



1

นโยบาย  
พัฒนาเมือง

# Urban Development Policy

นโยบายการพัฒนาเมืองพักยา

# 5

ประเด็นควรผลักดัน

- 1 การพัฒนาย่าน ส่งเสริมเศรษฐกิจ
- 2 เพิ่มปอดให้เมืองพักยา พัฒนาคุณภาพพื้นที่สีเขียว
- 3 พักยาเมืองเดินได้ เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ
- 4 เพิ่มจุดจอดรถในเมือง เชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ
- 5 ระบบขนส่งสาธารณะวิ่งทั่วเมือง ไม่จ้อรถส่วนตัว



# พัฒนาย่าน ส่งเสริมเศรษฐกิจ

การพัฒนาเมืองไม่ใช่มีแค่การขุดถนน มีโครงการขุดถนนเยอะแยะมากมาย  
โครงการปี 62 ถึงปัจจุบัน **ยังสร้างไม่เสร็จ ประชาชนเดือดร้อน เศรษฐกิจพังจากการปิดถนน**

## วิเคราะห์ปัญหาขุดถนนเมืองพัทยา

- 1 บางโครงการไม่มีเอกสารราคา
- 2 มีบางโครงการเปิดโครงการตั้งแต่ปี 62 ปัจจุบันปี 65 ยังทำไม่เสร็จหลายเส้น
- 3 โครงการขนาดใหญ่ 20-100 ล้านบาท เกิดขึ้นในปี 62-63 ปัจจุบันยังสร้างไม่เสร็จ
- 4 มีการแยกโครงการกันทำ ทำที่ละรอบ ไม่บูรณาการทำพร้อมกัน
  - ! ปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบสายนำสัญญาณใยแก้วนำแสง แบบฝังใต้ดิน
  - ! ก่อสร้างทางเท้า
  - ! ปรับปรุงคอมไฟ
  - ! ก่อสร้างฝัวจราจร ค.ส.ล. พร้อมท่อระบายน้ำ
  - ! ก่อสร้างฝัวจราจร ค.ส.ล.
  - ! ปรับปรุงท่อระบายน้ำฝนเพื่อป้องกันน้ำท่วม

# 4 ปี ถนนยังสร้างไม่เสร็จ ขุดแล้วขุดอีก บางเส้นขุดซ้ำซ้อน

ประชาชนเดือดร้อนในระยะเวลามากกว่า 2 ปี

ถนนที่ขุดซ้ำซ้อน

ถนนที่ขุดซ้ำซ้อน

ถนนที่ขุดซ้ำซ้อน

การพัฒนาเมืองที่ดีไม่ใช่แค่การขุดถนน  
ที่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน

\* ข้อมูลจัดซื้อจัดจ้างบนเว็บไซต์เมืองพัทยาปีงบประมาณ 62-65



# พัฒนาย่าน ส่งเสริมเศรษฐกิจ

การพัฒนาเมืองไม่ใช่มีแค่การขุดถนน มีโครงการขุดถนนเยอะแยะมากมาย โครงการปี 62 ถึงปัจจุบัน ยังสร้างไม่เสร็จ ประชาชนเดือดร้อน เศรษฐกิจพังจากการปิดถนน

1

ส่งเสริมให้เกิดย่าน ผลักดันให้เกิดรูปแบบกิจกรรมที่  
ต่อเนื่องเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการ

2

แผนที่ย่าน ป้ายบอกทางเชื่อมโยงกับระบบขนส่ง  
สาธารณะ

3

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทางเท้า น่าเดิน  
ส่งเสริมเศรษฐกิจ

4

จัดงานอีเวนต์กระตุ้นเศรษฐกิจเมืองพัทยา

พัทยาเมืองน่าอยู่ในตอนกลางวัน คึกคักในตอนกลางคืน

# ย่านที่มีศักยภาพ ในการพัฒนา

Jomtien Beach  
หาดจอมเทียน



Walking Street  
ถนนคนเดิน



Pattaya Beach  
หาดพัทยา



# PATTAYA เมืองพัทยา

Naklua District  
ย่านนาเกลือ



South Pattaya  
พัทยาใต้



Central Pattaya  
พัทยากลาง



North Pattaya  
พัทยาเหนือ



พัทยาเมืองนำอยู่ในตอนกลางวัน คึกคักในตอนกลางคืน



# เพิ่มปอดให้เมืองพทฯ พัฒนาคุณภาพพื้นที่สีเขียว

พื้นที่สีเขียวในปัจจุบัน มีเพียง 146.5 ไร่ คิดเป็น 0.5%

1

เชื่อมพื้นที่สำคัญด้วย Green link เชื่อมเมือง

2

พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ

ส่งเสริมเป็นพื้นที่สาธารณะระดับเมือง

3

พื้นที่สาธารณะสามารถเข้าถึงโดยระบบขนส่งสาธารณะ

4

รูปแบบกิจกรรมตอบสนองต่อคนทุกกลุ่ม

การเชื่อมเมืองด้วยการเดิน Green link เชื่อมพื้นที่เข้าด้วยกัน การเพิ่มต้นไม้  
เพิ่มปอดให้เมือง อีกมุมหนึ่งคือสามารถส่งเสริมเศรษฐกิจได้ไปในตัว

# สภาพปัจจุบัน

สวนเฉลิมพระเกียรติ  
เขาทิวพระยา  
ประมาณ 15 ไร่

ศูนย์เยาวชนเมืองพัทยา  
ประมาณ 35 ไร่

ชายหาดจอมเทียน  
ประมาณ 16 ไร่

ชายหาดพัทยาเหนือ-  
พัทยาใต้  
ประมาณ 22.5 ไร่

ลานโพธิ์  
ประมาณ 7 ไร่

สวนสาธารณะเมือง  
พัทยาซอยชัยพฤกษ์ 2  
ประมาณ 35 ไร่

ชายหาดกระทิงลาย  
ประมาณ 16 ไร่

# PATTAYA

## พื้นที่สีเขียวเมืองพัทยา (ปัจจุบัน)

พื้นที่สาธารณะรวม 146.5 ไร่ คิดเป็น 0.5%  
จากพื้นที่ทั้งหมด (ในเมือง) 30,857 ไร่







# เพิ่มปอดให้เมืองพทยา พัฒนาคุณภาพพื้นที่สีเขียว

## Green Link Type

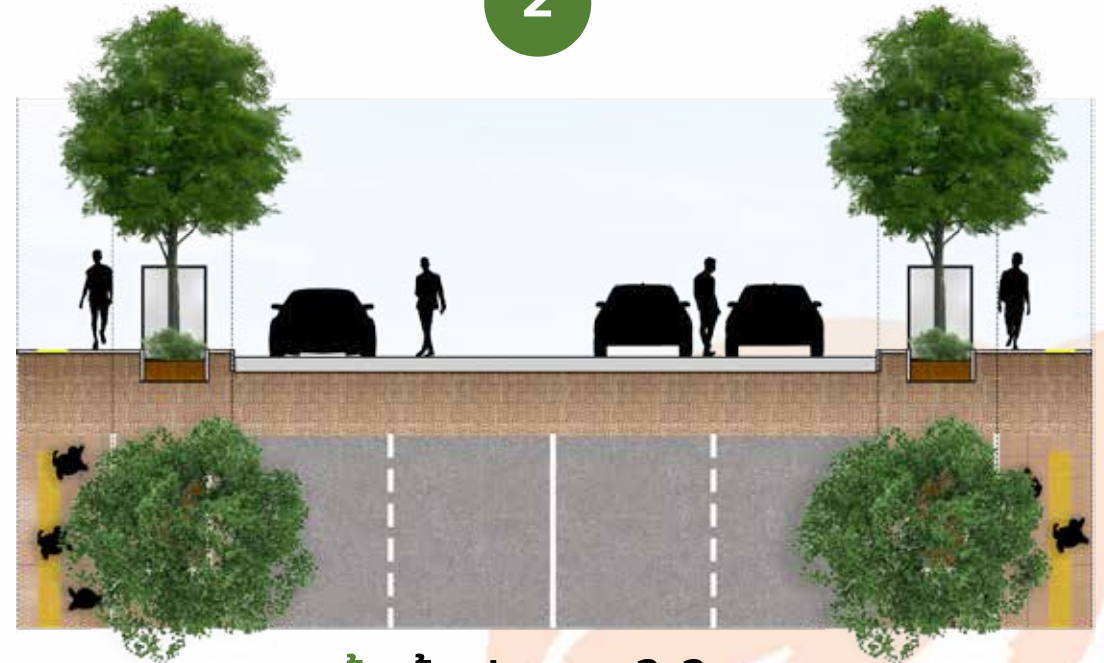
รูปแบบการเชื่อมเมืองด้วยกรีนลิงค์

1



ทางเท้ากว้างมากกว่า 5 เมตร

2



ทางเท้ากว้างประมาณ 2-3 เมตร

ใช้พื้นที่สีเขียวดึงดูดเศรษฐกิจ สร้างเมืองน่าอยู่

- พื้นที่สีเขียวเชื่อมเมือง
- เชื่อมระบบขนส่งสาธารณะ
- เชื่อมชุมชน

# พัทธยาเมืองเดินได้ เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ

เราต้องทำให้พัทธยาเป็น เมืองเดินได้สำหรับคนทุกกลุ่ม



เพิ่มพื้นที่ทางเท้า ต้องเดินได้จริง  
ไร้สิ่งกีดขวาง



เพิ่มพื้นที่ผ่อนผัน  
ขายของบนทางเท้าได้



Universal design  
ทางเท้าสำหรับคนทุกกลุ่ม



ทางเท้าทำงานร่วมกับ  
ระบบขนส่งสาธารณะ



ทางม้าลายทั่วเมือง  
ลดอุบัติเหตุ





! คนออกมาเดินเพิ่มขึ้น  
**35%**

! พื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้น  
**81%**

! พื้นที่หยุดพักและพื้นที่กิจกรรมเพิ่มขึ้น  
**400%**

ตัวอย่างเปิดทางเท้า เพิ่มคุณภาพชีวิต  
Strøget, Copenhagen



มีพื้นที่สาธารณะ  
ที่ใช้งานได้เพิ่มขึ้น

The parc Rives de Seine, Paris



เพิ่มโอกาส  
ในการเข้าถึง

Haji lane, Singapore

# ตัวอย่างถนนข้าวสาร

ปิดบางช่วงเวลา เน้นคนเดินสร้างเศรษฐกิจ



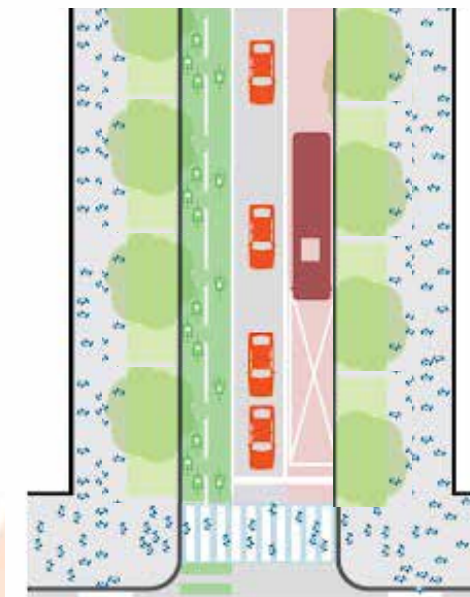
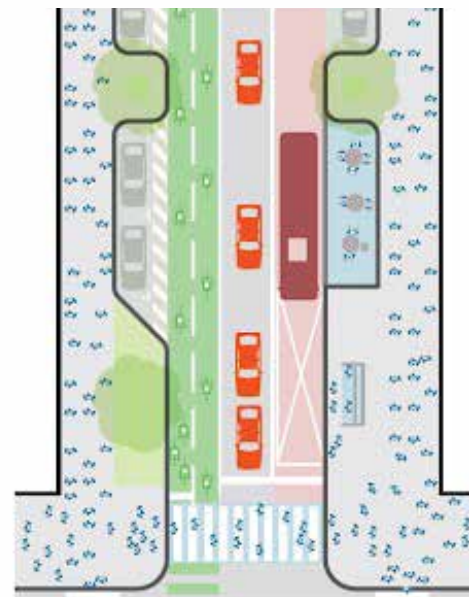
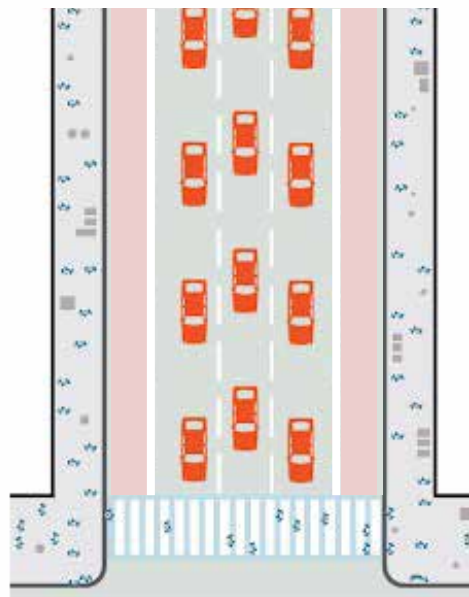
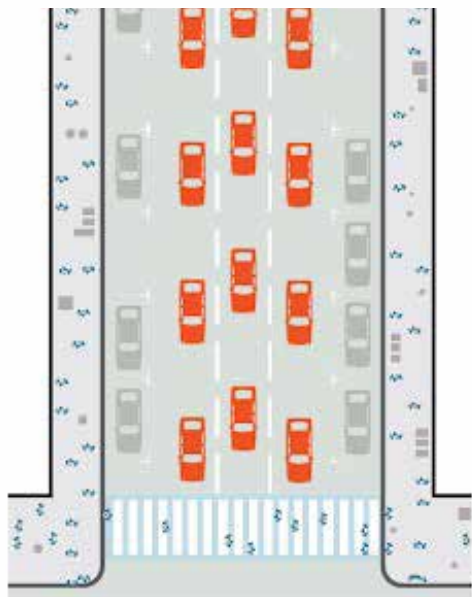
# Street Diet Concept

เพิ่มพื้นที่ทางเท้า ลดพื้นที่ถนน

ลำดับที่ 1

ลำดับที่ 2

ลำดับที่ 3



สภาพปัจจุบัน



เพิ่มพื้นที่ทางเท้า



เพิ่มการใช้งาน



ภาพในอนาคต

เมืองพัทยา ต้องให้ความสำคัญกับคนเดินมากกว่ารถยนต์บนถนน

# พื้นที่ทดลอง เพิ่มพื้นที่ทางเท้า ลดพื้นที่ถนน



## เพิ่มพื้นที่ทางเท้า ลดพื้นที่ถนน

ส่งเสริมเศรษฐกิจซอยบัวขาว (ระยะทางประมาณ 1.75 กม.)



# ซอยบัวขาว

พื้นที่ทดลองเพิ่มพื้นที่ทางเท้า ลดพื้นที่ถนน



สภาพปัจจุบัน



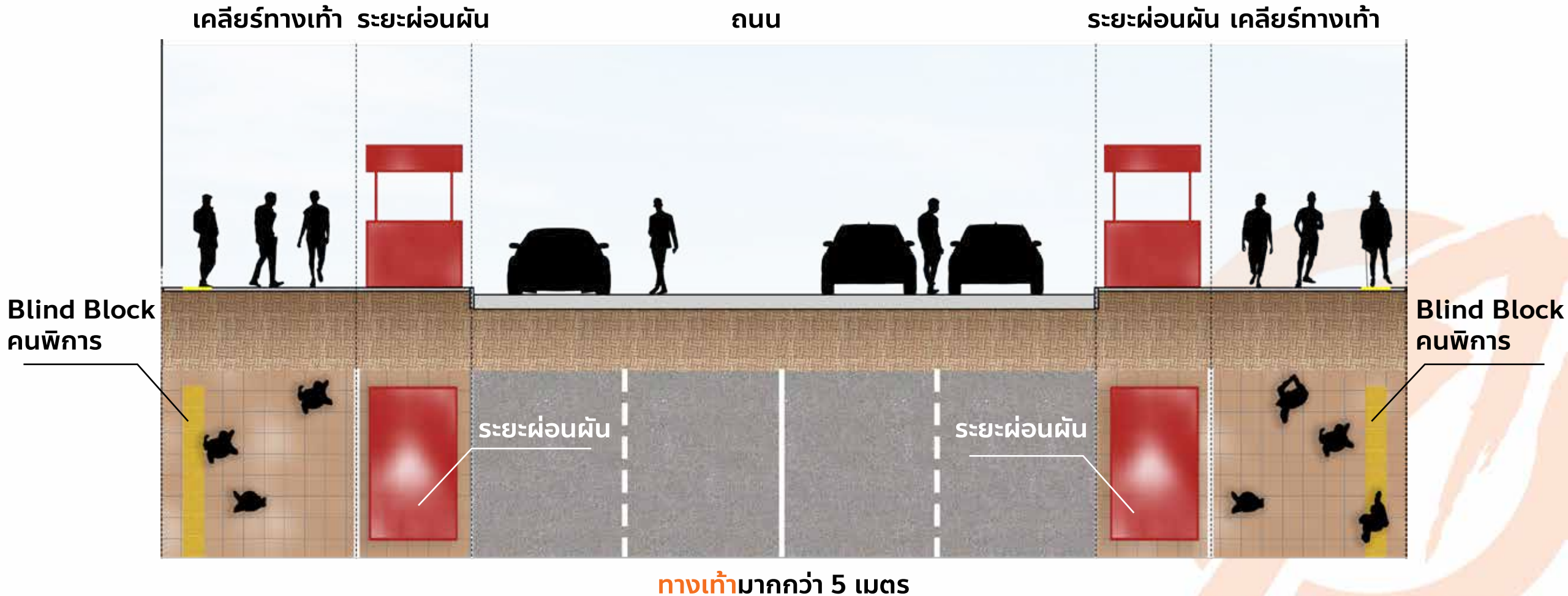
# ซอยบัวขาว

พื้นที่ทดลองเพิ่มพื้นที่ทางเท้า ลดพื้นที่ถนน

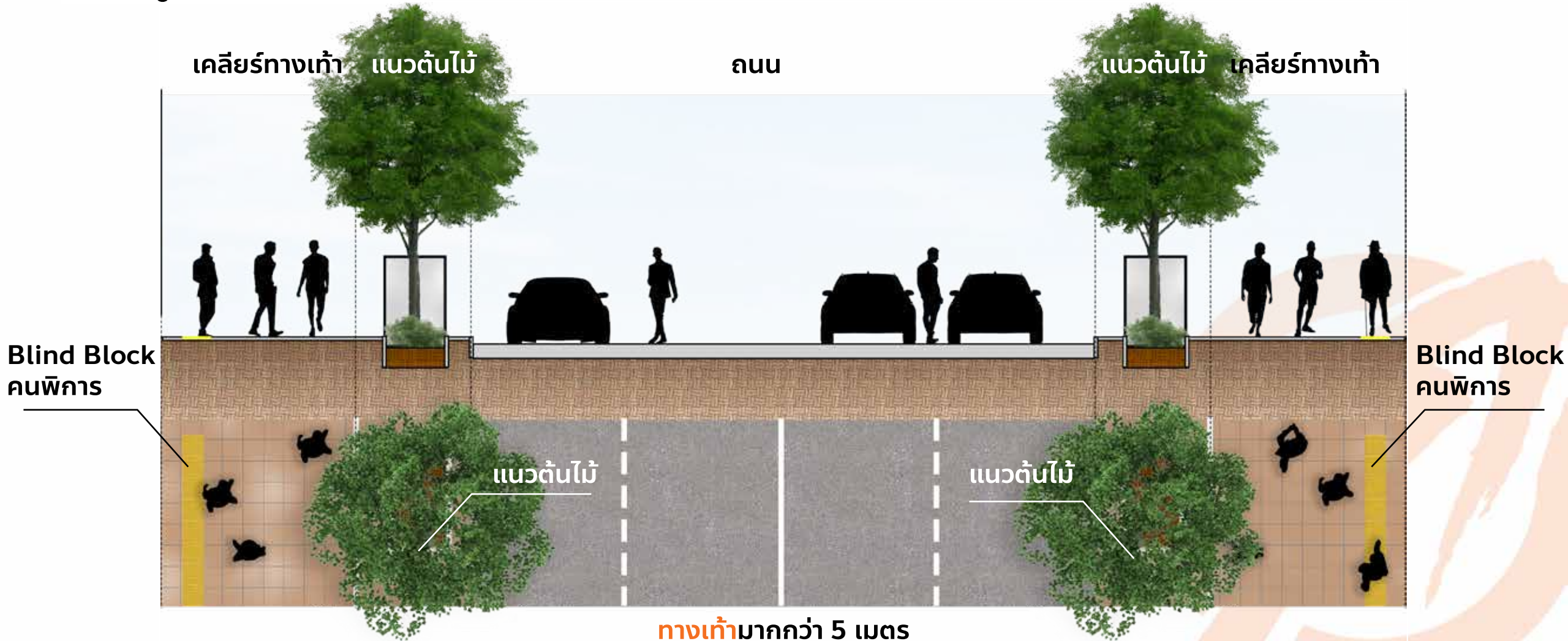


ภาพในอนาคต

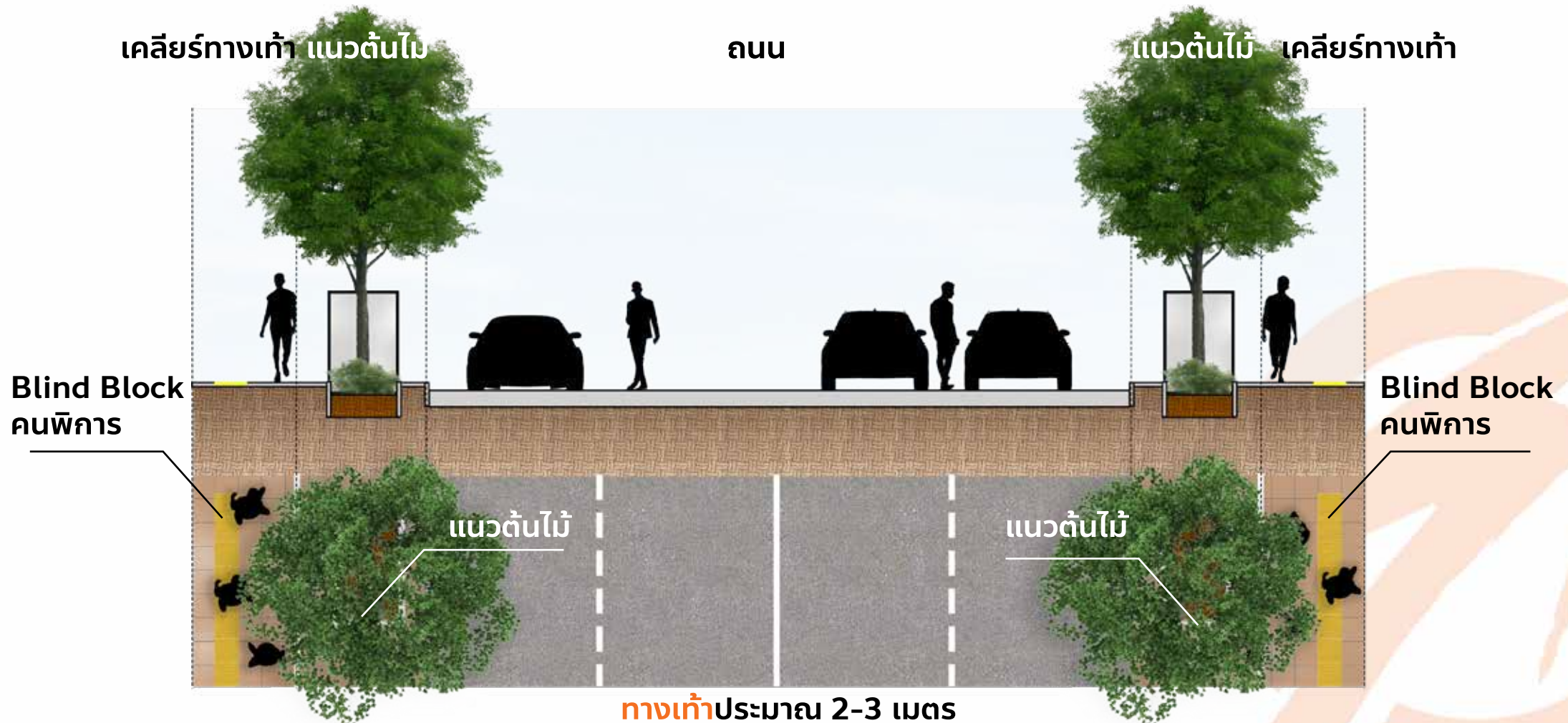
# รูปแบบถนนที่ 1 ในการพัฒนา ทางเท้ากว้าง **เพิ่มพื้นที่ผ่อนผัน** สามารถขยายขอบบนทางเท้าได้



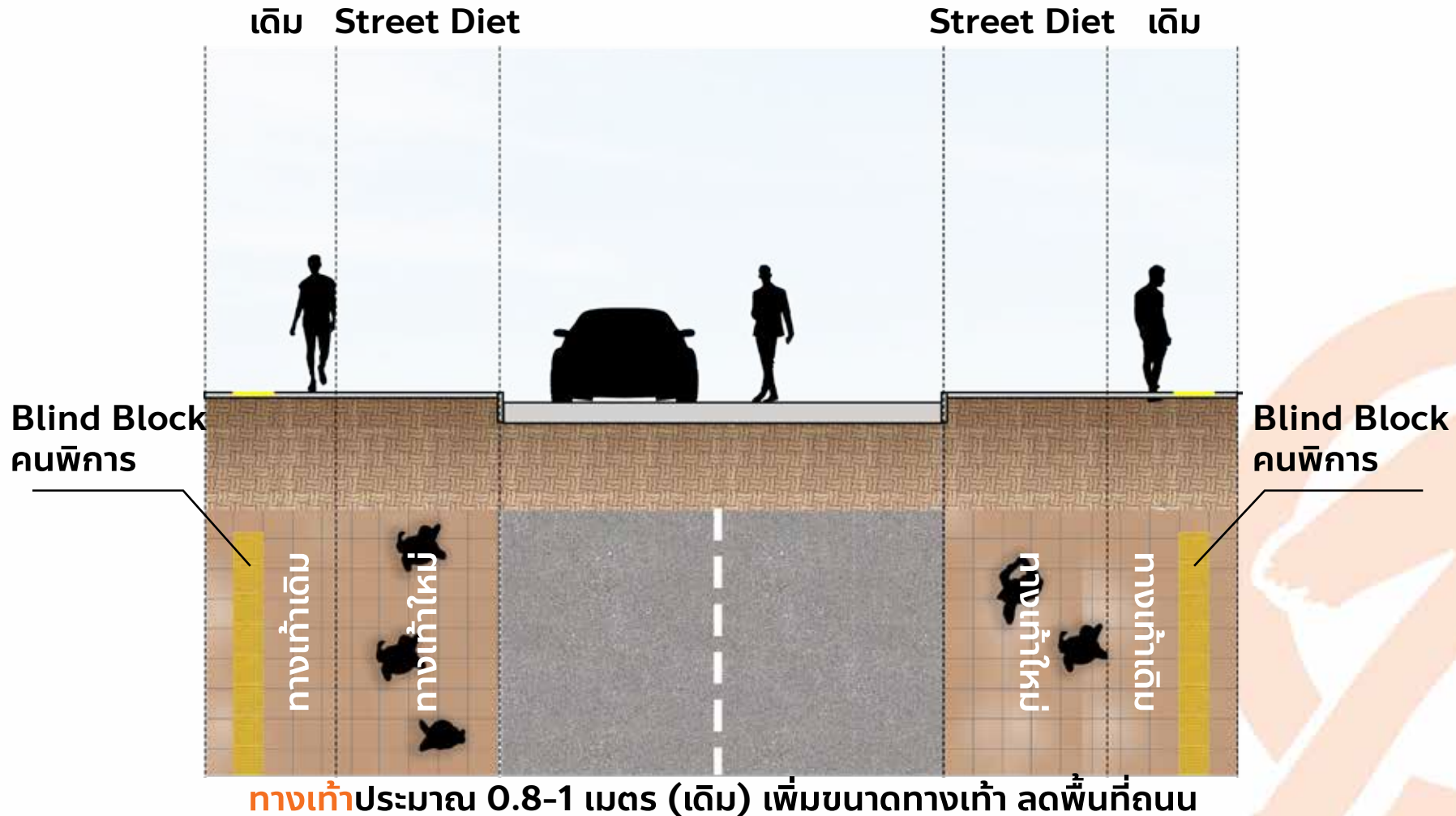
# รูปแบบถนนที่ 2 ในการพัฒนา ทางเท้ากว้าง เพิ่มพื้นที่สีเขียว สร้างภูมิทัศน์ถนนที่ดี



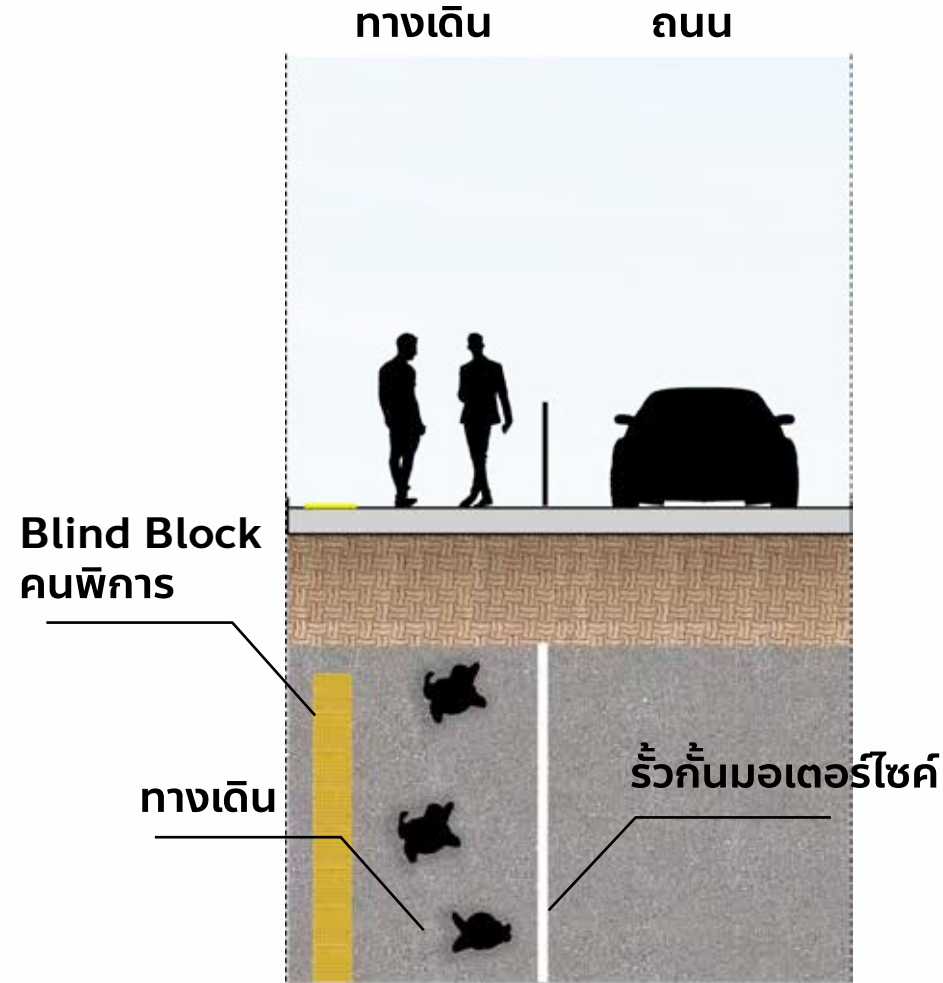
# รูปแบบถนนที่ 3 ในการพัฒนา ทางเท้าขนาดกลาง **เพิ่มพื้นที่สีเขียว** สร้างภูมิทัศน์ถนนที่ดี



# รูปแบบถนนที่ 4 ในการพัฒนา ทางเท้าขนาดเล็ก **เพิ่มพื้นที่ทางเท้า** ให้ความสำคัญกับคนเดินเป็นหลัก



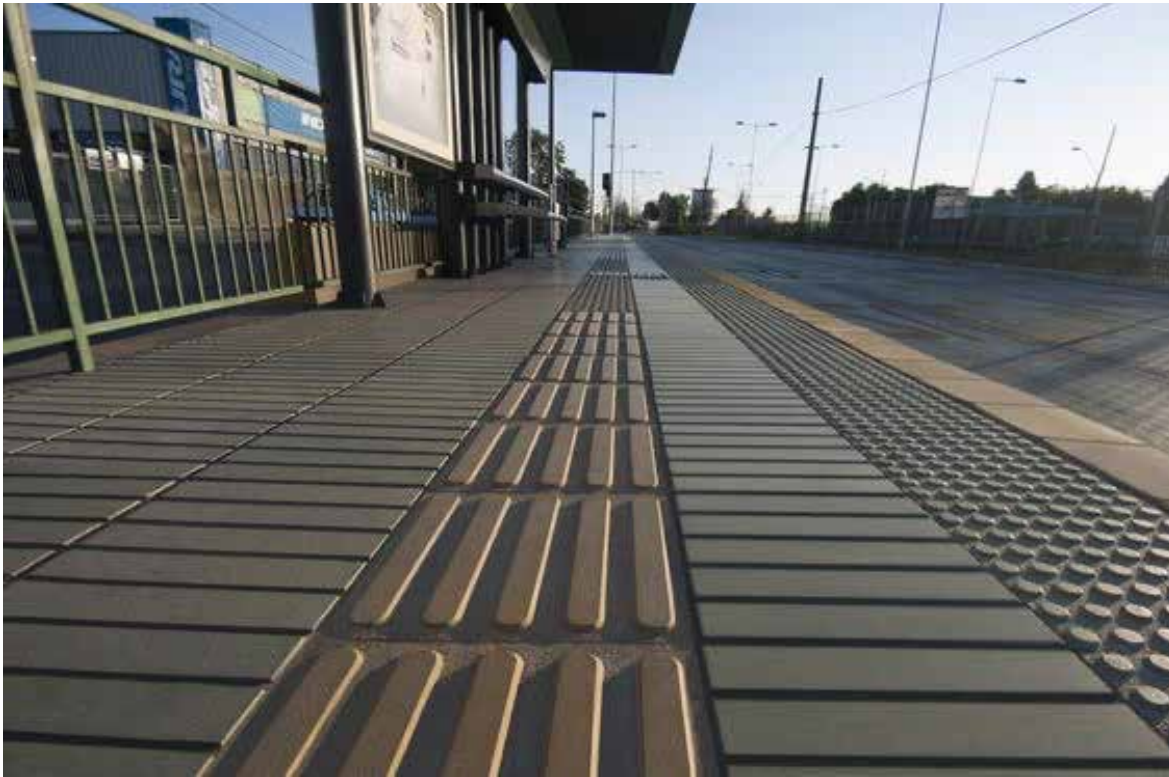
# รูปแบบถนนที่ 5 ในการพัฒนา ให้ความสำคัญกับคนพิการ ในถนนซอยย่อย



ถนนที่ไม่มีทางเท้า แบ่งสัดส่วนคนเดินคนเดินถนนสำหรับคนทั่วไปและทางคนพิการ

# Universal Design

พื้นที่ทางเท้าสำหรับคนทุกกลุ่ม  
จะต้องมีบนถนนทุกเส้นในเมืองพัทยา



**Blind block**

สัญลักษณ์ผู้พิการทางสายตา

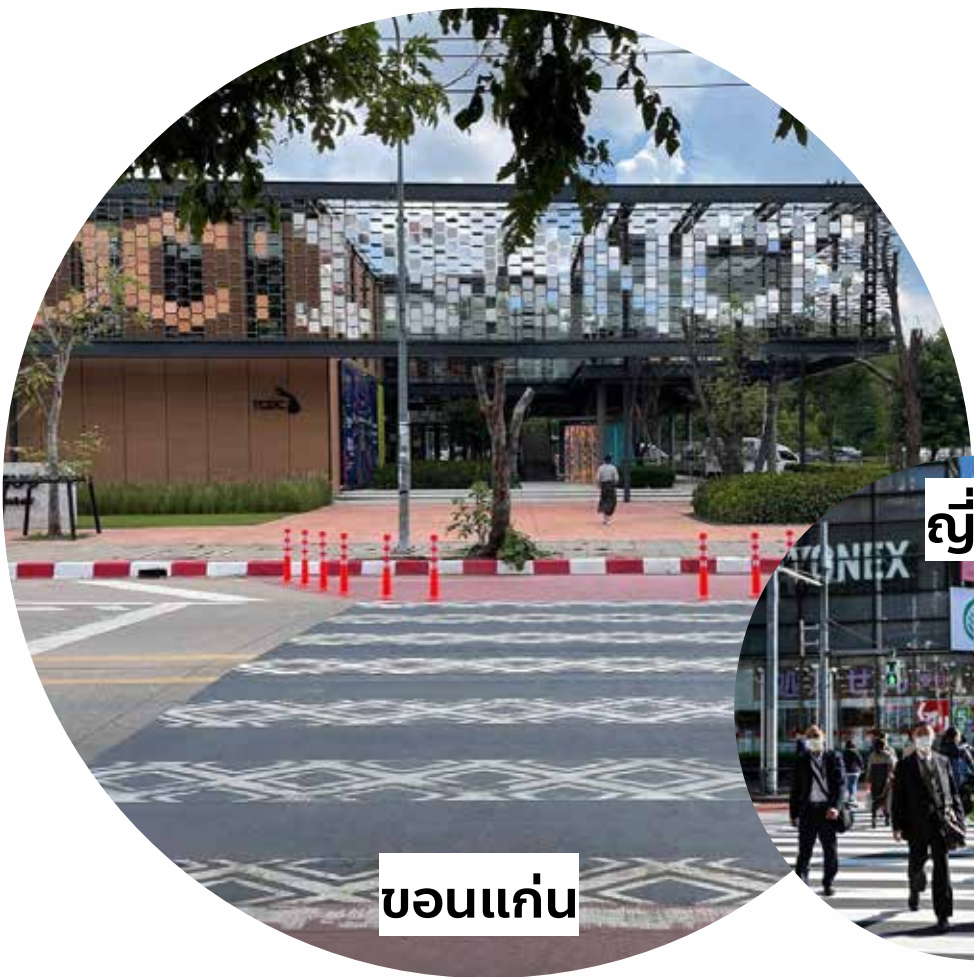


**Footpath slope**

ทางลาด

# รูปแบบทางม้าลาย

ลดอุบัติเหตุทางถนน



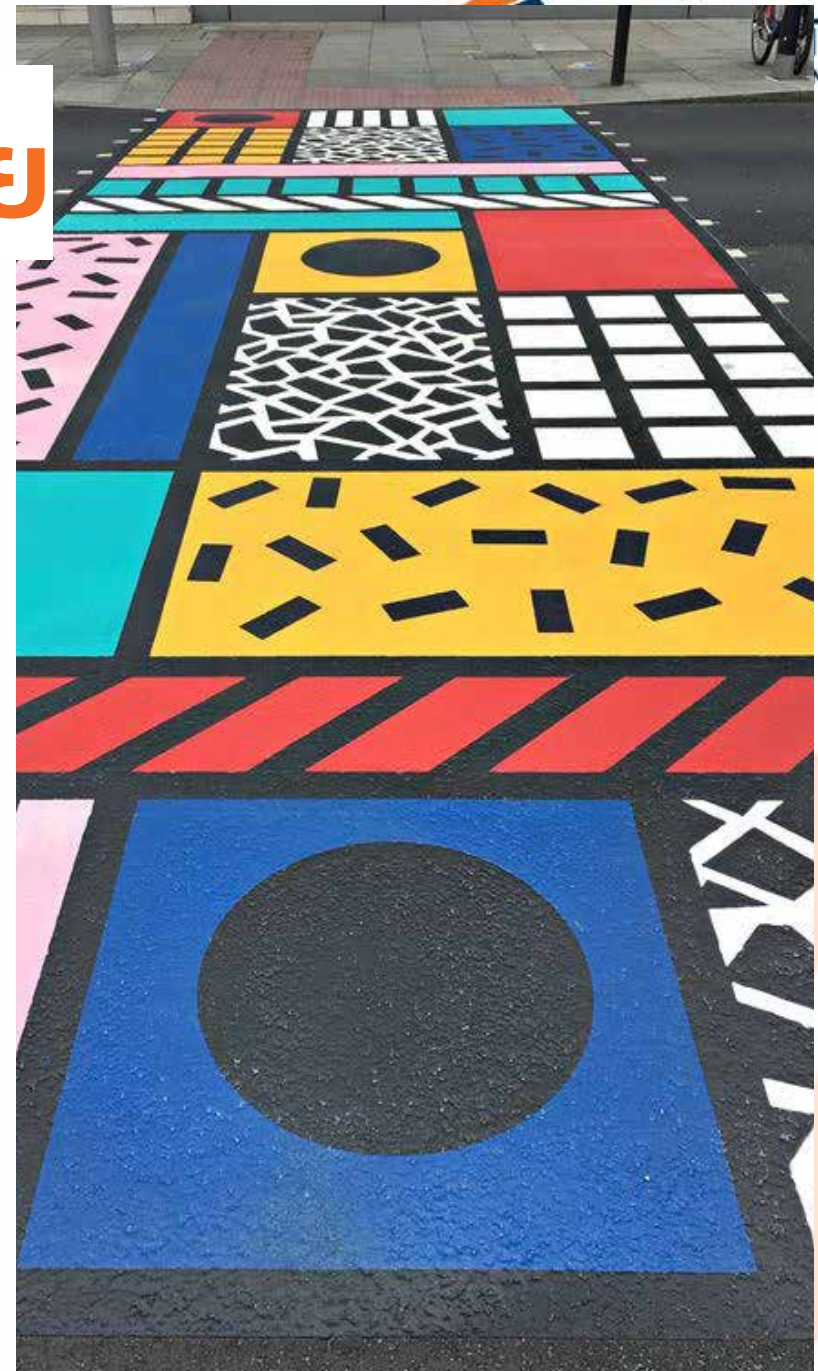
! ขนาดทางม้าลายมีผลต่อปริมาณคนข้าม  
! เปลี่ยนวัสดุและพื้นผิวของทางข้าม





# รูปแบบทางม้าลาย

## ลดอุบัติเหตุทางถนน



สภาพปัจจุบัน

เพิ่มจุดจอดรถในเมือง  
ควบคู่กับระบบขนส่งสาธารณะ



ปัญหาที่จอดรถของเมือง  
ปัจจุบันที่จอดรถเมือง 656 คัน



# ภาพในอนาคต

## เมืองพัทยาต้องประสานเอกชน ผลักดันจุดจอดรถในเมือง ใช้แนวคิด "Park and Ride" (เพิ่มจุดจอดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ)

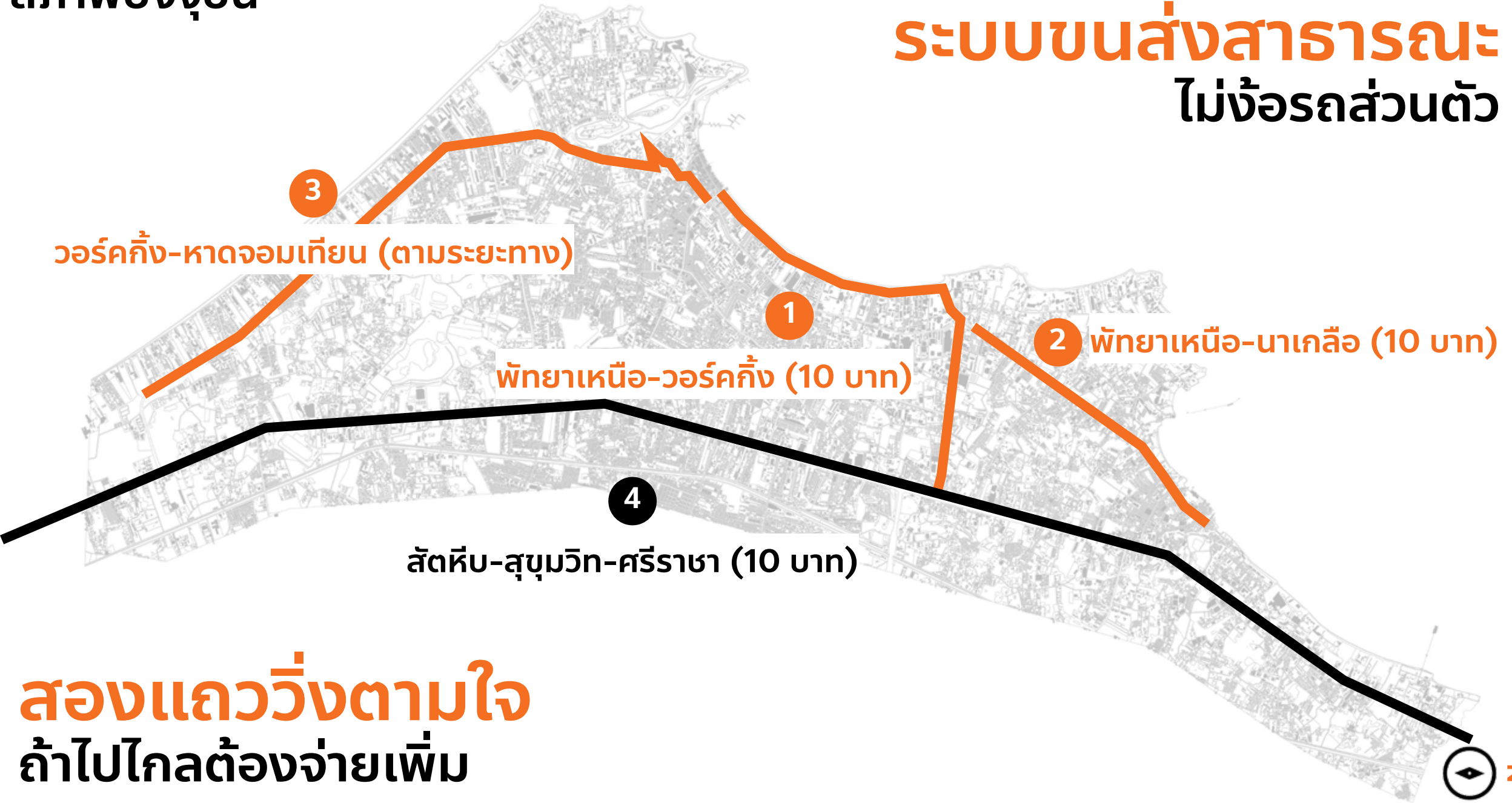


ที่จอดรถสาธารณะและเอกชน  
รวมเกือบ **10,000 คัน**  
โดยที่เมืองพัทยาไม่ต้องลงทุน



สภาพปัจจุบัน

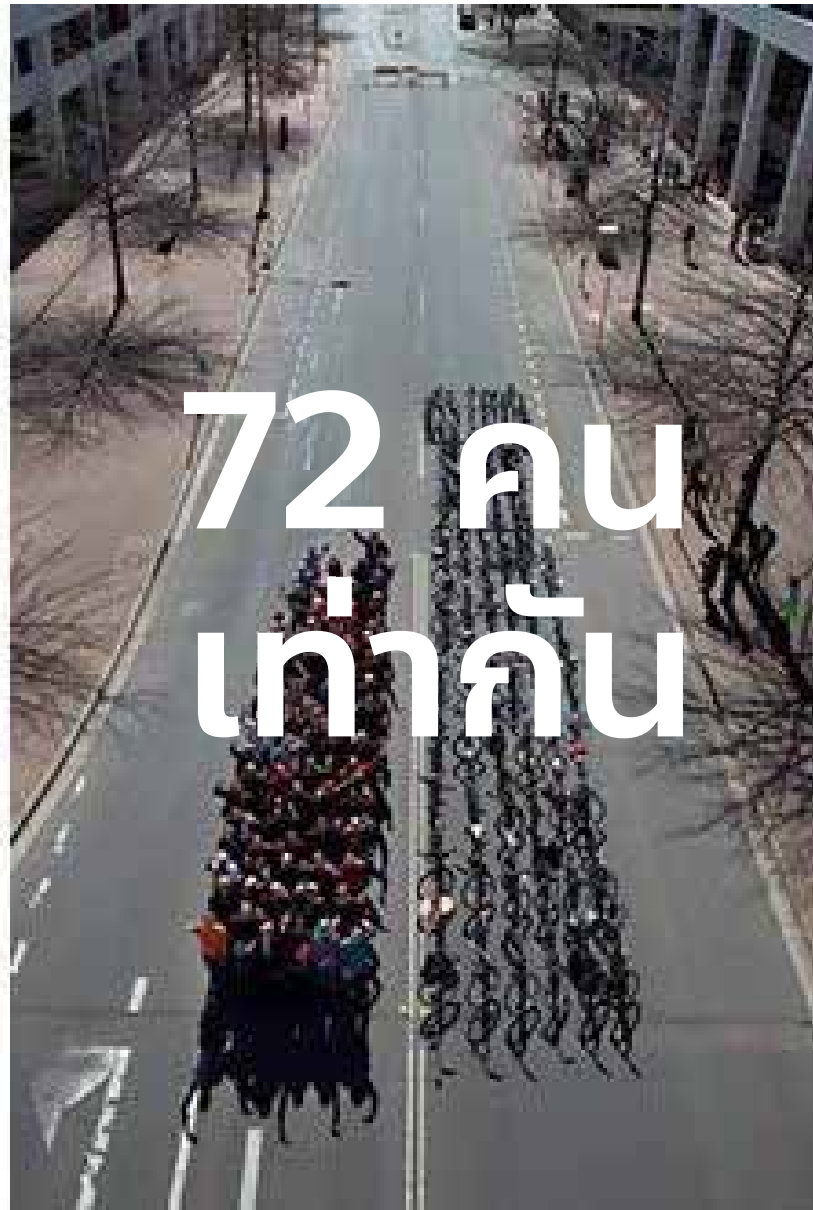
# ระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ซื้อรถส่วนตัว



สองแถววิ่งตามใจ  
ถ้าไปไกลต้องจ่ายเพิ่ม



# การส่งเสริม ระบบขนส่งสาธารณะ



# การขับเคลื่อนเมืองด้วย ระบบขนส่งสาธารณะ

เศรษฐกิจ = การเข้าถึง

ระบบขนส่งสาธารณะ → การเดิน → เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ



Shinjuku, Japan

เข้าถึงพื้นที่การค้า



The parc Rives de Seine, Paris

เชื่อมเมือง



Haji lane, Singapore

เพิ่มโอกาสในการเข้าถึงย่าน

\*ใช้สองแถวเดิมนำมาวิ่งในระบบ และวิ่งในงานอื่นเช่น รับ-ส่ง นักเรียน  
รถเมล์มีเพื่อบริการคนพิการและผู้สูงอายุเป็นหลัก

# Concept Route

## แนวคิดการออกแบบเส้นทาง



\*ใช้สองแถวเดิมนำมาวิ่งในระบบ และวิ่งในงานอื่นเช่น รับ-ส่ง นักเรียน  
รถเมล์มีเพื่อบริการคนพิการและผู้สูงอายุเป็นหลัก

## ภาพในอนาคต

# 1 รอบเมือง 3 ในเมือง 3 นอกเมือง





\*ใช้สองแถวเดิมนำมาวิ่งในระบบ และวิ่งในงานอื่นเช่น รับ-ส่ง นักเรียน  
รถเมล์มีเพื่อบริการคนพิการและผู้สูงอายุเป็นหลัก

# 1 ช่วงกลางคืน

๗1-1  
๗1-2

## Night Route

เส้นทางวิ่งในตอนกลางคืน



# Design Criteria

## เกณฑ์การวางระบบขนส่งสาธารณะ

- **Day Route**  
Peak : 6-9.00AM/16-20.00PM (7 hours) – รถมาทุกๆ 5 นาที  
Off-Peak : 5-6.00AM/9-16.00PM/20-22.00PM (10 hours) – รถมาทุกๆ 10 นาที

**Night Route**  
22-05.00AM (7 hours) – รถมาทุกๆ 30 นาที

**ใช้สองแถวเต็มนำมาวิ่งในระบบ และวิ่งในงานอื่นเช่น รับ-ส่ง นักเรียน รถเมล์มีเพื่อบริการคนพิการและผู้สูงอายุเป็นหลัก**