

โครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่พณิชยกรรม อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต
สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์
ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Rehabilitation and Development of Commercial Areas
In Hua Hin District , Prachuap Khiri Khan

Archan Sangplerng



The Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Bachelor's Degree of Architecture in Architectural Technology
Department of Architecture and Urban Design , Faculty of Architectural and Design
Rajamangala University of Technology Rattanakosin
Academic Year 2017

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์โครงการพัฒนาพื้นที่พณิชยกรรม ย่านหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ฉบับนี้สำเร็จ ลุล่วงได้ด้วยคำชี้แนะและความกรุณาอย่างยิ่งของอาจารย์ในสาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชน เมือง ที่คอยให้คำแนะนำ เสนอแนวคิดต่างๆ ขั้นตอนในการศึกษาหาข้อมูล และแหล่งข้อมูลที่ใช้ในการ สนับสนุนในการทำงานร่วมถึงการเสียสละเวลาในการตรวจงานที่ใช้เวลานาน และขอบคุณอาจารย์ทุก ท่านที่กรุณาสละเวลามาร่วมเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อคุณแม่ และคุณพี่ชายที่คอยให้การสนับสนุนในด้านการศึกษา ทุนทรัพย์ และคอยเป็นกำลังใจให้ในวันที่ท้อแท้

ขอขอบพระคุณนายภูวดล ทับทัง ที่คอยให้คำปรึกษาและแนะนำวิธีการทำงานที่ทำให้งานมี ประสิทธิภาพ สวยงาม และประหยัดเวลาในการทำงาน

ขอขอบพระคุณนายสิทธิพัฒน์ เทพสิทธิ์ ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดต่อวิดีโอ และแนะนำวิธีการทำงานให้ สวยงาม และเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณนายกฤษณะ งามจูล ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดโมเดล ช่วยแนะนำวิธีในการทำงานให้ สวยงามและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณนางสาวธัญญา โพธิ์เงิน ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดโมเดล ช่วยแนะนำวิธีในการทำงานให้ สวยงามและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณนางสาวเพ็ญศิริ บริสุทธิ์ ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดโมเดล ช่วยแนะนำวิธีในการทำงาน ให้สวยงามและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณนางสาวปาณิสรา ทังกริด ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดโมเดล ช่วยแนะนำวิธีในการทำงาน ให้สวยงามและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณนางสาวนทีกานต์ คล้ายมาลี ที่เสียสละเวลามาช่วยตัดโมเดล ช่วยแนะนำวิธีในการ ทำงานให้สวยงามและเสร็จเร็วขึ้น

ขอขอบคุณสำนักงานเทศบาลเมืองหัวหิน ที่เสียสละเวลาหาข้อมูลที่ต้องการ ให้คำแนะนำเกี่ยวกับ พื้นที่และสถานที่สำคัญในพื้นที่โครงการ

จัดทำโดย

นายอาชัย แสงเพลิง

หัวข้อวิทยานิพนธ์ : โครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
 โดย : นายอาชัญ แสงเพลิง
 สาขาวิชา : สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง
 อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ดร. จักรสิน น้อยไร่ภูมิ

บทคัดย่อ

รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาลักษณะทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจของพื้นที่บริเวณพื้นที่พาณิชยกรรมอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแหล่งพาณิชยกรรมให้ยังคงเอกลักษณ์ของเมืองพักตากอากาศไว้ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อการพัฒนาของเมืองที่กระจายตัว รองรับต่อจำนวนประชากร และความต้องการของผู้เข้ามาใช้งานในพื้นที่มากขึ้น ซึ่งในพื้นที่จะมีชุมชนเก่า ที่อยู่อาศัยประเภทโรงแรม และแหล่งพาณิชยกรรมหลักของเมือง มีสถานที่สำคัญกับพื้นที่และชุมชน โดยการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลต่างๆในพื้นที่แสดงให้เห็นถึงประเด็น ศักยภาพ ปัญหาของพื้นที่ และนโยบายของภาครัฐ ข้อมูลสนับสนุนอื่นๆ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการคิดและออกแบบพื้นที่ในเชิงกายภาพให้เหมาะสมกับพื้นที่และรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

จากการศึกษาพื้นที่พบว่าพื้นที่มีศักยภาพด้านพาณิชยกรรม ซึ่งอยู่บริเวณแนวถนนเพชรเกษม บริเวณตลาดฉัตรไชย และบริเวณชุมชนสมอเรียง ยังมีกิจกรรมหลากหลายที่ส่งเสริมให้กับสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในพื้นที่ แต่ในปัจจุบันพบว่ายังขาดความเชื่อมโยงของพื้นที่ และกิจกรรมใหม่ที่ไม่เหมาะสมกับพื้นที่เดิม การขาดการพัฒนาที่เป็นรูปแบบและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โครงข่ายการสัญจรหนาแน่นในบางพื้นที่ มีความต้องการมากในการเข้าถึงพื้นที่ ทั้งการเชื่อมโยงของทางเดินเท้าที่ไม่เพียงพอ และไม่มีกิจกรรมที่ส่งเสริมต่อการเดิน และในบางพื้นที่ใช้งานได้ไม่เต็มศักยภาพของพื้นที่ รวมถึงยังขาดพื้นที่ว่างและสวนสาธารณะที่ส่งเสริมต่อบรรยากาศในเมืองที่ดี

โดยการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่นำไปสู่แนวทางในการออกแบบและวางผังโครงการต่างๆ การเสนอแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาพาณิชยกรรมหลักบริเวณสองฝั่งของถนนเพชรเกษมให้มีเอกลักษณ์ของเมืองหัวหิน บริเวณตลาดฉัตรไชยให้เกิดกิจกรรมต่อเนื่องและความเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ เกิดความเชื่อมโยงของพื้นที่จากสถานีรถไฟหัวหินถึงชายหาดหัวหิน เพิ่มกิจกรรมเพื่อส่งเสริมในส่วนของการเดินเท้า และทางจักรยาน รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณชุมชนสมอเรียงให้เป็นรูปแบบ จัดสัดส่วนของกิจกรรมที่เหมาะสมและยังรักษาความเป็นชุมชนเดิมและวิถีชีวิตของคนในชุมชนไว้

ลายมือนักศึกษา.....ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

สาขาสถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง ปีการศึกษา ๒๕๖๐

Thesis topics : Rehabilitation and Development of Comercial Areas
 In Hua Hin District, Prachuap Khiri Khan
 Name of the thesis : Mr.Archan Sangplerng
 Advisors : Dr.Jaksin Noyraiphoom
 Faculty : Architecture and Design

Abstract

This research aims to study in physical, behavior social and economic of Hua Hin district, Prachuap Khiri Khan Province. Approaches to commercial developmental preservation in order to keep the Community identity. For development of urban sprawl population carrying and meet the demand of people which in the area, also there are old communities, hotel and mainly commercial there are in this area.

From data will be analyzed evidence indicates that the problems issue of this area that comprise Government policy. For this reason, it is design guideline in physical area convenient with this place and expansion support in the future The findings indicated that the commercial area are lactated at Petchkasem Road such as Chatchai Market and Samor - Riang village it also has many in activities for tourist attraction but then indicates that the area disconnected network and new activities occurrence is un-proper and the lacks of development in the same way some areas have a density of road network and have very demanding to access. Either the link of pedestrian walkways is not enough, not full potential of this site. Includes lacks of open space and parks within city.

By analysed potential and problem became a urban design guideline. The author suggests to Rehabilitations and development both sides of the Petchkasem road to keep the identity of Hua-Hin. Chatchai market area is continue activity and link with the around, caused the connection of this site from the Hua - Hin railway station to the Hua - Hin beach and create more activities to provide a better side of the pedestrian walkways and bicycle networks. Include commercial zone rehabilitation in Samor-riang is has a pattern the activities proportion and keep at the ancient community and the lifestyle of the people.

Student's signature..... Advisors Signature.....
 Architecture and Urban Design Academic Year ๒๐๑๗

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๒.๔ กรณีศึกษา	๒-๘
๒.๔.๑ โครงการ The Pearl District	๒-๘
๒.๔.๒ เมืองบาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย	๒-๑๐
บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง	๓-๑
๓.๑ พื้นที่ศึกษา	๓-๑
๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๑
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ	๓-๑
๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร	๓-๓
๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๙
๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค	๓-๑๑
๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๑๔
๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๑๘
๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร	๓-๑๘
๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม	๓-๒๒
๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง	๓-๓๐
๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง	๓-๓๐
๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง	๓-๓๔
๓.๒ พื้นที่โครงการ	๓-๔๐
๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ	๓-๔๐
๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ	๓-๔๒
๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ	๓-๔๗
๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง	๓-๔๗
๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๓-๕๒
๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๓-๕๕
๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน	๓-๕๗

สารบัญ (ต่อ)

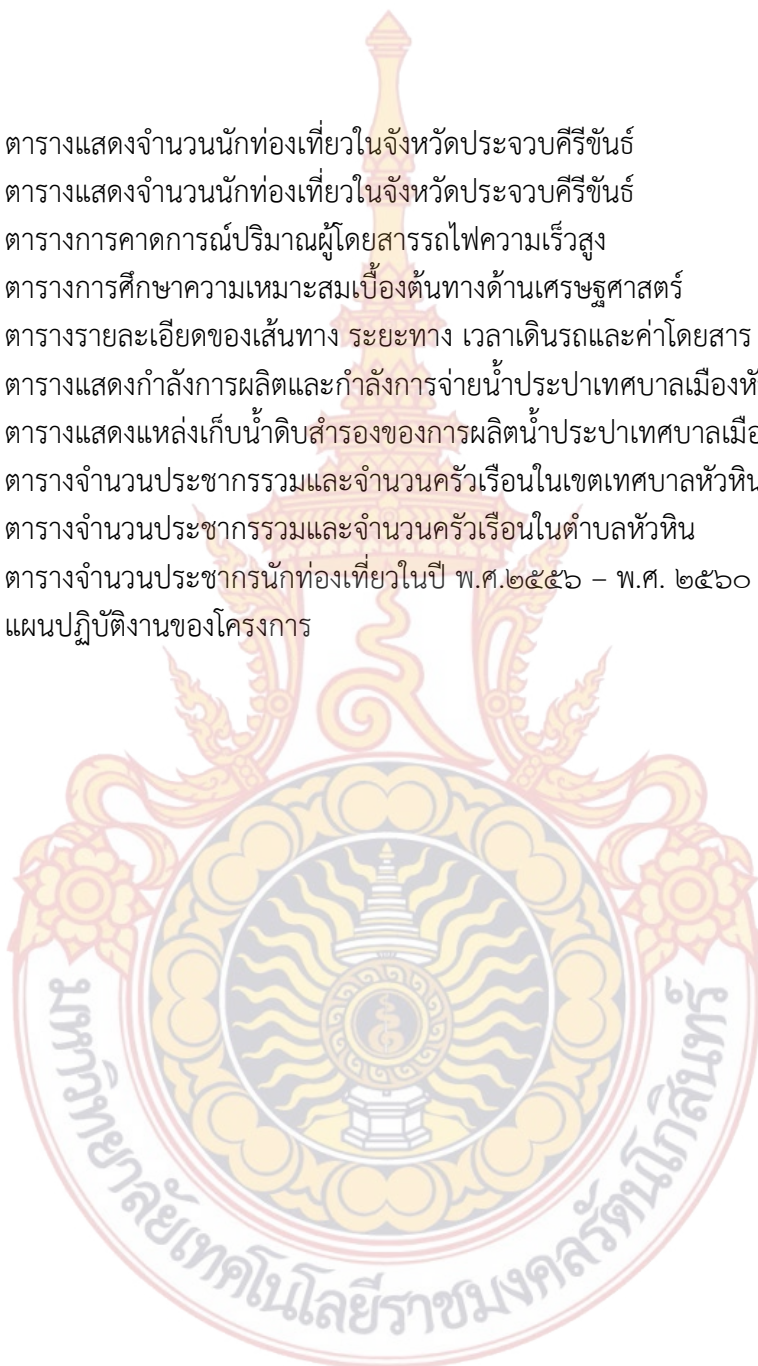
	หน้า
๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๕๙
๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๓-๖๐
๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม	๓-๖๒
๓.๒.๓.๘ ความสูงอาคาร	๓-๖๔
๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่	๓-๖๖
๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบทางจินตภาพ	๓-๖๗
๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่	๓-๖๘
๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม	๓-๗๐
๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม	๓-๗๐
๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	๓-๗๑
บทที่ ๔ การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ	๔-๑
๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ	๔-๑
๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม	๔-๓
๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม	๔-๘
๔.๔ สรุปทิศทางการและแนวโน้มของการเจริญเติบโตของชุมชน	๔-๙
๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ปัญหาของพื้นที่	๔-๙
สรุปบทที่ ๔	๔-๑๐
บทที่ ๕ กำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผัง	๕-๑
๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่	๕-๑
๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและวางผัง	๕-๒
๕.๒.๑ แนวความคิดในการวางผัง	๕-๓
๕.๒.๒ การแบ่งโซนของพื้นที่ในการออกแบบ	๕-๔
๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ	๕-๕

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๕.๓.๑ ลักษณะของโครงข่ายการสัญจร	๕-๕
๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน	๕-๖
๕.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร	๕-๘
๕.๓.๔ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๕-๑๑
๕.๓.๕ ความสูงอาคาร	๕-๑๒
๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ	๕-๑๓
๕.๔.๑ แผนการปฏิบัติงานของโครงการ	๕-๑๔
๕.๔.๒ การออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมเก่า (โซน A)	๕-๑๕
๕.๔.๓ การออกแบบพื้นที่ชุมชนเก่า (โซน B)	๕-๑๗
๕.๔.๔ การออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ (โซน C)	๕-๒๐
๕.๔.๕ การออกแบบพื้นที่ที่อยู่อาศัยใหม่ (โซน D)	๕-๒๓
๕.๔.๖ การออกแบบพื้นที่เมืองพักตากอากาศหัวหิน (โซน E)	๕-๒๕
๕.๕ สรุปการกำหนดรายละเอียดการออกแบบวางผังโครงการ	๕-๒๘
บทที่ ๖ บทสรุปและข้อเสนอแนะ	๖-๑
๖.๑ สรุปผลการปรับปรุงและพัฒนาโครงการ	๖-๑
๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ	๖-๑
๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป	๖-๒
บรรณานุกรม	๗
ประวัตินักศึกษา	๘

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ ๑.๑ ตารางแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	๑-๓
ตารางที่ ๑.๒ ตารางแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	๑-๓
ตารางที่ ๒.๑ ตารางการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง	๒-๖
ตารางที่ ๒.๒ ตารางการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐศาสตร์	๒-๖
ตารางที่ ๓.๑ ตารางรายละเอียดของเส้นทาง ระยะทาง เวลาเดินทางและค่าโดยสาร	๓-๗
ตารางที่ ๓.๒ ตารางแสดงกำลังการผลิตและกำลังการจ่ายน้ำประปาเทศบาลเมืองหัวหิน	๓-๑๒
ตารางที่ ๓.๓ ตารางแสดงแหล่งเก็บน้ำดิบสำรองของการผลิตน้ำประปาเทศบาลเมืองหัวหิน	๓-๑๒
ตารางที่ ๓.๔ ตารางจำนวนประชากรรวมและจำนวนครัวเรือนในเขตเทศบาลหัวหิน	๓-๒๑
ตารางที่ ๓.๕ ตารางจำนวนประชากรรวมและจำนวนครัวเรือนในตำบลหัวหิน	๓-๒๑
ตารางที่ ๓.๖ ตารางจำนวนประชากรนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ.๒๕๕๖ – พ.ศ. ๒๕๖๐	๓-๒๕
ตารางที่ ๕.๑ แผนปฏิบัติงานของโครงการ	๕-๑๔





สารบัญแนบที่

	หน้า
แผนที่ ๑.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาอำเภอหัวหิน	๑-๖
แผนที่ ๑.๒ ขอบเขตพื้นที่โครงการอำเภอหัวหิน	๑-๘
แผนที่ ๓.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษาอำเภอหัวหิน	๓-๒
แผนที่ ๓.๒ โครงข่ายการสัญจรทางบก	๓-๔
แผนที่ ๓.๓ โครงข่ายการสัญจรทางบก	๓-๖
แผนที่ ๓.๔ โครงข่ายการสัญจรทางราง	๓-๘
แผนที่ ๓.๕ การใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๐
แผนที่ ๓.๖ ผังสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๒
แผนที่ ๓.๖ ผังสาธารณูปการในพื้นที่ศึกษา	๓-๑๗
แผนที่ ๓.๗ ผังชุมชน และสภาพสังคม	๓-๒๐
แผนที่ ๓.๘ ผังพื้นที่โครงการ	๓-๔๑
แผนที่ ๓.๙ ผังเส้นทางการสัญจรในพื้นที่โครงการ	๓-๕๑
แผนที่ ๓.๑๐ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม พ.ศ. ๒๕๕๘	๓-๕๒
แผนที่ ๓.๑๑ ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบัน	๓-๕๔
แผนที่ ๓.๑๒ ผังการใช้ประโยชน์อาคารในปัจจุบัน	๓-๕๖
แผนที่ ๑.๑๓ ผังกรรมสิทธิ์ที่ดิน	๓-๕๘
แผนที่ ๓.๑๔ โครงสร้างสาธารณูปการ	๓-๕๙
แผนที่ ๓.๑๕ ผังมวลอาคารและที่ว่าง	๓-๖๑
แผนที่ ๓.๑๖ ผังความสูงของอาคารในพื้นที่โครงการ	๓-๖๕
แผนที่ ๓.๑๗ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่โครงการ	๓-๖๖
แผนที่ ๓.๑๘ ผังองค์ประกอบทางจินตภาพของเมือง	๓-๖๗
แผนที่ ๓.๑๙ ผังชุมชนและสภาพของสังคมแต่ละชุมชน	๓-๗๐
แผนที่ ๔.๑ ผังแสดงการวิเคราะห์ของพื้นที่โครงการ	๔-๖
แผนที่ ๔.๒ ผังแสดงการวิเคราะห์ของพื้นที่โครงการ	๔-๗
แผนที่ ๕.๑ ผังแสดง CONCEPT DIAGRAM	๕-๓
แผนที่ ๕.๒ ผังแสดง ZONING ของพื้นที่	๕-๔
แผนที่ ๕.๓ ลักษณะโครงข่ายการสัญจร	๕-๕
แผนที่ ๕.๔ แนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โครงการ	๕-๗
แผนที่ ๕.๕ ผังแม่บท	๕-๑๓

สารบัญแผนที่ (ต่อ)

	หน้า
แผนที่ ๕.๖ รายละเอียดโครงการในพื้นที่	๕-๑๕
แผนที่ ๕.๗ DETAIL ZONE A	๕-๑๗
แผนที่ ๕.๘ DETAIL ZONE B	๕-๑๙
แผนที่ ๕.๙ DETAIL ZONE B	๕-๒๐
แผนที่ ๕.๑๐ DETAIL ZONE C	๕-๒๒
แผนที่ ๕.๑๑ DETAIL ZONE C	๕-๒๓
แผนที่ ๕.๑๒ DETAIL ZONE D	๕-๒๕
แผนที่ ๕.๑๓ DETAIL ZONE E	๕-๒๗



สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่ ๑.๑ แสดงจำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙

หน้า

๑-๓



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ ๒.๑ แสดงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๕๐๐ เมตรตามแนวคิด TOD	๒-๒
ภาพที่ ๒.๒ แสดงรูปแบบการแบ่งพื้นที่ใช้สอยโครงการตามแนวคิด TOD	๒-๓
ภาพที่ ๒.๓ แนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง	๒-๖
ภาพที่ ๒.๔ อำเภอฟีลด์และบริเวณโดยรอบเห็นได้จากหอคอยBancorpของสหรัฐอเมริกา	๒-๙
ภาพที่ ๒.๕ แนวทางการพัฒนาของโครงการในอนาคต	๒-๙
ภาพที่ ๒.๖ โครงการฟื้นฟูอ่าว Benoa เพื่อพัฒนาบาหลีให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำ	๒-๑๐
ภาพที่ ๒.๗ ภาพทัศนียภาพเมืองบาหลี	๒-๑๑
ภาพที่ ๓.๑ ภาพบรรยายอากาศท่าเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน	๓-๕
ภาพที่ ๓.๒ ภาพบรรยายอากาศท่าเทียบเรือประมง	๓-๕
ภาพที่ ๓.๓ ภาพประเพณีก่อเจดีย์ทราย และประเพณีส่งเคราะห์ทางน้ำ	๓-๑๙
ภาพที่ ๓.๔ ภาพประเพณีเกี่ยวกับตรุษ สารท และประเพณีทำบุญทำบุญทุ่ง	๓-๑๙
ภาพที่ ๓.๕ ผังเมืองรวมหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘	๓-๓๓
ภาพที่ ๓.๖ แนวเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหิน	๓-๓๔
ภาพที่ ๓.๗ แนวเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่ นครปฐม-หัวหิน	๓-๓๕
ภาพที่ ๓.๘ โครงการเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน-บางปู	๓-๓๖
ภาพที่ ๓.๙ ภาพบรรยายอากาศต่างๆ ที่เป็นสถานที่สำคัญในหัวหิน	๓-๔๓
ภาพที่ ๓.๑๐ ภาพตลาดฉัตรไชย วิถีชีวิตของชุมชน และโรงแรม	๓-๔๕
ภาพที่ ๓.๑๑ ภาพพระราชวังไกลกังวล และรูปแบบอาคารพักตากอากาศ	๓-๔๖
ภาพที่ ๓.๑๒ ภาพห้างสรรพสินค้า และแหล่งพาณิชยกรรมที่เกิดจากพัฒนาของเมืองหัวหิน	๓-๔๗
ภาพที่ ๓.๑๓ ภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม	๓-๔๗
ภาพที่ ๓.๑๔ ภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๑๘ ถนนหัวหิน-ห้วยมงคล	๓-๔๘
ภาพที่ ๓.๑๕ ภาพถนนดำเนินเกษม	๓-๔๘
ภาพที่ ๓.๑๖ ภาพถนนหัวหิน ๕๕ และหัวหิน ๕๗ และสภาพการของถนน	๓-๔๙
ภาพที่ ๓.๑๗ ภาพถนนแนบเคหาสน์ และสภาพของถนน	๓-๔๙
ภาพที่ ๓.๑๘ ภาพซอยนเรศดำริห์ และกิจกรรมต่างๆของอาคารทั้งสองข้างถนน	๓-๔๙
ภาพที่ ๓.๑๙ ภาพสถานีรถไฟหัวหิน	๓-๕๐
ภาพที่ ๓.๒๐ ภาพมวลอาคารขนาดเล็กของชุมชนสมอเรียง	๓-๖๐
ภาพที่ ๓.๒๑ ภาพพื้นที่ว่างบริเวณที่จอดรถของตลาดฉัตรไชย และสวนโผนกิงเพชร	๓-๖๐
ภาพที่ ๓.๒๒ ภาพอาคารประเภทตึกแถวที่มีการใช้งานเป็นอาคารพาณิชยกรรม	๓-๖๒

สารบัญภาพ (ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ ๓.๒๓ ตลาดฉัตรไชย และสถานีรถไฟหัวหิน	๓-๖๒
ภาพที่ ๓.๒๔ ภาพอาคารไม้ซึ่งเป็นอาคารที่อยู่อาศัยเก่าและถูกปรับเปลี่ยนการใช้งาน	๓-๖๓
ภาพที่ ๓.๒๕ ภาพอาคารบ้านพักตากอากาศแบบเก่าที่ถูกดัดแปลงการใช้งานในปัจจุบัน	๓-๖๓
ภาพที่ ๓.๒๖ รูปแบบของอาคารพาณิชย์กรรมประเภทโรงแรม	๓-๖๓
ภาพที่ ๓.๒๗ รูปแบบศาสนสถานในพื้นที่โครงการ	๓-๖๔
ภาพที่ ๓.๒๘ บริเวณชายหาดหัวหิน	๓-๖๘
ภาพที่ ๓.๒๙ บริเวณสถานีรถไฟหัวหิน	๓-๖๙
ภาพที่ ๓.๓๐ แหล่งพาณิชย์กรรมในพื้นที่โครงการ	๓-๖๙
ภาพที่ ๔.๑ สถานที่สำคัญในด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ	๔-๑
ภาพที่ ๔.๒ สถานที่สำคัญในด้านประวัติศาสตร์ในพื้นที่โครงการ	๔-๑
ภาพที่ ๔.๓ กิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน	๔-๒
ภาพที่ ๔.๔ รูปแบบของอาคารพาณิชย์กรรมสมัยใหม่	๔-๒
ภาพที่ ๔.๕ ความหลากหลายของกิจกรรมพาณิชย์กรรมหลัก ชายหาดหัวหิน และชุมชนเก่า	๔-๘
ภาพที่ ๔.๖ อาคารพาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นใหม่ และโรงแรมที่มีความสูงบดบังทัศนียภาพของหาด	๔-๘
ภาพที่ ๔.๗ อาคารพาณิชย์กรรม และรูปแบบสถาปัตยกรรมของชุมชนเก่า	๔-๙
ภาพที่ ๕.๑ รูปแบบของอาคารที่นำมาเป็นแบบ	๕-๘
ภาพที่ ๕.๒ DESIGN GUIDELINE	๕-๙
ภาพที่ ๕.๓ DESIGN GUIDELINE	๕-๑๐
ภาพที่ ๕.๔ รูปแบบของอาคารในพื้นที่โครงการ	๕-๑๑
ภาพที่ ๕.๕ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง	๕-๑๑
ภาพที่ ๕.๖ ระดับความสูงของอาคาร	๕-๑๒
ภาพที่ ๕.๗ ทัศนียภาพบริเวณตลาดฉัตรไชย	๕-๑๕
ภาพที่ ๕.๘ ทัศนียภาพสะพาน	๕-๒๓
ภาพที่ ๕.๙ ทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟหัวหิน	๕-๒๗
ภาพที่ ๕.๑๐ รูปถ่ายโมเดลจำลอง	๕-๒๙
ภาพที่ ๕.๑๑ ภาพรวม Chart	๕-๓๐

บทที่ ๑

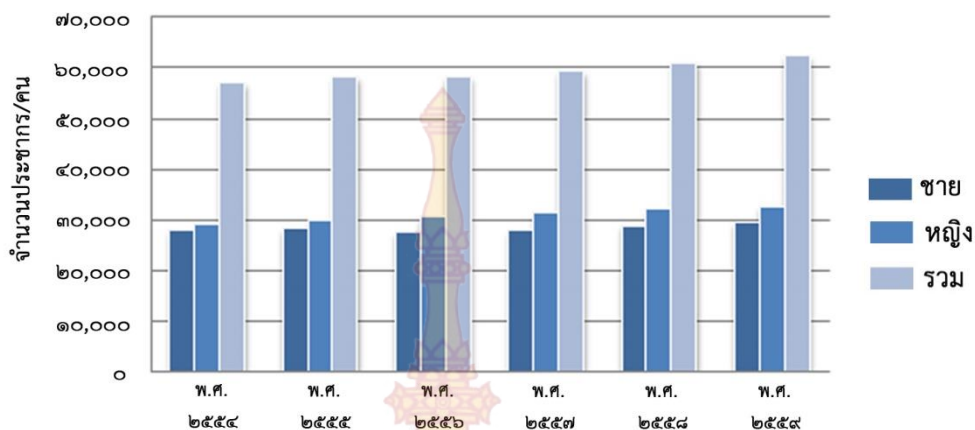
บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาของโครงการ

หัวหินขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองท่องเที่ยวตากอากาศมาตั้งแต่อดีต แต่เดิมเป็นพื้นที่พักผ่อนตากอากาศสำหรับเจ้านาย ขุนนางเก่า ซึ่งนิยมมาสร้างตำหนักพักผ่อนกันหลายแห่ง อีกทั้งยังมีหมู่บ้านชาวประมง (สมอเรียง) ซึ่งเป็นชุมชนเก่าแก่ดั้งเดิมมาตั้งแต่รัชกาลที่ ๓ ซึ่งเป็นที่รู้จักของชาวไทยในสมัยที่อิทธิพลความรู้และวัฒนธรรมตะวันตกหลังไหลเข้ามาในประเทศไทยพร้อมกับความนิยมการตากอากาศชายทะเลตะวันตกและเกิดการคมนาคมทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปยัง ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์ ทำให้หมู่บ้านสมอเรียง ซึ่งเป็นหมู่บ้านเล็กๆ ได้ขนานนามใหม่ว่า หัวหิน และมีการสร้างสถานีรถไฟหัวหินขึ้น (พ.ศ. ๒๔๕๔) ทำให้เกิดแหล่งท่องเที่ยวชายหาดที่เจียบสงบ่อน้ำร้อนชื่อมาเป็นระยะเวลายาวนาน ตั้งอยู่ริมอ่าวไทยตอนในฝั่งตะวันตก ระยะทางไม่ไกลจากกรุงเทพมหานคร และมีการพัฒนาของการท่องเที่ยวโดยเริ่มจากการสร้างโรงแรมหัวหินหรือโรงแรมรถไฟที่ถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๖ (พ.ศ. ๒๔๖๖) ซึ่งเป็นโรงแรมแรกในอำเภอหัวหินซึ่งปัจจุบันเปลี่ยนเป็นโรงแรมในเครือโซฟีเทล เซ็นทารา แต่ยังคงรักษาบรรยากาศเก่าจากอดีตมาถึงปัจจุบัน มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเมืองที่เป็นแรงผลักดันให้เกิดโรงแรมต่างๆ ตามมาอีกมากมาย และทำให้เกิดแหล่งพาณิชยกรรมขึ้นตามมา ในเวลาต่อมาก็มีการสร้างตลาดฉัตรไชยในสมัยรัชกาลที่ ๗ (พ.ศ. ๒๔๖๙) ซึ่งถูกสร้างภายใต้รูปแบบสถาปัตยกรรมหลังคารูปโค้ง เพื่อเป็นสัญลักษณ์ว่าถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๗ ทำให้ตลาดฉัตรไชยมีความหมายในแง่ประวัติศาสตร์คู่กับเมืองหัวหิน ถูกจัดตลาดที่ถูกสุขลักษณะที่สุดในประเทศไทยในขณะนั้น และเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง นอกจากนี้ยังมีการสร้างสนามกอล์ฟหลวงหัวหิน ถือเป็นที่รองรับกิจกรรมของผู้ที่มาพักตากอากาศของหมู่คนชั้นสูง หัวหินได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมของทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ พื้นที่กิจกรรมการท่องเที่ยวขยายต่อเนื่อง มีการใช้งานพื้นที่หลากหลาย และยังมีสถานีรถไฟที่เป็นเหมือนสัญลักษณ์ของการมาถึงเมืองหัวหิน เป็นสถาปัตยกรรมที่มีความงดงามและมีคุณค่าในการอนุรักษ์

ปัจจุบันในบริเวณพาณิชยกรรมหลักของเมืองหัวหินจะกระจายตัวอยู่ตามแนวถนนเพชรเกษม มีทั้งในส่วนของการค้า ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่อยู่หลายแห่งทั้ง Market Village , BLUport Huahin ซึ่งเป็นแหล่งเศรษฐกิจที่เป็นส่วนที่ทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนา ขยายตัว มีผู้คนเข้ามาใช้งานทั้งรูปแบบบริโภคและบริการ มีทั้งคอนโดมิเนียม โรงแรมขนาดใหญ่ริมชายหาด ส่วนบริเวณภายในนับเข้ามาจากชายหาดเป็นชุมชนเดิมและที่อยู่อาศัยใหม่ของคนที่ย้ายเข้ามาตั้งถิ่นฐานในหัวหิน ทั้งประเภทบ้านพักตากอากาศ โรงแรม ทาวน์โฮม จะเห็นความหลากหลายของการใช้งานและการเกิดกิจกรรมใหม่ที่รองรับการท่องเที่ยว

ขึ้นมากมาย บ้านพักตากอากาศโบราณถูกแทนด้วยโรงแรมสูง คอนโดมิเนียม เรียงรายเกือบแนวชายหาด โดยทำให้เกิดอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่อยู่มาก และยังมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และเส้นทางเดิมก็จะมีการพัฒนาเป็นระบบรางคู่ที่สามารถเชื่อมต่อไปทางเหนือและใต้ของพื้นที่ไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อีก ซึ่งจะทำให้หัวหินมีศักยภาพในการเข้าถึงได้ง่ายขึ้น โดยเฉพาะระบบรถไฟความเร็วสูงที่จะส่งผลต่อการพัฒนาของพื้นที่เป็นอย่างมาก เนื่องจากประหยัดเวลาในการเดินทาง และสะดวกขึ้น สามารถโดยสารนักท่องเที่ยวเข้ามายังพื้นที่ได้จำนวนมาก อีกทั้งยังมีโครงการเรือเฟอร์รี่ หัวหิน-พัทยา ที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ ประหยัดเวลาในการเดินทาง และเพิ่มรูปแบบในการขนส่งให้มีมากขึ้น เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่งสินค้าจากแหล่งต่างๆทางเรือ ทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่มีการขยายตัวเพียงพอต่อการรองรับการพัฒนา แต่ในเวลาเดียวกันปัญหาต่างๆในพื้นที่ก็เกิดมากขึ้นเช่นกัน เช่น ธุรกิจประเภทห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ที่มีทั้งความสะดวกสบาย และค่านิยมที่เข้ามา ทำให้การค้าขายของคนในชุมชนเดิมเปลี่ยนไป และถูกมองข้าม การมีโรงแรม หรือคอนโดมิเนียมเกิดในพื้นที่ ซึ่งสิ่งก่อสร้างเหล่านี้เป็นตัวทำลายความเป็นเอกลักษณ์และอัตลักษณ์ของเมือง จึงต้องเกิดการพัฒนาของสถานที่สำคัญต่างๆ ในพื้นที่ เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับกิจกรรมที่เกิดขึ้นใหม่ เช่น ตลาดฉัตรไชย เป็นต้น จำนวนนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น สร้างความเจริญให้กับพื้นที่ ทั้งในด้านการค้าและบริการ ไม่ว่าจะเป็นร้านอาหารนานาชาติ บาร์ ร้านขายของที่ระลึก กิจกรรมเหล่านี้ล้วนสร้างความคึกคัก แสง สี แสงให้กับหัวหิน จนทำให้บรรยากาศหัวหินเปลี่ยนไปจากอดีต และการขยายตัวของชุมชนที่มีความหนาแน่น ทั้งคนในชุมชนเดิม และคนที่เข้ามาตั้งถิ่นฐานใหม่ในพื้นที่ทำให้ความเป็นตัวตนเดิมของชุมชนหายไป และไม่ได้เกิดการดูแลรักษาพื้นที่ของตนเองมากนัก ส่วนของบริเวณริมทางรถไฟก็มีสภาพเสื่อมโทรมจากการตั้งร้านขายของเล็กๆตลอดริมทาง ทำให้บดบังทัศนียภาพจากภูเขาสู่เมืองหัวหิน การติดขัดของจราจรในพื้นที่เมืองในวันหยุดและเทศกาลต่างๆ และในอนาคตการพัฒนาของโครงการระบบราง โครงการเรือเฟอร์รี่ หรือโครงการที่จะเกิดขึ้นจากการลงทุนต่างๆ ทั้งสถานที่ท่องเที่ยว หรือโรงแรมต่างๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนาย่างไร้ทิศทาง หรือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมือนกับเมืองอื่นๆ มุ่งเน้นแต่ธุรกิจ ผลกำไร โดยไร้การเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่นั้นๆ หรือเมืองนั้นๆ จึงจำเป็นต้องรักษาเอกลักษณ์ของชุมชน วิถีชีวิต และความงดงามของสถาปัตยกรรมที่เป็นเสน่ห์ของเมืองหัวหินไปพร้อมกับการพัฒนา และการเข้ามาของโครงการต่างๆที่ส่งผลกระทบต่อความเป็นเมืองหัวหินในอนาคต



แผนภูมิที่ ๑.๑ แสดงจำนวนประชากรในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๙
ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัด (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

ตารางที่ ๑.๑ ตารางแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ประเภท	จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์			
	ปี พ.ศ.			
	พ.ศ. ๒๕๕๒	พ.ศ. ๒๕๕๓	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗
ชาวไทย	๙๕๘,๖๕๗	๑,๐๖๒,๖๐๙	๑,๙๘๔,๐๔๓	๒,๑๖๑,๖๗๕
ชาวต่างชาติ	๔๕๔,๒๑๔	๔๐๓,๐๒๒	๗๘๖,๓๗๐	๗๘๖,๓๗๐

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัด (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

ตารางที่ ๑.๒ ตารางแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ประเภท	จำนวนนักท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์			
	ปี พ.ศ.			
	พ.ศ. ๒๕๕๒	พ.ศ. ๒๕๕๓	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗
ชาวไทย	๗๔๐,๐๘๐	๙๐๔,๖๘๕	๑,๕๑๖,๔๕๖	๑,๕๖๘,๘๘๒
ชาวต่างชาติ	๗๔,๑๔๕	๗๗,๘๖๐	๑๓๐,๑๕๖	๑๓๗,๑๙๘

ที่มา : สำนักงานสถิติจังหวัด (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

ย่านหัวหินจะเกิดการพัฒนาของในด้านต่างๆของเมืองเพื่อรองรับต่อโครงการที่จะมีส่วนทำให้เมืองเจริญเติบโต ทำให้โอกาสการเข้ามาของจำนวนนักท่องเที่ยวและประชากรแฝงมีมากขึ้น และประชากรราษฎรที่เพิ่มขึ้น ทำให้พื้นที่ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อความต้องการ การพัฒนาเพื่อรองรับกับการขยายตัวของ

เมืองและความต้องการให้เหมาะสมต่อการเติบโตของเมืองในอนาคต ซึ่งสอดคล้องการกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - พ.ศ.๒๕๖๔) ที่มีการส่งเสริมที่มาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อขยายขีดความสามารถและการพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลักและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนทุกกลุ่มในสังคม และการพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลให้รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและตรงการยุทธศาสตร์พัฒนาประเทศที่มีการพัฒนาระบบขนส่งทางราง และสร้างระบบขนส่งใหม่ขึ้นในทางน้ำเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานได้มากขึ้น เน้นปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอีกด้วย โดยการพัฒนาของเมือง หรือการขยายตัวของเศรษฐกิจ จำเป็นต้องมีแนวทางหรือแนวคิดทฤษฎีที่สามารถนำมาปรับใช้กับพื้นที่เมืองหัวหินได้ เช่น TOD (Transit Oriented Development) เป็นแนวคิดการพัฒนาเมืองที่อาศัยข้อได้เปรียบของระบบขนส่งมวลชน ส่งเสริมให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ได้แก่ ที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชยกรรม ระบบบริการของเมือง และการเชื่อมต่อที่ดินในพื้นที่เกิดพื้นที่สาธารณะรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ดี ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และทางเดินให้มีคุณภาพที่ดี พื้นที่เปลี่ยนถ่ายระบบขนส่งสาธารณะ ตามหลักแนวความคิดของโครงข่ายการขนส่งแล้วจะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายหรือจำกัดจุดในการเชื่อมต่อแนวความคิด The New Urbanism คือความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมือง ที่ต้องการให้สภาพชุมชนดีขึ้น ซึ่งเกิดจากการต่อต้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ หลักการสำคัญของแนวคิดนี้คือ การวางแผนและการออกแบบชุมชนที่ให้ความสำคัญกับส่วนรวมอยู่เหนือความเป็นส่วนตัว เป็นต้น เกิดการแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในเมือง ปัญหาจราจร การขยายตัวในด้านพาณิชยกรรมได้ โดยจัดรูปแบบของพาณิชยกรรม แบ่งโซนตามการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง เพื่อความยั่งยืนของการเติบโตในด้านเศรษฐกิจของเมือง เมื่อเกิดการพัฒนาต่างๆในแนวทางที่เป็นไปตามรูปแบบ ไปในทิศทางที่เราต้องการ เกิดการเชื่อมต่อของชุมชนต่อกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นใหม่และส่งเสริมความเป็นอยู่ของคนในชุมชนให้ดีขึ้น เกิดความเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่ได้ชัดเจน และมีความสำคัญมากขึ้น ทำให้แนวทางการขยายตัวของเมืองเป็นไปอย่างยั่งยืน

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านหัวหิน เป็นการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อขยายขีดความสามารถและการพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและเศรษฐกิจและส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนทุกกลุ่มในชุมชน และการพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเล ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายกับภาครัฐ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อทุกคน โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

๑.๒.๑ ศึกษาประวัติความเป็นมา และวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ปัจจุบัน

๑.๒.๒ ศึกษาโครงการที่เกิดขึ้นในพื้นที่และที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาของพื้นที่ในอนาคต

๑.๒.๓ เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหา จุดแข็ง จุดอ่อน ของบริเวณพื้นที่ศึกษาถึงความเหมาะสมในการพัฒนาพื้นที่เชื่อมต่อกับบริเวณสถานีรถไฟและบริเวณท่าเรือเฟอร์รี่

๑.๒.๔ เพื่อเสนอแนวทางพัฒนาพื้นที่บริเวณเมืองหัวหินในอนาคตให้สอดคล้องกับพื้นที่ โดยยังคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของความเป็นเมืองท่องเที่ยว

๑.๒.๕ เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านหัวหินให้รองรับกับการพัฒนาของภาคีรัฐบาลที่มีโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว เช่นโครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการเรือเฟอร์รี่

๑.๓ ขอบเขตการศึกษา

๑.๓.๑ ขอบเขตด้านพื้นที่

๑.๓.๑.๑ พื้นที่ศึกษา

เป็นพื้นที่เมืองที่มีศักยภาพเป็นศูนย์กลางของเมือง และพื้นที่ริมหาดของเมืองหัวหิน ซึ่งมีสถานที่สำคัญและกิจกรรมที่หลากหลายของหัวหิน ทั้งพื้นที่พาณิชยกรรม พื้นที่ท่องเที่ยว ที่อยู่อาศัย พื้นที่ที่ยังติดชายหาด และยังเชื่อมต่อกับสาธารณูปโภค สาธารณูปการอื่นๆของหัวหินได้สะดวก และจุดเปลี่ยนถ่ายที่มีศักยภาพ โดยกำหนดของเขตพื้นที่ศึกษาได้ดังนี้

ทิศเหนือ	จรดซอยหัวหิน ๑๘ และซอยหัวหิน ๑๙
ทิศใต้	จรดซอยหัวหิน ๗๕ และซอยหัวหิน
ทิศตะวันตก	จรดถนนซอยทองเปลวซอยประชาสามัคคีทางหลวง ๓๒๑๘และตามเขตรถไฟ
ทิศตะวันออก	จรดแนวชายฝั่งทะเล

พื้นที่ศึกษาครอบคลุมเนื้อที่ประมาณ ๖.๐๕ ตารางกิโลเมตร โดยอยู่ในเขตการปกครองเมืองหัวหิน ๘๓๘.๙ ตารางกิโลเมตร โดยการกำหนดขอบเขตพื้นที่ศึกษามานี้เพื่อศึกษาศักยภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองหัวหิน แนวทางการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่เพื่อจะรองรับการขยายตัวของเมือง และโครงการที่เกิดขึ้น และกำลังจะเกิดขึ้น ซึ่งจะมีประโยชน์ และผลกระทบต่อเมืองไปในการทิศทางใด



๑.๓.๑.๒ พื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมือง มีศักยภาพในการรองรับเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว มีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ซึ่งภายในพื้นที่โครงการมีส่วนที่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมหลักของเมือง ชุมชนเก่า ที่อยู่อาศัยประเภทโรงแรม สถานที่สำคัญและกิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆของหัวหิน และพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา โดยกำหนดขอบเขตของพื้นที่โครงการได้ดังนี้

ทิศเหนือ จรดซอยหัวหิน ๖๘ และซอยหัวหิน ๕๓

ทิศใต้ จรดซอยหัวหิน ๘๘

ทิศตะวันตก ตามเขตทางรถไฟ

ทิศตะวันออก จรดแนวชายฝั่งทะเล

พื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๑.๒๘ ตารางกิโลเมตร โดยในพื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางของย่านพาณิชยกรรม และชุมชนเก่าของเมืองหัวหิน ทั้งยังเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของจุดเปลี่ยนทางที่สำคัญในพื้นที่ที่จะมีผลกระทบต่อนพื้นที่โครงการที่ควรจะมีการวางแผนในการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับต่อการขยายตัวของเมือง และเศรษฐกิจ





๑.๓.๒ ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๓.๒.๑ ศึกษาประวัติความเป็นมาของพื้นที่ ลักษณะทางกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ ศักยภาพและปัญหาต่างๆในด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาที่เหมาะสมกับพื้นที่ แนวทางการเติบโตของเมืองในอนาคต

๑.๓.๒.๒ ศึกษาข้อมูลด้านกฎหมายและข้อกำหนดต่างๆที่เกี่ยวข้องกับ

๑.๓.๒.๓ ศึกษาข้อมูลแผนพัฒนาโครงการต่างๆที่เกิดขึ้น และกำลังจะเกิดขึ้นที่มีผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งในด้านโอกาสการขยายตัวของเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิตคนในพื้นที่ เช่น โครงการเดินเรือเฟอร์รี่ โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งสามารถเพิ่มศักยภาพในพื้นที่และปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา

๑.๓.๒.๔ ศึกษาแนวคิดและทฤษฎีในการพัฒนาเมือง TOD (Transit Oriented Development) และแนวความคิด The New Urbanism หรือแนวความคิดที่สามารถนำมาปรับใช้กับพื้นที่เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป

๑.๓.๒.๕ เสนอแนะแนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านหัวหินในแนวทางที่เหมาะสมกับศักยภาพ และยังคงรักษาเอกลักษณ์เสน่ห์ของเมืองหัวหินในอดีตไว้ และยังเพิ่มคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนในพื้นที่

๑.๔ ขั้นตอนและวิธีดำเนินการศึกษา

๑.๔.๑ ศึกษาประวัติความเป็นมาและศึกษาสภาพพื้นที่ศึกษาทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และสังคมของพื้นที่ศึกษา ผ่านการเก็บข้อมูลเบื้องต้นและการลงสำรวจพื้นที่ และสอบถามคนในพื้นที่

๑.๔.๒ ศึกษาแนวความคิดทฤษฎี นโยบายโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ รวมทั้งกฎหมายและกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๓ วิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่และเอกลักษณ์ของพื้นที่ศึกษา การท่องเที่ยว และกิจกรรมต่างๆที่สำคัญของพื้นที่ และปัญหาต่างๆทั้งทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โครงการปัจจุบัน

๑.๔.๔ กำหนดโปรแกรมของการพัฒนาจากการวิเคราะห์ ความต้องการพื้นที่ศักยภาพที่เพิ่มขึ้นในอนาคตให้สอดคล้องกับเอกลักษณ์ของพื้นที่โครงการ

๑.๔.๕ สรุปผลของการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดเพื่อใช้ในการออกแบบและพัฒนาพื้นที่โครงการ

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๕.๑ เข้าใจพื้นที่ ประวัติความเป็นมา ศักยภาพของพื้นที่ที่เป็นอยู่ และศักยภาพในการรองรับได้ ต่อการพัฒนาในอนาคต

๑.๕.๒ เกิดการพัฒนาของพื้นที่จากโครงการที่เกิดขึ้น โดยเป็นการพัฒนาที่เหมาะสมพร้อมทั้งแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการต่างๆ กับเมืองในปัจจุบันและในอนาคต เกิดการออกแบบโครงการต่างๆ เพื่อ พัฒนาเมืองหัวหินให้มีศักยภาพในการรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคตและยังคงรักษาเอกลักษณ์เดิมไว้

๑.๕.๓ เกิดการพัฒนาที่ส่งเสริมศักยภาพเดิมของพื้นที่ให้มากขึ้น และสอดคล้องกับการพัฒนาของพื้นที่โดยรอบของสถานีรถไฟ และบริเวณท่าเรือเฟอร์รี่ ให้เป็นไปในทิศทางเดียว

๑.๕.๔ การพัฒนาของพื้นที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจของหัวหินมีศักยภาพเพิ่มขึ้น จากการส่งเสริมจากภาครัฐ โดยจะพัฒนาให้เหมาะสมกับการท่องเที่ยวและเพิ่มความสะดวกสบายมากขึ้นให้กับนักท่องเที่ยว โดยยังคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์ของความเป็นเมืองท่องเที่ยวของหัวหิน

๑.๕.๕ เกิดการพัฒนาด้านพาณิชยกรรมให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของภาครัฐ และสามารถนำไปประยุกต์ได้กับการพัฒนาพื้นที่เมืองชายทะเลอื่นๆได้

๑.๖ คำสำคัญของโครงการ

๑.๖.๑ การพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม หมายถึง การวางแผนและกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านหัวหินและสร้างศักยภาพของพื้นที่ให้รองรับต่อการขยายตัวของเมืองในอนาคต และผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการเข้ามาของโครงการต่างๆ

๑.๖.๒ ย่านหัวหิน หมายถึง ย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีสถานที่สำคัญและแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลาย โดยพื้นที่เกิดการขยายตัวของเมืองตัวจากอดีตอย่างมาก ทั้งด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ เศรษฐกิจต่างๆ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานต่างๆในพื้นที่ด้วย

บทที่ ๒

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

โครงการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมย่านหัวหิน จำเป็นต้องมีการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาต่างๆ ที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเพื่อจะนำมาปรับใช้กับการพัฒนาพื้นที่ ทั้งทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ การใช้งานของพื้นที่ และกิจกรรมที่มีความสำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางในการพัฒนาโครงการที่สามารถผสมผสานกับความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหิน และการพัฒนาใหม่เพื่อเพิ่มศักยภาพในด้านต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต

๒.๑ ทฤษฎีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่าย (Transit Oriented Development)

โดยสถาปนิกผังเมือง (Calthorpe ,ค.ศ.1993) เป็นแนวคิดการพัฒนาเมืองที่อาศัยข้อได้เปรียบของระบบขนส่งมวลชน พื้นที่เปลี่ยนถ่ายของระบบขนส่งสาธารณะ ตามหลักแนวความคิดของโครงข่ายการขนส่งแล้วจะหลีกเลี่ยงความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายหรือจำกัดจุดในการเชื่อมต่อ แต่ในทางปฏิบัติจริง การเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารในเมืองมีความเป็นไปได้มาก โดยเฉพาะในเมืองขนาดกลางและขนาดใหญ่ต่างๆ และสถานที่ที่มีการเข้าถึงได้สะดวกสถานที่แห่งนั้นจะมีสินค้าและบริการต่างๆ ที่สามารถจะให้บริการแก่ประชาชนที่เข้ามาในพื้นที่รวมถึงมีโรงพยาบาล โรงเรียน สถานที่ราชการ ตลาดขนาดใหญ่อยู่ใกล้เคียงสถานที่แห่งนั้นมักจะกลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลาง ดังนั้นจึงสามารถจำกัดความได้ว่าพื้นที่การเปลี่ยนถ่ายการสัญจรคือ พื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งมักจะอยู่บริเวณพื้นที่สำคัญของเมือง เป็นจุดรวมของระบบขนส่งและพื้นที่ประสานโครงสร้างเส้นถนนต่างๆ ที่มาบรรจบกันอย่างหนาแน่นเป็นจุดตัดต่างๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้คนทั้งภายในและภายนอกไปสู่พื้นที่อื่นๆ เป็นสาเหตุทำให้เกิดการรวมกลุ่มกันของกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีลักษณะหรือเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพแวดล้อมของพื้นที่

มีองค์ประกอบหลักๆคือ

- ๑) ระบบขนส่งภายในพื้นที่
- ๒) จุดรับส่งผู้โดยสารภายในพื้นที่
- ๓) ควบคุมลักษณะความหนาแน่นของที่อยู่อาศัยให้มีความเหมาะสม
- ๔) ทางคนเดินเท้าที่เป็นมิตรกับสภาพแวดล้อม

ศูนย์กลางพาณิชยกรรม TOD ทุกที่ต้องการพื้นที่พาณิชยกรรมที่มีประโยชน์แบบผสมอยู่ใกล้ๆกับบริเวณจุดเปลี่ยนถ่ายคมนาคม ควรมีร้านค้าและอาคารพาณิชย์ ถ้าเป็นอาคารขนาดใหญ่อาจมีสำนักงาน โรงแรม ห้างสรรพสินค้า โดยควรคำนึงถึงระดับความต้องการของพื้นที่และกิจกรรมของชุมชนรอบๆ มีการพัฒนาพื้นที่ด้วยการใช้ประโยชน์อาคารแบบผสม เช่น ชั้นล่างเป็นพื้นที่ค้าขายและชั้นบนเป็นพื้นที่พักอาศัยรวมไปถึงพื้นที่สาธารณะที่เป็นสวนสาธารณะเพื่อจัดกิจกรรมของชุมชนในพื้นที่ด้วยโดยที่อยู่อาศัยเหล่านี้จะอยู่ในระยะที่สามารถเข้าถึงด้วยการเดินเท้าอย่างสะดวกจากจุดเปลี่ยนถ่ายการคมนาคมและศูนย์กลางพาณิชยกรรม โดยที่อยู่อาศัย TOD ควรขยายตัวมาจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมประมาณ ๕๐๐ เมตร

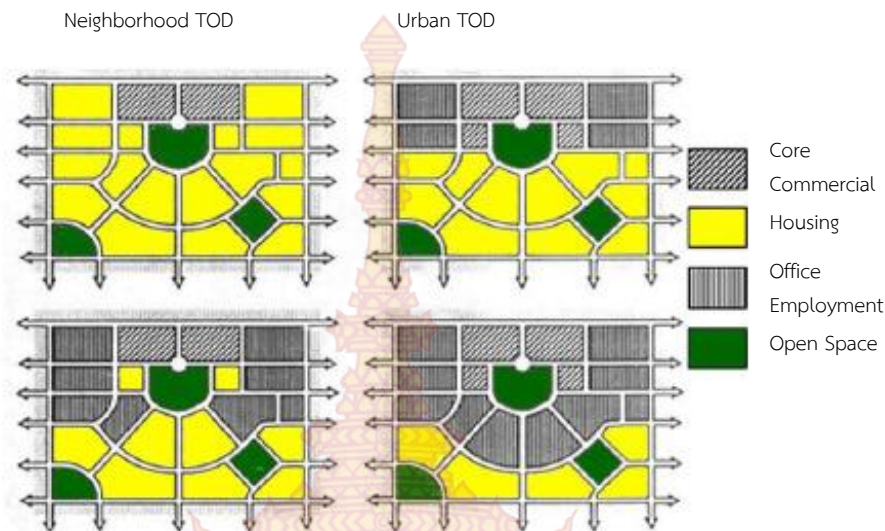
หรืออยู่ในระยะการเดินประมาณ ๑๐ นาที แนวคิด TOD (Transit Oriented Development) แนวความคิดแบบ TOD เป็นการพัฒนาย่านที่พักอาศัยและย่านพาณิชย์กรรมที่เน้นการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเชื่อมต่อระหว่างชุมชนย่อยๆ ซึ่งเป็นแนวคิดกลุ่ม New Urbanism หรือชุมชนยุคเมืองยุคใหม่

โดยมีปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดต่อมาดังนี้

- ๑) การเติบโตอย่างรวดเร็วของเมือง ทำให้เกิดปัญหาจราจรเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง
- ๒) การเติบโตของเมืองอย่างไร้ทิศทางและขาดคุณภาพ ในชุมชนเมืองรอบๆ ศูนย์กลาง
- ๓) มีความต้องการคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนเมือง
- ๔) มีความต้องการเชื่อมโยงทางเท้า และต้องการหลีกเลี่ยงการจราจรบนท้องถนน
- ๕) ความเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตสังคมเมือง และครอบครัวที่มีขนาดเล็กลง



ภาพที่ ๒.๑ แสดงพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ๕๐๐ เมตรตามแนวคิด TOD (ที่มา : Calthorpe and Associate, 1990 cited in Dyett, 1990)



ภาพที่ ๒.๒ แสดงรูปแบบการแบ่งพื้นที่ใช้สอยโครงการตามแนวคิด TOD
(ที่มา : Calthorpe and Associate, 1990 cited in Dyett, 199)

๒.๒ แนวความคิดในการวางผังเมืองสมัยใหม่(The New Urbanism)

แนวความคิด The New Urbanism เป็นกระแสความเคลื่อนไหวทางความคิดด้านการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ที่ต้องการให้สภาพชุมชนดีขึ้น ซึ่งเกิดจากการต่อต้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ (Urban Sprawl) โดยมีความเชื่อในรูปแบบของชุมชนเดินตามแนวความคิด Neighborhood หรือ Traditional Neighborhood Development ที่จะช่วยซ่อมแซมและทำให้ชุมชนน่าอยู่และยั่งยืน The New Urbanism ได้กำหนดแนวทางการพัฒนา การวางผังและการออกแบบชุมชนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาใหม่ การปรับปรุงชุมชนและการพัฒนาเมืองในระดับพื้นที่ที่มีขนาดเล็กจนถึงภาพรวมในขนาดภูมิภาค คือตั้งแต่อาคาร ถนน บล็อก ชุมชน ย่าน เมือง และภูมิภาค Peter Calthorpe กล่าวถึง The New Urbanism ในระดับภูมิภาคว่าลักษณะของภูมิภาคประกอบด้วยและการเมืองการปกครองที่เหมือนกัน การประสานงานในระดับภูมิภาคเป็นสิ่งที่ขึ้นนโยบายของการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การควบคุมมลพิษ การรักษาพื้นที่ว่าง อาคาร และระบบการคมนาคม ยุทธศาสตร์ของภูมิภาคเกี่ยวข้องกับความร่วมมือของรัฐบาล โดยรูปแบบของการพัฒนาเมืองจะต้องไม่ทำลายแนวขอบเขตของพื้นที่เมืองนั่นคือ การพัฒนาควรจะอยู่ในพื้นที่เมืองปัจจุบันและรักษาสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจและศิลปวัฒนธรรมของเมืองไว้

หลักการสำคัญของแนวคิดนี้คือ การวางแผนและการออกแบบชุมชนที่ให้ความสำคัญกับส่วนรวมอยู่เหนือความเป็นส่วนตัว ดังนั้น การออกแบบจึงต้องคำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ความหนาแน่นที่สัมพันธ์กับเส้นทางคมนาคม ระบบทางเดินเท้า ทางเดินจักรยาน และการให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะ

ตลอดจนการสร้างความปลอดภัยของกิจกรรมในชุมชน ซึ่งสามารถสรุปหลักการสำคัญได้ ๘ ประการ ดังนี้

๑. การเดินถึงกันได้ (Walkability) ทุกอย่างควรสามารถเดินถึงกันได้ภายใน ๑๐ นาทีโดยเฉพาะจากบ้านไปยังที่ทำงานหรือศูนย์กลางชุมชน และระบบขนส่งสาธารณะต้องให้ความสำคัญกับทางเท้าที่สะดวกและน่าเดิน
๒. การเชื่อมต่อและระบบถนน (Connectivity and Street System) ภายในชุมชนแต่ละส่วนจะต้องสามารถเชื่อมต่อกันได้ทั้งหมด เป็นโครงข่ายด้วยถนนและทางเท้าไม่มีถนนปลายตันหรือรั้วมาขวางกั้นจำกัดความเร็วของการจราจรภายในชุมชนด้วยถนนที่กว้างมีต้นไม้ริมทางตลอดแนวเพื่อให้ความร่มเงากับทางจักรยาน
๓. ความหลากหลายของที่อยู่อาศัย (Mixed - Housing) มีความหลากหลายประเภทที่อยู่อาศัย เช่น บ้านเดี่ยว บ้านแถว อพาร์ทเมนต์ หรือคอนโดมิเนียม เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้อยู่อาศัยทั้งราคาพื้นที่ รูปแบบตามความเหมาะสมและกำลังทรัพย์ของแต่ละครอบครัว
๔. การเพิ่มความหนาแน่น (Increase Density) มีจำนวนอาคารร้านค้าที่อยู่อาศัย และบริการต่างๆ ที่มากขึ้นโดยอยู่ใกล้กัน สามารถเดินถึงกันได้ และสามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึงอย่างมีประสิทธิภาพ
๕. ศูนย์กลางชุมชน (Neighborhood Center) ตำแหน่งที่ตั้งของอาคารสำคัญที่เป็นศูนย์กลางชุมชนควรอยู่ในจุดที่สังเกตเห็นได้ง่าย ตัวอาคารควรอยู่ริมถนนเพื่อการเข้าถึงที่สะดวก
๖. คุณภาพของการออกแบบสถาปัตยกรรมและชุมชน (Quality Architecture and Urban Design) เน้นความสวยงามสุนทรีย์ภาพ และความสะอาดสบายในการใช้สอยอาคารคำนึงถึงสัดส่วนของอาคารการเลือกใช้วัสดุ และการสร้างความกลมเกลียวกับสภาพแวดล้อม
๗. โครงสร้างแบบลักษณะชุมชนเดิม (Traditional Neighborhood Structure) โครงแบบของศูนย์กลางและขอบเขตของชุมชนให้มีขนาดกระชับ
๘. ชุมชนควรมีจัดตั้งองค์ขึ้นเอง เพื่อดูแลสภาพความเป็นอยู่บำรุงรักษาป้องกันความปลอดภัยในชุมชนตนเอง

๒.๓ ข้อมูลและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ ระบบขนส่งรถไฟความเร็วสูง High Speed Train (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

(<http://www.thaihspeedtrain.com/huahin/index.php>)

รถไฟความเร็วสูง หมายถึงรถไฟที่มีความเร็วสูงในช่วงตั้งแต่ ๑๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งในปัจจุบันมีรถไฟความเร็วสูงให้บริการในหลายประเทศทั่วโลก ที่ระดับความเร็วสูงถึง ๓๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง การพัฒนารถไฟความเร็วสูงจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่พึงนำมาดำเนินการในประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้การเดินทางระหว่างเมืองมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ลดมลพิษทางอากาศ ประหยัดพลังงาน และมีความปลอดภัยสูง เพราะเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจะมีรั้วกันโดยรอบ และรางจะต้องได้รับ

การบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ รวมถึงการพัฒนาด้านเทคโนโลยีต่างๆเกี่ยวกับรถไฟเพื่อให้มีความเร็วและปลอดภัยสูงสุด

รถไฟความเร็วสูงมีมากกว่า ๓๕๐ แบบ เช่น ระบบรถไฟความเร็วสูงซึ่งวิ่งด้วยความเร็วสูงมาก แต่ละแบบล้วนเป็นระบบที่สำหรับเชื่อมเมืองใหญ่มากเข้าด้วยกันและมีระยะห่างของเมืองมากพอสมควร อีกทั้งระบบรถไฟความเร็วสูงดังกล่าวจะมีเป้าหมายที่แข่งกับที่แข่งกับการเดินทางโดยทางอากาศเป็นหลัก โดยอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟความเร็วสูง จะใกล้เคียงกับอัตราค่าโดยสารทางอากาศ (ต่ำกว่าประมาณร้อยละ ๑๐-๒๐) และสำหรับการเดินทางในระยะทางที่รถไฟความเร็วสูงไม่ช้ากว่าเครื่องบินจนเกินไปรถไฟความเร็วสูงจะมีข้อได้เปรียบการเดินทางโดยทางอากาศหลายประการเช่น ความรวดเร็วในการเดินทาง ความสะดวกสบาย ความปลอดภัย ความตรงต่อเวลา และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยกว่า

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบระบบขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย โครงข่ายเส้นทางรถไฟทั่วประเทศใช้รางขนาด ๑ เมตร มีความยาวทั้งสิ้น ๓,๘๗๐ กิโลเมตร โดยเป็นรางคู่ยาว ๙๐ กิโลเมตร ปัจจุบันรถไฟมีความเร็วเฉลี่ยเพียง ๕๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีข้อกำหนดหลายประการ เช่น ทางรถไฟเกือบทั้งหมดยังติดกับถนนที่ผ่านทางในระดับเดียวกัน ดังนั้นหากมีการพัฒนารถไฟไทยให้มีสภาพดีขึ้นจึงเป็นการปรับภาพลักษณ์ของรถไฟในมุมมองของประชาชนโดยสาร และจะเป็นเหตุจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น โดยเปลี่ยนประเภทจากการใช้รถยนต์มาใช้รถไฟแทนการเลือกรูปแบบระบบขนส่ง

ปัจจัยสำคัญซึ่งผู้เดินทางคำนึงถึงในการเลือกรูปแบบและระบบการขนส่งได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทางและความสะดวกสบาย ดังนั้นจากการเปรียบเทียบเวลาที่ใช้ในการเดินทางของระบบรถยนต์กับรถไฟความเร็วสูงและเครื่องบิน จะพบว่าการเดินทางระยะต่ำกว่า ๑๒๐ กิโลเมตร ใช้การเดินทางด้วยรถยนต์จะเหมาะสมที่สุดและการเดินทางระยะปานกลางขนาด ๑๒๐-๓๐๐ กิโลเมตร จะสามารถเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงได้เป็นอย่างดี สำหรับระยะเดินทางซึ่งไกลกว่า ๓๐๐ กิโลเมตรขึ้นไปอาจจะเลือกเดินทางด้วยเครื่องบิน

รถไฟความเร็วสูง สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบินในหลายๆกรณี ดังนั้นที่พบในประเทศอื่น แต่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกรุงเทพฯ เป็นเมืองขนาดใหญ่จึงเป็นไปได้ยากที่จะลงทุนในระบบรถไฟความเร็วสูง ดังเช่น ระบบ TGA เพื่อเชื่อมต่อระหว่างเมืองภายในประเทศ จะคุ้มทุนภายใน ๑๐-๒๐ ปีข้างหน้า แต่ถ้าพิจารณาถึงการเชื่อมระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งมีประชากรมากเข้าด้วยกันและหลังจากการรวมตัวเป็นตลาดเสรี (AFTA) เสรีจสมบูรณ์แล้วคาดว่าปะเทศภูมิภาคนี้จะมีระบบเศรษฐกิจที่เชื่อมเข้าด้วยกัน และมีการเดินทางระหว่างเมืองต่างๆในภูมิภาคเป็นจำนวนมาก



ภาพที่ ๒.๓ แนวเส้นทางของระบบรถไฟความเร็วสูง
 (ที่มา : Development Policies & Economic Analysis นโยบายการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง)

ตารางที่ ๒.๑ ตารางการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง

ความเร็ว Speed/Type	เส้นทาง Route	ปีพ.ศ. / Year			
		๒๕๖๐/๒๐๑๗	๒๕๖๕/๒๐๒๒	๒๕๗๐/๒๐๒๗	๒๕๗๕/๒๐๓๒
สายใต้ South	กรุงเทพฯ-หัวหิน (แม่กลอง)	๑๐,๙๐๐	๑๒,๓๐๐	๑๔,๙๐๐	๑๘,๓๐๐

ที่มา : Development Policies & Economic Analysis นโยบายการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

ตารางที่ ๒.๒ ตารางการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางด้านเศรษฐศาสตร์

เส้นทาง Route	ระยะทาง (กม.)	ความเร็ว สูงสุด (กม./ชม.)	เวลา เดินทาง (ชั่วโมง)	เงินลงทุน เริ่มต้นรวม (ล้านบาท)	ปริมาณ ผู้โดยสาร (คน/วัน)	ราคาค่า โดยสารสูงสุด (บาท/เที่ยว)	EIRR (%)
สายใต้/South							
กรุงเทพฯ-หัวหิน Bangkok-Hua Hin	๒๕๕	๒๕๐	๑.๑๓	๘๒,๑๖๖	๑๓,๘๐๐	๓๖๐	๑๐.๔๗

ที่มา : Development Policies & Economic Analysis นโยบายการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง

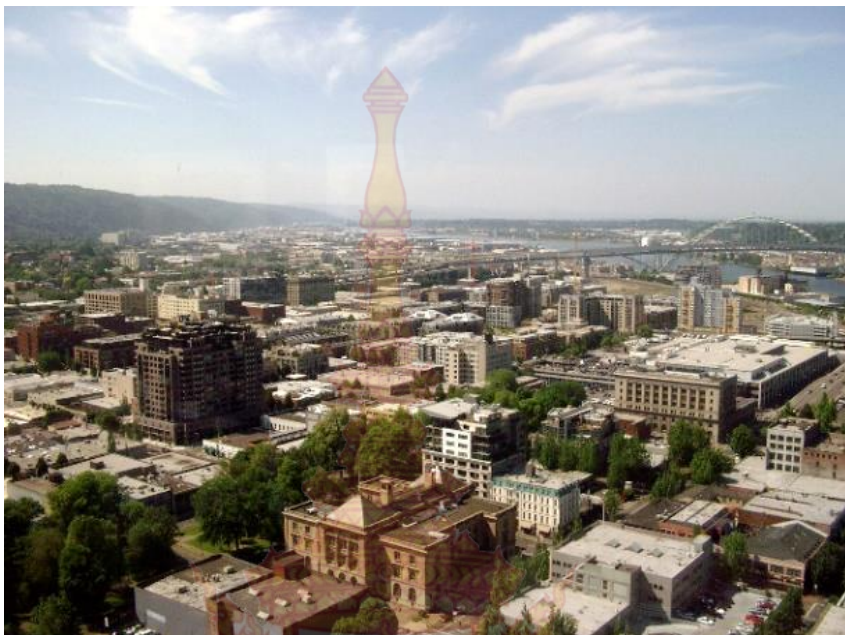
๒.๓.๒ โครงการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของการพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางทะเลโดยเรือเฟอร์รี่ในเส้นทางพญา-ชะอำ-และหัวหิน โดย (ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , ๒๕๕๕)

การเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยใน ส่วนของการพัฒนาการท่องเที่ยวได้กำหนดให้มีการส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการท่องเที่ยว ส่งเสริมการสร้างคุณค่าและมูลค่าเพิ่มทางการท่องเที่ยว ตลอดจนมีนโยบายการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการ โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำรัฐบาลกำหนดให้มีการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเลทั้งด้านทะเลอันดามันและฝั่งด้านทะเลอ่าวไทย กระทรวงคมนาคมเห็นความสำคัญของการเชื่อมโยงนโยบายด้านการท่องเที่ยวและนโยบายการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการเข้าด้วยกัน โดยดำริให้มีการจัดทำโครงการท่าเรือเฟอร์รี่เพื่อเชื่อมเส้นทาง การขนส่งนักท่องเที่ยว ผู้โดยสาร และสินค้าระหว่างพญา (จังหวัดชลบุรี) ชะอำ (จังหวัดเพชรบุรี) และหัวหิน (จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์) เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางและระยะเวลาขนส่ง พัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ สร้าง มูลค่าเพิ่มจากการท่องเที่ยวของจังหวัดที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในฝั่งด้านทะเลอ่าวไทย ตลอดจนสนับสนุนการ ปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาเป็นทางน้ำและชายฝั่งเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ต้นทุนพลังงาน ต้นทุน การซ่อมบำรุงถนน และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางถนน โดยกระทรวงคมนาคมมอบหมายกรมเจ้าท่า เป็นผู้รับผิดชอบพัฒนาการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำโดยเรือเฟอร์รี่ในเส้นทางระหว่างพญา-ชะอำ-หัวหิน เพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่และการเดินเรือในเส้นทางดังกล่าว การลงทุนพัฒนาและสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำโดยเรือเฟอร์รี่ในเส้นทางระหว่างพญา-ชะอำ-หัวหิน กระทรวงคมนาคม โดยกรมเจ้าท่าจึงเห็นความจำเป็นของการศึกษาเพื่อประเมินความเป็นไปได้ด้าน การตลาดรูปแบบการให้บริการ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมและโครงสร้างพื้นฐานใหม่ที่ควรพัฒนาขึ้นเพื่อรองรับการเดินทาง ตลอดจนประเมินข้อคิดเห็นจากผู้ประกอบการเดินเรือ ท่าเรือ ผู้ใช้บริการ และการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นทั้งในจังหวัดชลบุรี จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ก่อนร่วมกันผลักดันให้มีการ พัฒนาและสนับสนุนให้มีการเปิดการเดินเรือเฟอร์รี่และการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่อย่างเป็นรูปธรรม

๒.๔ กรณีศึกษา

๒.๔.๑ โครงการ The Pearl District (Portland,US)

ความสำเร็จในการพัฒนา Pearl District คือ การสะท้อนให้เห็นพันธสัญญาที่มีต่อวิสัยทัศน์การพัฒนาตามแนวคิดเมืองเติบโตอย่างชาญฉลาด (smart growth) ในการเชื่อมโยงการเดินทางกับพื้นที่พักอาศัยการพัฒนา TOD ที่ดีคือสามารถสร้างวิถีที่ไม่จำเป็นต้องอาศัยรถยนต์ในการเดินทางภายในพื้นที่ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างการใช้พื้นที่สาธารณะและพื้นที่ส่วนตัวเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน ทั้งในเรื่องของกิจกรรมที่มีการผสมผสานกันอย่างเข้มข้นและเป็นการออกแบบเมืองที่มีคุณภาพสูง โดยพื้นที่รอบๆสถานีรถไฟฟ้าซึ่งประกอบไปด้วยที่พักอาศัย ที่ทำงาน ร้านค้า ร้านอาหาร โรงพยาบาล โรงเรียน ไนท์คลับ ศูนย์นันทนาการ ศูนย์กีฬา ฯลฯ ผู้คนส่วนใหญ่จะเดินทางโดยใช้ทางเท้าและจักรยานผ่านพื้นที่สาธารณะ ทางเดินเท้าที่เป็นมากกว่าทางสัญจรเพราะรวมถึงการพบปะและการมีกิจกรรมร่วมกัน จึงมีการ setback สำหรับตึกที่สร้างใหม่เพื่อให้ได้ทางเดินที่กว้างมากพอจะมีกิจกรรมต่างๆได้ การกำหนดให้พื้นที่ชั้น ๑ ของอาคารมีเพดานสูงจะช่วยให้เกิดที่โล่งว่าง การส่งเสริมให้มีร้านค้าย่อยตามถนน ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนและการสร้างชานบ้าน ชานชุมชนที่มีลานร่มรื่นสวยงามทำให้พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจสำหรับชุมชน และผู้ที่เข้ามาเยือนให้ความสะดวกสบายที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งผู้โดยสารที่มีความมุ่งมั่นที่ถนนทางเท้าอิฐกว้างอย่างต่อเนื่องต้นไม้ทรงพุ่มและมีคุณภาพสูงสิ่งอำนวยความสะดวก มันถูกสร้างขึ้นยังมีระดับภูมิสถาปนิกของงานฝีมือและความละเอียดที่ไม่เคยเห็นในท้องถนนในเมืองอเมริกัน และรวบรวมรางวัลระดับชาติจำนวนมากรวมทั้งประธานาธิบดีรางวัลการออกแบบเพื่อความเป็นเลิศ ในปี ๑๙๘๐ และ ๙๐ ของพอร์ตแลนด์เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญการขนส่งส่วนภูมิภาค เพื่อเสริมมอลล์พอร์ตแลนด์เป็นทางแยกกระหว่างการขนส่งของเมืองเมื่อเวลาผ่านไปย่านห้างสรรพสินค้าเริ่มเสื่อมลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่ทำให้การเงินประสบปัญหาทำให้ประชาชน พอร์ตแลนด์กลุ่มพันธมิตรธุรกิจและนักออกแบบในเมือง - ทั้งหมดร่วมในการพัฒนา วิสัยทัศน์สำหรับการฟื้นฟูพอร์ตแลนด์มอลล์ วิสัยทัศน์นี้ถนนที่ตีบทบาทของห้างสรรพสินค้าเป็นพื้นที่ของเทศบาลเมืองในรูปแบบของตัวเมือง; มันทำให้มอลล์มุ่งเน้นสำหรับการพัฒนาใหม่และ Nexus ของโหมดการขนส่งหลายแห่ง รวมถึงคนเดินเท้า, จักรยาน, รถยนต์, รถรางเบาและมีความจุสูงบริการรถโดยสารใหม่



ภาพที่ ๒.๔ อำเภอเพิร์ลและบริเวณโดยรอบเห็นได้จากหอคอยBancorpของสหรัฐอเมริกา
(ที่มา : <https://en.wikipedia.org> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)



ภาพที่ ๒.๕ แนวทางการพัฒนาของโครงการในอนาคต
(ที่มา : Led by chief planner Joe Zehnder สำนักวางแผนและการพัฒนาอย่างยั่งยืน
สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

๒.๔.๒ เมืองบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย

บาหลีเป็นที่ท่องเที่ยวสำหรับทุกคน ทั้งเด็ก ผู้ใหญ่และคู่ฮันนีมูน บาหลีมีวัฒนธรรม มีความสนุก มีธรรมชาติที่สวยงาม และมีเอกลักษณ์ที่จะหาไม่ได้จากที่อื่น มีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก ทุกมุมของบาหลี มีสิ่งที่สนใจมากมาย บริเวณโดยรอบเกาะยังมีสถานที่ที่เหมาะสมกับกิจกรรมดำน้ำและเล่นเซิร์ฟ สำหรับนักท่องเที่ยวหนุ่มสาวก็มีล่องแก่ง มีเดินป่า ไต่เขา และมีศูนย์กลางพาณิชยกรรมในการจับจ่ายใช้สอย สำหรับนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวบาหลีทุกคนมีกิจกรรมทำได้อีก เช่น กิจกรรมตีกอล์ฟช้อปปิ้ง สปา และกิจกรรมทางทะเล บาหลีสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปีเพราะฤดูฝนแต่ฝนไม่ตกตลอดวัน

ย่านกูต้าซึ่งเป็นศูนย์กลางท่องเที่ยวไม่ไกล เต็มไปด้วยแสงสี Shopping Area และร้านอาหาร กูต้า เลเกียน และเซมินยัก อดีตเคยเป็นสามหมู่บ้านที่ห่างกัน ปัจจุบันเชื่อมติดด้วยถนนสายพาณิชยกรรมที่มี ร้านขายของตั้งเรียงรายสุดสายตาเปิดถึงเที่ยงคืน และมีศูนย์การค้าใหญ่กูต้าเซ็นเตอร์ ห้างสรรพสินค้า มาตาฮารี สวนน้ำวอเตอร์บอมบ์

ย่านนูซาดูอา (NuseDua)คือพื้นที่ปลายสุดของเกาะบาหลี เป็นแหล่งพักผ่อน ฮันนีมูนและเล่น กอล์ฟ โดยพัฒนาจากที่รกร้างริมทะเลจนกลายเป็นแหล่งรวมของโรงแรมระดับห้าดาวศูนย์ประชุม และ บาหลีกอล์ฟแอนด์คันทรีคลับ รวมทั้งพาณิชยกรรมและตลาด สปาแบบบาหลี และการไปวัดที่บาหลี โดยเฉพาะในวันที่มีพิธีกรรมเป็นสิ่งที่ยังคงดำรงอยู่ไม่สูญหาย เป็นเอกลักษณ์ของบาหลี นอกจากนั้นยังมี หมู่บ้านหัตถกรรม วัด โบราณสถาน และอื่นๆที่น่าสนใจอีกมากมาย



ภาพที่ ๒.๖ โครงการฟื้นฟูอ่าว Benoa เพื่อพัฒนาบาหลีให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวชั้นนำของอินโดนีเซีย
(ที่มา : <http://nusabenoa.com> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)



ภาพที่ ๒.๗ ภาพทัศนียภาพเมืองบาหลี

(ที่มา : <https://pantip.com/topic/๓๑๑๘๔๙๕๐> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

สรุปบทที่ ๒

จากแนวคิด ทฤษฎีที่ศึกษามานั้น ได้แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่โดยรอบของโครงการที่จะเกิดขึ้น และเกิดขึ้นแล้วในพื้นที่ ที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาของเมือง แนวทางในการแก้ปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้น การควบคุมและสร้างศักยภาพของเมืองที่เป็นไปตามแนวทางการพัฒนาและยังรักษาความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหินไว้ได้ โดยจะมีการพัฒนาโครงข่ายการสัญจรเพื่อที่จะรองรับการขยายตัวของโครงข่ายการสัญจรที่หลากหลาย มีการส่งเสริมให้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเพื่อลดจำนวนปริมาณรถบนถนน และยังส่งเสริมในการเดินเท้า การใช้จักรยานในพื้นที่เพื่อลดการใช้พลังงานเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืน การสร้างความมีส่วนร่วมของคนในชุมชน ความเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่พาณิชยกรรมกับแหล่งท่องเที่ยวให้เป็นหนึ่งเดียวกัน รวมถึงการเชื่อมต่อพื้นที่ของกิจกรรมเก่าที่สำคัญกับพื้นที่กิจกรรมใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น สร้างความสมดุลระหว่างที่อยู่อาศัยและแหล่งงาน โดยมองการพัฒนาตั้งแต่ในระดับเล็กไปจนถึงระดับใหญ่คือภูมิภาคเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาด้านกายภาพ การวางแผนจัดการในชุมชน และวิถีชีวิตคนในพื้นที่ให้มีการรับมือในการพัฒนาของเมืองได้อย่างยั่งยืนและเกิดประโยชน์

บทที่ ๓ การศึกษาที่ตั้งและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

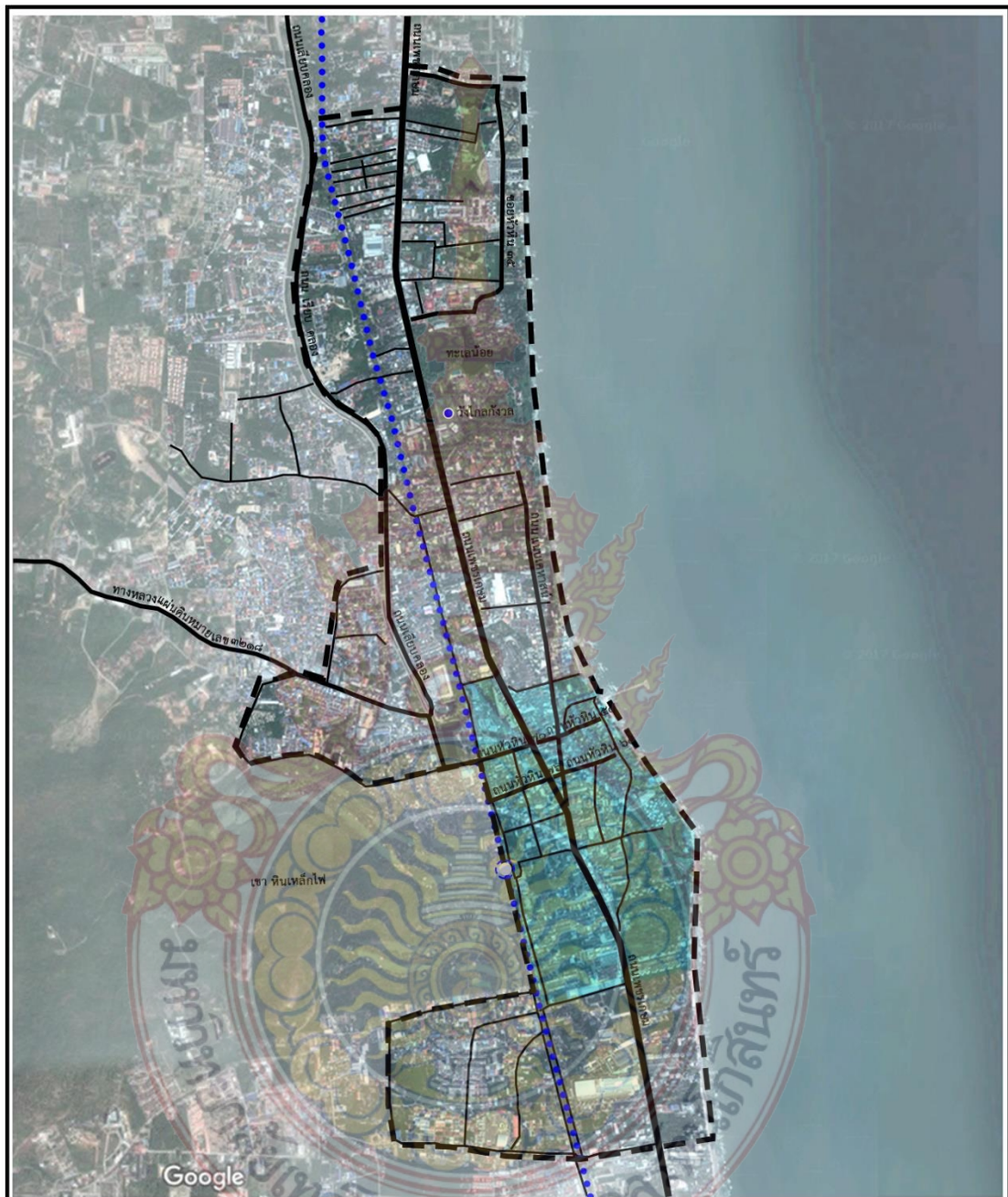
๓.๑ พื้นที่ศึกษา

๓.๑.๑ ข้อมูลด้านกายภาพ

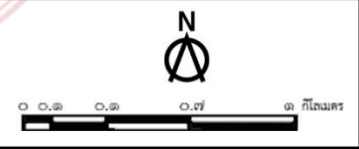
๓.๑.๑.๑ ลักษณะที่ตั้งและภูมิประเทศ

ขอบเขตของพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตการปกครองของอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งพื้นที่จะติดกับทะเลอ่าวไทย พื้นที่มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่ลาดเอียงสู่ทะเลอ่าวไทย มีพื้นที่รวม ๘๖.๓๖ ตารางกิโลเมตร มีถนนเพชรเกษม(ทางหลวงหมายเลข ๔) ตัดผ่าน ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ ๒๓๐ กิโลเมตร ลักษณะพื้นที่ชุมชนเมืองหนาแน่น พื้นที่พาณิชยกรรมประมาณร้อยละ ๓ และมีชุมชนที่กระจุกกระจายไม่หนาแน่นไกลออกไป โดยสามารถแบ่งย่านที่สำคัญได้เป็น ๓ ย่าน คือ ย่านพาณิชยกรรม ย่านที่อยู่อาศัยใหม่ และย่านชุมชนเดิม ซึ่งย่านพาณิชยกรรมจะอยู่ในแนวยาวตามถนนเพชรเกษมเป็นส่วนใหญ่ จะมีในส่วนของตลาดเก่าฉัตรไชยและแนวถนนแนบเคหาสน์ใน ส่วนหนึ่ง ส่วนย่านที่เป็นที่อยู่อาศัยใหม่จะอยู่บริเวณฝั่งที่ติดกับทะเลอ่าวไทย ซึ่งเป็นประเภทโรงแรมเป็นส่วนใหญ่ และประเภทหมู่บ้านในฝั่งทิศตะวันตกที่ติดกับภูเขา และย่านชุมชนโดยฝั่งตะวันตกจะอยู่ติดกับถนนแนบเคหาสน์ และอีกฝั่งจะติดกับทะเลอ่าวไทย ซึ่งเป็นชุมชนเก่า ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มานาน ในขอบเขตพื้นที่ศึกษามีโครงการที่ของภาครัฐกำลังวางแผนที่จะพัฒนา และโครงการที่เกิดขึ้นแล้ว คือ โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หัวหิน และโครงการเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน ที่จะมีผลกระทบต่อพื้นที่ในย่านหัวหินอย่างชัดเจน โดยพื้นที่ศึกษามีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดต่อกับ	ซอยหัวหิน ๑๘ , ๑๙ ในพื้นที่ตำบลหัวหิน
ทิศใต้	ติดต่อกับ	พื้นที่ตำบลหนองแก
ทิศตะวันตก	ติดต่อกับ	ทางหลวง ๓๒๘๘ และเขาคินเหล็กไฟ ในพื้นที่ตำบลหัวหิน
ทิศตะวันออก	ติดต่อกับ	ชายฝั่งทะเล หาดหัวหิน



- สัญลักษณ์
- ขอบเขตพื้นที่โครงการ
 - โครงข่ายระบบถนน
 - สถานีรถไฟหัวหิน
 - โครงข่ายระบบราง



แผนที่ ๓.๑ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

ที่มา : จากสำรวจ ๒๕๕๘

๓.๑.๑.๒ ระบบโครงข่ายการสัญจร

๑. การคมนาคมทางถนน

ระบบโครงข่ายในย่านหัวหิน ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของเทศบาลเมืองหัวหิน มีถนนอยู่ประมาณ ๔๓๐ สาย (ความยาวประมาณ ๑๕๔.๘๘ กิโลเมตร) แบ่งเป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก ๒๑๙ สาย (ความยาว ๕๘.๑๙ กิโลเมตร) ถนนแอสฟัลท์ติกคอนกรีต ๘๓ สาย (ความยาว ๕๖.๙๐ กิโลเมตร) ถนนลูกรัง ๑๓๔ สาย (ความยาว ๓๙.๘๐ กิโลเมตร) ในภาคคมนาคมในเมืองหัวหินมีถนนให้บริการแก่ประชาชน โดยมีทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญอยู่ ๒ สาย ได้แก่

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม เป็นถนนสายประธานที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมในการเข้า-ออกเมืองหัวหิน มีขนาดเขตทางกว้างตั้งแต่ ๑๘ เมตรขึ้นไป เป็นถนนที่มีการจราจรหนาแน่น

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๑๘ ถนนหัวหิน-ห้วยมงคล เป็นถนนสายรองที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมในการเข้า-ออกเมืองหัวหิน หรือเป็นเส้นทางที่ใช้ในการเชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมที่ใช้เลี้ยงเมืองหัวหิน มีขนาดเขตทางกว้างตั้งแต่ ๑๕ เมตร ขึ้นไป





๒. การคมนาคมทางน้ำ

มีเส้นทางการเดินทางโดยเรือ โดยจะเชื่อมต่อระหว่างเมือง

- โครงการเรือเฟอร์รี่ข้ามอ่าวไทยพัทยา-หัวหิน ซึ่งเป็นโครงการที่เพิ่งสร้างขึ้นกับเมืองหัวหิน โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งในแผนงานของกรมเจ้าท่าในการสนับสนุนกิจกรรมเพื่อสร้างรายได้เข้าสู่การท่องเที่ยว โดยเป็นการพัฒนาในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำเพื่อเพิ่มตัวเลือกและประสิทธิภาพของเมืองให้มากขึ้น และหลากหลาย

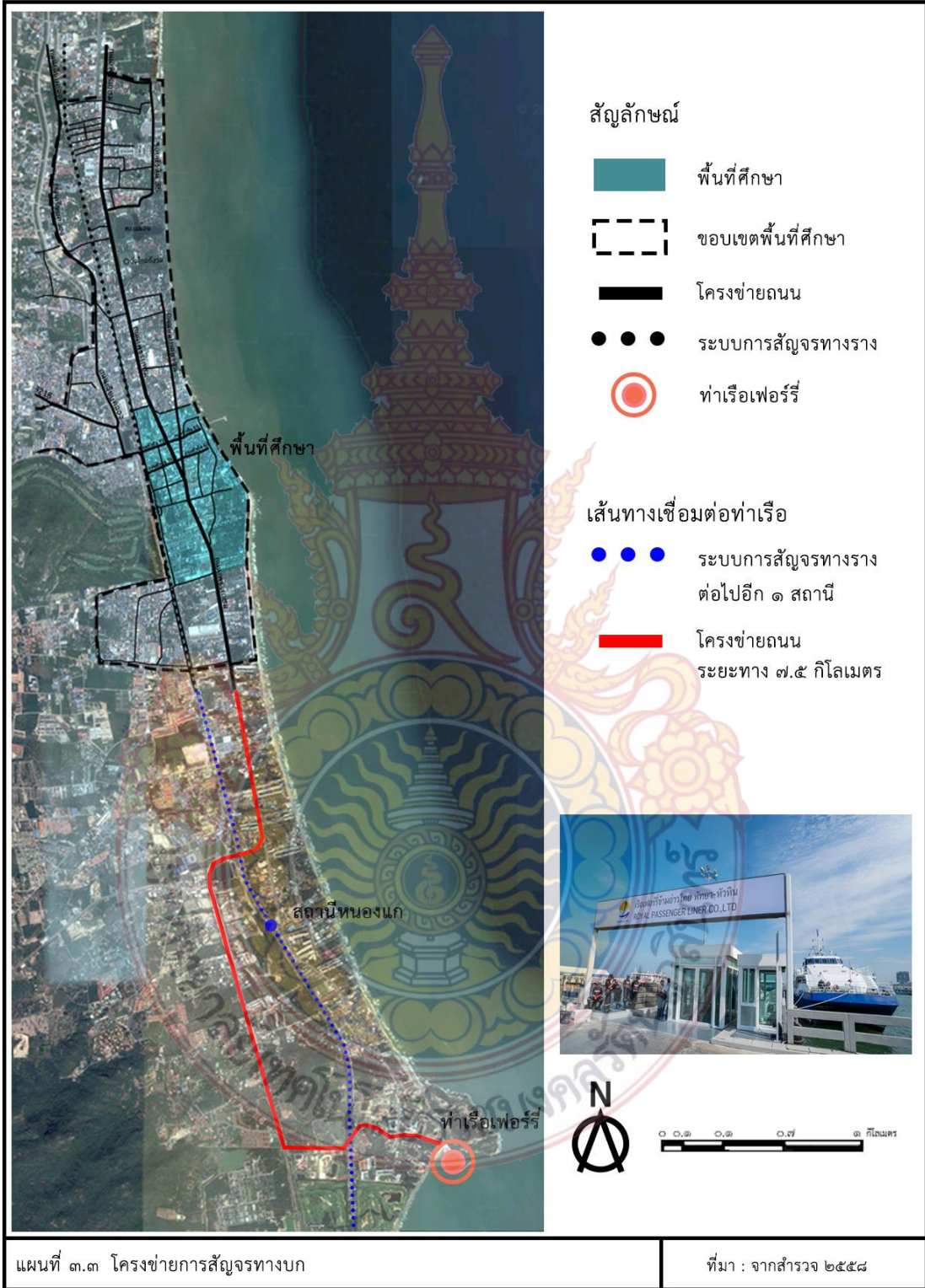


ภาพที่ ๓.๑ ภาพบรรยากาศท่าเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน
(<http://www.realist.co.th> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

- ท่าเทียบเรือประมงขนส่งอาหารทะเล เป็นสะพานทอดยาวสู่ทะเลของชาวประมงที่ยังคงประกอบอาชีพ ในช่วงเช้าของทุกวันบริเวณสะพานจะคึกคักไปด้วยพ่อค้าแม่ค้าที่เข้ามาเลือกซื้ออาหารทะเลสดๆ และนักท่องเที่ยวที่มาเลือกซื้ออาหารทะเลในราคาที่ถูกลงกว่าไปซื้อตามท้องตลาดทั่วไป



ภาพที่ ๓.๒ ภาพบรรยากาศท่าเทียบเรือประมง
(<http://www.thaitravelphotos.com> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)



๓. การคมนาคมทางราง

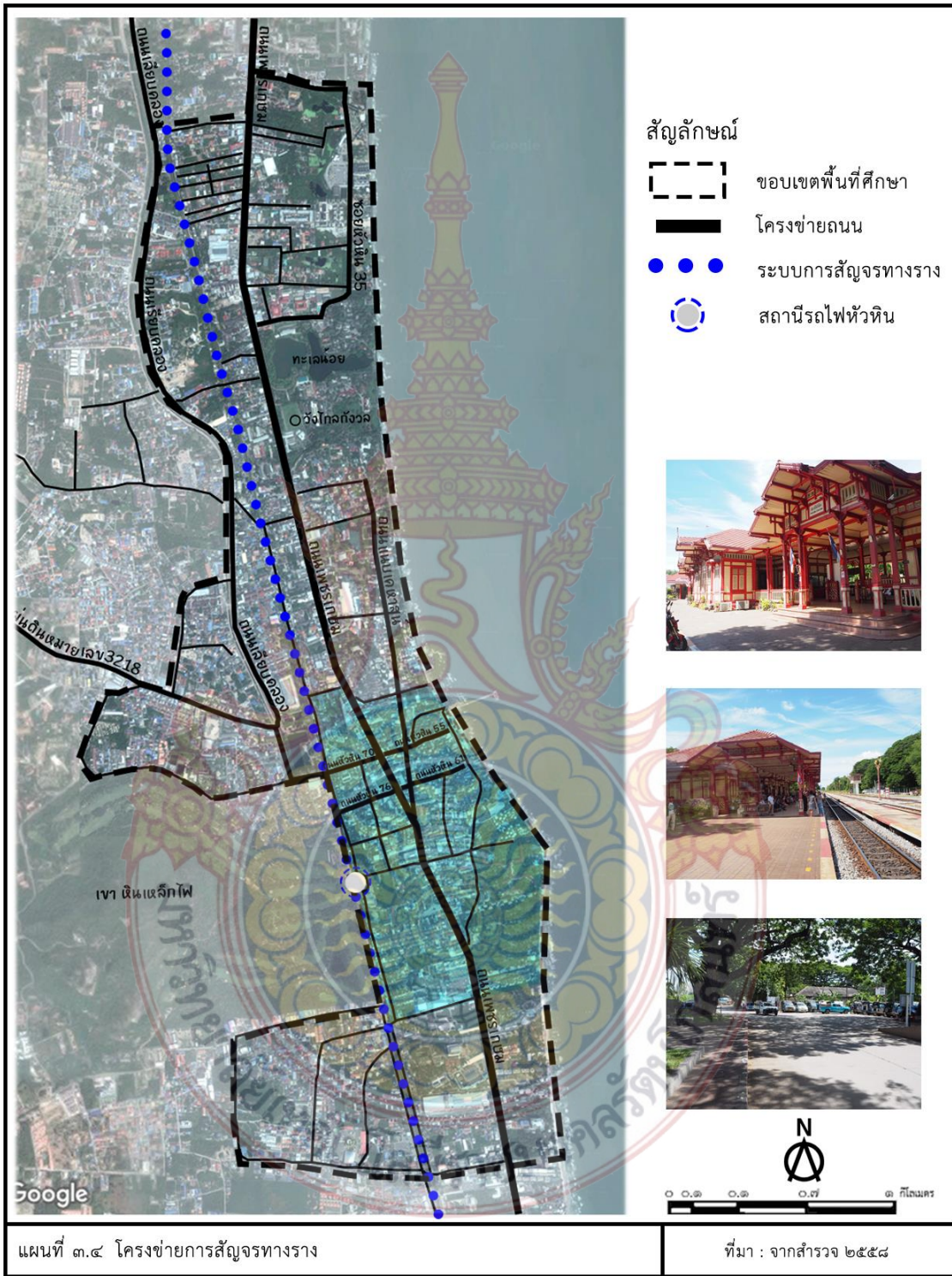
การเดินทางมายังเมืองหัวหิน โดยสามารถเดินทางมาทางรถไฟ เพื่อเป็นตัวเลือกในการใช้งานของการคมนาคมสาธารณะ โดยการเดินทางรถไฟมายังเมืองหัวหินจะเริ่มต้นจากสถานีธนบุรี-หัวหิน และจากสถานีกรุงเทพ-หัวหิน โดยจะมีเส้นทางรถไฟอยู่ ๔ ประเภทคือ

- ประเภทธรรมดา ๓ สาย
- ประเภทเร็ว ๔ สาย
- ประเภทด่วน ๒ สาย
- ประเภทด่วนพิเศษ ๕ สาย

ตารางที่ ๓.๑ ตารางรายละเอียดของเส้นทาง ระยะทาง เวลาเดินทางและค่าโดยสาร

สายที่ (ประเภท)	สถานีต้นทาง/ สถานีปลายทาง	เวลาออก (น.) สถานีต้นทาง	เวลาถึง (น.)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ค่าโดยสาร(บาท)		
					ชั้น ๑	ชั้น ๒	ชั้น ๓
๒๕๕ (ธรรมดา)	ธนบุรี - หัวหิน	๐๗.๓๐	๑๑.๔๕	๒๑๒	๑๙๐	๙๖	๔๒
๒๕๑ (ธรรมดา)	ธนบุรี - หัวหิน	๑๓.๐๕	๑๗.๕๐	๒๑๒	๑๙๐	๙๖	๔๒
๒๖๑ (ธรรมดา)	กรุงเทพ - หัวหิน	๐๙.๒๐	๑๓.๓๕	๒๒๙	๒๐๒	๑๐๒	๔๔
๑๗๑ (เร็ว)	กรุงเทพ - หัวหิน	๑๓.๐๐	๑๗.๑๕	๒๒๙	๒๐๒	๑๐๒	๔๔
๑๖๙ (เร็ว)	กรุงเทพ - หัวหิน	๑๕.๓๕	๒๐.๐๗	๒๒๙	๒๐๒	๑๐๒	๔๔
๘๓ (ด่วน)	กรุงเทพ - หัวหิน	๑๗.๐๕	๒๑.๐๗	๒๒๙	๒๐๒	๑๐๒	๔๔
๓๑ (ด่วนพิเศษ)	กรุงเทพ - หัวหิน	๑๔.๔๕	๑๘.๕๒	๒๒๙	๒๐๒	๑๐๒	๔๔

ที่มา : <http://www.railway.co.th> สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐



๔. การคมนาคมทางอากาศ

ในการเดินทางมาเมืองหัวหินสามารถเดินทางคมนาคมทางอากาศได้ โดยในอำเภอหัวหิน มีท่าอากาศยานหัวหิน หรือสนามบินบ่อฝ้าย ซึ่งประกอบด้วยอาคารผู้โดยสารขนาด ๗,๒๐๐ ตารางเมตร และพื้นที่จอดเครื่องบินขนาด ๓๑,๐๐๐ ตารางเมตร สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๒๔๐ คนต่อชั่วโมง ซึ่งในปัจจุบันมีเที่ยวบินจากหัวหิน – เชียงใหม่ ไปกลับ และมีการใช้งานของศูนย์กลางบิน สถาบันบินพลเรือน และศูนย์ฝนหลวงหัวหินซึ่งดูแลพื้นที่ภาคใต้ตอนบน

๓.๑.๑.๓ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

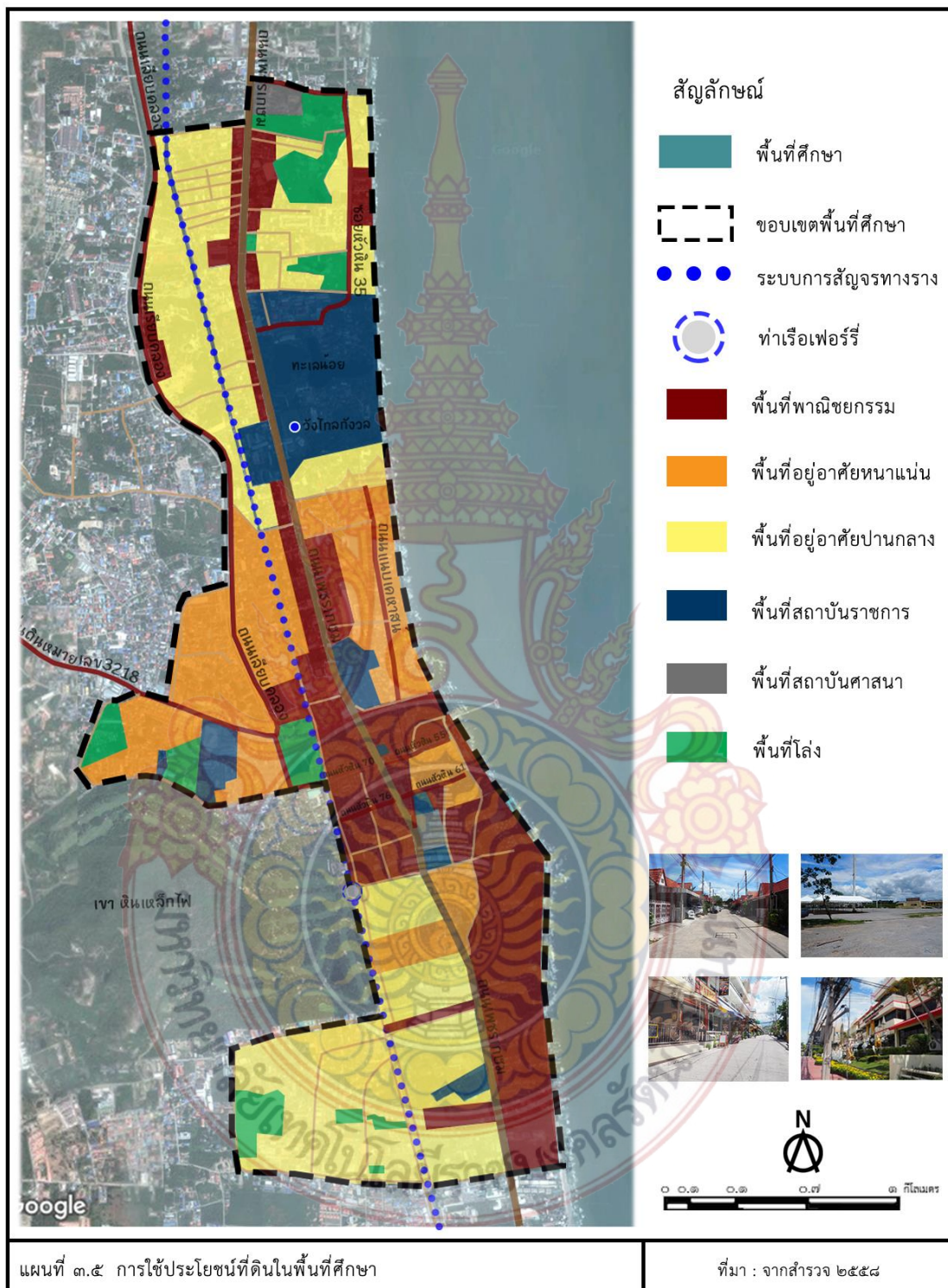
ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมหัวหินในปัจจุบันมีการใช้งานหนาแน่นบริเวณถนนเพชรเกษมและทางตะวันออกของถนนเพชรเกษมถึงบริเวณชายหาด เป็นการใช้งานประเภทพาณิชยกรรม และการให้บริการการท่องเที่ยวที่กระจุกตัวอยู่บริเวณชายหาดเป็นส่วนมาก และการใช้งานประเภทที่อยู่อาศัยจะกระจายตัวอยู่ทั่วไป มีทั้งชุมชนเก่าบริเวณชุมชนสมอเรียงและหมู่บ้านจัดสรรที่เกิดขึ้นใหม่ โดยแบ่งประเภทชุมชนเป็น ๓ กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ ๑ ชุมชนสมอเรียง เป็นชุมชนเก่าดั้งเดิมมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๓ อยู่ทางทิศเหนือของเมืองหัวหินติดกับทะเล ชุมชนนี้ประกอบไปด้วยที่อยู่อาศัย โรงแรม ร้านอาหารทะเล และแหล่งพาณิชยกรรมประเภทร้านค้าเครื่องตุ้ม

กลุ่มที่ ๒ ชุมชนที่เกิดขึ้นใหม่ เป็นที่อยู่อาศัยประเภทโรงแรมจะอยู่แนวชายฝั่งทะเล ส่วนชุมชนที่อยู่อาศัยประเภทบ้านจัดสรร ส่วนใหญ่จะอยู่ในฝั่งของเขาคิ่วเหล็กไฟ และอาคารพาณิชย์ ตึกแถว ห้างสรรพสินค้า จะอยู่แนวของถนนเพชรเกษมตลอดแนว โดยจะเห็นได้ชัดเจนในช่วงซอยหัวหิน ๘๔ ถึง ซอยหัวหิน ๑๐๒ ที่เป็นพื้นที่ที่เกิดการพัฒนา

กลุ่มที่ ๓ ชุมชนแหล่งท่องเที่ยวจะกระจายตัวอยู่ในเมืองหัวหิน แบ่งตามช่วงเวลา เทศกาล ซึ่งจะแบ่งประเภทเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงพาณิชยกรรม ตลาดกลางคืน อยู่ในช่วงของตลาดฉัตรไชย ซอย সরตรง และซอยหัวหิน ๕๗ แหล่งท่องเที่ยวประเภทพักผ่อนตากอากาศ โรงแรม รีสอร์ทริมทะเล จะหนาแน่นบริเวณริมชายฝั่ง โดยกลุ่มที่ ๓ จะประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆเพื่อบริการนักท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่



๓.๑.๑.๔ โครงสร้างสาธารณูปโภค

๑. ไฟฟ้า (ข้อมูลจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหัวหิน) วันสืบค้น ๑๘ กันยายน ๒๕๖๐

เทศบาลดูแลรับผิดชอบให้มีไฟฟ้าสาธารณะตามถนน ชุมชน และขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะไปตามชุมชนต่างๆ โดยอุดหนุนงบประมาณให้การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหัวหินดำเนินการขยายเขตไฟฟ้าเป็นประจำทุกปี การไฟฟ้าส่วนภูมิภาคอำเภอหัวหินเป็นหน่วยงานจำหน่ายไฟฟ้าให้บริการประชาชน ซึ่งในเขตเทศบาลมีไฟฟ้าใช้ครอบคลุมเกือบทุกพื้นที่ จำนวนครัวเรือนที่ใช้ไฟฟ้าในเขตเทศบาลมี ๔๕,๗๖๖ หลังคาเรือน (จำนวนครัวเรือนมีไฟฟ้าใช้ ๑๐๐% ยกเว้นกรณีที่มีผู้ใช้ไฟย้ายภูมิลำเนาอยู่เพิ่มอีกภายหลัง) โดยจะมีถนนในเขตอำเภอหัวหินที่มีไฟฟ้าสาธารณะจำนวน ๗๒๐ สาย และไม่มีไฟฟ้าสาธารณะจำนวน ๑๐ สาย คิดเป็นโดยละ ๐.๐๑ ของพื้นที่ทั้งหมด

๒. การสื่อสาร (ข้อมูลจากศูนย์บริการลูกค้าสาขาหัวหิน บริษัท ทศท.คอร์ปอเรชั่น จำกัดมหาชน)

๒.๑ โทรศัพท์ (ที่มา : บมจ. TOT จังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

- จำนวนโทรศัพท์ส่วนบุคคล ๘,๐๙๐ หมายเลข
- จำนวนโทรศัพท์สาธารณะ ๒๑๘ หมายเลข
- จำนวนชุมสายโทรศัพท์ในเขตเทศบาล ๑๓ ชุมสาย

และสามารถให้บริการได้สูงสุด ๑๐,๘๗๐ หมายเลข ที่ทำการไปรษณีย์โทรเลข

หัวหินตั้งอยู่ถนนดำเนินเกษม ตำบลหัวหิน ตรงกันข้ามกับศูนย์รับเสด็จจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๒.๒ ที่ทำการไปรษณีย์ จำนวน ๑ แห่ง

๒.๓ สถานีวิทยุกระจายเสียง ๓ แห่งคือ

- สถานีวิทยุกระจายเสียงทหารอากาศ ทอ. ๐๕
- สถานีวิทยุชุมชนแหลมหิน
- สถานีวิทยุชุมชนราชมงคล

๒.๔ สถานีโทรทัศน์ ๔ แห่ง

- สถานีถ่ายทอดโทรทัศน์ช่อง ๗ , ๑๑ และ ITV สถานีทั้ง ๓ แห่ง ตั้งอยู่บนเขาหินเหล็กไฟ
- สถานีโทรทัศน์จีเอ็มเอ็ม เคเบิลทีวี (สถานีโทรทัศน์ท้องถิ่น) ที่ตั้ง ๑๖๐/๖๐ - ๖๒ ถนนชมสินธุ์ ตำบลหัวหิน อำเภอหัวหิน

๒.๕ สื่อมวลชนในพื้นที่ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น ๓ ฉบับ

๒.๖ ระบบเสียงตามสาย

วิทยุชุมชน จำนวน ๒๓ แห่ง เทศบาลมีระบบเสียงตามสายครอบคลุมในเขตเมือง และมีหอกระจายข่าวครอบคลุมทุกชุมชนในเขตเทศบาล

๓. ประปา (ข้อมูลจากงานผลิตกองการประปา เทศบาลเมืองหัวหิน)

เทศบาลเป็นเจ้าของกิจการประปา โดยมีกองการประปาเป็นหน่วยดำเนินการ ตั้งอยู่ถนนดำเนินเกษม อยู่ติดกับสถานีกาชาดหัวหินเฉลิมพระเกียรติ หลังบ้านพักผู้ว่าราชการจังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ ปัจจุบันมีครัวเรือนที่ใช้น้ำประปา จำนวน ๒๘,๒๔๓ ครัวเรือน มีระบบผลิตน้ำประปา จำนวน ๕ แห่ง แหล่งน้ำดิบสำหรับผลิตประปา คือ โครงการส่งน้ำและบำรุงรักษาปราณบุรี และโครงการส่งน้ำ และบำรุงรักษาเพชรบุรี

ตารางที่ ๓.๒ ตารางแสดงกำลังการผลิตและกำลังการจ่ายน้ำประปาเทศบาลเมืองหัวหิน

ลำดับ ที่	สถานที่	พื้นที่	กำลังผลิต	กำลังจ่ายน้ำประปา
๑	โรงสูบน้ำดำเนินเกษม	๒ ไร่ ๒ งาน	๒,๘๘๐	๑,๘๐๐
๒	โรงสูบน้ำไทรนุ่น	๔ ไร่	๑๖,๕๐๐	๑๓,๖๐๐
๓	โรงสูบน้ำหัวนา	๓๒ ไร่	๑๒,๐๐๐	๙,๐๐๐
๔	โรงสูบน้ำเขาแล้ง	๑๓๐ ไร่	๑๒,๐๐๐	๑๒,๐๐๐
๕	โรงสูบน้ำเขาเต่า	๖ ไร่ ๑ งาน	๑,๒๐๐	๙๐๐
รวม		๑๗๔ ไร่ ๓ งาน	๔๔,๕๘๐	๓๗,๓๐๐

ที่มา : งานผลิตกองการประปา เทศบาลเมืองหัวหิน

ตารางที่ ๓.๓ ตารางแสดงแหล่งเก็บน้ำดิบสำรองของการผลิตน้ำประปาเทศบาลเมืองหัวหิน

ลำดับ ที่	สถานที่	ปริมาณความจุ (ลบ.ม.)	แหล่งที่มาของน้ำดิบ	การได้มาของน้ำเสีย
๑	อ่างเก็บน้ำโค้งพระจันทร์	๓๕,๐๐๐	เขื่อนแก่งกระจาน	คลองส่งแบบเปิด
๒	อ่างเก็บน้ำดำเนินเกษม	๒๓,๐๐๐	เขื่อนปราณบุรี	ท่อ GS ? ๖๐๐ มม.
๓	อ่างเก็บน้ำเขาเต่า	๑,๒๐๐	เขื่อนปราณบุรี	ท่อ GS ? ๖๐๐ มม.
๔	อ่างเก็บน้ำหัวนา	๘๗,๐๐๐	เขื่อนปราณบุรี	ท่อ HDPE ? ๑,๐๐ มม.
๕	อ่างเก็บน้ำเขาแล้ง	๘๗,๐๐๐	เขื่อนปราณบุรี	ท่อ AC ? ๒๐๐ มม.

ที่มา : งานผลิตกองการประปา เทศบาลเมืองหัวหิน

แหล่งน้ำ

- ลำห้วยจำนวน ๓ แห่ง
- สระน้ำจำนวน ๓ แห่ง
- ลำคลองจำนวน ๖ แห่ง
- อ่างเก็บน้ำจำนวน ๔ แห่ง

การระบายน้ำ

บริเวณที่มีน้ำท่วมขัง จำนวน ๘ จุด คือ

๑. ถนนเพชรเกษม (หน้าการไฟฟ้าภูมิภาค,รร.หัวหิน)
 - หน้าการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
 - โรงเรียนหัว
 - ตลาดแกรนด์
 - ตลาดไต้รุ่ง
 - หน้าซอยลูกเสือชาวบ้าน - เพลินวาน
 - ซอยหัวหิน ๑๐ - ซอยหัวหิน ๒๔
๒. ถนนแนบเคหาสน์
๓. ถนนนเรศดำริห์
๔. ถนนดำเนินเกษม
๕. ถนนซอยพุลสุข
๖. ถนนซอยหัวหิน ๑๐๒
๗. ถนนหัวหิน - ห้วยมงคล
๘. ซอยหัวหิน ๕๑

โดยระยะเฉลี่ยที่น้ำท่วมขังนานที่สุด ๒ ชั่วโมง ประมาณช่วงเดือนตุลาคม - ธันวาคม ซึ่งสาเหตุของน้ำท่วมขังจะเกิดจากพื้นที่อำเภอกอหัวหินเป็นที่ราบลุ่มและพื้นที่รับน้ำ มีน้ำทะเลหนุน ทางระบายน้ำหลักถูกปิดกั้น มีจุดระบายน้ำลงทะเลน้อย และเศษวัสดุ สิ่งโสโครก การอุดตันในเส้นท่อเทศบาลได้ทำความสะอาด ราง/ท่อระบายน้ำ ปีละ ๑ ครั้ง ที่เป็นจุดระบายที่สำคัญ

๓.๑.๑.๕ โครงสร้างสาธารณสุขการ

๑. บริการด้านสาธารณสุข (ที่มา : จากสาธารณสุขอำเภอหัวหิน)

การบริการด้านสาธารณสุขในพื้นที่เทศบาลหัวหิน ประกอบด้วย โรงพยาบาล ศูนย์สุขภาพชุมชน และคลินิก ดังนี้

๑.๑ โรงพยาบาลในเขตเทศบาล มีจำนวน ๓ แห่ง และสถานพยาบาล จำนวน ๑ แห่ง แยกเป็น

- โรงพยาบาลเอกชน จำนวน ๒ แห่ง คือ
 - โรงพยาบาลชานเปาโลเตียงคนไข้ ๖๐ เตียง
 - โรงพยาบาลกรุงเทพหัวหินเตียงคนไข้ ๖๐ เตียง
- โรงพยาบาลของรัฐจำนวน ๑ แห่ง คือ
 - โรงพยาบาลหัวหินเตียงคนไข้ ๒๙๐ เตียง
- สถานพยาบาลชีวาศรม เตียงคนไข้ ๕๙ เตียง

๑.๒ ศูนย์สุขภาพชุมชน มีจำนวน ๕ แห่ง แยกเป็น

- ศูนย์บริการสาธารณสุข สังกัดเทศบาลจำนวน ๒ แห่ง คือ
 - ศูนย์บริการสาธารณสุขแนบเคหาสน์
 - ศูนย์บริการสาธารณสุขตะเกียบ
- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านเขาเต่า สังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน ๑ แห่ง
- สถานีกาชาดหัวหินเฉลิมพระเกียรติ สังกัดสภากาชาด จำนวน ๑ แห่ง
- โรงพยาบาลหัวหิน ๒ (บ่อฝ้าย) สังกัดโรงพยาบาลหัวหิน จำนวน ๑ แห่ง

๑.๓ คลินิก จำนวน ๕๖ แห่ง

๒. การบริการด้านการศึกษา

สถานศึกษาในเขตเทศบาล ทั้งสิ้น ๑๙ แห่ง แยกเป็นโรงเรียนในสังกัดเทศบาล ๗ โรงเรียน

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| โรงเรียนเทศบาลบ้านหัวหิน | โรงเรียนเทศบาลบ้านบ่อฝ้าย |
| โรงเรียนเทศบาลบ้านสมอโพรง | โรงเรียนเทศบาลบ้านตะเกียบ |
| โรงเรียนเทศบาลเขาพิทักษ์ | โรงเรียนเทศบาลวัดหนองแก |
| โรงเรียนเทศบาลบ้านเขาเต่า | |

โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน (สช.) จำนวน ๘ โรงเรียน

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| โรงเรียนอนุบาลตรุนศึกษา | โรงเรียนตรุนศึกษา |
|-------------------------|-------------------|

โรงเรียนสมถวิลหัวหิน
โรงเรียนหัวหินวิทยาลัย
โรงเรียนพาณิชยการหัวหิน
โรงเรียนในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประจวบคีรีขันธ์ เขต ๒ จำนวน ๒
โรงเรียนหัวหิน
โรงเรียนหัวหินวิทยาคม
โรงเรียนสถานศึกษาในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษาภาคกลาง ๑ (สอก.๑)
จำนวน ๑ แห่ง คือ
วิทยาลัยการอาชีพวังไกลกังวล
สถานที่ศึกษาระดับอุดมศึกษา จำนวน ๒ แห่ง คือ
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ วิทยาเขตวังไกลกังวล
(สังกัดกระทรวงศึกษาธิการ)
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต (ศูนย์หัวหิน)

๓. ศาสนสถาน

ประชาชนส่วนใหญ่ในท้องถิ่นนับถือศาสนาพุทธ และมีประชาชนที่นับถือศาสนาอื่นบ้าง ได้แก่ คริสต์ อิสลาม ซิกข์ เรียงตามลำดับศาสนสถาน มีดังนี้

วัด	๒๑	แห่ง
สำนักสงฆ์	๕	แห่ง
คริสตจักร	๓	แห่ง
สุเหร่า/มัสยิด	-	แห่ง
ศาลเจ้า	๕	แห่ง

๔. ความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

ในเขตเทศบาลเมืองหัวหินมีสถานีตำรวจภูธรจำนวน ๑ แห่ง คือสถานีตำรวจภูธรหัวหิน โดยสถานีตั้งอยู่เลขที่ ๑๘ ถนนดำเนินเกษม ตำบลหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

๕. การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

รถยนต์ดับเพลิง	๔	คัน
รถยนต์บรรทุกเครื่องยนต์ดับเพลิงชนิดหีบหาม	๓	คัน
รถยนต์บรรทุกน้ำ	๖	คัน
เครื่องดับเพลิงชนิดหีบหาม	๓	เครื่อง
รถยนต์หอสู่หรือรถกระเช้า	๒	คัน
รถยนต์กู้ภัยพร้อมอุปกรณ์ช่วยชีวิต	๓	คัน
อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ดับเพลิง	๕๓	คน

อาสาสมัครป้องกันปลະบรรเทาสาธารณภัย
วิทยุสื่อสาร

๖๘๕ คน
๒๙ เครื่อง

๖. ขยะ

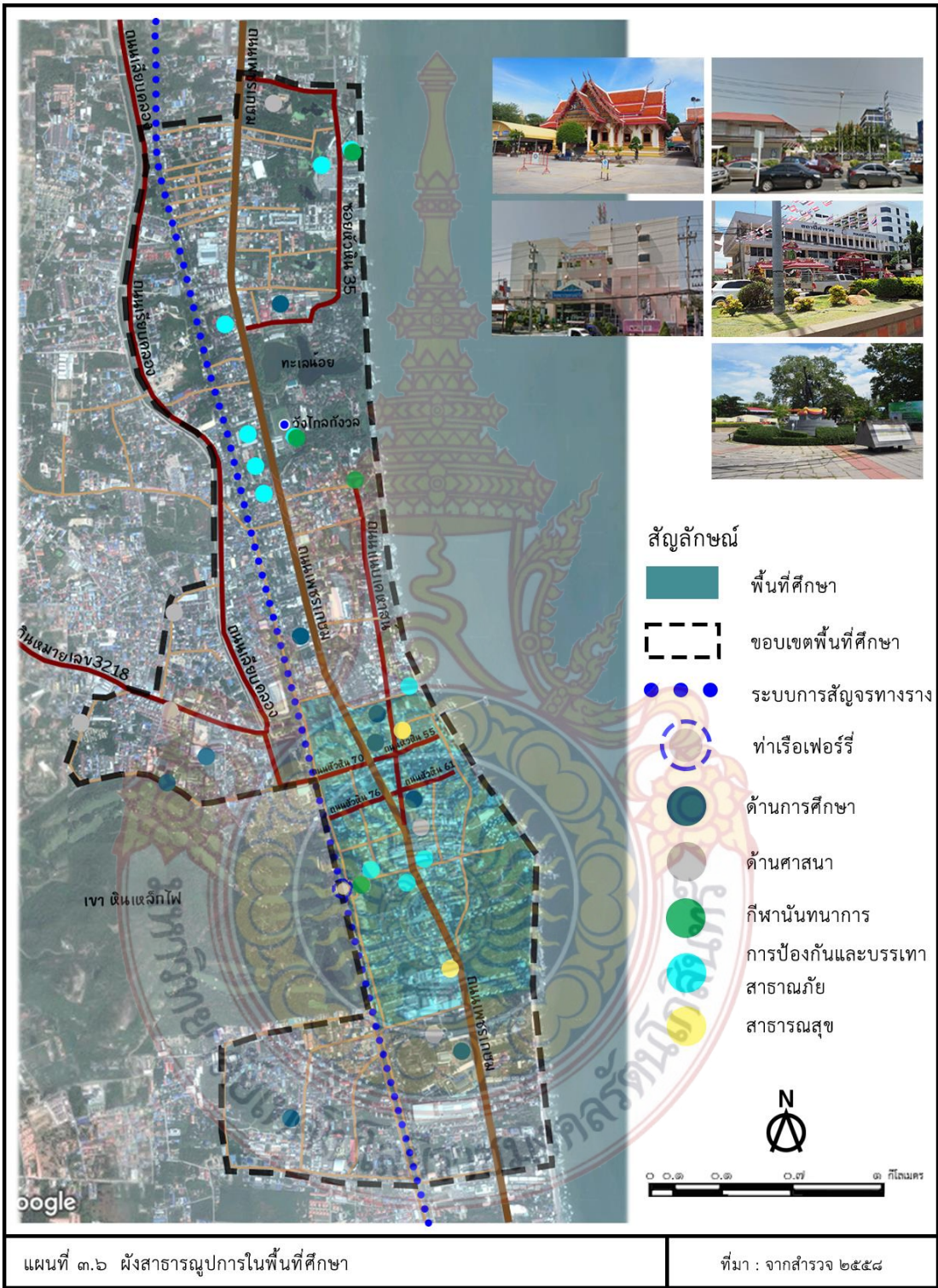
มีวิธีการจัดการเก็บขยะและกำจัดมูลฝอย โดยวิธีจัดเก็บเองและจ้างเอกชน ปริมาณขยะมูลฝอย ๑๔๐-๑๕๐ ตัน/วัน ซึ่งสามารถกำจัดได้ทั้งหมด พนักงานเก็บ ขน และกวาดขยะมูลฝอยทั้งหมด ๑๖๑ คน มีที่ดินกำจัดขยะมูลฝอย ๑๓๐ ไร่ สถานที่กำจัดสิ่งปฏิกูล ๑ แห่ง และมีถังเก็บรวมทั้ง ๑,๐๐๐ ถัง

๗. การกีฬาและนันทนาการ

- อาคารเอนกประสงค์ของเทศบาล จำนวน ๑ แห่ง
- สวนสาธารณะจำนวน ๗ แห่ง
 ๑. สวยหลวงราชินี
 ๒. เขาหินเหล็กไฟ
 ๓. หน้าสถานีรถไฟ
 ๔. สวนโผน
 ๕. ถนนแนบเคหาสน์
 ๖. หาดตะเกียบ
 ๗. วังไกลกังวล

รวมพื้นที่ ๓๕๕ ไร่ครึ่ง

- สนามฟุตบอล จำนวน ๔ แห่ง
 ๑. ชุมชนสมอโพรง
 ๒. ชุมชนตะเกียบ
 ๓. ชุมชนเขาพิทักษ์
 ๔. หน้าสถานีวิทยุ ทอ.๐๕
- สนามเด็กเล่น เทศบาลสนับสนุนอุปกรณ์สนามเด็กเล่นให้แก่ชุมชน
- ห้องสมุดประชาชน จำนวน ๑ แห่งที่ถนนแนบเคหาสน์และหอสมุดรัชมังคลาภิเษก อีกจำนวน ๑ แห่ง ติดกับวังไกลกังวล



๓.๑.๒ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๑.๒.๑ ชุมชนและประชากร

๑. ลักษณะชุมชน (ข้อมูลจากงานทะเบียนราษฎรและบัตร)

ประชากรโดยรวมทั้งสิ้น ๕๒,๙๑๙ คน แยกเป็น

- ชาย ๒๕,๗๗๖ คน

- หญิง ๒๗,๑๔๓ คน

ตำบลหัวหินมีประชากรรวม ๓๙,๕๔๓ คน

ตำบลหนองแกประชากรรวม ๑๓,๓๗๖ คน

บ้านเรือนจำนวน ๓๓,๗๙๒ หลังคาเรือน แยกเป็น

- ตำบลหัวหิน ๒๓,๙๗๓ หลังคาเรือน

- ตำบลหนองแก ๙,๘๑๙ หลังคาเรือน

โดยชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหัวหินมีทั้งหมด จำนวน ๓๗ ชุมชน โดยแยกเป็น ๒ ตำบล ดังนี้
ตำบลหัวหิน ๓๐ ชุมชน

- | | | |
|-----------------------|-------------------------|----------------------|
| ๑. ชุมชนบ่อฝ้าย | ๒. ชุมชนตะวันตก | ๓. ชุมชนวังไกลกังวล |
| ๔. ชุมชนสมอโพรง | ๕. ชุมชนประชาร่วมจิตต์ | ๖. ชุมชนเขาน้อย |
| ๗. ชุมชนฟ้าสีคราม | ๘. ชุมชนนาปู่กล้า | ๙. ชุมชนรวมสุข |
| ๑๐. ชุมชนประชาสามัคคี | ๑๑. ชุมชนพร้อมมิตรพัฒนา | ๑๒. ชุมชนรถไฟ |
| ๑๓. ชุมชนทุ่งยายอึ่ง | ๑๔. ชุมชนศาลาร่วมใจ | ๑๕. ชุมชนตาลเดี่ยว |
| ๑๖. ชุมชนสวนลิง | ๑๗. ชุมชนเทพนิมิต | ๑๘. ชุมชนบ้านอ่างน้ำ |
| ๑๙. ชุมชนแนบเคหาสน์ | ๒๐. ชุมชนศาลเจ้าพ่อเสือ | ๒๑. ชุมชนสมอเรียง |
| ๒๒. ชุมชนชายทะเล | ๒๓. ชุมชนพุลสุข | ๒๔. ชุมชนเพชรระสรอง |
| ๒๕. ชุมชนไร่หุ่น | ๒๖. ชุมชนเขาพิทักษ์ | ๒๗. ชุมชนกอล์ฟวิว |
| ๒๘. ชุมชนสนามกอล์ฟ | ๒๙. ชุมชนศิลาเอก | ๓๐. ชุมชนเนินดินแดง |

ตำบลหนองแก ๗ ชุมชน

- | | | |
|--------------------------|--------------------|----------------|
| ๑. ชุมชนหนองแก | ๒. ชุมชนเขาตะเกียบ | ๓. ชุมชนหัวดอน |
| ๔. ชุมชนบ้านใหม่ - หัวนา | ๕. ชุมชนเขาเต่า | ๖. ชุมชนถนน |
| ๗. ชุมชนสุริโยทัย | | |

อาชีพ (ข้อมูลจาก [www. ศูนย์บริการข้อมูลอำเภอ.คอม](http://www.ศูนย์บริการข้อมูลอำเภอ.คอม))

อาชีพหลัก

ประชากรส่วนใหญ่อยู่ในเขตชุมชนซึ่งเป็นเขตเทศบาลเมืองหัวหิน ประกอบด้วยตำบลหัวหินและตำบลหนองแก มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดเล็กจำนวนมาก ได้แก่ โรงงานสับประรดกระป๋อง โรงงานปลาป่น โรงงานน้ำแข็ง โรงงานทาเชือกมนิลา โรงงานทอผ้าพื้นเมือง ได้แก่ผ้าไหมพัสดร์ โรงงานผลิตปลาหมึกตากแห้ง กุ้งแห้ง เป็นต้น ซึ่งรายได้ให้แก่ท้องถิ่นในแต่ละปีเป็นจำนวนมาก

ในเขตเทศบาลตำบลหัวหิน ราษฎรส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทางด้าน การประมง การค้าขาย ธุรกิจโรงแรม ธุรกิจเอกชน การให้บริการเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว ตลอดจนอาชีพรับจ้างทั่วไป สภาพโดยทั่วไปมีฐานะทาง เศรษฐกิจ และค่าครองชีพอยู่ในเกณฑ์ที่สูง

อาชีพเสริม

การให้บริการแก่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ เช่น การให้บริการด้านห้องพัก โรงแรม รีสอร์ท รวมทั้งสถานบริการต่างๆ ทำให้ประชาชนมีงานทำและมีรายได้เพิ่มขึ้น

วัฒนธรรม

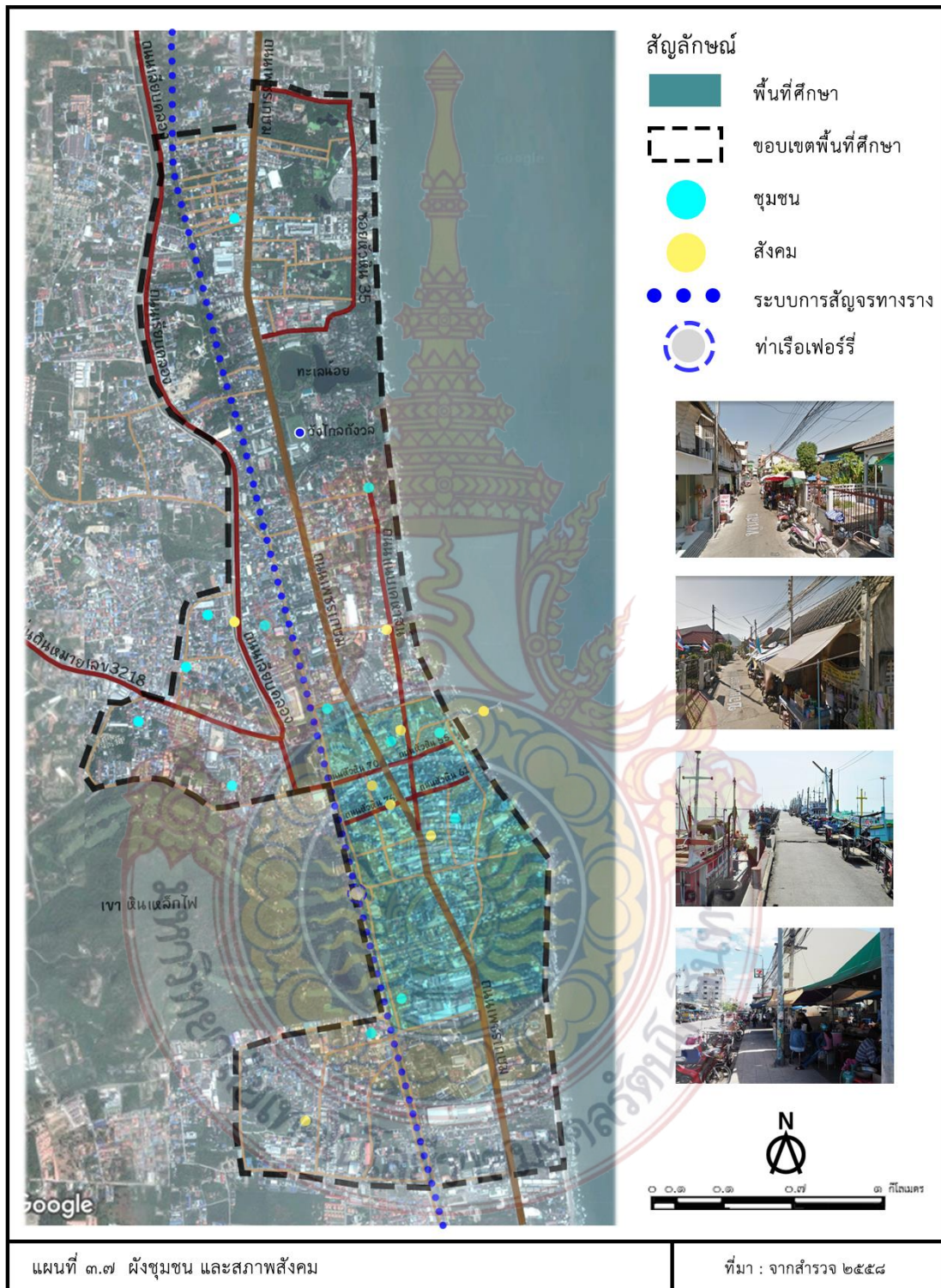
ประเพณีท้องถิ่นที่มีมาแต่เดิม เช่น ประเพณีเกี่ยวกับตรุษ สารัท ประเพณีก่อเจดีย์ทราย ประเพณีทำบุญทำบุญทุ่ง ประเพณีส่งเคราะห์ทางน้ำ การละเล่นท้องถิ่นที่มีมาแต่เดิม เช่น การเล่นลูกช่วง ซี่หลังโยนลูกช่วง ซักเย่อ สะบ้า มอญรำ มวยทะเล เข้าแม่ศรี หรือเข้าผีต่างๆ และที่สำคัญการเล่นผีฟุ้งใต้ ซึ่งยังไม่เคยปรากฏว่ามีการละเล่นชนิดนี้ในท้องถิ่นอื่น นอกจากที่หัวหินเท่านั้น



ภาพที่ ๓.๓ ภาพประเพณีก่อเจดีย์ทราย และประเพณีส่งเคราะห์ทางน้ำ
ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv> (สืบค้นวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐)



ภาพที่ ๓.๔ ภาพประเพณีเกี่ยวกับตรุษ สารัท และประเพณีทำบุญทำบุญทุ่ง
ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv> (สืบค้นวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐)



๒. ประชากร

๒.๑ จำนวนประชากรราษฎร

ประชากรโดยรวมของเขตปกครองเทศบาลเมืองหัวหินครอบคลุมพื้นที่ ๒ ตำบล คือ ตำบลหัวหิน และตำบลหนองแก โดยมีประชากรรวม ๒ ตำบล รวมทั้งสิ้น ๖๓,๒๔๓ คน แยกเป็น

ประชากรชาย ๓๐,๘๐๕ คน

ประชากรหญิง ๓๒,๔๓๘ คน

โดยตำบลหัวหินมีประชากรรวม ๔๗,๒๕๘ คน

ตำบลหนองแกมีประชากรรวม ๑๕,๙๘๖ คน

จำนวนบ้านเรือนของทั้ง ๒ ตำบล รวมทั้งสิ้น ๔๐,๓๘๔ หลังคาเรือน แยกเป็น

ตำบลหัวหิน ๒๘,๖๕๐ หลังคาเรือน

ตำบลหนองแก ๑๑,๗๓๔ หลังคาเรือน

ความหนาแน่นของจำนวนประชากร ๖๑๒.๗๗ คน/ตารางกิโลเมตร มีอัตราการเพิ่มของประชากรในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา เฉลี่ยร้อยละ ๒ ต่อปี

ตารางที่ ๓.๔ ตารางจำนวนประชากรรวมและจำนวนครัวเรือนในเขตเทศบาลหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๖

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐
ประชากรชาย	๒๘,๔๕๙	๒๙,๐๒๘	๒๙,๖๐๙	๓๐,๒๐๑	๓๐,๘๐๕
ประชากรหญิง	๒๙,๙๖๘	๓๐,๕๖๗	๓๑,๑๗๙	๓๑,๘๐๒	๓๒,๔๓๘
ประชากรรวม	๕๘,๔๒๗	๕๙,๕๙๕	๖๐,๗๘๘	๖๒,๐๐๓	๖๓,๒๔๓
จำนวนครัวเรือน	๓๗,๓๐๙	๓๘,๐๕๕	๓๘,๘๑๖	๓๙,๕๙๒	๔๐,๓๘๔

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองหัวหิน (สืบค้นวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐)

ตารางที่ ๓.๕ ตารางจำนวนประชากรรวมและจำนวนครัวเรือนในตำบลหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๖

รายการ	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐
ตำบลหัวหิน	๒๘,๔๕๙	๒๙,๐๒๘	๒๙,๖๐๙	๓๐,๒๐๑	๓๐,๘๐๕
ครัวเรือน	๒๙,๙๖๘	๓๐,๕๖๗	๓๑,๑๗๙	๓๑,๘๐๒	๓๒,๔๓๘

ที่มา : สำนักงานเทศบาลเมืองหัวหิน (สืบค้นวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐)

๒.๒ จำนวนประชากรแฝง

โดยมีการคาดการณ์ประมาณการว่าประชากรแฝงในเขตเทศบาลมีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับประชากรตามทะเบียนราษฎร การเพิ่มของประชากรมาจากการย้ายถิ่นเป็นหลักเนื่องจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แหล่งสถานศึกษาทุกระดับ และกระแสการเดินทางท่องเที่ยวที่หัวหินมีการเติบโตขึ้นทุกปี ซึ่งเป็นผลมาจากการได้รับปัจจัยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากภาครัฐ เช่น การจัดประชุมสัมมนา การจัดงานกอล์ฟเฟสตีวัล การจัดการแข่งขันเรือใบ และการเปิดเที่ยวบินหัวหิน – เชียงใหม่ นอกจากนี้การมีสินค้าใหม่เพื่อสร้างแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยว

๓.๑.๒.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม

สภาพเศรษฐกิจส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับการท่องเที่ยวและการพาณิชย์กรรม มีร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม บ้านพักตากอากาศต่างๆ จำนวนมาก เป็นแหล่งงานให้แก่คนในท้องถิ่น รายได้ของท้องถิ่นมาจากการท่องเที่ยวเป็นสำคัญ

ด้านการพาณิชย์และการบริการ

การพาณิชย์

ธนาคาร ๒๔ แห่ง

สถานบริการน้ำมัน ๙ แห่ง

บริษัท ๓,๒๕๓ แห่ง

สถานบริการ NGV ๑ แห่ง

ห้างหุ้นส่วนจำกัด ๙๖๑ แห่ง

สถานบริการ LPG ๑ แห่ง

ตลาดสด ๑ แห่ง

ศูนย์การค้า/ห้างสรรพสินค้า ๔ แห่ง

สถานประกอบการเทศพาณิชย์

สถานธนาภูบาล ๒ แห่ง (เอกชน ๒ แห่ง รัฐบาล ๑ แห่ง)

โรงฆ่าสัตว์ ๑ แห่ง

สถานประกอบการด้านบริการ

โรงแรม ๒๖๘ แห่ง (ซึ่งอยู่ระหว่างขออนุญาต ๒๕ แห่ง)

ร้านอาหาร ๗๒ แห่ง

โรงภาพยนตร์ ๑ แห่ง

สถานีขนส่ง ๓ แห่ง

ร้านเกมส์/อินเทอร์เน็ต ๖๓ แห่ง

ร้านคาราโอเกะ ๑๓ แห่ง

(ที่มา : จากที่ว่าการอำเภอหัวหิน/สำนักงานพาณิชย์จังหวัดประจวบคีรีขันธ์/สำนักงานช่างเทศบาลเมืองหัวหิน)

ด้านเกษตรกรรม (ข้อมูลจากเกษตรอำเภอดำรงวิทยารพช)

ประชาชนที่อยู่ด้านทิศตะวันตกของเทศบาล ประกอบอาชีพด้านการเกษตร เนื่องจากสภาพแวดล้อมมีความเหมาะสม ชนิดพื้นที่ปลูก ได้แก่ สับปะรด มะม่วง ขนุน มะพร้าว พืชผักและไม้ดอกไม้ประดับ จำนวนครัวเรือนในภาคการเกษตรกรรมที่อยู่ในเขตเทศบาล จำนวน ๘๕ ครัวเรือน

พื้นที่ทำสวน ๓๐๕ ไร่ พืชที่สำคัญได้แก่

มะพร้าว จำนวน ๗๕ ไร่ ผลผลิต ๑๑๒.๕๐ ตันต่อปี

มะม่วง จำนวน ๒๓๐ ไร่ ผลผลิต ๒๓ ตันต่อปี

พื้นที่ทำไร่ประมาณ ๒,๘๑๐ ไร่ พืชไร่ที่สำคัญได้แก่

สับปะรด จำนวน ๒,๘๑๐ ไร่ ผลผลิต ๑๔,๐๕๐ ตันต่อปี

ซึ่งสับปะรดเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญในเขตเทศบาล

ปศุสัตว์ (ข้อมูลจากปศุสัตว์อำเภอดำรงวิทยารพช)

พื้นที่ปศุสัตว์ส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณที่ราบเชิงเขา ทางด้านทิศตะวันตกของเขตเทศบาล โดยส่วนใหญ่จะเป็นการเลี้ยงโคเนื้อ สุกร ไก่ เป็ด แพะ และปลาต่างๆ

ที่ดินสำหรับเลี้ยงสัตว์ประมาณ ๖ ไร่

โค ๑,๓๐๐ ตัว แพะ ๖๕๐ ตัว

สุกร ๒๘๐ ตัว ไก่พื้นเมือง ๙๐๐ ตัว

ประมง (ข้อมูลจากประมงอำเภอดำรงวิทยารพช)

หัวหินในอดีตเป็นหมู่บ้านชาวประมง การทำประมงจึงเป็นอาชีพดั้งเดิมของชาวหัวหิน แต่เมื่อบ้านเมืองเปลี่ยนแปลงไปหัวหินได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ ประกอบกับความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลลดลง ทำให้การประกอบอาชีพประมงลดลง โดยยังมีการทำประมงของประชาชนบริเวณชุมชนสมอเรียง ชุมชนตะเกียบ และชุมชนเขาเต่า

แหล่งน้ำสาธารณะเพาะพันธุ์สัตว์น้ำ ๑ แห่ง พื้นที่ ๓๐๐ ไร่

ที่รักษาพืชพันธุ์ ๑ แห่ง พื้นที่ ๖๒๕ ไร่

ท่าเทียบเรือ / สะพานปลา ๑ แห่ง (กำลังสร้างอีก ๑ แห่ง)

ผลผลิตสัตว์น้ำจับจากแหล่งน้ำสาธารณะ ๓,๗๔๒ ตันต่อปี

จำนวนเรือประมงที่จดทะเบียน ๓๗๗ ลำ

สมาคมประมง ๑ แห่ง

กลุ่มประมงพื้นบ้าน ๑ แห่ง

อุตสาหกรรม (ข้อมูลจากสำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

ส่วนใหญ่ประกอบกิจการอุตสาหกรรมประเภททำผลิตภัณฑ์คอนกรีตบล็อก เสာ รั้ว ปลอก บ่อ รองลงมาเป็นอุตสาหกรรมประเภทอุตสาหกรรมไม้ ผลิตภัณฑ์จากไม้ เช่น ทำวงกลม ประตู หน้าต่าง และสุดท้ายเป็นอุตสาหกรรมอบปลาหมึกแห้ง ซึ่งลักษณะโรงงานจะเป็นโรงงานขนาดเล็กหรือ อุตสาหกรรมในครัวเรือน

จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ๑๘ แห่ง

(มีคนงานตั้งแต่ ๒๐๐ คน ขึ้นไป หรือมีทรัพย์สินเกินกว่า ๕๐ ล้านบาทขึ้นไป)

จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลาง ๔๕ แห่ง

(มีคนงานตั้งแต่ ๑๐ - ๔๙ คนขึ้นไปหรือมีทรัพย์สินถาวรตั้งแต่ ๑๐ - ๕๐ ล้านบาท)

จำนวนโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ๕๔๔ แห่ง

(มีคนงานต่ำกว่า ๑๐ คน หรือมีทรัพย์สินถาวรไม่เกิน ๑ ล้านบาท)

ลักษณะการประกอบอุตสาหกรรมในเขตเทศบาล ประกอบธุรกิจขนาดเล็ก

ประเภทของอุตสาหกรรม แบ่งเป็น

โรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ - แห่ง (มีคนงานตั้งแต่ ๒๐๐ คนขึ้นไป)

โรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลาง ๒ แห่ง (มีคนงานตั้งแต่ ๕๐ คน แต่ไม่เกิน ๒๐๐ คน)

โรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ๒๖ แห่ง (มีคนงานต่ำกว่า ๕๐ คน)

จำนวนแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ๔๗๗ คน

- แรงงานชาย ๓๑๔ คน

- แรงงานหญิง ๑๖๓ คน



สถานการณ์การท่องเที่ยวของหัวหิน

ซึ่งสถานการณ์การท่องเที่ยวของหัวหินมีทิศทางเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๗๑ และหากแยกพิจารณาชาวไทยและชาวต่างชาติประเทศพบว่า ผู้เยี่ยมเยือนจากภูมิภาคยุโรปโดยเฉพาะประเทศเยอรมัน เดนมาร์ก สวีเดน ที่นิยมเดินทางมาเพื่อเล่นกอล์ฟ และพักผ่อน

ซึ่งพาหนะที่ผู้เยี่ยมเยือนส่วนใหญ่นิยมใช้ในการเดินทางในหัวหินคือ รถส่วนตัวเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือรถโดยสารประจำทางและรถไฟ ในการเดินทางแต่ละครั้งนักท่องเที่ยวมีระยะเวลาพักเฉลี่ย ๓.๑๘ วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวประมาณ ๒,๓๓๒.๗๘ บาท โดยมีรายได้ที่เกิดจากนักท่องเที่ยวประมาณ โดยค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยววันนั้นประมาณ ๒๕,๙๐๕.๕๖ บาท

ตารางที่ ๓.๖ ตารางจำนวนประชากรนักท่องเที่ยวในปี พ.ศ.๒๕๕๖ – พ.ศ. ๒๕๖๐

นักท่องเที่ยว	พ.ศ. ๒๕๕๖	พ.ศ. ๒๕๕๗	พ.ศ. ๒๕๕๘	พ.ศ. ๒๕๕๙	พ.ศ. ๒๕๖๐
ไทย	๑,๙๘๔,๐๔๓	๒,๑๖๑,๖๗๕	๒,๓๕๖,๒๒๖	๒,๕๖๘,๒๘๖	๒,๗๙๙,๔๓๑
ชาวต่างชาติ	๗๘๖,๓๗๐	๗๙๓,๒๓๙	๗๙๙,๕๘๕	๘๐๕,๙๘๒	๘๑๒,๔๓๐

ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ สืบค้นวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๐

แหล่งท่องเที่ยวในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน (ที่มา : เทศบาลเมืองหัวหิน)

๑. ชายหาดหัวหิน ชายหาดหัวหินเป็นชายหาดที่สวยงามมีหาดทรายที่ขาวละเอียด น้ำทะเลใสสะอาด โดยมีทางลงทะเลทางหลักที่ถนนดำเนินเกษม

๒. สวนหลวงราชินี เทศบาลได้พัฒนาปรับปรุงที่ดิน ๑๙ ไร่บริเวณถนนเลียบริมวงแหวนให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจแห่งใหม่ของเมืองและสามารถลงชายหาดได้ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวอย่างครบครัน เช่น ลานจอดรถ ศูนย์จำหน่ายสินค้า ห้องอาบน้ำ

๓. เขามินเหล็กไฟ เป็นภูเขาที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของเขตเทศบาล ติดกับสนามกอล์ฟหนองหัวหินซึ่งเทศบาลได้พัฒนาปรับปรุงจนเป็นจุดชมทัศนียภาพเมืองหัวหินที่สวยงาม มีพระบรมราชานุสาวรีย์รัชกาล ที่ ๗ ทรงนกขนาดใหญ่ พร้อมศูนย์จำหน่ายสินค้าและลานจอดรถที่สะดวกสบาย

๔. หาดเขาเต่า ชายหาดเล็ก ๆ เชิงเขาเต่า เงียบสงบ มีพระพุทธรูปขนาดใหญ่หันพระพักตร์ออกสู่ทะเล ห่างจากตัวเมืองหัวหินไปทางทิศใต้ ประมาณ ๑๓ กิโลเมตร

๕. อ่างเก็บน้ำเขาเต่า ตั้งอยู่ที่ชุมชนเขาเต่า อ่างเก็บน้ำเขาเต่าถือเป็นโครงการพระราชดำริด้านชลประทานแห่งแรกในประเทศไทย ห่างจากตัวเมืองหัวหินไปทางทิศใต้ประมาณ ๑๓ กิโลเมตร

๖. ศูนย์ทอผ้าเขาเต่า สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถได้มีพระราชเสาวนีย์ให้จัดตั้งศูนย์ทอผ้าเขาเต่า เพื่อส่งเสริมอาชีพการทอผ้าของประชาชนในชุมชนเขาเต่า ซึ่งถือเป็นปฐมบทของ

การส่งเสริมหัตถกรรมและการตั้งศูนย์ศิลปาชีพของสมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ ในเวลาต่อมา ศูนย์ทอผ้าตั้งอยู่ที่ชุมชนเขาเต่าใกล้กับอ่างเก็บน้ำ

๗. หาดทรายน้อย เป็นชายหาดที่อยู่ทางใต้สุดของเขตเทศบาล ติดกับโครงการพระราชดำริสวนป่าหาดทรายใหญ่เป็นชายหาดที่เงียบสงบ น้ำทะเลใสสะอาดอยู่ในเขตชุมชนบ้านเขาเต่า ห่างจากตัวเมืองหัวหินไปทางทิศใต้ประมาณ ๑๖ กิโลเมตร

๘. สวนสนประดิพัทธ์ มีชายหาดที่สวยงามเงียบสงบ มีแนวต้นสนเป็นเอกลักษณ์ของหาด บรรยากาศร่มรื่นเย็นสบายซึ่งอยู่ในความดูแลของกองสวัสดิการทหารบกห่างจากตัวเมืองหัวหินไปทางทิศใต้ประมาณ ๙ กิโลเมตร

๙. พลับพลาที่ประทับ สถานีรถไฟหัวหิน สถานีรถไฟหัวหินเป็นหนึ่งในสถานีรถไฟที่เก่าแก่ที่สุด สิ่งที่เป็นเอกลักษณ์ คือพลับพลาที่ประทับ และตัวสถานีที่มีสถาปัตยกรรมไทยที่สะดุดตาแตกต่างจากสถานีรถไฟทั่วไปในประเทศ พลับพลาที่ประทับได้ย้ายมาจากพระราชวังสนามจันทร์ในสมัยรัชกาลที่ ๖

๑๐. ตลาดใต้รุ่งหัวหิน นับเป็นสี่สัณยามราตรีของหัวหิน เพราะมีแผงจำหน่ายอาหารนานาชาติ ทั้งอาหารไทย อาหารทะเล ขนม และสินค้าพื้นเมือง เช่น ของที่ระลึกที่ผลิตจากเปลือก

๑๑. เกาะสิงโต ตั้งตั้งอยู่ห่างจากฝั่งสวนสนประมาณ ๘๐๐ เมตร เป็นเกาะเล็ก ๆ ที่มีผู้นิยมไปตกปลาและดำน้ำ ติดต่อเช่าเรือได้ที่หมู่บ้านเขาตะเกียบ

๑๒. จุดชมวิวเขาตะเกียบ วัดที่ตั้งอยู่บนภูเขาชื่อวัดเขาตะเกียบ ซึ่งยื่นออกไปในทะเล ตั้งอยู่ห่างตัวเมืองหัวหินไปทางทิศใต้ ๖ กิโลเมตร ภายในบริเวณวัดร่มรื่น เย็นสบายมีรูปปั้นเจ้าแม่กวนอิมประดิษฐานอยู่ เป็นจุดที่สามารถมองเห็นทัศนียภาพอ่าวหัวหินที่งดงามมากจุดหนึ่งรอบเขาตะเกียบ มีที่พักและร้านอาหารให้บริการหลายแห่ง

๑๓. วัดห้วยมงคล เป็นวัดที่ประดิษฐานรูปเหมือนหลวงพ่อดวงค์ใหญ่ที่สุดในโลก หน้าตักกว้าง ๙.๙ เมตร สูง ๑๑.๕ เมตร ฐานสูง ๓ ชั้น แต่เดิมใช้ชื่อว่า วัดห้วยคต ต่อมาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานนามใหม่จาก ห้วยคต เป็น ห้วยมงคล มากกว่า ๔๐ ปีมาแล้ว นอกจากนี้ บริเวณวัดยังมีรูปสลักหลวงพ่อดวงค์จากไม้ตะเคียนทองขนาดใหญ่ให้ประชาชนได้สักการบูชาเพื่อความศิริมงคล บริเวณรอบองค์ฯพระสามารถมองเห็นทิวเขาล้อมรอบได้อีกด้วย

๑๔. ตลาดน้ำหัวหินสามพันนาม (www.kapook.com) ตลาดน้ำหัวหินสามพันนามเป็นตลาดน้ำในบรรยากาศรัตนโกสินทร์ย้อนยุคสมัยรัชกาลที่ ๖ ตกแต่งด้วยสถาปัตยกรรมสไตล์หัวหิน ที่เน้นโทนสีขาวและแดง คล้าย ๆ สถานีรถไฟหัวหิน ตั้งอยู่บนเนื้อที่กว่า ๑๐๐ ไร่ มีร้านค้าทั้งหมด ๑๕๓ ร้าน และเรือขายสินค้า ๔๐ ลำ อีกทั้งตลาดยังถูกโอบล้อมไปด้วยขุนเขา และติดแหล่งน้ำธรรมชาติอย่างลำห้วยสามพันนาม จึงทำให้มีบรรยากาศเย็นสบาย ร่มรื่น เป็นธรรมชาติในแบบที่ไม่ต้องปรุงแต่งมากนัก แล้วยังมีการแสดง โชว์แสง สี เสียง อันตระการตาให้ชมทุกวัน ในส่วนของอาหารการกิน ที่ตลาดน้ำหัวหินสามพันนามที่ทั้งอาหารคาวหวานให้เลือกชิม เลือกรับประทานมากมาย

๑๕. ตลาดน้ำหัวหิน เป็นตลาดที่มีการออกแบบในสไตล์โคโลเนียล ที่จะได้สัมผัสบรรยากาศสุดคลาสสิกแห่งวันวาน ด้วยสถาปัตยกรรมและการตกแต่งในสไตล์หัวหินย้อนยุค มีร้านค้ามากมาย

๑๖. ฟาร์มแกะดำหัวหิน เป็นฟาร์มแกะในร่มที่แรกแล้วที่เดียวของประเทศไทย ได้สัมผัสบรรยากาศที่ร่มรื่นไปด้วยต้นไม้แก่คลุมทั่วทั้งฟาร์ม เน้นความเรียบง่ายเป็นกันเอง

๑๗. ไร่รุ่งนหัวหินฮิลส์ วินยาร์ด เป็นแหล่งท่องเที่ยวในบรรยากาศชิลๆ เต็มไปด้วยต้นองุ่นเขียวขจีไปทั่วภูเขา มีกิจกรรมที่น่าสนใจ คือการนั่งช้างชมบรรยากาศของไร่รุ่งน รวมทั้งการบริการจักรยานปั่นรอบไร่รุ่งน

๑๘. Black Mountain Water Park เป็นสวนน้ำในหัวหินที่ได้รับมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสุด พร้อมกับอุปกรณ์เครื่องเล่นที่ทันสมัย มีคุณภาพ โดดเด่นไปด้วยหอคอยสูง ๑๗ เมตร

๑๙. หมู่บ้านศิลปินหัวหิน (ที่มา : <http://www.chillpainai.com>) เป็นศูนย์รวมศิลปกรรมระดับประเทศ มีความหลากหลายในด้านรูปแบบทางศิลปกรรม มีคุณค่าหาชมได้ยากยิ่ง อีกทั้งยังเป็นสถานที่ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนจัดนิทรรศการแสดงผลงานทางศิลปะของเหล่าศิลปินระดับประเทศ ศิลปินกลุ่มนี้ได้รับสรรคผลงานออกสู่สาธารณะชนอย่างสม่ำเสมอ จนเป็นที่รู้จักกันดีในนามกลุ่มศิลปินเมืองหัวหิน

๒๐. หัวหินซาฟารี เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมเร้าใจมากมาย เช่น การขับขี่ ATV ซี่ม่่าในสนามกว้างขวางไปจนถึงนั่งช้างชมธรรมชาติ

๒๑. สวนน้ำวานา นาวา หัวหิน วอเตอร์ จังเกิ้ล เป็นสวนน้ำแห่งแรกในเอเชียที่มีความโดดเด่นและแตกต่างจากสวนน้ำแห่งอื่นๆในทุกด้าน
กิจกรรมการท่องเที่ยวในเมืองหัวหิน
นักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสถึงเสน่ห์เมืองเก่าที่มีกิจกรรมมากมายให้เลือกทำ นับตั้งแต่กีฬาทางน้ำไปจนถึงการออกรอบตีกอล์ฟ และสถานที่ต่างๆรอบเมืองก็มีความน่าสนใจ มีทั้งป่าเขา ถ้ำน้ำตก กิจกรรมต่างๆประกอบด้วย

๑. สถานีรถไฟหัวหิน (ที่มา : www.kapook.com)

เป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมในอำเภอ ซึ่งเอกลักษณ์ของสถานีรถไฟแห่งนี้คือ พลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯเป็นพลับพลาจักรมุข ที่สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว หลังจากสิ้นรัชสมัยของพระองค์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้รื้อถอนมาเก็บไว้ และเพื่อเป็นการรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระองค์ ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๑๑ จึงได้มีการนำเครื่องอุปกรณ์ก่อสร้างของพลับพลาสนามจันทร์มาปลูกสร้างขึ้นใหม่ที่หัวหิน เพื่อเป็นที่ประทับขึ้นและลงรถไฟของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯพร้อมตั้งชื่อใหม่ว่า พลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯ ซึ่งถือเป็นสถานีรถไฟที่เชิดชูหน้าชูตาของชาวอำเภอหัวหิน และยังเป็นที่ยึดหัวรั้งจักรไอน้ำเก่าที่การรถไฟฯสั่งซื้อมาจากประเทศอังกฤษ อีกทั้งยังเคยวิ่งให้บริการในเส้นทางรถไฟก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๒ อีกด้วย

นอกจากนี้ในบริเวณใกล้เคียงยังมีสถานที่ตั้งของห้องสมุดรถไฟ ตั้งอยู่ตรงข้ามสถานีรถไฟหัวหิน โดยการนำโบกี้รถไฟอายุ ๕๐ ปี มาแปลงโฉมกลายเป็นห้องสมุดประชาชนแห่งที่ ๒ ของหัวหิน ซึ่งความยาว ๒ โบกี้ มีหนังสือกว่า ๒,๐๐๐ เล่ม

๒. ตลาดที่รองรับการท่องเที่ยว หัวหินมีตลาดมากมายหลายแห่ง เช่น

- ตลาดฉัตรไชย เป็นตลาดเก่าแก่ที่มีชื่อเสียงของหัวหินเป็นที่รู้จักดีในหมู่นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ ตั้งอยู่ริมถนนเพชรเกษมในตัวเมืองหัวหิน ตลาดแห่งนี้สร้างในปี พ.ศ. ๒๔๖๙ ตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ในคราวเสด็จแปรพระราชฐานมาประทับ ณ วังไกลกังวล ครั้งแรกพร้อมกับ สมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี โดยราชสกุลฉัตรไชย พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินฯ ทรงเป็นหัวหน้าจัดสร้างขึ้นน้อมเกล้าฯ ถวาย ตลาดก่อสร้างด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก ลักษณะของหลังคาเป็นรูป ๗ โค้ง อันเป็นสัญลักษณ์หมายถึง สร้างในสมัยรัชกาลที่ ๗ ปัจจุบันตลาดแห่งนี้กลายเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าที่ระลึก อาหารสดและแห้ง

- ตลาดตอนกลางคืน เป็นที่รู้จักในชื่อตลาดโต้รุ่ง ที่ตั้งอยู่ใจกลางเมืองหัวหิน ตลาดโต้รุ่งหัวหิน เป็นตลาดกลางถนนเดชาอนุชิต ที่มีการปิดถนนไม่ให้รถผ่าน เพื่อทำเป็นถนนคนเดิน ให้คนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวได้เดินจับจ่ายซื้อของกิน ของใช้ และของที่ระลึก โดยถนนดังกล่าวตัดตั้งฉากกับถนนเพชรเกษม จึงหาได้ไม่ยากนัก ตลาดเปิดทุกวันตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐-๒๔.๐๐ น.

- ตลาดนัดวันหยุด ที่โรงแรมแกรนด์ ไฮเทล เป็นอีกหนึ่งศูนย์รวมที่จับจ่ายสินค้าต่างๆ เช่น เสื้อผ้า หนังสือ ต้นไม้ ของเล่น สัตว์เลี้ยงและปลาพันธุ์ต่างๆ โดยเปิดตั้งแต่วันพฤหัสบดีถึงวันอาทิตย์ เวลา ๑๘.๐๐ น.

- ตลาดฉัตรศิลา สถานที่ท่องเที่ยวและช้อปปิ้งแห่งใหม่ใจกลางเมืองหัวหิน ในบรรยากาศย้อนยุควันวาน พร้อมด้วยการเยี่ยมชมบังกะโลเก่าแก่อายุกว่า ๕๐ ปี ที่ออกแบบด้วยสถาปัตยกรรมสมัยรัชกาลที่ ๗ เพลิดเพลินกับกิจกรรมการแสดงพื้นบ้าน ณ บริเวณลานแสดงของที่ว่าการ์ฉัตรศิลา ทุกวันศุกร์, เสาร์ และอาทิตย์

๓. หมู่บ้านช้าง

หมู่บ้านช้างตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองหัวหิน ๓ กิโลเมตร ในหมู่บ้านนี้มีช้างทั้งหมด ๑๘ เชือก กิจกรรมดูการสาธิตวิธีลากท่อนซุง และท่อนป่าโดยการนั่งบนหลังช้างเพื่อชมหมู่บ้านใกล้เคียง ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ ๑ ชั่วโมง

๔. ชายหาดหัวหินและกีฬาทางน้ำ

หัวหินมีชายหาดยาวจากตัวเมืองมาสุดที่เขาคะเกียบ รวมระยะทางยาวประมาณ ๕ กิโลเมตร สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการพักผ่อนกับกิจกรรมสบายๆ

๕. กิจกรรมตีกอล์ฟ

ในพื้นที่เทศบาลหัวหินและบริเวณโดยรอบสนามกอล์ฟถึง ๗ สนามที่ได้รับมาตรฐานโลก

๖. กิจกรรมตกปลา

กิจกรรมพักผ่อนยามพระอาทิตย์ตก นอกชายฝั่งจะเต็มไปด้วยหรือหาปลา กิจกรรม
กาทกปลาจะเกิดขึ้นบริเวณเกาะสิงโตที่อุดมไปด้วยปลา

๗. โกวคาร์ท

สนามแข่งรถโกวคาร์ท ตั้งอยู่ตรงข้ามสนามบินนานาชาติหัวหิน เป็นสนามที่โดดเด่น
กว่าสนามแห่งอื่นตรงที่มีวิวฉากหลังเป็นภูเขาสูงที่สวยงามและถัดไปอีก ๕๐๐ เมตร เป็นชายหาดหัวหิน
เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมการท่องเที่ยวในเมืองหัวหิน

๘. กิจกรรมเดินเล่นช้อปปิ้ง

ปัจจุบันมีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีตลาดร้านค้าสำหรับเล่นช้อปปิ้งเพิ่มขึ้นอย่างมาก เช่น

- เฟลิ่งวานหัวหิน
- The Cicada Market หรือตลาดจ๊กจั่น
- รถก หัวหิน



๓.๑.๓ กฎหมาย ข้อมูล และโครงการที่เกี่ยวข้อง

๓.๑.๓.๑ กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง

จากข้อมูลรายละเอียดประกอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวมเมืองหัวหิน (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๘ นั้น พื้นที่โครงการอยู่ในประโยชน์การใช้ที่ดินโดยมีรายละเอียดดังนี้

บริเวณที่ ๒ หมายความว่า พื้นที่บริเวณที่วัดจากแนวชายฝั่งทะเลของตำบลหัวหินและตำบลองแกเข้าไปในแผ่นดินเป็นระยะ ๕๐ เมตร ตลอดแนวชายฝั่งของตำบลหัวหินและตำบลหนองแก โดยเริ่มจากเขตเทศบาลเมืองหัวหินด้านทิศเหนือไปทางทิศใต้จนจดเขตเทศบาลเมืองหัวหินด้านทิศใต้ ยกเว้นบริเวณที่ ๑(๑) ๑(๒) และพื้นที่วังไกลกังวล

บริเวณที่ ๓ หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ ๒ ตลอดแนวออกไปอีกเป็นระยะ ๑๕๐ เมตร

บริเวณที่ ๔ หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณที่วัดจากแนวเขตบริเวณที่ ๓ ตลอดแนวไปอีกเป็นระยะ ๕๐๐ เมตร ยกเว้นพื้นที่บริเวณที่ ๕

บริเวณที่ ๖ หมายความว่า พื้นที่นอกเขตควบคุมอาคารและสิ่งปลูกสร้างของกฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๖ (พ.ศ.๒๕๓๕) ออกตามความพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ.๒๕๒๒ ที่อยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน

โดยมีการกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกไว้ซึ่งเกี่ยวข้องกับพื้นที่โครงการ ได้แก่ ที่ดินประเภท ย.๔ ที่กำหนดไว้เป็นสีส้ม ให้เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยที่ขยายตัวจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลัก ในเขตเทศบาลเมืองหัวหิน จำแนกเป็นบริเวณ ย.๔-๑ ถึง ย.๔-๒๙

ที่ดินประเภท พ.๑-พ.๓ ที่กำหนดไว้เป็นสีแดง ให้เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม โดยมีวัตถุประสงค์และจำแนกเป็นบริเวณดังต่อไปนี้

(ก) ที่ดินประเภท พ.๑ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นศูนย์พาณิชยกรรมชุมชนจำแนกเป็นบริเวณ พ.๑

(ข) ที่ดินประเภท พ.๒ มีวัตถุประสงค์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมหลักของเมืองที่เป็นศูนย์กลางของการคมนาคมและขนส่งระบบรางเป็นศูนย์กลางธุรกิจ การพาณิชยกรรม การบริการ ที่ให้บริการแก่ชุมชนเมืองหลักและ ชุมชนเมืองภายนอก จำแนกเป็นบริเวณ พ.๒-๑ ถึง พ.๒-๒๑

(ค) ที่ดินประเภท พ.๓ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางธุรกิจ การพาณิชยกรรม การบริการ ที่จะก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างชุมชนเมืองและชุมชนชานเมืองเพื่อลดการพึ่งพาศูนย์กลางเมืองหลัก จำแนกเป็นบริเวณ พ.๓-๑ ถึง พ.๓-๕

ที่ดินประเภท ล.๑-ล.๕ ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวอ่อน ให้เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมและจำแนกเป็นบริเวณ ดังต่อไปนี้

(ก) ที่ดินประเภท ล.๑ เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมประเภท สวนสาธารณะและบึงน้ำสาธารณะ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นที่โล่งเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจและการออกกำลังกาย จำแนกเป็นบริเวณ ล.๑-๑ ถึง ล.๑-๘

(ข) ที่ดินประเภท ล.๒ เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณภูเขา มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการอนุรักษ์ภูมิประเทศที่งดงามมีคุณค่าทางธรรมชาติและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ จำแนกเป็นบริเวณ ล.๒-๑ ถึง ล.๒-๑๗

(ค) ที่ดินประเภท ล.๓ เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณชายฝั่งทะเล มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นที่โล่งเพื่อการตากอากาศและการพักผ่อนหย่อนใจ จำแนกเป็นบริเวณ ล.๓-๑ ถึง ล.๓-๑๗

(ง) ที่ดินประเภท ล.๔ เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณริมแหล่งน้ำสายหลัก มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นที่โล่งริมน้ำและการพักผ่อนหย่อนใจ จำแนกเป็นบริเวณ ล.๔-๑ ถึง ล.๔-๒

(จ) ที่ดินประเภท ล.๕ ที่เป็นที่โล่งเพื่อนันทนาการและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมกักเก็บน้ำ และพักน้ำ มีวัตถุประสงค์เพื่อการกักเก็บน้ำสำหรับอุปโภค บริโภค การชลประทาน การเกษตรกรรม พักน้ำเพื่อป้องกันน้ำท่วมและการพักผ่อนหย่อนใจ จำแนกเป็นบริเวณ ล.๕-๑ ถึง ล.๕-๓

ที่ดินประเภท ศษ. ที่กำหนดไว้เป็นสีเขียวมะกอก ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันการศึกษา มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาหรือเกี่ยวข้องกับการศึกษา สถาบันราชการ หรือสาธารณะประโยชน์เท่านั้น จำแนกเป็นบริเวณ ศษ.๑ ถึง ศษ.๒๗

ที่ดินประเภท สร. ที่กำหนดไว้เป็นสีน้ำเงิน ให้เป็นที่ดินประเภทสถาบันราชการ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันราชการ และดำเนินกิจการของรัฐ กิจการเกี่ยวกับสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์เท่านั้นจำแนกเป็นบริเวณ สร.๑ ถึง สร.๖๙

ข้อที่ ๑๐ ที่ดินประเภท ย.๔ เป็นที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมที่อยู่อาศัยรองรับแหล่งงาน พาณิชยกรรม การบริการ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่ขยายตัวจากศูนย์กลางพาณิชยกรรมหลักใน เขตเทศบาลเมืองหัวหิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ บริเวณที่ ๓ ในบริเวณ ย.๔-๑ ย.๔-๕ ย.๔-๙ ย.๔-๑๓ ย.๔-๑๔ ย.๔-๒๑ ย.๔-๒๕ และ ย.๔-๒๗ ให้เป็นไป ดังต่อไปนี้

(๑) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใด ๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีที่ว่างต่อแปลง ที่ดินไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของแปลงที่ดินที่ขออนุญาตก่อสร้าง

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน ๑๒ เมตร

(๓) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร

(๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีที่ว่างริมแนวเชิงเขาไม่น้อยกว่า ๑๕ เมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้ บริเวณที่ ๔ ในบริเวณ ย.๔-๑ ย.๔-๒ ย.๔-๕ ย.๔-๖ ย.๔-๗ ย.๔-๘ ย.๔-๙ ย.๔-๑๐ ย.๔-๑๑ ย.๔-๑๒ ย.๔-๑๓ ย.๔-๑๔ ย.๔-๑๕ ย.๔-๑๖ ย.๔-๑๗ ย.๔-๑๘ และ ย.๔-๑๙ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีที่ว่างต่อแปลงที่ดินไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของแปลงที่ดินที่ขออนุญาตก่อสร้าง

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน ๒๓ เมตร เว้นแต่บริเวณ ย.๔-๑๗ ย.๔-๑๘ และ ย.๔-๑๙ มีความสูงอาคารไม่เกิน ๑๕ เมตร

(๓) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่บริเวณ ย.๔-๑๗ ย.๔-๑๘ และ ย.๔-๑๙ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร

การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทนี้บริเวณที่ ๖ ในบริเวณ ย.๔-๓ ย.๔-๔ ย.๔-๖ ย.๔-๗ ย.๔-๘ ย.๔-๑๐ ย.๔-๑๑ ย.๔-๑๒ ย.๔-๑๖ ย.๔-๑๗ ย.๔-๑๘ ย.๔-๑๙ ย.๔-๒๐ ย.๔-๒๑ ย.๔-๒๒ และ ย.๔-๒๓ ให้เป็นไปดังต่อไปนี้

(๑) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีที่ว่างต่อแปลง ที่ดินไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ของแปลงที่ดินที่ขออนุญาตก่อสร้าง

(๒) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความสูงไม่เกิน ๒๓ เมตร เว้นแต่บริเวณ ย.๔-๑๐ ย.๔-๑๑ ย.๔-๑๒ ย.๔-๑๓ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีความ สูงไม่เกิน ๑๕ เมตร

(๓) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีพื้นที่รวมกัน ทุกชั้นหรือชั้นหนึ่งชั้นใดในหลังเดียวกันไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ ตารางเมตร เว้นแต่บริเวณ ย.๔-๑๐

ย.๔-๑๑ ย.๔-๑๒ ย.๔-๒๙ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มีพื้นที่รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่ง
ใช้ได้ในหลังเดียวกันไม่เกิน ๒,๐๐๐ ตารางเมตร

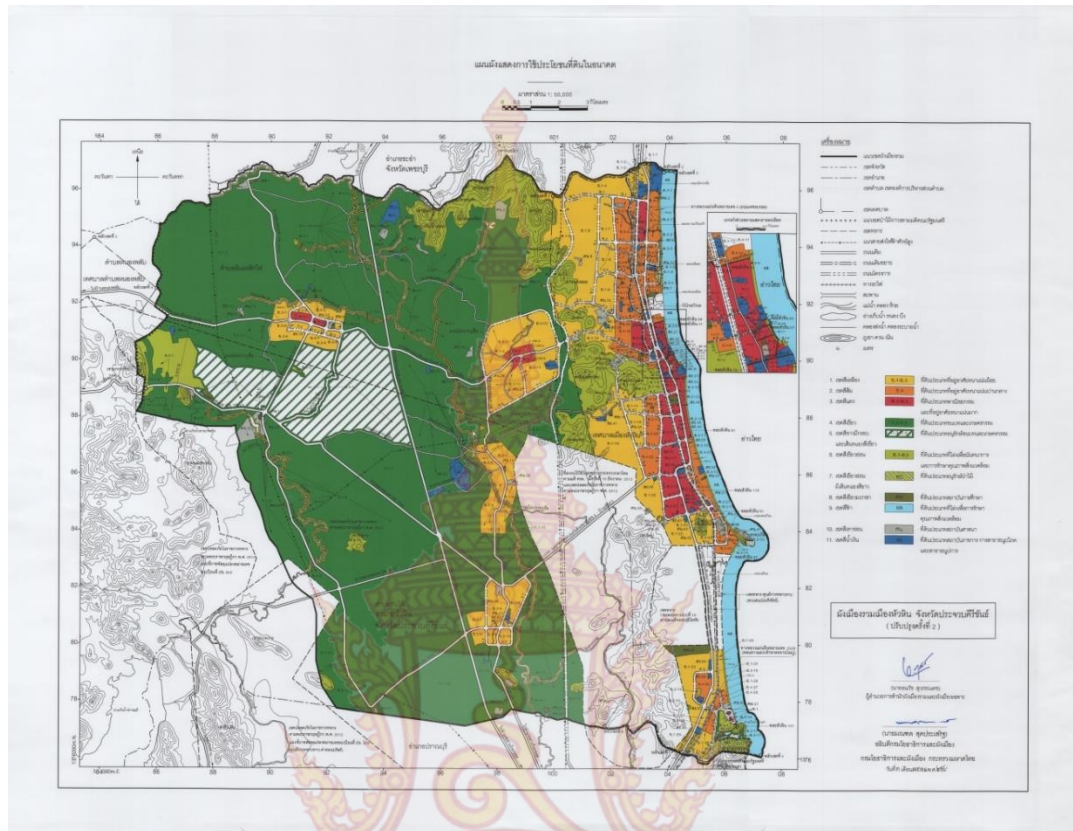
(๔) การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อกิจการใดๆ ให้ดำเนินการหรือประกอบกิจการได้ในอาคารที่มี
ที่ว่างริมแนว เซึ่งเขาไม่น้อยกว่า ๑๕ เมตร

ข้อที่ ๑๑ ที่ดินประเภท พ.๑ เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็น
ศูนย์กลาง พาณิชยกรรมชุมชน การอยู่อาศัยเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเชิง
วัฒนธรรม

ข้อที่ ๑๒ ที่ดินประเภท พ.๒ เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็น
ศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรมหลักของเมือง การบริการที่ให้บริการแก่ชุมชนเมืองหลักและชุมชนชานเมือง
การอยู่อาศัย การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่สอดคล้องกับศูนย์กลางระบบขนส่งมวลชนระบบรางและระบบ
ขนส่งมวลชนระดับเมือง

ข้อ ๑๓ ที่ดินประเภท พ.๓ เป็นที่ดินประเภทพาณิชยกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็น
ศูนย์กลางธุรกิจ พาณิชยกรรม การบริการ การอยู่อาศัยและการท่องเที่ยว รองรับขยายตัวจาก
ศูนย์กลางเมืองหัวหินที่จะก่อให้เกิดความ สมดุลระหว่างแหล่งงานกับการอยู่อาศัยในบริเวณชานเมืองเพื่อ
ลดการพึ่งพาศูนย์กลางเมืองหลัก และควบคุมการกระจายตัวของเมืองสู่พื้นที่เกษตรกรรม





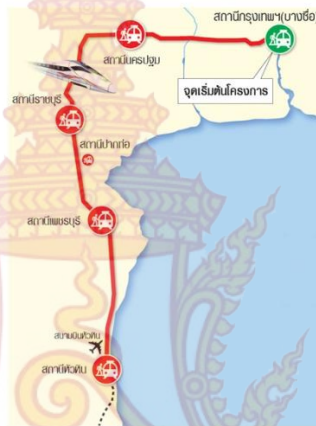
ภาพที่ ๓.๕ ผังเมืองรวมหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘
(ที่มา : สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดประจวบคีรีขันธ์)

๓.๑.๓.๒ โครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้อง

๑. โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง

โครงการนี้ภาครัฐและภาคเอกชนต่างเสนอข้อแลกเปลี่ยนด้านความคุ้มค่าการลงทุนด้วยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งในพื้นที่สถานีและโดยรอบสถานีได้มากขึ้นเพื่อลดภาระความเสี่ยงด้านการลงทุนของภาคเอกชน เป็นโครงการที่เชื่อมโยงเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครสู่ทุกภูมิภาคของจังหวัด โดยกระทรวงคมนาคมจะก่อสร้างเฟสแรก ๔ สายทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก กรุงเทพฯ-หัวหิน กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-พัตยา-ระยอง ก่อนที่จะขยายโครงการจนสุดสายในแต่ละภาค โดยหนึ่งในเส้นทางที่หากมีรถไฟความเร็วสูงเข้าถึง และจะส่งเสริมศักยภาพการเดินทางในพื้นที่ คือ กรุงเทพฯ-หัวหิน ระยะทาง ๒๒๕ กิโลเมตร มีทั้งหมด ๔ สถานี ได้แก่ สถานีนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และหัวหินงบประมาณการก่อสร้าง ๑ แสน ๒ หมื่น ๓ พัน ๗๘๘ ล้านบาท โดยสถานีรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอหัวหิน ประจวบคีรีขันธ์ ถือว่ามีความสำคัญเพราะหัวหินมีความเป็นตัวตนของความเป็นเมืองโบราณสูง นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ ต่างชื่นชอบอารยธรรมของหัวหินเมืองคลาสสิกมาก หลายคนจึงมีความกังวลว่าการเกิดขึ้นของรถไฟความเร็วสูง จะทำลายความเป็นตัวตนของเมืองหัวหินไป ศักยภาพของ

รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-หัวหิน วิ่งด้วยความเร็วสูงสุด ๒๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขนส่งผู้โดยสารได้ ๗๐๐ คนต่อเที่ยว จะเสนอรายงานด้านสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ได้ในเดือนมกราคม ๒๕๕๗ เริ่มประมูลก่อสร้างในปีเดียวกัน ใช้เวลาสร้าง ๕ ปี กำหนดเสร็จในปี ๒๕๖๑ และคาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี ๒๕๖๒ โดยพื้นที่ที่คาดว่าจะเป็นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟความเร็วสูงหัวหิน ขนาดพื้นที่ ๓.๓ ตารางกิโลเมตร อยู่บริเวณบ่อฝ้าย ฝั่งตรงข้ามด้านทิศใต้ของสนามบินบ่อฝ้ายหรือท่าอากาศยานหัวหิน ถือเป็นสถานที่ที่มีศักยภาพด้านการเชื่อมต่อการเดินทางของคนในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารช่วงกรุงเทพฯ-หัวหินในปี ๒๕๖๕ จะมีจำนวน ๙,๕๗๑ คนต่อวัน ปี ๒๕๗๒ ประมาณ ๑.๑ หมื่นคนต่อวัน ปี ๒๕๘๒ ประมาณ ๑.๓ หมื่นคนต่อวัน และปี ๒๕๙๒ ประมาณ ๑.๖ หมื่นคนต่อวัน



ภาพที่ ๓.๖ แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหิน
(ที่มา : <http://www.thansettakij.com>)

๒. โครงการพัฒนารถไฟรางคู่

โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางช่วงนครปฐม-หัวหิน รูปแบบสถานีเน้นความเป็นอัตลักษณ์ของท้องถิ่น มีทั้งรูปแบบสถานีขนาดใหญ่ ขนาดกลาง ขนาดเล็ก(ก่อสร้างใหม่) และขนาดเล็ก(ปรับปรุงใหม่)จุดเด่นยังอยู่ที่สถานีหัวหิน หากก่อสร้างแล้วเสร็จสามารถแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนนด้วยการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ สะพานกลับรถรูปตัวยู ถนนลอดใต้ทางรถไฟในหลายจุดด้วยกัน ซึ่งจะสามารถเพิ่มความจุของทางมากกว่า ๒๐๐ ขบวนต่อวันโดยไม่ต้องรอสับหลัก ลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าสั้นลง อีกทั้งประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้ในการขนส่งของประเทศ และลดปัญหามลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อม ยังช่วยให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค-ท้องถิ่น ช่วยประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กำหนดความเร็วสูงสุด ๑๖๐ กม./ชม. เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากปีละ ๒๔ ล้านตันเป็น ๒๘ ล้านตัน ลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน เชื่อมโยงการค้า การขนส่งจากภาคใต้สู่ภูมิภาคอื่นๆได้รวดเร็วขึ้น โดยคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มเป็น ๒๔ ล้านคน/ปีในอีก ๒๐ ปีข้างหน้า



ภาพที่ ๓.๗ แนวเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่ นครปฐม-หัวหิน
(ที่มา : <http://www.thansettakij.com>)

๓. โครงการเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน-บางปู

กรมเจ้าท่าเปิดเผยแผนโครงการเรือเฟอร์รี่เชื่อมระหว่าง “พัทยา-หัวหิน-บางปู” หรือโครงการ East-West Ferry ที่บริษัทเอกชนนำมาเสนอ ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างแผนการศึกษาดูงานเพิ่มเติม โดยเส้นทางเดินเรือนี้จะช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทาง ทางรถยนต์ลงไปได้มากกว่า ๓ เท่าตัว สามารถเดินทางจากพัทยา-หัวหิน โดยใช้เวลาเพียง ๑ ชม. และจะสามารถสร้างพื้นที่บริเวณโดยรอบท่าเรือให้กลายเป็นแหล่งขยายตัวทางเศรษฐกิจปีละกว่า ๔,๐๐๐ ลบ. สรุปผลการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙ คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างอีก ๔ ปี เงินลงทุน ๔,๐๐๐ ลบ. ทางด้านกรมเจ้าท่า (จท.) ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาโครงการด้วยมูลค่า ๓๐ ลบ. ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการโดยเน้นศึกษา ๑.ความต้องการการขนส่งสินค้า ๒.ความต้องการใช้บริการผู้โดยสาร ๓.ความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการ และจะสรุปผลการศึกษาให้ได้ภายใน

ต.ค.๒๕๕๙ ถ้ารายงานมีความเหมาะสม จะศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและออกแบบก่อสร้างต่อไป ซึ่งก่อนหน้านี้มี กลุ่ม SEP ผู้ประกอบการนิคมอุตสาหกรรม เสนอแนวคิดให้กรมเจ้าท่าพัฒนาโครงการรูปแบบครบวงจร มีทั้งท่าเรือเฟอร์รี่ สวนสนุกและที่อยู่อาศัย ตั้งเป้ามีผู้ใช้บริการเรือเฟอร์รี่ปีละ ๓ ล้านคน และรถยนต์ปีละ ๒๒๐,๐๐๐ คัน ใช้เวลาพัฒนา ๔ ปี (๒๕๕๙-๒๕๖๒) เงินลงทุน ๔,๐๐๐ ลบ. แบ่งเป็น ๓ ระยะ คือ ๑) ๒๕๕๙-๒๕๖๐ จะเป็นการต่อเรือ สร้าง Home Port และ Terminal ๒) ๒๕๖๐-๒๕๖๑ เริ่มเดินเรือในเส้นทางพทยา-หัวหิน-ปราณบุรี ๓) ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ขยายเส้นทางเป็นบางปู-หัวหิน-ปราณบุรี และบางปู-พทยา

สรุปเนื่องจากโครงการเรือเฟอร์รี่มีผลกระทบโดยตรงกับย่านพทยาได้เพราะย่านพทยาได้เป็นย่านที่เป็นที่ตั้งของท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย เป็นท่าเรือท่องเที่ยวสำคัญของเมืองพทยาและบริเวณท่าเทียบเรือมีชุมชนอยู่บริเวณนั้น ได้แก่ชุมชนวอร์คิงสตรีท โครงการเรือเฟอร์รี่แล้วเสร็จจะทำให้พื้นที่ย่านพทยาได้มีจำนวนประชากรเข้ามาเพิ่มมากขึ้นโดยเฉพาะจำนวนนักท่องเที่ยวอีกทั้งจำนวนปริมาณของรถยนต์ก็จะเพิ่มมากขึ้น โครงการเรือเฟอร์รี่สามารถบริการทุกคนทั้งรถได้ ดังนั้นย่านพทยาได้จึงต้องมีการวางแผนจัดการด้านผังเมืองเพื่อรองรับกับการพัฒนาโครงการเรือเฟอร์รี่



ภาพที่ 3.8 โครงการเรือเฟอร์รี่ พทยา-หัวหิน-บางปู

ที่มา: TNN Thailand (กรมเจ้าท่า 2559)

๔. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

๔.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม เน้นให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ รวมทั้งพัฒนาระบบบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐานและการคุ้มครองผู้บริโภค นอกจากนี้

พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพไปทำธุรกิจในต่างประเทศ

๔.๒ การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจเร่งดำเนินการในประเด็นท้าทาย ได้แก่ การสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายฐานการผลิตและบริการใหม่ที่ สร้างรายได้สำหรับประชาชนในแต่ละภาค การพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอย่างมีสมดุล และการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพพลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและเมืองให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

๕. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

๕.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่ผ่านมาการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศประสบปัญหาด้านความต่อเนื่องในการดำเนินการและปัญหาเชิงปริมาณ คุณภาพ และการบริหารจัดการการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทำให้มีข้อจำกัดในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศให้มีประสิทธิภาพ การพัฒนาในระยะต่อไปจึงมุ่งเน้นในเรื่องการลดความเข้มของการใช้พลังงานและลด ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ การพัฒนาระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ เพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานใน กรุงเทพมหานครและท่าอากาศยานในภูมิภาค การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาด้านพลังงานเพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย และลดการพึ่งพาก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้า การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล และการพัฒนาด้านสาธารณูปการ (น้ำประปา) แนวทางการพัฒนาสำคัญ ประกอบด้วย (๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่ง อาทิ พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนา ระบบขนส่งทางอากาศ และพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ (๒) การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง อาทิ การ พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และพัฒนาการบริหารจัดการในสาขา ๑๖ ขนส่ง (๓) พัฒนาระบบโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล และพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า (๔) พัฒนาด้านพลังงาน อาทิ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการบริหารจัดการการผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด (๕) พัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล อาทิ พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และ (๖) พัฒนาระบบน้ำประปา อาทิ พัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง และการบริหารจัดการการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพและการสร้างนวัตกรรม

๕.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ประเทศไทยต้องใช้ประโยชน์จากศักยภาพและภูมิสังคมเฉพาะของพื้นที่และการดำเนินยุทธศาสตร์

เชิงรุกเพื่อเสริมจุดเด่นในระดับภาคและจังหวัดในการเป็นฐานการผลิตและบริการที่สำคัญ ประกอบกับการขยายตัวของประชากรในเขตเมืองจะเป็นโอกาสในการกระจายความเจริญและยกระดับรายได้ของประชาชนโดยการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองนำอยู่และมีศักยภาพในการรองรับการค้าการลงทุน รวมทั้งลดแรงกดดันจากการกระจุกตัวของการพัฒนาในกรุงเทพฯและภาคกลางไปสู่ภูมิภาค นอกจากนี้การเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนยังเป็นโอกาสในการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเชื่อมโยงการค้าการลงทุนในภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย ๑๗ ดังนั้นการพัฒนาจึงมุ่งเน้นในเรื่องการลดช่องว่างรายได้ระหว่างภาคและมีการกระจายรายได้ที่เป็นธรรมมากขึ้น การเพิ่มจำนวนเมืองศูนย์กลางของจังหวัดเป็นเมืองนำอยู่สำหรับคนทุกกลุ่มในสังคม พื้นที่ฐานเศรษฐกิจหลักมีระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มมูลค่าการลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน แนวทางการพัฒนาสำคัญประกอบด้วย (๑) การพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง พัฒนาภาคเหนือให้เป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรคมูลค่าสูง พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้หลุดพ้นจากความยากจนสู่เป้าหมายการพึ่งตนเอง พัฒนาภาคกลางเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำ พัฒนาภาคใต้เป็นฐานการสร้างรายได้ที่หลากหลาย (๒) การพัฒนาเมือง อาทิ พัฒนาสภาพแวดล้อม เมืองศูนย์กลางของจังหวัดให้เป็นเมืองนำอยู่ ส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างมีบูรณาการภายใต้การมีส่วนร่วมของส่วนกลาง ส่วนท้องถิ่น ภาคประชาสังคม และภาคเอกชน พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและ (๓) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ อาทิ พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ขยายตัวอย่างมีสมดุล มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่พัฒนา พื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลที่เป็นรูปธรรม

๖. ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๐

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยว กลยุทธ์การพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ได้กำหนดพื้นที่ในการพัฒนาสินค้าและบริการท่องเที่ยวในระยะเร่งด่วน ออกเป็น ๘ เขตพัฒนาการท่องเที่ยว ๑๒ เมือง และ ๘ เขตพื้นที่เมืองชายแดน โดยพื้นที่โครงการอยู่ในเขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก ประกอบด้วย จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ชุมพร และระนอง

โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวพักผ่อนเพื่อสุขภาพ ชื่นนำของโลก ผ่านมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มครอบครัว และผู้สูงอายุ มีแนวทางการพัฒนา โดยยกระดับเป็นเมืองพักผ่อนเพื่อสุขภาพระดับสากล ยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ กำหนดขีดความสามารถในการรองรับ นักท่องเที่ยวในพื้นที่แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น เขตอุทยาน เกาะ ส่งเสริมการสร้างสรรคสินค้าและบริการ ชุมชน OTOP ให้โดดเด่นและมีคุณค่า พัฒนาเชื่อมโยงสินค้าทางการเกษตร ผลิตภัณฑ์ชุมชน สู่ภาคอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยว แทนการนำเข้าและบริโภคสินค้าจากต่างประเทศ

๗. วิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐

วิสัยทัศน์ หัวหินเป็นเมืองท่องเที่ยวในระดับสากล การศึกษาก้าวไกล สิ่งแวดล้อม
ยั่งยืน ประชาชนมีคุณภาพชีวิตพอเพียง มีส่วนรวมในการบริหารงาน นำไปสู่เมืองน่าอยู่

พันธกิจการพัฒนา

- เป็นเมืองแห่งการท่องเที่ยวและส่งเสริมเศรษฐกิจ
- ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัยในด้านโครงสร้างพื้นฐาน
- จัดการศึกษาให้ได้มาตรฐานเพื่อรองรับการพัฒนาท้องถิ่น และส่งเสริมศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม ประเพณี และภูมิปัญญาท้องถิ่น
- ทุกภาคมีส่วนร่วมในการรักษาสิ่งแวดล้อม
- ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี และชุมชนเข้มแข็ง
- ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ระบบการบริหารที่มีประสิทธิภาพ
- น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงสู่การปฏิบัติ

จุดมุ่งหมายของการพัฒนา

- เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพและยั่งยืน
- มีระบบสาธารณสุขปึกแผ่น สาธารณูปการในเขตเทศบาลได้รับการพัฒนาอย่างทั่วถึง
- มีการพัฒนาการศึกษาที่มีคุณภาพ สร้างจิตสำนึกและโอกาสในการอนุรักษ์ฟื้นฟู ศาสนาและวัฒนธรรมแก่ประชาชนและเยาวชน
- มีระบบบริการด้านสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อมที่ดี
- มีการสร้างความเข้มแข็งของครอบครัวและชุมชนตลอดจนการสร้างรายได้เพิ่มให้กับประชาชนในเขตเทศบาล
- มีความพร้อมในการพัฒนา ความมั่นคง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง
- มีระบบการบริหารงาน และการบริการที่มีคุณภาพ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาเทศบาลเมืองหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๖-พ.ศ.๒๕๖๐

- ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน
- ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาการศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม และนันทนาการ
- ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาการสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาสวัสดิการสังคม ชุมชน และคุณภาพชีวิต
- ยุทธศาสตร์ที่ ๖ พัฒนาการบริหาร และบริการ

๓.๒ พื้นที่โครงการ

๓.๒.๑ การกำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการ

พื้นที่โครงการครอบคลุมพื้นที่ประมาณ ๑.๒๘ ตารางกิโลเมตร โดยในพื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางของย่านพาณิชย์กรรม และชุมชนเก่าของเมืองหัวหิน ทั้งยังเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของจุดเปลี่ยนทางที่สำคัญในพื้นที่ที่จะมีผลกระทบต่อนพื้นที่โครงการที่ควรจะมีการวางแผนในการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับต่อการขยายตัวของเมือง และเศรษฐกิจ โดยมีขอบเขตของพื้นที่โครงการดังนี้

ทิศเหนือ จรดซอยหัวหิน ๖๘ และซอยหัวหิน ๕๓

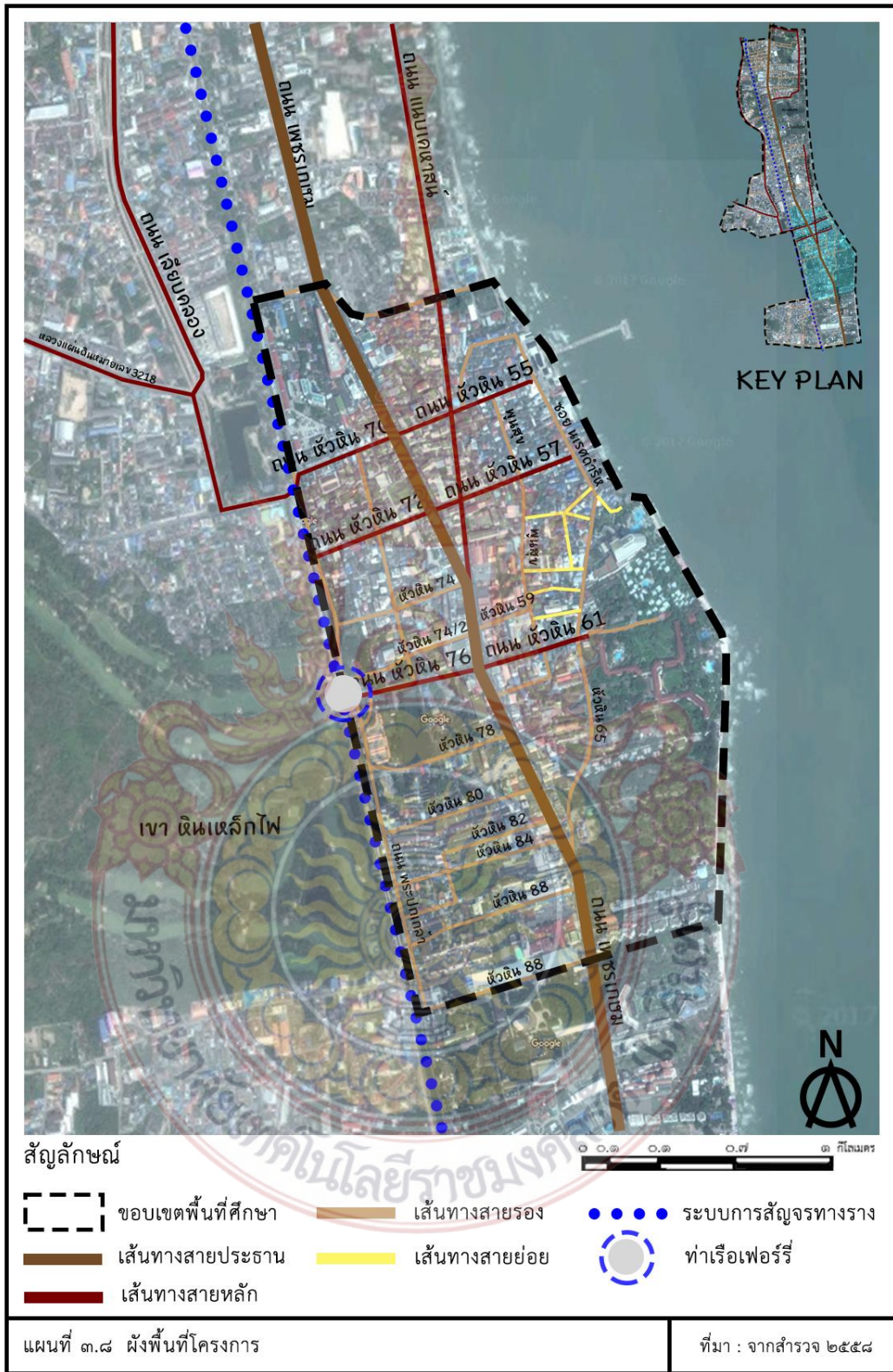
ทิศใต้ จรดซอยหัวหิน ๘๘

ทิศตะวันตก ตามเขตทางรถไฟ

ทิศตะวันออก จรดแนวชายฝั่งทะเล

พื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางพาณิชย์กรรมของเมือง มีศักยภาพในการรองรับเศรษฐกิจการท่องเที่ยว มีระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย ซึ่งภายในพื้นที่โครงการมีส่วนที่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักของเมือง ชุมชนเก่า ที่อยู่อาศัยประเภทโรงแรม สถานที่สำคัญและกิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆของหัวหิน และพื้นที่ว่างที่ยังไม่ได้รับการพัฒนา โดยกำหนดขอบเขตของพื้นที่โครงการได้ดังนี้





๓.๒.๒ ประวัติศาสตร์และวิวัฒนาการของพื้นที่โครงการ

โดยพื้นที่โครงการอยู่ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งมีการพัฒนาและวิวัฒนาการในด้านต่างๆ จากอดีตจนถึงปัจจุบัน ในช่วงเวลาสำคัญที่ได้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนชาวประมง หรือที่มาของสถานที่สำคัญในปัจจุบัน และการพัฒนาของเมือง

ซึ่งในอดีตการตากอากาศชายทะเลเป็นรสนิยมของชนชั้นสูงที่แพร่เข้ามาพร้อมกับชาวตะวันตก ผ่านความรู้ทางการแพทย์สมัยใหม่และการคมนาคมทางรถไฟ การเริ่มต้นไปตากอากาศชายทะเลในสยามเกิดขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ จากการเรียกร้องของชาวอังกฤษในกรุงเทพฯ ที่ต้องการสถานที่พักผ่อนชายทะเล เพื่ออากาศบริสุทธิ์และการรักษาสุขภาพ เช่นเดียวกับการขอให้ทางการตัดถนนเพื่อขี่ม้าออกกำลังกายและการขอเช่าที่ดินแถบทุ่งหญ้าเพื่อการสร้างสนามม้า การขยายตัวออกไปด้วยเส้นทางคมนาคมทางรถไฟสายใต้ที่สร้างเสร็จในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดสถานตากอากาศที่ชื่อว่า “หัวหิน” ทางรถไฟสายใต้เปิดเดินทางจากสถานีบ้านชะอำ-หัวหิน เมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๕๔ ก่อนหน้านั้นได้เปิดเดินรถไฟจากสถานีธนบุรี-เพชรบุรี เมื่อวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๔๖ และจากสถานีเพชรบุรี-บ้านชะอำ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๕๔ โดยแบ่งตามระยะช่วงเวลาดังนี้

๑. ชุมชนตากอากาศหัวหินในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๕๔ – พ.ศ. ๒๔๘๘

ปี พ.ศ. ๒๔๕๔ มีการเปิดเส้นทางรถไฟสายใต้ ในรถไฟขบวนแรกนั้นมีเจ้านายและคนสำคัญต่างๆร่วมเดินทางมาเพื่อเป็นการประเดิมรถไฟสายใหม่นี้ มีการสร้างตำหนักหรือที่พักตากอากาศชายทะเลตามแบบอย่างชาวยุโรปที่มีการไปรับอากาศบริสุทธิ์ชายทะเลเพื่อบำบัดรักษาโรค ซึ่งเป็นความนิยมที่ได้รับอิทธิพลมาจากชาวตะวันตก ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๓ โดยเริ่มจากกรมพระนเรศวรฤทธิ์ ที่ทรงสร้างพระตำหนักแห่งแรกอยู่ทางใต้ของแหลมหิน พระตำหนักแห่งนี้ชื่อ แสนสำราญสุขเวสม์ ต่อมาทางสร้างพระตำหนักเพิ่มขึ้นอีก ๑๙ หลัง สำหรับรับรองเจ้านายหลายพระองค์และให้เช่าแบบราคาสูงสำหรับคนทั่วไปในบางครั้ง ระหว่างนั้นทางการฝ่ายบ้านเมืองได้ร่วมกันจัดการรับเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวโดยตัดถนนจากสถานีมุ่งสู่ชายทะเลคือ ถนนดำเนินเกษม ซึ่งถือเป็นถนนสายแรกของหัวหิน แล้ววางทางรถไฟเล็กขนานไปกับถนนนี้ไปจนถึงบริเวณหน้าพระตำหนักต่างๆที่สร้างขึ้นใหม่

ปี พ.ศ. ๒๔๖๔ พระตำหนักฤดูร้อนค่ายหลวงหาดเจ้าสำราญ จังหวัดเพชรบุรี กันดารน้ำจืด หาดทรายดีและเค็มไปด้วยโคลนจากแม่น้ำ ประกอบกับการเดินทางไม่สะดวกเพราะห่างไกลจากสถานีรถไฟมาก สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๖ จึงทรงโปรดให้สำรวจหาพื้นที่ทางใต้เพื่อสร้างพระราชนิเวศน์มฤตทายวันให้อยู่นอกเขตหัวหิน เพื่อให้หัวหินเจริญก้าวหน้าและเติบโตได้เต็มที่ เนื่องจากเมื่อรถไฟสายใต้เริ่มเชื่อมต่อกับมลายูแล้วทำให้ชาวต่างประเทศสามารถเข้ามายังประเทศไทยได้สะดวกมากขึ้น มีพระประสงค์ให้หัวหินเป็นสถานที่พักผ่อนระดับสากล ขณะเดียวกันผู้คนที่มาพักหัวหินถูกจำกัดอยู่เฉพาะบางกลุ่มเท่านั้น ตลอดจนมีความยุ่งยากในการเตรียมเครื่องใช้ต่างๆที่จำเป็น จึงเกิดโรงแรมรถไฟขึ้นพร้อมกับสร้างสนามกอล์ฟหลวงหัวหิน

ปี พ.ศ. ๒๔๖๙ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเปิดสะพานพระราม ๖ เพื่อเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ สถานีรถไฟใต้จึงย้ายจากสถานีรถไฟบางกอกน้อยไปอยู่ที่สถานีหัวลำโพง ทำให้การเดินทางไปหัวหินสะดวกขึ้น และในปีนั้นทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระราชวังไกลกังวลขึ้นที่หัวหินอีกด้วย

ปี พ.ศ. ๒๔๗๕ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเปิดสะพานพุทธยอดฟ้าเพื่อฉลองกรุงรัตนโกสินทร์ครบรอบ ๑๕๐ ปี โดยใช้เป็นทางรถยนต์ลงสู่ทางใต้ เมื่อหัวหินเริ่มเป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวาง ทำให้มีผู้คนเริ่มเดินทางมาพักผ่อนตากอากาศที่หัวหินกันมากขึ้น นอกจากนี้เพื่อพักผ่อนและรักษาร่างกายอันเนื่องมาจากการเจ็บป่วยแล้ว ยังมาเพื่อการพักผ่อนและหนีความอับอายของกรุงเทพฯ ในช่วงฤดูร้อนอีกด้วย

สภาพสังคม

เจ้านายและชาวบ้านมีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ระหว่างกัน บ้านพักต่างๆไม่มีการกันเขตรั้วใครจะเดินผ่านเข้าออกได้ ชาวบ้านสามารถใช้เป็นทางผ่านลงทะเลและเดินชายขนมและของที่ระลึกตามบ้านต่างๆในฤดูร้อนช่วง พ.ศ. ๒๔๗๖ - พ.ศ. ๒๔๗๗ หัวหินจึงกลายเป็นบ้านหลังที่สองของหลายครอบครัวที่อยู่ร่วมกันอย่างสงบและพึ่งพาอาศัยกันเอง บ้านพักและตำหนักบางหลังถูกปิดตายไว้เพราะเจ้าของไปที่พักอื่น หัวหินสมัยนั้นจึงมีบรรยากาศเงียบเหงาไม่คึกคักเหมือนก่อน

สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

ในสมัยนี้เริ่มการใช้ไฟฟ้าและแต่ยังไม่มียระบบการส่งน้ำประปา และหัวหินค่อนข้างขาดแคลนน้ำจืด ชาวบ้านส่วนใหญ่อาศัยน้ำจากบ่อข่อยในเขตตำหนักของกรมพระนครฤทธิ์และบ่อต้นเกตุในเขตตำหนักของสมเด็จพระเจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนารถ



ริมชายหาด



สภาพภายในโรงแรมรถไฟ



สะพานรถไฟ

ภาพที่ ๓.๙ ภาพบรรยากาศต่างๆ ที่เป็นสถานที่สำคัญในหัวหิน
(ที่มา : วารสาร King Prajadhipok Study) วันที่สืบค้น ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

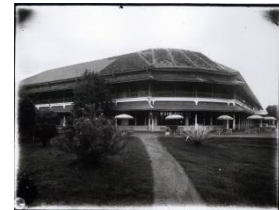
๒. ชุมชนตากอากาศหัวหินในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๘๙ – พ.ศ. ๒๕๒๙

ปี พ.ศ. ๒๔๘๙ หลังจากมีการสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ หรือถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ขนานไปกับทางรถไฟสายใต้ ผ่านศูนย์กลางชุมชนหัวหินทำให้เส้นทางถนนเข้ามามีบทบาทชุมชน หัวหินแทนเส้นทางรถไฟสายใต้ ซึ่งทำให้พื้นที่บริเวณโดยรอบตลาดฉัตรไชยถูกพัฒนาให้เป็นที่ตั้งของศูนย์กลางพาณิชยกรรม หน่วยงานราชการ และศูนย์กลางการขนส่ง เริ่มการตั้งถิ่นฐานกระจายตัวอยู่บริเวณริมถนนเพชรเกษม ชุมชนหัวหินมีกิจกรรมต่างๆมากขึ้น ส่งผลให้มีการใช้ที่ดินในการสร้างอาคารประเภทต่างๆเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน เนื่องจากที่พักในหัวหินเริ่มไม่พอเพียงกับความต้องการ ดังนั้นจึงมีการเปิดโรงแรมขึ้นสองขึ้นอีกหลายแห่งในบริเวณตลาดและมีการไปเช่าห้องพักในหมู่บ้านชาวประมงจนพัฒนาเป็นเกสเฮ้าส์ริมทะเลในปัจจุบัน

ปี พ.ศ. ๒๔๙๖ มีการปรับปรุงบริเวณตลาดฉัตรไชย เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มว่าจะพัฒนาขึ้นอีกครั้ง การเดินทางไปกลับระหว่างตลาดและบ้านพัก ส่วนใหญ่มักจะใช้สามล้อวิ่งให้บริการโดยคนท้องถิ่นที่รู้จักบ้านพักตากอากาศทุกหลัง การใช้รถยนต์ภายในหัวหินยังมีไม่มาก คนส่วนใหญ่นิยมใช้จักรยานต่อเนื่องมาจากยุคสงคราม นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงถนนภายในชุมชนให้มีความสะดวกในการสัญจรแทนทางเกวียนในอดีตระบบถนนบริเวณกลางชุมชนเป็นระบบถนนที่มีโครงข่ายเชื่อมโยงกันระหว่างแนว เหนือ-ใต้ แนวตะวันออก-ตะวันตก ถนนสายหลักแนวเหนือ-ใต้ ได้แก่ ถนนเพชรเกษม ถนนแนวเคหาสน์ และถนนสรรสรง ส่วนแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ถนนดำเนินเกษม ถนนอำนวยการ ถนนเดชาอนุชิต และถนนชมสินธุ์

ปี พ.ศ. ๒๕๐๐ บริษัทเดินอากาศไทยเปิดบริการเที่ยวบินกรุงเทพฯ-หัวหิน เฉพาะในฤดูร้อนสัปดาห์ละ ๓ วัน ในวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ โดยไปกลับวันละ ๑ เที่ยว เที่ยวบินละ ๒๘ ที่นั่ง ใช้เวลาเดินทางประมาณ ๕๐ นาที ออกจากสนามบินดอนเมืองเวลา ๐๗.๐๐ น. และออกจากสนามบินบ่อฝ้ายเวลา ๑๗.๐๐ น. โดยมีบริการรับส่งระหว่างโรงแรมรถไฟ ตลาดฉัตรไชย และสนามบิน แต่เป็นที่นิยมเฉพาะกลุ่มผู้มีฐานะดีเท่านั้น

ปี พ.ศ. ๒๕๐๗ ความเจริญแบบเมืองพัทยาเริ่มเข้ามาที่หัวหิน มีโรงแรมสมัยใหม่ที่หรูหราเกิดขึ้นทางตอนใต้ของชุมชน เช่น โรงแรมสายลม และโรงแรม Royal Garden Resort รวมทั้งเกิดโรงแรมระดับปานกลางขึ้นเป็นจำนวนมากบริเวณโดยรอบตลาดฉัตรไชย การพัฒนาต่างๆยังไม่มีกฎหมายควบคุมโครงการบ้านจัดสรรและคอนโดมิเนียมขนาดใหญ่ สามารถสร้างตึกระฟ้าได้ รวมทั้งมีการบุกรุกที่ดินจากร้านอาหารบริเวณชายทะเล จึงเป็นการปล่อยให้เกิดการทำลายสิ่งแวดล้อมและทัศนียภาพอย่างรุนแรง



ภาพที่ ๓.๑๐ ภาพตลาดนัดชาวไทย วิถีชีวิตของชุมชน และโรงแรม
(ที่มา : วารสาร King Prajadhipok Study) วันที่สืบค้น ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

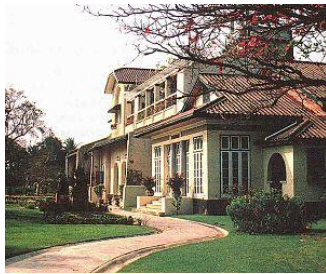
๓. ชุมชนตากอากาศหัวหินในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๓๐ – พ.ศ. ๒๕๔๒

ปี พ.ศ. ๒๕๓๒ – พ.ศ. ๒๕๓๓ เป็นช่วงที่เศรษฐกิจของไทยเติบโตสูงสุดโดยเฉพาะธุรกิจท่องเที่ยว ทั้งนักท่องเที่ยวจากในและนอกประเทศประกอบกับปี พ.ศ. ๒๕๓๐ ถูกกำหนดให้เป็นปีการท่องเที่ยวไทยเพื่อสนองอุปสงค์ของตลาดการท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในทุกปี ทำให้มีการตื่นตัวทางด้านกรท่องเที่ยวมากขึ้น ส่งผลให้ชุมชนหัวหินมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านต่างๆ โดยเฉพาะลักษณะการใช้ที่ดิน ความเจริญได้แผ่ขยายไปทั่วชายฝั่งตะวันตกของอ่าวไทย ลงไปจนถึงอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และขึ้นมายังอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี หัวหินได้มีการพัฒนาทางด้านสถานที่พักแรม ประเภทต่างๆมากขึ้น ทั้งโรงแรม เกสต์เฮาส์ อาคารชุดพักอาศัย บ้านพักตากอากาศในลักษณะของ Second Home ส่วนใหญ่เป็นการพักตากอากาศแบบครอบครัว โดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้สูงตลอดจนมีการพัฒนาทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเพื่อรองรับการขยายตัวของกรท่องเที่ยวที่เกิดขึ้น

ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ – พ.ศ. ๒๕๔๑ การท่องเที่ยวไม่คึกคัก รายได้จากอุตสาหกรรมกรท่องเที่ยวลดลงอย่างรวดเร็ว ทำให้โครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ต้องหยุดชะงักลง การขายบ้านหลังที่สองหรือบ้านพักตากอากาศแก่คนกรุงมีความเป็นไปได้น้อย โครงการส่วนใหญ่ต้องชะงักการก่อสร้าง หรือลดราคาลงมาก เพื่อสร้างแรงจูงใจ เนื่องจากประสบปัญหาด้านการเงินและยอดขายลดลง ซึ่งเป็นผลมาจากกำลังซื้อที่ลดลงของผู้บริโภค

สภาพสังคม

ครอบครัวที่มาพักมีขนาดเล็กลง ประมาณ ๒-๔ คน ครอบครัวส่วนใหญ่ที่มีบ้านพักตากอากาศในอดีตมักจะย้ายไปพักตามคอนโดมิเนียมแบบหรูหราแทน คนกลุ่มนี้มีค่านิยมในการส่งลูกหลานไปเที่ยวต่างประเทศในตอนปิดเทอมหน้าร้อน หรือให้ลูกหลานเรียนพิเศษในช่วงปิดเทอมแทนการมาพักผ่อนที่หัวหินดังเช่นแต่ก่อน ดังนั้น ความรักและผูกพันของคนในปัจจุบันที่มีต่อหัวหินจึงลดลงกว่าแต่ก่อน แต่ละคนต่างปกป้องสิทธิ์ของคน โดยการล้อมรั้วบ้านพักเป็นกำแพงสูงทึบ ทางทะเลสาธารณะมีไม่มากนัก ความสัมพันธ์ระหว่างคนโดยการล้อมรั้วบ้านพักกำแพงสูง พื้นที่ทางทะเลที่เป็นสาธารณะจึงมีไม่มากนัก ความสัมพันธ์ระหว่างคนหัวหินและเจ้านายหมดไป คนหัวหินถูกกลืนไปเป็นประชากรส่วนน้อยที่ไม่มีปากเสียง โดยกลายเป็นพนักงานลูกจ้างของบริการต่างๆ ซึ่งเจ้าของเป็นคนกรุงเทพฯทั้งหมด



ภาพที่ ๓.๑๑ ภาพพระราชวังไกลกังวล และรูปแบบอาคารพักตากอากาศ
(ที่มา : วารสาร King Prajadhipok Study) วันที่สืบค้น ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐

๔. ชุมชนตากอากาศหัวหินในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๓ – ปัจจุบัน

พื้นที่หัวหินในช่วงเวลานี้มีความเจริญมากขึ้นทั้งด้านกายภาพและการท่องเที่ยว มีพื้นที่สำหรับกิจกรรมการท่องเที่ยวที่หลากหลายรวมถึงมีสถานที่ท่องเที่ยวกระจายอยู่ทั้งในเมืองและนอกเมืองลงมาทางใต้ กิจกรรมในพื้นที่เมืองนั้นมีร้านอาหารร้านกินดื่ม โรงแรม ร้านค้าต่างๆที่อยู่ดั้งเดิมและสร้างขึ้นใหม่ ทำให้สามารถท่องเที่ยวได้ทั้งกลางวันบริเวณชายหาดหรือบริเวณในเมืองถนนแบบเคหาสน์ รวมไปถึงบริเวณถนนริมชายหาดที่มีการเปิดให้บริการเรียงรายกันไป การเดินทางของนักท่องเที่ยวเพื่อไปยังสถานที่ต่างๆ สามารถเช่าจักรยานหรือจักรยานยนต์เพื่อไปท่องเที่ยวได้เอง หรือจะนั่งจักรยานยนต์รับจ้างสามล้อ หรือนั่งรถสองแถวไปยังสถานที่ต่างๆที่ไกลกว่าการเดินทางได้อีกด้วย

พื้นที่บริเวณชายหาดจะมีอาคารสูงของโรงแรม คอนโดมิเนียม รีสอร์ท เรียงรายกันไปตลอดแนวหรือมีบ้านพักปะปนอยู่บ้าง โดยชายหาดจะยังคงมีเอกลักษณ์บรรยายภาพที่เป็นส่วนตัวเงียบสงบ เนื่องจากมีพื้นที่ที่กันเข้าถึงยากแต่ก็ถือเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหินที่เหมาะสมแก่การมาพักผ่อนตากอากาศริมชายหาดที่แท้จริง

อาคารบ้านเรือนในตัวเมืองปัจจุบันถูกปรับเปลี่ยนใช้งานเป็นกึ่งพาณิชย์กรรมร้านค้าหรือทำเป็นโรงแรม เกสต์เฮ้าเพื่อรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวที่มากขึ้น ที่อยู่อาศัยจึงมีการกระจายออกไปนอกตัวเมืองทางด้านทิศตะวันตก รวมถึงมีการขยายเนื้อเมืองพัฒนาออกไปขนานกับถนนเพชรเกษมทางทิศใต้และพัฒนาขยายไปทางทิศตะวันตกอีกด้วย

สภาพสังคม

ครอบครัวที่เดินทางมาพักผ่อนตากอากาศมีขนาดเล็กลง คนในพื้นที่ดั้งเดิมน้อย เนื่องจากมีการเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงมากขึ้นเนื่องจากความต้องการด้านแรงงาน วัฒนธรรมประเพณีของคนดั้งเดิมจะยังมีอยู่ในส่วนของชุมชนชาวประมงสมอเรียง การเป็นอยู่ในปัจจุบันจะมีนายทุนจากต่างถิ่นเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ส่วนคนในพื้นที่เดิมก็จะเปลี่ยนบ้านพักในตัวเมืองเป็นเกสต์เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและมีการย้ายออกไปอยู่นอกเมืองมากขึ้น



ภาพที่ ๓.๑๒ ภาพห้างสรรพสินค้า และแหล่งพำนักชมขงกรรมที่เกิดจากพัฒนาของเมืองหัวหิน
(สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

๓.๒.๓ ข้อมูลด้านกายภาพ

๓.๒.๓.๑ โครงข่ายการสัญจรและการเข้าถึง

การเข้าถึงพื้นที่โครงการสามารถเข้าถึงได้ทั้งการคมนาคมทางบก ทางราง และทางน้ำ โดยทางบกจะเป็นการเข้ามาทางถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม ซึ่งเป็นถนนสายประธานที่เชื่อมต่อระหว่างเมือง เป็นถนน ๘ เลน มีขนาดความกว้าง ๒๒ เมตร เป็นถนนที่มีการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลา



ภาพที่ ๓.๑๓ ภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม และสภาพการจราจรในบ้างช่วงเวลา
(ที่มา : <https://www.google.co.th/maps> , ๒๕๖๐)

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๑๘ ถนนหัวหิน-หัวยมงคล เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนเพชรเกษมสายเลี้ยวเมืองหัวหิน เป็นถนน ๖ เลน มีขนาดความกว้าง ๒๐ เมตร เป็นที่มีการสัญจรหนาแน่นในบ้างช่วงเวลา และมีการใช้ความเร็วมากกว่าถนนสายประธาน



ภาพที่ ๓.๑๔ ภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๒๑๘ ถนนหัวหิน-ห้วยมงคล
(ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)

ถนนดำเนินเกษม เป็นถนนสายแรกของหัวหิน เนื่องจากเป็นถนนที่ตัดถนนจากสถานีรถไฟหัวหินมุ่งสู่ชายหาดหัวหิน เป็นถนนสายรอง มี ๖ เลน มีขนาดความกว้าง ๑๘ เมตร มีการสัญจรหนาแน่นเนื่อง เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมต่อกับจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรทางราง และสถานที่ท่องเที่ยว



ภาพที่ ๓.๑๕ ภาพถนนดำเนินเกษม (ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)

ถนนหัวหิน ๗๐ , ๗๒ , ๕๕ , ๕๗ เป็นถนนสายรองที่มีการใช้งานภายในเมือง ที่เป็นมีอาคารพาณิชย์กรรมแบบเก่าอยู่สองข้างถนน เป็นถนนสายรอง ที่มี ๒ เลน มีขนาดความกว้าง ๗ เมตร เป็นถนนแบบสวน มีการจราจรหนาแน่นในบางช่วงเวลา และจะติดขัดในช่วงเทศกาลเนื่องจากเป็นถนนสายที่สามารถเข้าถึงชายหาดหัวหินได้



ภาพที่ ๓.๑๖ ภาพถนนหัวหิน ๕๕ และหัวหิน ๕๗ และสภาพการของถนน (ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)

ถนนแนบเคหาสน์ เป็นถนนสายรองที่ใช้ในการเข้าถึงชุมชนสมอเรียง โดยมีอาคารพาณิชย์กรรมแบบใหม่อยู่สองข้างทาง เป็นถนน ๔ เลน มีขนาดความกว้าง ๑๒ เมตร แบบสวน จะมีการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลา



ภาพที่ ๓.๑๗ ภาพถนนแนบเคหาสน์ และสภาพของถนน (ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)

ซอยนเรศดำริห์ เป็นถนนสายย่อยที่ขนานกับแนวชายหาด เป็นอาคารบ้านเรือนที่ถูกปรับเปลี่ยนการใช้งานเป็นกึ่งพาณิชย์กรรมประเภทร้านอาหาร และเกสต์เฮ้าส์ อยู่ทั้งสองข้างถนน เป็นถนน ๒ เลน มีความกว้างถนน ๖ เมตร แบบสวน มีจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเทศกาล และวันหยุดต่างๆ



ภาพที่ ๓.๑๘ ภาพซอยนเรศดำริห์ และกิจกรรมต่างๆของอาคารทั้งสองข้างถนน (ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)

การคมนาคมทางราง เป็นการเข้าถึงพื้นที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๓ เป็นเส้นทางที่สำคัญกับพื้นที่ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยการใช้งานในปัจจุบันจะมีความหนาแน่นของการใช้เส้นทางคมนาคมมากในช่วงเทศกาล หรือวันหยุดต่างๆ และยังเป็นเสมือนเอกลักษณ์ที่สำคัญของพื้นที่



ภาพที่ ๓.๑๙ ภาพสถานีรถไฟหัวหิน (ที่มา : จากการลงพื้นที่สำรวจ)



๓.๒.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

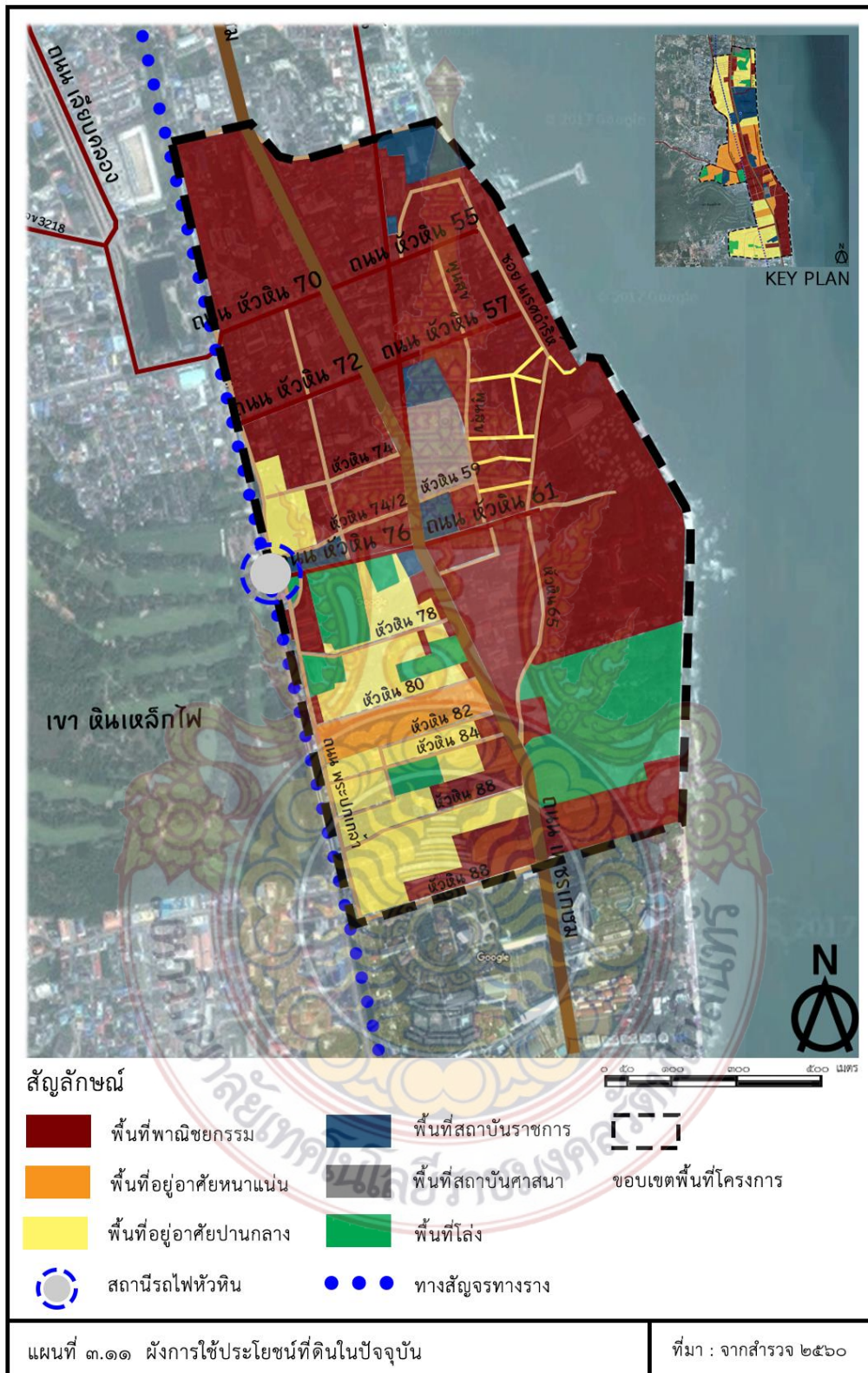
๑. การใช้ประโยชน์ตามผังเมืองรวม



๒. การใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน

ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่โครงการขนาด ๑.๒๘ ตารางกิโลเมตร โดยส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม และการใช้ที่ดินแบบผสมผสานระหว่างพาณิชยกรรม และที่อยู่อาศัย เนื่องจากพื้นที่โครงการเป็นแหล่งกิจกรรมของการท่องเที่ยว ที่พักอาศัยประเภทโรงแรมที่อยู่ตามแนวขนานกับชายหาดหัวหิน มีพื้นที่ราชการ วัด โรงเรียน และพื้นที่สาธารณะริมหาดที่ไม่เพียงพอ เนื่องจากการสร้างโรงแรมติดชายทะเลในสมัยก่อน ทำให้การเข้าถึงชายหาดได้ยาก





๓.๒.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่แบ่งเป็น ๘ ประเภทอาคารได้แก่

๑. ประเภทพาณิชยกรรม ซึ่งมาการใช้กิจกรรมการค้าขาย พาณิชยกรรมการท่องเที่ยว พาณิชยกรรมการพักผ่อน และประเภทพาณิชยกรรมที่มีการกระจายตัวตามแนวถนนเพชรเกษม ถนนสระสงวณ ถนนเดชาอนุชิต ถนนเนบเคหาสน์ ถนนหัวหิน ๕๕ และถนนเนศดำริห์

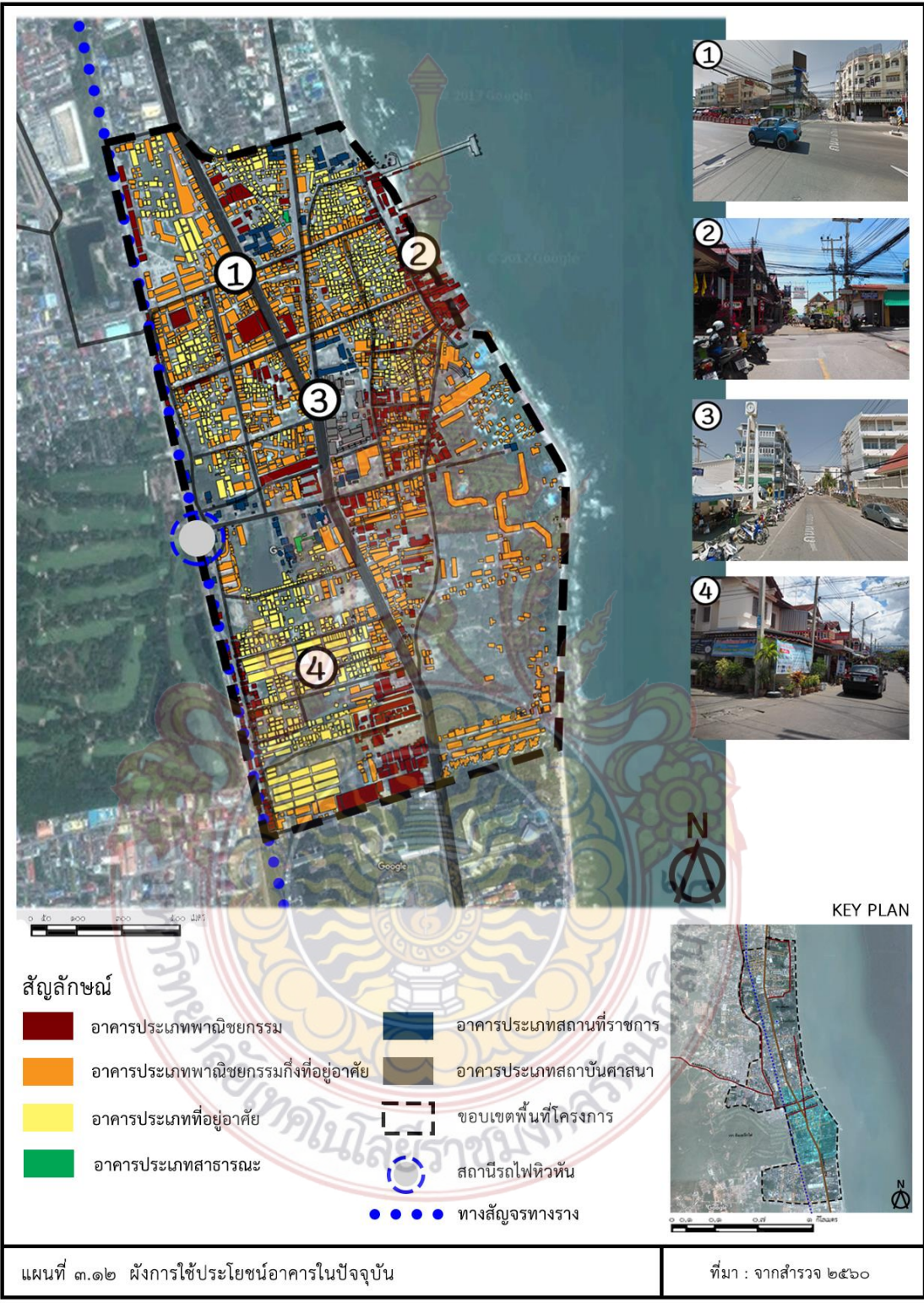
๒. ประเภทที่อยู่อาศัยแบ่งได้เป็นกลุ่มชุมชนเก่าบริเวณชุมชนสมอเรียง และที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ในรูปแบบของหมู่บ้านจัดสรรที่กระจายตัวอยู่ทั่วไป ซึ่งมีทิศทางการขยายตัวของที่อยู่อาศัยที่เกิดขึ้นใหม่ในไปในทิศทางทิศเหนือ ทิศใต้ของโครงการ และทิศตะวันตกเป็นบางส่วน

๓. ประเภทผสมผสานพาณิชยกรรมและที่อยู่อาศัย ที่มีการใช้งานชั้นล่างเป็นพาณิชยกรรม ชั้นบนของอาคารเป็นที่อยู่อาศัย อาคารประเภทนี้จะกระจายตัวอยู่บริเวณถนนเพชรเกษมและต่อเนื่องจากบริเวณพาณิชยกรรมหนาแน่นในย่านตลาดฉัตรไชย บริเวณถนนนเรศดำริห์ ถนนหัวหิน ๕๕ ถนนชมสินธุ์ และบริเวณโดยรอบที่มีการปรับเปลี่ยนจากบ้านที่อยู่อาศัยเดิมเป็นการใช้งานแบบผสมผสานเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติมากขึ้น

๔. ประเภทศาสนสถาน โดยในพื้นที่โครงการมีอาคารประเภทศาสนสถานคือ วัดหัวหิน หรือวัดอัมพาราม

๕. ประเภทอาคารราชการ และสถานที่ศึกษา ที่มีการกระจุกตัวของอาคารราชการ บริเวณถนนดำเนินเกษมและถนนเพชรเกษม เช่น อาคารเทศบาลเมืองหัวหิน สถานีตำรวจ และสำนักงานราชการต่างๆ เป็นต้น และสถานศึกษาที่อยู่แนวถนนเพชรเกษม

๖. ประเภทอาคารสาธารณะ ที่มีการกระจายตัวอยู่บริเวณถนนดำเนินเกษม และถนนเนบเคหาสน์



๓.๒.๓.๔ กรรมสิทธิ์ที่การถือครองที่ดิน

โดยในพื้นที่โครงการมีกรรมสิทธิ์ที่ดินที่สามารถแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ได้แก่

๑. พื้นที่เอกชนที่มีการครอบครองของเอกชนเป็นส่วนใหญ่ โดยพื้นที่โรงแรมริมชายหาดส่วนใหญ่จะเป็นการครอบครองของเอกชนรายใหญ่
๒. พื้นที่ราชการ จะประกอบไปด้วยพื้นที่โรงเรียน สถานที่ราชการต่างๆและเป็นชุมชนเดิมที่อยู่บริเวณถนนแนวเคหาสน์
๓. พื้นที่ศาสนสถาน ที่เป็นพื้นที่ของวัดหัวหินหรือวัดอัมพาราม





แผนที่ ๓.๑๓ ผังกรรมสิทธิ์ที่ดิน

ที่มา : จากสำรวจ ๒๕๖๐

๓.๒.๓.๕ โครงสร้างสาธารณูปการ



๓.๒.๓.๖ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

๑. มวลอาคาร

โดยพื้นที่โครงการจะมีมวลอาคารขนาดเล็กที่หนาแน่นมากในบริเวณชุมชนสมอเรียง หรือถนนแนบเคหาสน์ไปตลอดแนวเรียบชายหาดหัวหิน และในช่วงบริเวณซอยหัวหิน ๕๕ หัวหิน ๕๗ ที่ตรงไปสู่ทะเล มวลอาคารอาคารพาณิชย์กรรม โรงแรมที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่โดดเด่น เป็นอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ มีถนนการเข้าถึงอาคารและเว้นที่ว่างรอบอาคารเพื่อเป็นส่วนกิจกรรมและพื้นที่สีเขียว ซึ่งเกิดการใช้งานของอาคารที่ไม่ได้เกิดการรองรับของการพัฒนาของเมืองได้อย่างเต็มศักยภาพ



ภาพที่ ๓.๒๐ ภาพมวลอาคารขนาดเล็กของชุมชนสมอเรียง (ที่มา : หัวหิน pantip)

๒. พื้นที่ว่าง

ที่ว่างในพื้นที่โครงการสามารถแบ่งเป็นที่ว่างที่มีการใช้งาน โดยจะมีการใช้งานเป็นที่จอดรถยนต์ กิจกรรมการท่องเที่ยวต่างๆ ที่ขนถ่ายสินค้า และที่จอดรถของคนในพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ และที่ว่างที่ไม่มีการใช้งาน เป็นที่รกร้าง เข้าถึงได้ยากจึงขาดการพัฒนา เมื่อวิเคราะห์ผังพื้นที่ว่างในแนวทางออกแบบจะสามารถพื้นที่ต่างๆให้เกิดประโยชน์ที่มากกว่า หรือสามารถเพิ่มกิจกรรมอื่นๆเข้าไปเพื่อรับรองการใช้งานที่เพียงพอต่อความต้องการของคนที่มาใช้งานในพื้นที่ได้มากขึ้น



ภาพที่ ๓.๒๑ ภาพพื้นที่ว่างบริเวณที่จอดรถของตลาดฉัตรไชย และสวนโผนกิงเพชร (ที่มา : จากการลงสำรวจ)



๓.๒.๓.๗ ลักษณะสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรม

ลักษณะสถาปัตยกรรมในพื้นที่โครงการสามารถแบ่งเป็นรูปแบบอาคารได้ดังนี้

- รูปแบบอาคารโดยทั่วไป เป็นอาคารที่เกิดขึ้นใหม่ คือ อาคารประเภทตึกแถว อยู่ในบริเวณตามแนวถนนเพชรเกษม หรือบริเวณที่มีการเข้าถึงได้ง่ายจากถนนสายหลัก ส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์อาคารเป็นประเภทพาณิชย์กรรมแบบผสมผสาน เป็นอาคารที่ใช้วัสดุสมัยใหม่ เช่น ปูน อิฐ กระเบื้อง เป็นต้น



ภาพที่ ๓.๒๒ ภาพอาคารประเภทตึกแถวที่มีการใช้งานเป็นอาคารพาณิชย์กรรม (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

- รูปแบบอาคารเก่าที่มีคุณค่าและมีเอกลักษณ์ในพื้นที่ ได้แก่ สถานีรถไฟหัวหิน ตลาดฉัตรไชย และโรงแรมรถไฟหรือโรงแรมโซฟิเทลเซ็นทรัล ซึ่งเป็นอาคารที่ถูกสร้างขึ้นในช่วงเวลาที่สำคัญ เป็นอาคารที่ใช้วัสดุเป็น ไม้ กระฉก ปูน เป็นต้น ที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า เช่น ตลาดฉัตรไชยที่ถูกสร้างขึ้นในรูปแบบสถาปัตยกรรมหลังคาโค้งเพื่อเป็นสัญลักษณ์ว่าได้ถูกสร้างขึ้นในสมัยใด



ภาพที่ ๓.๒๓ ตลาดฉัตรไชย และสถานีรถไฟหัวหิน (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

- อาคารไม้ เป็นอาคารที่อยู่อาศัยเก่า ส่วนใหญ่จะอยู่ในบริเวณชุมชนสมอเรียง ตามแนวถนนเรศดำริห์ ซอยเดชานูชิต ซึ่งปัจจุบันได้มีการใช้งานที่ปรับเปลี่ยนไปเป็นแบบผสมผสานพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัย



ภาพที่ ๓.๒๔ ภาพอาคารไม้ซึ่งเป็นอาคารที่อยู่อาศัยเก่าและถูกปรับเปลี่ยนการใช้งานเป็นแบบผสมผสาน (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

- อาคารบ้านพักตากอากาศ ที่เป็นอาคารที่มีมาตั้งแต่อดีตที่ขุนนางเก่าต่างๆนิยม มาสร้างบ้านพักตากอากาศที่หัวหินเพื่อพักผ่อน ซึ่งในปัจจุบันเหลืออาคารประเภทนี้ไม่มาก และได้มีการ ดัดแปลงการใช้งานของอาคารให้เป็นโฮมสเตย์และพาณิชยกรรม โดยอาคารมีการใช้วัสดุ ไม้เป็นส่วนใหญ่



ภาพที่ ๓.๒๕ ภาพอาคารบ้านพักตากอากาศแบบเก่าที่ถูกดัดแปลงการใช้งานในปัจจุบัน (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

- อาคารพาณิชยกรรมประเภทโรงแรม และคอนโดมิเนียม ซึ่งเป็นอาคารที่เกิดขึ้นใหม่ในบริเวณริมชายหาด ที่เข้ามาแทนบ้านพักตากอากาศแบบเก่า เป็นที่อยู่อาศัยแนวสูงและมี ขนาดใหญ่ วัสดุที่ใช้ ปูน เหล็ก กระจก เป็นต้น



ภาพที่ ๓.๒๖ รูปแบบของอาคารพาณิชยกรรมประเภทโรงแรม(ที่มา : จากการลงสำรวจ)

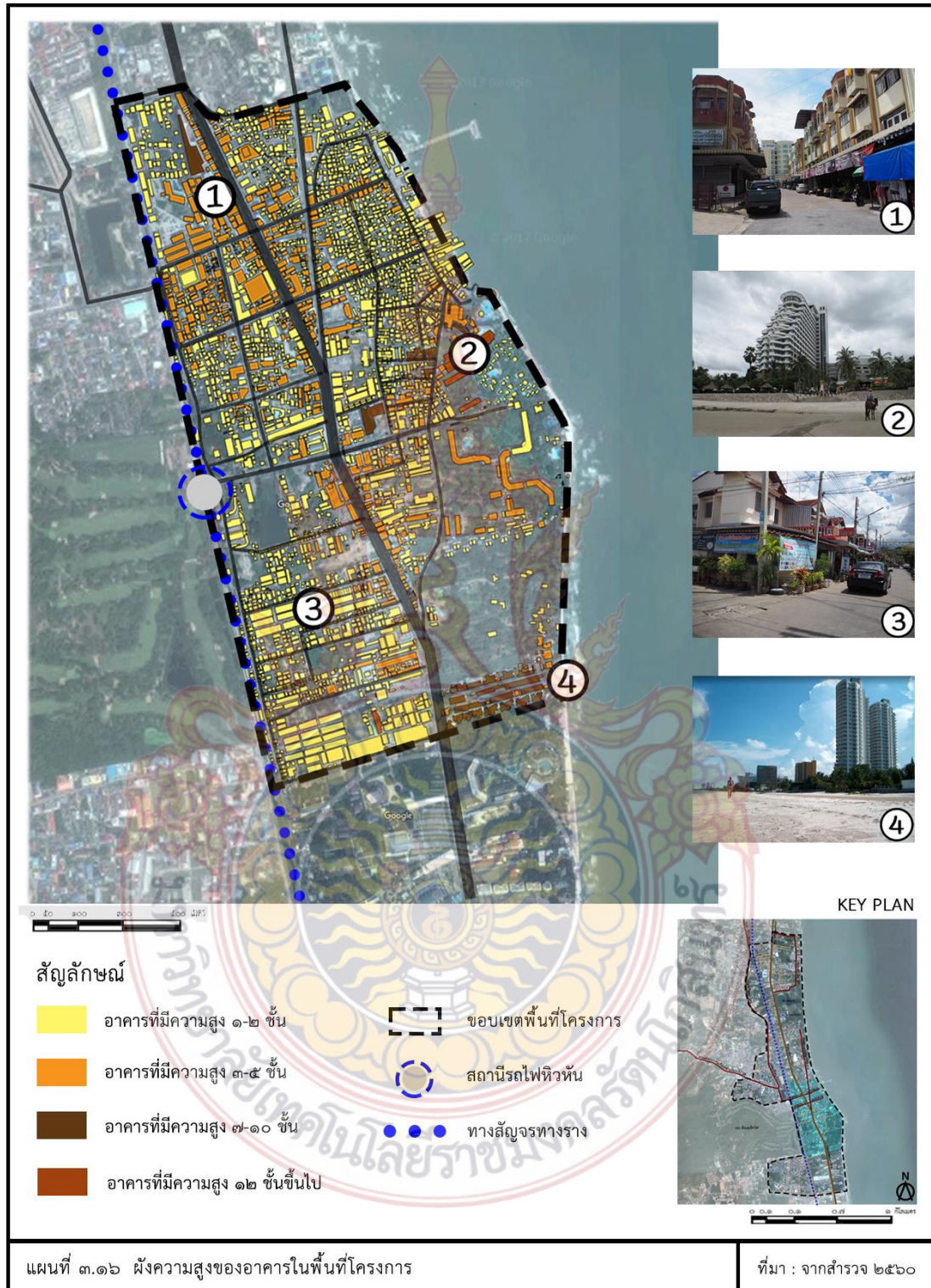
- อาคารศาสนสถาน ได้แก่ วัดหัวหินที่ตั้งอยู่บริเวณถนนเพชรเกษม และศาลเจ้าแม่ทับทิมบริเวณริมชายหาด โดยวัสดุของศาสนสถานส่วนใหญ่จะใช้เป็น ปูน กระเบื้อง เหล็ก เป็นต้น



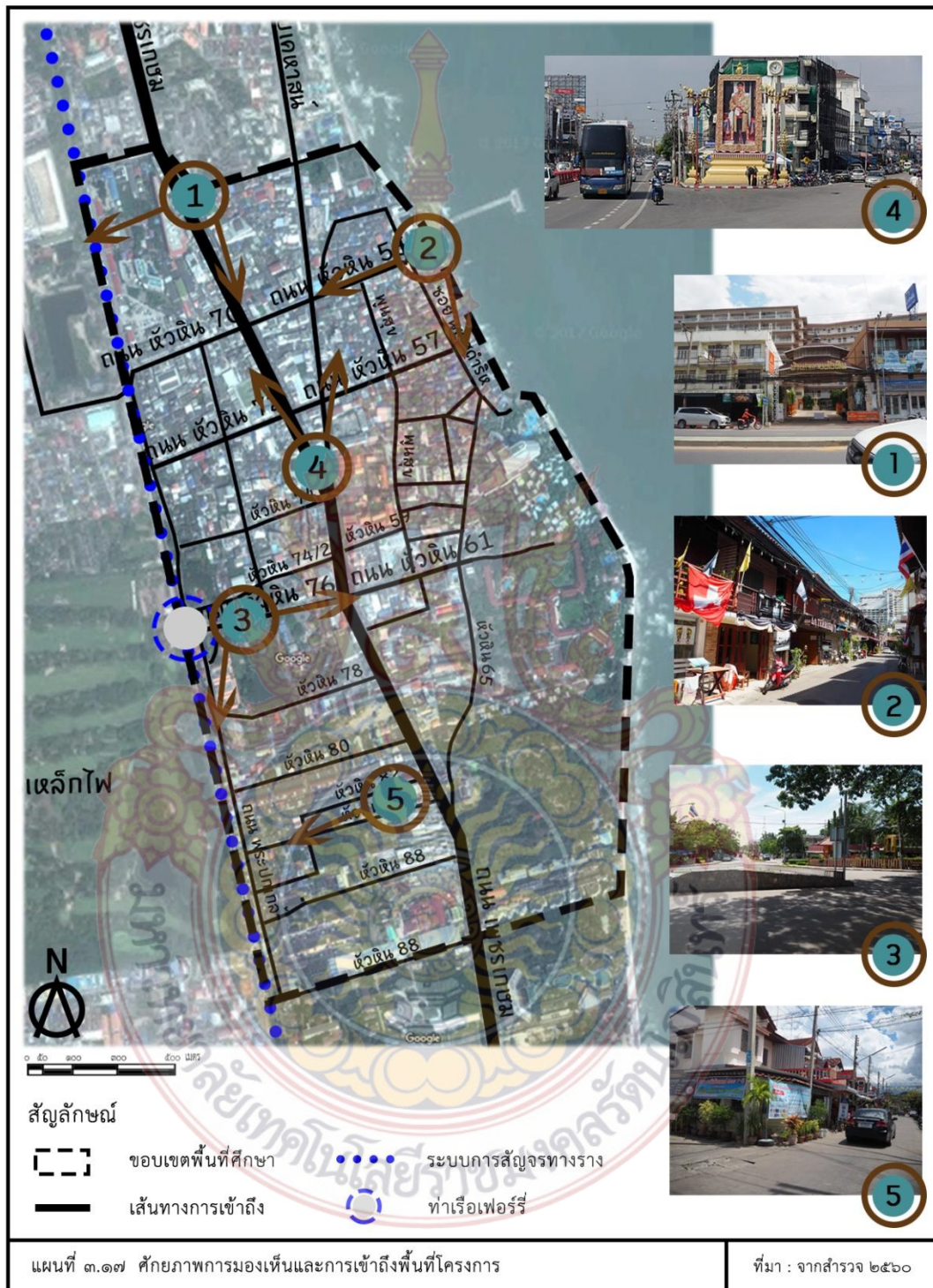
ภาพที่ ๓.๒๗ รูปแบบศาสนสถานในพื้นที่โครงการ (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

๓.๒.๓.๘ ความสูงอาคาร

ซึ่งในพื้นที่โครงการอาคารส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัยของชุมชน และอาคารพาณิชย์กรรม ตึกแถวที่มีความสูง ๓ - ๕ ชั้น หรือความสูงน้อยกว่า ๑๕ เมตร โดยจะอยู่บริเวณถนนเพชรเกษม ถนน สรรสงคราม ถนนเดชาอนุชิต และถนนแนบเคหาสน์ และอาคารที่มีความสูง มากกว่า ๗ ชั้นขึ้นไป หรือความสูง ตั้งแต่ ๒๓ ชั้นขึ้นไป จะมีลักษณะเป็นอาคารพาณิชย์กรรมประเภทโรงแรม คอนโดมิเนียม ต่างๆที่อยู่ บริเวณริมชายฝั่งของหาดหัวหิน ซึ่งตามกฎหมายแล้วไม่สามารถสร้างได้ แต่อาคารประเภทดังกล่าวถูก สร้างขึ้นมานานแล้วก่อนที่กฎหมายข้อบังคับจะถูกกำหนดใช้ การออกแบบจึงควรพิจารณาและนำปัญหา ดังกล่าวไปแก้ไข และพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินให้เต็มศักยภาพมากขึ้น



๓.๒.๓.๙ ศักยภาพการมองเห็นและการเข้าถึงพื้นที่



๓.๒.๓.๑๐ องค์ประกอบทางจินตภาพ



๓.๒.๓.๑๑ ความเป็นสถานที่

พื้นที่โครงการเป็นเมืองที่มีความแตกต่างจากเมืองท่องเที่ยวชายทะเลอื่นๆคือ เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีเสน่ห์จากการที่มีชุมชนเก่าผสมผสานอยู่กับการท่องเที่ยว และวิถีชีวิตของคนในชุมชนที่ยังคงมีความเป็นวิถีชีวิตเดิมอยู่ ยังมีการประกอบอาชีพชาวประมงอยู่บริเวณท่าเทียบเรือประมง และนอกจากนั้นยังมีองค์ประกอบที่ทำให้เมืองหัวหินมีความเป็นสถานที่ของเมืองหัวหินอยู่นั้นคือ ย่านพาณิชย์กรรมหลักบริเวณตลาดฉัตรไชย ย่านที่พักตากอากาศทั้งบริเวณโรงแรม คอนโดสูง และรีสอร์ทที่ย่านที่อยู่อาศัยใหม่ที่เกิดขึ้นจากการย้ายเข้ามาอยู่หัวหินของคนกรุงเทพฯ ที่มาหาบ้านหลังที่สองไว้พักผ่อน และชาวต่างชาติ อีกทั้งอาคารที่มีคุณค่าและเอกลักษณ์ ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ทำให้เกิดความเป็นสถานที่ที่เด่นชัดของเมืองหัวหิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. ระยะทางที่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ ด้วยระยะทาง ๑๙๕ กิโลเมตรและเวลาเดินทางประมาณ ๒-๓ ชั่วโมงทำให้เป็นสถานที่พักผ่อนและท่องเที่ยวพร้อมกันได้ เกิดความนิยมมากขึ้น
๒. ลักษณะภูมิประเทศที่มีเทือกเขาตะนาวศรีอยู่ทางทิศตะวันตก พื้นที่โครงการจึงไม่ได้รับอิทธิพลของมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ทำให้พื้นที่โครงการเป็นเมืองพื้นที่เงาฝน มีฝนตกน้อย ทำให้ท่องเที่ยวได้ตลอดปี
๓. ชายหาดส่วนตัว อัดลักษณะของชายหาดหัวหิน คือการที่ไม่มีถนนเลียบผ่านชายหาดเหมือนเมืองอื่น ทำให้อาคารที่อยู่บริเวณริมหาดมีความเป็นส่วนตัว เงียบสงบ และชายหาดยังมีความยาวต่อเนื่องเป็นระยะ ๕ กิโลเมตร ตั้งแต่บริเวณโขดหินไปจนถึงชายหาดบริเวณเขาตะเกียบ



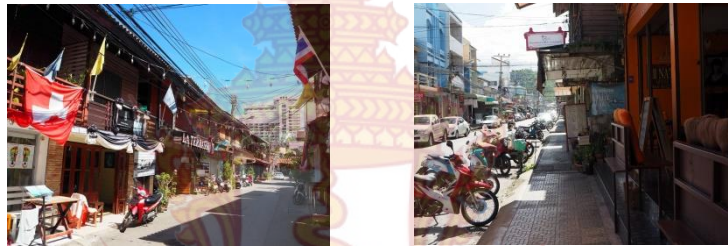
ภาพที่ ๓.๒๘ บริเวณชายหาดหัวหิน (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

๔. สถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ได้แก่ พลับพลานีรลไฟ ซึ่งถูกสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ ๗ ทรงมีพระราชดำริให้ย้ายจากพระราชวังสนามจันทร์มาตั้งที่สถานีรถไฟหัวหินแห่งนี้ นอกจากนี้ยังมีบ้านพักตากอากาศที่ได้รับการออกแบบให้มีการผสมผสานระหว่างสถาปัตยกรรมตะวันตกและสถาปัตยกรรมตะวันออก



ภาพที่ ๓.๒๙ บริเวณสถานีรถไฟหัวหิน (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

๕. เมืองท่องเที่ยวเกี่ยวกับชุมชนเก่า ที่เป็นเอกลักษณ์ที่อย่างหนึ่งตรงที่มีชุมชนสมอเรียง เป็นชุมชนเก่าที่อาศัยอยู่บริเวณแหล่งพาศนัยกรรม ซึ่งปัจจุบันก็ได้นำมาเป็นการใช้งานแบบผสมผสานมากขึ้น ยังคงรักษากลิ่นอายของวิถีชีวิตของเมืองหัวหิน และเสน่ห์ของเมืองหัวหิน



ภาพที่ ๓.๓๐ แหล่งพาศนัยกรรมในพื้นที่โครงการ (ที่มา : จากการลงสำรวจ)

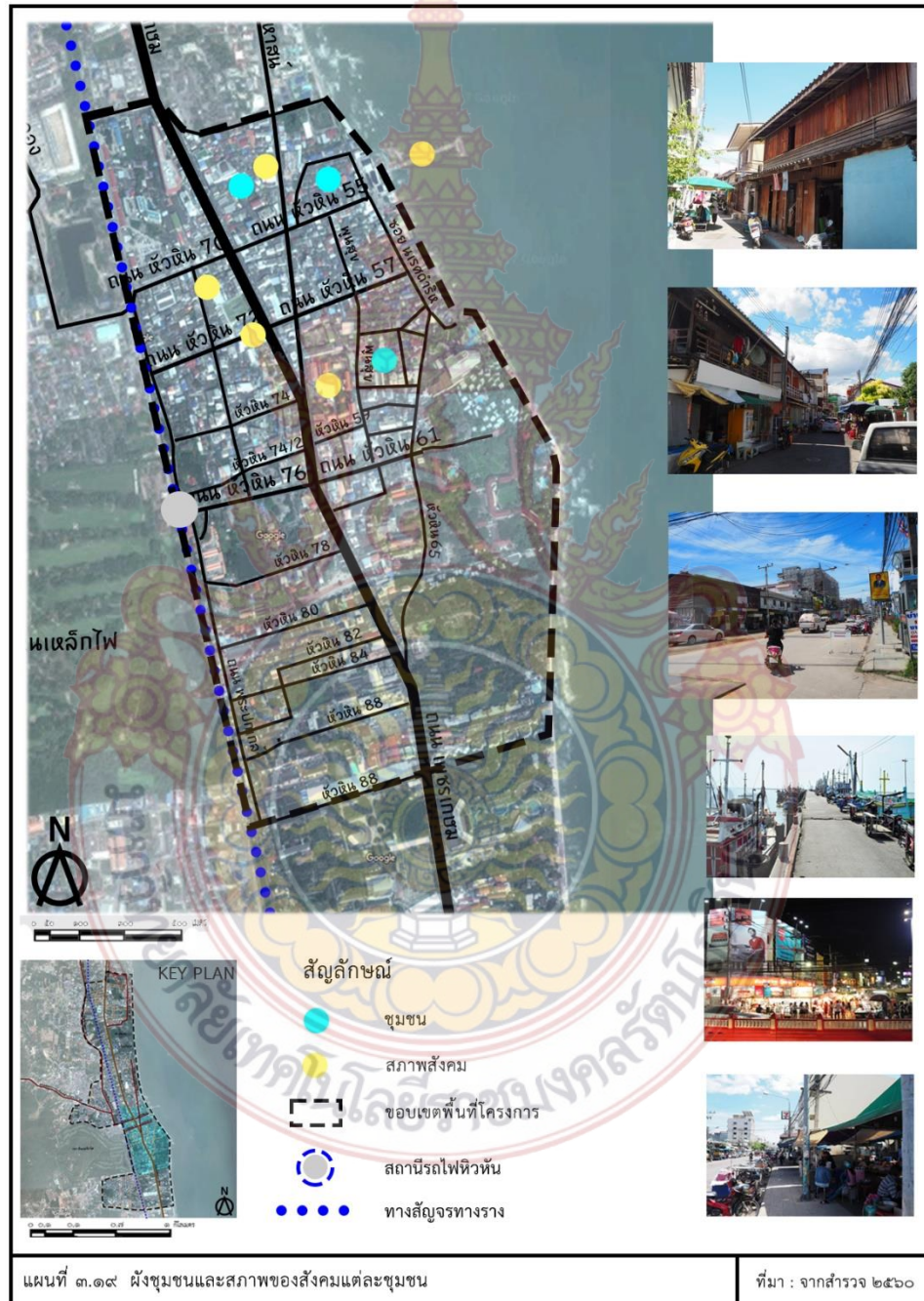
๖. กิจกรรมการท่องเที่ยว ที่เน้นความเจียบสงบ และเฉพาะกลุ่มคนที่ยังคงต้องการความเจียบสงบและพักผ่อนตากอากาศที่สวยงาม ซึ่งส่วนมากกลุ่มนักท่องเที่ยวจะมาเป็นครอบครัว



๓.๒.๔ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

๓.๒.๔.๑ สภาพชุมชนและลักษณะทางสังคม

พื้นที่โครงการมีชุมชนอยู่ ๓ ชุมชน ได้แก่ ชุมชนสมอเรียง ชุมชนพลสุสุข และชุมชนศาลเจ้าพ่อเสือ ซึ่งทั้ง ๓ ชุมชนมีลักษณะวิถีชีวิตที่คล้ายกัน ความเป็นอยู่สภาพแวดล้อมต่างๆ การประกอบอาชีพ และการค้าขาย เนื่องจากทั้ง ๓ ชุมชนติดกัน



แผนที่ ๓.๑๙ ผังชุมชนและสภาพของสังคมแต่ละชุมชน

ที่มา : จากสำรวจ ๒๕๖๐

๓.๒.๔.๒ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

กิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่โครงการสามารถแบ่งเป็นแหล่งของเศรษฐกิจที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ ซึ่งบริเวณแนวถนนเพชรเกษมถือเป็นเส้นพาณิชย์กรรมหลักของเมืองที่มีความต่อเนื่องของกิจกรรมเป็นแนวยาว และมีการกระจายตัวของกิจกรรมไปตามเส้นทางที่เข้าสู่สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆบริเวณชายหาดได้ ซึ่งถนนที่มีการกระจายตัวของกิจกรรมพาณิชย์กรรมได้แก่ ถนนชมสินธุ์ ถนนนเรศดำริห์ และถนนดำเนินเกษม และยังมีถนนสรรพากรที่สามารถเชื่อมต่อกับบริเวณตลาดฉัตรไชยได้อีกด้วย ซึ่งตลาดฉัตรไชยถือเป็นแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญของพื้นที่ ซึ่งโดยบริเวณถนนเดชาอนุชิตซึ่งติดกับตลาดฉัตรไชย หรือเรียกว่าตลาดโต้รุ่ง เป็นตลาดกลางคืนที่มีกิจกรรมการค้าขายของประเภทของที่ระลึกสำหรับนักท่องเที่ยว อาหารทะเล ร้านอาหารที่รองรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ และในพื้นที่ต่อเนื่องกันนั้นมีตลาดฉัตรศิลาที่มีการปรับปรุงโดยการใช้อาคารเก่าภายในบลิ๊อคอาคาร มาปรับเปลี่ยนการใช้งานให้เป็นลานขายสินค้าในช่วงเวลาตอนเย็นและกลางคืน และกิจกรรมที่ภาครัฐเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่แรกเริ่มนั้นคือกิจกรรมพาณิชย์กรรมการท่องเที่ยวที่มีลักษณะของกิจกรรมเป็นร้านอาหารริมทะเล ร้านอาหารและเตียงผ้าใบบริเวณริมหาดหัวหิน ซึ่งทำให้พื้นที่โดยรอบเกิดการขยายตัวเพื่อจะมารองรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามา การเพิ่มของร้านอาหาร อาคารพาณิชย์กรรมแบบผสมผสาน มีความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหิน งามๆ ที่อยู่อาศัยใหม่ประเภทโรงแรม โฮมสเตย์ ทำให้เมืองมีการขยายตัวอย่างมาก การสร้างพื้นที่เชื่อมต่อและกิจกรรมที่ส่งเสริม เช่น บริเวณที่ว่างสาธารณะที่ไม่เกิดการใช้งาน หรือใช้งานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ และขาดการเชื่อมต่อของพื้นที่ว่างนั้นๆ

โดยที่พื้นที่โครงการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่กำลังจะขยายตัวแบบเต็มรูปแบบ และยังคงรักษาวิถีชีวิตของคนในพื้นที่เดิมไว้ให้ได้ สร้างความเข้มแข็งของคนในชุมชนเพื่อให้เกิดความเป็นหนึ่งเดียวกัน ซึ่งชุมชนเก่าถือเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญอีกด้านหนึ่งของพื้นที่โครงการด้วย และยังรวมถึงการสร้างความสำเร็จเกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการต่างจากนักลงทุนต่างๆที่เข้ามาลงทุน ให้เกิดความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

บทที่ ๔

การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นที่โครงการเพื่อกำหนดโปรแกรมในการออกแบบ

๔.๑ การวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาของพื้นที่โครงการ

๔.๑.๑ ศักยภาพของพื้นที่โครงการ

- โดยพื้นที่โครงการเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ศักยภาพในการพัฒนา มีเอกลักษณ์ของพื้นที่ในเชิงด้านการท่องเที่ยว ที่มีประวัติศาสตร์มายาวนาน วิถีชีวิตของคนในชุมชนที่ยังคงบริบทเดิม รวมทั้งสถานที่สำคัญในอดีตที่ยังคงรักษาไว้ ซึ่งพื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่ในเขตพื้นที่ฝั่งเมืองรวมบริเวณพื้นที่สีแดง พาณิชยกรรม ที่เป็นบริเวณที่มีความสามารถในการพัฒนาได้อย่างสูงสุดในเขตฝั่งเมืองรวม การพัฒนาของเมืองจึงมีปัจจัยสนับสนุนให้เกิดได้ อีกทั้งนโยบายของภาครัฐที่เข้ามามีส่วนในการพัฒนาอีกด้วย



ภาพที่ ๔.๑ สถานที่สำคัญในด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่โครงการ
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)



ภาพที่ ๔.๒ สถานที่สำคัญในด้านประวัติศาสตร์ในพื้นที่โครงการ
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)

- ซึ่งการเจริญเติบโตของเมืองในปัจจุบันมากขึ้น การขยายตัวของเมือง การเพิ่มของกิจกรรมต่างๆเพื่อรองรับต่อความต้องการของประชากรในพื้นที่ และนักท่องเที่ยวที่เข้ามา ทำให้เมืองเกิดการกระจายตัวอย่างไร้ทิศทาง ขาดการควบคุม เช่น สถานบันเทิงต่างๆ บาร์ ร้านอาหาร หรือโรงแรมที่เกิดขึ้น การเปลี่ยนแปลงของรูปทรงอาคารพาณิชย์กรรมเก่าเป็นตึกแถวสมัยใหม่ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ส่งผลให้ความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหินเริ่มจางหายไป วิถีชีวิตความเป็นอยู่เดิม การถูกทำลายทัศนียภาพจากเมืองสู่ชายหาดหัวหิน หรือจากเมืองสู่ภูเขา โดยถูกบดบังโดยอาคารสูง โรงแรม หรือร้านค้าของที่ถูกตั้งเรียงรายตามแนวของรถไฟ

- ในพื้นที่โครงการในปัจจุบันมีปัญหาการขาดแคลนของน้ำจืด เนื่องจากความต้องการใช้น้ำที่มากขึ้น ที่อยู่อาศัยที่มากขึ้นตามจำนวนของประชากร และการจราจรที่ติดขัดมากในบางช่วงเวลา หรือเทศกาลต่างๆเนื่องจากการเข้ามาของประชากรนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ความต้องการในการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น



ภาพที่ ๔.๓ กิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)



ภาพที่ ๔.๔ รูปแบบของอาคารพาณิชย์กรรมสมัยใหม่
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)

๔.๒ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภาวะคุกคาม

๔.๒.๑ จุดแข็งของพื้นที่โครงการ

- การเข้าถึงชายหาดมีทางเดียว คือ ถนนเนินเกษม ซึ่งการเข้าถึงพื้นที่ชายหาดได้ทางเดียว อาจเป็นจุดอ่อนของการท่องเที่ยว ในเมืองอื่นๆทั่วไป เพราะจะทำให้โอกาสของการกิจกรรมต่างๆทาง เศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นมีไม่มากนัก แต่ในพื้นที่โครงการนั้น การมีทางเข้าถึงชายหาดทางเดียวทำให้คง ความเป็น อัตลักษณ์ของชายหาดอันเงียบสงบและกิจกรรมที่ไม่คึกคักมากจนทำลายบรรยากาศของ ชายหาดหัวหินและการที่การพักผ่อนอากาศเป็นส่วนตัวมากขึ้น

- พื้นที่พาณิชย์กรรมบริเวณเพชรเกษมเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมหลักของเมือง มีความ หนาแน่นของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และบริเวณตลาดนัดรถไฟและบริเวณโดยรอบมีกิจกรรมค้าที่ หลากหลาย มีในทุกช่วงเวลา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสามารถในการพัฒนาเมืองให้ขยายตัวต่อไปได้ และ สามารถเป็นที่รองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยว ซึ่งเมื่อตลาดการท่องเที่ยวมีการขยายตัวมากขึ้นพื้นที่ พาณิชยกรรมหลักก็จะเป็นมีส่วนสำคัญอย่างมากในการรองรับนักท่องเที่ยวและประชากรเดิมของเมือง ทั้งในด้านกิจกรรมการค้า และการประกอบอาชีพของคนเมืองเดิมในพื้นที่

- พื้นที่โครงการมีย่านชุมชนเก่า คือชุมชนสมอเรียงที่มีประวัติศาสตร์ยาวนาน และมึ ความสำคัญของเมืองหัวหิน ซึ่งเป็นคนกลุ่มแรกที่ตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ ซึ่งในชุมชนนั้นยังคงเป็นชุมชนที่มีวิถี ชีวิตดั้งเดิมอยู่ ยังมีการประกอบอาชีพการประมงบริเวณชุมชนและทำเทียบเรือประมง และบางส่วนได้มีการ ปรับเปลี่ยนที่อยู่อาศัยตัวเองให้เป็นพาณิชย์กรรมหรือขายในให้นักลงทุนต่างๆเพื่อสร้างกิจกรรมต่างๆที่ สนองความต้องการต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากขึ้น เช่น ร้านอาหาร เกสต์เฮาส์ ร้านสปา เป็นต้น ใน พื้นที่ชุมชนยังสามารถสื่อถึงเอกลักษณ์ความเป็นเมืองของเมืองท่องเที่ยวทางชายทะเล และบรรยายชุมชน เก่าได้

- ในพื้นที่โครงการมีจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญ เช่นสถานีรถไฟหัวหิน ที่มีความสำคัญทั้งด้าน การขนส่ง และในด้านของประวัติศาสตร์

๔.๒.๒ จุดอ่อนของพื้นที่โครงการ

- พื้นที่บริเวณริมหาดหัวหินทางทิศใต้ต่อเนื่องจากชุมชนสมอเรียง ซึ่งเป็นย่านโรงแรมและ รีสอร์ทริมหาดหัวหินมีขนาดใหญ่ สูงบดบังทัศนียภาพของชายทะเล บางอาคารยื่นลงไปชายหาด ซึ่ง ทำลายความเป็นอัตลักษณ์ของเมืองหัวหินไป

- อาคารในย่านพาณิชย์กรรมหลักของเมืองบริเวณถนนเพชรเกษมไม่มีความเป็นเอกลักษณ์ ของสถาปัตยกรรมของเมืองหัวหิน และการปรับเปลี่ยนการใช้งานของชุมชนเก่ามาเป็นย่านธุรกิจการ ท่องเที่ยว ทำให้อาคารที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่เริ่มหายไป

- การขยายตัวของแหล่งเศรษฐกิจในด้านต่างๆของเมือง ทำให้การเข้ามาของคนภายนอก นักท่องเที่ยวต่างชาติมากขึ้น การจราจรในพื้นที่จึงติดขัด และไม่เพียงพอต่อการใช้งาน

- พื้นที่บริเวณริมทางรถไฟมีสภาพเสื่อมโทรมมีร้านค้าเล็กๆตลอดทางทำให้บดบังทัศนียภาพจากภูเขา และบางพื้นที่มีอาคารหนาแน่นและเสื่อมโทรมไม่เหมาะแก่การพัฒนาเศรษฐกิจที่จะพัฒนาในอนาคต

๔.๒.๓ โอกาส

- การพัฒนาของระบบขนส่งทางรางในอนาคต ทำให้การพัฒนาบริเวณโตนรอบสถานีรถไฟและความหนาแน่นของกิจกรรมที่เพิ่มขึ้น ความหนาแน่นของอาคารในรัศมีการให้บริการของสถานีรถไฟมีโอกาสเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งต้องมีการควบคุมเพื่อให้รักษามุมมองและความเป็นสถานที่ของเมืองหัวหินไว้

- การพัฒนาของระบบขนส่งทางน้ำที่เกิดขึ้นในพื้นที่ใกล้เคียง ส่งผลให้จำนวนประชากรของนักท่องเที่ยวมีมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางที่หลากหลาย ความสะดวกสบายในการเดินทาง ทำให้การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจของเมืองมีมากขึ้น

- การพัฒนาของย่านตลาดฉัตรไชย เนื่องจากการเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย มีท่ารถประจำทางที่เดินทางจากกรุงเทพฯ อยู่ในพื้นที่ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งการเข้าถึงหลักของเมืองในปัจจุบัน และเป็นศูนย์กลางพาณิชยกรรมของเมืองหัวหินตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มีกิจกรรมรองรับที่หลากหลาย ทั้งตลาดสดภายในตลาดฉัตรไชยที่รองรับการใช้ชีวิตของคนเมืองหัวหิน ตลาดถนนคนเดินหรือตลาดใต้รุ่งบริเวณถนนเดชาบุชิตในช่วงกลางคืน ทำให้พื้นที่ในบริเวณตลาดฉัตรไชยและบริเวณโดยรอบมีโอกาสสูงในการพัฒนาเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่หนาแน่นมากขึ้น สามารถเพิ่มกิจกรรมให้หลากหลายขึ้น เพื่อบริการนักท่องเที่ยวในอนาคตได้

- การพัฒนาตลอดแนวสองข้างทางของบริเวณถนนดำเนินเกษม เนื่องจากเป็นถนนเส้นที่เชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟหัวหินไปยังชายหาด และเป็นถนนเส้นแรกของเมืองหัวหินที่มีความสำคัญในอดีต โดยที่ทั้งสองข้างทางของถนนดำเนินเกษมเป็น Node สำคัญทั้งทางการสัญจรและกิจกรรมหลักของเมืองหัวหิน จึงมีโอกาสพัฒนาให้มีกิจกรรมการค้าพาณิชยกรรมเกิดขึ้นตลอดแนวถนนเพื่อเป็นการเชื่อมระหว่างพื้นที่สำคัญของเมืองเข้าด้วยกัน และสร้างกิจกรรมเพื่อการเดินของคนจากบริเวณสถานีรถไฟไปถึงบริเวณชายหาดได้อีกด้วย

- การพัฒนาพื้นที่รกร้างในปัจจุบัน ซึ่งเมื่อเมืองมีการขยายตัวมากขึ้น โอกาสการพัฒนาพื้นที่ที่ไม่เกิดการใช้งาน หรือไม่สามารถใช้งานได้เต็มศักยภาพ เช่นพื้นที่ริมหาดที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่ของเอกชนรายใหญ่ที่ยังไม่มีการพัฒนาให้ตอบสนองต่อการใช้งานของพื้นที่ และด้วยที่ตั้งของพื้นที่นั้นสามารถสร้างให้เป็นสถานที่พักตากอากาศชั้นดีได้

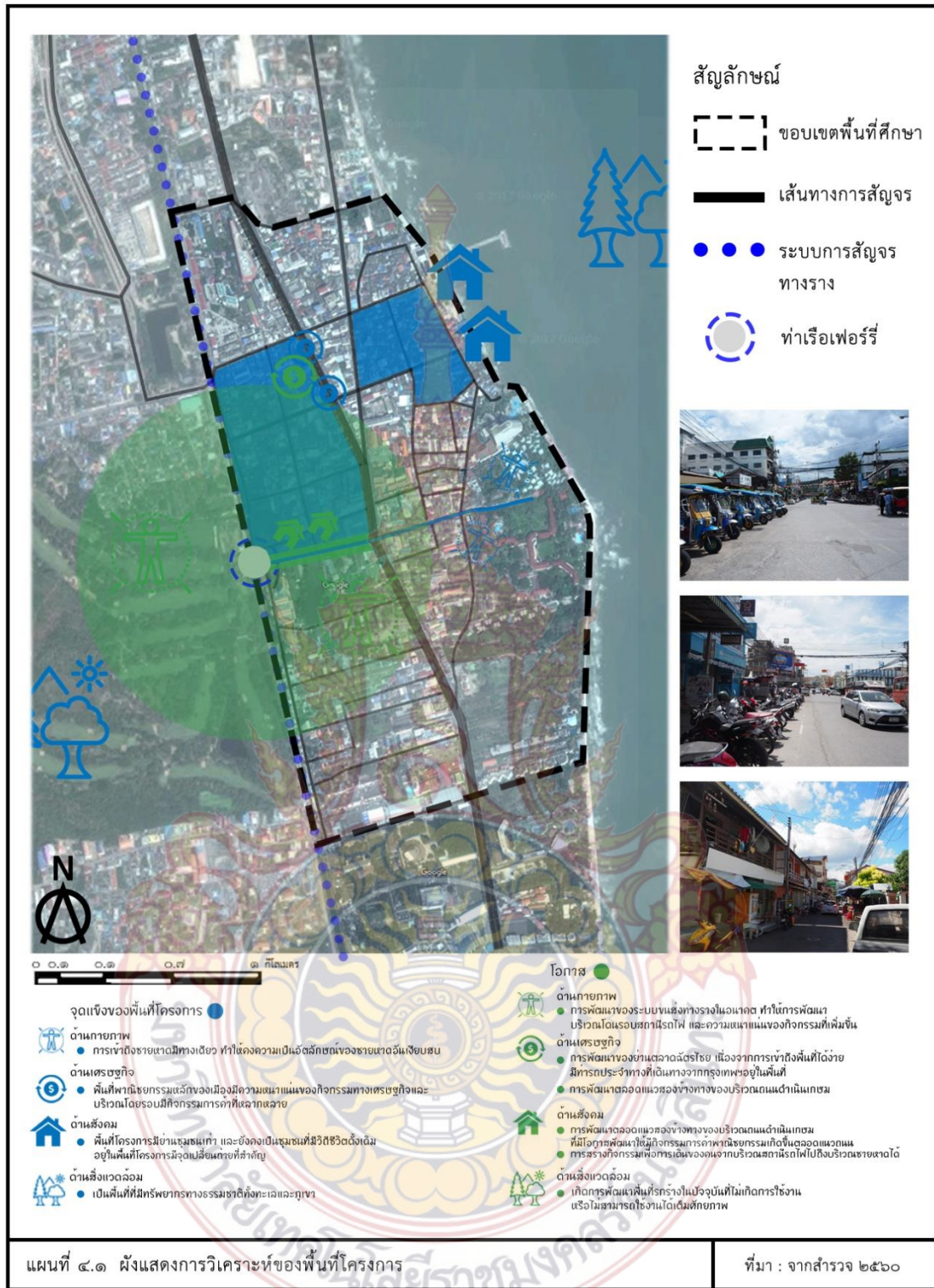
๔.๒.๔ ภาวะคุกคาม

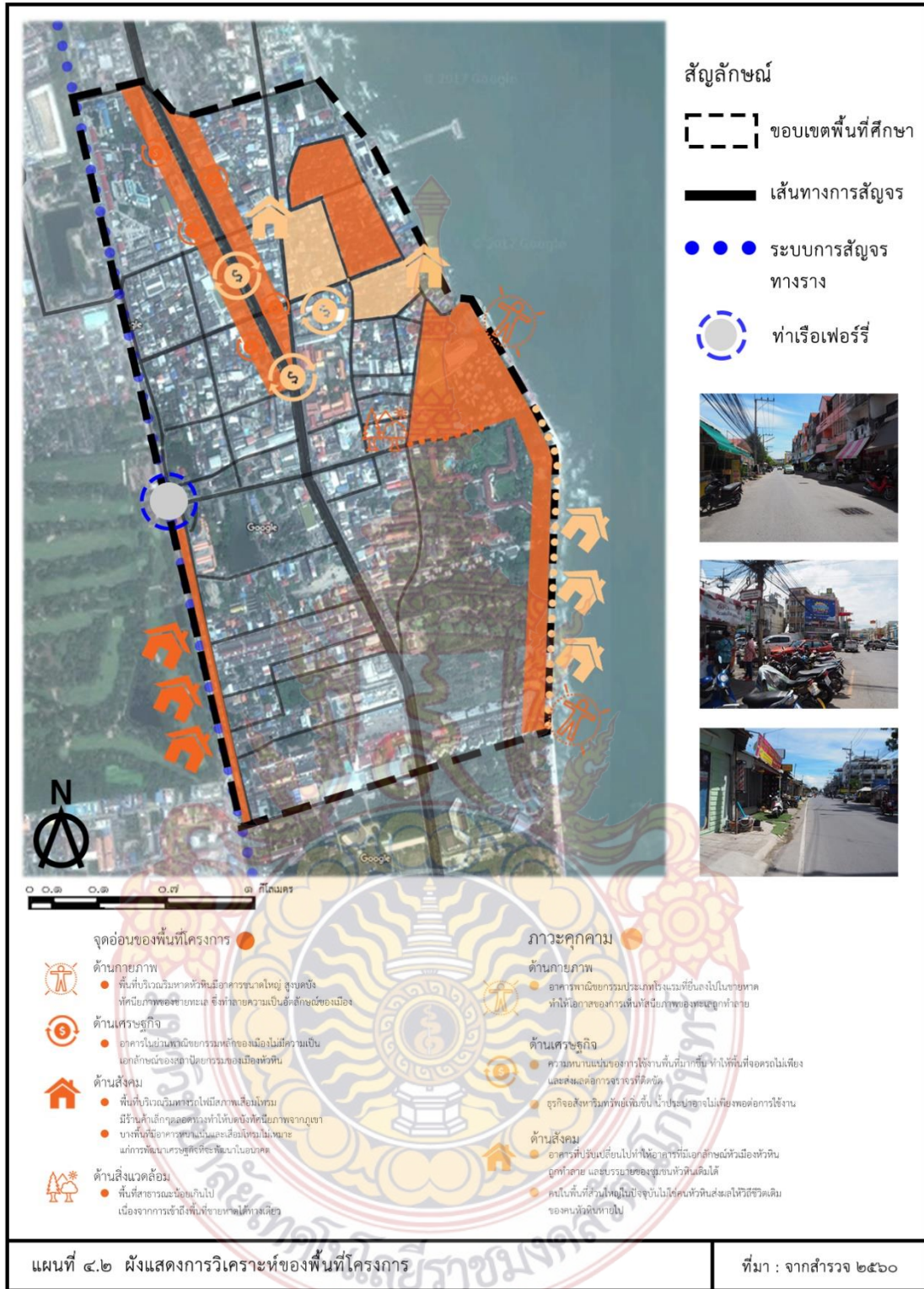
- การพัฒนาของเมืองมีมากขึ้น ส่งผลให้การขยายตัวของพื้นที่พาณิชยกรรมหลักของเมืองที่ต้องรองรับต่อการใช้งานของความต้องการมากขึ้น การใช้พื้นที่หรืออาคารที่ปรับเปลี่ยนไปทำให้อาคารที่

มีเอกลักษณ์หัวเมืองหัวหินถูกทำลายไป จนไม่เหลือความเป็นเมืองหัวหิน และบรรยายเก่าของชุมชนเดิมได้

- พื้นที่ตลอดแนวถนนเพชรเกษมและดำเนินเกษมถูกใช้เป็นที่จอดรถ เนื่องจากมีกิจกรรมพาณิชยกรรมที่หนาแน่นมากขึ้น ส่งผลให้การจราจรในพื้นที่ติดขัด
- อาคารพาณิชยกรรมประเภทโรงแรมที่ยื่นลงไปในชายหาดทำให้โอกาสในการพัฒนาของเมืองตากอากาศหัวหินและการเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่ต้องการเห็นทัศนียภาพของทะเลถูกทำลาย







๔.๓ สรุปวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคาม

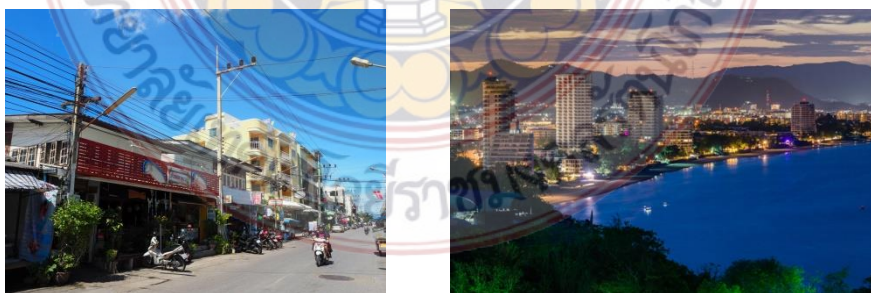
โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภาวะคุกคามของพื้นที่โครงการสามารถสรุปได้โดย

- พื้นที่มีศักยภาพพอที่จะพัฒนา มีแนวโน้มในการพัฒนาของภาครัฐ และจากศักยภาพเดิมของพื้นที่เพื่อให้ความเชื่อมโยงของพื้นที่เข้าด้วยกัน และเป็นไปทิศทางเดียวกัน โดยพื้นที่มีกิจกรรมพาณิชย์กรรมที่หลากหลาย ระบบโครงข่ายการสัญจร และการเข้าถึงพื้นที่ได้สะดวก ซึ่งภาครัฐมีนโยบายมีจะสนับสนุนในส่วนนี้เพิ่มขึ้นอีกด้วย มีเอกลักษณ์ของพื้นที่บ่งบอกถึงความเป็นสถานที่เมืองหัวหิน มีย่านชุมชนเก่าที่ยังคงวิถีชีวิตเดิมเอาไว้ มีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ และชายหาดที่เงียบสงบอันเป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่อีกด้วย



ภาพที่ ๔.๕ ความหลากหลายของกิจกรรมพาณิชย์กรรมหลัก ชายหาดหัวหิน และชุมชนเก่า
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)

- โดยมีจุดอ่อนในพื้นที่ในด้านการเข้าถึงชายหาดที่สามารถเข้าถึงได้ทางเดียว ความหลากหลายในส่วนพื้นที่นั้นจึงมีไม่เต็มศักยภาพความต้องการมากนัก และทัศนียภาพของชายหาดที่ถูกบดบังด้วยอาคารสูง โรงแรมต่างๆ ทำลายอัตลักษณ์ของเมืองหัวหินหายไป และในด้านอาคารพาณิชย์กรรมหลักของเมืองที่ไม่มีความเป็นเอกลักษณ์และสอดคล้องกับเมืองหัวหิน และการปรับเปลี่ยนรูปแบบของชุมชนเก่าเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีกิจกรรมใหม่เข้ามา ทำให้ความเป็นเอกลักษณ์ของชุมชนเก่าเริ่มจางหายไป ขนาดของถนนในการเข้าถึงพื้นที่บางส่วนมีขนาดเล็กเกินไปเนื่องจากการขยายตัวของอาคารพาณิชย์กรรม และที่อยู่อาศัยใหม่



ภาพที่ ๔.๖ อาคารพาณิชย์กรรมที่เกิดขึ้นใหม่ และโรงแรมที่มีความสูงบดบังทัศนียภาพของหาด
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)

๔.๔ สรุปทิศทางและแนวโน้มของการเจริญเติบโตของชุมชน

พื้นที่โครงการมีทิศทางและแนวโน้มในการพัฒนาด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ระบบขนส่งสาธารณะ การเพิ่มของกิจกรรมที่สอดคล้องและความต้องการของนักท่องเที่ยวให้เพียงพอ และการพัฒนาของที่อยู่อาศัยประเภทโรงแรม รีสอร์ท ที่พักตากอากาศที่เป็นบริบทเดิมของพื้นที่ตั้งแต่สมัยในอดีต ซึ่งในส่วนของชุมชนมีแนวทางในการเจริญเติบโตในด้านพาณิชยกรรม การบริการ และสถานที่พักผ่อน โดยแนวทางในการพัฒนานั้นต้องถูกกำหนด ควบคุมทิศทางในการเจริญเติบโตของเมือง เพื่อยังคงรักษาความเป็นเมืองหัวหิน เอกลักษณ์ เสน่ห์ของเมืองพักตากอากาศที่เงียบสงบ ที่สอดคล้องกับความเป็นสถานที่สำคัญในประวัติศาสตร์คงไว้



ภาพที่ ๔.๗ อาคารพาณิชยกรรม และรูปแบบสถาปัตยกรรมของชุมชนเก่า
(ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)

๔.๕ สรุปวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสีย และการแก้ปัญหาของพื้นที่

แนวทางในการพัฒนาของพื้นที่โครงการสามารถแบ่งเป็นข้อดีและข้อเสีย การการพัฒนาและการแก้ปัญหาของพื้นที่ได้ดังนี้

๔.๕.๑ ข้อดี

- พื้นที่มีเอกลักษณ์ มีเรื่องราวที่สามารถจับมาเป็นประเด็นในการปรับปรุงและพัฒนาของพื้นที่ได้
- ความหลากหลายของกิจกรรมในด้านพาณิชยกรรม ทำให้การพัฒนาเป็นไปได้มากยิ่งขึ้น และมีตัวเลือกในการที่จะพัฒนามากขึ้น
- ความมีเอกลักษณ์ของชายหาด ที่สามารถเข้าได้ทางเดียว ทำให้ชายหาดมีความเงียบสงบ เป็นที่ต้องการของนักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาใช้งาน
- มีชุมชนเก่าในพื้นที่ที่ยังมีวิถีชีวิตเดิมอยู่ ซึ่งสามารถนำประเด็นนี้มาใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตของเมืองในทุกด้านที่เท่าเทียมกัน
- การเข้ามาของโครงการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ ทำให้ส่งเสริมพื้นที่ได้มีศักยภาพมากขึ้น และทำให้พื้นที่เกิดการพัฒนา

๔.๕.๒ ข้อเสีย

- อาคารพาณิชย์กรรมหลักของเมืองไม่มีความเป็นเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมเมืองหัวหิน
- การขยายในด้านพาณิชย์กรรมที่มากเกินไป ไร้ขอบเขตและทิศทางในการพัฒนา
- เกิดการใช้งานที่กระจายตัว ไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และขาดความเชื่อมโยงของพื้นที่ต่อพื้นที่ และพื้นที่ต่อบริบทเดิม
- พื้นที่สาธารณะไม่เพียงพอต่อความต้องการ เนื่องจากการเข้าถึงชายหาดสามารถเข้าได้ทิศทางเดียว
- การเกิดโรงแรมขนาดใหญ่ สูง บริเวณตลอดแนวชายหาด ทำให้การไม่สามารถเข้าไปแก้ไข หรือปรับปรุงอะไรมากนัก

๔.๕.๓ การแก้ปัญหาของพื้นที่

โดยมีแนวความคิดในการจัดการกับปัญหาในพื้นที่โครงการที่เน้นไปในด้านพาณิชย์กรรมเป็นหลัก ส่งเสริมกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น ซึ่งต้องสอดคล้องกับความเป็นอยู่ของคนในชุมชนเดิม ควบคุมการขยายตัวของเมืองให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน สร้างความเป็นพื้นที่หัวหินเดิม ให้ความสำคัญกับอาคารเก่า แบ่งโซนเพื่อให้เกิดความชัดเจนในพื้นที่

สรุปบทที่ ๔

พื้นที่โครงการมีศักยภาพที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ และการมีศักยภาพของพื้นที่เองอยู่แล้ว ทำให้การพัฒนาของเมืองนั้นเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว ดังนั้นจึงต้องเกิดการควบคุม กำหนดแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาให้เหมาะสมกับพื้นที่ การพัฒนาของเมืองอย่างมีทิศทาง และสามารถกำหนดพื้นที่ของกิจกรรม ควบคุมการความต่อเนื่องของกิจกรรมในพื้นที่ให้สอดคล้องกัน และยังคงรักษาความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหินเอาไว้ และเกิดการส่งเสริมในพื้นที่ที่ใช้งานไม่เต็มศักยภาพของพื้นที่ การเข้ามาของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากกิจกรรมที่ส่งเสริมซึ่งกัน ละครกัน การพัฒนาของระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมในพื้นที่ใช้งาน และแบ่งพื้นที่ให้มีความเป็นสัดส่วน การแบ่งโซนของพื้นที่ที่สัมพันธ์กับพื้นที่ เหมาะสมกับกิจกรรมเก่าและกิจกรรมใหม่

บทที่ ๕

กำหนดรายละเอียดโครงการและการออกแบบวางผัง

การออกแบบโครงการเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานในขั้นตอนสุดท้ายของการศึกษา โดยนำข้อมูลที่สำคัญต่อการพัฒนาโครงการ ที่แสดงออกมาในรูปแบบของกายภาพ โดยข้อมูลในส่วนนี้สามารถบอกถึงการออกแบบโครงการ ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นในอนาคตของการพัฒนา

การสรุปข้อมูลโครงการและปัจจัยที่ส่งผลต่อการออกแบบ มีความสำคัญมากในการออกแบบ ดังนั้นโครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบ จึงสามารถสรุปข้อมูลและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบ

๕.๑ วิสัยทัศน์ในการพัฒนาพื้นที่

พัฒนาเมืองท่องเที่ยวตากอากาศ ศูนย์กลางย่านพาณิชยกรรมและ
คมนาคม ยังคงวิถีชีวิตชุมชน สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจยั่งยืน



การปรับปรุงพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมของเมืองหัวหิน โดยยังคงเก็บรักษาเอกลักษณ์เดิมของความเป็นหัวหินไว้ และพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวให้ส่งเสริมกับบริบทพื้นที่เดิมในด้านต่างๆ ทำให้นักท่องเที่ยวได้สัมผัสถึงเอกลักษณ์วัฒนธรรมของพื้นที่ให้แตกต่างจากเมืองท่องเที่ยวริมทะเลแห่งอื่น และจากโอกาสในการพัฒนาต่างๆที่เข้ามาในพื้นที่ ทำให้ต้องมีการพัฒนาพื้นที่เมืองรวมทั้งพัฒนากิจกรรมใหม่ให้สอดคล้องกับโอกาสที่จะทำให้หัวหินเป็นเมืองท่องเที่ยวพักผ่อนตากอากาศที่ดีที่สุด และท่องเที่ยวได้อย่างเพลิดเพลิน

๕.๒ แนวคิดในการออกแบบและวางผัง

แนวความคิดในการออกแบบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งาน คำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้งานจากอดีตจนถึงปัจจุบันเพื่อให้ความสำคัญกับบริบทเดิมของพื้นที่ โดยเมื่อกำหนดกลุ่มผู้ใช้งานในพื้นที่ได้ แนวทางการออกแบบต่อมาคือย่านพาณิชยกรรมเก่าที่ยังคงเป็นศูนย์กลางของเมือง ซึ่งสามารถพัฒนาพื้นที่โดยรอบให้รองรับต่อจำนวนประชากรที่เข้ามา และการขยายตัวของเมืองได้อย่างเหมาะสม โดยให้ความสำคัญความเป็นเมืองหัวหินเดิม และวิถีชีวิตชุมชนเก่า ซึ่งสามารถแบ่งตามวิสัยทัศน์ในการพัฒนาได้ดังนี้

ด้านการท่องเที่ยวตากอากาศ

พัฒนาพื้นที่ริมชายหาด ปรับทัศนียภาพของชายหาดให้เปิดมากขึ้น ให้เกิดการเชื่อมต่อของกิจกรรมตลาดแนวชายหาดหัวหิน และพัฒนาพื้นที่ที่ใช้งานได้ไม่เต็มศักยภาพ ให้เป็นย่านบ้านพักตากอากาศที่เน้นกลุ่มผู้ใช้งานเป็นผู้สูงอายุ หรือวัยเกษียณเพื่อสนับสนุนปัจจัยเดิมของพื้นที่ และพัฒนาเมืองหัวหินต้นแบบ

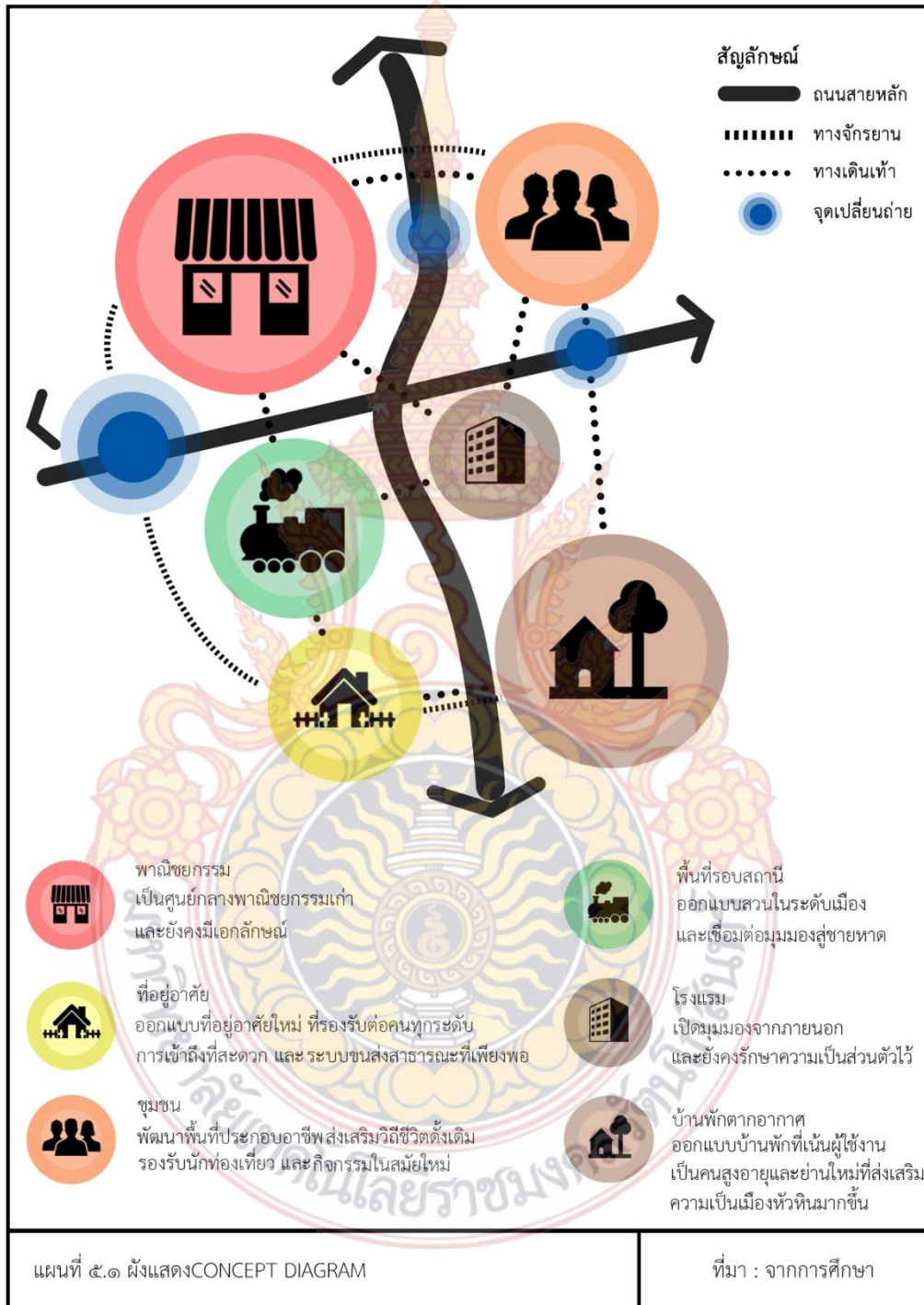
ด้านพาณิชยกรรม

การปรับปรุงพื้นที่พาณิชยกรรมเก่าในพื้นที่ของตลาดฉัตรไชยให้ยังคงวิถีชีวิตเดิมไว้ จัดรูปแบบของหน้าตาอาคารให้มีเอกลักษณ์กับพื้นที่ และกำหนดรูปแบบของตลาดใหม่และเก่า เพื่อให้เกิดการใช้งานพื้นที่ที่เต็มศักยภาพมากขึ้น และการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่บริเวณรอบสถานีรถไฟให้เชื่อมต่อและขยายตัวออกมาจากพาณิชยกรรมเก่า และเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายที่สำคัญระดับเมือง เป็นจุดรองรับต่อนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้งานที่เพิ่มมากขึ้น และเพิ่มกิจกรรมใหม่ให้สนับสนุนต่อการใช้งานของพื้นที่และยังคงรักษาเอกลักษณ์เดิมของพื้นที่ไว้

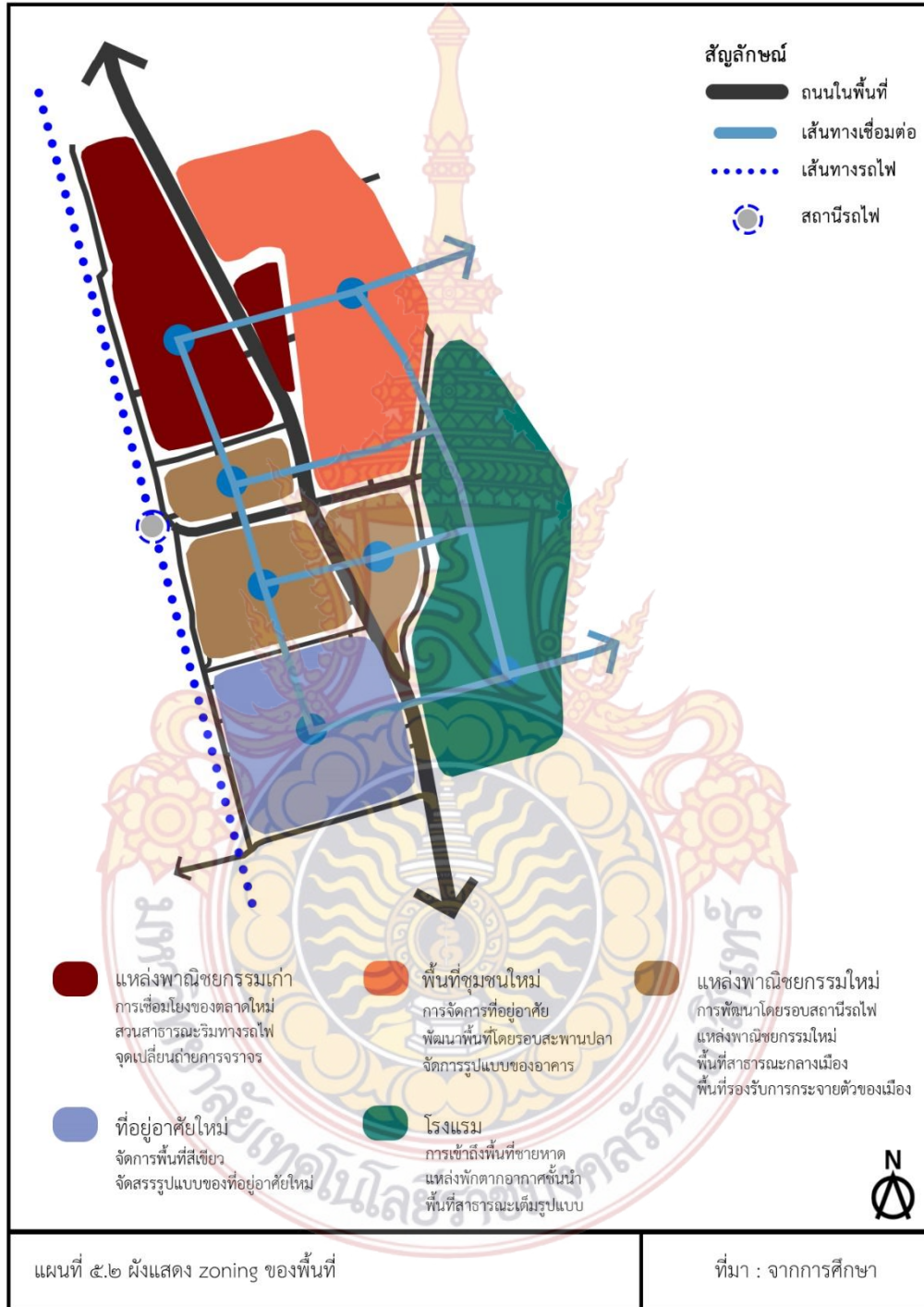
ด้านความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิต

การปรับปรุงและจัดรูปแบบของที่อยู่อาศัยของชุมชนเก่าเพื่อให้เกิดพื้นที่ใช้งานของกิจกรรมการประกอบอาชีพ และจัดพื้นที่สำหรับค้าขายเพื่อเพิ่มแหล่งงานและพัฒนากิจกรรมบริเวณสะพานปลาเพื่อสร้างแหล่งพาณิชยกรรมให้เกิดความเป็นชุมชนเดิมมากขึ้น และรูปแบบของอาคารบริเวณชุมชนเดิม ในส่วนของการพัฒนาที่อยู่อาศัยใหม่ริมทางรถไฟเพื่อรองรับต่อประชากรที่เพิ่มขึ้น การเข้ามาของประชากรจรหรือนักลงทุนต่างๆ จัดรูปแบบของที่อยู่อาศัยให้มีทัศนียภาพที่ดีเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่อีกด้วย

๕.๒.๑ แนวความคิดในการวางผัง



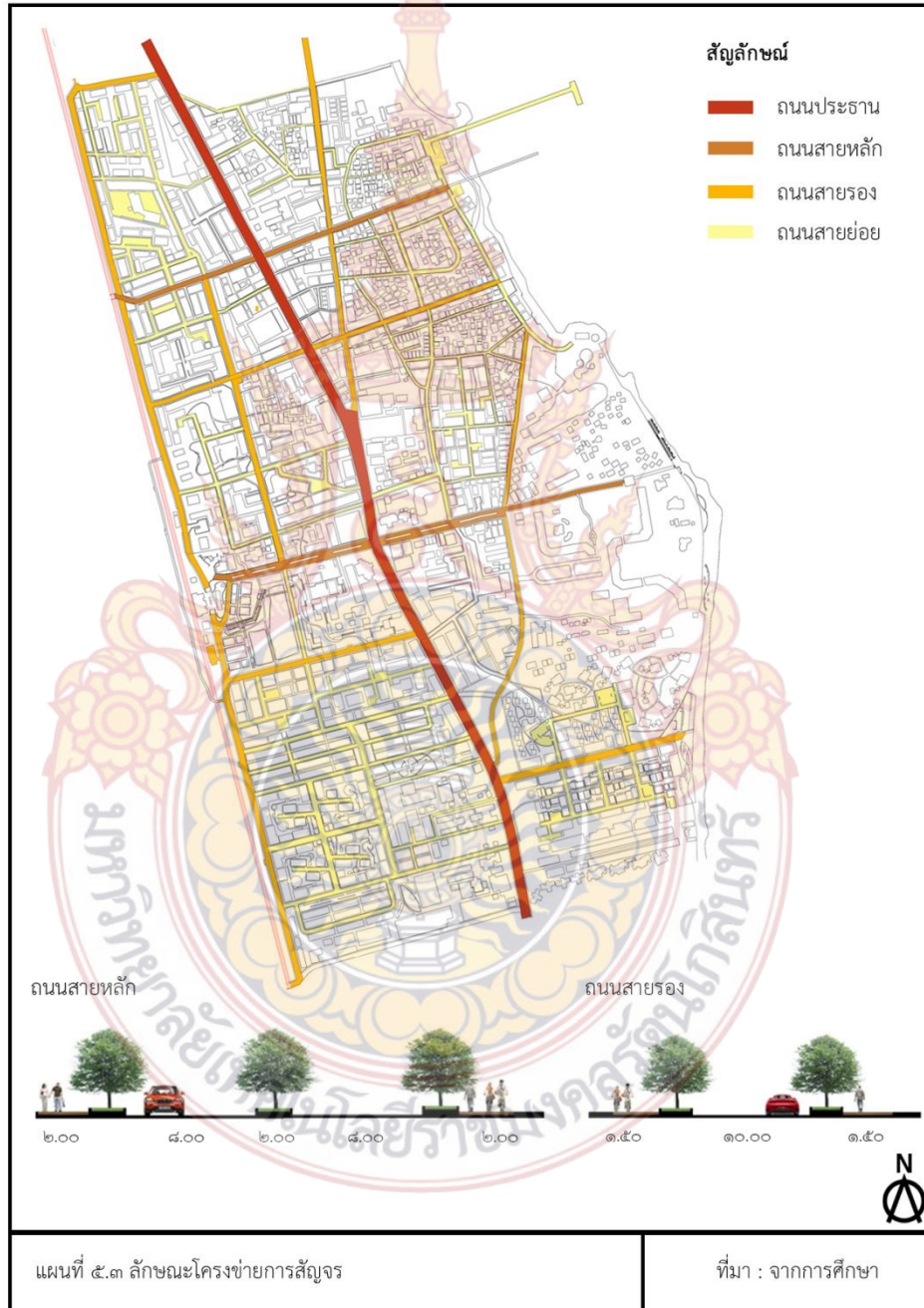
๕.๒.๒ การแบ่งโซนของพื้นที่ในการออกแบบ



๕.๓ การกำหนดรายละเอียดโครงการ

๕.๓.๑ ลักษณะของโครงข่ายการสัญจร

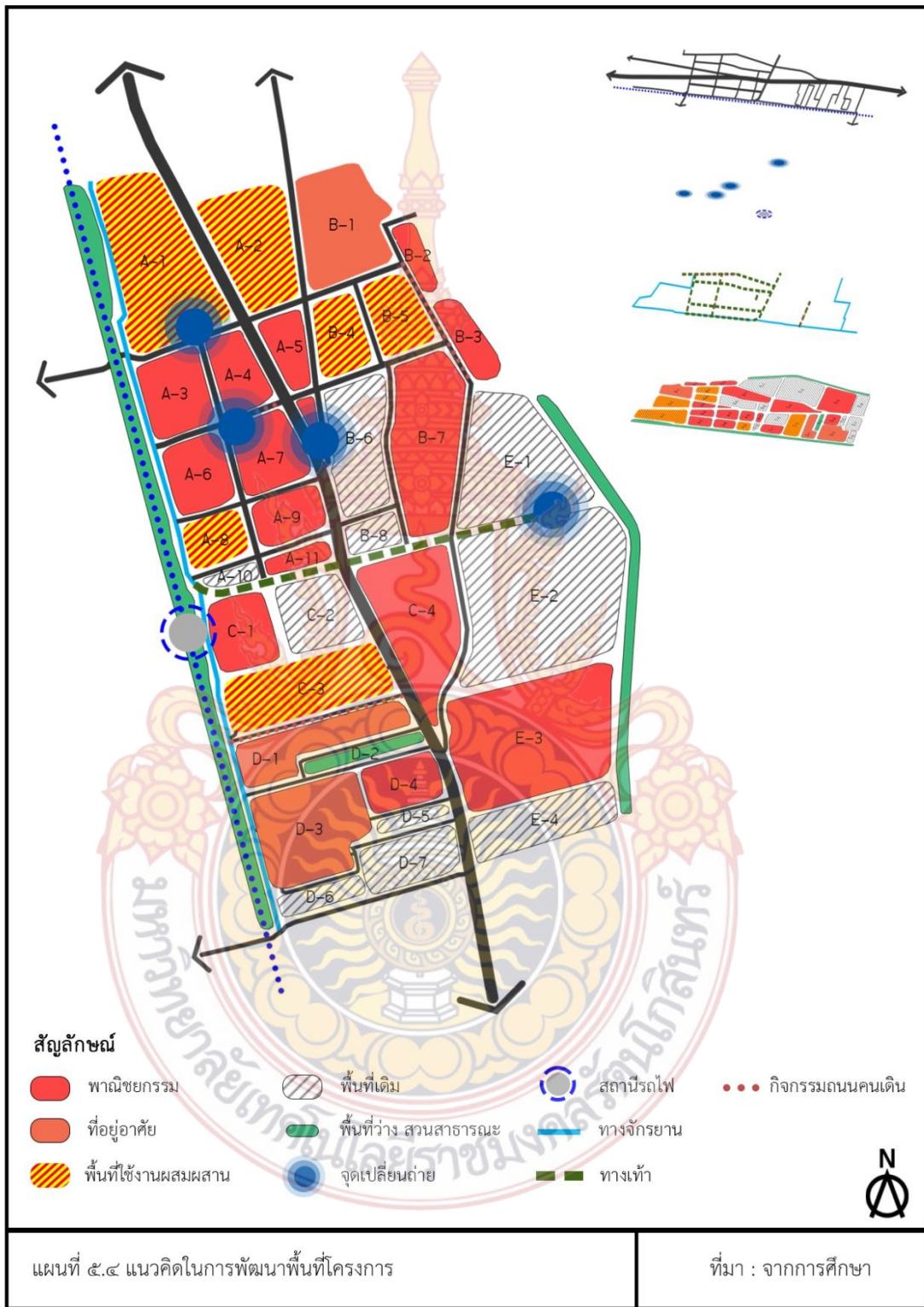
ลักษณะของโครงข่ายการสัญจรพื้นที่โครงการ กำหนดให้ปรับปรุงและพัฒนาจากโครงข่ายการสัญจรเดิม



๕.๓.๒ การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินจะยังคงบทบาทเดิมของพื้นเป็นหลัก โดยคำนึงถึงวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ ความหนาแน่นของกิจกรรมต่างๆ เช่น ด้านพาณิชยกรรม ตลาด หรือจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เป็นต้น เพื่อกระจายของกิจกรรมเหล่านี้ออกมาให้เต็มพื้นที่และเพียงพอ การพัฒนาพื้นที่ให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุด และให้เพียงพอต่อการใช้งานในอนาคตอีกด้วย



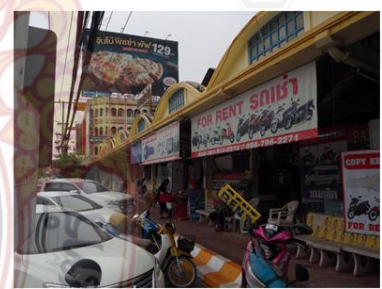


๕.๓.๓ การใช้ประโยชน์อาคาร

การกำหนดการใช้ประโยชน์ของอาคารในพื้นที่โครงการตามรูปแบบของพื้นที่ใช้งานในพื้นที่พาณิชย์กรรม สถาบันราชการ สถาบันศาสนา ที่อยู่อาศัย และการใช้งานแบบผสมผสานที่สอดคล้องกับพื้นที่นั้น โดยรูปแบบของอาคารต้องบ่งบอกถึงความเป็นเมืองหัวหิน โดยแบ่งลักษณะของอาคารเป็นแบบเก่าและอาคารใหม่ โดยอาคารเก่าที่มีเอกลักษณ์ยังคงรักษาไว้โดยการปรับปรุงหน้าตาอาคาร สี เป็นต้น และในส่วนของอาคารที่เกิดจากการพัฒนาใหม่ จะมีการกำหนดหน้าตาอาคาร สี และรูปแบบของการใช้งาน พื้นที่ให้เหมาะสมกับบริบทเดิมและเอกลักษณ์ของเมืองหัวหิน ดังนี้

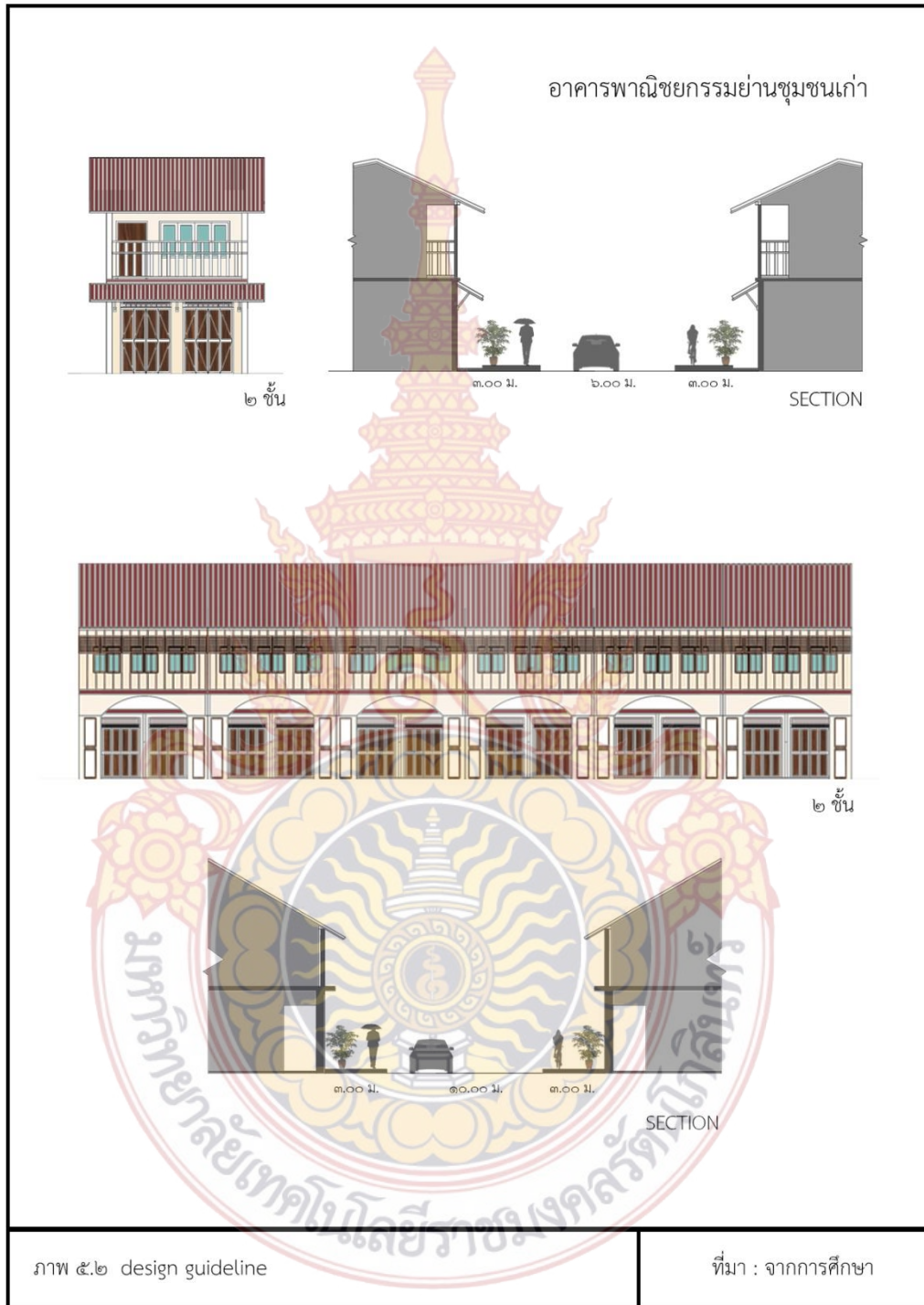
๑. แนวทางในการออกแบบอาคาร

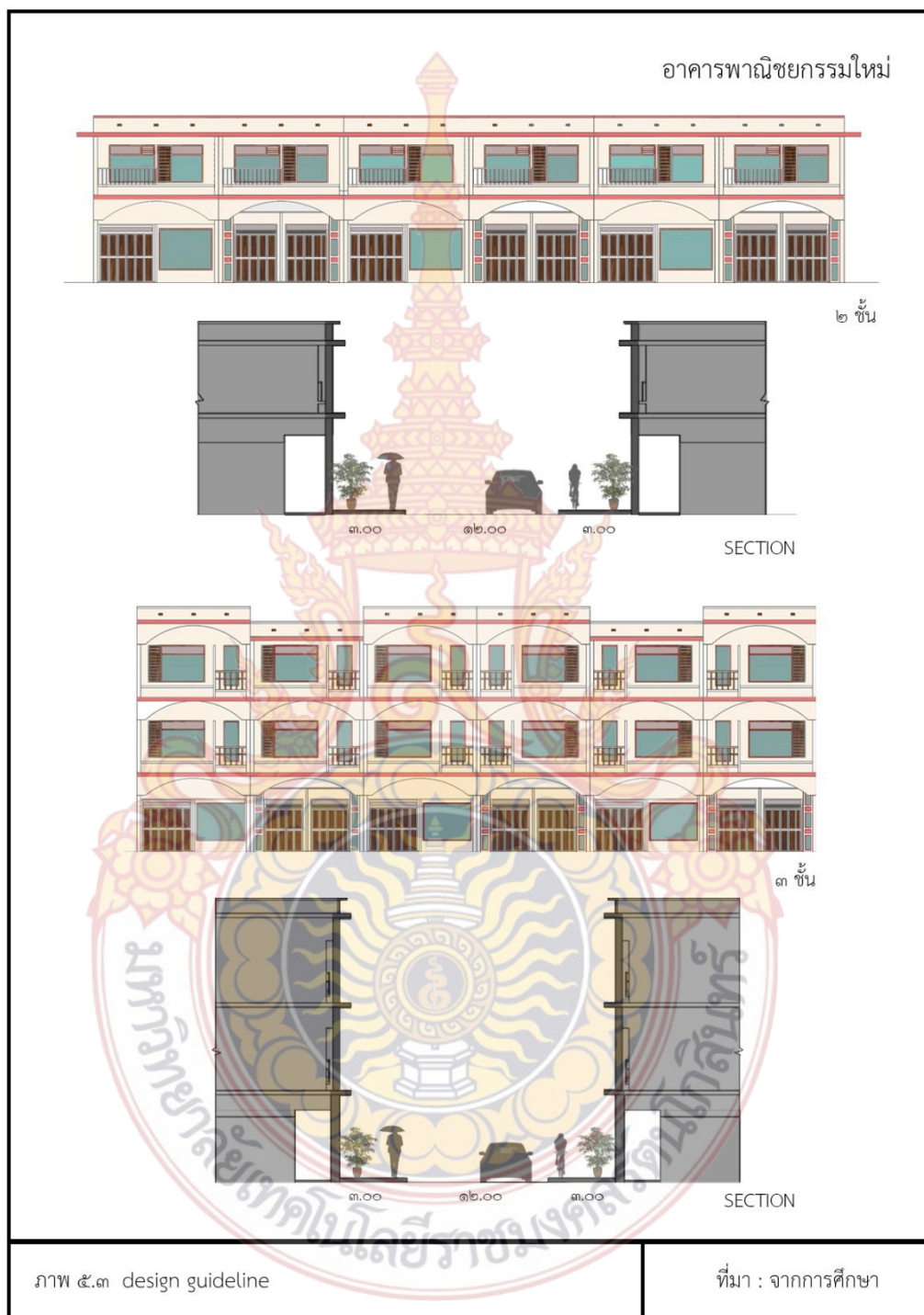
โทนสีที่ใช้

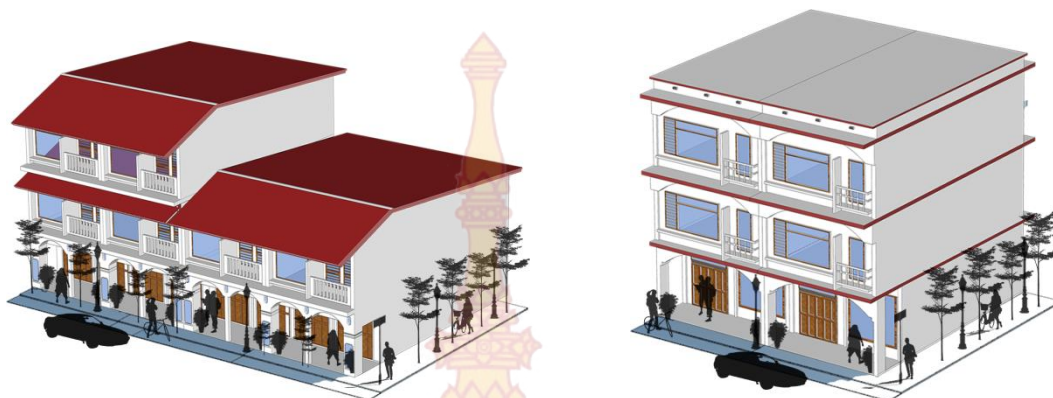


รูปแบบของอาคารที่นำมาเป็นแบบ

ภาพที่ ๕.๑ รูปแบบของอาคารที่นำมาเป็นแบบ (ที่มา : จากการลงสำรวจพื้นที่)







ภาพที่ ๕.๔ รูปแบบของอาคารในพื้นที่โครงการ (ที่มา : จากการศึกษา)

๕.๓.๔ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง

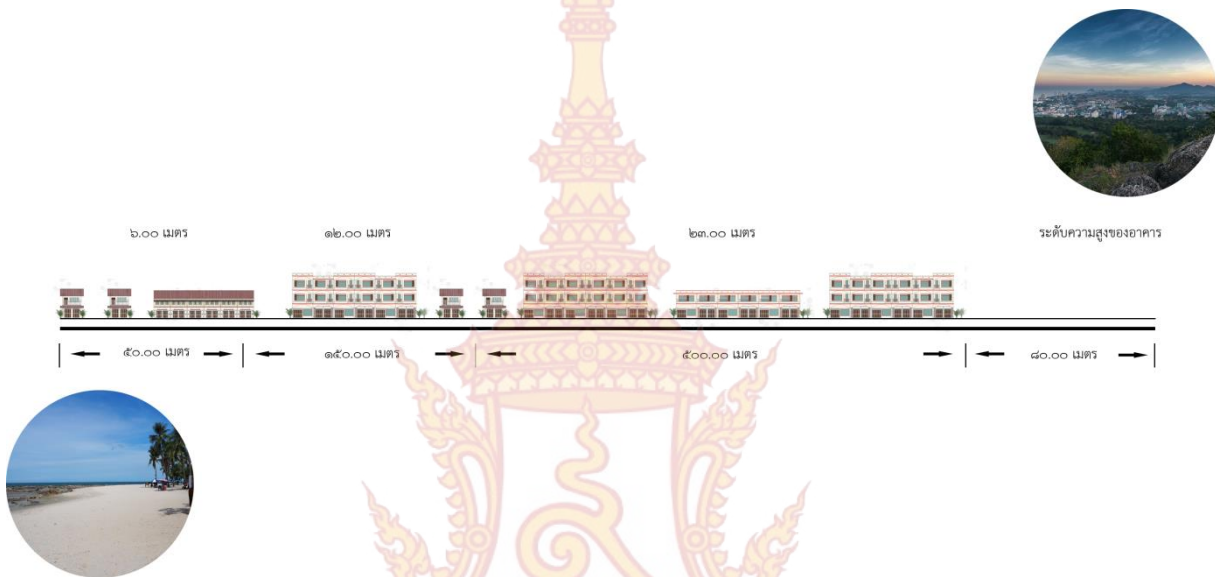
การกระจายของกิจกรรมทำให้มวลอาคารมีความหนาแน่นที่เหมาะสมกับพื้นที่ การวางของบล็อกอาคารที่เกิดขึ้นใหม่ทำให้ความเป็นสัดส่วน สอดคล้องกับพื้นที่ว่างภายในชุมชน เพื่อให้ได้ประโยชน์จากการวางกลุ่มอาคารต่อพื้นที่ว่าง และสามารถใช้เป็นทางเท้าเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ได้



ภาพที่ ๕.๕ มวลอาคารและพื้นที่ว่าง (ที่มา : จากการศึกษา)

๕.๓.๕ ความสูงอาคาร

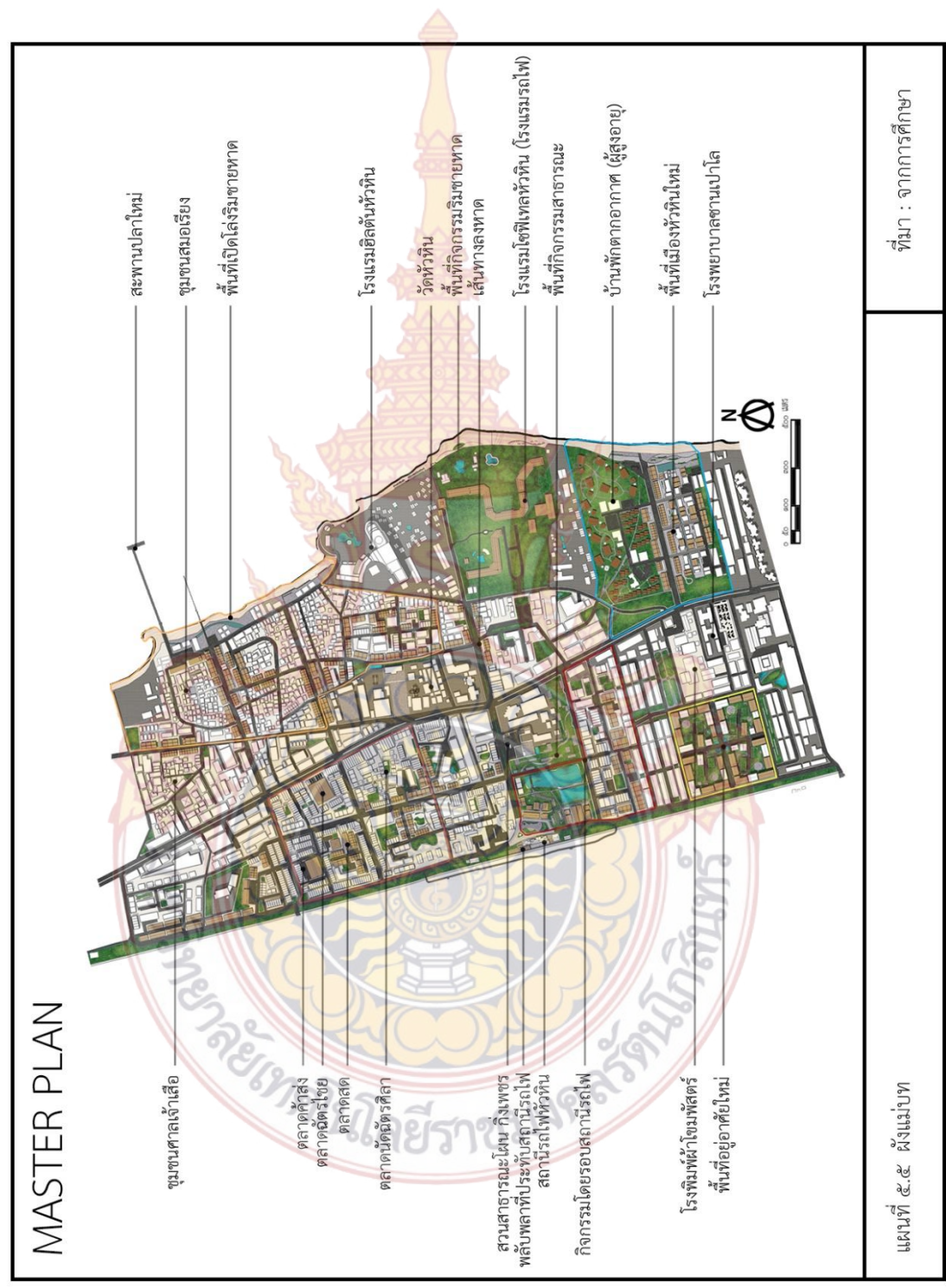
ความสูงของอาคารในพื้นที่โครงการ กำหนดพื้นที่ด้านในส่วนบริเวณริมถนนเพชรเกษมหรือถนนสายหลักจะมีความสูงมากกว่าอาคารด้านที่ติดกับชายหาด และริมทางรถไฟ เพื่อไม่บดบังทัศนียภาพการมองเห็นที่สวยงามจากชายหาดและภูเขา และเกิดการกระจายของกิจกรรมออกไปโดยรอบพื้นที่โครงการ



ภาพที่ ๕.๖ ระดับความสูงของอาคาร (ที่มา : จากการศึกษา)



๕.๔ การออกแบบวางผังโครงการ



๕.๔.๑ แผนการปฏิบัติงานของโครงการ

โดยการระยะของการพัฒนาพื้นที่โครงการจะเป็น ๓ ช่วงเวลาที่เหมาะสม

โครงการและรายละเอียด	ช่วงเวลาดำเนินงาน																													
	ช่วง 1 ระยะเวลา 5 ปี					ช่วง 2 ระยะเวลา 15 ปี										ช่วง 3 ระยะเวลา 30 ปี														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1. กิจการพลังงาน 1.1 โครงการพัฒนากองกำลัง - ติดถนนสายรองและสายย่อย - พัฒนากองกำลังริมทางรถไฟ 1.2 พัฒนากองกำลังท่าและทางจักรยาน - วางแผนสืบทางเดินเท้า - กำหนดเส้นทางสร้างเขตรักษา 2. กิจการพลังงานชุมชน 2.1 โครงการพัฒนากิจการชุมชนเก่า - ปรับปรุงอาคารบริเวณศาลากลางใช้ - จัดรูปแบบการเข้าถึงตลาด - พัฒนาลานตาก(ใหม่)สด 2.2 โครงการพัฒนากองกำลังครัวเรือน - เพิ่มกิจกรรมในชุมชน - ปรับปรุงแหล่งข้อมูลของครัวเรือน - พัฒนาศูนย์พัฒนาชุมชนใหม่ 2.3 โครงการพัฒนากิจการชุมชนใหม่ - พัฒนากิจการที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ - สร้างกิจกรรมชุมชนทางเดินเท้า - เปิดศูนย์ของชุมชน 2.4 โครงการบ้านพักตากอากาศ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ 2.5 โครงการปรับปรุงพื้นที่ชุมชน - พัฒนากิจการชุมชน																														
3. กิจการสุขภาพชีวิต 3.1 โครงการศึกษาเพื่ออาศัย - ปรับปรุงที่อยู่อาศัยชุมชน - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ 3.1 โครงการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ - ปรับปรุงศูนย์การเรียนรู้ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ 3.1 โครงการพัฒนาศูนย์การเรียนรู้ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ - พัฒนาศูนย์การเรียนรู้																														

ที่มา : จากการศึกษา

ตารางที่ ๕.๑ แผนปฏิบัติงานของโครงการ



โซน A พาณิชยกรรมเก่า

- การเชื่อมโยงของตลาดใหม่
- สวนสาธารณะริมทางรถไฟ
- จุดเปลี่ยนถ่ายการจราจร

โซน C พาณิชยกรรมใหม่

- การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟ
- แหล่งพาณิชยกรรมใหม่
- พื้นที่สาธารณะกลางเมือง
- พื้นที่รองรับการกระจายตัวของเมือง

โซน D ที่อยู่อาศัยใหม่

- จัดสรรรูปแบบของที่อยู่อาศัยใหม่
- จัดการพื้นที่สีเขียว

โซน B พื้นที่ชุมชนเก่า

- การจัดการที่อยู่อาศัย
- พัฒนาพื้นที่โดยรอบสะพานปลา
- จัดการรูปแบบของอาคาร และกำหนดกิจกรรมของพื้นที่

โซน E โรงเรียน

- การเข้าถึงพื้นที่ชายหาด
- แหล่งพักตากอากาศชั้นนำ
- พื้นที่สาธารณะเต็มรูปแบบ

แผนที่ ๔.๖ รายละเอียดโครงการในพื้นที่

ที่มา : จากการศึกษา

๕.๔.๒ การออกแบบพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่า (โซน A)

๑. การเชื่อมต่อตลาดเก่าและใหม่

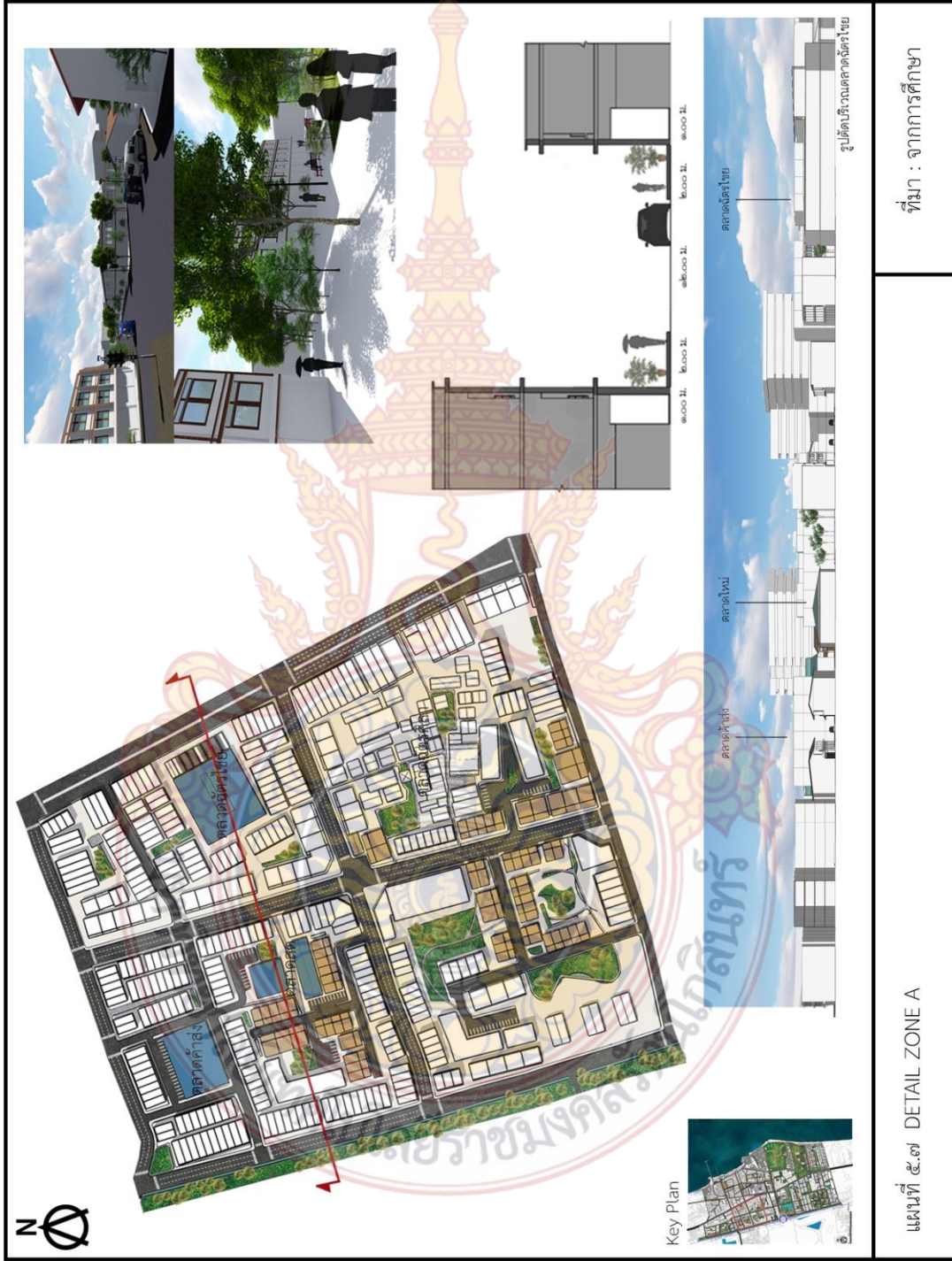
การจัดการในส่วนในพื้นที่ตลาดให้เป็นรูปแบบมากขึ้น และกำหนดการค้าของตลาดให้เหมาะสมและเกิดการใช้งานของพื้นที่พาณิชย์กรรมได้เต็มศักยภาพ การเข้าถึงที่ง่าย เป็นระเบียบและถูกสุขลักษณะ

๒. สวนสาธารณะริมทางรถไฟ เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับตัวพื้นที่โครงการและปรับทัศนียภาพของเมืองให้ดีขึ้น โดยเปิดมุมมองจากริมทางรถไฟสู่เมือง และส่งเสริมการใช้จักรยานในโครงการมากขึ้น โดยการพัฒนาทางจักรยานริมทางรถไฟ

๓. จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เดิมในพื้นที่มีจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่ไม่เป็นรูปแบบที่ชัดเจนและพื้นที่อำนวยต่อผู้ใช้งาน การจัดรูปแบบและพื้นที่สำคัญจุดเปลี่ยนถ่ายจึงเป็นสิ่งสำคัญและยังส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอีกด้วยด้วยสุขลักษณะ



ภาพที่ ๕.๗ ทัศนียภาพบริเวณตลาดฉัตรไชย (ที่มา : จากการศึกษา)



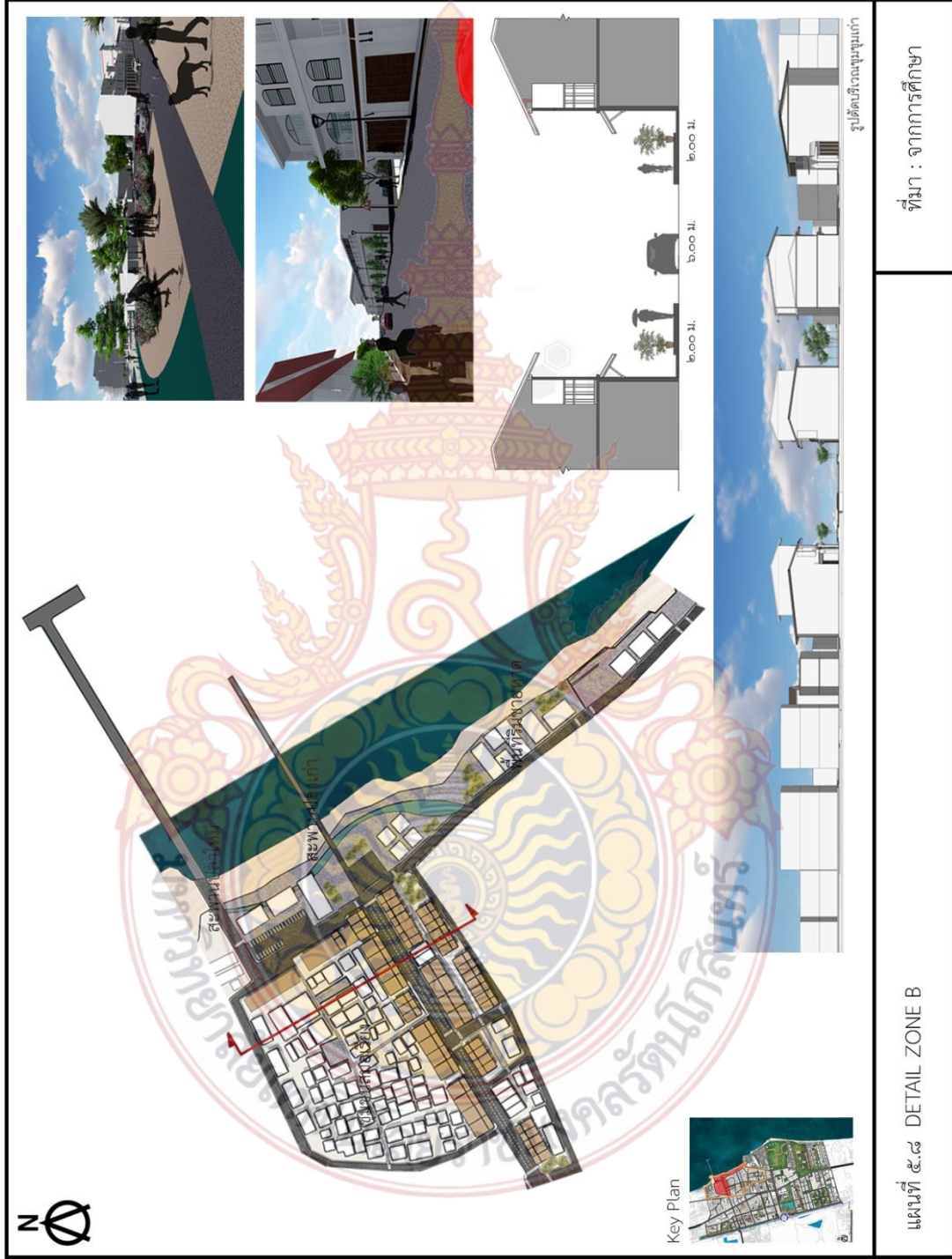
แผนที่ ๕.๗ DETAIL ZONE A

๕.๔.๓ การออกแบบพื้นที่ชุมชนเก่า (โซน B)

๑. การจัดการที่อยู่อาศัย โดยการเพิ่มการเข้าถึงของตัวชุมชนให้เป็นระเบียบมากขึ้น จัดพื้นที่ในการประกอบอาชีพ พื้นที่ในการค้าขาย โดยการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสะพานปลาโดยมุ่งเน้นกิจกรรมที่เป็นประโยชน์กับชุมชนเก่า การพัฒนาศูนย์กลางค้าอาหารทะเล และพัฒนารูปแบบของอาคารให้ยังคงเอกลักษณ์ของพื้นที่ กำหนดกิจกรรมที่เหมาะสมและสอดคล้องกับวิถีชีวิตคนในชุมชน

๒. เพิ่มพื้นที่สีเขียว พื้นที่ในการทำกิจกรรมร่วมกันให้กับชุมชน เพื่อให้เกิดความรักใคร่กันในชุมชนและร่วมกันรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่ไว้เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน และพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน





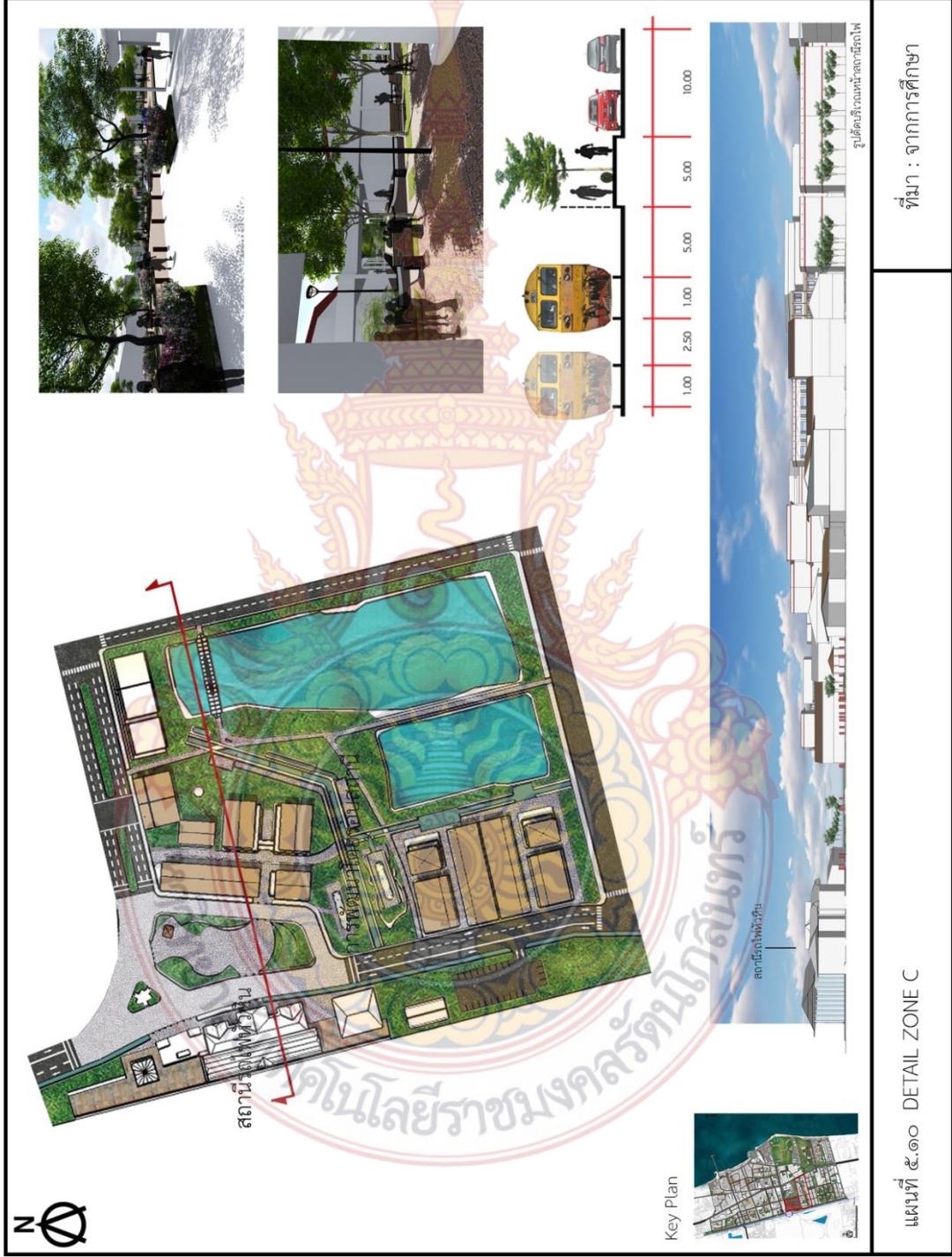
๕.๔.๔ การออกแบบพื้นที่พาณิชยกรรมใหม่ (โซน C)

๑. การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟเพื่อเป็นพื้นที่รองรับต่อการใช้งานของประชากรที่เพิ่มขึ้น และสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น ซึ่งการพัฒนาของกิจกรรมโดยรอบสถานีรถไฟต้องสอดคล้องกับความเป็นหัวหินเดิม

๒. แหล่งพาณิชยกรรมใหม่เพื่อรองรับต่อการกระจายตัวของเมือง กิจกรรมการค้าและการท่องเที่ยวต่างๆ เช่น ร้านอาหาร บาร์ สถานบันเทิง เป็นต้น โดยมีการกำหนดรูปแบบความเหมาะสมกับพื้นที่โดยรอบ และลดการกระจุกตัวของกิจกรรมในพื้นที่พาณิชยกรรมเดิมอีกด้วย

๓. พื้นที่สาธารณะกลางเมือง โดยการพัฒนาพื้นที่รกร้างให้เกิดประโยชน์ และใช้งานของพื้นที่ให้เต็มศักยภาพมากขึ้น สร้างแหล่งพักผ่อนและเป็นพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างจุดเปลี่ยนถ่ายสู่แหล่งพาณิชยกรรมใหม่





แผนที่ ๕.๑๐ DETAIL ZONE C

ที่มา : จากการศึกษา

รูปสื่อบริเวณหน้าจากสถานีรถไฟ

สถานีรถไฟฟ้ามหานคร



รูปคือบริเวณพื้นที่พิกัดอาคารใหม่

ที่มา : จากการศึกษา

แผนที่ ๕.๑๑ DETAIL ZONE C



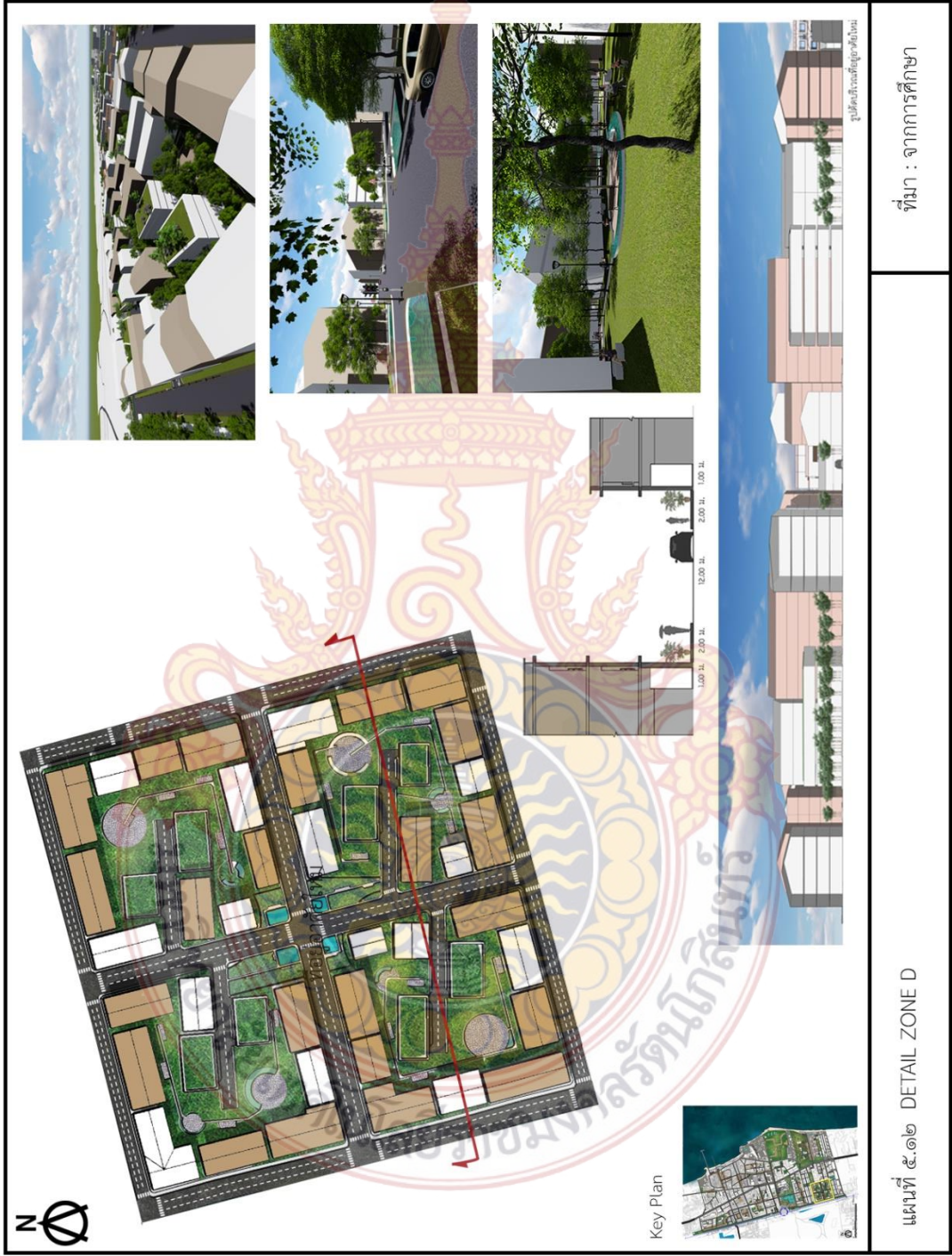
Key Plan



๕.๔.๕ การออกแบบพื้นที่ที่อยู่อาศัยใหม่ (โชน D)

๑. การจัดสรรรูปแบบของที่อยู่อาศัยใหม่ให้เป็นกลุ่มและมีความเป็นสัดส่วนมากขึ้น มีพื้นที่สาธารณะและกิจกรรมเชื่อมโยงกับแหล่งพาณิชย์กรรมใหม่ และกิจกรรมเดิมของพื้นที่ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย และยังรองรับต่อการเพิ่มของจำนวนประชากรในอนาคตอีกด้วย





ที่มา : จากการศึกษา

แผนที่ ๕.๑๒ DETAIL ZONE D

Key Plan

๕.๔.๖ การออกแบบพื้นที่เมืองพักตากอากาศหัวหิน (โซน E)

๑. การเปิดเส้นทางสู่ชายหาดเพื่อเพิ่มการเข้าถึงและพัฒนาพื้นที่ริมชายหาดให้เต็มศักยภาพ เพิ่มกิจกรรมทางน้ำให้กับนักท่องเที่ยว และพื้นที่พักผ่อนริมชายหาด โดยกำหนดกิจกรรมริมชายหาดให้สอดคล้องกับพื้นที่เดิมและเกิดการเชื่อมโยงของพื้นที่แนวชายหาด

๒. การพัฒนาบ้านพักตากอากาศที่เป็นเอกลักษณ์เดิมของหัวหิน สอดคล้องกับความเป็นเมืองผู้สูงอายุที่เข้ามาใช้งานมากทำให้การพัฒนาเพื่อตอบรับกับคนกลุ่มนี้ การพัฒนาพื้นที่โดยให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุเป็นสิ่งสำคัญ และรองรับต่อนักท่องเที่ยวที่ต้องการเข้ามาพักผ่อนในบรรยากาศที่สวยงาม

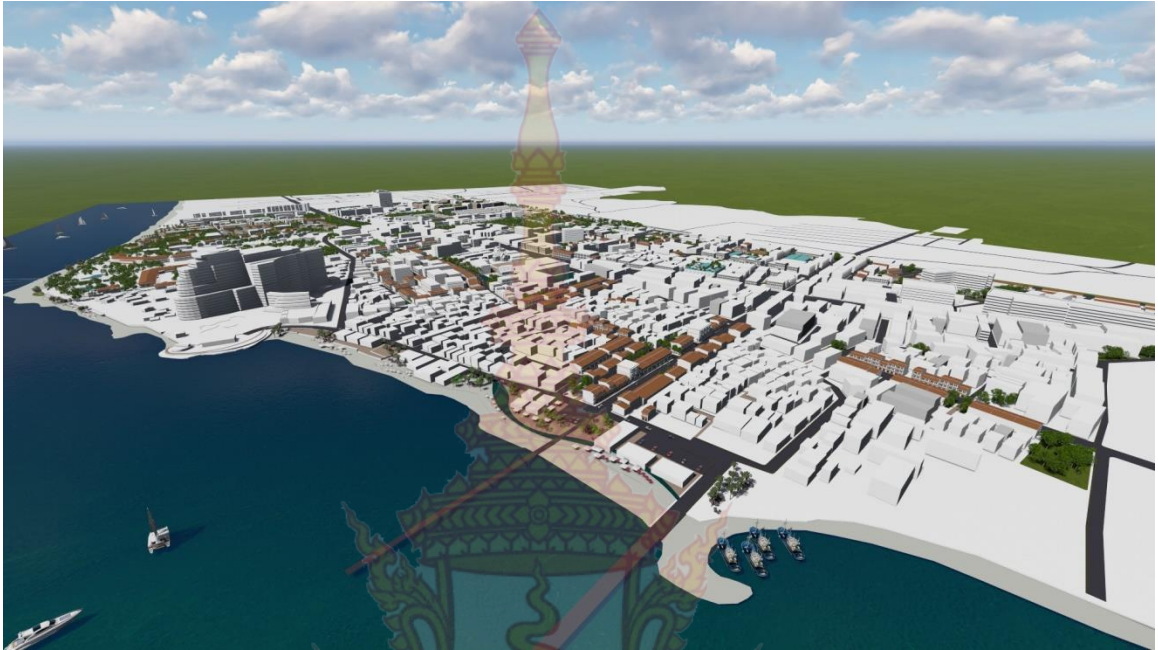
๓. เมืองหัวหินใหม่ โดยนำรูปแบบของอาคารของหัวหินมาใช้ในการออกแบบ จัดกิจกรรมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวริมชายหาด และยังเพิ่มแหล่งงานให้กับคนในพื้นที่ กิจกรรมของการค้า ร้านอาหาร ต่างๆ กิจกรรมที่บ่งบอกถึงความเป็นเมืองหัวหินและกิจกรรมใหม่ให้เชื่อมโยงและเป็นการพัฒนาในด้านของเศรษฐกิจที่ยั่งยืน





พื้นที่ : จากการศึกษา

แผนที่ ๕.๑๓ DETAIL ZONE E



ภาพที่ ๕.๘ ทศนียภาพสะพาน (ที่มา : จากการศึกษา)



ภาพที่ ๕.๙ ทศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟหัวหิน (ที่มา : จากการศึกษา)

๕.๕ สรุปการกำหนดรายละเอียดการออกแบบวางผังโครงการ

ข้อสรุปในการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมในพื้นที่โครงการ สามารถแบ่งเป็นประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

๑. เกิดการขยายตัวของกิจกรรมในพื้นที่ โดยการเชื่อมต่อของกิจกรรมเก่าและใหม่สอดคล้องกับบทบาทเดิมของพื้นที่ และการพัฒนาพื้นที่เพื่อตอบสนองต่อความต้องการ และยังสามารถรองรับต่อการขยายตัวของเมือง และการเพิ่มขึ้นของประชากรในอนาคตได้อีกด้วย

๒. การพัฒนาพื้นที่ที่ขาดการดูแล หรือใช้งานในปัจจุบันได้อย่างไม่เต็มศักยภาพ เมื่อเกิดการพัฒนาที่ส่งเสริมต่อคนในพื้นที่เป็นสำคัญ และพัฒนาในด้านของเศรษฐกิจ การค้าการลงทุนต่างๆ ทำให้พื้นที่มีการเจริญเติบโตขึ้น ควบคู่ไปกับการรักษาเอกลักษณ์เดิมของหัวหินไว้ได้

ซึ่งทำให้ภาพรวมในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ให้เต็มศักยภาพมากขึ้น เช่น ด้านพาณิชยกรรมที่มีความหลากหลายและกระจายตัวอยู่โดยรอบพื้นที่ ที่อยู่อาศัยที่เพียงพอต่อการเพิ่มจำนวนของประชากร และแหล่งท่องเที่ยวตากอากาศที่รองรับนักท่องเที่ยวที่ยังคงบริบทความเป็นเมืองหัวหินไว้





ภาพที่ ๕.๑๐ รูปถ่ายโมเดลจำลอง (ที่มา : จากการศึกษา)



ภาพที่ ๕.๑๑ ภาพรวม Chart (ที่มา : จากการศึกษา)

บทที่ ๖

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

๖.๑ สรุปผลการปรับปรุงและพัฒนาโครงการ

การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่พาณิชย์กรรมอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จัดทำเพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาของเมืองหัวหินอย่างมีทิศทางในการเติบโตของเมืองให้ยังคงรักษาเอกลักษณ์ของการเป็นเมืองท่องเที่ยวตากอากาศ มีเสน่ห์ในทางวัฒนธรรมด้านต่างๆในพื้นที่ ซึ่งในปัจจุบันหัวหินเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่เป็นเป้าหมายในการเข้ามาลงทุนของนักลงทุน ไม่ว่าจะเป็นอสังหาริมทรัพย์หรือสถานที่ท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆ ทำให้เกิดการกระจุกตัวของกิจกรรม และการเข้ามาของบุคคลภายนอกที่เน้นหากำไรจากพื้นที่มากกว่าการที่จะรักษาเอกลักษณ์ของพื้นที่ไว้ ทำให้เกิดการพัฒาที่เข้ามาอย่างไร้ทิศทาง รูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยวเดิมของหัวหินในอนาคตอาจจะเลือนหายไป จึงต้องมีการกำหนดรูปแบบของกิจกรรม หน้าตาอาคารที่จะเกิดขึ้นเพื่อไม่ให้เสน่ห์ของเมืองหัวหินหายไป การควบคุมในการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ ความเหมาะสมของกิจกรรมกับพื้นที่โดยรอบ โดยในการออกแบบได้มีการกำหนดรูปแบบของพาณิชย์กรรม หน้าตาอาคาร ความสูง และกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้นในบริเวณชุมชนเก่าและพัฒนาพื้นที่ให้รองรับต่อประชากรที่เข้ามาในพื้นที่ นักลงทุนต่างๆ โดยการพัฒนาพื้นที่ให้เต็มศักยภาพ การกำหนดพื้นที่ โชนในการใช้งานของพื้นที่ และการเชื่อมต่อโดยกิจกรรมที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ พื้นที่อยู่อาศัยที่มีการจัดรูปแบบและความต้องการ พื้นที่สาธารณะที่เพียงพอและกระจายตัวอยู่โดยรอบของโครงการ และการพัฒนาเมืองหัวหินใหม่ที่สอดคล้องกับความเป็นเมืองหัวหินเข้าไปบวกกับกิจกรรมใหม่อย่างเหมาะสมเพื่อเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ที่รักษาเสน่ห์ของเมืองพักผ่อนตากอากาศเอาไว้ ทำให้ชุมชนมีแหล่งงานที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตและพัฒนาไปได้อย่างยั่งยืน

๖.๒ แนวทางการนำไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางในการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดความหนาแน่นของเมืองที่เหมาะสม การเชื่อมต่อของพื้นที่กิจกรรมเก่าและใหม่เพื่อส่งเสริมต่อการพัฒนาในโครงการต่างๆที่เกิดขึ้น การรองรับของจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และเข้ามาใช้งานมากขึ้น ความหลากหลายของกิจกรรมที่จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามามากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องมีแผนงานในการพัฒนาพื้นที่ดังนี้

๖.๑ การปรับปรุงพื้นที่พาณิชย์กรรมเก่าบริเวณตลาดฉัตรไชย เพื่อให้เกิดการใช้งานของอาคารพาณิชย์กรรมบริเวณตลาดฉัตรไชย การเข้าถึงที่เชื่อมต่อกันระหว่างตลาดเก่าและใหม่ โดยมีการกำหนดรูปแบบของตลาดเป็นตลาดค้าส่ง ค้าปลีก และตลาดสด ซึ่งกำหนดตามพื้นที่เดิมและการเข้าถึงที่สะดวก

๖.๒ การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟที่รองรับต่อจำนวนนักท่องเที่ยวและประชากรที่ใช้งานในระบบขนส่งสาธารณะแบบราง ซึ่งการพัฒนาของภาครัฐที่จัดทำโครงการพัฒนารถไฟรางคู่ ทำให้การเข้าถึงพื้นที่มีมากขึ้น และจำนวนที่ใช้บริการมีมากขึ้น โดยรอบสถานีจึงเป็นพื้นที่สำคัญในการรองรับและเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เข้าเมืองและออกนอกพื้นที่

๖.๓ การพัฒนาในส่วนของที่อยู่อาศัยใหม่เพื่อรองรับต่อประชากรในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น และการเข้ามาของนักลงทุนต่างๆ การพัฒนาที่อยู่อาศัยใหม่ทำให้พื้นที่ถูกใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ และมีพื้นที่สาธารณะที่เพียงพอ การเชื่อมโยงกับกิจกรรมและพื้นที่โดยรอบที่เหมาะสม เข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย ส่งเสริมต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตคนผู้อยู่อาศัยอย่างมาก

๖.๔ การจัดรูปแบบของหน้าตาอาคารบริเวณชุมชนเก่า กำหนดรูปแบบของกิจกรรม สถานที่ท่องเที่ยว ที่อยู่อาศัยที่เพียงพอ และจัดพื้นที่ให้กับชุมชนในการประกอบอาชีพ เพิ่มกิจกรรมโดยรอบสะพานปลาเพื่อให้เป็นศูนย์กลางค้าอาหารทะเลในพื้นที่อีกด้วย

๖.๕ การพัฒนาพื้นที่เดิมให้ได้ศักยภาพมากขึ้น และรองรับต่อนักท่องเที่ยวที่เข้ามาใช้บริการ การเชื่อมต่อของกิจกรรมตลอดแนวชายหาด การพักผ่อนที่ยังคงรักษาความเงียบสงบ และบรรยากาศของเมืองพักผ่อนตากอากาศที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองหัวหินอีกด้วย

๖.๓ ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๖.๓.๑ การเพิ่มของกิจกรรมริมชายหาด และความชัดเจนของกิจกรรมการเชื่อมโยงที่สามารถแสดงให้เห็นเข้าใจได้ง่าย สามารถเพิ่มกิจกรรมเข้าไปได้มากขึ้น แต่ยังคงรักษาความเงียบสงบของชายหาดไว้ได้ ทำให้ชายหาดเกิดการเชื่อมต่อและความสำคัญมากกับเมืองหัวหิน

๖.๓.๒ การเพิ่มกิจกรรมที่น่าสนใจไปในพื้นที่โครงการ ให้น่าสนใจเพื่อเป็นสิ่งที่แปลกใหม่กับพื้นที่ และดึงดูดต่อการเข้ามาของนักท่องเที่ยวที่มากขึ้น และรองรับต่อกลุ่มผู้ใช้งานที่หลากหลาย การพัฒนาของพื้นที่ที่สามารถพัฒนาได้มากกว่านี้ กิจกรรมที่น่าสนใจ เช่น กิจกรรมทางน้ำ หรือตลอดแนวชายหาด

๖.๓.๓ ความเชื่อมโยงของพื้นที่และการให้ความสำคัญกับแนวถนนดำเนินเกษม การพัฒนาที่สามารถเปิดพื้นที่ หรือกิจกรรมใหม่เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของแกนหลักของเมืองจากสถานีรถไฟไปสู่ชายหาด การเปิดพื้นที่ริมชายหาดให้เห็นทัศนียภาพของชายหาดมากขึ้น

๖.๓.๔ การพัฒนาโดยรอบสถานีรถไฟเพื่อรองรับต่อประชากรรายได้น้อยที่เข้ามาใช้พื้นที่ โดยมีกิจกรรม จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรที่เหมาะสมและรูปแบบของกิจกรรมที่คำนึงถึงกลุ่มผู้ใช้งานกลุ่มนี้

บรรณานุกรม

สิปปะ อิงคภากร ๒๕๕๕ โครงการพัฒนาพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหัวหิน วิทยานิพนธ์ปริญญา
การวางผังเมืองบัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคเมือง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัจฉราภรณ์ ปลื้มอารมณ์ ๒๕๕๗ โครงการพัฒนาพื้นที่เมืองหัวหินบริเวณโดยรอบสถานี
รถไฟความเร็วสูงอำเภอเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางผังเมือง
บัณฑิต สาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคเมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
กรมเจ้าท่า ๒๕๕๙ โครงการเรือเฟอร์รี่ พัทยา-หัวหิน-บางปู เข้าถึงได้จาก <http://www.realist.co.th>
(สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

กรณีศึกษาโครงการ The Pearl District (Portland,US) เข้าถึงข้อมูลได้จาก
<https://www.travelportland.com> (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

งานวิจัยเรื่องระบบขนส่งรถไฟความเร็วสูง High Speed Train เข้าถึงได้จาก
<http://www.thaihspeedtrain.com/huahin/index.php> (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

แนวคิดทฤษฎี Transit Oriented Development เข้าถึงได้จาก <http://www.urbanwhy.com>
(สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

แนวคิดทฤษฎี The New Urbanism เข้าถึงได้จาก <http://www.newurbanism.org/>
(สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ข้อมูลรายละเอียดจำนวนนักท่องเที่ยวในพื้นที่หัวหิน เข้าถึงข้อมูลได้จาก
<http://www.mots.go.th> (สืบค้นวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐)

สำนักงานเทศบาลเมืองหัวหิน ข้อมูลรายละเอียดของเมืองหัวหิน เข้าถึงได้จาก
<http://www.huahin.go.th/site> (สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ รายงานสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวอำเภอหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๗ เข้าถึงได้จาก
<http://www.nso.go.th/sites/๒๐๑๔> (สืบค้นวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐)

ประวัตินักศึกษา



ชื่อ-นามสกุล นายอาชญ์ แสงเพลิง
 วัน เดือน ปีเกิด ๑๗ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๓๘
 ที่อยู่บ้านเลขที่ ๕๖๖/๑ หมู่ ๔ ตำบลไร่ใหม่ อำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ๗๗๑๘๐

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. ๒๕๔๙ - พ.ศ. ๒๕๕๒

ระดับมัธยมศึกษาปีที่ ๑ - ๓

โรงเรียนสามร้อยยอดวิทยาคม

อำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

พ.ศ. ๒๕๕๓ - พ.ศ. ๒๕๕๕

ระดับมัธยมศึกษาปีที่ ๔ - ๖

โรงเรียนสามร้อยยอดวิทยาคม

อำเภอสามร้อยยอด จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

พ.ศ. ๒๕๕๖ - พ.ศ. ๒๕๖๐

ระดับปริญญาตรี

คณะสถาปัตยกรรมและการออกแบบ

สาขา สถาปัตยกรรมและการออกแบบชุมชนเมือง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

วิทยาเขต ศาลายา

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. ๒๕๕๙

ฝึกงานที่สถาบันอาศรมศิลป์

เขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร ๑๐๑๕๐