรก จะต้องมีการสร้างแนวคิดในการออกแบบ เสนอในการแบ่งประเภท วิธีการติดตั้ง และแผนการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ประการที่สอง จำเป็นจะต้องเสนอแนะแนวทางออกแบบที่สอดคล้องกันสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ซึ่งรูปทรงวัสดุ สี สัน ล้วนสะท้อนลักษณะพิเศษของท้องถิ่น ประการที่สาม จะต้องมีที่ตั้งแนวทางในการออกแบบที่นำไปใช้ได้จริงในภาคสนาม และแนะนำข้อพึงปฏิบัติในการบริหารจัดการสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรทั้งหมด และข้อพึงปฏิบัติหลัก ๆ สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกแต่ละชนิดแยกกัน

การศึกษานี้เป็นไปเพื่อเสนอแนะงานออกแบบสาธารณะที่เป็นระบบและสอดคล้องกันสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางสัญจรของเมืองชลบุรี เพื่อสร้างอัตลักษณ์ท้องถิ่น และเพิ่มมูลค่าแบรนด์ของเมืองชลบุรี ความหมายของการศึกษานี้ อาจกล่าวได้ดังนี้

อันดับแรก เนื่องจากการวิจัยมองว่าแนวคิดพื้นฐานในการออกแบบเพื่อสาธารณะของเมืองนั้นแทบจะไม่มีอยู่เลย งานวิจัยนี้จึงเป็นงานวิจัยพื้นฐานเพื่องานออกแบบสาธารณะของเมืองชลบุรี ซึ่งมีความหมายในการรวบรวมแหล่งอ้างอิงเกี่ยวกับงานออกแบบสาธารณะเข้าด้วยกัน เพื่อวิเคราะห์และรวมเข้าไว้ด้วยกันให้เป็นระบบ และเพื่อเสนอ โมเดลต้นแบบสำหรับงานออกแบบสาธารณะของเมืองชลบุรี

อันดับสอง ด้วยแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะเมืองชลบุรี น่าจะช่วยให้ห้องกร์ที่เกี่ยวข้องและบุคคลที่รับผิดชอบให้เข้าใจงานออกแบบสาธารณะของเมืองอย่างลึกซึ้งขึ้น และเล็งเห็นถึงความสำคัญ การใช้แนวทางการออกแบบจะช่วยสร้างและปฏิบัติตาม

แผนพัฒนาเมือง ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และในที่สุดก็จะช่วยเพิ่มการใช้ประโยชน์งาน
ออกแบบสาธารณะเมือง และพัฒนาคุณภาพงานออกแบบสาธารณะได้

อันดับสาม เมื่อมีการวางแผน โครงการที่เกี่ยวข้องกับงานออกแบบสาธารณะในจังหวัด
อื่น ๆ คู่มือแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจรของเมืองชลบุรีจะช่วย
ให้องค์กรที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถสร้างแนวทางการออกแบบเฉพาะที่เหมาะสมกับ
ท้องถิ่นของตน หรือเสนอแนะทิศทางเพื่อโครงการออกแบบสาธารณะเมืองได้ ในฐานะกรณี
ที่ใกล้เคียงกัน

ปัญหาที่พบในการวิจัยและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้มุ่งไปที่เมืองตามสภาพธรรมชาติ จึงมีข้อจำกัด อันดับแรก
ได้แก่ เมื่อทบทวนผลการสำรวจความคิดเห็นและการวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน พบว่ายังขาด
จิตสำนึกพลเมืองระดับสูง และการเล็งเห็นแนวคิดของงานออกแบบสาธารณะในหมู่ประชาชนของ
เมืองชลบุรี ดังนั้นผู้คนในท้องถิ่นจึงแสดงความพึงพอใจในระดับค่อนข้างสูงเกี่ยวกับ
สภาพแวดล้อมเมือง แต่ภาพที่ปรากฏจริงกลับแตกต่างไปมาก จำเป็นที่หน่วยงานรัฐในท้องถิ่น
จะต้องเพิ่มความเข้าใจด้านสาธารณะให้กับประชาชนในท้องถิ่น ด้วยการร่วมมือกันในระดับ
สาธารณะอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

ข้อจำกัดที่สอง คือมีปัญหาจำนวนมากในเมืองชลบุรี เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวก
สาธารณะถูกวางแผนและติดตั้งโดยหลายองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และบริหารจัดการโดย
องค์กรและบุคคลที่รับผิดชอบ ความสัมพันธ์เช่นนี้ค่อนข้างซับซ้อนและกระบวนการวางแผนติดตั้ง
หากสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นมีการวางแผนติดตั้งเพิ่มเติมไปพร้อมกับเมือง ก็มักจะถูกเพิ่ม
หรือแยกออกจากแผนดั้งเดิม โดยปราศจากการพิจารณาโดยผู้เชี่ยวชาญในประเด็นภูมิทัศน์ ทำให้
เกิดปัญหาในการบริหารการติดตั้ง นอกจากนี้แล้ว ผู้ติดตั้งแต่ละรายยังตัดสินใจบังคับที่เกี่ยวข้อง
จากมุมมองของผู้ติดตั้ง และติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกตามนั้น ทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก
ชนิดเดียวกันที่มีรูปลักษณะและรายละเอียดการออกแบบแตกต่างกันถูกนำมาใช้โดย
ปราศจากเอกภาพ โดยเฉพาะสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวนมากถูกติดตั้งโดยไม่ได้คำนึงถึง
การเพิ่มขึ้นของความถี่ และยังมีปัญหาที่เกิดจากการมีมากเกินไป หรือใช้ขนาดใหญ่เกินไป
อีกเช่นกัน ปัญหาเหล่านี้จำเป็นต้องถูกรับรู้ หากว่าเมืองชลบุรีต้องการจะก้าวไปสู่การเป็นเมือง
ระดับโลกของโลกที่มีภูมิทัศน์น่ารื่นรมย์

ข้อจำกัดที่สาม เป็นคำถามขั้นพื้นฐานว่าใครคือผู้ใช้งานหลักของสิ่งอำนวยความสะดวก
สาธารณะทางสัญจร พื้นที่ทางเท้าควรมีไว้เพื่อเดิน และผู้ใช้หลักควรจะเป็นผู้สัญจรทางเท้า แต่ทว่า

ในเมืองส่วนใหญ่ของประเทศไทย โดยเฉพาะทางเท่าในเมืองชลบุรี มีแนวโน้มสูงมากที่จะถูกใช้ เป็นพื้นที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ไร้รถ ใช้เป็นที่จอดจักรยานยนต์ หรือใช้เป็นพื้นที่ค้าขายของ พ่อค้าแม่ค้าหาบเร่ มากกว่าจะเป็นพื้นที่สำหรับผู้สัญจรทางเท่า ดังนั้น การติดตั้งจึงมักจะมองข้าม สิ่งหลัก ๆ ที่ควรคำนึงถึงสำหรับผู้สัญจรทางเท่าไปบ่อย ๆ แต่กลับเน้นมุมมองของผู้ใช้จักรยานยนต์ หรือผู้ขับขี่ยานพาหนะมากกว่า แม้ว่าเมืองชลบุรีจะเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงด้วย ทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ แต่ทางเดินเท่าสำหรับนักท่องเที่ยวกลับไม่เพียงพอ จึงควร จัดการโดยเร่งด่วนเพื่อขยายสุนทรียภาพและพื้นที่ที่น่านิยมให้มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่สำหรับผู้สัญจรทางเท่า แทนที่จะสนใจแต่พื้นที่จอดรถหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อนันทนาการ เพราะ ในเมืองที่ก้าวหน้า ทางจักรยาน ทางรถยนต์ และทางจักรยานยนต์จะถูกแยกออกจากพื้นที่สัญจร ทางเท่าอย่างเด็ดขาด และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ติดตั้งบนพื้นที่ถนนควรจะต้องเป็นไปเพื่อ มุมมองของผู้สัญจรทางเท่าเป็นหลัก

ข้อเสนอแนะ

ในการสร้าง “สภาพแวดล้อมเมืองที่ให้คุณภาพชีวิตที่ดี และน่าอยู่” ซึ่งเมืองชลบุรีมุ่งหวัง จำเป็นจะต้องตั้งแนวทางการออกแบบที่ยั่งยืนและสอดคล้องกัน โดยมุ่งหมายไปที่เมืองทั้งเมือง ก่อนที่จะทำการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงเมือง เพื่อให้เกิดภาพเมืองที่กลมกลืนและเป็นเอกภาพ

กลยุทธ์ในการออกแบบเมืองจะต้องถูกตั้งขึ้นและปฏิบัติตามบนพื้นฐานของการวิเคราะห์ ที่เป็นระบบและงานวิจัยเกี่ยวกับอำเภอเมืองชลบุรี เพื่อเพิ่มคุณค่าของการศึกษารั้วนี้ ผู้วิจัยจึงมี ข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ควรจะต้องจัดการให้ข้อมูลเรื่องงานออกแบบสาธารณะให้ประชาชนและบุคคลที่ รับผิดชอบในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของเมืองชลบุรี เพื่อที่บุคคลเหล่านั้นจะได้ช่วยกันเพิ่ม ความเข้าใจเกี่ยวกับงานออกแบบสาธารณะ และเล็งเห็นถึงความสำคัญ ช่วยให้ผู้สามารถเก็บและ สะท้อนความคิดเห็นหลากหลายของสังคมท้องถิ่นได้
2. ควรจะต้องสร้างระบบความร่วมมือระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้องและสำนักงานตั้งแต่ ขึ้นวางแผน เพื่อให้เกิดภาพและปรับข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะระหว่าง องค์กรและสำนักงานที่เกี่ยวข้องให้ตรงกัน และเพื่อเสนอแนะทิศทางโดยรวมจากหน่วยงานรัฐ ระดับท้องถิ่นในแบบเล็ก ๆ หรือจากระดับประเทศในแบบใหญ่ ๆ โดยคำนึงถึงการติดตั้งและ การบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ
3. ควรจัดให้มียุทธศาสตร์ระดับสถาบัน เช่นหน่วยงานหรือสำนักงานที่จะพิจารณา ไตร่ตรองเรื่องต่าง ๆ ทั้งหมดเกี่ยวกับการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก ด้วยองค์กรที่เกิดจาก

ความร่วมมือของผู้เชี่ยวชาญ นักออกแบบ วิศวกร และเจ้าหน้าที่บริหารผู้รับผิดชอบ รวมถึงคณะ
ที่ปรึกษาจากประชาชนในอำเภอ จำเป็นจะต้องได้ตรงถึงโครงการออกแบบสาธารณะตามเกณฑ์
ที่เป็นระบบและสอดคล้องกันเพื่อพัฒนาโครงการ

บรรณานุกรม

- กรมวิชาการ. (2545). เอกสารประกอบหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐาน พุทธศักราช 2544 การวิจัยเพื่อพัฒนาการเรียนรู้ตามหลักสูตรการศึกษาขั้นพื้นฐาน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.
- จังหวัดชลบุรี. (2555). *บริหารส่วนจังหวัดชลบุรี*. เข้าถึงได้จาก <http://www.chon.go.th/cho/Publication-เอกสารเผยแพร่>.
- จังหวัดชลบุรี. (2559). *ข้อมูลจังหวัดชลบุรี*. เข้าถึงได้จาก http://www.chonburi.go.th/Portals/0/Chon_Buri_2013_EN_CH_RU_JP.pdf.
- บริหารส่วนจังหวัดชลบุรี. เข้าถึงได้จาก <http://www.chon.go.th>
- พรสนอง วงศ์สิงห์ทอง. (2550). *วิธีวิทยาการวิจัยการออกแบบผลิตภัณฑ์* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์. (2554). *การออกแบบชุมชนเมืองในสหราชอาณาจักร*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2555) *อัตลักษณ์ไทย ทุนความคิด ทุนสร้างสรรค์*. กรุงเทพฯ: ม.ป.ป.
- อุดมศักดิ์ สาริบุตร. (2550). *การออกแบบเฟอร์นิเจอร์*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- Ahn, J .K., & Kim, J. (2010). A study on the public design policy for city image improvement. *The Korean Institute of Spatial Design*, 12(5), pp. 51-60.
- Back, S. K. (2009). *A study on the design checklist for ecologically sustainable public space*. Doctoral dissertation, Graduate School of Hongik University, Seoul, South Korea.
- Busan Metropolitan City. (2009a). *Busan Urban Design*. Retrieved from http://area.busan.go.kr/Page.bs?parcode=MNU_00000005812&prgcode=CMS_00000005827
- _____. (2009b). Retrieved from <http://area.busan.go.kr>
- Carlson, D. & Richards, B. D. (2011). DESIGN + CULTURE, A Return to Fundamentalism? Retrieved from <http://www.davidreport.com>.
- Central Intelligence Agency. (2011). Retrieved from <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/th.html>

- Cho, J. H. (2010). *A study on developing valuation tool of public design facilities for efficient application of public design*. Doctoral dissertation, Graduate School of Hanyang University, Seoul, South Korea.
- Cho, Y. M. (2009). *The research of landscape coloring for re-vitalizing street culture: Centering around Dongsomun Street and Arirang-Hill*. Doctoral dissertation, Graduate School of Hongik University, Seoul, South Korea.
- Choi, T. Y. (2008). Christian and philosophy. *Western Philosophy*, (9).
- Chonburi Provincial Administrative Organization. (2012). *แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2556-2558)*. เข้าถึงได้จาก <http://www.chon.go.th/cho/Publication-เอกสารเผยแพร่.html?view=files&id=1>
- City of Yokohama. (2012). *Urban design Yokohama*. Retrieved from <http://www.ymm21.jp/city-info/development>.
- Daegu Metropolitan City. (2010). *Daegu Public Design Guideline*. Retrieved from <http://www.daegu.go.kr/sn3hcv/skin/doc.html?fn=636045626496395907>
- Design Seoul Headquarters. Retrieved from <http://design.seoul.go.kr>
- Embassy of the Republic of Korea. (2014a). *Current Status and Prospects of AEC*. Retrieved from <http://tha.mofa.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=15&boardid=3512&seqno=1071314>
- _____. (2014b). *International Conference, "Thailand is Back"*. Retrieved from <http://tha.mofa.go.kr/korean/as/tha/policy/trend/index.jsp>
- English Heritage. (2000a). Retrieved from <https://www.english-heritage.org.uk>
- _____. (2000b). *Street for all*. Retrieved from <https://www.historicengland.org.uk/images-books/publications>.
- Fiksel, J. (2009). *Design for environment* (2nd ed.). USA: McGrawHill.
- Frey, H. (1999). *Designing the city: towards a more sustainable urban form*. London and New York: E & FN Spoon.
- Gwangyang City. (2010). *Gwangyang public design guideline*. Retrieved from http://www.gwangyang.go.kr/images/01kr/economy/data_111207.pdf
- Gyeonggi Province (2014a). *Gyeonggi-do public design master plan*. Retrieved from http://design.gg.go.kr/design_biz/gyeonggi/gyeonggi_design.jsp

- _____. (2014b). *Gyeonggi-do public design guideline*. Retrieved from http://design.gg.go.kr/design_biz/gyeonggi/gyeonggi_design6.jsp
- Incheon Free Economic Zone (IFEZ). (2014). *IFEZ city landscape design guideline*. <http://www.ifez.go.kr/frt/biz/landScape/selectLandScapeList.do>.
- Incheon Metropolitan City (2009). Incheon metropolitan city public design master plan.
- _____. (2010). The urban design guideline of Metropolitan Incheon.
- Jang, G. J. (2010). *Study of design preference factor on street furniture to represent identity to urban gateway: emphasis on gate way of Seoul and its adjacent cities*. Doctoral dissertation, Graduate School of Daegu University, Daegu, South Korea.
- Jeong, G. Y. (2009). *A study on the characteristics of color image evaluation of building's facade on urban street*. Doctoral dissertation, Chosun University, Kwangju, South Korea.
- Jeonju City. (2009). *Artpolis Jeonju public design guideline*. Retrieved from http://old.jeonju.go.kr/open_content/download_file/down_20100511_001.pdf.
- Jin, S. T. (2008). *User tacit knowledge the building everyday design methodology*. Doctoral dissertation, Graduate School of Techno Design, Kookmin University, Seoul, South Korea.
- Jung, K. W. (2010). *Design management story*. Seoul: Sidaebooks.
- Kim, C. (2011). *City, Become aware of the design*. Seoul: Joy Luck Club.
- Kim, E. A. (2008). Urban design and national changes in the concept of publicness over time: centering on urban interpretation. *Journal of Digital Design*, 91(8), pp. 477-486.
- _____. (2009). *A Study on UDM (Urban design Management) strategy and process for TUE (Total Urban Experience) actualization and empathic innovation in urban design*. Doctoral dissertation, International Design School for Advanced Studies (IDAS) Hongik University, Seoul, South Korea.
- Kim, J. H. (2009). *A Study on the spatial design for the community revitalization in urban village*. Doctoral dissertation, Graduate School of Kyungpook National University, Daegu, South Korea.
- Kim, J. K. & Kim, A. R. (2010). The analysis of public design guideline for local governments. *Journal of Korean Society of Design Science*, 91(23), pp. 149-158.

- Kim, K. H., Ministry of Knowledge Economy. (2010). *5th Public Design Exhibition & Seminar, PEOPLE+CITY+SPACE: Public design with the happiness*. Seoul: Korea Evaluation Institute of Industrial Technology.
- Kim, M. S. (2011a). *Design & art for public*. Paju: KSI (Korean Studies Information).
- _____. (2011b). *Korean urban design exploration*. Paju: Greenbee.
- Kim, M. Y. (2012). *A Study on establishing fundamental notion of integrated urban-public design*. Doctoral dissertation, Graduate School of Digital Design, Kyung sung University, Busan, South Korea.
- Kim, S. B. (1998). *KRIHS. Walking in Space Theory 17-Doxiadis's Ideas of City and Architecture*. Retrieved from <http://library.krihs.re.kr/upload/publication/publication1/201%B0%F8%B0%A3%C0%CC%B7%D0.pdf>
- Kim, S. H. & Seo, M. Y. (2013). A study on the public design of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea: Emphasis on the street facilities of Wolmi Special Tourism Zone of Jung-gu District in Incheon. *Proceedings of the Burapha University International Conference 2013*, HUU498-5. pp. 157~165.
- _____. (2015). A study on the status of street facilities of Mueang Chon Buri district, Thailand; based on analyzed case study of public design in South Korea. *Journal of the Korean Society of Design Culture (KSDC)*, 21(1), pp. 78-89.
- Kim, T. P. (2011). *La Ville Clinique*. Seoul: Sidaebooks.
- Korean Society of Public Design. (2009). *Lectures on public design*. Seoul: Gaindesignlab.
- Krier, R. (2000). *Urban space*. (K. D. Jin & J. S. Kim, Trans.). Seoul: spacetime. (Original work published 1993).
- Kwon, Y. G. (2010). *Designing Seoul*. Seoul: Designhouse.
- Lee, S. H. (2008). *The principle and practice of landscape color planning*. Seoul: Miseum.
- Library of Incheon History and Culture. (2011). The Historical Archive of Incheon Metropolitan City. *Incheon reviewed by historical and cultural geography*, (66), p. 210.
- Lim, E. Y. (2010). Materialization of publicity. *The Korean Association of Public Administration (KAPA)*, 44 (2), pp. 1-21.
- Minato Mirai 21 Corporation. (2015). *MINATO MIRAI 21 Area Management Charter*. Retrieved from <http://www.ymm21.jp/city-info/development>.

- Ministry of Culture, Sports and Tourism. (2005). *Research on basic direction for establishment of Design Cultural Center*. South Korea.
- Ministry of Tourism and Sports (MOTS). (2012). *Top 10 tourist destinations of the year*. Retrieved from <http://www.mots.go.th/ewtadmin>.
- Moor, M. & Rowland, J. (2006). *Urban design futures*. New York: Routledge.
- National Institute of Mental Health. (1990). *Clinical training in serious mental illness (DHHS Publication No. ADM 90-1679)*. Washington, DC: U.S. Government Printing Office.
- New York City Department of Transportation (NYCDOT). (2013). *Street design manual*. Retrieved from <http://www.nyc.gov/streetdesignmanual>.
- Noh, S. J. (2011). *An analysis of recognition on application elements of local identity in urban public design: Focused on pedestrian roads in Kwangjin-gu and Songpa-gu*. Doctoral dissertation, Graduate School of Yonsei University, Seoul, South Korea.
- Park, S. C. (2012). *City arts walk-7 city stories*. Seoul: Narumbooks.
- Park, C. S., Kwon, Y. G., Hong, S. I. (2007a). *City of Europe, dress the public design*. Seoul: Gaindesignlab.
- _____. (2007b). *The economy of Japan, revived by public design*. Seoul: Gaindesignlab.
- Park, S. H. (2009). *A Study of landscape image analysis about cultural space in Civic Center*. Doctoral dissertation, Graduate School of Sangmyung University, Seoul, South Korea.
- Park, Y. N. (2010). *Cidade do Sonho Curitiba*. Seoul: Greenreview.
- Sasaki, M. National Institute for Research Advancement (NIRA). (2010). *Challenge for the creative city*. (Lee, S. H. Trans.). Seoul: Miseum.
- Seoul Design Foundation. Retrieved from <http://www.unescoseoul.org/eng>
- Seoul Metropolitan City. (2008). *Design Seoul guideline*. Retrieved from <http://sculture.seoul.go.kr/archives/9779>, http://design.seoul.go.kr/n_dscontent/designseoul.phpMenuID=526&pgID=743.
- Seoul Metropolitan Government. (2006). *Seoul image; change and restoration*. Urban Form and Landscape2004/2005.
- Shin, S. S. (2012). *Design public*. Seoul: Spacetime.
- Suncheon City. (2009a). *Public design master plan of Suncheon city*. Retrieved from http://tour.suncheon.go.kr/kr/down/town/town_down10.pdf.

- _____. (2009b). *Standard manual of environment facilities for Suncheon City*.
http://tour.suncheon.go.kr/kr/down/town/town_down11.pdf.
- Supapongse, M. (2010). Bank of Thailand News. Press release on economic and monetary conditions for December 2010 and year 2010. Retrieved from
http://www.bot.or.th/English/MonetaryPolicy/EconomicConditions/PressRelease/DocPressRelease/PressEng_Jan10.pdf.
- The Citizens Coalition for Economic. (2006). *Easy city story*. Paju: Hanulbooks.
- The JOC (Journal of Commerce). (2012). Top 50 world's container ports. *JOC (Journal of Commerce)*, p. 26.
- The Ministry of Tourism and Sports (MOTS). (2012). Retrieved from
http://www.mots.go.th/ewtadmin/ewt/mots_eng/ewt_news.php?nid=2986.
- The Public Design Forum. (2008). *National Conference Declaration of the Public Design Forum of the National Assembly*. South Korea: The National Assembly.
- Ulsan Metropolitan City. (2010). Ulsan Metropolitan City Street furniture design guideline. Retrieved from <http://www.ulsan.go.kr>
- Walker, L. K. A. (2006). *Eco village at Ithaca: pioneering a sustainable culture*. (Lee, K. A. Trans.) Seoul: Slow & Steady.
- Whang, G. W., Yoo, B. R., & Lee, M. U. (1993). Research on city landscape formation and change of a Korean Seaport (II)-Incheon as an example. *Journal of Korean Institute of Traditional Landscape Architecture*, 21(2), pp. 17-33.
- Whiteley, N. (2006). *Design for society*. (Kim, S. K. Trans.). Seoul: Sizirak.
- Wikipedia. Retrieved from <http://th.wikipedia.org/wiki/อำเภอเมืองชลบุรี>
- World Design Capital. Retrieved from <http://wdc2010.seoul.go.kr/eng>
- Yammane, T. (1967). *Elementary sampling theory*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Yoon, J. Y. (2011). *Urban design public design*. Seoul: Miseum.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

เอกสารรับรองผลการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์



ที่ ๒๔/๒๕๕๘

เอกสารรับรองผลการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะศิลปกรรมศาสตร์ ได้พิจารณาเค้าโครงวิทยานิพนธ์

เรื่อง แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี : การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบ
มหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้

หัวหน้าโครงการวิจัย นางสาวมียอง ซอ

หลักสูตร/สาขาวิชา ปรัชญาดุष्ฎิบัณฑิต สาขาทัศนศิลป์และการออกแบบ

คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เค้าโครงวิทยานิพนธ์ดังกล่าวเป็นตามหลักการจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ โดยที่ผู้วิจัย เคารพสิทธิและศักดิ์ศรีในความเป็นมนุษย์ ไม่มีการล่วงละเมิดสิทธิ สวัสดิภาพ และไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายแก่ ตัวอย่างการวิจัยกลุ่มตัวอย่าง และผู้เข้าร่วมในโครงการวิจัย

จึงเห็นสมควรให้ดำเนินการวิจัยในขอบข่ายของโครงร่างวิทยานิพนธ์ที่เสนอได้ ตั้งแต่วันที่ออก เอกสารรับรองผลการพิจารณาการวิจัยในมนุษย์ฉบับนี้จนถึงวันที่ ๑๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

ออกให้ ณ วันที่ ๑๘ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

ลงนาม

(ศาสตราจารย์สุชาติ เกาทอง)

ประธานคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ภาคผนวก ข

1. หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ/ ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือวิจัย
2. แบบสอบถามสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจ IOC
3. ผลการวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ
4. แบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลภาคสนาม
5. หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ/ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความเที่ยงของเครื่องมือวิจัย



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์ โทร. ๒๕๐๔

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑๑๗๑

วันที่ ๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เรียน ศาสตราจารย์สุชาติ เกาทอง

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
ทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง
“แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับการออกแบบมหานครอินซอน
สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ
ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการสร้างเครื่องมือเพื่อการวิจัย ในการนี้ คณะศิลปกรรมศาสตร์ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า
ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตรวจสอบความ
เที่ยงตรงของเครื่องมือ เพื่อการวิจัยของนิสิต ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์ โทร. ๒๕๐๔
 ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑๑๖๙ วันที่ ๙ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘
 เรื่อง ขออนุมัติเคราะห์ในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.มนัส แก้วบุชา

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
 ทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำคุษฎีนิพนธ์ เรื่อง
 “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินชอน
 สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ
 ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการสร้างเครื่องมือเพื่อการวิจัย ในกรณี คณะศิลปกรรมศาสตร์ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า
 ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขออนุมัติเคราะห์จากท่านในการตรวจสอบความ
 เที่ยงตรงของเครื่องมือ เพื่อการวิจัยของนิสิต ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
 คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์ โทร. ๒๕๐๔

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑๑๓๑๐

วันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของเครื่องมือเพื่อการวิจัย

เรียน รองศาสตราจารย์ ดร.สุวิชัย โกศัยยะวัฒน์

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
ทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง
“แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับ การออกแบบมหานครอินชอน
สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ
ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการสร้างเครื่องมือเพื่อการวิจัย ในกรณี คณะศิลปกรรมศาสตร์ ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า
ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตรวจสอบความ
เที่ยงตรงของเครื่องมือ เพื่อการวิจัยของนิสิต ในครั้งนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

แบบสอบถามสำหรับผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อตรวจ IOC

**การหาค่าดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถามในงานวิจัยเรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อ
 สาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐ
 เกาหลีใต้”**

การนำผลของผู้เชี่ยวชาญแต่ละท่านมารวมกันคำนวณหาความตรงเชิงเนื้อหา ซึ่งคำนวณ
 จากความสอดคล้องระหว่างประเด็นที่ต้องการวัดกับคำถามที่สร้างขึ้น ดัชนีที่ใช้แสดงค่าความ
 สอดคล้อง เรียกว่า **ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (Item-Objective
 Congruence Index : IOC)** โดยผู้เชี่ยวชาญจะต้องประเมินด้วยคะแนน 3 ระดับ คือ

+1 = สอดคล้อง หรือแน่ใจว่าข้อคำถามสอดคล้องกับงานวิจัย

0 = ไม่แน่ใจ ว่าข้อคำถามไม่ตรงประเด็น

-1 = ไม่สอดคล้อง หรือแน่ใจว่าข้อคำถามไม่ใช่ประเด็นที่สอดคล้องกับงานวิจัย

ค่าดัชนีความสอดคล้องที่ยอมรับได้ต้องมีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป

สูตรในการคำนวณ

$$IOC = \frac{\sum R}{N}$$

IOC คือ ดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถามเพื่อการเก็บข้อมูลวิจัย

R คือ คะแนนของผู้เชี่ยวชาญ

$\sum R$ คือ ผลรวมของคะแนนผู้เชี่ยวชาญแต่ละคน

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

แบบตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถามในงานวิจัยเรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะใน
อำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้”
การหาค่าดัชนีความสอดคล้องของวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC)

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
ข้อมูลทางประชากร					
A	อาชีพของท่าน				
B	อายุของท่าน				
C	ระดับการศึกษา				
D	จังหวัดที่ท่านพักอาศัยอยู่ในปัจจุบัน				
E	จังหวัดที่ท่านทำงานอยู่ในปัจจุบัน				
F	หากพักอาศัยหรือทำงานในชลบุรี ท่าน ได้พักอาศัยหรือทำงานในอำเภอเมือง ชลบุรีมาแล้ว เป็นระยะเวลาานเท่าใด				
G	หากไม่ได้พักอาศัยหรือทำงานในชลบุรี ท่านเดินทางมาที่นี้บ่อยเท่าใด				
เกี่ยวกับอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี					
1	กรุณาเลือกค่า 3 หัวข้อ ที่แสดงถึงอำเภอ เมืองชลบุรี				
2	กรรณานึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ ละ				
2.1	กรุณาเขียนค่า 3 ค่า ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ ของสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของ อำเภอเมืองชลบุรี				
2.2	กรรณานึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำ เครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็น ด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ เกี่ยวกับอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมือง ชลบุรี				

ข้อ	รายการพิจารณา	ความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ			ข้อเสนอแนะ
		เหมาะสม +1	ไม่แน่ใจ 0	ไม่เหมาะสม -1	
3	กรรณานึกถึงสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ				
3.1	กรรณาเขียนค่า 3 ค่า ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ในอำเภอเมืองชลบุรี				
3.2	กรรณานึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ				
4	กรรณานึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ				
4.1	กรรณาเขียนค่า 3 ค่า ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี				
4.2	กรรณานึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความเกี่ยวกับอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี				
5	กรรณานึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ				
5.1	กรรณาเขียนค่า 3 ค่า ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสังคมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี				
5.2	กรรณานึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ				

ผลการวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ

ผลการวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ

ตารางที่ ข-1 ดัชนีความสอดคล้อง

ข้อที่	คะแนนผู้เชี่ยวชาญ			ผลรวมของคะแนน $\sum R$	IOC = $\frac{\sum R}{N}$	ผลการพิจารณา
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
A	1	1	1	3	1	ใช้ได้
B	1	1	1	3	1	ใช้ได้
C	1	1	1	3	1	ใช้ได้
D	0	1	1	2	0.67	ใช้ได้
E	1	1	1	3	1	ใช้ได้
F	1	1	1	3	1	ใช้ได้
G	1	1	1	3	1	ใช้ได้
1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
2.2	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้
3	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
3.2	0	0	1	1	0.33	ปรับปรุง
4	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
4.2	-1	0	1	0	0	ตัดทิ้ง
5	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.1	1	1	1	3	1	ใช้ได้
5.2	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้

หมายเหตุ ค่า IOC ที่รับได้ต้องมีค่าตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป

การวิเคราะห์หาค่า IOC

ข้อที่	ผลการตรวจสอบของผู้เชี่ยวชาญ			ผลรวมของคะแนน	ค่า IOC	ผลการพิจารณา
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
2	0	1	0	1	0.33	ปรับปรุง
3	-1	0	1	0	0.00	ตัดทิ้ง
4	1	1	1	3	1.00	ใช้ได้
5	-1	1	1	1	0.33	ปรับปรุง
6	0	0	0	0	0.00	ตัดทิ้ง
7	1	0	1	2	0.67	ใช้ได้

ตั้งแต่ 0.67 – 1.00 นำไปใช้ได้
 0.33 ปรับปรุง
 0.00 หรือมีค่าเป็นลบ ตัดทิ้ง

แบบสอบถามที่ใช้ในการเก็บข้อมูลภาคสนาม

แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับการออกแบบมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้

<p>เรียน ท่านที่เคารพ</p> <p>แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการวิจัยในระดับดุษฎีนิพนธ์สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามนี้จะถูกนำไปใช้ทำความเข้าใจภาพลักษณ์ท้องถิ่นและอัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี เพื่อทดลองออกแบบและจัดทำคู่มือแนะนำแนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะบนถนนในอำเภอเมืองชลบุรี ข้อมูลทั้งหมดที่ได้จะถูกใช้ในทางวิชาการเท่านั้น ในส่วนของคำถาม กรุณาเลือกคำตอบตามความรู้สึกตามปกติของท่านที่มีต่ออำเภอเมืองชลบุรี คำตอบ/ความเห็นทั้งหมดของท่านในแบบสอบถามนี้ จำเป็นๆ ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการศึกษา และเนื้อหาแบบสอบถามนี้เป็นไปเพื่อการศึกษานั้น ผู้วิจัยขอขอบพระคุณล่วงหน้า ที่ท่านได้ช่วยสละเวลาและตอบแบบสอบถามนี้</p>
<p>อาจารย์ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ศาสตราจารย์ซังฮี คิม</p> <p>ผู้วิจัย: มียอง ซอ</p> <p>สาขาวิชา: ทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา e-mail: ajarmsmy750@yahoo.com</p>

* กรุณาอ่านข้อความต่อไปนี้ และทำเครื่องหมาย (v) ในข้อที่ตรงกับตัวท่าน

A. อาชีพของท่าน

เจ้าหน้าที่รัฐ () พนักงานบริษัท () ผู้เชี่ยวชาญ () นักเรียน นักศึกษา () อื่นๆ ()
(ในด้านที่เกี่ยวข้องกับเมือง เช่น ออกแบบ ก่อสร้าง เป็นต้น)

B. อายุของท่าน

น้อยกว่า 20 ปี () 21-30 ปี () 31-40 ปี () 41-50 ปี () มากกว่า 50 ปี ()

C. ระดับการศึกษา

มัธยมศึกษา () กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี () ระดับปริญญาตรี () กำลังศึกษาระดับปริญญาโท () ระดับปริญญาโท/สูงกว่า ()

D. จังหวัดที่ท่านพักอาศัยอยู่ในปัจจุบัน

ชลบุรี () กรุงเทพฯ () ระยอง () อื่นๆ () ระบุ.....

E. จังหวัดที่ท่านทำงานอยู่ในปัจจุบัน

ชลบุรี () กรุงเทพฯ () ระยอง () อื่นๆ () ระบุ.....

F. หากพักอาศัยหรือทำงานในชลบุรี ท่านได้พักอาศัยหรือทำงานในอำเภอเมืองชลบุรีมาแล้ว เป็นระยะเวลาานเท่าใด

น้อยกว่า 6 เดือน () 1-3 ปี () 3-10 ปี () 10-30 ปี () มากกว่า 30 ปี ()

G. หากไม่ได้พักอาศัยหรือทำงานในชลบุรี ท่านเดินทางมาที่นี่บ่อยเท่าใด

น้อยกว่า 3 ครั้งต่อปี () มากกว่า 3 ครั้งต่อปี () มากกว่า 12 ครั้ง ต่อปี () มากกว่า 1 ครั้ง ต่อเดือน () ทุกสัปดาห์ ()

* ข้อต่อไปนี เกี่ยวกับอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี กรุณาอ่านข้อความแล้วทำเครื่องหมาย (✓) ในข้อที่ตรงกับความเห็นของท่าน.

1. กรุณาเลือกคำ 3 หัวข้อ ที่แสดงถึงอำเภอเมืองชลบุรี

เมืองชายทะเล ()	เมืองสากล ()	เมืองอุตสาหกรรม ()
เมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ()	เมืองไฮเทค ทันสมัย ()	เมืองประวัติศาสตร์ ()
เมืองแห่งสวน ()	เมืองน่าอยู่ ()	เมืองท่องเที่ยว ()
เมืองวัฒนธรรม ()	เมืองสวยงาม ()	เมืองขนส่ง ()
เมืองหลากหลายวัฒนธรรม ()	เมืองดั้งเดิม ()	เมืองสีเขียว ()
เมืองแห่งพัฒนาการ ()	เมืองปลอดภัย ()	อื่นๆ ()

2. กรุณานึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ

(สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ เช่น ป่า ชายหาด ต้นไม้ เป็นต้น)

2.1. กรุณาเขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี

(.....)

2.2. กรุณานึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1	ระดับ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	

รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สภาพแวดล้อม	มีมาก						มีน้อย
ความสะอาด	สะอาดมาก						สกปรก
การกระจายอย่างทั่วถึง	มีอยู่ทั่วไป						ขาดแคลน
สถานที่	สาธารณะ						ส่วนบุคคล
การจัดองค์ประกอบสิ่งแวดล้อม	จัดสร้างใหม่						มีมานานแล้ว

3. กรุณานึกถึงสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ

(สภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น สาธารณูปการท้องที่ สิ่งก่อสร้าง พื้นที่ การคมนาคม สิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น)

3.1. กรุณาเขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ในอำเภอเมืองชลบุรี

(.....)

3.2. กรุณานึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1	ระดับ
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	

3.2. กรุณานึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1	ระดับ	
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สภาพแวดล้อม	กลมกลืน เข้ากันได้						ไม่เข้ากัน
รูปแบบ	ทันสมัย						โบราณ
ความสะดวก	สะดวกสบาย						ไม่สะดวก
สุขอนามัย	สะอาด						สกปรก
มีเพียงพอความต้องการ	มีมากกว่าที่ต้องการ						มีน้อยกว่าที่ต้องการ
การบำรุงรักษา	แข็งแรง						หักพัง
สภาพ	ใหม่						เก่า
ตำแหน่งที่ตั้ง	ถูกต้อง						ไม่ได้รับอนุญาต ผิดกฎหมาย
การใช้งาน	ง่าย						ซับซ้อน

4. กรุณานึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ

4.1. กรุณาเขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี

(.....)

4.2. กรุณานึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1	ระดับ	
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
กิจกรรม	ศึกษาคึก						เงียบสงบ
ความหลากหลาย	หลากหลาย						จำกัด
การเปลี่ยนแปลง	รวดเร็ว						ช้า
เทคโนโลยีที่ใช้	ทันสมัย						ดั้งเดิม
การเดินทาง	สะดวกสบาย						ไม่สะดวก
ที่พักอาศัย	มีเกินความต้องการ						มีน้อยกว่าความต้องการ
รูปแบบ	ทันสมัย						ดั้งเดิม
ความสามารถในการทำตลาด	ระดับสากล						ระดับท้องถิ่น
พัฒนาการ	ไม่จำกัด						จำกัด

5. กรุณานึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ

5.1. กรุณาเขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสังคมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี

(.....)

5.2. กรุณานึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1	ระดับ	
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
รายการ	ความเห็นทางบวก	5	4	3	2	1	ความเห็นทางลบ
สวัสดิการสังคม	ดีมาก						ไม่เพียงพอ
ครอบครัว	อายุน้อย						อายุมาก
ระบบ	สะดวกสบาย						ไม่สะดวก
ความเป็นพลเมือง	เกรงใจกัน						นึกถึงแต่ตนเอง
สังคม	เปิดกว้าง						อนุรักษ์นิยม
ความมั่นคง	ปลอดภัย						อันตราย
วัฒนธรรม	หลากหลายวัฒนธรรม						มาตรฐานเดียว
แนวโน้มประชากร	รวมกลุ่มกัน						แยกตัวกัน
กิจกรรมท้องถิ่น	ศึกษาคึก						เก็บตัว

แบบสอบถามที่ท่านได้ตอบไปนี้ จะให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำความเข้าใจอัตลักษณ์ท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี
ขอขอบพระคุณอีกครั้งหนึ่งที่ท่านได้สละเวลาอันมีค่ามาตอบคำถามอย่างจริงจัง

ผู้วิจัย : มียอง ขอ

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ว. ๗๔๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองอ่างศิลา

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๓๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุสิตนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับ การออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองอ่างศิลา โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอน การพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ ๑. ๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองบ้านสวน

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๓๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ซอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุสิตบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุสิตนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับ การออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองบ้านสวน โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับ ความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/จ.๓/๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต.แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองชลบุรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๓๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาคุณภูมิบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำคุณิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองชลบุรี โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑.๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองแสนสุข

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๓๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลเมืองแสนสุข โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ว. ๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลบางทราย

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลบางทราย โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์
โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ว. ๗๗๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุญาตขอยืมเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลหัวฟ่อ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำคุณูปการ เรื่อง "แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรอบแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้" ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขออนุญาตขอยืมจากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลหัวฟ่อ โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์
โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑.๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏ
ต. แสสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลห้วยกะปิ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ได้รับอนุมัติให้ทำคุณูปการ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรอบแบบมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลห้วยกะปิ โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ ๑. ๗๑๙



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๑ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุญาตเคราะหในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายเทศมนตรีเทศบาลตำบลคลองตำหรุ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ซอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับ การออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขออนุญาตเคราะหจากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลคลองตำหรุ โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอน การพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ว.๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเหมือง

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับ การออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลเหมือง โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐-๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๕๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑.๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลนาป่า

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับการออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลนาป่า โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/ว. ๗๒๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต. แสนสุข อ. เมือง จ. ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลหนองไม้แดง

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับการออกแบบมหานครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลหนองไม้แดง โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์
โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/จ.๗๕๑



คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา
ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี ๒๐๑๓๑

๑๕ ธันวาคม พ.ศ.๒๕๕๘

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเสม็ด

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือเพื่อการวิจัย จำนวน ๒๐ ชุด

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารศิลปะและวัฒนธรรม คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำดุษฎีนิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรอบแบบมหานครอินซอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มีความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร พนักงาน เจ้าหน้าที่ของเทศบาลตำบลเสม็ด โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่างวันที่ ๑๕ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ถึง ๑๕ มกราคม พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)
คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์

โทรศัพท์ ๐-๓๘๑๐- ๒๕๑๐ โทรสาร ๐-๓๘๓๙-๑๐๔๒



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน สำนักงานคณบดี คณะศิลปกรรมศาสตร์ โทร. ๒๕๐๔

ที่ ศธ ๖๖๒๐.๑/๑๑๓

วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๙

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการสำนักคอมพิวเตอร์

ด้วย นางสาวมียอง ขอ นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตร ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชา
ทัศนศิลป์และการออกแบบ คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้รับอนุมัติให้ทำคุณูปการ เรื่อง
“แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะในอำเภอเมืองชลบุรี: การศึกษาเปรียบเทียบกับกรออกแบบมหานครอินซอน
สาธารณรัฐเกาหลีใต้” ในความควบคุมดูแลของ รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ ประธานกรรมการ มี
ความประสงค์ขอความอนุเคราะห์จากท่าน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูลจาก ผู้บริหาร
พนักงาน เจ้าหน้าที่ของสำนักคอมพิวเตอร์ โดยผู้วิจัยจะขออนุญาต เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง ระหว่าง
วันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๙ ถึง ๒๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๕๕๙ อนึ่ง โครงการวิจัยนี้ได้ผ่านขั้นตอนการ
พิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยของบัณฑิตศึกษาคณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา เรียบร้อยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และ
ขอขอบคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

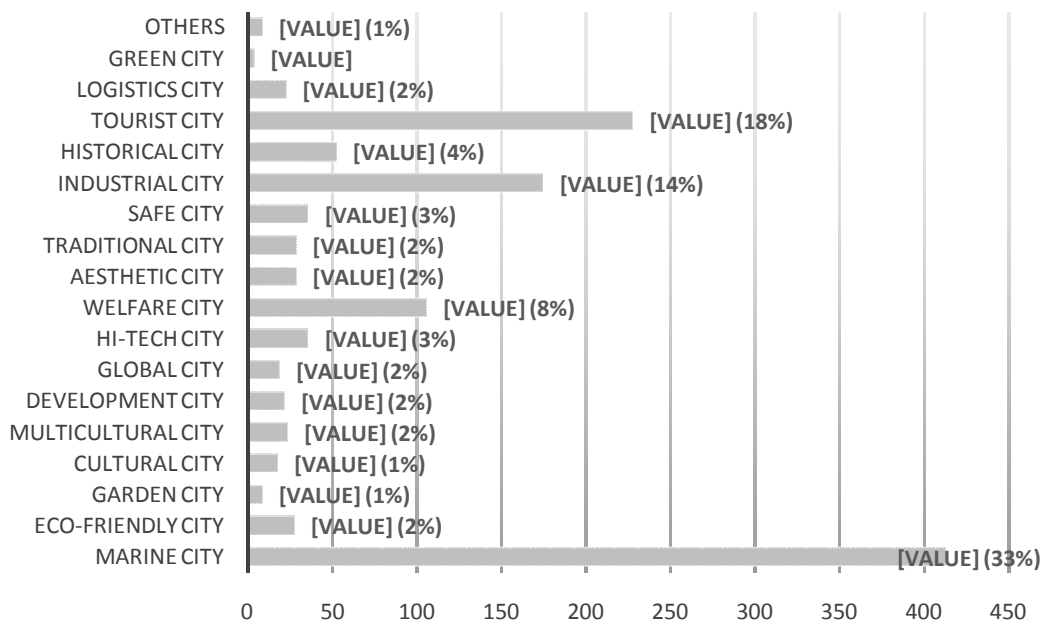
(รองศาสตราจารย์เทพศักดิ์ ทองนพคุณ)

คณบดีคณะศิลปกรรมศาสตร์

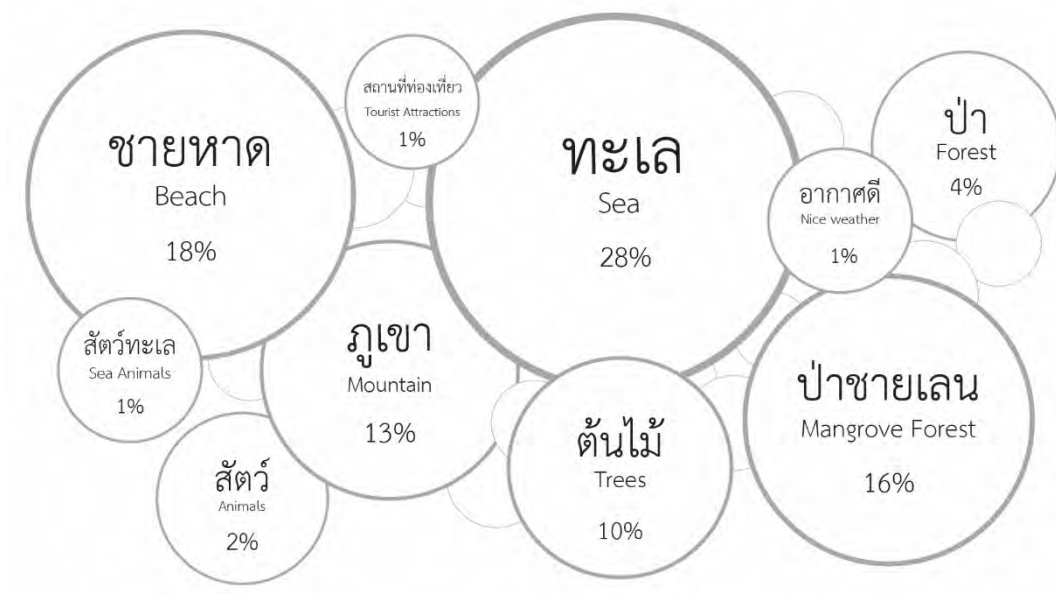
แผนภูมิผลการวิเคราะห์ จากการสำรวจข้อมูลแบบสอบถาม

1. เลือกคำ 3 หัวข้อ ที่แสดงถึงอำเภอเมืองชลบุรี

- | | | |
|------------------------------------|-----------------------|------------------------|
| เมืองชายทะเล () | เมืองสากล () | เมืองอุตสาหกรรม () |
| เมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม () | เมืองไฮเทคทันสมัย () | เมืองประวัติศาสตร์ () |
| เมืองแห่งสวน () | เมืองน่าอยู่ () | เมืองท่องเที่ยว () |
| เมืองวัฒนธรรม () | เมืองสวยงาม () | เมืองขนส่ง () |
| เมืองหลากหลายวัฒนธรรม () | เมืองดั้งเดิม () | เมืองสีเขียว () |
| เมืองแห่งพัฒนาการ () | เมืองปลอดภัย () | อื่นๆ () |

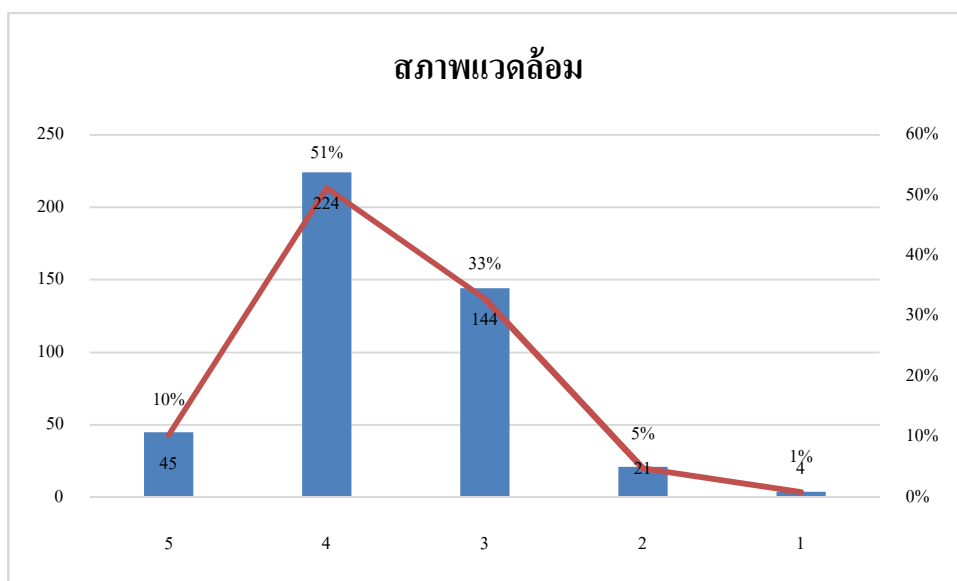


2. นึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ เขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี

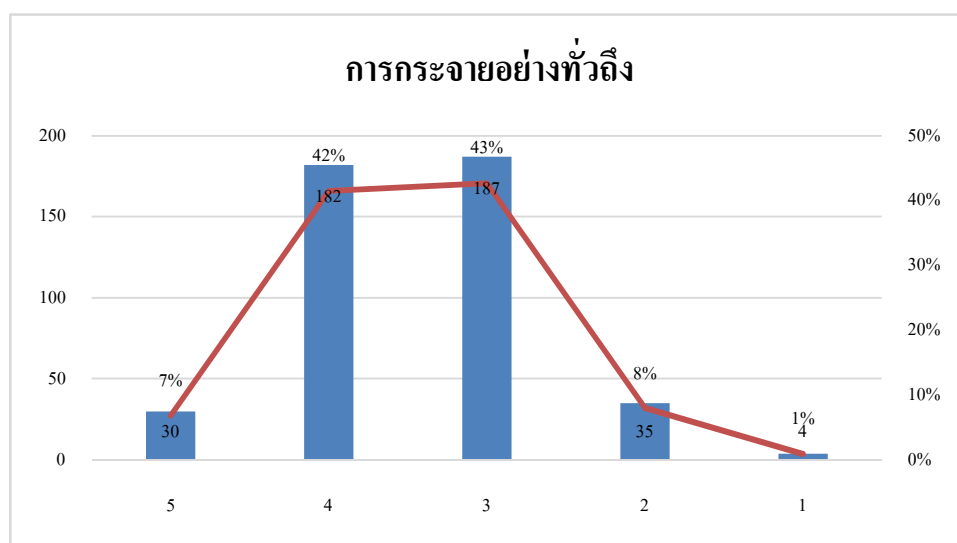
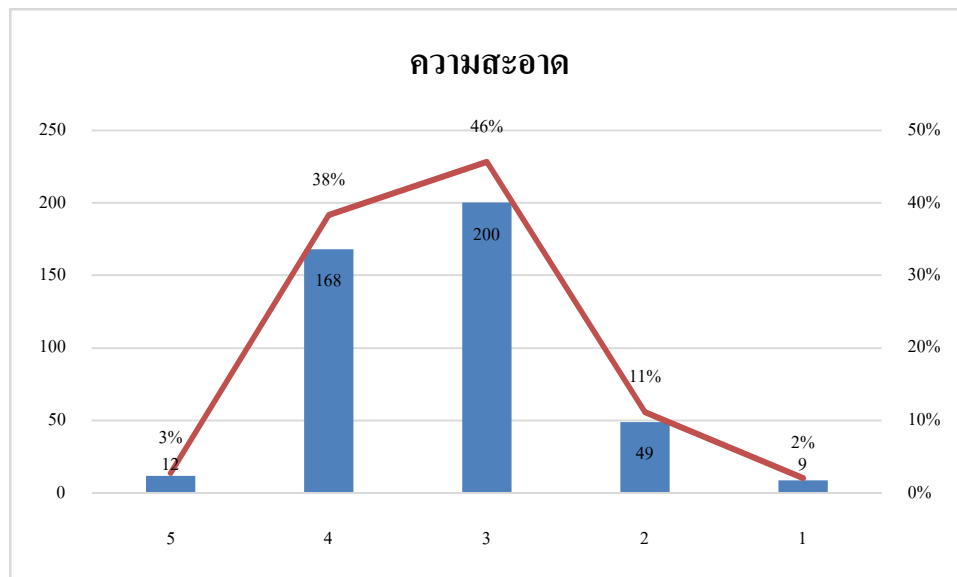


นึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรีแล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

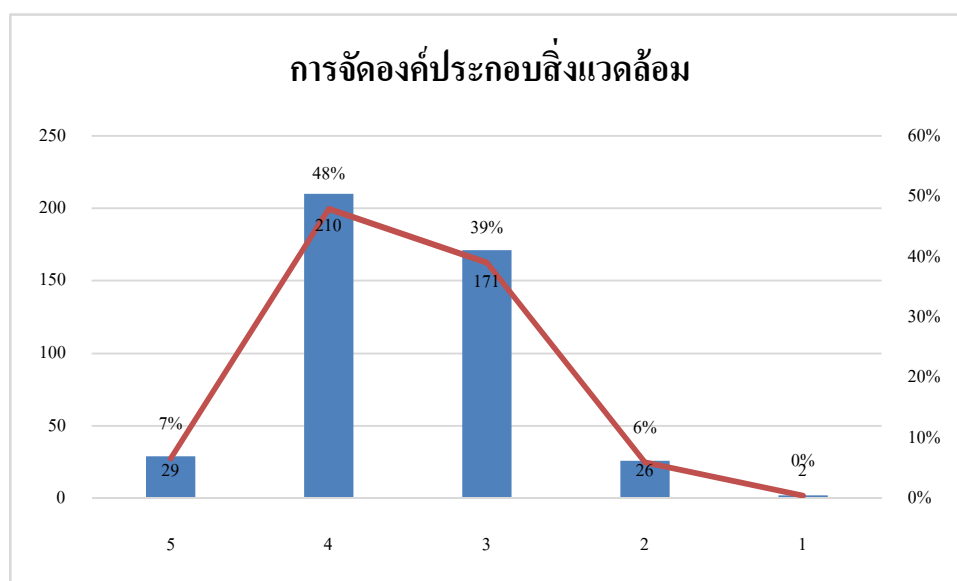
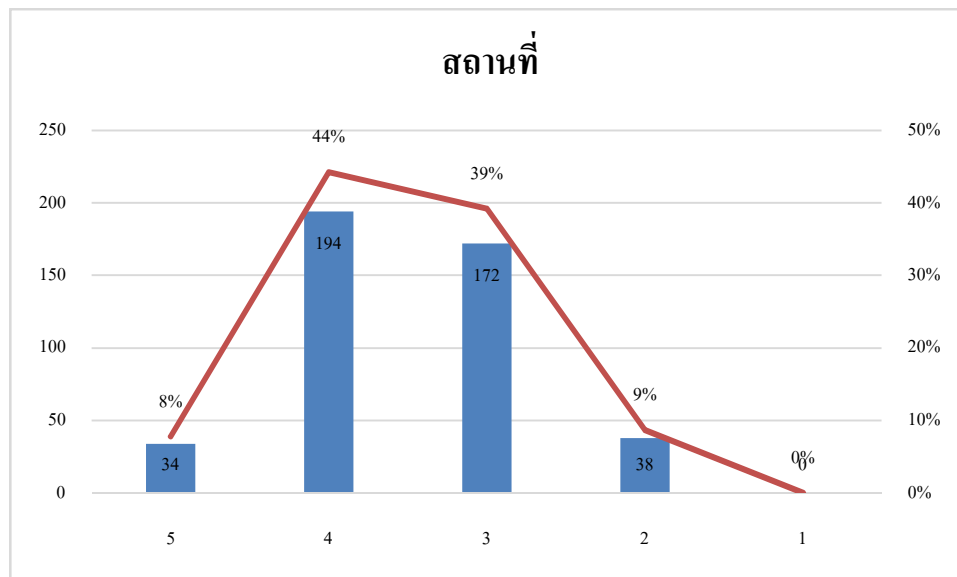
ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



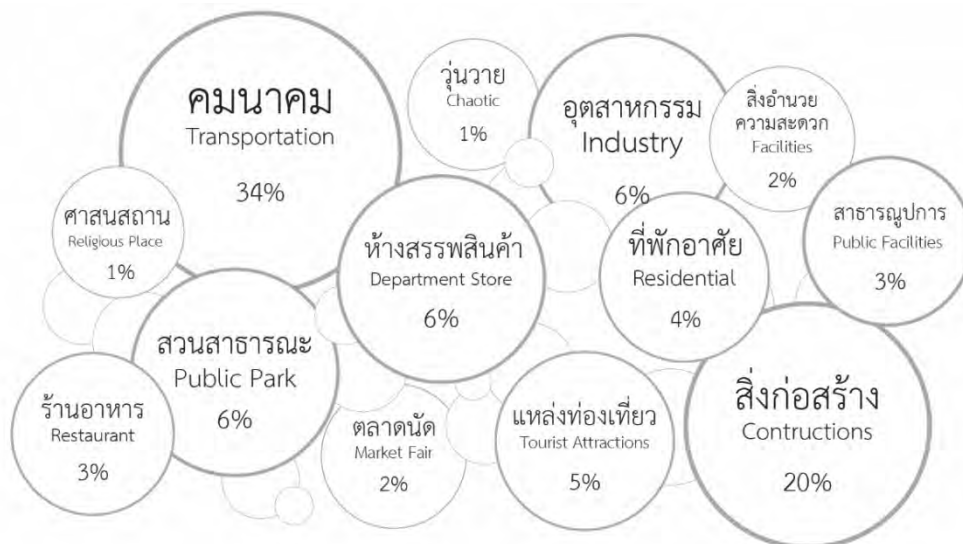
2. นึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ



2. นึกถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ

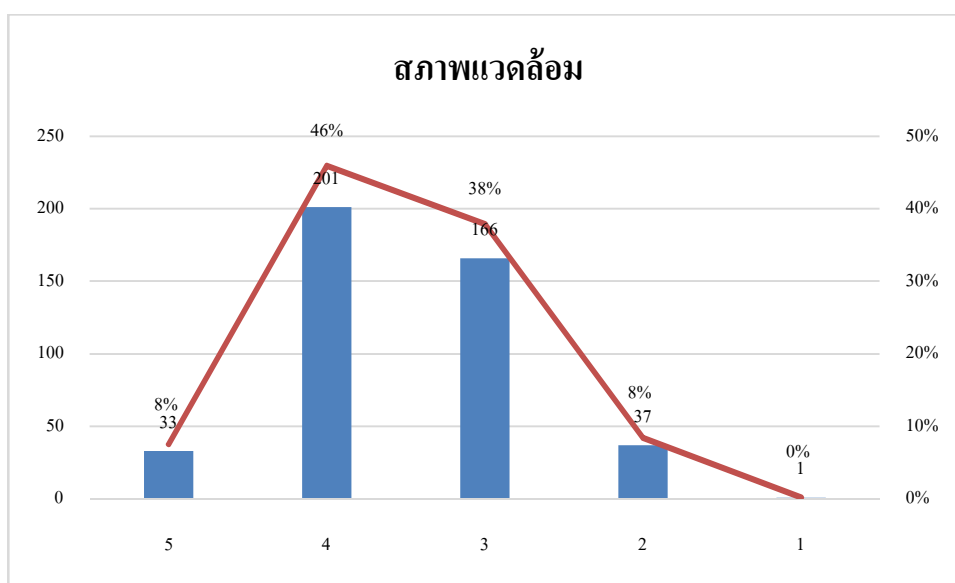


3. นึกถึงสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ เขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ในอำเภอเมืองชลบุรี



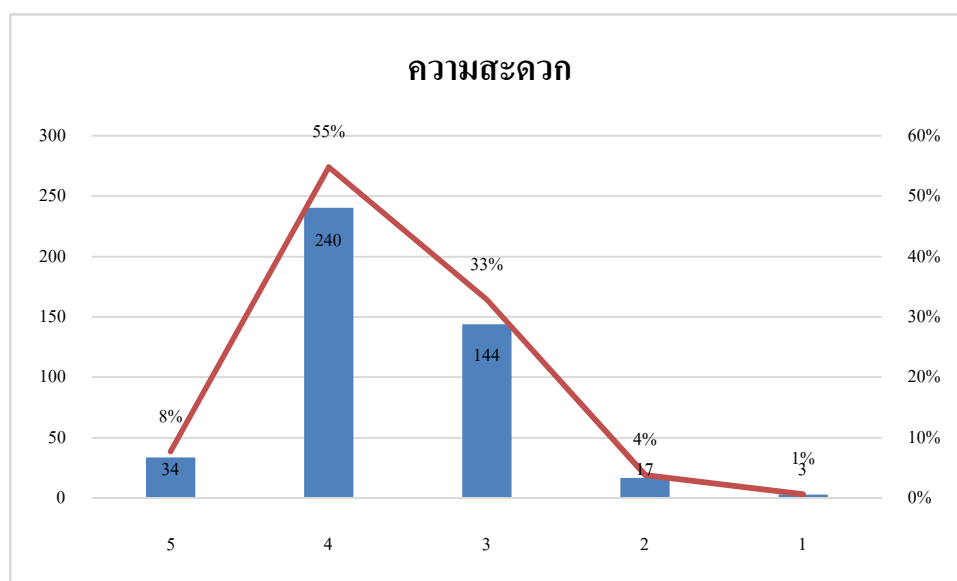
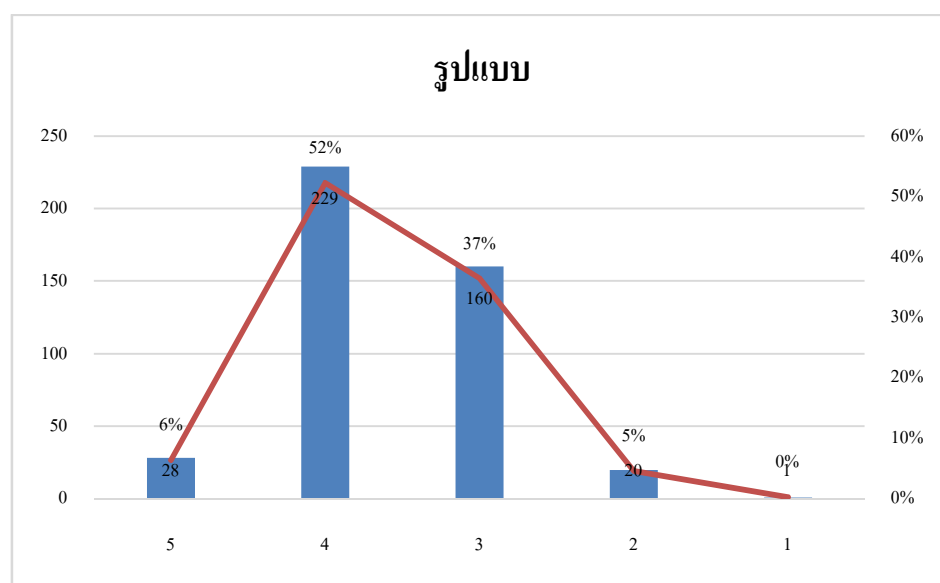
นึกถึงสิ่งแวดลอมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



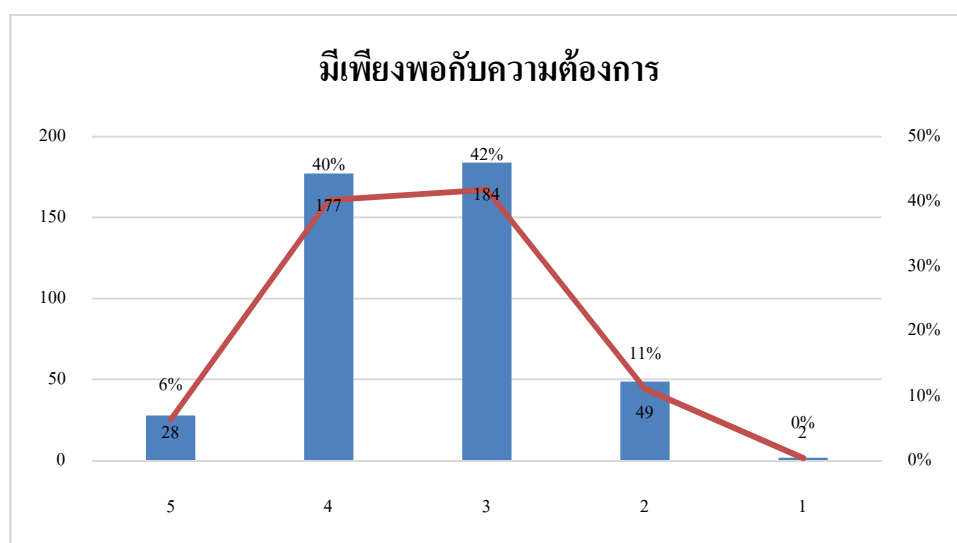
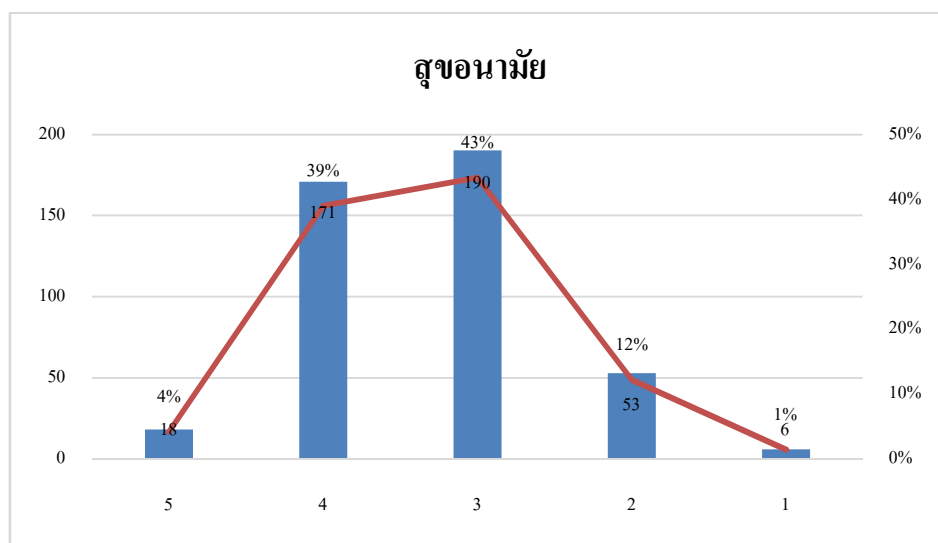
นึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



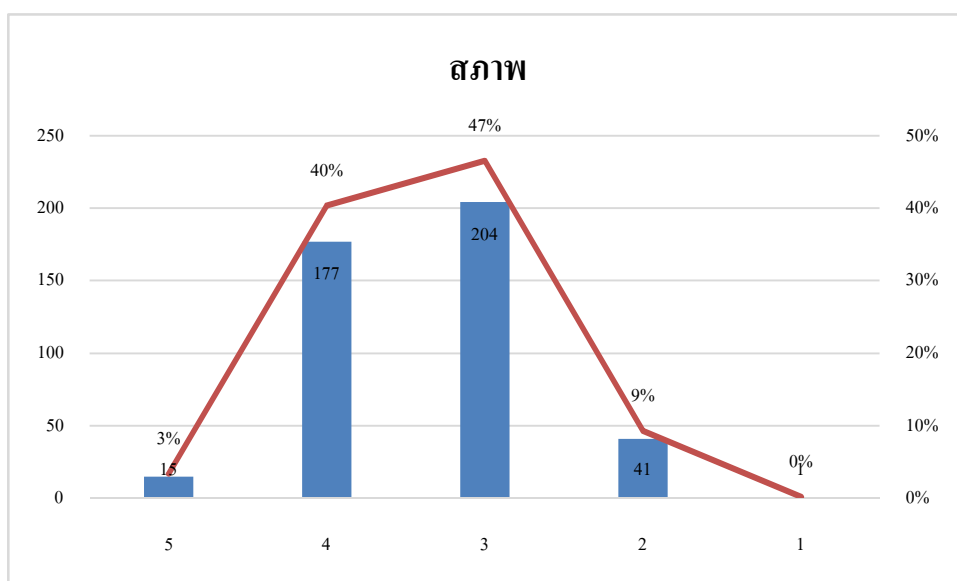
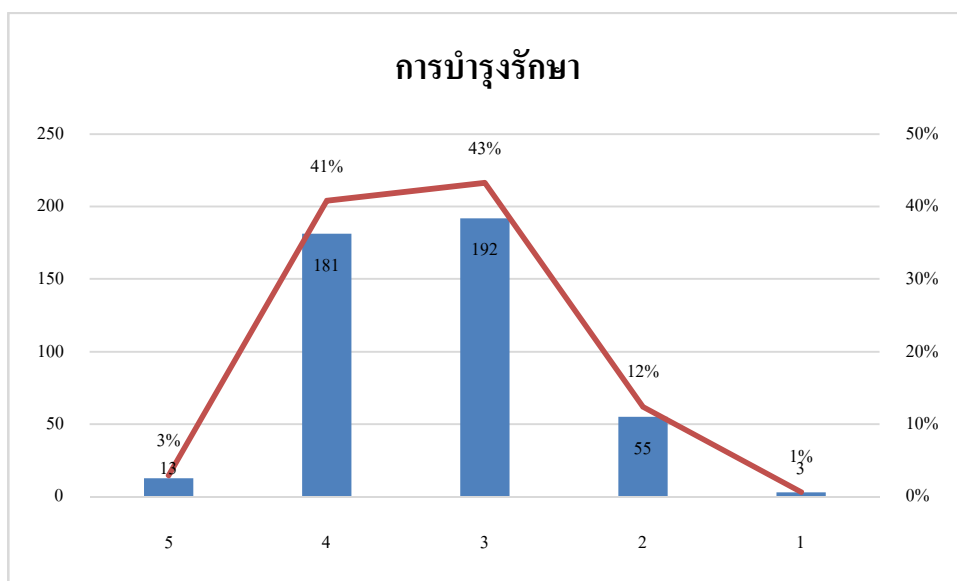
นึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



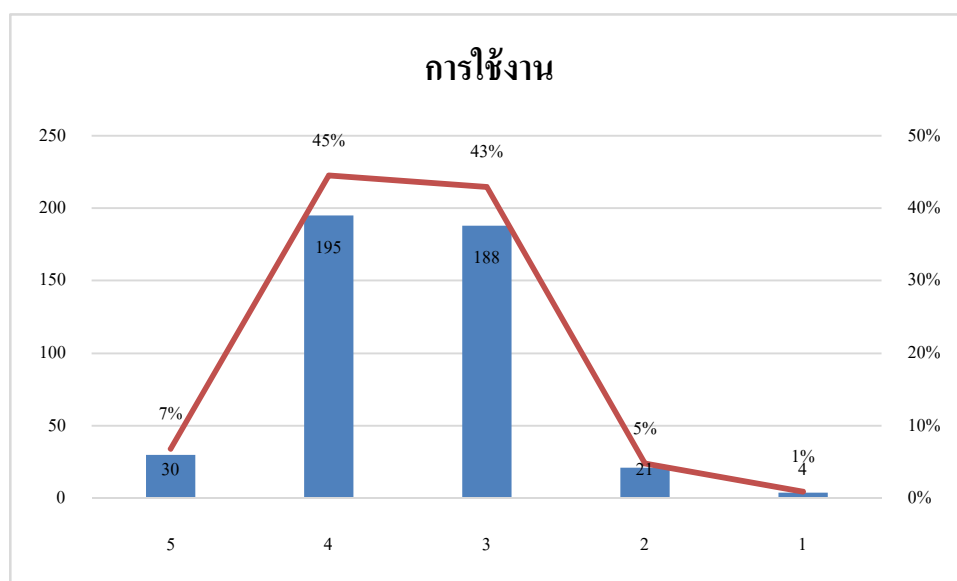
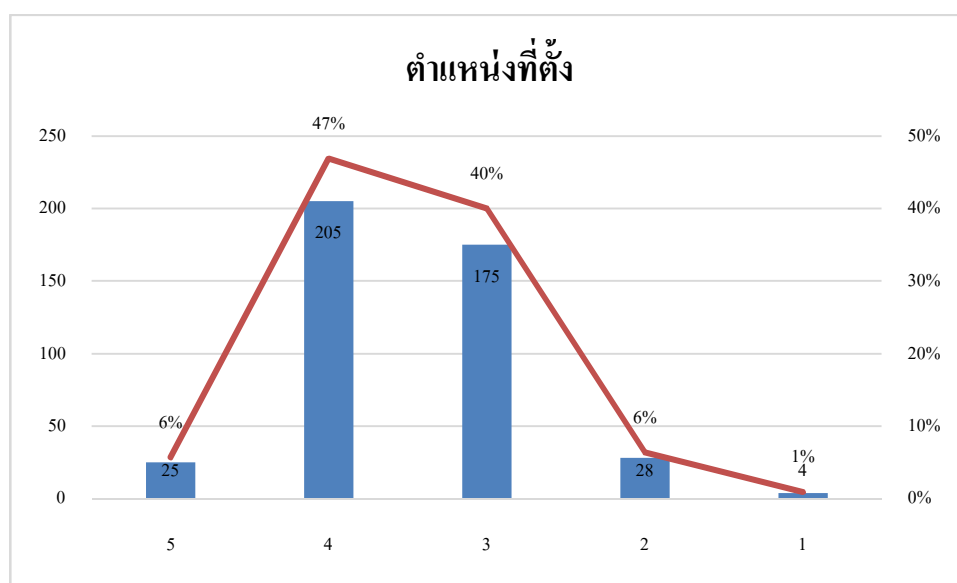
นี่ถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (√) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

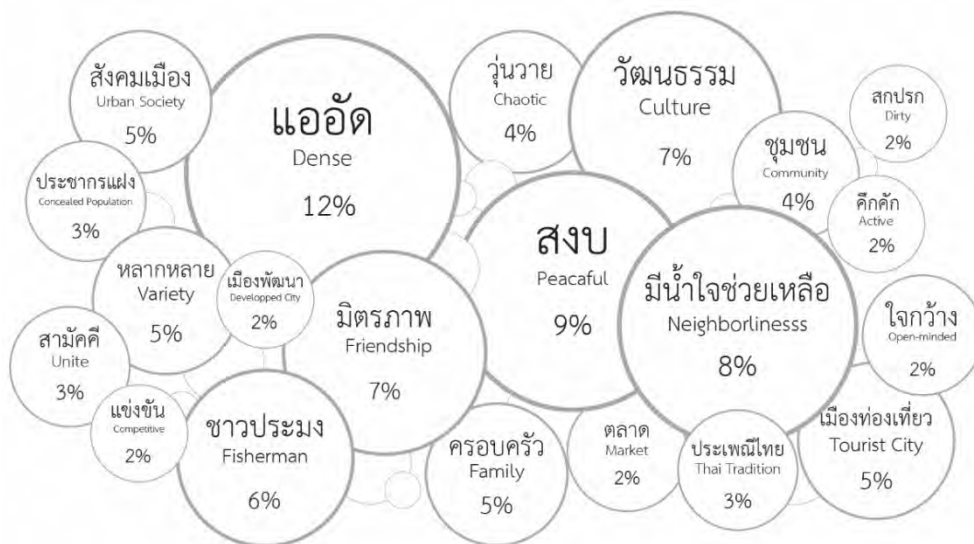


นึกถึงสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย

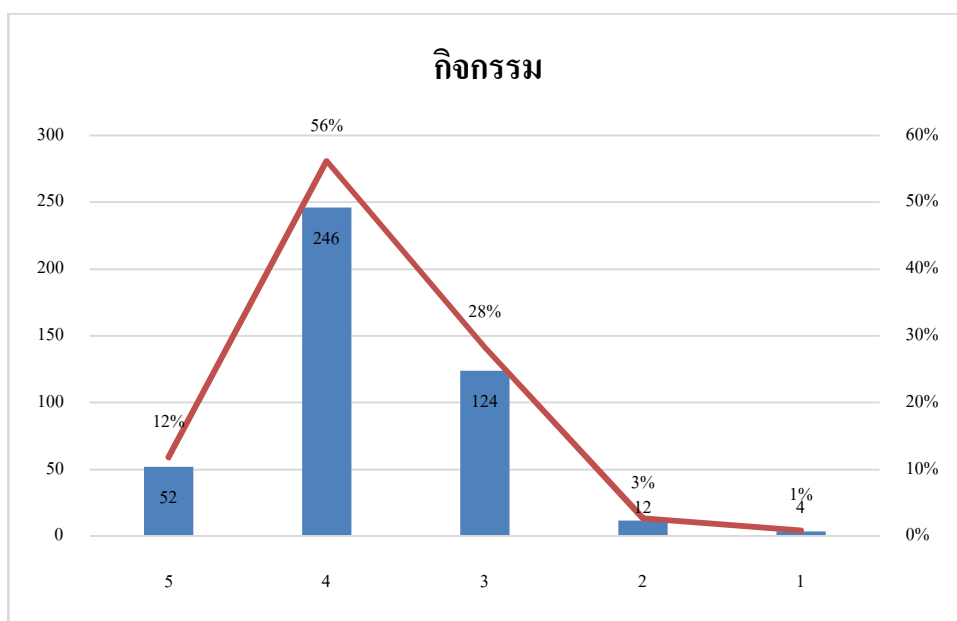


4. นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นของอำเภอเมืองชลบุรี และตอบคำถามแต่ละข้อ
เขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี



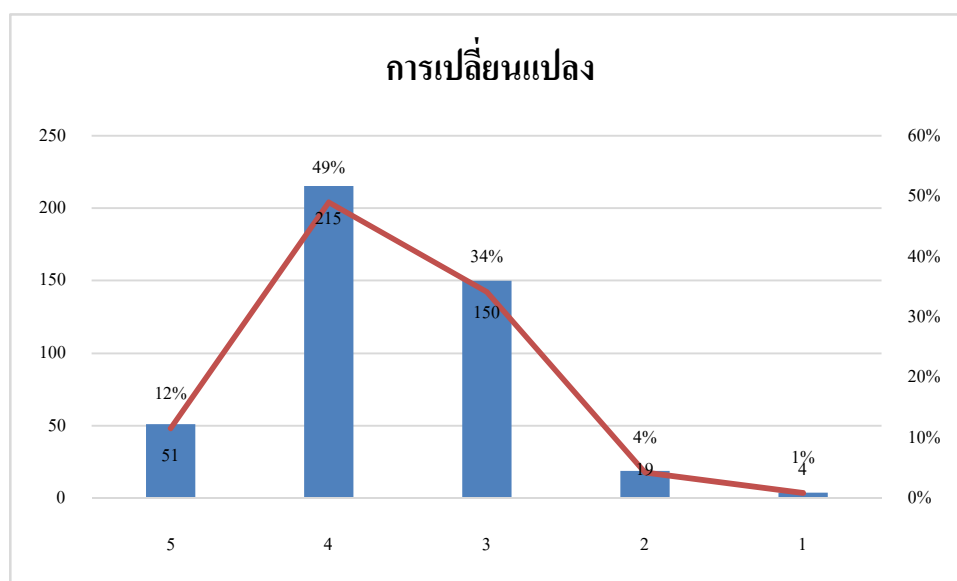
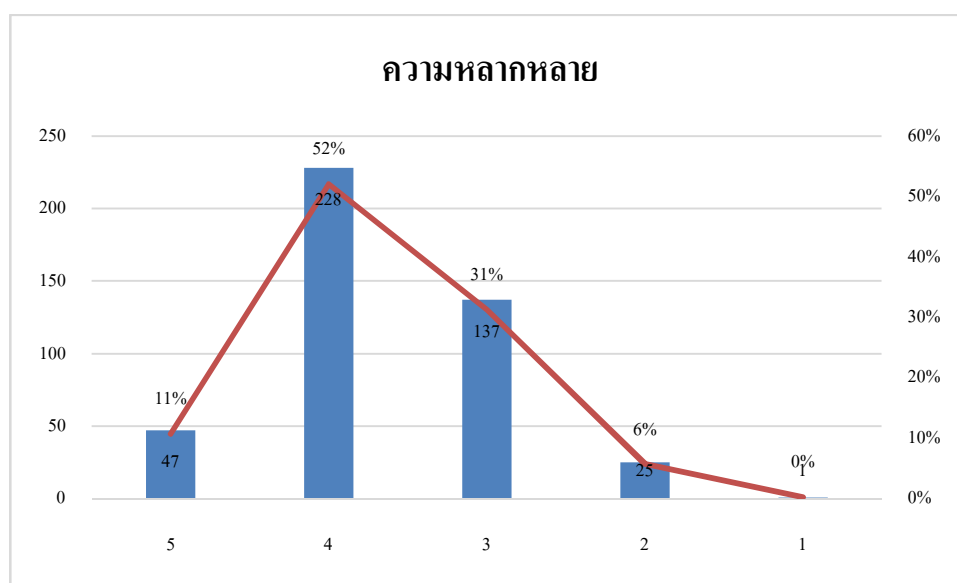
นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย
หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



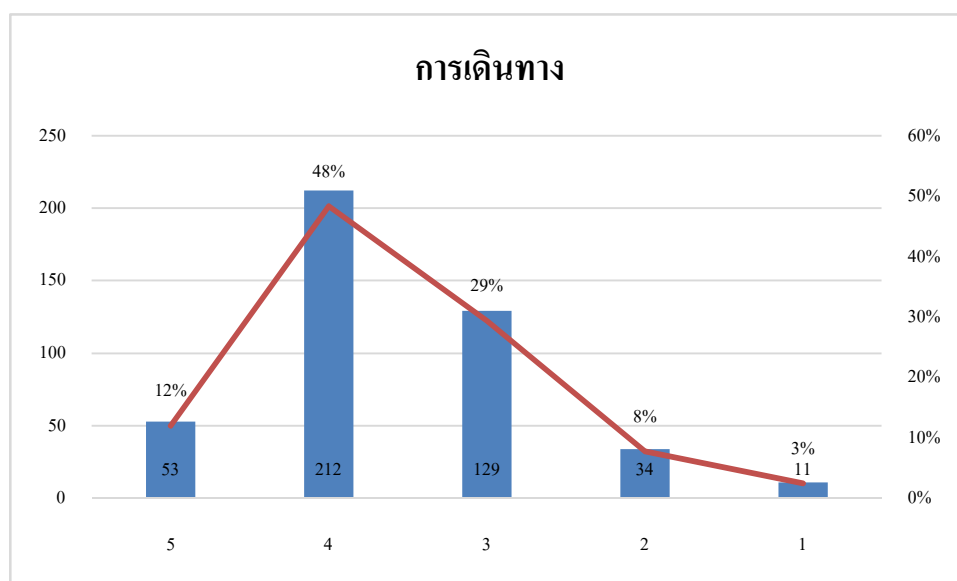
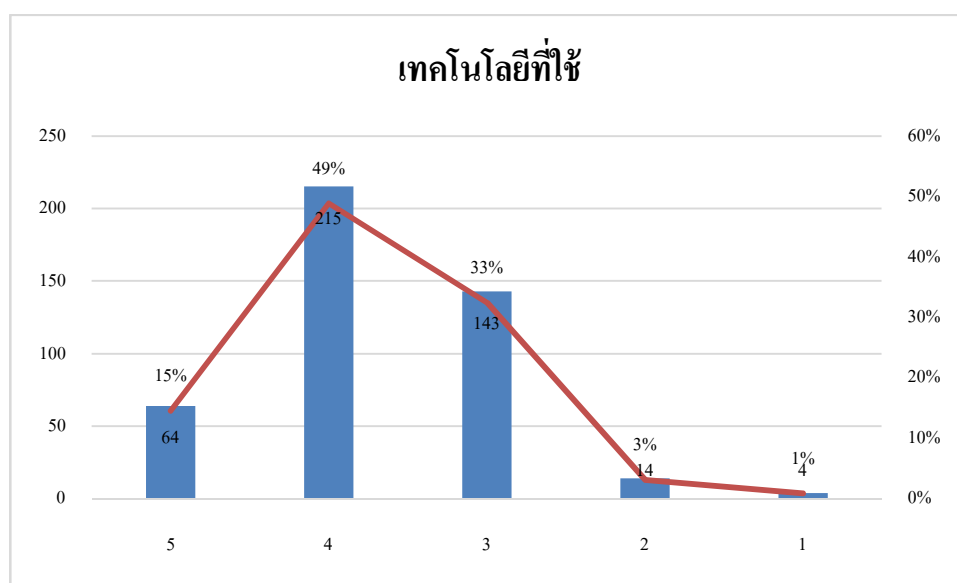
นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



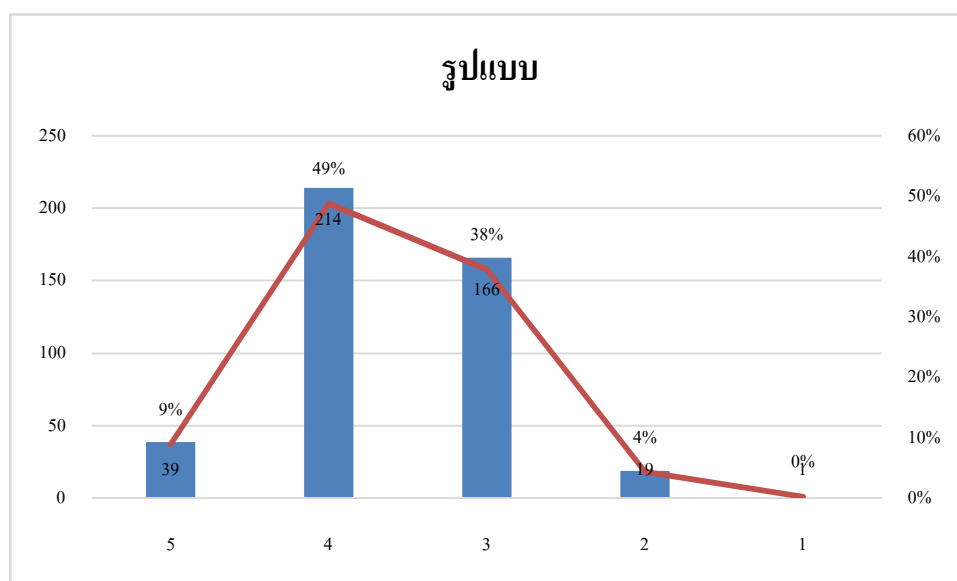
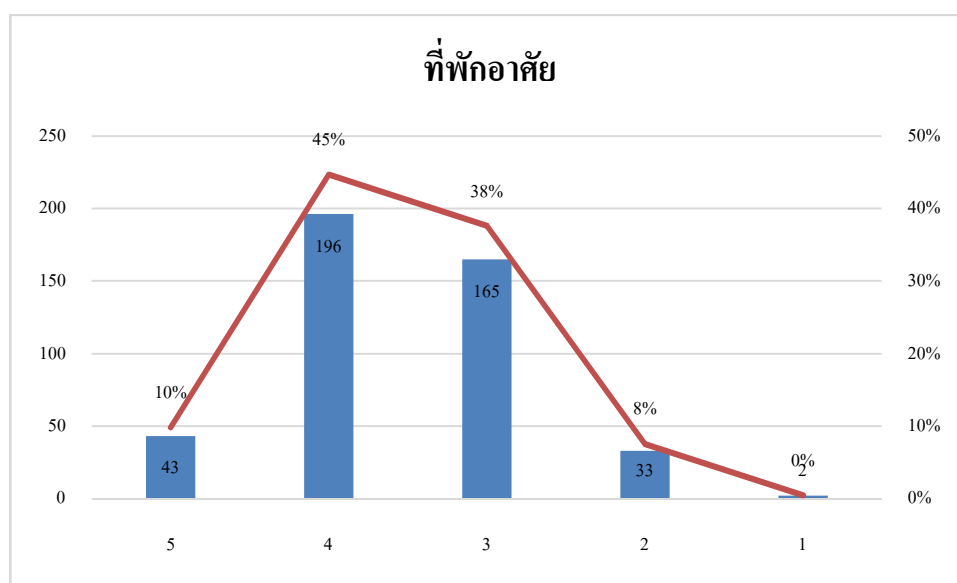
นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



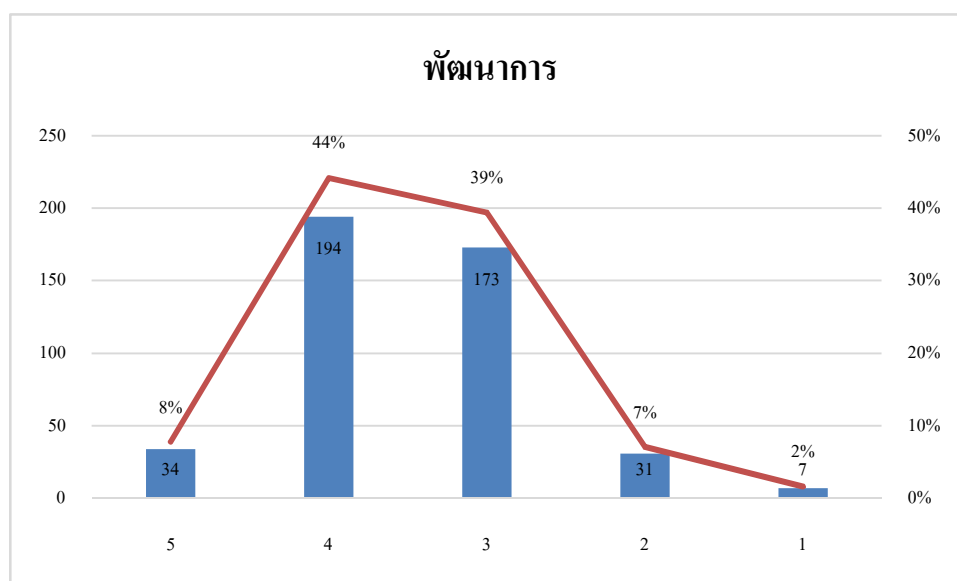
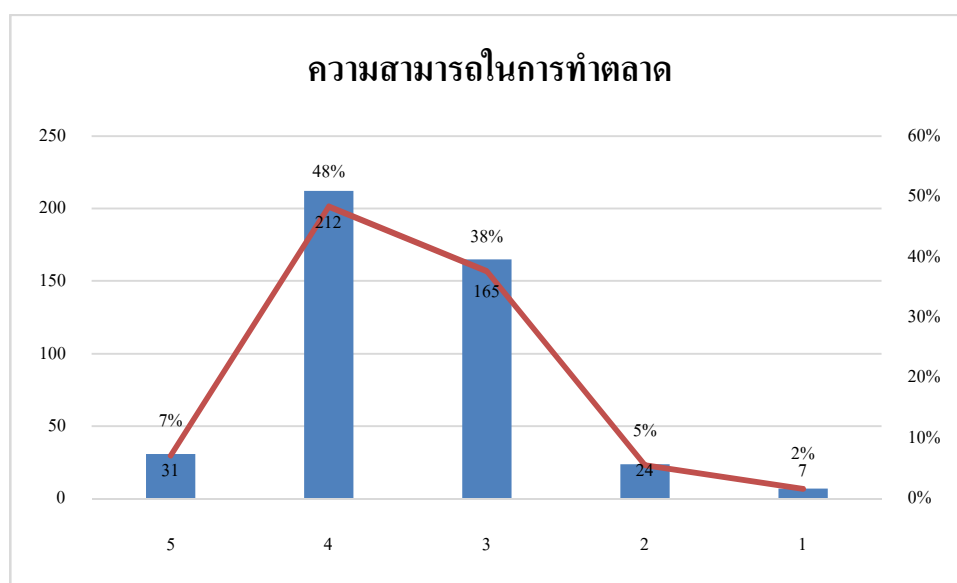
นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

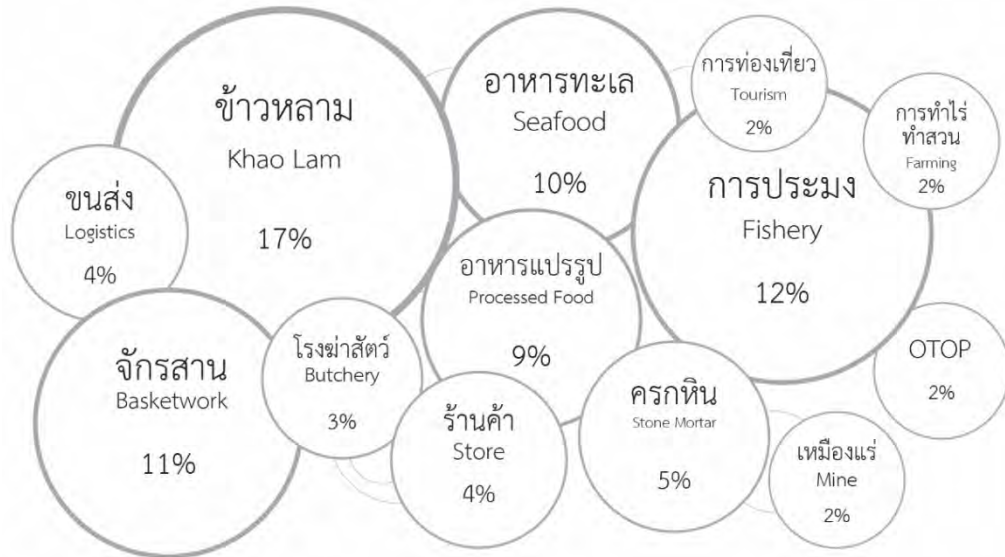


นึกถึงอุตสาหกรรมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

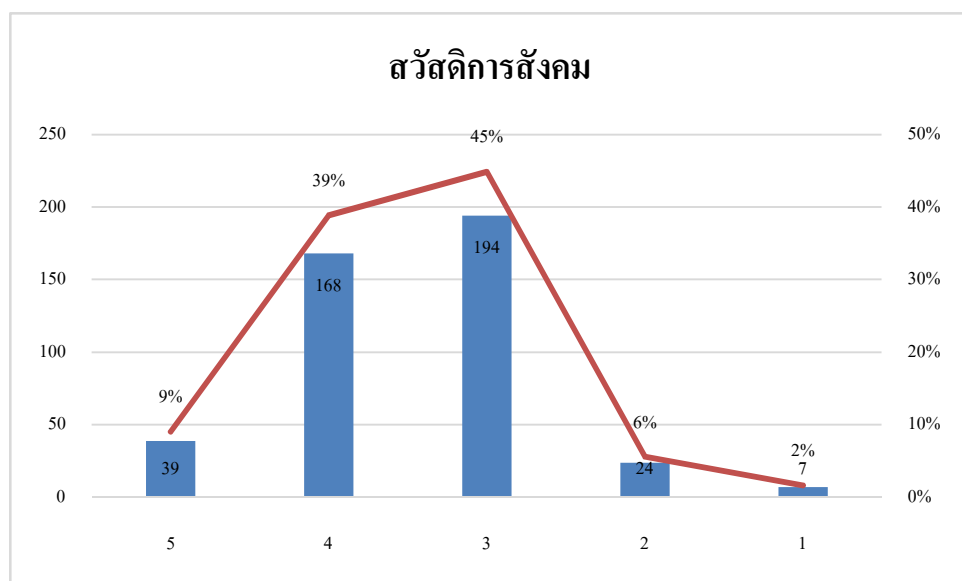


5. นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วตอบคำถามแต่ละข้อ
เขียนคำ 3 คำ ที่แสดงถึงภาพลักษณ์ของสังคมท้องถิ่น ในอำเภอเมืองชลบุรี



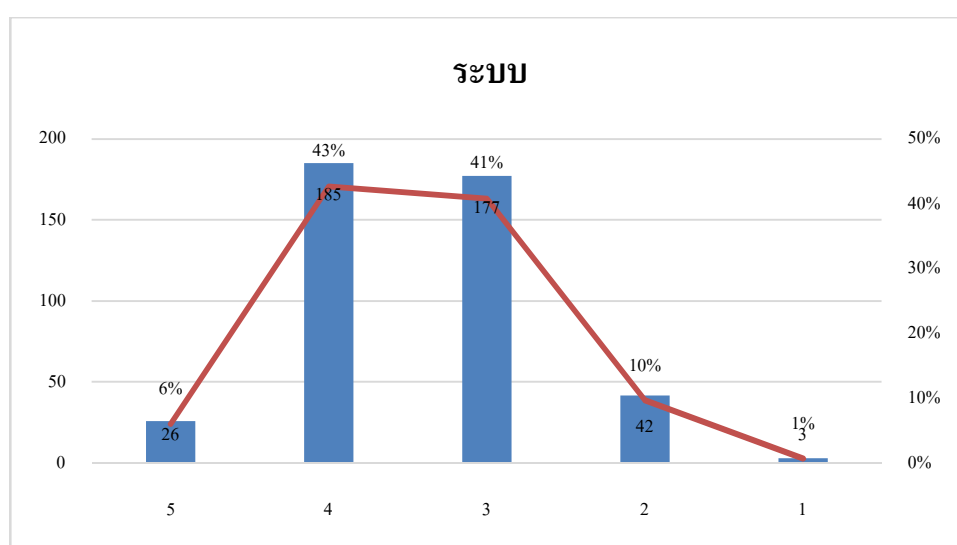
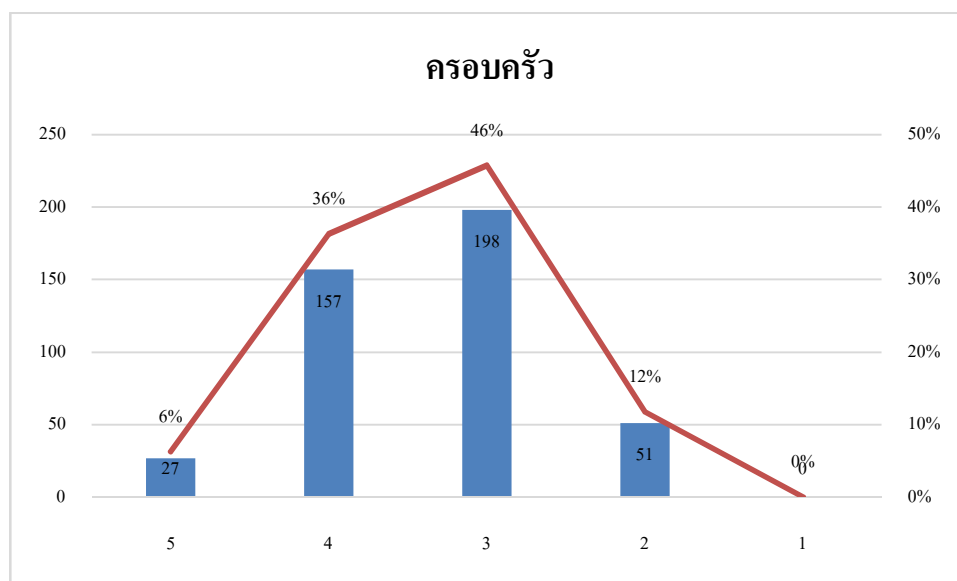
นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
		เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย



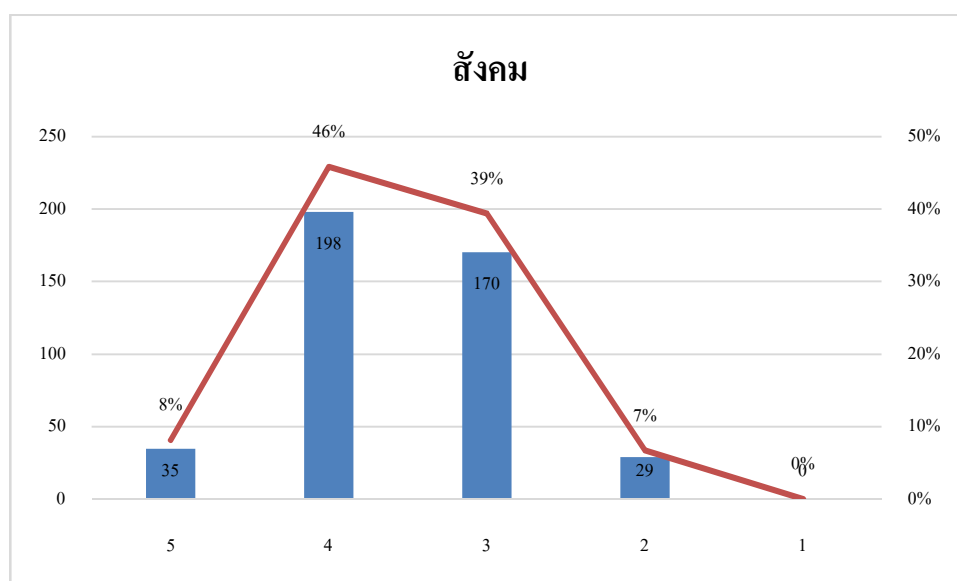
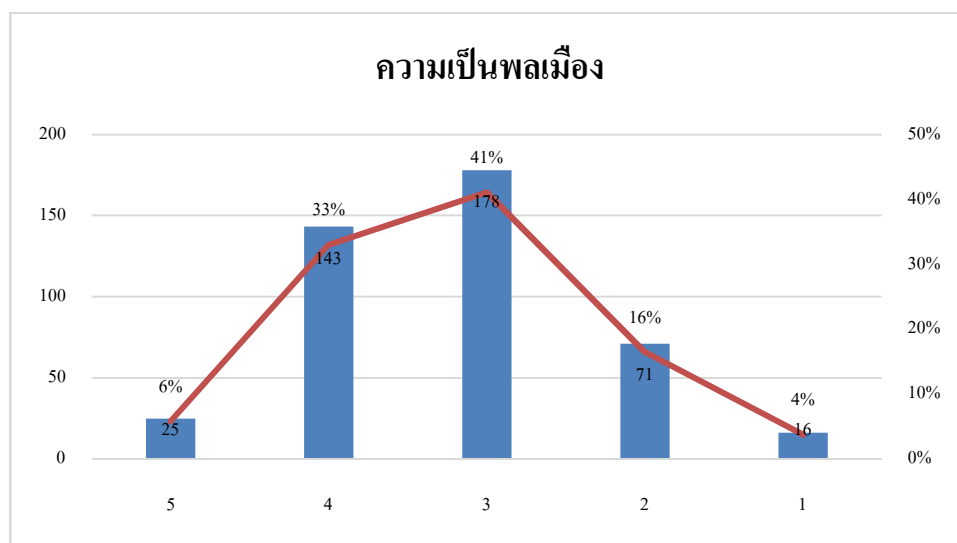
นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



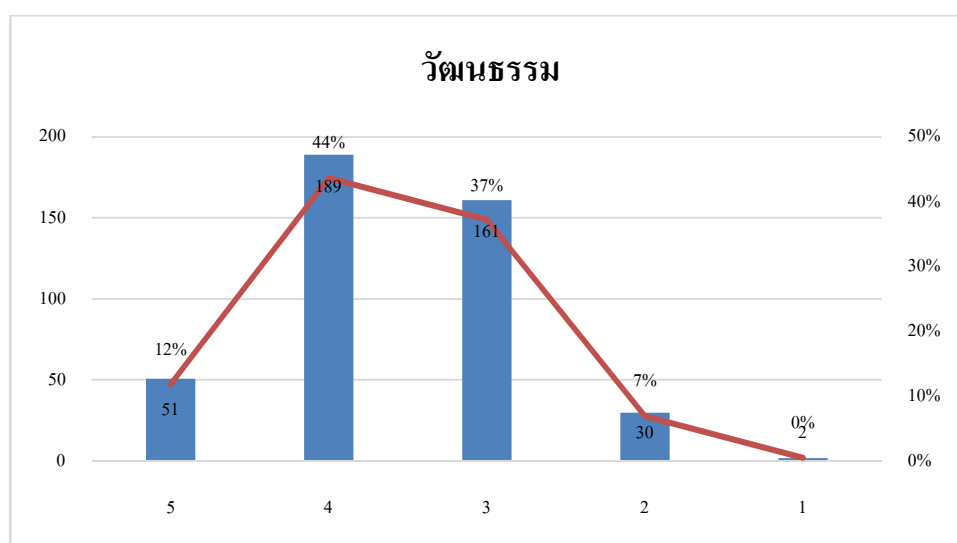
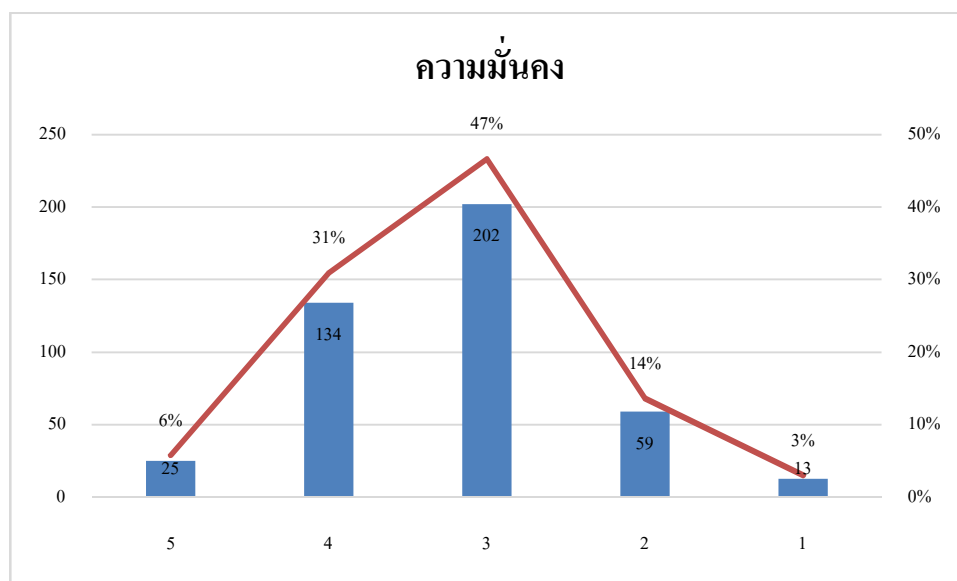
นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



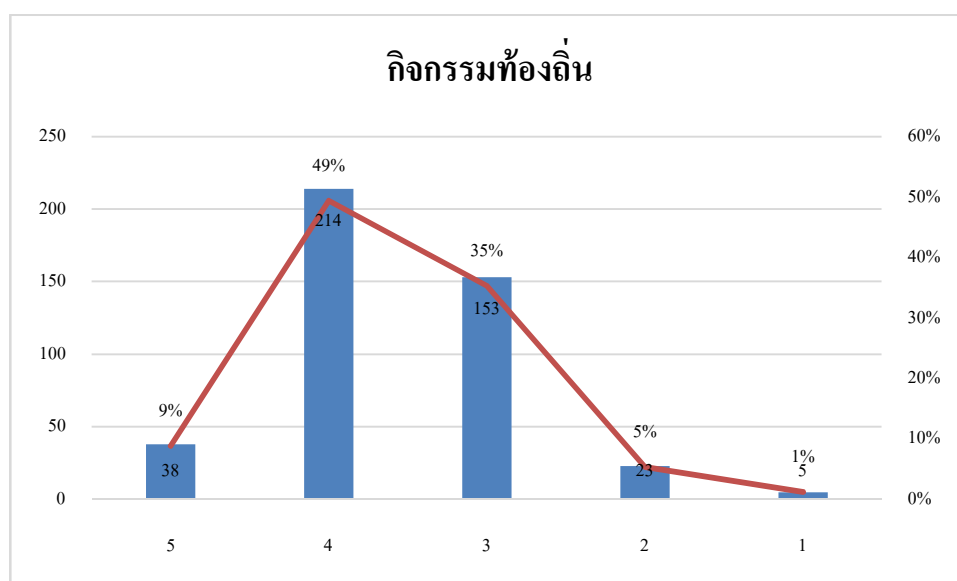
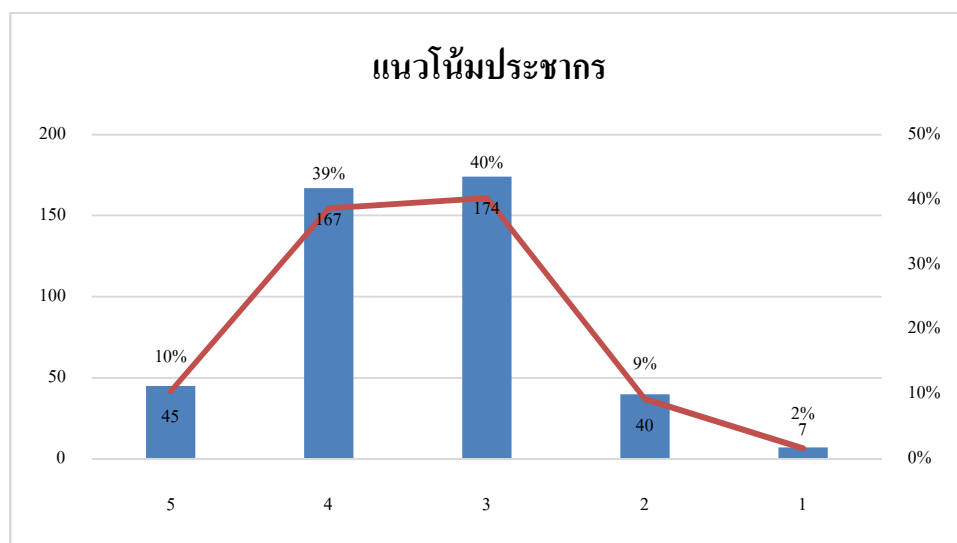
นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



นึกถึงสังคมท้องถิ่นในอำเภอเมืองชลบุรี แล้วทำเครื่องหมาย (✓) ตามระดับที่ท่านเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับแต่ละข้อความ

ระดับ	5	4	3	2	1
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง



ภาคผนวก ก
บทความวิจัยที่เผยแพร่ในระดับชาติและนานาชาติ

Burapha University International Conference 2013



Burapha University International Conference 2013 (BUU2013)
July 4-5, 2013, Jomtien Palm Beach Hotel & Resort, Pattaya, Thailand

ACCEPTANCE LETTER

May 30, 2013

Dear Miyoung Seo and Sunghee Kim

On behalf of the organizing committee, I am glad to inform that your manuscript entitled " A Study on the Public Design of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea: Emphasis on the Street Facilities of Wolmi Special Tourism Zone of Jung-gu district in Incheon " has been accepted for **oral** presentation at the Burapha University International Conference held in Jomtien Palm Beach Hotel & Resort, Pattaya, Thailand, on July 4-5, 2013. Your manuscript will be published in peer-reviewed proceedings. Acceptance of your contribution carries with it the obligation for at least one of the authors to actually present it at the meeting. Details on registration form, methods of payment, author guidelines, important dates and other practical issues can be found on the conference website www.buu2013.buu.ac.th.

You must access the <http://www.buu2013.buu.ac.th/?q=node/27> and attach the "Scanned Bank Transfer Slip" together as soon as possible. Please note that if you did not attach the slip at the same time as you fill in the registration form, please fill out the new registration form again.

Make sure to register for the conference as soon as possible to confirm your participation. Registration must be completed before June 7, 2013.

Your contribution will be of great value to the success of this event. We are looking forward to seeing you at the conference.

Kind regards,

Assoc. Prof. Seree Chadcham, Ph.D.
General Chair
Email: buu2013@buu.ac.th



CERTIFICATE OF CONTRIBUTIONS

Miyoung Seo

*A Study on the Public Design of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea:
Emphasis on the Street Facilities of Wolmi Special Tourism Zone of Jung-gu
district in Incheon*

has contributed to

**Burapha University International Conference
"Global Change: Human and Social Impacts"**

July 4-5, 2013

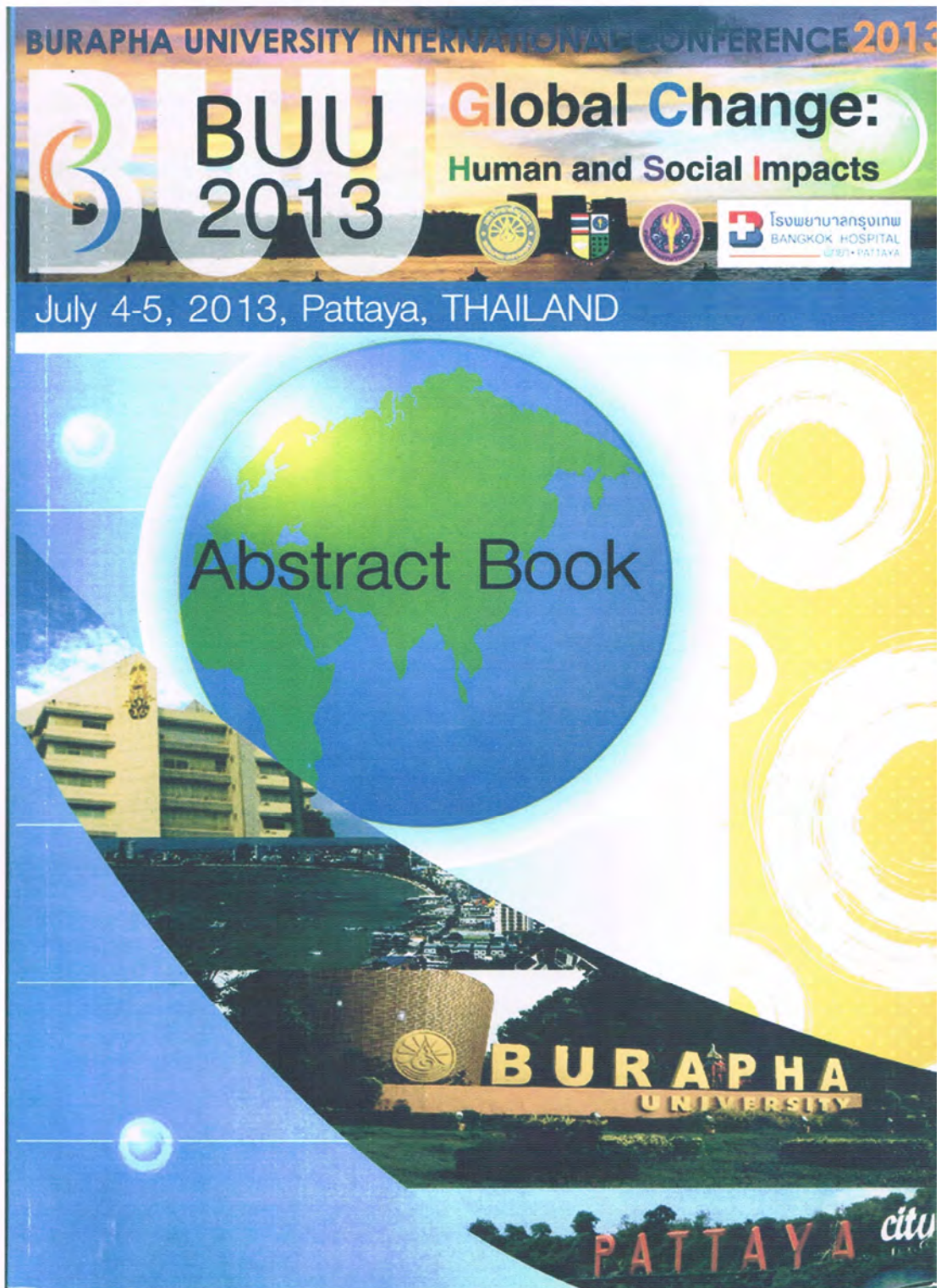
Jomtien Palm Beach Hotel & Resort, Pattaya, Thailand

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'S. Pongthai'.

Professor Sompol Pongthai, FRTCOG, MPH, LLB

President of Burapha University

Chairman of the Universities in Higher Education Development Eastern Network



Burapha University International Conference 2013
Burapha University, Thailand
July 4-5, 2013



PROGRAMME AND ABSTRACTS

**BURAPHA UNIVERSITY
INTERNATIONAL CONFERENCE 2013
GLOBAL CHANGE :
HUMAN AND SOCIAL IMPACTS**

JULY 4-5, 2013

**JOMTIEN PALM BEACH
HOTEL & RESORT, PATTAYA,
THAILAND**

Burapha University International Conference 2013
Burapha University, Thailand
July 4-6, 2013

A Study on the Public Design of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea : Emphasis on the Street Facilities of Jung-gu district of Incheon

Abstract

Incheon is just 28km from Seoul and adjacent to West sea of Korea. The city is one of six metropolitan cities and has the 3rd largest population among them. Due to its geographical characteristics, Incheon has grown to a big international city after port opening in 1883. In 1960s and 1970s, Korea government had taken continuous industrial complex and infrastructure for import/export has been constructed in Incheon. Then, its geographical criticality has increased gradually since China opened in 1990s. The city has been continuously developed and modernized. Through this growth, a new downtown has formed to help solving unbalance problem between new and old downtown.

Jung-gu district is a center place of Incheon and had played a key role in city economy since port opening in 1883, where major organizations and lots of shop were populated at that time. Since industrialization, however, new downtown was developed and many organizations had moved resulting in population reduction and local economy recession. Jung-gu tries to revitalize local commercial power and seeks for change as a dignified tourism city where local history and culture are alive. For this purpose, improvement for city scape was demanded and finally connected to public design projects covering whole areas. Currently the public design policy of Jung-gu is being actively performed in link with creative tourism and culture business.

Downtown recovery plan utilizing history and culture resources like History Park project including Art Platform, Theme museums, Jayu Park promotes regeneration of the downtown and helps the settlement of residents. Jung-gu has performed a unified public design plan, within overall Incheon city planning, to boost a city's image and to illuminate local identity. Accordingly, I will research and analyze the public design identity focused on public street facility of special tourist district of Jung-gu.

Keywords: Public, Public Design, Street Facilities

Poster presentation

Oral presentation



**PROCEEDINGS OF THE BURAPHA
UNIVERSITY INTERNATIONAL
CONFERENCE 2013
GLOBAL CHANGE
OPPORTUNITY&RISK**

4-5 JULY 2013

**JOMTIEN PALM BEACH
HOTEL & RESORT, PATTAYA,
THAILAND**

ID		Page
	in West Java, Indonesia <i>Ernik Yuliana, Adi</i>	
HUO072-2	Vietnam-Cambodia cooperation in greater mekong sub-region <i>Hiep Xuan Tran</i>	137
HUO472-3	The Turbulence of 2013 Indonesian Curriculum that Affects to the Quality of Education <i>Zyah Rochmad Jaeani</i>	144
HUO499-4	Current government policies towards poverty towards poverty alleviation in assam, india <i>Rimki Patgiri</i>	150
HUO498-5	A Study on the Public Design of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea: Emphasis on the Street Facilities of Wolmi Special Tourism Zone of Jung-gu district in Incheon <i>Kim, Sunghee , Seo, Miyoung</i>	157
HUO184-6	Application of Integrated Plant Management of Paddy Innovation in Growing Indonesian Farmers Self-Reliance <i>pepi rospina pertiwi</i>	166
HUO157-7	Commutative property and arithmetic facts memory: does 7x4 produce the same result as 4x7? <i>Daniele Didino, Anuch Salouch, and Suchada Kornpetpanee</i>	175
HUO128-8	The Causal Relationship Model of Undergraduate Students' Personal Happiness <i>Natthanun Wareesawedsuwan, Ekapong Pangkun, Poonpong Suksawang</i>	183
HUO148-9	The Analysis of Labor Supply Incentive in SMEs Market in Thailand <i>Ratchanon Somkasem, Sorawis Selananda</i>	189
HUO377-10	A test of the fama-french three factor model of the fifty primary stocks (set50) in stock exchange of Thailand <i>WipharatWiyaprao</i>	197
HUO186-11	Influences of demographic factors on employee's conflict management style in five-star hotel in Bangkok <i>Monnapat Bussaparoeak, Chanin Yoopetch</i>	207
HUO421-12	Farmer's Attitude towards Quality of Agricultural Extension Activities <i>Idha Farida</i>	216
HUO206-13	Situated Knowledge ofthe Management of Aquatic Food Biodiversity Within a Rice Field Ecosystem: A Case Study of HouayYae Village, VangviengDistrictinCentral Laos. <i>Kolakoith Phommalin</i>	225
HUO256-14	Determinants of maket liquiditi and trading activity: empirical evidence from the stock exchange of thailand <i>Thanupong Dejsutham</i>	238
HUO268-15	The impact of credit rating changes changes on stock and corporate bond prices:evidence from Thai capital markets <i>Churairat Duangchan</i>	245

HUO498-5

**A Study on the Public Design of Incheon Metropolitan City,
Republic of Korea: Emphasis on the Street Facilities of Wolmi
Special Tourism Zone of Jung-gu district in Incheon**

Kim, Sunghee , Seo, Miyoung
Incheon National University, Burapha University
e-mail: kimsh8760@incheon.ac.kr, smy750@gmail.com

ABSTRACT

Incheon is just 28km from Seoul and adjacent to West sea of Korea. The city is one of six metropolitan cities and has the 3rd largest population among them. Due to its geographical characteristics, Incheon has grown to a big international city after port opening in 1883. In 1960s and 1970s, Korea government had taken continuous industrial complex and infrastructure for import/export has been constructed in Incheon. Then, its geographical criticality has increased gradually since China opened in 1990s. The city has been continuously developed and modernized. Through this growth, a new downtown has formed to help solving unbalance problem between new and old downtown. Jung-gu district is a center place of Incheon and had played a key role in city economy since port opening in 1883, where major organizations and lots of shop were populated at that time. Since industrialization, however, new downtown was developed and many organizations had moved resulting in population reduction and local economy recession. Jung-gu tries to revitalize local commercial power and seeks for change as a dignified tourism city where local history and culture are alive. For this purpose, improvement for city scape was demanded and finally connected to public design projects covering whole areas. Currently the public design policy of Jung-gu is being actively performed in link with creative tourism and culture business.

Downtown recovery plan utilizing history and culture resources like History Park project including Art Platform, Theme museums, Jayu Park promotes regeneration of the downtown and helps the settlement of residents. Jung-gu has performed a unified public design plan, within overall Incheon city planning, to boost a city's image and to illuminate local identity. Accordingly, I will research and analyze the public design identity focused on public street facility of Jung-gu.

Keywords: Public Design, Street Facilities, Wolmi Special Tourism Zone

INTRODUCTION

Incheon Metropolitan city occupies 1,040.82km² in area¹, which amounts to 1 % of total South Korea space, and has 2.85 millions of people in its territory. The city is 28km away from the capital Seoul. In its history, Korea Export Industrial Complex was built according to Gyeonggi-Incheon Special District Plan² in 1965 and then Namdong Industrial Complex was made in 1985. In 1980s, land development actively prevailed that residential area expanded to new downtown and the surroundings of industrial complex. Also, the city had expanded the space by sea reclamation project and finally it had increased 46.8% of new city land compared to existing land area. Since local autonomy was revived in 1991, the city has focused on international and national infrastructure project (Incheon International Airport, Incheon Free Economy Zone (Triport project), etc.) and various land development plans and they are still on going. In 1995, Incheon was raised to the status of metropolitan² district and then it has experienced unbalanced development between new town and old downtown that the old town became hollowed out. Fast increase in population has brought out short of infrastructure and also manufacturing based industrial structure has deepened environmental problems. As result, the city needed to expand and improve transport system and to utilize and protect local historical and cultural environment resources. Incheon announced '2025 Incheon Metropolitan City Mater Plan' in 2006, in which it plans to develop the city based on 6 cores. Among them, Jung-gu is one of core area where urban regeneration and metropolitan city development plan need to be performed at the same time. Urban Regeneration is to intensify old downtown function and to retrieve commercial power of traditional downtown. Metropolitan City Development Plan is to develop western sea area related with the second circular highway to be opened. In addition, Jung-gu has a water surrounding zone which is designated as a preservation core to prevent reckless development in Incheon City Plan.

As an old downtown in Incheon, Jung-gu introduced and performed the first modern city plan³ in Korea's history. Actually this area has been the center of trade and seaside tourism since its port open in 1883. After then, many public organization including city hall and public prosecutor's office had been gathered at this area, however, since 1980s it came to decline gradually due to government policy change and many public organizations move to new downtown. Currently Jung-gu has large scale of logistics facility including big storehouse and cold storage warehouse around Incheon seaport. Around seaside area, harbor, tourism, transportation facilities and fish market are located. Especially, Wolmido zone was designated as the collective aesthetic area in 1999 together with Hang-dong zone located in Chinatown, considering local characteristics. Then, in June 2001, designated as [Wolmi Special Tourism Zone]⁴ by Ministry of Culture and Tourism, and in April 2007, additionally designated as [Incheon Chinatown Specialized Development Zone]⁵ by Ministry of strategy and finance. Incheon has started 'MWM city (Marine, Walking, Museum) development project' as a part of city regeneration from 2013.

¹ Ministry of Land , Infrastructure and Transport. 'Land register statistics annual report'.2012 land area by administration district.

² One of local autonomy organization, An upper level of local autonomy like special city and province. Currently, Busan, Daegu, Incheon, Gwangju, Daejeon and Ulsan belong to this category.

³ 'Chosun Incheon Chemulpo International settlement Map' which was planned for Incheon Chemulpo area in 1888, is the first foreign style of city plan in Korea.

⁴ Notification No. 2001-10 of Ministry of Culture and Tourism.

⁵ 'Local Specialized Development Zone' is applied when local autonomy designates a certain area as specialized zone to promote a special project to activate local economy. Local Specialized Development Zone Committee, Ministry of Strategy and Finance

The government of Metropolitan Incheon makes up related field plans such as 'The Urban Landscape Master Plan of Metropolitan Incheon' and 'The Urban Design Guideline of Metropolitan Incheon' and also provides related law and regulation like 'The Landscape Regulations of Metropolitan Incheon.' For this purpose, the city established a separated 'Urban Design Promotion Office' for landscape administration under the control of deputy mayor. Urban Design Promotion Office takes a role of mater planner (MP) in city design related project to establish city landscape plan, discuss and evaluate green landscape, night landscape and other development plans, and perform management work including environmental facility design. Also, it proposes and executes related law and regulations and guidelines for installation of public design. However, these works are related with upper levels of landscape and integrated public design for Incheon so that it needs to check whether the design results are proper to the specialized area such as 'Wolmi Special Tourism Zone'.

RESEARCH METHODS

This research is to survey public design policy of Incheon Metropolitan City and public facility status of 'Wolmi Special Tourism Zone', to evaluate current point of public design of Incheon Jung-gu and current status of public design within the special tourism zone, and to find how to improve. This research covers 'Wolmi Special Tourism Zone', Shinpo, Yeonan, Shin-heung, Bukseong-dong and a part of Dongincheon-dong (Shinpo shopping mall) and the total width of research area amounts to about 3km². Even though 'Wolmi Special Tourism Zone' is divided into Wolmido(Island), Chinatown, Open Port Modern History & Cultural Town, Shinpo-dong and Yeonan Pier, however, this research integrates Chinatown, Open Port Modern History & Cultural Town, Shinpo-dong and International Passenger Terminal as Open Port Creative Culture city(MWM City). Accordingly, the research survey three divided areas; Wolmi island, MWM(Marine, Walking, Museum) City and Yeonan Pier.

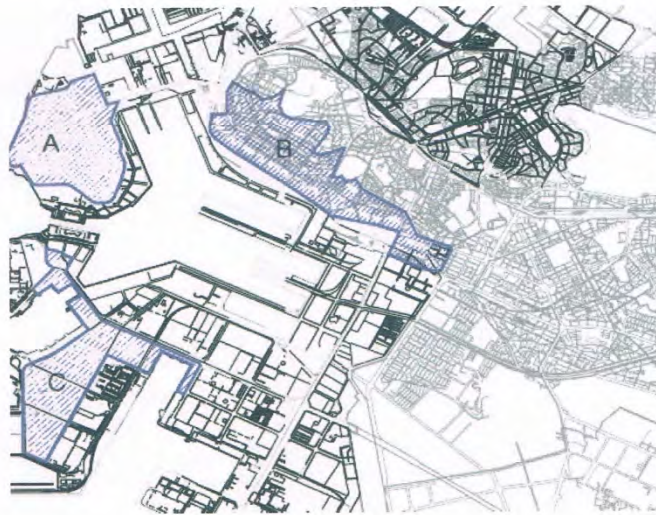


Figure 1: 'Wolmi Special Tourism Zone' Designation of Jung-gu in Incheon.

A: Wolmi Island, B: China Town & Shinpo-dong, C: Yeonan-Pier

Research subject is the street facilities in street environment design field among the 'Urban Design Guideline of Metropolitan Incheon'. The Urban landscape guidelines are divided into total four fields including construction design, color design, street advertisement signs and street environment design guidelines (Incheon Metropolitan City, 2010). According to street environment design guidelines, the street facilities are divided into total 13 parts and the guidelines are given to the color, type, material and installation of each facility. This research will cover five items only excluding the integration between manhole and pavement slabs and roadside tree related facilities. The five items include benches, wastebaskets, bike storage, fences and bollards.

For research, I have performed prerequisite learning for Incheon Metropolitan city's basic policy status including 'Wolmi Special Tourism Zone', related literature and regulations then have studied and analyzed the public design facilities of research area through on-site survey and interview with authority in charge of related organizations.

Table 1: 2025 the Urban Landscape Guideline of Metropolitan Incheon

Guideline	Details
Construction Design	Detached house, apartment house, commercial/business buildings, industrial buildings, historical/cultural buildings, public construction.
Color Design	Environmental color status analysis, color guidelines for each landscape zone, color guidelines by landscape types.
Street Advertisement Sign Design	Landscape diagnosis, landscape goal and concept, definition by types, detailed strategy for landscape formation, instruction by types, guidelines for foreign language marking.
Street Environment Design	Basic direction, pedestrian passage, green facilities, street facilities obstruction factor and improvement method, street facilities, lighting facilities, under bridge space, construction site temporary fence.

Table 2: Street environment components of street environment design guidelines

Pedestrian passage	Pavement slab pattern, slab materials, color.
Street facilities	Bench, wastebasket, bike storage, Exposed elevator on the ground, pavement slab, raised block, walking/driving hoar stone, street planter, roadside tree protection cover, bollard, protection fence, manhole, trench.
Green facilities	Tree type, roadside green zone, tree protection cover.
Lighting facilities	Street lamps, walking lamps, ground lighting.

RESULTS AND DISSCUSION

Incheon Metropolitan City suggests guidelines for street facility installation on 'The Urban Landscape Guideline of Metropolitan Incheon' as follows:

- 1) Install facilities to avoid obstructing pedestrian environment and minimize occupation of pedestrian road.
 - 2) Minimize decoration factors except for functionality.
 - 3) Do not install unnecessary street facilities.
 - 4) Choose durable materials.
 - 5) Do not install horizontal struts, if possible.
- Also, the city suggests the color, type, materials and installation method for each facility in detail.

To check how well the street facilities of 'Wolmi Special Tourism Zone' follow 'Incheon Urban Landscape Guidelines', on this research I have visited related area to review street facility status, and interviewed the charge in Tourism Promotion Office and Urban Development Department.

Table 3: Research status of 5 items for street facilities in Wolmi Island, MWM City and Yeonan Pier.

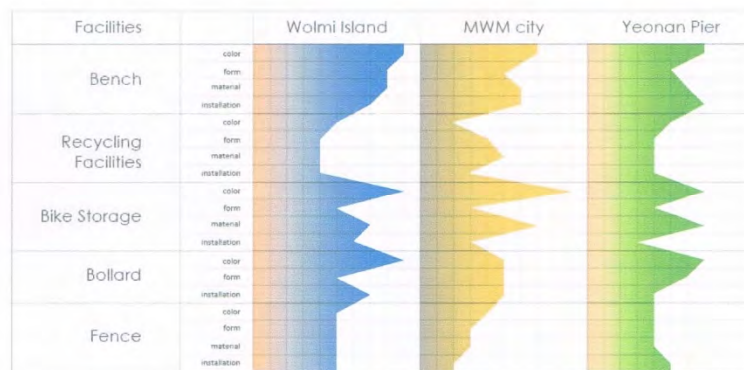


Figure 2: Comparison analysis of 5 items for street facilities in Wolmi Island, MWM City and Yeonan Pier.

The result of the survey shows that area characteristics are different from others in 'Wolmi Special Tourism Zone' and facility installation status does not coincide.

Wolmi Island area is comparably complying with the guidelines in street facility design, but 'MWM City' area, which includes Chinatown, Open Port Modern History & Cultural Town and Shinpo Market, is the most vulnerable to the guidelines. Since 'MWM city' area is a complex area which seaside industrial area and semi-residential area consist complicatedly, it seems not easy to process integrated public facilities installation. However, it is highly demanded to improve the status so that City Regeneration projects are currently focused on this area. In case of 'Yeonan Pier' area, the guidelines for street facility are applied only to the surrounding of passenger terminal and the result is rarely effective. Therefore, more landscape projects to surrounding residential and commercial area are unavoidable.

If reviewed in detail whether the guidelines are applied to the street facility and whether the guidelines are properly applied if applied, benches among 5 items are highly well conforming to the design guideline, but wastebaskets are most vulnerable.

Benches are overallly complying with the color, material, type and installation recommendations suggested on the street facility guidelines. The designs of benches can be recognized, however, do not show local characteristics. Even in some view-points of Wolmi Island, we can find downtown style benches.

Wastebaskets are reviewed to be improved in all three areas. In Wolmi Island, wastebasket designs are not unified and many quantities of wastebaskets disturb the surrounding landscape. In 'Yeonan' has less quantity of wastebaskets than 'Wolmi Island' area but the design is not unified. In case of 'MWM city' area, wastebaskets are only installed on designated spot at newly made characteristic street and Freedom park, well complying with the guideline suggesting to do not install unnecessary wastebaskets. Public Recycling facilities are now clean but those are commonly located at the surrounding residential area and public organizations of the landscape zone so that they are vulnerable to be dirty and easy to catch eyes to obstruct city view.

Fences are variously applied to surrounding environment in 'Wolmi' and 'Yeonan' area. In Wolmi Island, the fence uses environmental friendly materials to fit with surrounding environment and in Yeonan, uses stainless steel to match the characteristics of seaside area. In case of 'MWM city' area, safety fences are partially installed in several zones, however, it is hardly reviewed to be an integrated design to comply with the guidelines and to be matched with surrounding environment. In all three areas, it is commonly needed to check again surrounding environment factors of safety fences installed area, then, needs to prevent excessive colors and decorations and to be corrected and replaced as a well matched design with surrounding environment.

Bike storage can be easily found in 'Wolmi Island' and 'Yeonan Pier' area. In case of 'MWM city' area, bike storages are installed but not checked whether they are actually being used. In Wolmi Island, the storages are installed around bike-only roads and in Yeonan, they are installed near wharf and passenger terminal. However, it is too bad that they seems to be installed by obligation but for wise space utilization.

Bollards are shaped with ball type and box type. They are installed near wharf and passenger terminal in Yeonan Pier area. In case of MWM city area, since it has narrowed old city features ball and box type bollards are deployed near open port Characteristic Street but in undeveloped area near Incheon subway terminal which is an entrance to MWM city, steel bollards are still used.

CONCLUSION

Jung-gu district attracts a local characteristics project from the central government in connection with 'Wolmi Special Tourism Zone' and also promoting local regeneration project from Incheon local autonomy as well. However, there exists currently chaotic street environment and improper city landscape factors within 'Wolmi Special Tourism Zone.' After the survey, there found many improper facilities that reflects the guidelines of Incheon city landscape but not complying with installation regulations. Also, some facilities are badly exposed by ignoring surrounding space and even disturb surrounding landscape. Unnecessary facilities result in damaging city image. The public design work, a part of 'Wolmi Special Tourism Zone' project needs continuous management and improvement to reflect local features and to be unified. To make a good design well matched with local characteristics in 'Wolmi Special Tourism Zone', it needs to establish its own design guideline first to conform to upper level of city development plan for Incheon and to complete with basic city plan of Jung-gu. Through this, when local characteristics project for 'Wolmi Special Tourism Zone' starts later, It needs to apply the plan from the early planning stage then to promote unified and effective city landscape project.

Street facility is a public property which is planned to install at a leased space but for maximum effective. In public design for street facility, therefore, effectiveness and durability are more important than visibility and the design needs to be well suited and unified with surrounding environment to boost local image.

REFERENCES

- Choi, K., Lee, S. (2009). A Case Study on Urban Regeneration through Historical Environment: Incheon Art Platform Project in the Old Downtown of the City of Incheon. *Journal of Korea Planners Association*, 44(2): 219-230.
- Hwang, G., Yoo, B., and Lee, M. 1993. A study on the Shaping of Townscape of Port Town in Korea: with the Case of Incheon(II). *Journal of the Korean Institute of Landscape Architecture*, 21(2):17-33.
- Lee, S. (2013). The Effect of Social-demographic Variables on Locality and Place Attachment in the Incheon Area. *Journal of Incheon*, 18:133-172.
- Incheon Metropolitan City. (2010). 2025 the Urban Landscape Guideline of Metropolitan Incheon. Incheon Metropolitan City.
- Incheon Metropolitan City. (2006). 2025 The City Mater Plan of Metropolitan Incheon. Incheon Metropolitan City.
- Jung, K. (2010). Design Management Story. Brandacumen, Seoul.
- Korean Society of Public Design. (2011). Lectures on Public Design. Gain Design Group, Seoul.
- Shin, S. (2012). Design Management Story. Spacetime, Seoul.

Burapha University International Conference 2013
Burapha University, Thailand
July 4-5, 2013

Yoon, J. (2011). Urban Design Public Design with the Case of Incheon(II). Miseum, Seoul.

The Korean Society of Design Culture (ISSN No.: 1598-6497), Republic of Korea 2015

KSDC No. 15-41

Certification of Published Article

Name : Seo, Miyoung
Institution : Burapha University, Thailand
Author : Kim, Sunghee · Seo, Miyoung
Academic Journal : The Korean Society of Design Culture
ISSN No. : 1598-6497

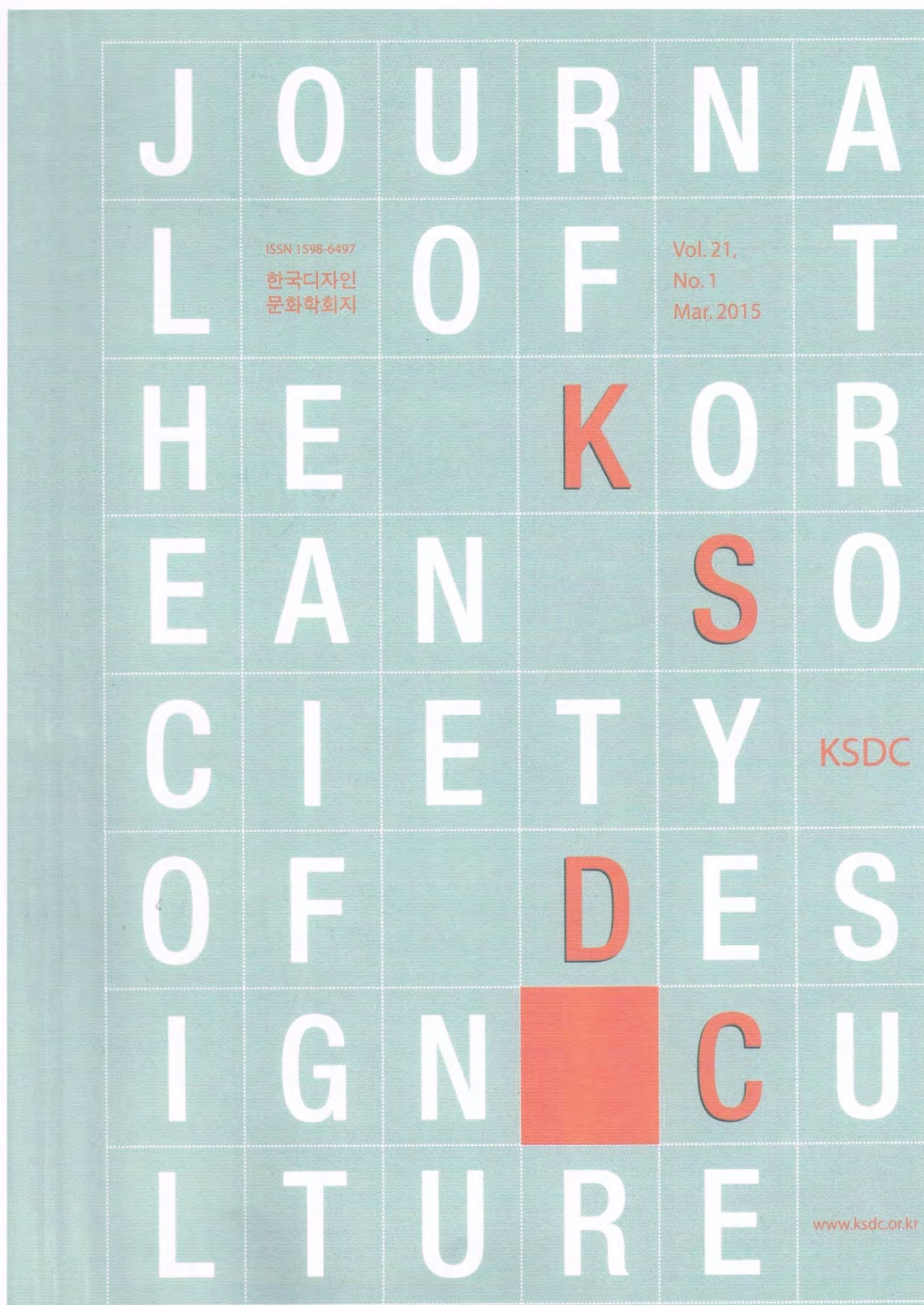
The above person is proven to publish her research
in The Korean Society of Design Culture, Vol.21-No.1 printed on 30 March 2015.

Title :
A Study on the Status of Street Facilities of Mueang Chon Buri District,
Thailand - Based on Analyzed Case Study of Public Design in South Korea -

6 April 2015

The Korean Society of Design Culture





목 차

연구 논문	
웹 모던UI 활용을 위한 어포던스 적용 방안에 관한 연구	001-012
.....	고설 · 두경일
표현의 정보에 관한 연구	013-019
.....	고재성 · 황성준
정보의 시각화 도구로서의 플로차트 고찰	021-031
.....	김민정
미용서비스 종사자의 미적 노동(Aesthetic Labor) 분석	033-045
..... -근거 이론적 접근을 중심으로-	김별님 · 박두현 · 양은진
SPA 브랜드의 협업 사례와 특성 연구	047-063
.....	김선영
스마트 소셜 콘텐츠의 효과적인 정보 디자인을 위한 TUI 네비게이션 연구	065-075
..... -소셜 콘텐츠의 유형별 App 사례 분석을 중심으로-	김성훈 · 윤여경
태국 므앙 촌부리시의 공공가로서시설 현황연구	077-089
..... -대한민국 공공디자인 사례 연구 분석을 토대로-	김성희 · 서미영
마차 유형에 따른 마차 위의 패션 스타일 연구	091-100
.....	김아라 · 윤덕훈
소셜커머스 사이트의 시각유도 디자인 요소와 웹사이트 접근성에 관한 연구	101-109
.....	김영석
해체주의 건축, 패션, 메이크업의 작품을 응용한 헤어디자인 연구	111-120
..... -에스테티카 잡지화보 및 컬렉션을 중심으로-	김유정 · 함수정 · 진용미
스마트 프리젠테이션의 성공적인 전략설계 연구	121-130
.....	김재원
스팀펑크(Steampunk) 패션에 나타난 표현특성 및 내적가치	131-148
.....	김지영 · 권미정
복합상업시설의 공간디자인 마케팅 전략적 요인과 브랜드 효과와의 관련성 연구	149-163
.....	김지현 · 김주연
국내 다양성영화 포스터의 시각적 상징성에 관한 연구	165-176
..... -롤링바르트의 기호학을 중심으로-	김형석 · 김성훈
RON ARAD 작품해석을 통한 조형의식 연구	177-188
.....	김혜정 · 조재경
문화산업 활성화를 위한 지역기반디자인기술 활용 방안 연구	189-200
.....	남미경
중국 현대디자인의 발전과정연구	201-213
.....	맹형재
전기에너지 절감을 위한 서비스디자인 적용 요소에 관한 기초연구	215-223
.....	문재호

태국 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황연구
-대한민국 공공디자인 사례 연구 분석을 토대로-

김 성 희 · 서 미 영*
인천대학교 예술체육대학 디자인학부 교수
태국 부라파대학교 예술대학 비주얼아트 · 디자인전공 박사과정*

A Study on the Status of Street Facilities of Mueang Chon Buri District, Thailand
-Based on Analyzed Case Study of Public Design in South Korea-

Kim, Sung Hee · Seo, Mi Young*
Professor, Division of Design, College of Arts and Physical Education, Incheon National University
Ph.D on Course, Visual Arts and Design Major, Faculty of Fine and Applied Arts, Burapha University, Thailand*

투고일자:20150126, 심사일자:20150203, 게재 확정일자:20150320

Journal of the Korean Society of Design Culture
한국디자인문화학회

목차

Abstract

국문초록

I. 서론

I.1. 연구의 배경 및 목적

I.2. 연구방법 및 범위

II. 이론적 고찰

II.1. 공공디자인의 개념적 고찰

II.2. 공공 가로시설물 디자인 사례

III. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황

III.1. 므앙 촌부리의 지역적 특성

III.2. 므앙 촌부리시의 생활환경

III.3. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 분류

IV. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황분석

V. 결론

Reference

Endnote

Abstract

Chon Buri province includes Pattaya, the world famous tourist destination and has well-developed manufacturing and tourism businesses under heavy support from Thailand government. The province shows average 4 % of continuous annual population incoming for the last 10 years. It is the result of local income increase and brings out unceasing urbanization. The expansion of the city area has mainly focused on modernization only, however, harmonization with existing environments has not been considered. Disordered city image has given visitors and local people undesirable impression.

The aim of this research is, first, to find out the city image of Mueang Chon Buri district, the central city of Chon Buri province, and to check the status of public street facilities; second, to remind the necessity of unified and aesthetic public street facility design. The main method of this research is to explore the public design and Chon Buri province, Thailand by literature review. The case studies were conducted compared with Korean public design-related projects in the five regions. In order to determine the status of Mueang Chon Buri's street facilities, evaluation indicators were configured and survey items were analyzed and evaluated through field survey. Main scopes and

contents of this research have been investigated divided into two countries. Firstly, the configuration and application were analyzed through the public design guideline which is done in 5 cities of Korea. Secondly, evaluation indicators for the analysis of public facilities have been configured in classification and applied to Mueang Chon Buri's street facility survey.

As the result, it is possible to explore the need for a systematic and comprehensive public design after finding out the street facilities status of Mueang Chon Buri. Then, it was suggested the need for a public design guidelines for the integrated urban design.

국문초록

촌부리주(Chon Buri Province)는 세계적인 관광지인 파타야(Pattaya)가 위치하고 제조업과 관광서비스업이 태국(Thailand)내에서 가장 중점적으로 투자되고 있는 지역이다. 지난 10년 동안 매년 4%의 꾸준한 인구유입으로 인해 지역개발과 지역민들의 소득증대를 가져오고 있으며 지속적인 도시화가 이루어지고 있다. 그러나 도시의 팽창은 현대화에 편중되어 기존 환경과의 조화를 고려하지 않고 있다. 무질서한 도시이미지와 지역민 및 방문자들의 혼란이 가중되고 있다.

본 연구의 목적은 첫째, 촌부리주의 중심시인 므앙 촌부리시(Mueang Chon Buri District)의 도시이미지와 지역민들이 이용하고 있는 므앙 촌부리시의 공공가로시설물의 현황을 파악하는 데 있다. 둘째, 이를 통해 체계적이고 심미적인 공공가로시설물디자인의 필요성을 인지시키는 데 있다. 연구방법은, 문헌조사를 통해 공공디자인과 태국 촌부리주에 대해 살펴본 것이다. 대한민국 공공디자인 관련 사업이 이루어진 5개 지역을 대상으로 사례조사를 실시하였다. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황을 파악하기 위해 평가지표를 수립하고 현장답사를 통해 평가항목별로 조사·분석하였다. 연구범위와 내용은 두 나라로 나누어 조사되었다. 첫째, 대한민국 5개 도시에서 행한 공공디자인사업의 가이드라인을 통해 구성 및 적용방안을 비교분석하였다. 둘째, 므앙 촌부리시 가로시설물 평가지표를 수립하고 이를 분석된 공공가로시설물 현황조사에 적용·분석하였다.

본 연구의 결과는 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황파악을 통해, 체계적이고 통합적인 공공디자인의 필요성을 살펴볼 수 있었고, 이후 통합적인 도시디자인을 위해 공공디자인 가이드라인 방안의 필요성을 제안하였다.

태국 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황연구

Key Words

Chonburi Province(촌부리주), Mueang Chon Buri(촌부리도 중심시), Street Facility(가로시설물), Public Design(공공디자인)

I. 서론

I.1. 연구의 배경 및 목적

현재 태국에서는 지역정부 및 관련단체에서 도시공공디자인에 대한 체계적인 계획을 세우고 통일성 있게 지속가능한 공공디자인사업을 행한 사례는 극히 일부다. 유네스코(UNESCO)가 지정한 세계 문화유산인 수코타이(Sukhothai), 아유타야(Ayutthaya), 그리고 란나(Lanna)왕국의 역사문화 중심도시였던 북부 치앙마이(Chiangmai)에서는 도시경관디자인 개선사업을 관광산업개발과 연계하여, 육외간판디자인, 가로 시설물 개선 등 개별적으로 집행되었다. 따라서 지역 자치적으로 통합적인 공공디자인분야와 관련하여 별도의 기관을 설치하거나 통합적인 가이드라인을 수립하고 집행하는 곳은 없는 실정이다.

촌부리주(Chon Buri Province)는 방콕과 인접하고 있으며, 타 지역에 비해 편리하고 국제적인 관광 트렌드를 반영하는 관광도시의 성격을 지닌 지역이다. 므앙 촌부리시(Mueang Chon Buri District)는 촌부리주의 중심도시로서 고속도로와 해안관광지역을 잇는 핫라인을 2015년 말까지 완성할 예정이며 이로 인해 방문객이 증가될 것으로 예상된다. 므앙 촌부리시는 수완나품 국제공항(Suvarnabhumi Airport), 태국 최고 관광지인 파타야(Pattaya) 지역의 중심에 위치하고 수도 방콕과 약 80km, 1시간 거리에 위치한 해안지역이다.

지난 7년간 연구자가 거주하며 살펴본 므앙 촌부리시는 수도 방콕의 정치적 혼란과 자연재해로 인한 대안 도시의 기능을 수행하고 있다. 또한 태국 최고의 관광도시인 파타야지역과의 용이한 접근, 동남부 산업공단지역과의 원활한 물류이동 등의 사유로 지역개발사업과 더불어 공공기반시설이 지속적으로 투자·확대되고 있는 지역이다. 도시기반시설이 마련되고 상업 및 주거시설이 신속됨에 따라 도시내 새로운 소비공간이 형성되고 있으며, 해안 관광지 주변의 공공공간 및 공공시설물이 수시로 교체·보수되고 더불어 주변 위락 시설의 경관 개선사업이 이루어지고 있다.

그러나 현재 므앙 촌부리시의 도시경관은 신구의 조화가 아닌 과유불급을 초래하고 있다. 이는 결국 도시의 이미지를 해치고 도시민들과 도시방문자들로 하여금 도시자체의 정체성을 인식시키지 못하게 되는

주요요인이 된다.

본 연구자는 촌부리주의 중심시인 므앙 촌부리시의 도시 정체성을 확립하고 삶의 질을 높이기 위해 총체적이고 심미적인 도시경관의 통합적인 공공디자인 가이드라인의 필요성을 제안하는 데 그 목적이 있다.

I.2. 연구방법 및 범위

본 연구의 연구 방법은 크게 문헌조사, 사례조사, 현장답사로 이루어진다. 문헌조사를 통해 도시디자인의 개념적 정의를 고찰하고, 사례조사를 통해 공공디자인의 구분체계와 구성요소별 분류기준을 살펴본다.

선정된 사례연구 대상지역은 대한민국의 '디자인서울 공공디자인', '대구광역시 공공디자인', '충청북도 공공디자인', '아트폴리스 전주' 그리고 인천광역시 '도시경관 가이드라인'을 선정하였으며, 선별된 5지역은 체계적이고 통합적인 도시디자인 사업을 위해 공공디자인 가이드라인을 수립한 지역이다. 공공디자인 가이드라인은 지역마다 세부적으로 4분야 또는 5분야로 나누어진다. 본 연구에서는 그 중 공공가로시설물과 관련된 디자인 가이드라인만을 선별하여 구성 및 세부규정 사항을 므앙 촌부리 공공시설물과 비교·분석하였다. 본 연구는 현장 답사를 통한 므앙 촌부리시의 가로시설물 현황을, 사례조사에서 언급된 5개의 지역의 가이드라인 평가항목을 중심으로, '사람', '시설물' 그리고 '지역' 세 인지요소를 중심으로 한 7가지 평가항목으로 분류하였다. 이를 반영하여 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 평가의 지표로 적용하였다.

본 연구의 공간적 범위는 태국 동남부에 위치한 촌부리주의 므앙 촌부리지역을 대상으로 하였고, 이 지역은 파타야와 방콕을 잇는 국도에 위치하여 태국내에서도 매우 중요한 관광도로이다. 내용적 범위는 므앙 촌부리의 도시 공공가로시설물을 대상으로 하였다.

II. 이론적 고찰

II.1. 공공디자인의 개념적 고찰

'도시경관'이란 단순한 시각적 환경이 아닌 '도시'라는 특정지역에서 이루어지는 모든 사회적 활동과 도시민의 삶을 위한 지역 환경의 공적인 요소들을 말하며, 지역민들의 삶의 질을 향상시키고, 공간의 질적 수준을 높이기 위한 디자인이 바로 '공공디자인'이다.

공공디자인¹⁾은 공공의 이익을 위해 기존의 도시정주공간에 개선 또는 보완의 목적으로 디자인된다. 궁극적으로 도시의 공공디자인은 통합적으로 계획되며

도시민들의 삶의 질을 향상시키기 위해 필요한 디자인 정책을 실행한다. 공공디자인을 통한 변화된 도시의 이미지는 지역정체성을 대변할 수 있어야 한다.

공공디자인은 공공성과 지속성에 초점을 둔 사회 구성원 전체가 함께 공유하는 디자인을 의미한다. 대한민국에서는 서울특별시 공공기관에 의해 이루어지는 공간과 시설, 건축물들을 기획, 구현하는 것을 통칭하는 포괄적인 개념으로 'Public Design'을 처음 사용하였다. 2007년 발의된 공공디자인법률안에 의하면 공공디자인은 '공공기관(중앙행정기관, 지방자치단체, 법률에서 정하는 공공기관 및 국공립대학 등)이 조성·제작·설치·운영 및 관리하는 공간·시설·용품·정보 등의 심미적·상징적·기능적 가치를 높이기 위한 행위와 그 결과물'을 말한다. 공공디자인이 처음 도입된 서울시의 공공디자인 정책의 결과로 서울시는 2010년 유네스코가 지정한 'World Design Capital'²⁾로 도시브랜드의 세계화를 위해 디자인서울의 자산과 도시 아이덴티티를 발전시켜 '서울'다운 디자인을 구축하기 위해 '디자인 가이드라인'을 지정·적용하고 있다.

II.2. 공공 가로시설물 디자인 사례

본 연구는 도시디자인 구성 및 디자인가이드라인 적용방안의 모색하기 위해 다음 5지역을 선정하였다.

현재 태극에서는 한류와 함께 대한민국의 디자인분야 또한 벤치마킹의 대상이 되고 있다. 공공디자인분야는 학계 및 지방 자치단체에서 지역개발사업관련 선진사례 대상지역으로 한국의 여러 도시를 주목하고 방문하는 사례가 많아지고 있다.

본 연구는 촌부리주의 도시디자인 현황과 공공디자인의 필요성을 인지하기 위해 대한민국의 대표도시 5지역을 선정하여 공공디자인사업의 분류 및 현황 파악에 필요한 공통적인 구성인자를 도출하였다.

첫 번째 선정도시는 대한민국의 수도 서울특별시이다. 서울특별시의 '디자인 서울'은 대한민국 공공디자인사업을 최초로 도입하고 시행하였으며 이후 모든 도시의 공공디자인사업의 초석이 되었다. 두번째 선정 도시는 촌부리주와 지역적으로 가장 유사한 '인천시 공공디자인'을 대상으로 사례조사를 실시하였다. 그 밖의 선정지역은 현재 촌부리주의 발전계획 중 주요 인자인 '도시 속 생태환경개선', '허브로서의 지역역할 수행' 그리고 '신·구가 공존하는 역사 환경조성'을 중점적으로 시행한 도시사례를 대상으로 선정하였다. '대구광역시 공공디자인', '충청북도 공공디자인' 그리고 전주시의 '아트폴리스 전주' 공공디자인 사업이 이에 속한다. 대구광역시 공공디자인사업은 환경 친화적이고 사용자중심의 디자인을 제안하여 지역발전계획

에 반영하였다. 충청북도 공공디자인은 남북과 동서를 연결하는 지역 간 교류중심지의 역할을 수행하고 있는 지역적 특색을 공공디자인의 핵심요소로 반영하였다. 전라북도의 '아트폴리스 전주' 공공디자인사업은 전통문화도시인 전주시를 역사중심도시의 면모를 바탕으로 신·구 조합이 어우르는 도시의 모습으로 탈바꿈하고 있다. 마지막으로 인천광역시는 지역산업 및 지리적 위치가 촌부리주와 가장 유사한 지역으로, 인천광역시의 '도시경관 가이드라인'을 통해 인천시의 발전계획을 비교·분석하였다.

사례연구 대상지역인 5개 도시에서 제안한 도시 공공디자인사업은 4 중점분야로 나누어진다. 공공건축물, 공공공간, 공공시설물 그리고 시각메체로 분류하여 세부적인 가이드라인을 제시하고 있다. 이의 야간경관디자인 및 옥외광고, 그리고 색채가이드라인 등을 추가로 제안하고 있다. 세분화된 공공디자인 영역 중 본 연구에서는 가로시설물 디자인분야를 중점적으로 비교·분석하였다. 본 연구에서는 가로시설물의 개념을 '보도에 설치되어 있는 공공시설물'이라 규정하고, 공간적으로는 '공공공간 중 보행이 가능한 가로 공간'으로 제한하였다.

대한민국 공공가로시설물디자인 가이드라인은 최초로 시행한 서울특별시의 '디자인 서울' 공공시설물 가이드라인의 구조를 기본 토대로 하고 있다. 이후 공공디자인사업을 실시한 타 지역의 공공디자인 가이드라인은 구성요소별 분류를 통해 해당지역별 디자인가이드라인을 구성하였다.

Table 1. 공공가로시설물디자인관련 가이드라인 규정항목

공공가로시설물디자인관련 가이드라인 규정항목		
지역별 분류	규정항목	
디자인서울 공공시설물 가이드라인	색채	그래피 요소
	형태	재질
	설치	기타
대구광역시 공공시설물디자인 가이드라인	구조 및 형태	
	재료 및 색채	
	설치	
충청북도 공공시설물 가이드라인	형태	
	재질 및 색채	
	설치	
아트폴리스 전주 공공시설물 가이드라인	형태	
	재질 및 색채	
	설치	
인천광역시 가로환경디자인 가이드라인	색채	형태
	재질	설치

태국 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황연구

디자인 가이드라인을 살펴보면, 가로시설물 디자인 평가와 제언에 필요한 규정항목을 제시하고 있다.

지역별 가이드라인에서 제시하고 있는 가로시설물 색채, 형태, 재질 그리고 설치방법을 가이드라인을 통해 규정함으로써 통합적인 디자인이 이루어지도록 하였다. 색채규정항목은 별도의 색채 가이드라인을 제안함으로써 지역색 및 경관별 색채가이드라인을 제시하여 가로시설물 이외에도 공공공간 및 건축, 옥외광고물과 같은 공공디자인사업 전반에서도 적용 가능하도록 제안하고 있다(Table 1 참조).

Table 2. 공공가로시설물디자인 가이드라인 세부분류

공공가로시설물디자인 가이드라인 구성요소별 분류			
지역별 분류	구성요소별 분류		
디자인서울 공공시설물 가이드라인	휴게시설물	위생시설물	
	서비스시설물	판매시설물	
	통행시설물	녹지시설물	
	보호시설물	관리시설물	
	조명시설물	기타시설물	
대구광역시 공공시설물디자인 가이드라인	편의시설물	휴게	녹지
		판매	위생
	도로시설물	통행	
		도로안전	
	서비스시설물	관광안내	
		자전거이용	
		통신, 우편	
	공급시설물	지하설비관리	
		지상설비관리	
	기타시설물	조명	
충청북도 공공시설물 가이드라인		편의시설물	휴게시설물
	위생시설물		
	서비스시설물		
	교통시설물	보행시설물	
		운송시설물	
공급시설물	도로시설물		
	관리시설물		
기타시설물	정보시설물		
	아트폴리스 전 주 공공시설물 가이드라인	편의시설물	휴게시설물
위생시설물			
판매시설물			
교통시설물		보행시설물	
		관리시설물	
공급시설물	경보시설물		
	가로녹지시설물		
	조명시설물		
인천광역시 가로환경디자인 가이드라인	보행로		
	가로시설		
	녹지시설		
	조명시설		

공공 가로시설물디자인 가이드라인의 세부항목을 살펴보면, 서울시 공공디자인의 공공시설물디자인을 10분야로 나누어 규정하고 있고(Table 2 -디자인 서울 공공시설물 가이드라인 참조) 이후 공공디자인사업을 진행한 지역은 크게 4분야로 나뉜다. 편의, 교통, 공급 그리고 기타시설물로 묶어서 규정하고 있다. 대구광역시의 경우 서비스시설물분야를 별도항목으로 규정하고 있으나 다른 4개 지역에서는 서비스시설물을 편의시설항목에 포함하고 있다(Table 2 참조).

III. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황

촌부리주(Chon Buri Province)³⁾는 태국의 수도 방콕과 인접하고 국가기반사업인 해운, 교통의 중심지이자 제조업과 관광서비스업이 태국 내에서도 가장 중점적으로 투자·발전되고 있는 지역이다(Fig. 1 참조). 그러나 도시발전이 따른 공공디자인관련 정책은 미비하고 일관되지 않게 시행되고 있다. 본 연구에서는 촌부리주의 중심시인 므앙 촌부리시를 대상으로 공공가로시설물의 현황을 살펴보고자 한다.



Fig. 1. 태국 촌부리주의 지리적 위치

III.1. 므앙 촌부리시의 지역적 특성

국제적인 관광지인 파타야와 태국 제1의 대형 항만 시설인 램차방(Laem Chabang)⁵⁾이 위치하고 있는 촌부리주(Fig. 2 참조)는 편리한 교통과 생활환경 그리고 지역정부의 적극적인 지원 및 개발정책으로 국내외교역관련 산업시설이 가장 밀집되어 있는 지역이다. 촌부리시는 각종 산업시설의 유치와 경쟁적인 도시 개발 사업으로 인해 타 지역으로부터 인구유입이 10년간 연간 4%씩 꾸준히 증가하여 현재 태국내에서 인구밀도 10위, 1인당 소득수준 3위를 차지하고 있다. 최저임금 또한 8번째로 높은 지역으로 수산업, 제조업

및 관광업 등 소매업 종사자수가 매우 높다. 촌부리 지역은 파타야와 방콕의 중간 지점으로 지역문화와 자연환경을 이용한 문화관광지로서의 많은 이점을 가지고 있는데 특히 친수공간을 중심으로 한 관광산업이 일찍부터 지역산업으로 자리잡고 있다.



Fig. 2. 므앙촌부리시의 지리적 위치

2011년 태국관광체육부에서 발표한 국내·외 여행관련조사에 의하면 '2011 TOP 10 Tourist Destinations of the Year'에 선정되었으며, 촌부리 관광수입은 태국 전체 관광수입의 약 6%에 해당한다.

지난 2010년 10월에 발표된 촌부리 지방정기보고서에 의하면, 촌부리 지방정부는 촌부리 지역을 <살기 좋은 촌부리, 경제를 선도하는 파트너> "Chon Buri, livable, Leading Economic Partner"로 만들 것을 선포하고 도시정비 및 미화사업을 2015년 말까지 시행할 예정이다⁸⁾.

므앙 촌부리시(Mueang Chon Buri District)는 촌부리주의 중심시로서 18지역구(tambon, 탐본은 한국의 지역구분에서 '동(洞)'과 유사)와 107 빌리지(muban, 무반)로 나뉜다(Fig. 3 참조).



Fig. 3. 므앙 촌부리시의 행정구역



Fig. 4. 므앙 촌부리시의 주요시설 입지현황

18탐본에는 3 타운(Tesaban Mueang, 테사반 므앙)인 촌부리(Chon Buri), 센숙(Saen Suk) 반수안(Ban Suan)이 포함된다. 이 세 지역은 므앙 촌부리에서도 중심 변화 지역으로 지정하였다(Fig. 4-주요관광서 및 관광거점지역 참조). 테사반 므앙 촌부리(Tesaban Mueang Chon Buri)는 방플라 소이(Fig. 3-1.Bang Pla Soi 참조), 마감용(Fig. 3-1.Makham Yong 참조) 그리고 반콧(Fig. 3-1.Ban Khot 참조) 세 지역 전체를 일컫는다. 이와 더불어 인접하고 있는 클롱탐루(Khlong Tamru), 앙실라(Ang Sila), 방사이(Bang Sai)지역을 타운쉽(Tesaban Tambon, 테사반 탐본)지역으로 지정하였다. 타운쉽(Township)지역은 므앙 촌부리 도시진입구간 및 해안관광산업의 발달로 인해 지역개발이 집중적으로 이루어지는 지역이다(Fig. 4-해안관광 및 수산업 관련지역 참조). 클롱탐루(Fig. 3-12.Khlong Tamru)지역은 촌부리주 초입에 위치한 산업공단과 도시 진입 주요도로가 통과하고, 앙실라(Fig. 3- 17.Ang Sila 참조)지역은 므앙 촌부리시 관광산업의 주요 투자지역인 센숙(Fig. 3-4.Saen Suk 참조)지역과 촌부리주 주요 관광

태국 므앙 촌부리시의 공공가로서설물 현황연구

서와 시민공원이 위치한 사멧(Fig. 3-16. Samet 참조)지역의 중심에 위치하고 있으며 해안관광산업이 주변 두 지역과 연계되어 이루어지고 있다. 마찬가지로 방사이(Fig. 3-11. Bang Sai 참조)지역은 테사반 므앙 촌부리지역과 므앙 촌부리시의 끝동탑무지역과 더불어 도시진입구간인 닝마이댕(Fig. 3-10. Nong Mai Daeng 참조)지역 중심에 위치하고 있다.

III.2. 므앙 촌부리시의 생활환경

므앙 촌부리의 공공가로서설물 현황을 살펴보기 위해서는 므앙 촌부리시의 인문·사회 생활환경에 대한 기본적인 인지가 필요하다.

첫째, 열대몬순기후와 집중성 호우, 그리고 해안에 인접한 지역적 특징으로 인해 재료 사용 시 부식방지를 위해 스테인레스 스틸과 석면 등의 소재를 많이 발견할 수 있다. 전통적인 목재의 경우는 잦은 파손과 교체비용으로 사용이 줄어들고 있다. 그러나 재료 위 도색작업을 거치면서 지나친 장식으로 공공시설물을 꾸미고 있었다. 둘째, 종교적으로는 태국민의 80% 이상이 불교신자인 소승불교국가이다. 생활전반에 깔린 소승불교의 영향으로 생활환경에 자리매김한 종교적 의식과 이를 위한 설치물이 곳곳에 설치되어 있다(Table 3-종교관련 설치물 참조). 셋째, 정치적으로 입헌군주국으로 왕권이 존재하는 태국의 도시환경은 이와 관련된 조형물이 도시 곳곳에 설치되어 있고 정부 및 관련기관 및 도시민들 자체적으로 이를 꾸준히 관리하고 있으나 지역 자체적으로 규격화하기에는 어렵다(Table 3-태국왕실관련 설치물 참조). 넷째, 교통수단의 경우 한국의 대도시에서 지하철과 연관된 도로교통시설물이 필수적으로 포함하고 있고 버스전용차선과 택시 등 대중교통시설이 체계적으로 자리 잡고 있지만 므앙 촌부리의 대중 운송 수단은 트럭을 개조한 생태우와 바이크가 있으며 탑승자가 원하는 곳 어디든지 승하차가 가능하다(Table 3-주요 교통수단 참조). 붕고버스와 시외버스가 근교지역으로 운행을 하고 있으나 하차시 승객의 요구에 따라 지정된 버스정류장 외에도 하차가 가능하다. 버스 정류장이 설치된 도로는 한국의 1번 국도와 같은 스쿨릿 도로이며 정부기관 및 교육기관, 대형 편의·상업시설이 위치해 있다. 이로 인해 도로 인근에는 파고라가 곳곳에 설치되어 지역내 승객들이 대기할 수 있도록 제공하고 있다.

므앙 촌부리시의 보행도로는 인도 위를 달리는 바이크 운전자들로 인해 보행자들을 위한 도로가 아닌 바이크이용자들의 정차장소로 이용되고 있었다(Table 3-정류장·파고라 주변 환경 참조). 가장 심각한 사진

거전용도로는 도로 곳곳에 전용도로 사인만 존재하고 전용도로와 보행자를 위한 인도가 설치되어 있거나 중간에 끊겨 있는 경우가 많아 스쿨릿 도로 주변의 자전거 도로는 이용자가 거의 없었다. 레저 생활을 즐기는 자전거운전자들이 해안가 도로주변을 애용하고 있으나 자전거 보관대가 전혀 비치되어 있지 않다.

Table 3. 므앙 촌부리시 인문·사회적 생활환경



마지막으로 태국인의 의식생활문화의 일부분인 보행로와 일부차로를 점령한 포장마차들이다(Table 3-보행로 주변의 노천식당 참조). 노천식당은 햇살이 뜨거운 낮을 피해 오후부터 길거리를 점령하고 장사를 시작하기 때문에 오후 4시를 기준으로 보행차도는 또 다른 상업공간으로 자리매김한다. 태국도심에서 쉽게 볼 수 있는 노천식당을 제한하기 위해서는 지역정부의 강력한 규제방안이 전제로 되어야 할 것이다.

III.3. 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 분류

므앙 촌부리시의 생활환경조사 결과, 공공가로시설물은 열대 해양성 기후환경과의 적합성 여부를 우선적으로 고려해야함을 알 수 있었다. 또한 체계적인 교통시스템의 부재와 보행로 공간의 상업적 이용 등으로 인해 현재 사용되고 있는 가로시설물의 현황을 올바르게 파악하고 이를 보완해야 할 것이다.

현재 므앙 촌부리시에는 기존 가로시설물과 도시기반시설 시스템 변화에 따른 새로운 공공시설물의 설치로 인해 도시경관의 혼잡함을 드러내고 있다. 본 연구에서는 므앙 촌부리시의 도시 공공가로시설물의 현황을 파악하기 위해 공공 가로시설물을 다음과 같이 총 4부분으로 분류하였다.



Fig. 5. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 분류

편의시설물(convenience), 녹지시설물(green), 교통시설물(transportation), 공급시설물(supplement)로 대부분 분류하였고, 각각의 항목은 녹지시설물을 제외하고 다시 소분류하였다(Fig. 5 참조).

편의시설물은 휴게, 위생, 서비스시설항목으로 나누었고, 교통시설물은 통행, 보호시설물로 나누었다. 공급시설물은 관리시설물과 기타시설물로 나누었다(Table 4 참조). 각 시설물들은 세부항목별로 재분류되어 현장답사

및 실태조사 시 항목별로 평가되었다.

Table 4. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황

구분	시설물 세부항목		
	휴게시설물	위생시설물	서비스시설물
편의 시설	벤치 파고라	휴지통 공중화장실 음수대	자전거보관대 관광안내소 공중전화부스 우체통
녹지 시설	가로화분대, 가로수보호덮개, 가로수 지주대		
교통 시설	통행시설물		보호시설물
	버스정류장 쉼터 보도블록 점자블록 보차도 경계석 육교 교량		블라드 보호펜스 무단횡단 방지시설
공급 시설	관리시설물		기타시설물
	지상기기 교통신호제어기 변류 트렌치		가로등주 디지털 영상매체 시계탑 상징조형물 공사장가림울타리·가림막 소화전, 기타

현재 수변공간의 관광중심지구(Fig. 4-므앙 촌부리시 지리적 입지 현황 참조)와 스쿰윗 도로를 중심으로 상업 중심 지구에는 지속적으로 서비스시설물과 교통시설물 관련 공사가 진행 중이며, 2012년부터 도로 주요교차지역에 디지털 영상매체를 설치하고 있다. 기존의 옥외간판물을 대체하는 것이 아니라 추가로 설치하는 경우가 대부분이다.

므앙 촌부리의 가로공간에 설치되어 있는 각종 공공가로시설물 현황을 조사하기 위해 평가지표를 세웠다. 평가지표는 다음과 같은 선행연구를 통해 구성되었다. 김 문석은 「공공을 위한 디자인과 예술」에서 “공공디자인은 기본적으로 기능성과 경제성, 심미성 그리고 지속가능성을 염두에 두어야 한다. 공공성이 의 고려사항으로는 경제성, 심미성, 기능성, 지속가능성, 지역 활성화 기능 등을 들 수 있다”고 언급하였다⁹⁾. 조정형의 ‘공공시설물 평가TOOL 개발에 관한 연구¹⁰⁾에 의하면, 공공시설물 평가 시 우선 고려항목으로 안전성, 시인성, 심미성을 들었으며, ‘현 공공시설물 평가 TOOL 필수단어’로 시인성, 주변과 조화성, 소재, 사후관리, 안전성, 심미성, 지역성 그리고 기타 총 8항목을 설정하였다. 그리고 공공시설물 평가 시 고려항목으로는 국가 Identity, 지역특색, 디자인특성

태국 므앙 촌부리시의 공공가로서시설물 현황연구

의 순위로 조사되었다. 본 연구에서 사용된 평가항목은 서울시 공공시설물 디자인 가이드라인을 정립하기 위해 실시한 현황 분석내용에 사용한 평가항목과도 동일하다¹¹⁾.

므앙 촌부리시의 공공시설물 현황조사에 필요한 평가항목을 설정하기 위한 고려사항으로 인지의 주체가 되는 대상을 '사람', '시설물', 그리고 '지역' 총 3주체로 나누어 구성하였다. 각 주체간의 중심항목으로 안전성, 기능성, 경제성 3항목을 설정하고 각 주체간의 상관관계를 토대로 평가항목을 구성하였으며 보편성, 환경성, 연속성 3항목으로 구성하였다(Fig. 6 참조). 마지막으로 공공시설물의 총체적인 통합성을 중심에 위치하였다.



Fig. 6. 공공시설물 현황 평가항목 구성요소

각 평가항목의 평가요소를 살펴보면, 사용자와 가로시설물의 관계를 중심으로 누구나 이용할 수 있는 시설물인지를 파악하는 '보편성'을 평가요소로 수립하였고, 시설물과 지역적 위치와의 관계를 살펴보기 위해 가로시설물의 주변 환경과의 조화여부를 '환경성' 항목으로 조사하였다. 이용자와 지역간의 관계를 살펴보기 위해 지역내 설치된 시설물에 대한 이용자들이 공통적으로 체감하는 '연속성' 인지여부를 조사하였다. '기능성'은 이용자가 쉽게 시설물의 기능을 인지할 수 있는지를 조사하였으며, '안전성'은 가로공간의 설치로 인한 보행자들의 안전성과 시설물의 안전성을 조사하였다. '경제성'은 촌부리주 특히 므앙촌부리시의 지역적 특색의 반영 여부를 파악하기 위한 항목이다. 마지막으로 '통합성'은 공공시설물이 이용자와 지역사회에 총체적이고 통일감 있게 인지되고 있는지를 평가하였다.

IV. 므앙 촌부리시의 공공 가로시설물 현황분석

므앙촌부리 가로시설물 현황을 파악하기 위한 실태 조사는 편의시설, 녹지시설, 교통시설, 공급시설 총 4

분야의 공공시설물로 나누어 조사를 실시하였으며 (Fig. 5 참조), 가로시설물현황 평가항목을 7개의 항목으로 세분화하여 적용하였다(Fig. 7 참조). 평가지수가 높을수록 만족도가 높고, 평가지수가 낮을수록 개선사항으로 간주되었다.

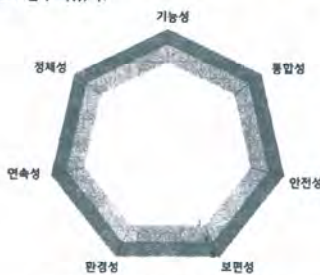


Fig. 7. 공공시설물 현황분석 평가항목

므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황조사 결과 위생시설물의 휴지통과 휴게시설물의 벤치, 그리고 녹지시설물의 가로화분대의 도시내 공급수량이 가장 많았으며, 자전거보판대 및 음수대, 공중화장실 그리고 관광안내소 등의 위생시설물과 서비스시설물 설치가 가장 취약하였다.


므앙 촌부리의 편의시설물 조사결과, 앞에서 언급한 므앙촌부리의 교통체계로 인해 다양한 색상으로 꾸며진 파고라가 설치되어 있었고, 구조 양식은 태국중부 건축양식을 반영하여 건축되었다. 그러나 목재와 석면을 주재료로 사용하고 있고, 색상과 그래픽으로 장식되어져 있어 파손이 되어있는 곳이 많았다. 벤치는 휴게시설물 현황조사 시 수변공간주변에만 집중적으로 배치되어 있었으며 대체적으로 대량생산제품을 구매하여 설치되어져 지역고유의 특성이 반영되지 않고 공간에 필요한 기능만을 강조하고 있어 주변환경과의 부조화를 이루고 있었다(Table 5-휴게시설물 참조).

위생시설물은 다양한 디자인의 휴지통이 과다하게 배치되어 있어 역효과를 가져오고 있으며, 음수대는 설치된 곳이 거의 없어 추후 관광중점 지역에는 추가로 설치되어야 한다. 공중화장실 또한 해변가 주변 2곳 이외에 사용하기 어렵거나 설치 예정중이다. 대형 행사공간이 므앙 촌부리 곳곳에 신설되고 있어 이에 대한 공중보건시설 또한 설치가 필요한 공간이다 (Table 5-위생시설물 참조).

서비스시설물은 선속 방센해변 관광안내소 이외에는 관광중심지역에서 쉽게 찾아볼 수 없으며, 무엇보다도 자전거보판대 설치대가 없어 자전거 이용률을 저하시키고 있었다. 공중전화부스와 우체통은 파손우

려에 따른 보수작업이 부분적으로 요구되었다(Table 5-서비스시설물 참조).

Table 5. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황 -편의시설물 현황분석

므앙 촌부리시 공공가로시설물 편의시설물 현황	
휴게시설물 - 벤치, 파고라	
	
위생시설물 - 휴지통, 공중화장실, 음수대	
	
서비스시설물 - 자전거보관대, 판매안내소, 공중전화부스, 우체통	
	





므앙 촌부리시의 녹지가로시설물은 가로화분대가 공공기관 주변과 공공장소 주변으로 설치되어 있었으며 블라드 기능을 대신하기도 했다. 그러나 시설물의 설치 위치 및 디자인이 통합적으로 적용되지 않고 벽돌 등 임시적으로 도로를 장식하고 있거나 콘크리트나 시멘트 등 보도블록과 일체화하여 화분대와 보호덮개를 결합한 형태로 제작하여 도로와 밀착되어 있기도 했다. 가로수 보호덮개와 가로수 지주대는 거의 찾아볼 수 없었다(Table 6 참조).

Table 6. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황 -녹지시설물 현황분석

므앙 촌부리시 공공가로시설물 녹지시설물 현황	
가로화분대, 가로수보호덮개, 가로수 지주대	
	

므앙 촌부리시의 교통시설물 현황조사결과 버스정류장 쉼터의 부족, 보차도 경계속의 심한 파손, 육교를 장식하는 많은 홍보물로 인한 훼손 등 개보수와 주변환경 관리를 통해 도시미관을 개선해야 할 필요성이 대두되었다. 또한 보도블록의 잦은 교체와 바이크 이용자의 인도사용으로 인해 부분적으로 파손되어 있는 부분이 많아 도로 안전성을 점검할 필요성이 있다. 무엇보다도 점자블록은 설치되어 있지 않고 보차도 경계석 또한 유니버설 디자인 반영을 고려하여 개선되어야 할 부분이다(Table 7-통행시설물 참조).

Table 7. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황 -교통시설물 현황분석

므앙 촌부리시 공공가로시설물 교통시설물 현황	
통행시설물 - 버스정류장 쉼터, 보도블록, 점자블록, 보차도경계석, 육교, 교량	
	
보호시설물 - 블라드, 보호펜스, 무단횡단 방지시설	
	

보호시설물의 경우 오래된 보호펜스와 새로이 설치된 펜스가 복합적으로 섞여 설치되어 있으며, 가로화분대가 펜스 기능을 대신하기도 했다. 무엇보다도 바이크 이용자로 이용자와 이동용 수레 이용 등으로 인해 블라드 설치가 미비하였다. 무엇보다도 도시내에

태국 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황연구

횡단보도설치가 매우 적어 도시민 대부분이 무단횡단을 하고 있다해도 과언이 아니다. 이로 인해 무단횡단 방지시설은 임시설치용이 대부분이거나, 콘크리트 등의 소재가 부분적으로 설치되어 있었다. 시민들의 도로안전에 기본적으로 요구되는 횡단보도의 설치가 우선시되어야 하겠지만, 인도의 본래 기능, 즉 사람이 도로로 이동하는 공간적 특징을 기본적으로 지켜질 수 있어야 하겠다(Table 7-보호시설물 참조).

므앙 촌부리시의 공급시설물은 다른 시설물보다 빠르게 신설 또는 보수작업이 이루어지는 부분이다. 지방정부에서는 가로등 및 홍보용 디지털 영상매체의 설치, 그리고 도로확장 공사 등으로 인한 관련시설물 가로공간에 증설 또는 신축하고 있다(Table 8-기타 시설물 참조). 버스정류장 쉼터의 부족, 보차도 경계 속의 심한 파손, 육교를 장식하는 많은 홍보물로 인한 훼손 등 개보수와 주변 환경 관리를 통해 도시미관을 개선해야 할 필요성이 대두되었다.

Table 8. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황-공급시설물 현황분석

므앙촌부리시 공공가로시설물 공급시설물 현황	
관리시설물 - 지상기기, 교통신호제어기, 댐류, 트렌치	기타시설물 - 가로등주, 디지털영상매체, 시계탑, 상징조형물, 공사장 가설시설물타리, 가림막, 기타
	
	

보도블록의 잦은 교체와 바이크 이용자의 인도사용으로 인해 부분적으로 파손되어 있는 부분이 많아 도

보 안전성을 점검할 필요성이 있다. 무엇보다도 점차 블록은 설치되어 있지 않아 추후 공공시설물디자인 진행 시 유니버설 디자인 반영을 고려해야 할 부분이다(Table 8-관리시설물 참조). 기타시설물로는 가로등과 디지털 영상매체가 신설 또는 교체가 되고 있다. 상징조형물은 2010년 므앙 촌부리 진입부분에 설치된 조형물디자인을 활용하여 관광증심지에 안내사인으로 활용하고 있다, 공사장 가설 시설물타리, 가림막 등은 도시경관을 해러한 디자인이 전혀 반영되지 않고 있다(Table 8-기타시설물 참조).

므앙 촌부리시의 공공가로시설물 현황 최종분석결과 '기능성' 항목이 가장 높은 만족도를 나타냈고 '연속성'과 '통합성'이 가장 취약한 부분으로 평가되었다. '정체성' 부분도 매우 취약한 항목으로 드러났다(Fig. 8 참조)(Table 9 참조). 평점이 높은 '기능성'과 '보편성'의 경우 설치된 시설물이 대부분 각 지역구(탐본)마다 기성제품을 구입하거나 제작하여 시설물을 설치·보강하고 있기 때문에 기본적인 안전성과 기능성을 만족하고 있다고 평가되었다. 그러나 이로 인해 '통합성'과 '연속성'은 낮은 점수를 나타내고 있다. 지역구마다 개별적인 공공디자인관련 사업이 진행되다 보니 지역 간 연계성이 단절되거나 지역의 과도한 설치로 인해 오히려 도시의 심미성을 저해하는 요소가 되고 있다.

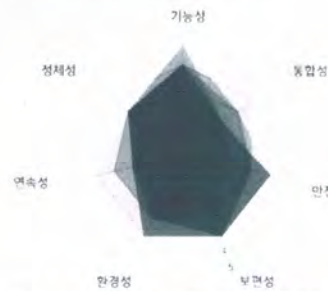


Fig. 8. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 최종분석

Table 9. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황 분석결과

구분	유계	위생	서비스	녹지	통행	보호	관리	기타	평점
기능성	4	3	3	4	3	3	3	3	3.3
통합성	1	0	3	2	2	1	1	1	1.4
안전성	3	1	2	2	3	3	1	1	2
보편성	3	2	3	3	3	3	1	3	2.6
환경성	2	2	3	3	2	3	1	2	2.3
연속성	1	0	3	1	2	1	1	1	1.3
정체성	2	2	2	2	2	1	2	2	1.9

Table 10. 므앙 촌부리시 공공가로시설물 현황 분석내용

항목	세부설명
기능성	불규칙인 배치와 형태와 복잡한 색채사용으로 자체 기능이 상실됨
통합성	필요시 비치시키는 주먹구구식 방식으로 통일감 결여 및 잦은 교체로 인한 낮은 인지도
안전성	보행자 및 사용자의 안전성 부족과 시설물의 안전성 다소 결여
보편성	불규칙적인 설치와 제한적인 실사용자
환경성	형태 및 색채 그리고 재질이 주변환경과 어울리지 않거나 쉽게 오염되어 오히려 저하시킴
연속성	시설물디자인의 부분별한 설치 또는 설치미비로 인해 도시경관이 지역적으로 분리됨
정체성	형태, 색채, 재료 등에서 므앙 촌부리의 지역특성 반영 부족

므앙 촌부리시의 공공가로시설물은 도심 속 가로환경을 고려하지 않은 규격화된 기성 제품을 구입·설치하는 경우가 많아 기본적인 시설물에 대한 '기능성'만을 인지하고 있었다. 가장 취약한 부분으로 평가된 '연속성' 과 '통합성' 항목은, 다소 무작위적인 시설물의 설치 위치로 인해 이용자들에게 시설물에 대한 공통적인 인지가 불가능했다. 일률적이지 못하고 도심 곳곳에 부분적으로 설치가 되어 있어 편의시설물의 경우 이용자가 시설물의 위치를 찾아다니는 경우가 대부분이었다. 그리고 대부분 같은 공간에 다양한 디자인의 공공시설물이 중복되어 설치되어 '보편적'인 인식이 불가능했다. 시설물의 기본적인 '안전성' 항목에서도 보행도로의 위생 및 관리소홀로 낮게 평가되었으며, 주변환경을 고려하지 않는 가로시설물의 설치 및 중복 설치 등으로 인해 '환경성' 항목에서도 낮게 평가되었다(Table 10 참조).

V. 결론

본 연구는 태국 촌부리주의 중심시인 므앙 촌부리시의 통합적이고 심미적인 도시공공디자인 가이드라인의 필요성을 제안하기 위해 도시내 공공 가로시설물 현황을 올바르게 파악하는 데 그 목적이 있다. 이를 위해 대한민국 도시 공공디자인 사업을 사례로 태국 므앙 촌부리시의 공공가로시설물 편의, 녹지, 교통, 공급시설물 총 4가지로 분류하고, 도시의 공공가로시설물 현황을 파악하기 위한 7개의 평가항목을 수립하여 현장답사를 통해 므앙 촌부리시의 공공 가로시설물을 각 평가항목별로 조사·분석하였다.

연구조사 결과, 므앙 촌부리시의 공공시설물 현황 파악을 통해 현재 촌부리시가 진행하고 있는 도시 미

관사업이 도시경관계획의 공공디자인이 간과되고 있음을 파악할 수 있었다. 현재 촌부리시에서 집행되고 있는 공공시설물 관련분야는 개별적으로 사업이 집행되고 있어 시설물의 통일성을 찾기 힘들며, 대부분의 설치물은 형태, 색채 그리고 재질 등이 예산 집행시기 별 분리되어짐을 알 수 있다. 결과적으로, 주변환경과의 부조화로 인해 도시경관은 시각적 오염을 야기시키고 있다. 므앙 촌부리시가 추구하고 있는 '살기 좋은, 질적인 삶을 영위하는 도시 환경'을 만들기 위해서는 지역 전체를 배경으로 통합적이고 지속가능한 공공디자인 가이드라인을 세워 도시를 변화·발전시켜야 할 것이다. 통합적이고 조화로운 도시이미지를 만들기 위해서는 므앙 촌부리시에 대한 체계적인 분석과 연구가 바탕이 되어 도시디자인 전략이 수립되고 실행이 되어야 할 것이다. 또한 므앙 촌부리시의 지역정체성을 확립하고 심미적인 도시환경을 위해서는, 므앙 촌부리시의 환경에 적합한 공공디자인 정책과 운영을 위한 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다.

본 연구는 므앙 촌부리시의 공공가로시설물디자인 가이드라인을 제안하기 위한 선행연구로서 추후 구체적인 가이드라인을 제안하여 므앙 촌부리시의 통합적이고 체계적인 도시경관 디자인 전략을 통해 지역 정체성을 확립하고 촌부리의 도시 브랜드 가치를 높이는 데 그 의의가 있다.

Reference

- [1] Chon Buri Government, "Chon Buri In Brief", Chon Buri Government, 2013.07.17.
- [2] Forbes, "Megacities Of The Future", Forbes, 2007.11.06.
- [3] The Economist, "A Survey of Cities: The world Goes to Town", The Economist, 2007.05.03.
- [4] The JOC(Journal of Commerce), "Top 50 World's Container Ports", Journal of Commerce Special Report, The JOC(Journal of Commerce), 2012.08.20.
- [5] The Ministry of Tourism and Sports, "Top 10 Tourist Destinations of the Year", The Ministry of Tourism and Sports, 2012. 01.17.
- [6] 김기현, 지식경제부, 「제 5회 공공디자인전, 사람+도시+공간: 행복을 함께하는 공공디자인」, 한국산업기술평가관리원, 2010.
- [7] 김문석, 「공공을 위한 디자인과 예술」, 한국학술정보(주), 2011.
- [8] 대구광역시, "공공디자인 가이드라인", 대구광역시, 2008.
- [9] 디자인서울, "공공가로시설물 디자인 가이드라인", 서울특별시, 2014.02.13.
- [10] 윤지영, 「도시디자인 공공디자인」, 미세음, 2011.

The Public Facility Design Guideline of Mueang Chon Buri District, Chon Buri:
Comparative Study on Urban Design of Incheon Metropolitan City, Republic
of Korea

Miyoung Seo *

Thepsakdi Thongnopkoon **

Sunghhee Kim ***

Abstract

The capital city of Chon Buri province, Mueang Chon Buri district has been quantitatively expanding by increasing residential area during the urbanization. This environment change has been rapidly made, allowing citizens and visitors not to recognize the city identity. This seems to be the result from the lack of recognition on urban design and from the absence of integrated public design policy.

This research is to create the definition of the identity of Mueang Chon Buri and to propose the vision and strategy. It is to remind the necessity of unified and aesthetic public street facility design by checking the status of public street facilities. This research have been investigated by three sectors. Firstly, exploration on the public design through theoretical approach and case studies are conducted being compared with successful public design projects in the four cities of overseas. Secondly, configuration and application are made based on the public design policy of Incheon Metropolitan City, Republic of Korea. Finally, evaluation on current public facility status, local image and city identity is made through the survey.

This research will discuss about the urban image of Mueang Chon Buri as a marine, tourist and industrial city. Also, the necessity for a systematic and inclusive public design based on an integrated urban design plan will be mentioned

Keywords: Public Facility Design, Mueang Chon Buri, Urban Design, Incheon Metropolitan City

* Corresponding author. Ph.D. Candidate, Dep. of Visual Arts & Design, Faculty of Fine & Applied Arts, Burapha University, Chon Buri 20131, Thailand Tel.: +66-(0)86-017-0593 E-mail address: smy750@gmail.com

*** Associate Professor, Faculty of Fine & Applied Arts, Burapha University, Chon Buri 20131, Thailand

**** Full Professor, Dep. of Design, College of Arts & Physical Education, Incheon National University, Incheon 22012, Republic of Korea

1. Introduction

1.1 Background

Chon Buri province, located at the east side of Thailand and adjacent to Bangkok, is the center of national marine and land transport infrastructure within Thailand. Nowadays manufacturing and tourism business have been heavily invested. As the second important economic position next to Bangkok, Chon Buri province has well-developed manufacturing and tourism businesses under heavy support from Thailand government.

The capital city of Chon Buri province, Mueang Chon Buri district has been quantitatively expanding by increasing residential area due to overpopulation and by enlarging urban infrastructure during the urbanization. The public facility of the city was installed in accordance with the development of the city, but the public space is now narrow and the urban environment is much damaged. With the visual inconvenient problem due to the overflow of urban street facility and outdoor signboards and the sanitary problem due to lack of water supply and drainage facility, the city images are injured making citizens and visitors difficult to catch the city identity. This seems to be the result from the lack of recognition on urban public design and from the absence of public design policy.

Today, for Chon Buri province, the issue is how to consider the local image and identity and how to improve the urban environment while recovering the publicness. To solve this problem, it is necessary to establish a planned and integrated public design policy across the whole city then to improve the city in accordance with local characteristics and sustainable urban environment.

1.2 The Objectives of Research

The objective of this research were as follows,

1.2.1 It is to identify the definition of the identity of Mueang Chon Buri district, Chon Buri province.

1.2.2 It is to propose the vision and strategy of the Public Design of Mueang ChonBuri district.

1.2.3 It is to suggest the public design direction for public facilities improvements of Mueang Chon Buri through identification and analysis of the current situation of public facilities at Mueang Chon Buri district.

1.2.4 It is to classify the specified target of Mueang Chon Buri's design manual in detail.

1.3 The Scopes of Research

The scope of this research divides largely into spatial scope and textual scope. The spatial scope restricts to two cities, Incheon as a preceding case and Mueang Chon Buri district as a target city an urban public design guideline will be proposed. The spatial scope this research would propose and apply the urban public design guideline is limited to Mueang Chon Buri district of Chon Buri province only. The reasons why this researcher chooses Mueang Chon Buri is that this city is located on a national road between Bangkok, Thailand's capital and Pattaya, self-governing municipal area, and also this city is the central place of urban infrastructure of whole range of Chon Buri province as well as a hub of local industries. In the textual scope, the urban public design guideline contains a broaden meaning and the urban public facility design belongs to a small and detail scope.

1.4 The Methods of Research

The methods of this research consist of literature search, case study and field survey. Literature search is used to review conceptual definition and theory between city and public design. Case study is used to evaluate classification system of public design and classification standard of each structural factors. Finally, field survey is used to analyze the searched contents then to apply them to public design guideline.

1.5 The Benefits of Research

The following is expected through this research:

1.2.1 It is derived the definition of the identity of Mueang Chon Buri and proposed the vision and strategy of the Public Design of Mueang ChonBuri district.

1.2.2 It is possible to help local government to study on this subject and to reflect the result on the future urban development plan.

1.2.3 The prototype design guideline can be applied to other districts of Thailand.

2. City and Public Design

2.1 Literature Review on City and Publicness of City

In the development process of human race, a city is a certain place that individuals experience social activity, keep their life and live as society members, being balanced among the regulations and common ideas for the community. In a city, the natural environment is transformed into artificial environment by the need of human life. The city is a large special field containing several systems. During urbanization process, the competition among cities has

been gradually intensified and the citizens' requirements for the city have been diversified. The demand for quality of life and the intensification of city competition has result in changing and renovating the city, and starting to build the foundation for city development through private and public joint cooperation. Local community and government improve the city environment, adopt and apply city development related policies. The city has changed and evolved internally and externally, finally it obtains the value as a city itself. At the same time, the city design has become the key solution to determine the city environment and image. Hildebrand Frey (1940-), a city planner, has studied the physical changes that a city needs to increase the intimacy of citizens and to reduce the harmfulness. He explains the relationship between desire of human being and good city can be classified by six stages, adding a stage of 'A chance to be creative and an aesthetically pleasing environment' to the five stages that are defined in 'Hierarchy of Human Needs' by Abraham Harold Maslow (1908-1970). Based on his research, it is easy to understand that human beings feel deep aesthetical satisfaction and stability in the self-realization aspect when the basic desire for urban environment is satisfied. (Frey, H., 1999)

The word of 'the public' means 'people' and implies 'joining or sharing'. The concept of 'publicness' can be generally defined as 'a nature that affects numbers of people'. Publicness should be defined as a nature but can be defined only if something affects multiple people. When publicness is dichotomously categorized between public and private matters, 'public' means a nation and 'private' means an individual. (Choi, T.Y., 2008) Place marketing, one of concepts that apply the publicness to local space, had appeared while developing urban areas in western countries from 1970s. The purpose of place marketing can be divided into economic, social and cultural points. (Kim, K.H., 2010) Place marketing is born by the government as a part of political social purposes to aim at social integration or economic activation by fulfilling cultural desire of citizens or by improving local image, or for local merchants to create economic opportunity while activating commercial power. At the same time, the importance of public design was recognized. The public design for aesthetic urban landscape is a consequential process to enhance quality of life of local people and to establish local identity.

2.2 The Image of City and Public Design

Public design suggests a detailed plan to make up an entire city image. As the main player of the actions/works to generate communication and value and to harmonize the

publicness with the design, general citizens not by certain individuals should be the center to generate the key components of public design including the types, colors, images, signs and symbols. Accordingly, public design for community needs to reflect public creativity of citizens and to consider variety and plurality of local people. (Refer to Fig. 1)

Different from commerciality and productivity of existing industrial design, public design affects quality of life of citizens directly. Public design of a city is planned based on the integration. Design policy is determined and implemented to enhance quality of life of the public. After public design is introduced, the image of the changed city should be able to represent the pleasantness and local identity of the city.

2.3 Territory and Classification of Public Design

Public design means a design that all of social members share, focused on publicness and sustainability.

First, the territory of public design can be categorized into 'property', 'space' and 'image' by a visibility of public artificiality. (The Public Design Forum, 2008) Second, the target of public design is divided into total 5 fields including four design fields (Refer to Table. 1) and plus a policy field; public space design, public facility design, public information & sign design, public supplies design, and public design policy field. Third, public design is divided into state-leading, expert-leading, private-leading and government-private cooperative leading type, depending on who leads. (Kim, M.S., 2011)

Table 1 Classification by targets of public design by Korean Society of Public Design, 2007.

Design	Public Space	Public Facility	Public Information & Sign Design	Public Supplies
Division	Landscape Public building Park, green space Colors, illumination Road	Street facility Traffic facility Rest facility Sanitary facility Shopping facility	Administration media Advertising media Media like money, passport, car number plate Visual media for city Outdoor advertising materials	Unified items by national organizations Supplies of public organizations Public publications Administration forms Landscape

2.4 Public Design Policies of Overseas

2.4.1 Harmony between tradition and history: 'Street for All' of London, England

The 'Street for all' guideline was published to review public design by United Kingdom the Heritage Foundation in 2000. 'Street for all' includes the general policy for London streets and suggests a guideline with detailed study cases and examples about the locations, sizes, types, colors and installation methods on the following targets: Ground surface, street furniture, new equipment, traffic calming and management and environmental improvements. Since manufacturing industry had slumped, England has put top priority on value-added design as the key of national competitiveness. As a top priority industry together with finance, this design policy allows England to be called today as a 'design country' or 'creative country', to enable the jump in public design field. As result, it has been changing London as another new city to create new opportunity for success. The advanced public design allows English to enhance quality of life and to feel wealthy and comfortable happiness of life. The downtown of the city emphasizes the importance of public design while providing the people with rich and environment-friendly art.

2.4.2 City regeneration and local harmony: 'Minato Mirai 21' of Yokohama, Japan

'Minato Mirai 21' is a standard success case today among downtown redevelopment projects that utilize waterside space. With the success of 'Minato Mirai 21', Yokohama has secured the status of No.2 city in Japan in every respect including population, economical power and living conditions. By continuing the 'Creative city project' driven by the city together with culture and art development, Yokohama has created more than 6 billions of Yen of added value in every year. It is the result of continuous efforts of citizens and related officials who have been connecting tradition and modernism properly while illuminating the city from the creative point of view. The administration attitude for the purpose of enhancing citizens' life and pleasant environment is the good example for city design among all the local governments. (Park C.S., and et al. 2007)

2.4.3 Safety Street and Pleasant City: 'Street Design Manual' of New York, USA

The Street Design Manual is the New York City's comprehensive resource for street design guideline, policy and process. It integrates a broad range of resources including all the treatments that are allowed and encouraged on New York City streets. It supplements

rather than replaces existing engineering and environmental standards, requirements, or guidelines. The Street Design Manual is built based on current thinking about street design, materials, lighting and project implementation to promote a great public realm. It advocates high-quality, sustainable design and encourages greater mode choice. This manual has led to the streamlining of New York City Development of Transportation (DOT)'s internal design-review processes, allowing efficient execution of the project. The conditions given to New York City's public spaces put a significant impact on the city's environmental health as well as the quality of life for its residents. DOT's overall goals and principles are defined by 6 keywords; Safety, Balance, Access and Mobility, Context, Streets as Public Spaces, Sustainability and Cost-Effectiveness.

2.4.4 Design creative city: 'Design Seoul Guideline' of Seoul, South Korea

Seoul has generated and applied a design guideline to build a localized (Seoul-like) design by adopting the Design Seoul, to globalize the city brand in accordance with 'World Design Capital' designated by UNESCO in 2010. To sustain an integrated urban image of Seoul, public design guidelines have been reflected in related organizations and departments from the early stage of the public design plan. At the same time, Seoul Design Committee has been operating to improve the life quality of the people by reforming public design and urban environment. This design guideline is largely reflected in each section as the standard. In addition, the city has reviewed and applied related regulations to enforce the guidelines. For integrated and systematic improvement and management, the city landscape and public design policies are specified with details and protected by the related laws and regulations.

3. Public Design Comparison between Incheon and Chon Buri

3.1 Geographical Features and Urban Public Design Policies of Incheon

3.1.1 Geographical Features of Incheon Metropolitan City

Incheon is one of 6 metropolitan cities in Korea, having 1,046.80km² (as of Jan. 2015) of width and 2.9 millions of population, and marks the third biggest city in the population. Incheon is placed geographically at the midpoint on the west coast of the Korean Peninsula and had been a key area for foreign trading thanks to its geological location, and opened first to Japan in 1883. Since then, the city has become a start point to income foreign cultures and has grown as one of core national logistics ports. This city has installed a railroad first in Korea, introduced the first western style public park and also maintained the first foreign concessions within Korea. Since Korean Civil War, export industrial complexes had been

built in this city by the government plan which is first set in 1965 as a part of economic drive during 1960s and 1970s, and concentrated investment and expansion had been made for these complexes and related industries. For 1980s, housing developments were actively made and residential areas had been expanded from old downtowns to surrounding areas and new downtowns. For 1990s, geographical significance of Incheon had become higher due to the opening of mainland China. Also, new trend of globalization and restoration of local autonomy which was broadened in 1991 in Korea has finally allowed new construction of Incheon International Airport and creation of Free Economy Zone (Tri-port) project. Manufacturing industry occupies big part of the city's economy, and marine transportation takes a key role as well. Today, Incheon is actively operating various internal city development projects including renovation of existing city contents and suburban area development. With a plan to activate the underdeveloped culture part, the city has been performing several cultural programs and endeavoring to construct spiritual and cultural infrastructure to establish the local identity.

3.1.2 Urban Public Design Policies of Incheon

Incheon is a transportation hub in the northeast Asia, having the biggest airport and the second largest seaport in Korea. This city is one of surrounding city around Seoul, the capital of Korea, and also has large scale of industrial facilities that allows containing many jobs and much population. Accordingly, the city needs continuous development and expansion. To improve the city environment, Incheon established '2025 Incheon City Master Plans' and 'Public Design Master Plans' in 2009, under the slogan of "Global Green City Incheon, Pleasant to Live". Based on these plans, '2025 Incheon Metropolitan City Landscape Guidelines' are made. Among Incheon's plans, the coexistence between old downtown and new downtown, the relationship improvement and tourism business activation to enhance city landscape are good examples for Chon Buri to benchmark Incheon to establish the city plan. Incheon has been updating public design guidelines from 2006; determined 'Incheon City Landscape Guideline 2008' from 2008; unveiled detailed guidelines for each landscape factors; 'Public Design Guideline 2009', 'Incheon City Entry/Exit Landscape Masterplan 2009', 'Incheon Metropolitan City Basic Landscape Plan 2025' and 'Color Design Basic Plan 2010'. 'Incheon Metropolitan City Basic Landscape Plan 2025' is made after modifying and complementing the previous guidelines established in 2008. It enacted the Incheon Landscape Ordinance to specify how to preserve, develop and foster the landscape resources in Incheon.



Figure 1 (a) Establishing process for public design guidelines in Incheon

The public design fields of Incheon include not only public space designs but a part of private space designs (like outdoor advertisements) as well. As for design targets, the current city design guideline that is modified and complemented based on the Urban Landscape Design Guideline 2008, consists of the following 4 fields: Buildings, Colors, Outdoor advertisement and street environmental design. Compared to the public design plan, this guideline is much detailed. Considering the function, characteristics, size and main installers, the public design plan classifies the targets into the following 5 types; Public facilities, Public visual media, public buildings, public spaces and outdoor advertisements.



Figure 2 (a) Target classifications of public design of Incheon by Public Design Master Plan. (2009); (b) Actual applications of Incheon public Design Plan (Public Facility division)

3.2 Social Geographical Features and Urban Public Design Policies of Chon Buri

3.2.1 Social Geographical Features of Chon Buri Province

Chon Buri is a suburban province, about one and half hours of driving distance away from Bangkok, the capital of Thailand. Located at the Bay of Thailand, this province is facing to the sea. Chon Buri occupies the 50th widest of width among total 76 administrative districts and records the 10th highest population density in the country. This area has shown 4% of annual residential population increase since 2000 and has high rates of floating population. Recording the 3rd highest personal income within Thailand, Chon Buri has

maintained comparably high portion of fishing, manufacturing and tourism manpower. Especially, this area is one of the most favored weekend travelling destinations by domestic urban citizens and by the people of Northeastern and Northern provinces. Pattaya, located at the Bay of Thailand, is the most famous global tourist destination within Chon Buri province, and Sriracha is preferred by foreign residents because of Laemchabang (one of the largest trading seaports in Thailand) due to surrounding many foreign companies. (IOC, 2012) In 2011, it is recorded that Chon Buri province takes 6.28% of total Thailand tourism income and selected as '2011 TOP 10 Tourist Destinations of the Year' by Tourism Authority of Thailand. (MOTS, 2012)

Table 2 Geographical metaphor and cultural reproduction in Chon Buri province

Reproduction of Nationalism Period		Reproduction of Globalization Period (paradoxical)	
Weekend House, Seaport	International Industrial City, Eastern Seaboard Development Program (ESB)	The Next Phase of Growth for tourist attraction and the city	Entertainment venue
Beach Landscape: Wonnapa Beach, Bang Saen Beach, Pattaya Beach, Jomtiam Beach, Toey Ngam Beach			
Island Landscape: Koh Sri-Chang, Koh Lan, Koh Sak, Koh Loi, Koh Phai and another			
Mountainside Landscape: Khao Sam Muk, Khao Chee-chan, Khao Kheow			
Seaside Tourist Landscape: Pattaya Viewport, Laem Thaen, Khao Sam Muk Viewport, Ang Sila Fish Market, Sea Turtles Conservation Center Royal Thai Navy at Sattahip Naval Base			
Culture Landscape: Najasaataichue Chinese Temple, The Goddess of Mercy (Quan Yin), Wat Yan Sana Sang Wara Ram, Vihranra Sien, and The Sanctuary of Truth Pattaya			
Opened-Early modern-Multi- culture city	Wanderer (Loss of home recognition)	Coexistence (Tolerance and combination)	Coexistence city Creative city
Modern construction Landscape: Commercial Building, Condominium, Hotel and Department Store.			
Industrial city	Grey city	Industry restructuring	Distribution to the

		Late industrial urbanization	World
Industrial complex landscape: Laem Chabang Industrial Estate, Amata City Industrial Estate			
Express highway Landscape: Motorway Bangkok-Chon Buri New Line Highway 7 Bangna-Trad, Tollway Buraphavithi			
Seaport of Eastern region	City near Bangkok	Place for union and reconciliation	A city of union and reconciliation
Port landscape: Laem Chabang Port			

ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), started in 1967, is scheduled to join an integrated economy bloc named as AEC(ASEAN Economic Community), propelled from 2007 which states to open total 12 categories of service field among member countries, based on 5 big principles seeking for free movement for products, services, investments, capitals and high-quality human resources. With rich natural resources, man powers and infrastructures, plus good financial ability of Singapore, AEC expects great increase of overseas investment and trading in the Southeast Asia in the future. Among them, Thailand expects to consolidate the strong stance as the distinguished local brand among surrounding countries and Chon Buri province expects to play as the center of international industries. Involving Pattaya, a world famous tourist destination, and Laem Chabang, the No.1 seaport in Thailand, Chon Buri is well equipped with convenient traffic and life environment, and domestic and overseas trading related industrial facilities are heavily populated in this area due to aggressive support and development policies by local government.

3.3.2 Urban Public Design Policies of Chon Buri

From early in the history, Chon Buri had formed a city and currently is still being urbanized. However, the urbanization has been performed lack of aesthetics, leading the city to a poor space which seeks for dwelling only. Recently, the government has interested in city beautification and started improving the city environment. The local government published a fact sheet on Oct. 2010, announcing "Chon Buri, livable, leading economic partner." (Chon Buri Provincial Administrative Organization, 2012)

3.3 Public Street Facility Design in Mueang Chon Buri District

3.3.1 Social Geographical Approach

Mueang Chon Buri is located on a national road between Bangkok and Pattaya. This city has a wide range of urban infrastructure and plays as the hub in local industries. Recently, Mueang Chon Buri district has become an alternative for Bangkok, the capital of Thailand, because of political chaos and natural disasters there. Additionally, this city has good geographical location allowing easy access to Pattaya, the best tourist city in the country and also supporting good transportation to the Southeastern industrial complexes. Accordingly, much investment and expansion has been given to this area for local development and public infrastructure construction. City infrastructure are already prepared; commercial and residential facilities are newly developing; new consumption areas are being formed; public spaces and facilities around seaside tourist destinations are being renovated; landscape improvement projects for surrounding entertainment facilities are being processed at the same time.

Under the current environment of Mueang Chon Buri, it is requested to consider the suitability with the tropical oceanic climate environment for public street facilities; to check the absence of systematic traffic system and commercial use of pedestrian space; also, to find out properly and improve the status of street facility.

3.3.2 Fields and Classifications of Public Street Facility

Currently, many new facilities are introduced and city infrastructure system changes. As result, this city is showing messed landscape while new facilities are mixed up with the existing one. In reviewing the status of public street facilities of Mueang Chon Buri district, public facilities are divided into the following 4 items: Convenience facilities, green facilities, transportation facilities and supplement facilities. Each item is divided into sub items except for green facilities. Convenience facilities are divided into rest, sanitary and other service facilities; transportation facilities into passage and protection facilities; supplement facilities into management facilities and other facilities. (Refer to Table 3) Each facility is classified in accordance with the above criteria and evaluated by items during on-site survey and fact-finding survey.

Table 3 Status of public street facilities of Mueang Chon Buri district

Items	Detailed items		
Convenience facilities	Rest facilities	Sanitary facilities	Other service facilities
	Benches	Wastebasket	Bike storages
	Pergolas	Public toilet	Tourist information centers
		Drinking fountains	Public telephone booths Post boxes
Green facilities	Street flowerpot stands, roadside tree protection covers, roadside tree support bars.		
Transportation facilities	Passage facilities		Protection facilities
	Bus stops	Border stones between walkway and roadway	Bollards
	Shelters	Overhead bridges	Protection fences
	Pavement slabs	Bridges	Jaywalking prevention facilities
	Raised blocks		
Supplement facilities	Management facilities		Other facilities
	Ground instruments	Manholes Trenches	Streetlight supports
	Traffic signal controllers		Digital image media Clock towers
			Construction area temporary fences and screens Hydrants, etc.

[†] Kim, S.H., Seo, M.Y. (2015). A Study on the Status of Street Facilities of Mueang Chon Buri district, Thailand; Based on Analyzed Case Study of Public Design in South Korea, *Journal of the Korean Society of Design Culture(KSDC)*, Vol.21, No.1, p.84.

4. Evaluation and Analysis

4.1 Evaluation Indicators on public street facility status and analysis

Determining the evaluation items, the subjects are divided into 'human', 'facilities' and 'districts'. Safety, functionality and identity are main items to evaluate each subject and based on the relationship among subjects, universality, environment and sustainability are added. (Refer to Fig. 8) Finally, the integrity among public facilities is positioned in the center. The fact-finding survey on the status of street facilities of Mueang Chon Buri is made based on the total 4 categories including convenience facilities, green facilities, transportation facilities and supplement facilities. The survey was done from November, 2012 to January, 2015. As results, the high evaluation index (5) points out high satisfaction and the low index (0) means that related item needs to be improved.



Figure 3 (Left) Configuration of evaluation items for the status of public facilities; (Right) Analysis result on the status of public street facilities of Mueang Chon Buri district[†]

The final results after analyzing the status of public street facilities of Mueang ChonBuri indicate that the functionality item shows the highest satisfaction (3.3) but sustainability (1.3) and integrity (1.4) are poorest. Identity item (1.9) is very weak as well. (Refer to Fig. 3). In case of functionality and universality, it is reviewed to satisfy the basic safety and functionality because installed facilities are mostly purchased or manufactured with the same existing products by each local authority (tambon). On the contrary, it shows low satisfaction in integrity and sustainability item. Since each local authority operates separate public design projects, connectivity between districts is broken or sometimes over-installation disturbs the aesthetics of a city.

[†] Kim, S.H., Seo, M.Y. (2015). A Study on the Status of Street Facilities of Mueang Chon Buri district, Thailand; Based on Analyzed Case Study of Public Design in South Korea, Journal of the Korean Society of Design Culture(KSDC), Vol.21, No.1, pp.84-88

4.2 Evaluation and analysis on local image and identity

The researcher has surveyed 436 people throughout the Mueang Chon buri's citizens. This questionnaire would be used as the basic information to understand the local image and identity of Mueang Chon Buri district and to generate the design for public street facility, prior to establishing the guidelines for public street facility design of the city. The survey was done from December 15, 2015 to February 20, 2016. Among the people questioned, 71 % of people consist of civil servants who work at 12 municipalities of Mueang ChonBuri district and the faculty of Burapa University. 97% of the people surveyed reside in this city and 56% of them have stayed in this area for more than 10 years.

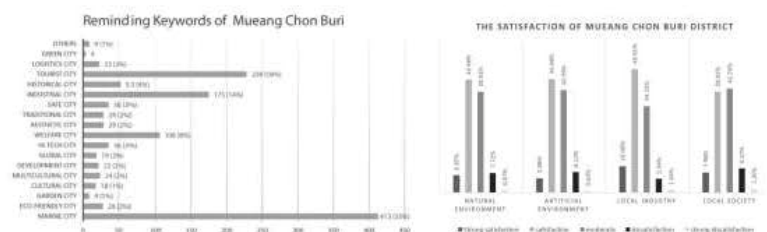


Figure 4 Reminding Keywords and the Satisfaction of Mueang Chon Buri district

Contents of the survey is first to check the existing city image of Mueang Chon Buri district based on associated words, then to investigate in detail by total 4 subcategories; natural environment, artificial environment, local industries and local society.

According to the survey that was made to check the city identity of Mueang Chon Buri district, most answerers show high satisfaction with the current city environment. The most commonly mentioned city image of Mueang Chon Buri district is a marine, tourist or industrial city. 65% of people selected these words. Among them, answers on sanitation, safety, welfare and residential environment indicate comparably low satisfaction. Answers on urban environment, local industry and local society show more than 80% of satisfied.(Refer to Fig. 4)

5. Conclusion

As I reviewed in this research, the public street facility of Mueang Chon Buri needs to consider the following design requirements to establish local identity:

First, the local identity of Mueang Chon buri has the image of a marine, tourist and industrial city, and on the other hand, showing dynamic and development-oriented tendency. The design for public street facility needs to actively reflect this fact.

Second, Mueang Chon Buri has been rapidly developing through continuous city development and its urban landscape is changing accordingly. At this point, Mueang Chon Buri needs to build an integrated, sustainable, nature friendly and streamlined public street facility design

Third, based on current status of public street facility of Mueang Chon Buri, it is needed to divide the existing street facility into 3 zones: residential zone, government office and tourism zone, and seaside and fishery zone. In addition, more detailed design guideline needs to be established and arranged for each street facility by types, materials, colors and installation methods.

6. Recommendation

To build a pleasant and high-quality life environment that this city is seeking for, first, it needs to make a unified and sustainable public design guideline based on the whole city plan. Second, to construct a harmonious and esthetic city image, after systematic analysis and research, a new city design strategy should be prepared and executed. Third, an institutional mechanism to establish and operate a suitable public design policy for Mueang Chon Buri district needs to be arranged. Establishing an integrated public street facility design guideline would contribute to enhancing the value of city brand of Mueang Chon Buri district.

References

Books

- Choi, T.Y. (2008). "Western Philosophy" in *Christian and Philosophy*. No.9, pp.27-28.
- Frey, H. (1999). *Designing the city: Towards a more sustainable urban form* [Kindle DX version]. Tylor & Francis, pp.294-299.
- Kim, K.H., and Ministry of Knowledge Economy (2010). *5th Public Design Exhibition & Seminar- PEOPLE+CITY +SPACE: Public Design with the happiness*. Seoul: Korea Evaluation Institute of Industrial Technology, pp. 30-31.
- Kim, M.S. (2011). *Design & Art for Public*. Paju: Ksi. p.22.
- Park, S.C. (2012). *City of Arts Walk – Seven kinds of urban stories by reading works*. Seoul: Narumbooks, pp.106-107.

Park C.S., Kwon, Y.G. and et al. (2007). **Japan economy has revived through public design.** Seoul: Gain, pp.65-66.

Journals

Journal of Commerce (JOC), 2012. Top 50 World's Container Ports, **JOC (Journal of Commerce) Special Report**, p.26.

Kim, S.H., Seo, M.Y., 2015. A Study on the Status of Street Facilities of Mueang Chon Buri district, Thailand; Based on Analyzed Case Study of Public Design in South Korea, **Journal of the Korean Society of Design Culture(KSDC)**, Vol.21, No.1, pp.84-88.

Lim, U.Y. (2003). Conditions for Activation of Publicity Concept Crisis. **Academic Research on Government**. Np.1, Vol 9, p.26.

The Public Design Forum (2008). National Conference Declaration of the Public Design Forum of the National Assembly. **The National Assembly**, South Korea.

Web sources & Publication

Carlson, D., and Richards B. (2011). "DESIGN+CULTURE, A Return to Fundamentalism." in **David Report**, Issue 13. Available from <http://davidreport.com/the-report/design-culture-time-cultural-fundamentalism>

Chon Buri Provincial Administrative Organization. (2012). **แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ.2556-2558)**. Available from <http://www.chon.go.th/cho>

City of Yokohama. (2012). **URBAN DESIGN YOKOHAMA**. Available from <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/pdf/udleaflet2.pdf>

Seoul Metropolitan City. (2008). **Design Seoul Guideline**. Available from <http://sculture.seoul.go.kr/archives/9779>

English Heritage. (2000). **Street for all**. Available from <https://www.historicengland.org.uk/images-books/publications>

Incheon Metropolitan City (2009). **Incheon Metropolitan City Public Design Master Plan**. p.13.

Incheon Metropolitan City (2010). **The Urban Design Guideline of Metropolitan Incheon**. p.3.

Minato Mirai 21Corporation. 2015. **MINATO MIRAI 21 Area Management Charter**. Available from <http://www.ymm21.jp/city-info/development/>

Ministry of Culture, Sports and Tourism (2005). **Research on basic direction for Establishment of Design Cultural Center**. South Korea.

Ministry of Tourism and Sports (MOTS). (2012). **Top 10 Tourist Destinations of the Year.**

Available from <http://www.mots.go.th/ewtadmin>

New York City Department of Transportation (NYCDOT). (2013). **Street Design Manual.** P.26.

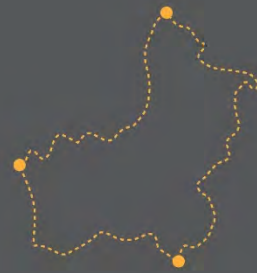
Available from www.nyc.gov/dot

Seoul Design Foundation, **UNESCO City of Design.**

Available from <http://www.unescoseoul.org/eng/intro/overview.jsp>

ภาคผนวก ง
ผลงานออกแบบ

แนวทางการออกแบบเพื่อสาธารณะจังหวัดชลบุรี



แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย

มียอง ซอ

คู่มือฉบับนี้ ใช้ประกอบคู่มือพิมพ์หัวข้อ
“แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ
สำหรับอำเภอเมืองชลบุรี”

หลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาทัศนศิลป์และการออกแบบ
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

สิงหาคม 2016

แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย

คำนิยม

ชลบุรีเป็นเมืองที่มีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การศึกษาเปรียบเทียบกับ
การออกแบบอาคารมีข้อ สอดคล้องกันคือ วัตถุประสงค์ เพื่อให้ประชาชนศึกษา ค้นคว้า วิจัย จนนำไปสู่การสร้างสรรค์ผลงานทาง
การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ทันสมัย ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในทางสังคมและพัฒนามาเมืองที่ดีอย่าง
เป็นเชิงรุก มีคุณประโยชน์และยึดถือของแต่ละเมืองให้เป็นอย่าง
ของทุกคนที่ชลบุรี ซึ่งมีความร่วมและช่วยกันสนับสนุน ให้สามารถมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น

โดย มิyoung ขอ

ผู้จัดทำ: ผู้ประกอบธุรกิจที่ปรึกษา
"แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ สำหรับอำเภอเมืองชลบุรี"

นักวิชาการชำนาญการพิเศษ สาขาวิชาศึกษาศาสตร์และอาชีวศึกษา
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

สิงหาคม 2016



รองศาสตราจารย์พิเศษ ขอนพคุณ
คณะศิลปกรรมศาสตร์

ขอบพระคุณ

ผู้ช่วยของพระคุณครูทุกคนที่ช่วยกันให้ครูผู้จัดทำเรื่องได้
ด้วยความร่วมมือของพระคุณ
รองศาสตราจารย์ไพฑูริย์ ทองนพคุณ ศาสตราจารย์ ดร. จงสี สิม
ศาสตราจารย์ สุชาติ เปาทอง และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิชาภัทน์ สิมขันธ์ ผู้จัดทำ
บริการในการดำเนินงาน โดยศาสตราจารย์ ดร.จงสี สิม ผู้ให้คำแนะนำและคำ
สอนแก่ผู้เขียนเป็นอย่างดี

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบคุณทีมงานของสำนักพิมพ์ที่จัดทำ
พิมพ์และวางออกแบบ หน้า 2 โยธธนะ ดร. อนุสรณ์ ชัยมงคล คณะศิลปกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยบูรพา และขอขอบคุณทีมงานในสาขาวิชาการออกแบบผลิตภัณฑ์
และผู้ช่วยท่านอื่น ๆ ที่ไม่ได้กล่าวถึงในที่นี้ ที่มีส่วนช่วยให้ผลงานวิจัยนี้สำเร็จได้ ด้วย
ที่ผู้เขียนขอขอบคุณผู้จัดทำ ชุดกิจกรรมในคอมพิวเตอร์ ศาสตราจารย์ มกรวิเชียร ฤทธิ

สารบัญ

ทำความเข้าใจกับภูมิภาค	หน้า 5-9
บทนำ	หน้า 10-14
กรณีศึกษาของต่างประเทศ	หน้า 15-25
การประเมินและวิเคราะห์ผลตามปัจจัยอื่น	หน้า 26-37
อัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี	หน้า 38-48
นโยบายออกแบบสื่อการเรียนรู้ ความสอดคล้องสาระการเรียนรู้	หน้า 49-54

หน้า 55-77

แนวทางการออกแบบ
ส่วนช่วยความสอดคล้อง

หน้า 78-85

ส่วนช่วยความสอดคล้อง
กับที่สชช

หน้า 86-107

ส่วนช่วยความสอดคล้อง
เพื่อการสื่อสาร

หน้า 108-117

ส่วนช่วยความสอดคล้อง
ในส่วนเสริม

หน้า 119-133

ส่วนช่วยความสอดคล้อง
ในส่วนอื่น

ทำความเข้าใจกับภูมิภาค

กิจกรรมนิเทศ

รมท. ซึ่งต้องทำเป็นแหล่งเรียนรู้ที่มีคุณภาพ
สำหรับครูผู้สอนจากกรุงเทพฯ รวมถึงภาคพื้นและ
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นแหล่งที่ขยายผลไปยัง
ส่วนอื่น ๆ เป็นแหล่งเรียนรู้ที่ส่งเสริมพัฒนา
ครูฯ ซึ่งเป็นที่ที่มีส่วนร่วมจากภาคีต่าง ๆ เป็นเจ้า
หลักในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นส่วนที่จัดการศึกษา
ปฐมวัย และเป็นที่ตั้งของโรงเรียน UCC, 2012) ใน
ปี พ.ศ. 2554 ศึกษานิเทศก์จากนิเทศ 6.268 ข้าราชการ
ทั้งหมดจากการที่โรงเรียนประถมศึกษา และโรงเรียน
ประถมศึกษาตอนต้น 2000 คนในเขตฯ ได้เข้าร่วม
โครงการ

ครูผู้สอนที่เข้ารับการนิเทศ 6.268 คน
ซึ่งได้รับการนิเทศจากนิเทศภาคพื้น เป็นระยะ
ประมาณ 6 ปีมาแล้ว ครูผู้สอนที่เข้ารับการนิเทศ
ทั้งหมดมีจำนวน 50 คน โดย 76 คน และมีการ
ประเมินผลจากครูผู้สอนที่ 10 คน โดย
จำนวนประชากร 9% ของปี พ.ศ. 2553 เป็นค่า และ
ตัวชี้วัดการประเมินผลที่นำมาใช้ คือ ผลสัมฤทธิ์
ต่อตัวผู้เรียนชั้น 3 ของระดับชั้น ครูผู้สอนที่
ศึกษาในการนิเทศจากนิเทศภาคพื้นและการ
ศึกษาจากภาคพื้นต่าง ๆ การนิเทศ และ
การประเมินผล โดยจะดำเนินการตามขั้นตอน การนิเทศ

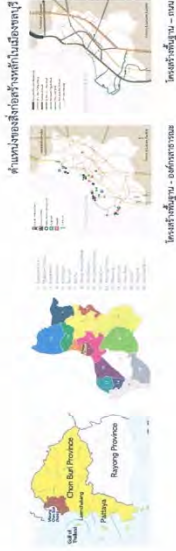


นี้เป็นการนิเทศภาคพื้น ซึ่งครูผู้สอน
มีประสบการณ์ในการนิเทศภาคพื้น และไม่ได้มีการ
ศึกษาจากภาคพื้นต่าง ๆ การนิเทศภาคพื้น
โดยจะดำเนินการตามขั้นตอน การนิเทศ และ
การประเมินผล โดยจะดำเนินการตามขั้นตอน การนิเทศ

ภูมิภาคเอเชียอาฟริกาใต้

ไทย และกำลังเป็นที่สนใจของนักลงทุนต่างชาติ และมีความสำคัญต่อห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมอื่น ๆ มีท่าเรือขนาดใหญ่ และมีโครงการพัฒนาท่าเรือขนาดใหญ่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

ท่าเรือเอเชียอาฟริกาใต้มีอยู่ประมาณ 100 แห่ง และส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชายฝั่งทะเล และส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชายฝั่งทะเล และส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชายฝั่งทะเล และส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชายฝั่งทะเล



เปรียบเทียบทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดชลบุรี และการแพร่กระจาย

การแพร่กระจายของอุตสาหกรรม	การแพร่กระจายของอุตสาหกรรม
<p>อุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเลียม อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์</p>	<p>การแพร่กระจายของอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมปิโตรเลียม อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์</p>
<p>เมือง เมืองชลบุรี เมืองพัทยา เมืองศรีราชา เมืองสัตหีบ</p>	<p>เมือง เมืองชลบุรี เมืองพัทยา เมืองศรีราชา เมืองสัตหีบ</p>

แผนภาพการขนส่งสินค้าทางบกและทางอากาศ - ส่วนเอเชียอาฟริกาใต้

แผนภาพการขนส่งสินค้าทางบกและทางอากาศ - ส่วนเอเชียอาฟริกาใต้

คำนิยามศัพท์เฉพาะ

การออกแบบเมือง (Urban Design)

1. หมายถึงกระบวนการออกแบบซึ่งเริ่มขึ้นกับคุณภาพของสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เผชิญให้เพื่อเชื่อมโยงกระบวนการที่ต่างปรองดอง และใช้สถาปัตย์ที่ทั้งรูปธรรม รวมถึงสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่เชื่อมโยงกันซึ่งมีความสามารถในการเข้าถึงของเมือง

2. หมายถึงกระบวนการซึ่งสภาพแวดล้อมธรรมชาติและกายภาพของเมืองถูกออกแบบโดยผสมผสานระหว่างศิลปะและวิทยาศาสตร์อันเป็นธรรมชาติ เพื่อสนองจุดประสงค์ของวิสัยทัศน์ สภาพแวดล้อมเมืองภายใต้วิสัยทัศน์การออกแบบ

สาธารณะ (Publicness)

หมายถึง สิ่งของหรือพื้นที่ บริเวณที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน

การออกแบบสาธารณะ (Public Design)

หมายถึง การออกแบบสิ่งที่ใช้ประโยชน์ร่วมกัน “ไม่ใช่ว่าการออกแบบที่สร้างขึ้นนั้นของแต่ของสาธารณะอย่างทั้งหมด แต่เพียงแต่สิ่งที่เป็นสาธารณะที่วิสัยทัศน์ของประชาชน” ซึ่งจึงอาจมีการประยุกต์ใช้กับออกแบบสาธารณะ ภาครัฐที่ดำเนินการเชื่อมโยงและเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ของประชาชนกับวัฒนธรรมความน่าเชื่อถือของเมือง และ ยึดโยงกันยิ่งขึ้น รวมถึงปรับปรุงความสามารถในการเข้าถึงของเมืองให้มีความแตกต่างจากเมืองอื่น ๆ

บทนำ

สิ่งแวดล้อมความแออัด สาธารณะทางสัญจร (Public Street Facility)

หมายถึง สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะทางสัญจร ประกอบด้วยตัวอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างสิ่งปลูกสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องเพื่อการใช้งานสาธารณะ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเท้า ใช้งานทางเท้า และสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การออกแบบสิ่งแวดล้อม สาธารณะทางสัญจร (Street Facility Design)

หมายถึง การออกแบบสิ่งแวดล้อมความแออัดทางสัญจร

สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์รองรับผู้พิการ

เสาบอลลาสต์

- ป้าย**
 - เสาบอลลาสต์ที่ติดตั้งในสวนสาธารณะและพื้นที่อื่น ๆ ไม่ให้คนพิการเข้าถึงได้ในพื้นที่ที่เข้าถึงไม่ได้

สถานะ

- ไม่มีติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือในสวนสาธารณะ ในพื้นที่ที่มีเสาบอลลาสต์ ทั้งในผู้พิการและผู้พิการที่ไม่ใช่คนพิการ
- ป้ายรถ และสัญลักษณ์ของรถที่มีป้ายรถสาธารณะ
- ความสูงของเสาบอลลาสต์ที่ติดตั้งต้องสูงเพียงพอให้ผู้พิการและผู้พิการที่มีความสามารถเข้าถึงได้
- วัตถุประสงค์ของการติดตั้งให้ผู้ใช้บริการและผู้พิการสามารถเข้าถึงได้



สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

แนวทางการออกแบบ เสาบอลลาสต์

- จุดประสงค์**
 - เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยและความทนทาน ความคงทนในการออกแบบโครงสร้างให้มีความทนทานและเป็นที่ยอมรับ
 - ออกแบบให้มีความทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - ใช้ในงานก่อสร้างที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - ใช้ในงานก่อสร้างที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - ใช้ในงานก่อสร้างที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - ใช้ในงานก่อสร้างที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
- วัสดุ**
 - ควรใช้วัสดุที่มีความทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - ควรใช้วัสดุที่มีความทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
- สี**
 - เลือกการใช้สีที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม
 - สีที่ใช้ควรเป็นสีที่ทนทานและมีความคงทนต่อสภาพแวดล้อม



สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

เงื่อนไขของสถานีและทางรถไฟระบบราง รองรับรถ



ป้าย

- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคลและป้องกันผู้สัญจรทางน้ำให้ปลอดภัย
- สัญญาณเตือนและสัญญาณจราจรที่มองเห็นได้ของผู้สัญจรทางที่ข้ามถนน
- สัญญาณเตือน และสัญญาณจราจรที่มองเห็นได้ของผู้สัญจรทางที่ข้ามถนน

สถานี

- รั้วและอาคารป้องกันคนเดินไป
- ไม้กั้นรถจักรยานยนต์
- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคล
- การยกยวดยานที่ข้ามถนน
- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคลที่ข้ามถนน
- สัญญาณเตือน

ผังเมืองและการจัดการระบบขนส่งมวลชนระบบราง

แนวทางการออกแบบรองรับรถ

ป้าย

- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคลและป้องกันผู้สัญจรทางน้ำให้ปลอดภัย
- สัญญาณเตือนและสัญญาณจราจรที่มองเห็นได้ของผู้สัญจรทางที่ข้ามถนน
- สัญญาณเตือน และสัญญาณจราจรที่มองเห็นได้ของผู้สัญจรทางที่ข้ามถนน

สถานี

- รั้วและอาคารป้องกันคนเดินไป
- ไม้กั้นรถจักรยานยนต์
- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคล
- การยกยวดยานที่ข้ามถนน
- รั้วป้องกันรถส่วนบุคคลที่ข้ามถนน
- สัญญาณเตือน



ผังเมืองและการจัดการระบบขนส่งมวลชนระบบราง

สี่อำนาจความสมดุล เพื่อการบริหารจัดการ แนวทางการออกแบบโดยรวม

ทิศทางตั้งพื้นฐาน

- ออกแบบสี่อำนาจความสมดุลเพื่อการจัดการให้มีความยืดหยุ่นซึ่งไม่ได้รับการสนับสนุน
- ทั้งสามสิ่งนี้เป็นการส่งเสริมความยั่งยืน และทำให้งาน
- การออกแบบสี่อำนาจความสมดุลเพื่อการจัดการ
- หลักคิดสี่อำนาจ คือสิ่งที่ส่งผลกระทบต่อผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งอำนาจความสมดุลใช้เพื่อส่งเสริมความยั่งยืนขององค์กร และวิธีการจัดการความยั่งยืน

วัตถุประสงค์

- ไม่ให้วัตถุประสงค์อื่นเข้ามา

มีดังนี้

- เพื่อจัดการใช้ความยืดหยุ่นที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน ความยืดหยุ่นในการตัดสินใจ
- ความยืดหยุ่นที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมหรือเงื่อนไข ซึ่งสามารถจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปฏิบัต

- ความสมดุลกันของความสมดุลของอำนาจความสมดุลที่ออกมา
- ให้ใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ ไม่ให้ หรือทำซ้ำ ๆ ในองค์กร

การตีความ

- - ต้องคิดสี่อำนาจความสมดุลนี้ให้สอดคล้องกับความต้องการที่ไม่ได้รับการสนับสนุน

สี่อำนาจความสมดุลในส่วนเสริม

- สี่อำนาจความสมดุลที่ทางจัดการ
- สี่อำนาจความสมดุลที่สนับสนุน

ส่วนช่วยความสะดวก เพื่อการบริหารจัดการ อุปกรณ์สำหรับพัน

- นิยาม**
- อุปกรณ์ที่พหุฟังก์ชันที่ช่วยอำนวยความสะดวกสำหรับบริการจัดการ ปริมาณการส่งจ่ายพลังงานไฟฟ้า รวมถึงการส่งแรงจูงใจ และมาตรการส่งเสริมที่ช่วยจัดการ
- สถานะ**
- อุปกรณ์สำหรับพันจำนวนมากมีขนาดใหญ่มากจนวางลงยากลำบาก และอาจมีเสียงดังเกินไป
 - อุปกรณ์สำหรับพันจำนวนมากมีเสียงดังจนอาจรบกวนเสียงหรือคลื่นวิทยุที่ใกล้เคียงได้ หรืออาจมีเสียงดังรบกวนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ



แนวทางการออกแบบที่เน้นความยั่งยืนด้านพลังงาน

แนวทางการออกแบบ อุปกรณ์สำหรับพัน

- จุดประสงค์**
- ต้องเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้ (เช่น พลาสติกชนิดแข็ง)
- การติดตั้ง**
- ในชั้นที่ฐาน ต้องใช้ไม้หรือวัสดุที่ทนทานและระบายน้ำได้ดี
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถัง ไม้หรือวัสดุที่ใช้สามารถติดตั้งได้โดยไม่ต้องใช้กาว
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
- ข้อควรพิจารณา**
- สำหรับตู้ควบคุม ต้องใช้ตู้ที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - หากการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้
 - เมื่อการติดตั้งอุปกรณ์กับตัวถังควรใช้วัสดุที่ทนทานและสามารถป้องกันน้ำและสารเคมีได้



แนวทางการออกแบบที่เน้นความยั่งยืนด้านพลังงาน

ส่วนควบคุมความปลอดภัยการบริการจัดการ เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจร

- นิยาม**
 - เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรติดตั้งบนทางเท้าเพื่อควบคุมสัญญาณไฟจราจร
- สถานะ**
 - สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ
 - ขนาดของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรจำนวนมากใหญ่เกินไปจนรบกวนการเดินและรถจักรยานยนต์
 - เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรบางรุ่นมีเสียงรบกวนการเดินที่มากเกินไปจนรบกวนผู้พิการและผู้สูงอายุ และยังไม่เข้ากันได้สากลและต้องติดตั้งควบคู่กัน



แนวทางการออกแบบตู้เก็บขยะและถังขยะ - คู่มือฉบับสมบูรณ์ (ฉบับปรับปรุง) กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการออกแบบเครื่อง ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

- จุดประสงค์**
 - ต้องจำกัดขนาดของรถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ให้จอดบนทางเท้าได้อย่างเหมาะสม
 - เสียงการจราจรจากถนนข้างบนหรือจากทางที่ไม่ได้เปิดหรือปิดการจราจร
 - ต้องจำกัดการรบกวน เช่น เสียงที่ต่อเนื่องหรือเสียงรบกวน
- สถานะ**
 - สำหรับพิจารณาความปลอดภัย ความเสี่ยงที่ต่ำกว่าก่อน จากนั้นจึงหาวิธีแก้ไข และความปลอดภัย
 - หากการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบนทางเท้ามีเสียงรบกวนมาก ต้องใช้วิธีที่ปลอดภัย เช่น การติดตั้งในตู้ที่ปิดเสียง การติดตั้งในตู้ที่ปิดเสียง การติดตั้งในตู้ที่ปิดเสียง
 - ควรทำซ้ำเมื่อเทียบกับความปลอดภัยและการติดตั้ง
 - ควรทำซ้ำเมื่อเทียบกับความปลอดภัยและการติดตั้ง

ข้อควรระวัง

- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ต้องไม่ใช้รถจักรยานยนต์และผู้ขี่จักรยานยนต์ในบริเวณที่ไม่ได้ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร



แนวทางการออกแบบตู้เก็บขยะและถังขยะ - คู่มือฉบับสมบูรณ์ (ฉบับปรับปรุง) กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

เส้นชั้นแนวความลาดตามแนวการจราจร พาท่อ

นิยาม

- สภาพเป็นเส้นชั้นแนวความลาดตามแนวการจราจรและที่ติดตั้งบนพื้นเพื่อใช้ส่งน้ำมากราดน้ำที่ผิวถนนได้

สถานะ

- รูปทรงและขนาดของท่อควรทำท่อรับน้ำฝนที่รับน้ำฝนจากพื้นที่นั้น
- สภาพท่อควรไม่ได้รับกับพื้น ท่อใช้รับน้ำฝนต้องมีความปลอดภัยที่พื้นที่ผู้ใช้งานทางเท้า
- การติดตั้งและวัสดุท่อควรต้องยึดถือเกณฑ์ที่กำหนดให้โดยภาพที่ ๖๓๓



แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะสาธารณะ

แนวทางการออกแบบ พาท่อ

รูปทรง

- ต้องดูแลไม่ให้คนเดินเหยียบตา และเข้ากันกับขอบถนน และพื้นที่ผิวของท่อที่ขึ้น
- ต้องคำนึงถึงการใช้งานด้านอื่นเพื่อไม่ให้มองพื้นแล้วทำให้ได้ใจอกทันที
- ต้องใส่ใจในรูปร่างท่อและไม้รองรับการเดิน โดยเกาะต้องไม่ทำให้ร่องเท้าหรือเท้าติดกับผิวท่อ
- คำนึงถึงการรับน้ำหนักของรถบรรทุก
- ต้องจำแนกขนาดของท่อที่วางวางและไปใช้ตรงไหน
- ต้องระมัดระวังอุบัติเหตุรถที่วิ่งบนพื้นท่อให้มองพื้นแล้วรู้สึกปลอดภัย

สีพื้น

- ควรใช้สีและวัสดุที่ทนทานกับสิ่งแวดล้อม
- หากวางท่ออยู่ตามแนวถนนต้องระวังรถชน
- สีของท่อที่ติดตั้งในพื้นผิว
- ไม่ควรทาสีท่อ

วัสดุ

- ควรใช้วัสดุที่ทนทานกับสิ่งแวดล้อม
- ต้องตรวจสอบประเภทของผิวท่อและออกแบบให้เข้ากันตามแนวท่อที่รองรับ
- เมื่อความลาดของท่อของผู้ใช้งานทางเท้า ต้องทำผิวและวัสดุที่คู่กัน

การติดตั้ง

- กำหนดการติดตั้งท่อในแนวถนน
- จัดวางท่อที่เชื่อมกับท่อที่ขึ้นให้มีรอยต่อ



แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะสาธารณะ

สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถจักรยานยนต์

รองน้ำ

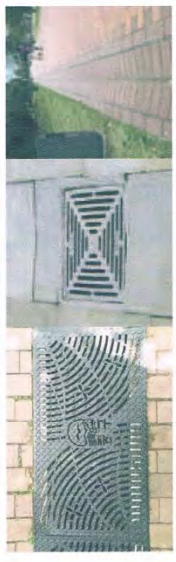
- นิยาม**
- ช่องน้ำที่บริเวณด้านบนหรือใต้ล้อรถจักรยานยนต์หรือทางเท้าเพื่อป้องกันน้ำขังและน้ำปนเปื้อน
- สถานะ**
- ช่องน้ำควรขม่งขึ้นได้พร้อมการยกย่องหน้า และเมื่อหยุดยกการขึ้นและลงต่าง ๆ มาคือรูป
 - ช่องน้ำควรทำที่พื้นผิวแบบได้สูงไม่เกิน ๓ ซม.
 - การขม่งน้ำควรทำที่เชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่มี
 - ช่องน้ำควรทำตามการขึ้น
 - วัสดุควรทนทานและทำให้เกิดกลิ่นในชั้นปูนแดง



แนวทางการออกแบบที่จอดรถสาธารณะ การจราจร

แนวทางการออกแบบร่องน้ำ

- จุดประสงค์**
- คำสั่งถึงความสะอาดในการดูแลรักษาและทำความสะอาดสาธารณะ เพราะร่องน้ำที่เชื่อมและถอดเปลี่ยนบ่อยจากความเป็นพิษของน้ำขังน้ำท่วมการมีสิ่งสกปรก
 - ต้องคำนึงถึงอัตราการระบาย รวมถึงท่อระบายน้ำ
 - พิจารณาว่าท่อระบายน้ำมีขนาดเหมาะสมหรือไม่
 - ออกแบบรูปทรงร่องน้ำให้เข้ากับทิศทางของลมที่พัดขึ้นและพัดลง
 - จัดทิศทางที่ร่องน้ำต่าง ๆ ให้สอดคล้องกัน
- การติดตั้ง**
- ต้องปรับระดับร่องน้ำและงานให้เรียบหรือเพื่อไม่รวมการกีดกัน
 - ต้องหาวิธีกำจัดน้ำที่ตกเปียกและงานผิวแข็งเมื่อต้องรับน้ำหนักมาอย่างต่อเนือง
 - หากร่องน้ำติดตั้งในทางที่ลาดชันควรทำท่อระบายน้ำเพื่อระบายน้ำที่ไหลลงร่องน้ำ
 - ต้องระวังการที่น้ำขังหรือเชื่อมที่เชื่อมกับร่องน้ำ
- วิธีคิด**
- ต้องเลือกร่องน้ำที่ทนทานและทนต่อการกัดกร่อน
 - ต้องเลือกร่องน้ำที่เชื่อมและระมัดระวังการทำให้ผิวเชื่อมรื้อ
 - เลือกการใช้วัสดุด้วย



แนวทางการออกแบบที่จอดรถสาธารณะ การจราจร

ส่วนอำนวยความสะดวกในส่วนอื่น

- เสารับไฟถนน
- เสาไฟสัญญาณจราจร
- สื่อจัดแสดง
- หอนาฬิกา
- ประติมากรรมสัญลักษณ์
- รั้วหรือฉากบังสายตาสำหรับพื้นที่ก่อสร้าง
- ทัศนียภาพ

ส่วนอำนวยความสะดวกในส่วนอื่น เสารับไฟถนน

ป้าย

- เสารับไฟถนนติดตั้งป้ายผู้สัญจรทางเท้าเดินบนถนนได้ อย่างสะดวกปลอดภัยในเวลากลางคืน

เกาะ

- เสารับไฟถนนส่วนใหญ่มักตั้งอยู่บริเวณแยกแอมทางและไม่ได้ตั้งกับสิ่งปลูกสร้างโดยรอบ
- การรับเสารับไฟถนนที่ติดตั้งกับสิ่งปลูกสร้าง
- บางส่วนของเสารับไฟถนนออกแบบด้วยรูปทรงสัญลักษณ์ของหน่วยงานผู้กำกับที่ติดตั้ง



รูปถ่ายสวนสาธารณะสวนสาธารณะสวนสาธารณะ

รูปทรง

- ออกแบบเสารับไฟถนนด้วยรูปทรงที่สื่อถึงความเป็นเอกลักษณ์และใช้รูปทรงที่ดูทันสมัย
- ออกแบบต้นเสาไฟถนนด้วยรูปทรงที่ดูเรียบง่าย ไม่มีส่วนที่ยุ่งยาก หรือการตกแต่ง
- ตั้งไฟถนนที่ความสูงของเสารับไฟถนนไม่เกิน 12 เมตร
- ออกแบบส่วนบนให้กลมโค้งมนเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจร
- ตั้งเสารับไฟถนนโดยมีความถี่ของเสาไม่เกิน 5 องศา
- ตั้งเสาควบคู่กันเพื่อเสารับไฟถนนที่มีให้จำนวนผู้สัญจรใช้งาน
- เสารับเสารับไฟถนนที่ผู้สัญจรทางเท้า ต้องติดตั้งระยะห่างไม่เกิน 6 เมตร
- ต้องตั้งต้นเสาเสารับไฟถนนที่ติดตั้งให้มั่นคงแข็งแรง และสามารถป้องกันไฟส่อง

สี

- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ไม่ใช้สี
- ต้องจำกัดการติดตั้งและติดตั้งให้ไม่เกินระดับความสูง 2.5 เมตร โดยต้องมีการติดตั้งเสาไฟถนนที่ติดตั้งเสาไฟถนนโดยคำนึงถึงรูปทรงของเสา

แนวทางการออกแบบ เสารับไฟถนน

วัสดุ

- เสารับไฟถนนที่ติดตั้งควร ทนต่อแรงสั่นสะเทือนได้ ความแข็งแรง
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพอากาศและสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม

การติดตั้ง

- ต้องยึดตรงไฟไม่ให้ก้าวยกผู้สัญจรทางเท้า และพื้นที่โดยรอบ
- ความถี่ของไฟส่องสว่างสำหรับผู้สัญจรทางเท้า โดยเว้นระยะไม่เกิน 5 เมตรของเสาเสารับไฟถนน
- ต้องติดตั้งเสาไฟถนนที่ติดตั้งให้มั่นคงแข็งแรง
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม
- เสารับไฟถนนที่ติดตั้ง ควรใช้วัสดุที่ทนต่อสภาพแวดล้อม



รูปถ่ายสวนสาธารณะสวนสาธารณะสวนสาธารณะ

ส่วนอำนวยความสะดวกในส่วนอื่น สถานีไฟสัญญาณจราจร

- ป้าย**
 - สถานีไฟสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรอื่นที่มีชื่อไว้ผู้ขับขี่สามารถทราบ
- สถานที่**
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย



รูปถ่ายสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจร

แนวทางการออกแบบ สถานีไฟสัญญาณจราจร

- จุดประสงค์**
 - เพื่อให้ผู้ขับขี่สามารถทราบสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจร
- ข้อกำหนด**
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - สัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรควรตั้งในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
- การติดตั้ง**
 - ติดตั้งสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - ติดตั้งสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
 - ติดตั้งสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจรในจุดที่มองเห็นได้ง่าย
- วัสดุ**
 - ใช้วัสดุที่ทนทานและมีความปลอดภัย
 - ใช้วัสดุที่ทนทานและมีความปลอดภัย
 - ใช้วัสดุที่ทนทานและมีความปลอดภัย
- สี**
 - ใช้สีที่มองเห็นได้ง่าย
 - ใช้สีที่มองเห็นได้ง่าย
 - ใช้สีที่มองเห็นได้ง่าย



รูปถ่ายสัญญาณจราจรและป้ายจราจรอื่นที่ติดตั้งบนเสาไฟสัญญาณจราจร

ส่งมอบความสะดวกในส่วนอื่น สอดคล้องต่อ

- นิยาม**
 - สื่อที่ถือครองสื่อที่มั่นคงบนสื่อประเภทอื่นที่ขึ้นกับที่
- สถานะ**
 - สื่อที่ถือครองจำนวนมากโดยที่สื่อที่ส่งมอบไม่ได้มีเพียงเล็กน้อย
 - การส่งมอบที่ถือครองกับสื่อที่ส่งมอบไม่ได้



สื่อที่ส่งมอบผลกระทบต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

แนวทางการออกแบบ สอดคล้องต่อ

- จุดประสงค์**
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
- วัตถุประสงค์**
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
- ขั้นตอน**
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง
 - สื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคงบนสื่อที่มั่นคง



สื่อที่ส่งมอบผลกระทบต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

ส่วนช่วยความสละสลวยในส่วนอ่าน หอนาฬิกา

- นิยาม**
- หอนาฬิกาที่ติดตั้งในสถานที่สาธารณะหรือในที่อื่นเพื่อแสดงเวลา
- สถานะ**
- เมื่อเขียนกับการใช้งานแล้ว การตกแต่งในส่วนช่วยความสละสลวยตามฉบับไป
 - การประเมินผลส่วนที่จัดทำกับทั้งฉบับไม่ได้



สื่อการเรียนรู้ความสามารถทางภาษาในส่วนอ่าน

แนวทางการออกแบบ หอนาฬิกา

- จุดประสงค์**
- คือมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ
 - คือสามารถซ่อมแซมและดูแลรักษาได้เมื่อเสียหรือชำรุด
 - หอนาฬิกาควรปรับสีให้เข้ากับอาคาร หรือสีที่เข้ากันได้กับสีที่ไป
 - คือจะออกแบบให้ดูทันสมัย
 - ในกรณีที่สร้างใหม่ควรสร้างรอย เชื่อมการใช้งานให้เป็นไป ความสอดคล้องกันของรูปทรงที่เชื่อมกันไว้ได้
- หลักการ**
- ไม่ว่าค่าแบบเงที่ติดตั้งบนอาคารหรือผนัง ที่จะต้องออกแบบ และสะท้อนความเห็นของผู้คนที่อยู่ในพื้นที่นั้นด้วย
 - เมื่อหอนาฬิกาชำรุดแล้ว ควรติดตั้งหอนาฬิกาใหม่อาคารที่เห็น ภูมิปัญญาท้องถิ่น
- วิธีทำ**
- ควรใช้วัสดุเฉพาะสำหรับหอนาฬิกา
 - สีที่เลือกใช้ดูดี



สื่อการเรียนรู้ความสามารถทางภาษาในส่วนเขียน

ส่งอำนวยความสะดวกในสวน ร้างหรือภูมิชั่วคราว สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง

- นิยาม**
- พื้นที่หรือสถานที่ชั่วคราวสำหรับพื้นที่ก่อสร้างชั่วคราว
คุณพื้นที่ก่อสร้างไม่มั่นคง และเสี่ยงการระเบิดสภาพ
แวดล้อมใกล้เคียง
- สถานะ**
- พื้นที่ก่อสร้างหลายแห่งไม่ได้มีโครงสร้างหรือตกแต่งชั่วคราว
 - พื้นที่ดินบางส่วนถูกขุดไถถมหรือสร้างและเสร็จแล้ว
 - ก่อสร้างที่ยุติแล้วไม่ได้รับการจัดการหรือความเรียบร้อยของผู้
ผู้เกี่ยวข้อง
 - การมองเห็นพื้นที่ก่อสร้างจากภูมิทัศน์เมือง



พื้นที่อำนวยความสะดวกสาธารณะในพื้นที่

แนวทางการออกแบบ ร้างหรือภูมิชั่วคราว สำหรับพื้นที่ก่อสร้าง

- จุดประสงค์**
- ต้องกำหนดชนิดในการออกแบบที่เหมาะสมกับสถานที่
ที่ตั้ง ควรใช้รูปแบบที่เข้ากันได้สภาพแวดล้อม
- การติดตั้ง**
- กำหนดความสูงของรั้วหรือกำแพงหลังจากคานที่มีมุม
มองของผู้ใช้งานหาก คานความกว้างของถนนด้านหน้า
และพื้นที่ ที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ก่อสร้าง
 - ห้ามติดตั้งรั้วหรือกำแพงที่ก่อสร้างซึ่งขัดขวางการเดิน
 - บดกำแพงรั้วที่พื้นที่ก่อสร้าง
 - ควรติดตั้งแสงสว่างเพื่อปรับปรุงสภาพทัศนียภาพของพื้นที่
ก่อสร้างและเป็นการทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก
- สีพื้น**
- สีพื้นควรใช้สีที่กลมกลืนกับ
สภาพแวดล้อมเมืองโดยรอบ



พื้นที่อำนวยความสะดวกสาธารณะในพื้นที่

ส่วนช่วยความสะอาดในส่วนอื่น ก่อนนำดับเพลิง

- นิยาม**
- พ่อน้ำดับเพลิงหรือถังดับเพลิง ติดตั้งบริเวณขอบระหว่างทางเท้าและทางรถยนต์เพื่อให้ใช้กับยานพาหนะเพลิงที่ติดต่อกับรถจักรยานได้
- สถานะ**
- พ่อน้ำดับเพลิงหลายแห่งตั้งอยู่ตรงกลางทางเดิน ซึ่งทำให้เกิดหรือสร้างความไม่สะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยานเท้า
 - พ่อน้ำดับเพลิงหลายแห่งเสียหายรุนแรงเพราะไม่แข็งแรง
 - ถังดับเพลิงไม่ตรง
 - การขอส่วนที่เชื่อมต่อถังดับเพลิงทำไม่ได้



ส่วนช่วยความสะอาดในส่วนอื่น

แนวทางการออกแบบ ก่อนนำดับเพลิง

- จุดประสงค์**
- ติดตั้งถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงที่ใช้งานได้กับยานพาหนะ
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
- วิธีการ**
- ติดตั้งถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงที่ใช้งานได้กับยานพาหนะ
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
 - ถังดับเพลิงและถังน้ำดับเพลิงต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม
- การติดตาม**
- ไม่ติดต่อบริษัท



ส่วนช่วยความสะอาดในส่วนอื่น

ความเป็นมาและความสำคัญ

- พื้นที่สีเขียวเป็นส่วนประกอบสำคัญของเมืองที่ช่วยสร้างความสวยงามทางสายตาและลดมลพิษทางอากาศ ๑. ปะปนกัน แต่ไม่ติดกันได้ถึงความสะอาด หรือทำให้ดินปนกัน
- ทางเดินเท้ากลายเป็นทางที่เชื่อมเครือข่ายที่ไม่ต่อเนื่องกัน และทำให้เกิดความเสียหายต่อทางเท้า
- พื้นที่ดินมีไม่เพียงพอ และกลายเป็นที่จอดรถยนต์หรือมอเตอร์ไซด์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้สัญจรผ่านทาง
- ถนนเชื่อมกันและสามารถใช้ทางสวนสาธารณะซึ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาและไม่เกิดการพัฒนา และมีการจัดการในทางสีเขียวอื่น ๆ จากทิศทางที่แนวระแนงและป่าวนวม



วัตถุประสงค์

- เพื่อพัฒนาหลักการพื้นฐานในการออกแบบสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ**
 - วางแนวคิด ข้อกำหนดในการจัดทำ ศึกษาคัดกรอง และแผนการบำรุงรักษาจากออกแบบสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ
- เสนอแนวทางการออกแบบที่สัมพันธ์กัน และการออกแบบที่เชื่อมโยงถึงกันของพื้นที่เมือง**
 - เสนอแนวทางการออกแบบที่ช่วยสร้างความสวยงามทางสายตาที่สอดคล้องกันทั้งด้านรูปทรง สี และลักษณะที่แตกต่างจากพื้นที่เมือง เช่น ชายทะเล ภูเขา และสวนสาธารณะ
 - เสนอแนวทางการออกแบบที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่สวนสาธารณะและสวนสาธารณะที่ประชิดกัน และใช้พื้นที่สวนสาธารณะที่เชื่อมโยงกัน
- เสนอแนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติที่เชื่อมโยงกับระบบ เพื่อสภาพแวดล้อมที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่เมือง**
 - เสนอแนวทางการออกแบบที่ช่วยสร้างความสวยงามทางสายตาที่เชื่อมโยงกัน
 - ศึกษาและออกแบบพื้นที่ที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่สวนสาธารณะและสวนสาธารณะที่เชื่อมโยงกัน
 - เสนอแนวทางการออกแบบที่ช่วยเชื่อมโยงพื้นที่สวนสาธารณะและสวนสาธารณะที่เชื่อมโยงกัน

ขอบเขตการนำไปใช้

แนวทางการออกแบบฉบับนี้เพื่อเสนอแนะและสิ่งที่เป็นไปได้ในงาน
ออกแบบที่เกี่ยวข้องกับความหลากหลายของผู้ใช้และผู้พิการ จากมุมมองการ
ออกแบบที่ใช้งานได้ และปรับตามแนวทางที่ผู้ใช้งานออกแบบผลิตภัณฑ์
เป็นรายฉบับ

แนวทางการออกแบบฉบับนี้ จะทำร่วมกับนักออกแบบที่มีความ
รู้ความสามารถทางสื่อของเมืองและผู้ และเสนอแนะวิธีการที่นำไปใช้ทั้งในด้านการ
คำสั่งใช้รูปแบบ การโต้ตอบ การวัดผล และการนำผู้ใช้งาน

ศัพท์เฉพาะและคำนิยามที่ใช้ในแนวทางการออกแบบฉบับนี้ มีไว้เพื่อขยาย
แนวทางการออกแบบให้ชัดเจนและเหมาะสม จึงอาจแตกต่างกันกับความหมายที่ใช้ในทาง
อื่นฉบับนี้บ้างเล็กน้อย

กรณีศึกษาต่างประเทศ

การเป็นเพื่อนและความกลมกลืนกับท้องถิ่น "อินทรี 21" แห่งยโสธร

มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี เป็นมหาวิทยาลัยที่มุ่งเน้นการพัฒนาคน พัฒนาสังคม และพัฒนาท้องถิ่น ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของมหาวิทยาลัยราชภัฏทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือการเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น การเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น หมายถึง การที่มหาวิทยาลัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ แต่เป็นการเข้าไปช่วยพัฒนาท้องถิ่นให้ดีขึ้น การเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น หมายถึง การที่มหาวิทยาลัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ แต่เป็นการเข้าไปช่วยพัฒนาท้องถิ่นให้ดีขึ้น



ภาพกิจกรรมของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี

การเป็นเพื่อนและความกลมกลืนกับท้องถิ่น "อินทรี 21" แห่งยโสธร

มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี เป็นมหาวิทยาลัยที่มุ่งเน้นการพัฒนาคน พัฒนาสังคม และพัฒนาท้องถิ่น ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจของมหาวิทยาลัยราชภัฏทั่วประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคือการเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น การเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น หมายถึง การที่มหาวิทยาลัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ แต่เป็นการเข้าไปช่วยพัฒนาท้องถิ่นให้ดีขึ้น การเป็นเพื่อนบ้านกับท้องถิ่น หมายถึง การที่มหาวิทยาลัยได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์ใดๆ แต่เป็นการเข้าไปช่วยพัฒนาท้องถิ่นให้ดีขึ้น



ภาพกิจกรรมของมหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี

คู่มือการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา

คู่มือการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา (New York City Development of Transportation : DOT) ทำให้ผังเมืองสามารถเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย ซึ่งหลักการและแนวทางในการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา (New York City Development of Transportation : DOT) สามารถนำมาใช้ร่วมกับระบบการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย ซึ่งหลักการและแนวทางในการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา (New York City Development of Transportation : DOT) สามารถนำมาใช้ร่วมกับระบบการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย



กรณีศึกษาเมืองที่นำร่องอเมริกา

คู่มือการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา

คู่มือการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา (New York City Development of Transportation : DOT) ทำให้ผังเมืองสามารถเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย ซึ่งหลักการและแนวทางในการออกแบบเมืองที่นำร่องอเมริกา (New York City Development of Transportation : DOT) สามารถนำมาใช้ร่วมกับระบบการขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย



กรณีศึกษาเมืองที่นำร่องอเมริกา

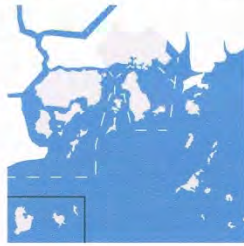
สภาการเกษตรอินทรีย์นานาชาติและสมาคมเกษตรอินทรีย์โลก (IFOAM) ทั่วโลก

เปิดมุมมองใหม่ถึงเกษตรอินทรีย์และวิถีชีวิตที่ดี ผ่านงานการประชุมเชิงปฏิบัติการของภาคีเครือข่าย

สภาการเกษตรอินทรีย์นานาชาติและสมาคมเกษตรอินทรีย์โลก (IFOAM) ทั่วโลก

กิจกรรมเปิดมุมมองใหม่ถึงเกษตรอินทรีย์และวิถีชีวิตที่ดีผ่านงานการประชุมเชิงปฏิบัติการของภาคีเครือข่าย (IFOAM) ทั่วโลก... 6 แห่ง... 29 วัน... 60 คน... 6 แห่ง... 29 วัน... 60 คน... 6 แห่ง... 29 วัน... 60 คน...

สภาการเกษตรอินทรีย์นานาชาติและสมาคมเกษตรอินทรีย์โลก (IFOAM) ทั่วโลก



สภาการเกษตรอินทรีย์นานาชาติและสมาคมเกษตรอินทรีย์โลก (IFOAM) ทั่วโลก

กิจกรรมเปิดมุมมองใหม่ถึงเกษตรอินทรีย์และวิถีชีวิตที่ดีผ่านงานการประชุมเชิงปฏิบัติการของภาคีเครือข่าย (IFOAM) ทั่วโลก... 6 แห่ง... 29 วัน... 60 คน... 6 แห่ง... 29 วัน... 60 คน...

สภาการเกษตรอินทรีย์นานาชาติและสมาคมเกษตรอินทรีย์โลก (IFOAM) ทั่วโลก

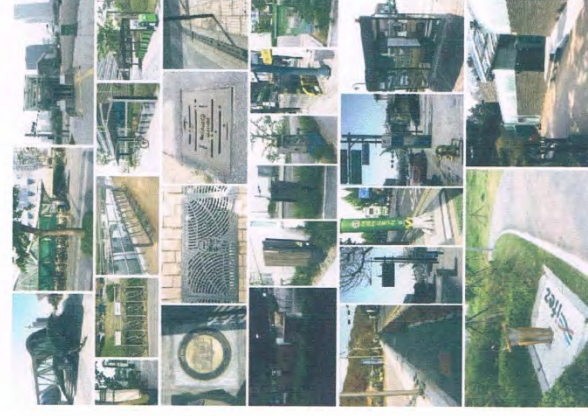
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร

สีน้ำเงินและเทา-ดำที่โดดเด่นในยามค่ำคืน



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี กรุงเทพมหานคร



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

การประเมินสถานะปัจจุบัน

การสำรวจเบื้องต้น 18 อำเภอ ในเขตเทศบาลเมืองประจักษ์ศิลปาคมและเขตเทศบาลเมืองงิ้ว และ 25 ตำบล ส่วนการสำรวจนอกเขตเมืองงิ้วและเมืองงิ้วเป็นการสำรวจตามเป็นเขต 28 เมือง ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2555 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 และเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การวัดผลเบื้องต้น ซึ่งตั้งชื่อหน่วยงานและตัวอักษร โดยทำการจัดตามขั้นตอนที่บันทึกมา 13 เมือง ระหว่างเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2558 ถึง มิถุนายน พ.ศ. 2559



1. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
2. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
3. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
4. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
5. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
6. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
7. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
8. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
9. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
10. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
11. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
12. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
13. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
14. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
15. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
16. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
17. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)
18. เทศบาลเมืองเมืองงิ้ว (เมืองงิ้ว)

ข้อมูลทั่วไปของพื้นที่สำรวจ : ประเมินและวิเคราะห์ประเมินข้อมูลและแผนที่สำรวจตามการสำรวจตามเมืองงิ้วและเมืองงิ้ว

ขอบเขตการสำรวจ : เมืองงิ้วและเมืองงิ้ว

ระยะเวลาการสำรวจ : พฤศจิกายน พ.ศ. 2555 - มกราคม พ.ศ. 2558

เจ้าหน้าที่ : นางสาวนงนุช นงนุชเมืองงิ้ว
นางสาวนงนุช นงนุชเมืองงิ้ว
นางสาวนงนุช นงนุชเมืองงิ้ว

การประเมินและวิเคราะห์สถานะปัจจุบัน

ผลวิเคราะห์

ผลการประเมินสถานะปัจจุบัน ความรุนแรงและวิสัยทัศน์ในสวนไม้เก่า ตามเป้าหมายตามรายการประเมิน และตามข้อบังคับในการดูแลแบบ

■ การประเมินสถานะปัจจุบันตามเป้าหมาย

■ สำรองความหลากหลาย < กบฏ

ติดตั้งถังน้ำฝน ไม้ตามเส้นทางเดินและต้นไม้รอบๆ ใช้สีพื้นและอิฐกรวดชนิด และวิธีการจัดการต้นไม้ที่งอก ทำให้มีความแข็งแรงยิ่งขึ้น



■ สำรองความหลากหลาย < สุนัขบูล

ติดตั้งถังน้ำฝน และจากสภาพดินมีการใช้สีพื้น, อิฐกร และวิธีที่หลากหลาย



การประเมินและวิเคราะห์ตามเป้าหมาย

■ สำรองความหลากหลาย < อุทรวินิรมิต

ติดตั้งถังน้ำฝน และวิธีการจัดการที่ช่วยทำให้มีความแข็งแรง



■ สำรองความหลากหลายเป็นสีเขียว

รดน้ำอย่างสม่ำเสมอ และวิธีที่หลากหลาย ใช้สีพื้นและอิฐกรวด และวิธีที่หลากหลาย



การประเมินและวิเคราะห์ตามเป้าหมาย

สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร< เส้นทางสัญจร

พื้นที่และจุดที่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถจอดได้ เนื่องจากพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์สาธารณะ ออกมาใช้งาน และไม่สามารถขึ้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก



สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการสัญจร< จุกรถจักรยานยนต์

พื้นที่จอดจักรยานยนต์ไม่เพียงพอเนื่องจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จอดจักรยานยนต์ในบริเวณที่จอดรถ และมีการตั้งรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่จอดรถ



สิ่งอำนวยความสะดวกในการจัดการ

พื้นที่และจุดที่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถจอดได้ เนื่องจากพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์สาธารณะ ออกมาใช้งาน และไม่สามารถขึ้นที่สิ่งอำนวยความสะดวก



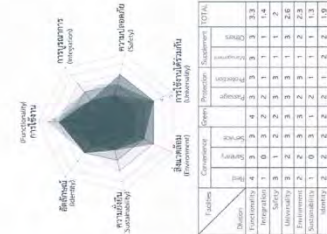
สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง< จุกรถจักรยานยนต์

พื้นที่จอดจักรยานยนต์ไม่เพียงพอเนื่องจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จอดจักรยานยนต์ในบริเวณที่จอดรถ และมีการตั้งรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่จอดรถ



การประเมินสัมพันธภาพเบื้องต้นตามกรอบเป้าหมาย

1. ในหัวข้อการใช้น้ำดื่ม มีความพึงพอใจสูงสุด (3.3) แต่ได้คะแนนน้อยสุดในหัวข้อความยั่งยืน (1.3) และการบูรณาการ (1.4) ส่วนหัวข้อที่ค่าเฉลี่ยได้คะแนนน้อยสุด (1.9) เช่น
2. ในภาคีของการใช้งานและการที่บุคลากรสามารถใช้งานได้ พบว่าบุคลากรมีความพึงพอใจน้อยและการใช้งานฐานน้ำดื่ม เนื่องจากเรื่องความสะดวกสบายที่ดื่มได้ไม่เพียงพอหรือดื่มแล้วไม่สดชื่นหรือดื่มแล้วไม่อร่อย โดยที่คะแนนเฉลี่ยอยู่ในช่วง 1.5 ถึง 2.5
3. เนื่องจากแต่ละระดับชั้นนักเรียนสามารถแยกแยะข้อสังเกตและรายงาน ซึ่งจากการที่นักเรียนระหว่างสังเกต และการนำข้อสังเกตที่ส่งมาไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถแจ้ง



ผลวิเคราะห์ตามตารางสัมพันธภาพระหว่างหน่วยงานของโรงเรียนสุวิภากรนฤนาถ

หัวข้อ รายละเอียด

- การใช้น้ำดื่ม** - ค่าการวัดที่ดีไม่ต่อเนื่องกัน แต่ที่ข้อดีคือ การใช้งานจริงมีไป
- การบูรณาการ** - จากความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นจุดที่ขาด ๑ ที่เสียกว่า และจากการที่ได้มีโครงการมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ๆ
- ความปลอดภัย** - ยังมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานบางกลุ่มและผู้ใช้บางกลุ่ม
- การใช้น้ำดื่มที่ถูกต้อง** - มีทั้งข้อดีและไม่ดี และข้อดีที่เด่นชัดกว่า
- สภาพแวดล้อม** - ความสะอาดไม่เพียงพอ และจุดที่เด่นชัดกว่า
- ความยั่งยืน** - การวัดที่ดียังไม่ต่อเนื่องกัน หรือจากการออกแบบการวัดที่ดี ส่งผลกระทบต่อคุณภาพเป็นส่วนใหญ่
- ข้อสังเกต** - บุคลากรที่ปฏิบัติงานต้องมีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง และควรมีการประเมินผลเป็นประจำ

การประเมินสัมพันธภาพเบื้องต้นตามกรอบเป้าหมาย

1. จุดประสงค์

- ผู้ที่รับผิดชอบในการใช้งานและการใช้ข้อมูลและสรุปในแบบพกพา
- ผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการใช้งาน
- มีการสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
- มีการสื่อสารข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ

2. วิสัยทัศน์

- มีการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสูง
- มีการใช้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพสูง

3. ข้อเสนอแนะ

- ไม่มีการดำเนินการที่จำเป็นในการใช้งาน
- ไม่มีการดำเนินการที่จำเป็นในการใช้งาน
- ไม่มีการดำเนินการที่จำเป็นในการใช้งาน
- ไม่มีการดำเนินการที่จำเป็นในการใช้งาน
- ไม่มีการดำเนินการที่จำเป็นในการใช้งาน

ผลลัพธ์ที่โดยรวม

- เมื่อขาดความหลากหลายทางชีวภาพในระบบนิเวศหนึ่งระบบ จะส่งผลให้ระบบนิเวศนั้นมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมน้อยลง
- ไม่มีกรอบเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยาที่ชัดเจน
- ยังไม่มีคำนิยามที่ชัดเจนเกี่ยวกับการวัดการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างความหลากหลายทางชีวภาพ และการวัดผลกระทบของนิเวศวิทยาที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
- การผสมผสานกันระหว่างความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยาสามารถช่วยในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบของกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
- ผู้จัดทำมีมติเห็นชอบที่จะเป็นโครงการนำร่อง

แนวทางการแก้ปัญหาและข้อแนะนำ

- ส่วนหนึ่งของชุดปฏิบัติการที่พัฒนาขึ้นเพื่อช่วยในการจัดการกับความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยา
- จำเป็นต้องพัฒนากรอบเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยาที่ชัดเจน
 - จำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบของกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
 - จำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบของกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
 - จำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบของกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ
 - จำเป็นต้องมีการวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบของกิจกรรมของมนุษย์ที่มีต่อความหลากหลายทางชีวภาพ

อัตลักษณ์ของจำกอกเมือวชลบุรี

แผนภาพการเชื่อมโยงของระบบชลประทานระบบน้ำประปาเมืองชลบุรี จังหวัดนครราชสีมา

การสำรวจภาพลักษณ์ท้องถิ่น และอัตลักษณ์ของจำกอกเมือวชลบุรี

ให้ทำการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน 457 คนที่เมืองชลบุรี จากการส่งแบบสอบถามจำนวน 500 ชุดโดยใช้แบบสอบถามที่มีรูปแบบที่ง่ายต่อการทำความเข้าใจแก่ชาวบ้านที่อาจยังไม่คุ้นเคยกับการใช้แบบสอบถามออนไลน์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการตอบแบบเรียงลำดับความชอบความไม่ชอบตามลำดับ และนำผลมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปที่มีชื่อว่า โปรแกรมสำรวจระหว่าง 15 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ถึง 20 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ในจำนวนผู้ตอบคำถามมี 71% เป็น ชาวราชการ 13% เป็นผู้ที่ไม่ใช่ข้าราชการ ใน เมืองชลบุรี 90% ของผู้ตอบแบบสอบถามอาศัยอยู่ในเมืองชลบุรี และมี 56% ของผู้ตอบแบบสอบถามอาศัยอยู่ในบริเวณนี้มานานกว่า 10 ปี

บทนำการสำรวจ : การศึกษาภาพลักษณ์ท้องถิ่นและอัตลักษณ์เมืองชลบุรี
ขอบเขตการสำรวจ : 12 ตำบลในอำเภอเมืองชลบุรี และเขตกำนันตำบลบ้านเขา
ระยะเวลาการสำรวจ : ธันวาคม พ.ศ. 2558 - กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 (3 เดือน)



- การปกครองส่วนท้องถิ่น 12 แห่ง
- เทศบาลเมืองชลบุรี
 - เทศบาลเมืองบ้านเขา
 - เทศบาลเมืองบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลหนองหิน
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลหนองหิน
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา
 - เทศบาลตำบลบ้านเขา

แผนที่แสดงเขตการปกครอง

ผลวิเคราะห์การสำรวจภาพลักษณ์กับ และอัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี

ผลการสำรวจโดยใช้เครื่องมือการสอบถามที่ส่งไปยังผู้ตอบแบบสอบถาม โดยพิจารณาจากค่าที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ จากนี้จึงได้วิเคราะห์ตามข้อที่ 4 ประมวล ได้แก่ สภาพแวดล้อมธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น อุทยานธรรมชาติ และสิ่งปลูกสร้าง

ภาพลักษณ์เมืองที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้มีหลายประเด็น ทั้งเรื่องน้ำ และเมืองอุตสาหกรรม ซึ่งมี 65% ของผู้ตอบแบบสอบถามมีทัศนคติที่ดีว่า ส่วนประกอบเกี่ยวกับสุขภาพ ความปลอดภัย ทัศนศึกษา และสภาพแวดล้อมในการพักอาศัย แต่ทั้งนี้ส่วนที่พึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ส่วนที่ตอบเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของอุตสาหกรรมเมือง และสิ่งปลูกสร้างในเขตเมือง ความพึงพอใจต่ำกว่า 80%

Reminding Keywords of Mueang Chon Buri



แผนภูมิวงกลมที่แสดงถึงจำนวนการตอบแบบสอบถาม 457 คน โดยแบ่งประเภทตามอายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และเวลาที่ตอบแบบสอบถาม และความสัมพันธ์กับเมืองชลบุรี

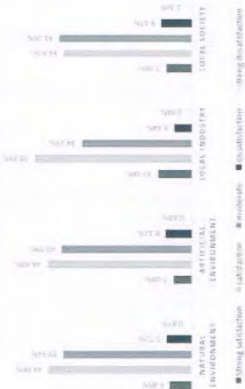


การวัดระดับผลการสำรวจแต่ละประเภท

ผลการสำรวจจะถูกจัดให้คะแนนตามลักษณะที่มีอยู่และจะแบ่งออกเป็นสองระดับคือ จากหนึ่งถึงห้าโดยเฉลี่ยคือ 4 ประเภท ได้แก่ สภาพแวดล้อมของธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่สร้างขึ้น สิ่งอำนวยความสะดวก และสิ่งอำนวยความสะดวก

จากผลการสำรวจ ค่าของส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลสภาพแวดล้อมเมืองเมืองสุพรรณบุรี

THE SATISFACTION OF MUEANG CHON BURI DISTRICT

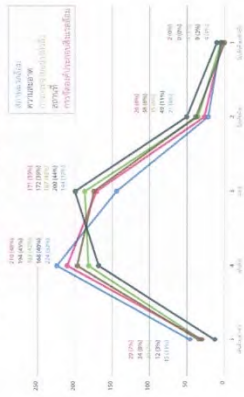


สภาพแวดล้อมธรรมชาติ

ค่าเฉลี่ย จำนวนค่าที่ทับซ้อนถึงสภาพแวดล้อมธรรมชาติของอำเภอเมืองสุพรรณบุรี



การวิเคราะห์ความพึงพอใจของประชาชนเกี่ยวกับข้อมูลสภาพแวดล้อมธรรมชาติ

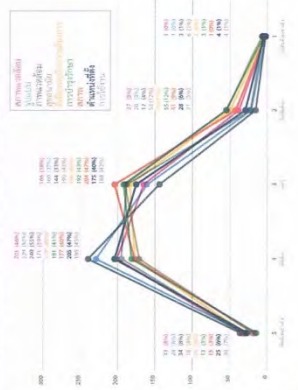


■ **สภาพแวดล้อมที่ถูกร้านขึ้น**

คำสำคัญ: จินตนาการที่ก่อให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ถูกร้านขึ้นในอเนกมณฑลบุรี



การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของสถานะปัจจัยในหัวข้อสภาพแวดล้อมที่ถูกร้านขึ้น



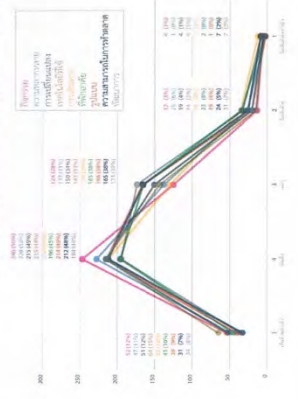
สถิติความสัมพันธ์ของสถานะปัจจัย

■ **จุดสาทรกรรมกับวลัก**

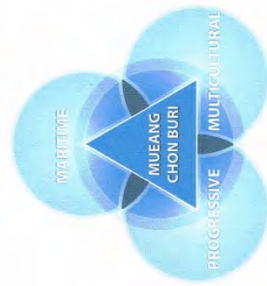
คำสำคัญ: จินตนาการที่ก่อให้เกิดจุดสาทรกรรมที่ถ่วงถ่วงอเนกมณฑลบุรี



การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของสถานะปัจจัยในจุดสาทรกรรมที่ถ่วงถ่วง



สถิติความสัมพันธ์ของสถานะปัจจัย



แนวทางการขยายแบบฉบับมี 3 ข้อด้วยกันคือ

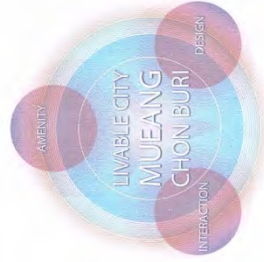
- เมืองชุมชน (Moderne)** - เมืองท่องเที่ยวชั้นนำ ที่สามารถท่องเที่ยวและพักผ่อนได้ทั้งวันและคืน
- ก้าวหน้า (Progressive)** - เมืองร่วมสมัยที่ก้าวทันโลกและมีความทันสมัย เป็นศูนย์กลางการวิจัย การศึกษา
- ความหลากหลายวัฒนธรรม (Multicultural)** - เป็นเมืองที่มีชีวิตชีวาและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว มีการท่องเที่ยวและอยู่ร่วมกับชนกลุ่มน้อยที่หลากหลาย

นโยบายออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก

จุดมุ่งหมาย

วัตถุประสงค์ของแผนผังเมืองและการวางผังเมืองรวม กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์
และรายละเอียด

ความสอดคล้อง - ปฏิสัมพันธ์ - ครอบคลุม = หนึ่งเดียว



วิสัยทัศน์

เพื่อส่งเสริมและนำทางออกแบบสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ "เมืองยั่งยืน เมืองแห่งอนาคตที่สู้รบ ธรรมชาติ และความสุข อยู่ร่วมกัน"

SERVICE

SM: Strong public order and security
REGIONS: Rugged living environment
RESPECTIVE: Good interacting city and smart communication with local society
VALUABLE: Consistent urban landscape and unique urban design
INTERNATIONAL: Appearance as an international city
CONGRUENT: Well-mixed occupying space, universal design, barrier-free design
ECOLOGICAL: A renewable environment/healthy city and its sustainability

หลักการพื้นฐานในการออกแบบ

ผู้ออกแบบนำหลักการในการปรับโครงสร้างเพื่อความยั่งยืนของเมืองมาสู่ การบริการสาธารณะที่ทันสมัยและยั่งยืน

1. แนวคิดที่วางออกแบบเกี่ยวกับความหลากหลายทางสังคมและสถานะ: ให้ความสำคัญที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเป็นระบบและครอบคลุม
2. งานออกแบบที่มีลักษณะเฉพาะของท้องถิ่น: ให้ความสำคัญกับท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะในแง่ของรูปแบบ โดยคำนึงถึงความแตกต่างในแต่ละพื้นที่
3. งานออกแบบที่ให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานที่หลากหลาย: ให้ความสำคัญกับผู้ใช้งานหลากหลาย ทั้งในระดับพื้นที่ เช่น ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ที่มีความต้องการพิเศษ
4. งานออกแบบที่ใช้ได้ทุกคน และปราศจากสิ่งกีดขวาง: ให้ความสำคัญกับทุกคนและทุกระดับ ให้ความสำคัญกับทุกคนในการใช้งาน
5. งานออกแบบที่สอดคล้องและบูรณาการ: ให้ความสำคัญกับงานออกแบบที่สอดคล้องและบูรณาการ
6. ความสำเร็จที่ยั่งยืน: ความสำเร็จที่ยั่งยืนต้องมาจากการใช้งาน, ครอบคลุมการดำเนินงานที่โปร่งใสและเป็นธรรม, มีข้อมูลที่เชื่อถือได้ และมีความยั่งยืน

งานออกแบบสิ่งแวดล้อมเพื่อความยั่งยืน สารบัญ: เป้าหมายที่ต้องการประยุกต์ใช้

แผนภาพการออกแบบสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืนประกอบด้วย 32 ชนิด สำหรับงานออกแบบเกี่ยวกับความหลากหลายทางสังคมที่ยั่งยืนซึ่งมีองค์ประกอบที่สำคัญและหลากหลายทางสังคม 4 ประเภท ได้แก่ 1. ด้านสังคมและวัฒนธรรม 2. ด้านสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ 3. ด้านการบริการและสาธารณูปโภค 4. ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

หมวด	ชนิด	รายละเอียด	งานออกแบบที่เกี่ยวข้อง
ด้านสังคมและวัฒนธรรม	ด้านสังคม	กิจกรรมทางสังคม	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านวัฒนธรรม	กิจกรรมทางวัฒนธรรม	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านวิถีชีวิต	วิถีชีวิตที่ดีขึ้น	พื้นที่สาธารณะ
ด้านสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติ	ด้านสิ่งแวดล้อม	พื้นที่สีเขียว	พื้นที่สีเขียว
	ด้านธรรมชาติ	พื้นที่สีเขียว	พื้นที่สีเขียว
	ด้านวิถีชีวิต	วิถีชีวิตที่ดีขึ้น	พื้นที่สีเขียว
ด้านการบริการและสาธารณูปโภค	ด้านบริการ	บริการสาธารณะ	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านสาธารณูปโภค	สาธารณูปโภค	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านวิถีชีวิต	วิถีชีวิตที่ดีขึ้น	พื้นที่สาธารณะ
ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน	ด้านมีส่วนร่วม	การมีส่วนร่วม	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านความโปร่งใส	ความโปร่งใส	พื้นที่สาธารณะ
	ด้านวิถีชีวิต	วิถีชีวิตที่ดีขึ้น	พื้นที่สาธารณะ

การกำหนดรายละเอียดในใบออกใบ

ใบนี้คือใบงานที่กำหนดรายละเอียดของเนื้อหาที่จะใช้ในการเรียนการสอนเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ

จุดประสงค์	ผู้เรียนสามารถอธิบายความหมายของความหลากหลายทางชีวภาพได้
สื่อ	สื่อที่เกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ เช่น รูปภาพ, วิดีโอ, บทความ
สื่อ	สื่อที่เกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ เช่น รูปภาพ, วิดีโอ, บทความ
การวัดผล	การสังเกตพฤติกรรมการเรียนและการตอบคำถาม

จุดประสงค์

- อธิบายความหมายของความหลากหลายทางชีวภาพได้
- อธิบายความสำคัญของการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพได้
- อธิบายผลกระทบจากการทำลายความหลากหลายทางชีวภาพได้
- อธิบายความสำคัญของการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพได้

สื่อ

- ภาพประกอบเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ
- ภาพประกอบเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ
- ภาพประกอบเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ
- ภาพประกอบเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ
- ภาพประกอบเกี่ยวกับความหลากหลายทางชีวภาพ

วิธีการ

- การบรรยาย
- การอภิปราย
- การเล่นเกม
- การวาดภาพ
- การทำโครงการ

แนวทางการออกแบบสื่อช่วย การเรียนรู้

ที่พัก - บ้านไม้

นิยาม

- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว

อธิบาย

- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว
- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว
- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว
- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว
- บ้านไม้เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับผู้สูงอายุ และครอบครัว



แนวทางการออกแบบบ้านไม้

ปูพรม

- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้

ไม้ตก

- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้
- สวนสาธารณะบ้านไม้



แนวทางการออกแบบเบื้องต้นสวนสาธารณะสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ งบประมาณ 50 ล้านบาท

แนวทางการออกแบบเบื้องต้นสวนสาธารณะสวนสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ งบประมาณ 50 ล้านบาท

ที่พัก - ศาลา

นิยาม

- ศาลาเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ออกแบบและจัดตั้งโดยมีเป้าหมายเพื่อให้บริการแก่ชุมชน

สถานะ

- การบำรุงรักษาจะทำได้ไม่เหมาะสม ศาลาต่าง ๆ จึงมักขาดการดูแล
- การใช้งานจะเพิ่มขึ้น และสิ่งที่มีอยู่จะมีความน่าเชื่อถือที่ศาลาไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม



แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

แนวทางการออกแบบศาลา

วัตถุประสงค์

- ใช้เป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ
- สำหรับพักผ่อน ใช้พักผ่อนที่มีพื้นที่และรูปทรงกลม ไม่เป็นรูปทรงสี่เหลี่ยม
- สำหรับพักผ่อนร่วมกับผู้อื่น
- ควรทำสิ่งอำนวยความสะดวกที่อำนวยความสะดวก

การติดตั้ง

- ติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติที่เขียวชอุ่ม เช่น ไม้ยืนต้น ไม้ประดับ และพุ่มไม้
- ติดตั้งศาลาในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ติดตั้งศาลาในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ติดตั้งศาลาในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ติดตั้งศาลาในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ติดตั้งศาลาในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย



แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

ข้อควรพิจารณา

- ตำแหน่งที่ตั้งของศาลาควรพิจารณาถึงทิศทางลมและทิศทางแสง
- ควรคำนึงถึงการติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติ
- ควรคำนึงถึงการติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติ
- ควรคำนึงถึงการติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติ
- ควรคำนึงถึงการติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติ
- ควรคำนึงถึงการติดตั้งศาลาที่ร่มเงาหรือที่ร่มเงาธรรมชาติ

ข้อควรระวัง

- ศาลาควรตั้งในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ศาลาควรตั้งในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย
- ศาลาควรตั้งในที่ที่ปลอดภัยและมองเห็นได้ง่าย



แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

สุขภาพ แนวทางการออกแบบโดยรวม

ทิศทางสีพื้นฐาน

- สีดำ-ขาว-สีน้ำตาล-เขียว-สีฟ้า-สีเทา-สีส้ม (ถ้าสีอื่นมีอยู่จากสีพื้นฐานจะรวมเข้ามาอยู่ในประเภทสีเทา)
- คำที่มีสีต่างกันไป ความสะอาด และความงามของสื่อสิ่งพิมพ์มีความสะอาด
- คำที่มีสีความถี่สูงเกินไปเกี่ยวกับความสะอาดโดยรอบ
- สีของออกแบบสื่อสิ่งพิมพ์มีความสะอาดให้สีที่เด่นชัดที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปใช้ เพื่อที่สื่อสิ่งพิมพ์ที่เห็นเป็น
- สีของออกแบบสื่อสิ่งพิมพ์มีความสะอาดให้สื่อที่อ่านง่ายโดยการใช้สีที่เด่นชัดที่ดูง่าย
- หลังการพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ สื่อสิ่งพิมพ์ที่มีการนำเสนอสื่อสิ่งพิมพ์ที่มีความสะอาดให้ดูเด่นชัดที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย

อื่น และวิธีการใช้การตามคำแนะนำ

รูปภาพ

- รูปภาพต่าง ๆ ไม่ใช้ภาพความสะอาด
- โดยปกติแล้วไม่รวมแต่สื่อสิ่งพิมพ์หรือสื่อสิ่งพิมพ์ใด ๆ รวมสื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์หรือสื่อสิ่งพิมพ์ใด ๆ ได้ได้ คำว่าต่าง ๆ หากจำเป็นสื่อสิ่งพิมพ์หรือสื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์ที่มีการใช้ภาพสื่อสิ่งพิมพ์ที่มีความสะอาด สามารถ
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย

สีพื้น

- หากจำเป็นสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ หรือไม่มีสี
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย

การติดตั้ง

- เป็นระยะห่างที่เหมาะสมจากที่ติดตั้ง
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย
- เป็นระยะห่างที่เหมาะสมจากที่ติดตั้ง
- สื่อสิ่งพิมพ์สื่อสิ่งพิมพ์ที่ดูง่ายที่เห็นเป็นไปโดยรอบที่ดูง่าย

สุขาภิบาล - ห้องน้ำสาธารณะ

นิยาม

- ห้องน้ำสาธารณะคือสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่ติดตั้งไว้ให้ผู้สัญจรทางเท้าใช้ร่วมกันอย่างยั่งยืน

สถานะ

- ห้องน้ำสาธารณะจำนวนมากไม่เข้ากับสภาพแวดล้อมภายนอก และการบำรุงรักษาที่ยังทำไม่ได้มาอย่างต่อเนื่อง
- ขาดการสนับสนุนและความร่วมมือผู้ใช้งาน
- ยังไม่มียุทธศาสตร์สาธารณะเชิงกลยุทธ์ผู้ใช้งานสตรี เด็ก คนชรา ผู้พิการชายอ่อนแอ และผู้พิการ
- ไม่มีการใช้กำลังบำรุงรักษาที่จำเป็น/เหมาะสมมาก



แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

แนวทางการออกแบบห้องน้ำสาธารณะ

รูปทรง

- ต้องมีการเข้าขนาดใหญ่และทางเดินไปห้องน้ำมีขนาดเพียงพอ และไม่มีสิ่งกีดขวางที่กีดขวางกัน
- ต้องหลีกเลี่ยงแสงสว่างของแสงทางเข้าห้องน้ำสาธารณะเพื่อความปลอดภัย
- ห้องน้ำสาธารณะแบ่งออกเป็นแบบที่สร้างเป็นอาคารหรือแบบที่เป็นตู้เหล็ก ฯ จะขึ้นอยู่กับพื้นที่บริเวณที่ติดตั้ง

วัสดุ

- สำหรับห้องน้ำที่สร้างเป็นอาคารควรใช้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หรือโครงสร้างของวัสดุที่ปลอดภัยสำหรับ
- สำหรับห้องน้ำที่เป็นตู้เหล็ก ต้องออกแบบห้องน้ำสาธารณะให้ใช้วัสดุที่ปลอดภัยสูงและป้องกันกันการรั่วซึม
- สำหรับที่ฉนวนกันความร้อน ต้องใช้วัสดุที่ฉนวนกันน้ำได้
- สำหรับพื้นที่ภายนอกห้องน้ำ ควรใช้วัสดุที่ฉนวนกันน้ำได้ และต้อง กันน้ำ ไม่กัดกร่อน หรือสกปรกตามเนื้อไม้



แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

สีพื้น

- เลือกสีที่กลมกลืนกับบริเวณสภาพแวดล้อมโดยรอบของพื้นที่นั้น

การติดตั้ง

- คำนึงถึงการจัดตั้งห้องน้ำสาธารณะและไม่ให้ติดชิดอยู่กับอาคาร แต่เชื่อมต่อกับส่วนที่เป็นสิ่งกีดขวาง
- ต้องหลีกเลี่ยงห้องน้ำสาธารณะในสถานที่ที่มีการระบายอากาศไม่ดี และควรหาวิธีระบายอากาศที่ระบายออก
- หากห้องน้ำสาธารณะมีสิ่งปนเปื้อนทางเสียงต้องลดทอนจำนวนการติดตั้งและขนาดให้สอดคล้องกับพื้นที่ที่เป็น
- เน้นระยะห่างตั้งแต่ 2 เมตรขึ้นไป เป็นพื้นที่เดิน พัดจากทิศที่ตั้งห้องน้ำสาธารณะแล้ว



แนวทางการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

สุขภาพ ভাল - ง่ายสำหรับดี

นิยาม

- เว็บไซต์สำหรับทีมเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สามารถแก้ไขสถานะและจัดการข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สถานะ

- ใช้งานง่ายสำหรับทีมที่มีประสบการณ์

แนวทางการออกแบบ ง่ายสำหรับดี

รูปทรง

- ออกแบบทรงที่นำผู้ออกแบบมาใช้ได้ง่าย
- คำนึงถึงการจัดการข้อมูลในรูปแบบของภาพและความสูงของเว็บไซต์ที่ทีม ระหว่าง 70-80 ซม. เพื่อให้ทีมสามารถดูข้อมูลได้ง่าย

วัสดุ

- ใช้วัสดุที่ป้องกันการสึกกร่อน เป็นฉนวน
- ใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

อุปกรณ์ให้บริการอื่นๆ แนวทางการออกแบบโดยรวบ

ทิศทางเว็บไซต์

- แนะนำให้ผู้ใช้งานสามารถเลือกการบริการจากทางเว็บไซต์ได้ง่าย
- สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางเว็บไซต์ การออกแบบเว็บไซต์ที่ใช้งานง่าย
- หลังจากที่ทีมมีเว็บไซต์แล้ว ควรที่จะมีการปรับปรุงเว็บไซต์ให้ทันสมัยอยู่เสมอ

ข้อควรระวัง

- ควรให้ผู้ใช้งานสามารถเลือกการบริการจากทางเว็บไซต์ได้ง่าย
- สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางเว็บไซต์ การออกแบบเว็บไซต์ที่ใช้งานง่าย
- หลังจากที่ทีมมีเว็บไซต์แล้ว ควรที่จะมีการปรับปรุงเว็บไซต์ให้ทันสมัยอยู่เสมอ

รูปทรง

- ออกแบบทรงที่นำผู้ออกแบบมาใช้ได้ง่าย
- คำนึงถึงการจัดการข้อมูลในรูปแบบของภาพและความสูงของเว็บไซต์ที่ทีม ระหว่าง 70-80 ซม. เพื่อให้ทีมสามารถดูข้อมูลได้ง่าย

การติดตั้ง

- ใช้วัสดุที่ป้องกันการสึกกร่อน เป็นฉนวน
- ใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

อุปกรณ์บริการอื่น ๆ ที่จอดรถยกยาน

- นิยาม**
- ที่จอดรถยกยานคือสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้ออำนวยและติดตั้งเพื่อให้ผู้ขับขี่ยกยานได้แก่การเข้ายานของตน

- สถานะ**
- มีสัญลักษณ์บอกและกราฟิกที่ชัดเจนพร้อมระบบสัญญาณเตือนเสียงความถี่สูง
 - ที่ตั้งอยู่ในเส้นทางความหนาแน่นและมีความลาดชันไม่
 - ใช้วัสดุที่มีความแข็งแรง ไม่แตกหักและมีความทนทานต่อ
 - การติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นไม่ควรกีดขวาง



แนวทางการออกแบบสำนักงานอาคารราชการ ชั้นบนชั้นสูง ฝั่งทิศใต้ กรุงเทพมหานคร

แนวทางการออกแบบ ที่จอดรถยกยาน

- จุดประสงค์**
- เพื่อเสริมสร้างให้ผู้ใช้บริการมีความปลอดภัยในการจอดรถยกยาน
 - คำสั่งการยกยานบนที่จอดรถยกยานต้องมีความชัดเจนและสอดคล้องกับสัญญาณไฟจราจร
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม หากมีกราฟิกแสดงการยกยาน
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นง่ายและปลอดภัย
 - ไม่ควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นยากหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - คำสั่งการยกยานต้องมีความทนทานและสามารถใช้งานได้เป็นระยะเวลานาน
 - คำสั่งการยกยานต้องมีความแข็งแรงและทนทานต่อสภาพแวดล้อม
 - คำสั่งการยกยานต้องมีความปลอดภัยและสามารถใช้งานได้เป็นระยะเวลานาน

- วิธีดำเนินการ**
- ไม่ควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นยากหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - คำสั่งการยกยานบนที่จอดรถยกยานต้องมีความชัดเจนและสอดคล้องกับสัญญาณไฟจราจร
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม หากมีกราฟิกแสดงการยกยาน
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นง่ายและปลอดภัย

- วิธีปฏิบัติ**
- ใช้วัสดุที่ทนทานและแข็งแรงเพื่อป้องกันความเสียหายในการจอดรถยกยาน
 - ใช้วัสดุที่มีความทนทานและแข็งแรงเพื่อป้องกันความเสียหายในการจอดรถยกยาน
 - ใช้วัสดุที่มีความทนทานและแข็งแรงเพื่อป้องกันความเสียหายในการจอดรถยกยาน
 - ใช้วัสดุที่มีความทนทานและแข็งแรงเพื่อป้องกันความเสียหายในการจอดรถยกยาน

- การติดตั้ง**
- ไม่ควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นยากหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - คำสั่งการยกยานบนที่จอดรถยกยานต้องมีความชัดเจนและสอดคล้องกับสัญญาณไฟจราจร
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม หากมีกราฟิกแสดงการยกยาน
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นง่ายและปลอดภัย
 - ไม่ควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นยากหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

- ข้อควรระวัง**
- ไม่ควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นยากหรือมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
 - คำสั่งการยกยานบนที่จอดรถยกยานต้องมีความชัดเจนและสอดคล้องกับสัญญาณไฟจราจร
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม หากมีกราฟิกแสดงการยกยาน
 - คำสั่งการยกยานต้องติดตั้งในตำแหน่งที่เหมาะสม และควรติดตั้งในตำแหน่งที่มองเห็นง่ายและปลอดภัย



แนวทางการออกแบบสำนักงานอาคารราชการ ชั้นบนชั้นสูง ฝั่งทิศใต้ กรุงเทพมหานคร

อุปกรณ์บริการอื่น ๆ ศูนย์ข้อมูลลูกค้าที่เกี่ยวข้อง

- ป้าย**
- ศูนย์ข้อมูลลูกค้าที่เกี่ยวข้องเป็นสื่ออำนวยความสะดวกที่สร้างจุดดึงดูดใจผู้มาท่องเที่ยว
- สถานี**
- ยังมีบริการนำทางผู้เข้าชมสวนสาธารณะที่ใช้จักรยานยนต์ ซึ่งเป็นการนำทางที่สะดวกและรวดเร็ว
 - จำนวนศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวที่ติดตั้งแล้วมีไม่เพียงพอ



แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะและสวนสาธารณะ

แนวทางการออกแบบ ศูนย์ข้อมูลลูกค้าที่เกี่ยวข้อง

- รูปทรง**
- ควรเลือกรูปแบบให้มีความทันสมัย น่าสนใจ
 - ต้องคำนึงถึงพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ
 - การเข้าถึงง่ายทั้งทางบกและทางน้ำ
 - ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ
 - ใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - การเข้าถึงง่ายทั้งทางบกและทางน้ำ
 - การเข้าถึงง่ายทั้งทางบกและทางน้ำ
 - การเข้าถึงง่ายทั้งทางบกและทางน้ำ
- วัสดุ**
- ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้วัสดุที่ทนทานและสวยงาม
- สี**
- ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม
 - ควรเลือกใช้สีที่สดใสและสวยงาม

แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะและสวนสาธารณะ

อุปกรณ์บริการอื่น ๆ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

ป้าย

- ตู้โทรศัพท์สาธารณะเป็นสิ่งที่อำนวยความสะดวกที่ขาดไม่ได้สำหรับผู้ใช้งาน

สถานะ

- ยังไม่มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในสวนสาธารณะ
- ส่วนใหญ่มีอยู่กันเป็นแผงตู้โทรศัพท์ที่มีจำนวนไม่เพียงพอต่อพื้นที่การใช้งาน
- ความต้องการใช้งานสวนสาธารณะของคนเมืองมีมากขึ้น
- คำแนะนำในการวางผังเมืองและพื้นที่สาธารณะ
- โทรศัพท์สาธารณะที่จำเป็นสำหรับพื้นที่สาธารณะ



แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะสาธารณะ

แนวทางการออกแบบ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ

จุดประสงค์

- ควรคำนึงถึงความสะดวกและการเข้าถึงผู้ใช้งานจากสภาพอากาศ
- คำแนะนำในการติดตั้งให้เหมาะสมกับพื้นที่ใช้งาน
- ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้งาน
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ

วิธีทำ

- ทำหน้าที่ให้บริการที่สะดวก และทำให้ผู้ใช้งานสามารถใช้งานได้สะดวก
- ความแข็งแรงของตู้โทรศัพท์สาธารณะ
- ควรใช้ตู้โทรศัพท์ที่ทนทานต่อสภาพแวดล้อม
- ป้องกันการติดตั้งในที่สาธารณะที่ไม่เหมาะสม
- เลือกใช้ตู้โทรศัพท์ที่มีความทนทานต่อสภาพแวดล้อม

สี

- ต้องหาสีที่เหมาะสมกับพื้นที่สาธารณะ และมีความสวยงาม
- หากมีการติดตั้งตู้โทรศัพท์สาธารณะในพื้นที่สาธารณะ
- ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้งาน
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ

การติดตั้ง

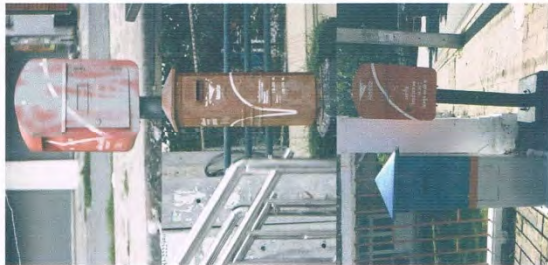
- ในพื้นที่สาธารณะที่กว้างขวาง
- ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้งาน
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ
- ควรคำนึงถึงพื้นที่สาธารณะ



แนวทางการออกแบบพื้นที่สวนสาธารณะสาธารณะ

อุปกรณ์การอื่นๆ ผู้ไปรษณีย์

- ป้าย**
- ผู้ไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้



- สถานี**
- ผู้ไปรษณีย์สามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้

แนวทางการออกแบบ ผู้ไปรษณีย์

- รูปทรง**
- เครื่องไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้

สี

- การใช้สีที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้

วัสดุ

- การใช้วัสดุที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้

การติดตั้ง

- การติดตั้งที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถอ่านและที่ประชาชนสามารถส่งจดหมายที่ไปรษณีย์ได้โดยไม่ต้องมีผู้ช่วย หรือการไปรษณีย์ที่ผู้พิการและผู้สูงอายุสามารถส่งจดหมายได้ด้วยตัวเองได้



ส่งมอบความช่วยเหลือ

ส่งมอบความช่วยเหลือ สำหรับผู้พลัดถิ่นและผู้เปราะบาง แบบบูรณาการ

- ทิศทางเชิงกลยุทธ์**
- การออกแบบที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้พลัดถิ่นและผู้เปราะบาง
 - ให้ความสำคัญกับประเด็นที่ซับซ้อนและไม่คาดคิด
 - ดำเนินการที่สอดคล้องกันระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการอื่น ๆ
 - ดำเนินการที่สอดคล้องกันระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการอื่น ๆ
 - พลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล และการทำงานร่วมกัน
 - พลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล และการทำงานร่วมกัน
 - พลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล และการทำงานร่วมกัน
 - พลังงานที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล และการทำงานร่วมกัน

- อุปสรรค**
- ไม่สอดคล้องกันของข้อมูล
 - ค่าใช้จ่าย

- บทสรุป**
- ที่ตั้งการดำเนินงาน

สิ่งแวดล้อมหรือความสะอาด สำหรับพื้นที่สีเขียว

ที่ตั้งโครงการต้นแบบ

ปัญหา

- ที่ตั้งโครงการต้นแบบบนเนินสูงอันสวยงามสะดวกที่ช่วยป้องกันน้ำท่วมขังโดยมีต้นไม้โตได้โดยสมบูรณ์

สถานะ

- ทั้งใช้วิธีการวางผังอาคาร เพราะใช้วิธีปลูกไม้เขียวตามแนวถนนตามแนวถนนที่ปลูกต้นไม้ตามธรรมชาติ
- การคัดเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกตามแนวถนนที่ปลูกต้นไม้ และทำให้ได้ปริมาณการวางแนวถนนที่ปลูกต้นไม้
- มีงบประมาณปลูกต้นไม้ประมาณหมื่นล้านบาท



สิ่งแวดล้อมและการออกแบบพื้นที่สีเขียว

แนวทางการออกแบบ ที่ตั้งโครงการต้นแบบ

จุดประสงค์

- คำนึงถึงระยะเวลาการปลูกต้นไม้ที่ไม่และออกได้เร็ว
- คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ปลูกทางทั้งหมดและความทนทานของต้นไม้ที่ปลูก
- หากมีการปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่มีความชื้นสูง
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก
- ต้องมีการดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก

การคัดเลือก

- พิจารณาถึงความสูงของต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก

วิธีทำ

- ปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก
- การเลือกสีปลูกต้นไม้ที่ปลูกในพื้นที่ที่ปลูก



สิ่งแวดล้อมและการออกแบบพื้นที่สีเขียว

สนับสนุนความหลากหลาย สำหรับพื้นที่สีเขียว

นิยาม

- คำนี้บ่งชี้ถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางสถาปัตย์ที่เอื้ออำนวยต่อการดำรงชีวิตของสัตว์และพืชพรรณชาติพันธุ์

สถานะ

- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- แบบของคำนี้บ่งชี้ถึงสิ่งอำนวยความสะดวก



สิ่งแวดล้อมความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยา

แนวทางการออกแบบ

คำย่นต้นไม้

อุปสรรค

- พื้นบ่งชี้ถึงปัจจัยที่บ่งชี้ถึงนิเวศวิทยาของพื้นที่
- สิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพ เช่น กำแพง รั้ว และต้นไม้
- หากสิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพมีอยู่
- สิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพที่มีอยู่
- สิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพที่มีอยู่
- สิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพที่มีอยู่

วิธีทำ

- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี
- การออกแบบที่ดีต้องทำได้ดี

สิ่งกีดขวาง

- สิ่งกีดขวางทางกายภาพหรือสิ่งกีดขวางทางชีวภาพ

การคัดเลือก

- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก
- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก
- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก
- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก
- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก
- ใช้คำย่นต้นไม้มากกว่า 2 เมตร ส่วนต้นไม้ขนาดเล็ก



สิ่งแวดล้อมความหลากหลายทางชีวภาพและนิเวศวิทยา

สนับสนุนความสะดวกราบรื่นโดยรอบ แนวทางการออกแบบโดยรวม

ทิศทางชี้แจง

- ต้องให้ความสำคัญโดยตลอดกับให้คำแนะนำเพื่อป้องกันการทุจริตและปัญหาความยั่งยืน
- ต้องให้ความสำคัญกับเรื่องระหว่างทางซึ่งเกี่ยวข้องกับผลกระทบด้านลบ
- ต้องส่งเสริมผู้มีส่วนได้เสีย เช่น ความพยายามไม่ได้ติด-ข้องกันที่จะมุ่งเน้นไม่สะดวก
- ส่วนที่เกี่ยวกับความพยายามเชื่อมโยงภาคส่วนต่างๆ ได้
- ต้องเลือกผู้ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นความยุติธรรม
- หลีกเลี่ยงการมีส่วนร่วมที่มากเกินไป
- หลีกเลี่ยงการมีส่วนร่วมที่มากเกินไป
- หลีกเลี่ยงการมีส่วนร่วมที่มากเกินไป
- หลีกเลี่ยงการมีส่วนร่วมที่มากเกินไป

จุดประสงค์

- ต้องปรับปรุงความสอดคล้องของแนวทางปฏิบัติ ความก้าวหน้าและประสิทธิภาพการดำเนินงาน
- ต้องออกแบบให้สามารถใช้งานได้จริง
- ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสอดคล้องกันของระบบ และ
- ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสอดคล้องกันของระบบ และ
- ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสอดคล้องกันของระบบ และ
- ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับความสอดคล้องกันของระบบ และ

วิธีดำเนินการ

- ศึกษาวิจัย
- ปรึกษากับผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง
- ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการ

สนับสนุนความสะดวกราบรื่นเพื่อการสืบสวน

- เก็บเกี่ยวข้อมูล
- ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูลเชิงลึก

ส่งผ่านของความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม บล็อกปูพื้นถนน

นิยาม

- บล็อกปูพื้นถนนชนิดที่ส่งผ่านน้ำฝนลงสู่ชั้นดิน

สถานะ

- มีการใช้กันอย่างแพร่หลายในโครงการพัฒนาเมือง
- บล็อกปูพื้นถนนชนิดนี้ช่วยลดการชะล้างพังทลายของดิน
- บล็อกปูพื้นถนนชนิดนี้ช่วยลดการไหลบ่าของน้ำฝน
- การจะส่งน้ำฝนที่ซึมลงสู่ชั้นดินลงสู่ชั้นน้ำใต้ดิน



สิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน

แนวทางการออกแบบ บล็อกปูพื้นถนน

อุปสรรค

- ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งสูงกว่าการปูพื้นถนนทั่วไป
- การบำรุงรักษาและทำความสะอาดมีความสำคัญ
- การเลือกวัสดุที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกสีที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกขนาดของบล็อกปูพื้นถนนเป็นสิ่งสำคัญ

ข้อดี

- ช่วยลดการชะล้างพังทลายของดิน
- ช่วยลดการไหลบ่าของน้ำฝน
- ช่วยลดการปนเปื้อนของน้ำใต้ดิน
- ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- ช่วยลดการใช้น้ำ



การติดตั้ง

- การเตรียมพื้นที่ก่อนการติดตั้งเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกวัสดุที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกสีที่เหมาะสมเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกขนาดของบล็อกปูพื้นถนนเป็นสิ่งสำคัญ
- การเลือกวิธีการติดตั้งเป็นสิ่งสำคัญ
- การบำรุงรักษาและทำความสะอาดเป็นสิ่งสำคัญ



สิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน

ส่งเสริมความยั่งยืนของอาคาร บล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์

นิยาม

- บล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ออกแบบมาเพื่อให้ผู้ใช้พิการสามารถ

สถานะ

- มีการติดตั้งบล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์อย่างแพร่หลาย และยังมีมีการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกประเภทนี้ให้ครอบคลุมการใช้งานได้
- มีการใช้บล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์ร่วมกับพื้นที่สีเขียว ทั้งในอาคารและพื้นที่กลางแจ้ง
- การจบและเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นที่มีอยู่



แนวทางการออกแบบ บล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์

รูปทรง

- คำนึงถึงความสูงเบรลล์ในการมองเห็นโดยผู้พิการที่มองเห็นและได้ยิน

สีพื้น

- ห้ามทาสีบนพื้นผิวเบรลล์
- ระบุสีเบรลล์ที่ใช้งานเบรลล์เป็นสีเหลือง

การติดตั้ง

- ต้องมีการติดตั้งเบรลล์ให้ครอบคลุม เพื่อต่อระหว่างส่วนที่เชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ
- ใช้วัสดุที่ทนทานและทนทาน
- ความสูงของบล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์คือความสูง 5 มม. เพื่อไม่ให้มีความเป็นอันตรายกับผู้พิการที่มีความสูง 90 ซม. หรือสูงกว่าของเบรลล์ที่ติดตั้ง
- หากมีการติดตั้งเบรลล์ที่ความสูง 90 ซม. หรือสูงกว่าของเบรลล์ที่ติดตั้ง เป็นกรณีพิเศษที่ติดตั้งเบรลล์ที่ความสูง 90-120 ซม. ในกรณีที่มีการใช้ความสูงของเบรลล์ที่ความสูง 90 ซม. หรือสูงกว่าของเบรลล์ที่ติดตั้ง
- บล็อกปูพื้นอักษรเบรลล์ที่ติดตั้งจะต้องมีความลาดได้ จะต้องติดตั้งในลักษณะที่การเดินที่ทาง หรืออื่น ๆ ใช้ผู้พิการ และในส่วนนี้ต้อง
- ต้องมีการตรวจสอบการติดตั้งให้เป็นระดับเดียวกันกับพื้นผิวข้าง



แนวทางการออกแบบ ขบวนระหว่างทางเดินเท้า

จุดประสงค์

- ต้องลดความสูงของขบวนระหว่างทางเดินเท้าตามทาง
รถยนต์
- สบยอนนูนของขบวนระหว่างทางเดินเท้าให้หมดเพื่อความ
ปลอดภัย
- ต้องออกแบบขบวนระหว่างทางเดินเท้าไม่รับน้ำหนักของ
ผู้โดยสาร

วิธีดู

- ต้องใช้วัสดุทำถนนที่ป้องกันการแตกร้าว



นิยาม

- ขบวนระหว่างทางเดินเท้า คือ สิ่งอำนวยความสะดวก
สำหรับคนพิการระหว่างทางเดินเท้าทางรถยนต์

สถานะ

- ขบวนระหว่างทางเดินเท้าตามขบวนรถโดยสาร
ทุกขบวน นอกขบวนรถโดยสารทุกขบวน เพราะมีการใช้วัสดุที่
ต่างกันในกรณีขบวนรถโดยสารระหว่างทางเดินเท้า
- การประเมินสัมพันธภาพและการบริการผู้โดยสาร
ยังไม่ดี

สัมพันธภาพและการบริการ ขบวนระหว่างทางเดินเท้า

สิ่งส่ง

- ต้องใช้สีพื้นของขบวนรถเดินเท้าที่ต่างจาก

การติดตั้ง

- ถ้ามีการขุดขุดที่จุดต่างๆที่ขบวนรถเดินเท้า
ต้องมีการเดิน คือ ไม่ให้มีความแตกต่างของระดับ
ระหว่างทางเดินเท้าและทางรถยนต์ด้วยวิธีใดๆ
- ต้องจัดทำความแตกต่างระดับของพื้นผิวและรอยต่อ
เพื่อป้องกันการสะดุดล้มผู้โดยสารและผู้พิการ
- ต้องติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้
พิการให้มีความปลอดภัยของภาพแวดล้อม



แนวทางการออกแบบ ที่สะพานลอย

จุดประสงค์

- เพื่อการใช้พื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า
- ลดอุปสรรคในการเดินทางสำหรับผู้พิการและเด็ก
- ความปลอดภัยของผู้ใช้
- การเข้าถึงของผู้ใช้ทุกประเภท

วิธีทำ

- ศึกษาพื้นที่และสภาพแวดล้อม
- ศึกษาผู้ใช้พื้นที่และกลุ่มผู้ใช้
- ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สิ่งที่ได้

- ความปลอดภัยของผู้ใช้
- การเข้าถึงของผู้ใช้ทุกประเภท
- การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
- การลดความแออัดในการเดินทาง
- การลดผลกระทบต่อชุมชน



สิ่งแวดล้อมและการจราจร ที่สะพานลอย

นิยาม

- สะพานลอยที่เชื่อมระหว่างถนนและทางเท้าที่ช่วยลดการจราจรติดขัด

สถานะ

- มีทั้งแบบที่มีและไม่มีบันได และแบบที่มีและไม่มีลิฟต์
- การออกแบบที่คำนึงถึงผู้ใช้ทุกประเภท
- การออกแบบที่คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- การออกแบบที่คำนึงถึงความปลอดภัย

เป็นต้นแบบความสูงจากถนนสูง โครงสร้างย่อยของสะพาน

นิยาม

- โครงสร้างย่อยของสะพาน หมายถึง โครงสร้างและสิ่งก่อสร้างที่ประกอบกันเพื่อรองรับสะพานและเสาที่ใ้ต้นพื้นรองสะพานด้วยกัน

สถานะ

- ไม่มีการเสนอคำแนะนำในการบริหารจัดการแยกกัน ปัจจุบันพื้นที่ที่มีจุดของข้ามและกลายเป็นสถานที่จอดรถ โดยไม่ได้รับอนุญาต
- คณะกรรมการบริหารจัดการแบบลดความสูงฯ สนับสนุนโครงการพื้นที่สูง และสิ่งก่อสร้างตามข้อบังคับเมือง



ผังเมืองความหนาแน่นสูงภาคใต้

แนวทางการออกแบบ ที่โครงสร้างย่อยของสะพาน

การติดตั้ง

- โครงสร้างโครงสร้างสะพานให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน ไม่เป็นโครงสร้างที่ก่อมลพิษทางอากาศ แต่สามารถระบายความร้อนได้ดี
- ควรมีโครงสร้างที่เป็นที่ยอมรับของประชาชนที่ปลอดภัย หรือใช้พื้นที่ว่างร่วมกัน
- โครงสร้างที่ติดตั้งบนเสาสะพาน โดยพิจารณาจากประเภทการใช้งาน
- โครงสร้างการใช้งานใช้การกันชน สะพานที่ติดตั้งและทำการตรวจสอบให้ตรงก่อนใช้งาน
- หากมีการตรวจสอบให้ตรงก่อนใช้งานให้ติดตั้งโครงสร้างที่ติดตั้งบนเสาสะพานให้ตรงก่อนใช้งานและพิจารณาการติดตั้งที่สำคัญของพื้นที่ ให้ได้รับผลกระทบ มีองค์ประกอบที่จำเป็นที่ติดตั้ง

รูปทรง

- โครงสร้างโครงสร้างสะพานให้เป็นที่ยอมรับของประชาชน ไม่เป็นโครงสร้างที่ก่อมลพิษทางอากาศ แต่สามารถระบายความร้อนได้ดี
- ควรมีโครงสร้างที่เป็นที่ยอมรับของประชาชนที่ปลอดภัย หรือใช้พื้นที่ว่างร่วมกัน

วัสดุ

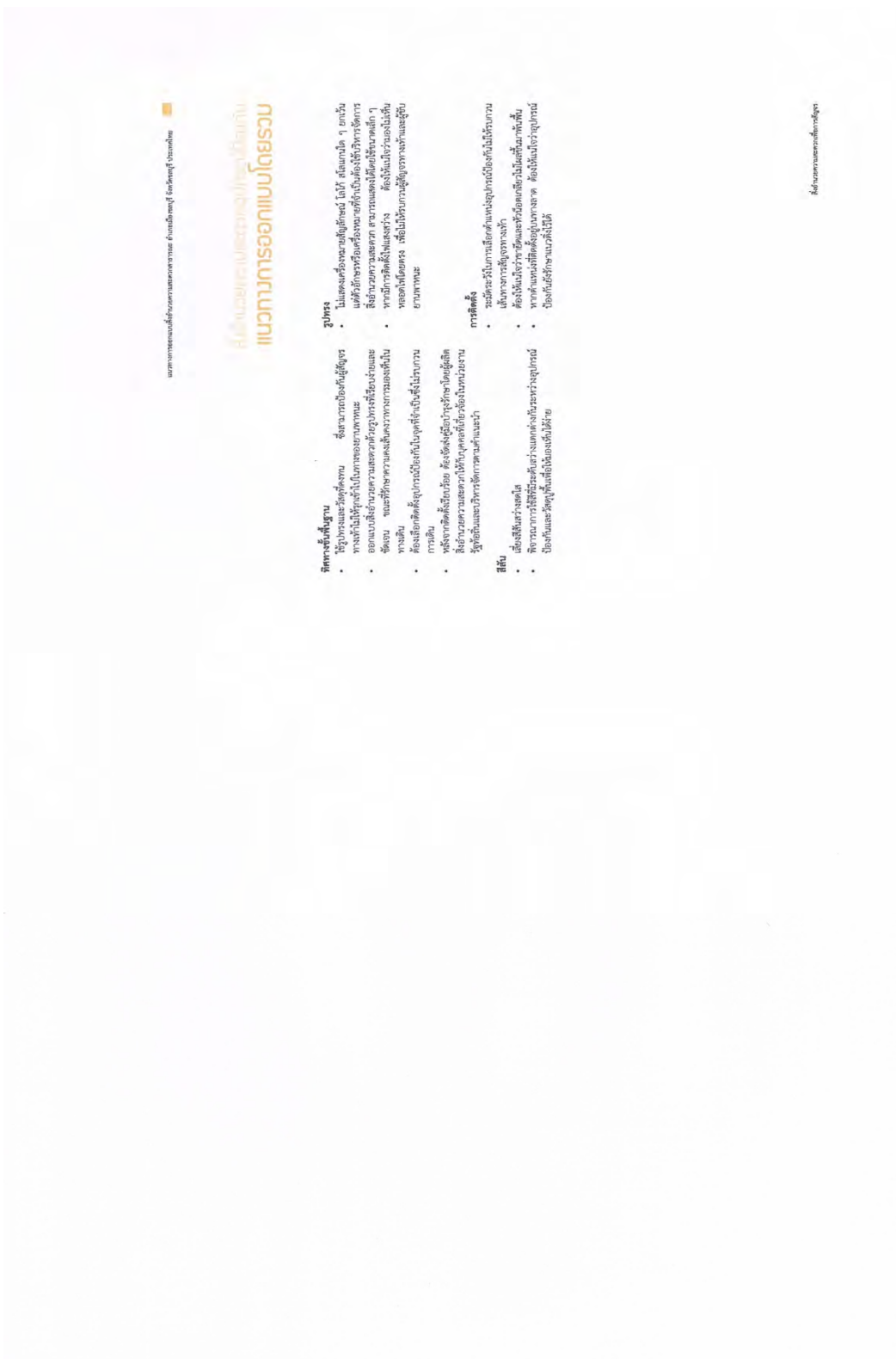
- โครงสร้างที่ติดตั้งบนเสาสะพาน
- ควรมีการตรวจสอบก่อนการใช้งานให้ตรงก่อนใช้งาน

สี

- ใช้สีที่ตรงกับสีของโครงสร้าง
- ใช้สีที่ตรงกับสีของโครงสร้าง
- ใช้สีที่ตรงกับสีของโครงสร้าง

ผังเมืองความหนาแน่นสูงภาคใต้

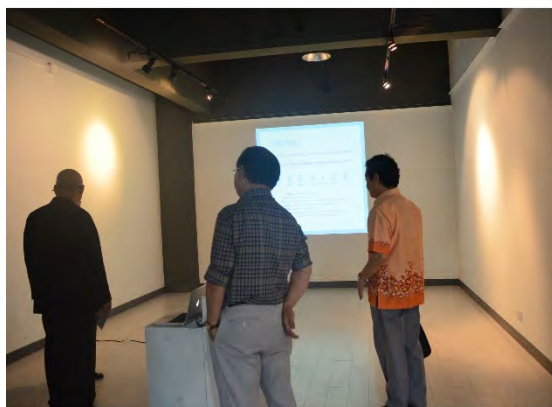
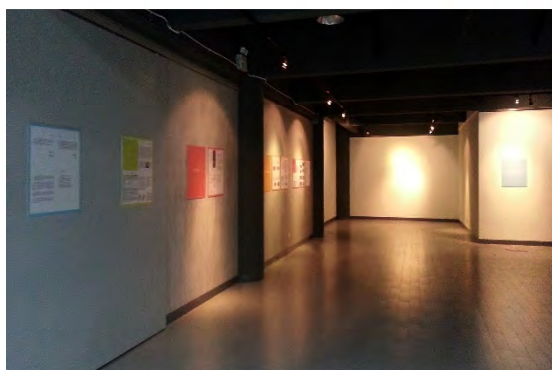
การจัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่ผลงานต่อสาธารณะ ณ ห้องศิลปนิทรรศ



สื่อเผยแพร่ผลงานต่อสาธารณะ

การจัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่ผลงานต่อสาธารณะ ณ ห้องศิลปนิทรรศ
คณะศิลปกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา





แสดงผลงานในวันเปิดศูนย์ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Design Center)
ณ ห้องบอลรูม ศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๐๔๑๕ / ก ๓๕๕๕



มหาวิทยาลัยบูรพา
รับที่ 05566
วันที่ 2.7.ก.ค. 2559
เวลา 11.23 น.

กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง ขอเรียนเชิญเข้าร่วมในพิธีเปิดศูนย์ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Design Center)

เรียน อธิการบดีมหาวิทยาลัยบูรพา

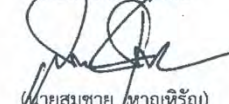
- สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. กำหนดการ จำนวน ๑ ฉบับ
๒. แบบฟอร์มรายชื่อผู้เข้าร่วมงานจากหน่วยงาน จำนวน ๑ ฉบับ
๓. แบบฟอร์มรายชื่อนักออกแบบที่อยู่ในเครือข่ายของหน่วยงาน จำนวน ๑ ฉบับ

ตามที่กระทรวงอุตสาหกรรมได้รับมอบหมายจากรัฐบาลให้เป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาการออกแบบและการสร้างมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมไทย เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทยในเวทีโลก และเพื่อนำพาประเทศไทยให้ก้าวสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง โดยได้จัดตั้งศูนย์ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Design Center) เพื่อบูรณาการการดำเนินงานในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ และเป็นหน่วยงานกลางที่จะเชื่อมโยงบริการด้านการออกแบบตลอดห่วงโซ่อุปทาน สร้างรายได้ในระบบเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเพื่อพัฒนาการออกแบบที่จะนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางการออกแบบระดับอาเซียน

ในการนี้เพื่อให้ภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องในด้านการออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ได้ทราบแนวทางการดำเนินงานของศูนย์ และเป็นการแสดงผลของนักออกแบบ รวมทั้งเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงนักออกแบบสู่ภาคเศรษฐกิจต่างๆ กระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้กำหนดจัดพิธีเปิดศูนย์ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Design Center) พร้อมลงนามความร่วมมือ (MOU) กับหน่วยงานเครือข่ายกว่า ๔๐ หน่วยงาน โดยรองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิดในวันพฤหัสบดีที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๙ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น. ณ ห้องบอลรูม ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ ดังกำหนดการตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ และพร้อมนี้ขอความอนุเคราะห์หน่วยงานประสานเรียนเชิญนักออกแบบที่อยู่ในเครือข่ายกับหน่วยงานของท่านเข้าร่วมงานในวันดังกล่าว รวมทั้งการร่วมออกบูธ (หากประสงค์ออกบูธด้วย)

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาให้เกียรติเข้าร่วมพิธีเปิดศูนย์ออกแบบและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Design Center) และเรียนเชิญนักออกแบบที่อยู่ในเครือข่ายเข้าร่วมงาน ตามวัน เวลา และสถานที่ ดังกล่าว โดยขอได้โปรดส่งรายชื่อผู้เข้าร่วมงานจากหน่วยงานของท่านดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ และรายชื่อนักออกแบบที่อยู่ในเครือข่ายของหน่วยงานของท่านดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓ ให้สำนักบริหารยุทธศาสตร์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ภายในวันศุกร์ที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๙ ทางโทรสารหมายเลข ๐ ๒๓๕๔ ๓๐๓๐ ด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ


(นายสมชาย หาญหิรัญ)
ยลิตกระทรวงอุตสาหกรรม

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
สำนักบริหารยุทธศาสตร์
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๐๒ ๔๔๓๕
โทรสาร ๐ ๒๓๕๔ ๓๐๓๐

๖๕๖

เรียน ผู้รักษาการแทนอธิการบดี

ต่อกรมอุตสาหกรรมพิเศษ กำหนดจัด
พิธีเปิดศูนย์ออกแบบและพัฒนาความคิดสร้างสรรค์
(Design Center) ในวันที่ ๘ ส.ค. ๕๕

เวลา ๐๙.๓๐-๑๒.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ศูนย์
การพัฒนาระบบอัตโนมัติ สิริกิติ์ จังหวัดเชียงใหม่
ศูนย์พิธีเปิดศูนย์ฯ และขอเชิญนักออกแบบ
ที่อยู่ใกล้เคียงเข้ามาเยี่ยมชมงานดังกล่าว
โดยที่ส่งรายชื่อผู้เข้าร่วมงานมา ก่อนวันที่ ๒๘

ก.ค. ๕๕

จึงเรียนมาเพื่อ

- ๑. เพื่อโปรดพิจารณาการขอเชิญ
ร่วมงานพิธีเปิดศูนย์ฯ ในวันที่ดังกล่าว
- ๒. เห็นควรให้ ชูวิทย์ ทักษะแทน
รองอธิการบดี (จก. ๑๕๓ จุฬาลงกรณ์ฯ) และ
๓๐. คนที่เกษียณอายุราชการ และเพื่อพิจารณา
ผู้เกี่ยวข้องเข้าร่วมงานด้วย

๒๘/๗/๕๕
๒๘ ก.ค. ๕๕
[Signature]
๒๘ ก.ค. ๕๕

อ้างในกรมอุตสาหกรรม ๒.

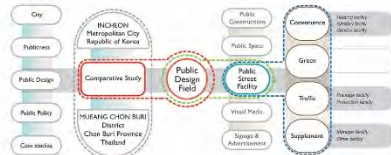
[Signature]
[Signature]

แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมสาธารณะสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี: มียอง ชอ

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อนำเสนอประเด็นความแตกต่างและความคล้ายกันของเมืองชลบุรีกับนครอินชอน
2. เพื่อวิเคราะห์ เปรียบเทียบการออกแบบพื้นที่สาธารณะของนครอินชอน สาธารณรัฐเกาหลีใต้
3. เพื่อวิเคราะห์และนำเสนอกรอบแนวคิดการวิจัยเชิงสังเคราะห์ที่สร้างขึ้นในการออกแบบสาธารณะของเมืองชลบุรี
4. เพื่อวางแผนการออกแบบสำหรับพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี โดยศึกษาความสำคัญของกรอบแนวคิดการออกแบบเมือง เพื่อทำให้ออกแบบพื้นที่เมืองอำเภอเมืองชลบุรี

กรอบแนวคิดในการวิจัย



เมืองและการออกแบบสาธารณะ

ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ

การศึกษาวิจัยเชิงสังเคราะห์เกี่ยวกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ...

กรณีศึกษาต่างประเทศและในประเทศไทย โครงการออกแบบเพื่อสาธารณะ

- ความคล้ายกันระหว่างแนวคิดและปรัชญาของ "ต้นน้ำถึงชุมชน" กรุงเทพมหานคร สาธารณอาณาจักร
- การพัฒนาเมืองและชุมชนในอินชอน "อินชอน อีอาร์วี" เมืองอินชอน เกาหลี
- บทบาทของเมืองอินชอน "เมืองอินชอนอินชอน" นครอินชอน สาธารณอาณาจักร
- การออกแบบเมืองอินชอน "แนวทางการออกแบบเมือง" กรุงเทพฯ สาธารณรัฐเกาหลีใต้
- การออกแบบเมืองสาธารณะในประเทศไทย

งานวิจัยกรณีศึกษาที่ปฏิบัติจริง

มหานครเมืองอินชอน เกาหลีใต้

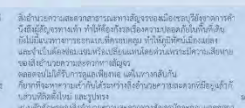
Function	Activity	Location
Residential	Living	Residential Area
Commercial	Shopping	Commercial Area
Public Space	Recreation	Public Space
Office	Working	Office Area
Education	Studying	School Area
Healthcare	Medical Treatment	Hospital Area
Government	Administration	Government Area
Religion	Worship	Religious Area
Entertainment	Leisure	Entertainment Area
Transportation	Travel	Transportation Area
Industry	Manufacturing	Industrial Area
Defense	Military	Defense Area
Other	Other	Other Area

อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประเทศไทย

Function	Activity	Location
Residential	Living	Residential Area
Commercial	Shopping	Commercial Area
Public Space	Recreation	Public Space
Office	Working	Office Area
Education	Studying	School Area
Healthcare	Medical Treatment	Hospital Area
Government	Administration	Government Area
Religion	Worship	Religious Area
Entertainment	Leisure	Entertainment Area
Transportation	Travel	Transportation Area
Industry	Manufacturing	Industrial Area
Defense	Military	Defense Area
Other	Other	Other Area

การประเมินและสังเคราะห์

การประเมินและสังเคราะห์... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ...



Facilities	Convenience	Green	Traffic	Supplement	TOTAL
Division	Rate	Score	Score	Score	Score
Functionality	4	3	4	3	3
Identity	1	0	3	2	1
Safety	3	1	2	3	1
Environment	3	2	3	3	1
Environment	2	2	3	3	2
Sustainability	1	0	3	1	1
Identity	2	2	2	2	1

สำรวจและสังเคราะห์

อัตลักษณ์ของอำเภอเมืองชลบุรี

- เมืองชายทะเล
- เมืองท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล
- ก้าวหน้า
- เมืองอุตสาหกรรมร่วมสมัยที่มีชีวิต
- ความหลากหลายทางวัฒนธรรม
- เมืองที่มีชีวิตชีวา และมีวัฒนธรรมหลากหลาย



ที่จะรวบรวมแนวคิดและวัฒนธรรมสมัยใหม่... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ...

แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อมสาธารณะเมืองชลบุรี

วัตถุประสงค์ หรือที่



วัตถุประสงค์	รายละเอียด
วัตถุประสงค์ที่ 1	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความปลอดภัย
วัตถุประสงค์ที่ 2	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความสวยงาม
วัตถุประสงค์ที่ 3	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความยั่งยืน
วัตถุประสงค์ที่ 4	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นมิตร
วัตถุประสงค์ที่ 5	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นชุมชน

วัตถุประสงค์ที่ 1	รายละเอียด
วัตถุประสงค์ที่ 1	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความปลอดภัย
วัตถุประสงค์ที่ 2	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความสวยงาม
วัตถุประสงค์ที่ 3	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความยั่งยืน
วัตถุประสงค์ที่ 4	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นมิตร
วัตถุประสงค์ที่ 5	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นชุมชน

วัตถุประสงค์ที่ 1	รายละเอียด
วัตถุประสงค์ที่ 1	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความปลอดภัย
วัตถุประสงค์ที่ 2	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความสวยงาม
วัตถุประสงค์ที่ 3	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความยั่งยืน
วัตถุประสงค์ที่ 4	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นมิตร
วัตถุประสงค์ที่ 5	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นชุมชน

วัตถุประสงค์ที่ 1	รายละเอียด
วัตถุประสงค์ที่ 1	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความปลอดภัย
วัตถุประสงค์ที่ 2	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความสวยงาม
วัตถุประสงค์ที่ 3	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความยั่งยืน
วัตถุประสงค์ที่ 4	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นมิตร
วัตถุประสงค์ที่ 5	การออกแบบพื้นที่สาธารณะให้มีความเป็นชุมชน

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ...

การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ... การศึกษานี้มุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเมืองและการออกแบบเพื่อสาธารณะ...



ภาคผนวก จ

บรรยายกาศการสอบปากเปล่าดูษฎินพนธ์ วันที่ 18 สิงหาคม พ.ศ. 2559







ภาคผนวก ฉ

ผลการตรวจสอบการลอกเลียนวรรณกรรมทางวิชาการ ด้วยโปรแกรม อักษรวิสุทธิ
โดย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Plagiarism Checking Report

Created on Aug 22, 2016 at 11:03 AM

Submission Information

ID	SUBMISSION DATE	SUBMITTED BY	ORGANIZATION	FILENAME	STATUS	SIMILARITY INDEX
313676	Aug 22, 2016 at 11:03 AM	kriangsakk@buu.ac.th	มหาวิทยาลัยบูรพา	แนวทางการออกแบบสิ่งแวดล้อม สะดวกสาธารณะสำหรับอำเภอเมืองชลบุรี.pdf	Completed	0.61 %

Match Overview

NO.	TITLE	AUTHOR(S)	SOURCE	SIMILARITY INDEX
1	เทศบาลเมืองชลบุรี	จากวิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี	Wikipedia	0.46 %
2	THE SOCIO-ECONOMIC IMPACTS OF LAEM CHABANG DEEP SEA PORT ON LAEM CHABANG COMMUNITY IN CHONBURI PROVINCE,ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมของท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังต่อชุมชนบ้านแหลมฉะเชิงเทรา ชลบุรี, THE SOCIO-ECONOMIC IMPACTS OF LAEM CHABANG DEEP SEA PORT ON LAEM CHA	นางสาวสุภัทรา ดันเงิน, Miss SupattraTunngern,นางสาวสุภัทรา ดันเงิน, Miss SupattraTunngern	จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.16 %