

สรุปผลการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน , ประเภทของกิจกรรมที่เกิดขึ้น และลักษณะทางกายภาพของกิจกรรมในพื้นที่ถนนคนเดินที่ได้นั้นเป็นข้อจำกัดเฉพาะที่ได้จากกรณีศึกษาถนนท่าแพ เนื่องจากเป็นถนนคนเดินที่มีกิจกรรมต่อเนื่องเป็นประจำเพียงถนนเดียวในประเทศไทยในขณะนี้ เพื่อศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดินที่นำไปใช้พิจารณาต่อไป ทั้งนี้จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดิน พบว่าประเภทของถนนคนเดินนั้นมีหลายประเภทด้วยการแบ่งประเภทตามการใช้งานและกิจกรรมที่เกิดขึ้น ซึ่งถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนท่าแพจัดเป็นถนนคนเดินที่มีการเปิดใช้งานแบบชั่วคราว โดยทำการปิดถนนสัญจรรถยนต์เป็นถนนคนเดินเฉพาะวันอาทิตย์ ระหว่างเวลา 13.00 - 23.00 น. การศึกษาได้ทำการสังเกตการณ์ระหว่างการปิดถนนในวันอาทิตย์ที่ 15 , 22 , 29 มิถุนายน 2545 และใช้แบบสอบถามจำนวน 420 ชุด เมื่อเก็บข้อมูลแบบสอบถามแล้วเสร็จพบว่า มีแบบสอบถามที่ใช้ได้จำนวน 412 ชุด การศึกษาได้ผลดังนี้

5.1 ลักษณะพึงประสงค์ที่มีผลต่อความสำเร็จของถนนคนเดิน

จากการศึกษาในด้านของผู้ใช้พบว่า 5 ปัจจัยประกอบที่จำเป็นและมีผลกับการประสบความสำเร็จของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพเรียงตามลำดับความสำคัญได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านกิจกรรม
2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ
3. ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา
4. ปัจจัยด้านบริหารจัดการพื้นที่
5. ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน

ความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดิน พบว่าให้ลำดับความสำคัญปัจจัยด้านกิจกรรมในถนนคนเดินมากเป็นอันดับที่ 1 ถึง 35.2% โดยเมื่อพื้นที่ถนนท่าแพทำการปิดถนนเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะที่มีการใช้สอยเป็นพื้นที่เพื่อการเดินเท้าของผู้คน ภายในพื้นที่ถนนคนเดินประกอบไปด้วยกิจกรรมต่างๆผสมผสานภายในพื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมประเภทค้าขาย , การสาธิตงานหัตถกรรม , การแสดงต่างๆ , กิจกรรมพักผ่อน เป็นต้น รวมถึงเป็นพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจของผู้ใช้ถนนไปด้วย หากพิจารณากิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทค้าขายสินค้า และกิจกรรมทางสังคมประเภทการแสดงนั้นมีผลดึงดูดผู้มาใช้ถนนได้ถึง 37.1% และ 33% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด รวมถึงผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของ หทัยรัตน์ พวงเซย (2541) กล่าวว่า ลักษณะสำคัญร่วมกันของพื้นที่ที่มีการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์นั้น ควรเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสานและมี

กิจกรรมต่างๆอยู่อย่างใกล้ชิด รวมถึงกรณีศึกษาถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จกล่าวไว้ในบทที่ 2 เมือง Copenhagen , Denmark พบว่าภายในพื้นที่ถนนคนเดินนั้นประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆที่นำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการสร้างกิจกรรมการใช้พื้นที่ภายนอกอาคารของเมือง สอดคล้องกับ Jan Gehl(1987 : 11) กิจกรรมที่เกิดในถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะของเมืองว่ามีทั้งกิจกรรมจำเป็น, กิจกรรมทางเลือกหรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของคนที่จะทำกิจกรรม และเป็นกิจกรรมที่ขึ้นกับช่วงเวลาและสถานที่อำนวยความสะดวก เช่น การเดินรับลม, การดูผู้คนในถนน , การยืน-นั่ง เพื่อความเพลิดเพลิน สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ดีจะส่งเสริมให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดกิจกรรมต่างๆที่เป็นไปได้ เช่นเดียวกับถนนท่าแพในช่วงเวลาทำการปิดใช้งานเป็นถนนคนเดินที่ปราศจากรถยนต์แล้ว เกิดพื้นที่สำหรับกิจกรรมสำหรับการพักผ่อนต่างๆ และยังเป็นพื้นที่พักผ่อนด้วยการเดินเท้าของผู้มาใช้ถนนภายในเมือง และเป็นที่ยอมรับว่าถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จของต่างประเทศนั้นมักอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางของเมืองที่เป็นย่านธุรกิจการค้าที่ได้รับการพัฒนาพื้นที่ให้มีการสนับสนุนการเดินทางอย่างต่อเนื่อง

ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดินสำคัญเป็นลำดับที่ 2 และ 3 (28.4%,23.1%) ที่มีผลต่อลักษณะที่ดีของถนนคนเดิน โดยสภาพแวดล้อมทางกายภาพนั้นประกอบด้วยสภาพอากาศและสิ่งปลูกสร้าง เช่น อาคาร , สถานที่สำคัญต่างๆ , อุปกรณ์ถนนที่ติดตั้งในถนน เป็นต้น และสภาพอากาศและบรรยากาศโดยรอบที่แสดงออกถึงลักษณะของพื้นที่ รวมถึง Todd Litman , Robin Blair, Bill Demopoulos et al.(2002) มีเนื้อหากล่าวถึง สภาพแวดล้อมของถนนที่ดีควรมีสภาพแวดล้อมที่ง่ายต่อการใช้งานในพื้นที่ และลดความขัดแย้งของการใช้สอยระหว่างคนเดิน และพาหนะ รวมถึงสภาพแวดล้อมของถนนจำเป็นต้องมีความปลอดภัยจากการใช้งานทั้งทางเท้า , ทางข้าม หรือเห็นได้จากการแนวคิดต่างๆในพัฒนาภูมิทัศน์เมืองของแต่ละยุค ซึ่งการพัฒนาเมืองในแต่ละแนวคิดจะมีส่วนที่เป็นการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของภูมิทัศน์เมืองร่วมอยู่ด้วย ผู้มาใช้ถนนคนเดินอาจเห็นด้วยว่าสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินนั้นเป็นปัจจัยสำคัญรองจากปัจจัยด้านกิจกรรมต่างๆแล้ว สภาพแวดล้อมของถนนควรเป็นพื้นที่ที่เอื้อต่อการทำกิจกรรมสาธารณะต่างๆ เช่น เอื้อให้เกิดพื้นที่การเดิน , การนั่ง , ได้ยินและมองเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นรอบๆพื้นที่ รวมถึงเป็นพื้นที่ที่สามารถใช้พักผ่อนของผู้มาใช้ถนนได้เช่นกัน

ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาของถนนคนเดิน สำคัญเป็นลำดับที่ 4 (28.6%) ที่มีผลต่อลักษณะที่ดีของถนนคนเดิน ประกอบด้วยการมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะของถนน , สิ่งที่น่าสนใจได้ง่ายในถนน และขนาดส่วนของความกว้างของถนนและความสูงอาคารมีสัดส่วนเหมาะสมขนาดมนุษย์ โดย Amos Rapoport (1987) อธิบายถึงความแตกต่างระหว่างผู้ที่เดินถนนกับผู้ที่เดินทางด้วยรถยนต์ การรับรู้ทางสายตาของผู้เดินถนนที่นำไปสู่กระบวนการคิดร่วมกับประสบการณ์ของแต่ละบุคคลสามารถทำให้เกิดความเพลิดเพลินจากสิ่งต่างๆที่ประกอบรวมอยู่ในพื้นที่ถนนคนเดิน เช่น กิจกรรมต่างๆภายในถนนคนเดิน , บรรยากาศและสภาพแวดล้อมของถนนคนเดิน เป็นต้น รวมถึงการรับรู้เป็นลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินถนนของผู้มาใช้ถนนนั้นสามารถทำให้เกิดความงามด้วยเช่นกัน ดังนั้นอาจเป็นได้ว่าสภาพแวดล้อมของถนนคนเดิน ต้องมีสภาพแวดล้อมที่สนับสนุนให้เกิดการรับรู้ระหว่างเดิน เช่น มี

ความร่มรื่น , มีความสะอาดของพื้นที่ , มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย , มีลักษณะพื้นที่เปิดโล่งที่เห็นจุดปลายทางของการเดิน, มีกิจกรรมต่างๆระหว่างทาง เป็นต้น

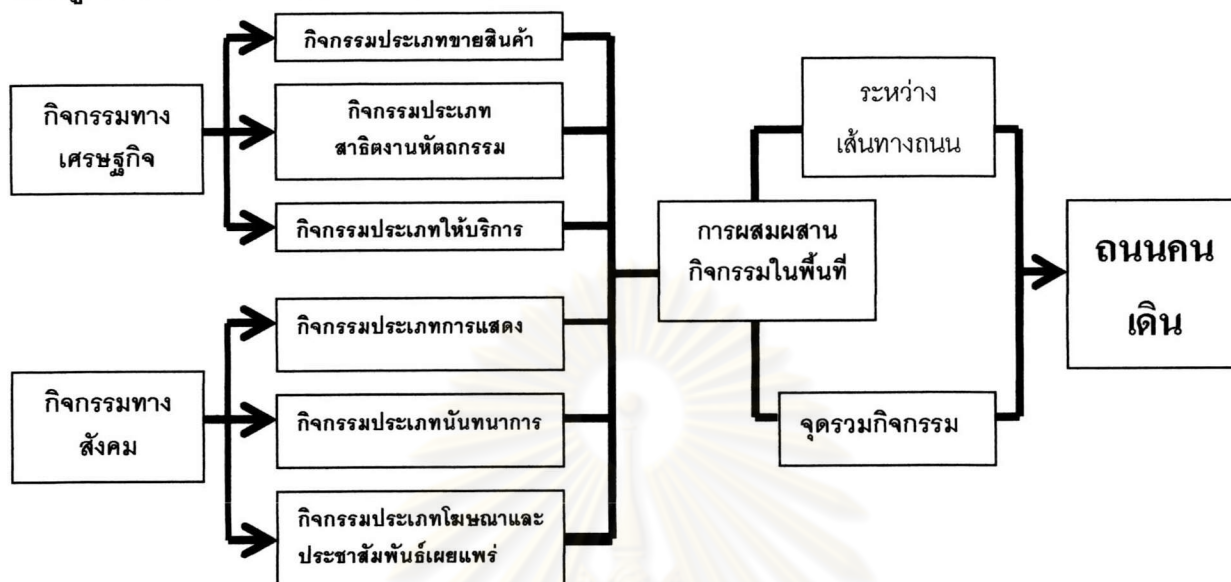
ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าปัจจัยด้านบริหารจัดการของถนนคนเดิน สำคัญเป็นลำดับ 5 (28.9%)ที่มีผลต่อลักษณะที่ดีของถนนคนเดิน Roberto Brambilla and Gianni Longo (1977) กล่าวถึงปัจจัยการบริหารจัดการพื้นที่ เป็นแนวทางที่ใช้ในดูแลสภาพแวดล้อมเมืองที่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบของพื้นที่ โดยใช้เป็นขั้นตอนในการวางแผนในถนนคนเดิน แบ่งเป็น 2 แนวทางประกอบด้วย 1. การส่งเสริมให้คุณภาพทางกายภาพเมืองดีขึ้นในด้านต่างๆ ประกอบด้วย การดูแลรักษาและการซ่อมบำรุงลักษณะทางกายภาพ , ความสะอาดของพื้นที่ รวมถึงการเตรียมส่วนที่มีผลต่อความงามทางสายตา , องค์ประกอบทางกายภาพของกิจกรรมและนันทนาการ 2. การบริหารจัดการพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับระบบเส้นทางและโครงข่ายในการสัญจรของเมือง รวมถึงการสัญจรของผู้พิการ เป็นการพัฒนาเส้นทางสัญจรในรูปแบบการเคลื่อนที่ต่างๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงข่าย โดยปัจจัยด้านบริหารจัดการนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ถนนคนเดิน ซึ่งทั้ง 2 แนวทางได้มาจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ในประเด็นต่างๆ ทั้งปัญหาที่พบระหว่างการปิดถนนคนเดินภายในถนนท่าแพ และข้อเสนอแนะในการปรับปรุงถนนมาเป็นแบบสอบถามผู้มาใช้ถนน เพื่อทราบถึงความคิดเห็นของการพัฒนาถนนคนเดินของผู้ใช้ถนน

ลำดับสุดท้าย คือ ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน ที่ผู้มาใช้ถนนให้ลำดับความสำคัญเป็นลำดับสุดท้ายที่มีผลต่อลักษณะที่ดีของถนนคนเดิน โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบเส้นทางและโครงข่ายในการสัญจรของเมืองที่เกี่ยวข้องรอบพื้นที่ถนนคนเดิน , การเคลื่อนที่ในรูปแบบต่างๆภายในถนนรวมถึงการสัญจรของผู้พิการ , สิ่งอำนวยความสะดวกของโครงข่าย เช่น พื้นที่จอดรถ , จุดรับส่งรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น ซึ่งเกี่ยวข้องกับบริเวณโดยรอบของถนนคนเดินมากกว่าในพื้นที่ถนน ผู้มาใช้ถนนอาจเห็นว่าปัจจัยด้านระบบและโครงข่ายมีลำดับความสำคัญน้อยกว่าปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยที่กล่าวไว้ข้างต้น

จากจุดสังเกตผลการสำรวจลักษณะพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถามร่วมด้วย พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นกลุ่มของผู้ที่เข้ามาท่องเที่ยวในถนนคนเดินมากที่สุด และจัดเป็นกลุ่มของนักเรียนนักศึกษา โดยจำนวนครั้งของการมาท่องเที่ยวภายในถนนคนเดินของผู้ตอบแบบสอบถามนั้น พบว่ามีมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไปถึง 64.6% พิจารณาร่วมกับข้อมูลข้างต้นอาจสรุปได้ว่า ความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินเกี่ยวกับลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพนั้นประกอบด้วย 5 ปัจจัยจากการลำดับความสำคัญมากไปน้อยของแต่ละปัจจัย ที่มีผลนำไปสู่ความสำเร็จของถนนคนเดินของผู้ใช้ถนนที่เป็นกลุ่มนักเรียนนักศึกษา ประกอบด้วย 1. ปัจจัยด้านกิจกรรม, 2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ , 3. ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา, 4. ปัจจัยด้านบริหารจัดการ และ5. ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน ซึ่งในแต่ละปัจจัยนั้นจะมีรายละเอียดประกอบดังนี้

5.1.1 ปัจจัยด้านกิจกรรม

แผนภูมิที่ 5.1 แสดงการเชื่อมโยงด้านกิจกรรมในถนนคนเดิน



ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มาใช้ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับด้านของกิจกรรมในถนนคนเดิน พบว่าลักษณะพึงประสงค์ของปัจจัยด้านกิจกรรมของถนนคนเดิน คือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลต่อด้านกิจกรรมเป็นอันดับ 1 ถึง 37.1% ทั้งยังเป็นกิจกรรมที่มีผลดึงดูดต่อการมาเดินของผู้มาใช้ถนนอันดับที่ 1 ถึง 28.9% คือ กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้าต่างๆ และยังเป็นกิจกรรมที่มีจำนวนมากกว่ากิจกรรมประเภทอื่นๆ ในช่วงระหว่างการปิดถนนคนเดิน เฉลี่ยสัดส่วนเมื่อเปรียบเทียบกับกิจกรรมอื่น ๆ มีมากถึง 85% (รายละเอียดในแผนภูมิที่ 4.2-4.4) Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 37) กล่าวถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบธุรกิจการค้าของพื้นที่, การบริการของเอกชนในลักษณะต่างๆ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ถนนคนเดินที่มีกิจกรรมในเชิงเศรษฐกิจ มักพบในย่านใจกลางเมืองโดยมีวัตถุประสงค์ใช้เป็นพื้นที่พบปะ และต้องการพื้นที่ใช้สอยเชื่อมโยงกิจกรรมทางการค้าขาย ซึ่งอาจส่งผลไปถึงกิจกรรมทางสังคมที่ผู้คนมาเดิน รวมถึงพื้นที่ภายในถนนท่าแพเองเดิมจัดเป็นถนนที่มีธุรกิจการค้าสำคัญของจังหวัดเชียงใหม่ และเป็นพื้นที่ที่มีร้านค้าขายสินค้าต่างๆ เช่น สินค้าพื้นเมือง, สินค้าของที่ระลึก, ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เป็นต้น อยู่ตลอดเส้นทางเมื่อทำการปิดถนนคนเดินภายในถนนท่าแพ ร้านค้าที่อยู่ภายในพื้นที่จึงเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมประเภทค้าขายรวมถึงผู้ประกอบการจากภายนอกพื้นที่ที่นำสินค้ามาขายภายในถนน จึงทำให้บรรยากาศการปิดถนนคนเดินนั้นเต็มไปด้วยการมีร้านค้าขายเป็นจำนวนมากในพื้นที่

ขณะที่กิจกรรมทางสังคม ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลต่อด้านกิจกรรมเป็นลำดับที่ 2 (33%) โดยผู้มาใช้ถนนเห็นว่า กิจกรรมทางสังคมยังมีผลดึงดูดต่อการมาเดินของผู้ใช้ถนนถึง 21% คือ กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ เช่น การแสดงดนตรีพื้นบ้าน, ศิลปินเปิดหมวก, การแสดงตลกของสัตว์ปศุสัตว์ เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมทางสังคมนั้นจัดเป็นประเภทกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจของผู้มาใช้ถนนมากกว่า เนื่องจากสามารถเดิน

ชมบรรยากาศของถนนคนเดินโดยรอบ , ชมการแสดงต่างๆและฟังดนตรี เป็นต้น โดยRoberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 37) กล่าวถึง กิจกรรมทางสังคม ได้แก่ การพบปะสังสรรค์ , การชมการแสดง , กิจกรรมทางศาสนา , ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมต่างๆ ของชุมชน อาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมนั้นมีความเชื่อมโยงกันและกัน ซึ่งผู้คนอาศัยในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ในการลำดับความต้องการกิจกรรมที่เกิดขึ้น อาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมทางสังคมตามความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนนั้นมีความสำคัญต่อการถนนคนเดินเช่นกัน รองจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจเมื่อเปรียบเทียบจากค่าทางสถิติของความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนน

ในขณะเดียวกันการผสมผสานของกิจกรรม ผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญลำดับที่ 3 (34.2%) โดยมีนักวิชาการมีข้อมูลสนับสนุน Peter Piet (1996:46) กล่าวว่าหลักเกณฑ์พื้นฐานสำคัญ คือ การใช้สอยแบบผสมผสานในถนนคนเดิน เพื่อสร้างให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ ในขณะที่ Peter Piet (1996:52) กล่าวถึง การใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Mix use) ในสภาพแวดล้อมให้มีความหลากหลายสามารถทำให้สภาพแวดล้อมของถนนคนเดินมีความปลอดภัยได้ รวมถึงผลการศึกษาของพัยรัตน์ พ่วงเขย (2541) กล่าวถึงลักษณะสำคัญของพื้นที่สนับสนุนการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ ควรเป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix use) อยู่ภายใน มีกิจกรรมต่างๆอยู่อย่างใกล้ชิด อาจกล่าวได้ว่าการผสมผสานของกิจกรรมมีผลต่อการมาของผู้มาใช้ถนนน้อยกว่ากิจกรรมทั้ง 2 กิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งการผสมผสานของกิจกรรมนั้นเป็นการเชื่อมโยงกิจกรรมกับสภาพแวดล้อมของถนนคนเดิน ที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ถนนคนเดิน

ปัจจัยด้านกิจกรรมผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญลำดับที่ 4 (38.1%) คือ จุดรวมของกิจกรรม ภายในถนนคนเดินบริเวณจุดรวมกิจกรรมนั้น ได้แก่ บริเวณลานประตูท่าแพ , บริเวณลานโล่งหน้าวัดเซตวัน , บริเวณลานโล่งหน้าวัดบุพพาราม , บริเวณลานโล่งหน้าวัดมหาวันและบริเวณจุดตัดสี่แยกถนนกำแพงดิน เป็นต้น Kevin Lynch (1960)ให้ความหมายของจุดรวมกิจกรรมไว้ว่า หมายถึง จุดหรือสถานที่ที่มีการรวมของกลุ่มคน หรือมีกิจกรรมที่เป็นที่รวมคน ในเส้นทางหนึ่งๆอาจมีจุดรวมกิจกรรมมากกว่า 1 จุดได้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ว่าเป็นบริเวณสี่แยก หรือจุดตัดรวมถึงพื้นที่เปิดโล่ง (Open space) บริเวณจุดรวมกิจกรรมนั้นเชื่อมโยงกับระบบเส้นทางของถนนคนเดิน เนื่องจากเป็นบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนหรือบริเวณพื้นที่ว่างขนาดใหญ่ที่รวมกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ได้ จะสอดคล้องที่ Jan Gehl (1987) กล่าวถึงบริเวณพื้นที่ว่าง (Space) หรือ มีบริเวณลานจัตุรัสขนาดเล็กระหว่างทางของโครงข่ายถนน ว่าส่งผลต่อจิตวิทยาในการทำให้ผู้ที่เดินรู้สึกวาระยะทางสั้นลงได้ ซึ่งผู้มาใช้ถนนเห็นว่าจุดรวมกิจกรรมมีผลต่อการมาของผู้มาใช้ถนนน้อยกว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจ , กิจกรรมทางสังคมและการผสมผสานของกิจกรรม

จากข้อมูลความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนเรียงลำดับความสำคัญรายละเอียดของปัจจัยด้านกิจกรรมของถนนท่าแพข้างต้นสรุปได้ว่า

1. การมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจประเภทค้าขายสินค้า รวมถึงธุรกิจประเภทให้บริการในพื้นที่
2. การมีกิจกรรมทางสังคมประเภทการแสดงต่างๆ รวมถึงกิจกรรมประเภทนันทนาการในพื้นที่

3. การผสมผสานกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ถนนคนเดิน สามารถส่งผลให้พื้นที่ของถนนคนเดินมีกิจกรรมที่หลากหลายและนำพื้นที่ไปสู่สภาพแวดล้อมที่มีความปลอดภัยในการใช้งานได้

ส่วนพื้นที่จัดรวมกิจกรรมหากพิจารณาจากค่าทางสถิติแบบสอบถามรายละเอียดปัจจัยด้านกิจกรรมแล้วนั้น อาจไม่ได้สำคัญเท่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจ, กิจกรรมทางสังคมและการผสมผสานของกิจกรรม โดยพื้นที่จัดรวมกิจกรรมนั้นเป็นพื้นที่ที่รวมกิจกรรมต่างๆและกลุ่มคนในพื้นที่ และยังพบว่าพื้นที่จัดรวมกิจกรรมนั้นมักเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่หรือพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งตำแหน่งของจัดรวมกิจกรรมนั้นมักอยู่บริเวณทางเข้าออกหลักของถนน รวมถึงอยู่ในส่วนที่เป็นสถานที่สำคัญที่มีพื้นที่เปิดโล่งเชื่อมต่อกับถนนขนาดใหญ่กิจกรรมของการพักผ่อนและนันทนาการของผู้มาใช้ถนน ทั้งนี้ยังทำหน้าที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่างๆในพื้นที่กับระบบเส้นทางโครงข่ายถนนคนเดิน

5.1.2 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

แผนภูมิที่ 5.2 แสดงการเชื่อมโยงของสภาพแวดล้อมทางกายภาพในถนนคนเดิน



ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มาใช้ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดิน พบว่าลักษณะพึงประสงค์ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดิน คือ ความปลอดภัยในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นเป็นสิ่งสำคัญมากต่อด้านสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินลำดับที่ 1 (35.4%) โดยในรายละเอียดผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยจากขโมย, โจรและผู้ประทุษร้ายในถนนมากอันดับ 1 ถึง 36.9% , อันดับ 2 (39.6%) คือ ความปลอดภัยจากมลพิษทางอากาศ ฝุ่นและเสียง และอันดับ 3 (33.7%) คือ อุบัติเหตุจากรถยนต์ สอดคล้องกับ Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos et al.(2002) กล่าวสรุปสำคัญถึงสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน จำเป็นต้องมีความปลอดภัย ทั้งทางเท้า , ทางข้าม ควรมีการออกแบบและสามารถลดความขัดแย้งระหว่างคนเดิน และพาหนะ ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่จะต้องมีในสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีผู้มาใช้สอยพื้นที่ถนนเป็นจำนวนมาก ซึ่งสภาพแวดล้อมภายในควรมีการสนับสนุนให้พื้นที่ที่มีความปลอดภัยจากขโมย, โจร และผู้ประทุษร้าย และ ความปลอดภัยนั้นเริ่มจากการปรับสภาพแวดล้อมกายภาพถนนคนเดิน ที่สามารถใช้งานได้ดีและมีการดูแลซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ นั้น สามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยได้

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ผู้มาใช้ให้ความสำคัญลำดับที่ 2 (34.5%) คือ ความสบายในถนนคนเดิน โดยผู้มาใช้ถนนเห็นว่าความสบายในถนนจากสภาพอากาศในถนนคนเดินมีความสำคัญอันดับ 1-3 (26.2%) จากข้อมูลสภาพอากาศในถนน (รายละเอียดในข้อ 3.2.4) ที่สนับสนุนว่าสภาพอากาศในถนนคนเดินนั้นมีผลต่อการใช้งานของผู้ใช้ถนนรวมถึงผลต่อจำนวนผู้ใช้ถนน พิจารณาจากความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาทำการปิดถนนคนเดินและเวลาสิ้นสุดปิดถนน ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการเริ่มกิจกรรมถนนคนเดินที่เวลา 15.00 น. – 24.00 น. เนื่องจากสภาพอากาศมีแสงแดดไม่จัด , มีร่มเงา และอุณหภูมิไม่ร้อนจัด จึงเป็นเวลาที่ใช้ถนนคนเดินเห็นว่าเป็นช่วงเวลาเหมาะสมกับการเริ่มกิจกรรมถนนคนเดิน ในถนนท่าแพ ยังพบอีกว่าปริมาณของผู้มาใช้ถนนที่มีความแตกต่างระหว่างเวลากลางวันและเวลาค่ำ ที่พบว่าถนนคนเดินในเวลาค่ำนั้นมีปริมาณผู้มาใช้ถนนมากกว่าเวลากลางวัน ทั้งนี้สภาพอากาศยังรวมถึงสภาพอากาศของถนนคนเดินในเวลาที่อากาศแจ่มใสนั้นสนับสนุนให้เกิดจากใช้งานถนนมากกว่าช่วงเวลาฝนตกจากที่กล่าวมานั้นสอดคล้องกับกรณีศึกษาเมือง Copenhagen , Denmark ที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 พบว่าสภาพอากาศที่กำลังพอดีของเดนมาร์ก เป็นตัวแปรที่สำคัญที่ทำให้การพยายามพัฒนาชีวิตภายในเมืองให้มีการใช้ชีวิตในพื้นที่ภายนอกอาคาร ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าลำดับที่ 4 (19.4%) คือ ความสบายจากการใช้งานโดยความกว้างของถนนคนเดินที่สามารถใช้งานได้สะดวก มีทางเดินที่กว้างพอสามารถรองรับปริมาณผู้มาใช้ถนนคนเดินจำนวนมากๆ ลำดับที่ 5 (22.6%) คือ ความสบายจากบรรยากาศด้วยสีส้มของพันธุ์ไม้ถนน ในช่วงฤดูหนาวนั้นจะมีการติดตั้งกระถางดอกไม้เมืองหนาวอยู่บนทางเท้าและกระถางแขวนทั้ง 2 ฝั่งของถนนท่าแพ ซึ่งมีสีส้มสวยงาม เนื่องจากสีส้มของพันธุ์ไม้ถนนนั้นสามารถให้ความสบายตาแก่ผู้มาใช้ถนน และเป็นสิ่งประดับบริเวณถนนคนเดินให้มีความสวยงามได้ ลำดับที่ 6 (23.3%) คือ ความสบายจากการใช้งานด้วยไฟส่องสว่างในเวลาค่ำมืดในถนนคน ในขณะเดียวกันจากการสังเกตการณ์ในพื้นที่ถนนคนเดินจะพบว่าปริมาณผู้มาใช้ถนนตั้งแต่เวลา 17.00 น. จะมีปริมาณผู้มาเดินในถนนมากกว่าในเวลากลางวัน ดังนั้นไฟส่องสว่างใน

เวลาค่ำมืดในถนนคนเดินจึงมีความสำคัญเช่นกันและส่งผลถึงความปลอดภัยจากขโมย โจรและผู้ประทุษร้ายในถนนคนเดิน

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ผู้มาใช้ให้ความสำคัญลำดับที่ 3 (22.3%) คือ การเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน โดยผู้มาใช้ถนนเห็นว่าทางเข้าสู่พื้นที่เป็นส่วนรายละเอียดสำคัญของสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน เป็นพื้นที่ที่นำผู้มาใช้ถนนเข้าไปสู่พื้นที่ถนนคนเดินได้ ด้วยการเดินเท้าในบริเวณทางเชื่อมต่อกถนนในจุดต่างๆ เช่น พื้นที่ทำการปิดถนนในบริเวณประตูท่าแพ , บริเวณถนนซอยต่างๆที่เชื่อมต่อกระหว่างถนนคนเดิน โดย Allan B. Jacobs(1993:302) ที่กล่าวถึง การเข้าสู่พื้นที่(Accessibility) ทางเข้าสู่พื้นที่ของสาธารณะในสถานที่ตามความยาวของถนน โดยใช้บริเวณจุดตัด , ทางแยกหรือบริเวณทางข้าม ที่จุดสังเกตที่เห็นได้ง่าย และกำหนดว่าในถนนหนึ่งเส้นควรมีทางเข้าสู่พื้นที่ในระยะเวลาที่เหมาะสม ประมาณทุก 90 เมตร ซึ่งพื้นที่ทางเข้าสู่ถนนคนเดินมีเส้นทางหลักบริเวณลานประตูท่าแพ และบริเวณสี่แยกอุปกุด และทางเข้าบริเวณถนนซอยต่อเนื่อง ระหว่างทางของถนนท่าแพที่มีจำนวนถึง 10 ถนนรวมกัน เฉลี่ยระยะห่างของทางเข้าประมาณ 80-120 เมตร จัดว่าทางเข้าสู่พื้นที่ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพจัดว่าอยู่ในระยะห่างที่เหมาะสม และมีทางเข้าสู่พื้นที่ที่ตรงตามที่นักวิชาการกล่าวถึง

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ผู้มาใช้ให้ความสำคัญลำดับที่ 4 (28.9%) คือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน โดยผู้มาใช้ถนนเห็นว่าอุปกรณ์อำนวยความสะดวกหรืออุปกรณ์ถนนจัดเป็นรายละเอียดสำคัญของสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน ประกอบด้วย ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ , ไฟส่องสว่าง , ถังขยะ , ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 52) กล่าวว่า ไม่มีถนนใดที่ไม่ต้องการอุปกรณ์ถนน และต้องมีการสำรวจถึงความเพียงพอในพื้นที่ ซึ่งเครื่องติดตั้งและอุปกรณ์ถนนนั้นสามารถส่งผลถึง ความสบายจากการใช้งานถนนทั้งในเวลาปกติและเวลาค่ำมืดได้ ซึ่งอุปกรณ์ถนนภายในถนนท่าแพเดิมนั้นเป็นอุปกรณ์ถนนสัญจรรถยนต์ ที่สามารถพบเห็นตามถนนสาธารณะทั่วไป อุปกรณ์ถนนจึงไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงหรือติดตั้งเพิ่มเพื่อรองรับผู้มาใช้ถนนแต่อย่างใดเมื่อทำการปิดถนนคนเดิน ซึ่งอุปกรณ์ที่ผู้มาใช้ถนนคนเดินนั้นเห็นว่าไม่เพียงพอกับถนนคนเดินได้แก่ ถังขยะ , ตู้โทรศัพท์ , ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง และม้านั่ง เป็นต้น ทั้งนี้ในการพัฒนาพื้นที่ถนนในอนาคตควรมีการพิจารณาถึงอุปกรณ์ถนนโดยพิจารณาจากความคิดเห็นของผู้ใช้ถนนได้ เพื่อเป็นแนวทางการปรับปรุงพื้นที่รองรับการใช้งานในถนนคนเดินร่วมด้วย รวมถึงการเพิ่มเติมอุปกรณ์ที่ยังขาดแคลนและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ที่เสียหายให้อยู่ในสภาพที่ใช้งาน

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ผู้มาใช้ให้ความสำคัญลำดับที่ 5 (41.7%) คือ ความสะดวกในถนนคนเดิน Helen Woolley (1996:16)และ Tiddalds Francis (1992) สนับสนุนเรื่องความสะดวกจากการใช้งานในถนนคนเดินเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมากถึงความพร้อมในการเป็นถนนคนเดิน ว่ามีความสะดวกในการเดินทางภายในถนนหรือไม่ ซึ่งนำมาสู่ความสำเร็จของถนนคนเดินที่มีความต่อเนื่องของถนน เพื่อช่วยเพิ่มความน่าสนใจของถนน , ความตรงของถนนที่ช่วยให้เกิดการเดินที่เห็นจุดหมาย และมีสภาพพื้นผิวทางเดินที่แข็งแรงสะดวกต่อการเดิน โดยไม่มีสิ่งกีดขวางภายในถนน อาจกล่าวได้ว่า ควรนำมาพิจารณาทั้ง 2 ส่วนถึงการออกแบบความสะดวกในการใช้สอย และเป็นสิ่งที่นำมาใช้ให้เกิดขึ้นในถนนคนเดินเพื่อรองรับการใช้งานทั้งในเวลาทั่วไป ทั้งนี้รวมถึงความสะดวกในการเดินทางของคนพิการร่วมด้วย ซึ่งภายในถนนท่าแพนั้นยัง

ไม่ได้มีการพัฒนาพื้นผิวจราจรของถนนเพื่อคนพิการแต่อย่างใด เนื่องจากสภาพของถนนเดิมเป็นถนนที่สัญจรรถยนต์และมีทางเท้าขนาดเล็กประกอบด้วยทางเท้าที่แคบและมีอุปสรรคถนนตั้งกีดขวางไม่เป็นระเบียบบนทางเท้า แนวทางการพัฒนาถนนคนเดินในอนาคตให้มีการปิดใช้งานถาวร อาจมีการพัฒนาการออกแบบเพื่อความสะดวกในการใช้งานของคนปกติและคนพิการมากขึ้น ในขณะที่ผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ลำดับความสำคัญที่เรื่องของสภาพอาคารสิ่งปลูกสร้าง หากพิจารณาจากค่าสถิติแล้วเห็นว่าสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในมีความสำคัญน้อยกว่าข้ออื่นที่กล่าวไปข้างต้น

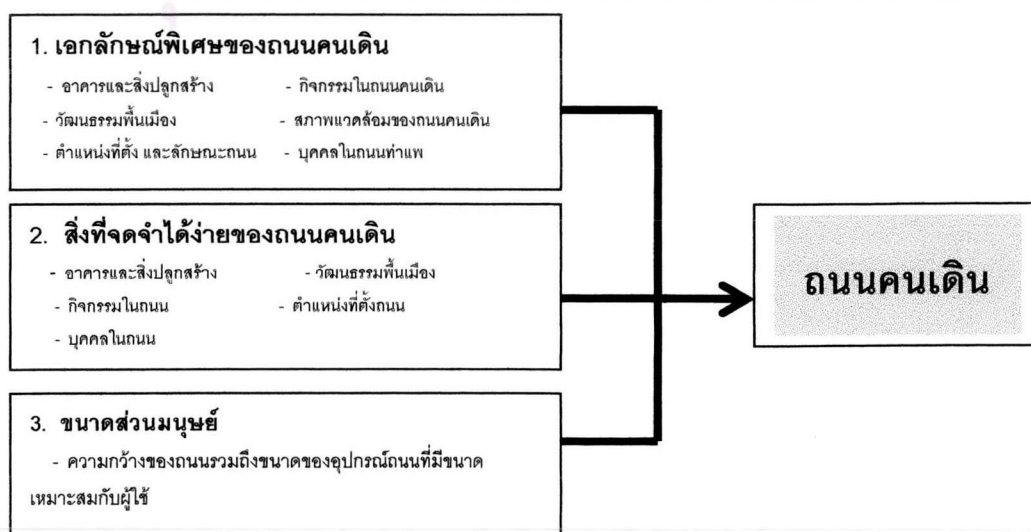
จากข้อมูลความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนสรุปได้ว่า ลักษณะพึงประสงค์ของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพเรียงตามลำดับความสำคัญประกอบด้วย

1. สภาพแวดล้อมที่มีความปลอดภัยของถนนคนเดิน
2. สภาพแวดล้อมที่มีความสบายของถนนคนเดิน ประกอบด้วย สบายที่เกิดจากบรรยากาศถนนและความสบายที่เกิดจากการใช้งานถนน
3. การมีทางเข้าสู่พื้นที่ได้ในทุกๆระยะประมาณ 80-120 เมตร
4. ภายในถนนคนเดินมีอุปสรรคอำนวยความสะดวกติดตั้งภายในถนน
5. สภาพแวดล้อมถนนที่มีความสะดวกของการเดินภายในพื้นที่ มีความต่อเนื่องของเส้นทางและลักษณะพื้นผิวที่เดินได้สะดวกไม่มีสิ่งกีดขวาง

โดยผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญของสภาพแวดล้อมถนนที่ใกล้ตัวผู้มาใช้ถนนด้วยหน้าที่ประโยชน์ใช้สอยของถนนคนเดินมากกว่าสภาพแวดล้อมที่สวยงาม สอดคล้องเนื้อหาของ วิมลสิทธิ์ หรยางกูร(2541:29) กล่าวถึง สภาพแวดล้อมกายภาพต้องสามารถตอบสนองประโยชน์ทางการใช้สอย และการสังคมที่เกิดขึ้นเป็นสำคัญ ส่วนการสนองทางทัศนการณ์นั้นน่าจะมีความสำคัญน้อยกว่ามาก นำไปสู่แนวทางการพัฒนาของถนนคนเดินโดยการพัฒนาสภาพแวดล้อมถนนให้เอื้อต่อการใช้พื้นที่ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพก่อนเป็นลำดับแรก ร่วมกับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนให้มีความสวยงามของภูมิทัศน์เมืองให้เกิดบรรยากาศเป็นพื้นที่พักผ่อนของเมืองได้

5.1.3 ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา

แผนภูมิที่ 5.3 แสดงการเชื่อมโยงของด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนนคนเดิน



ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มาใช้ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนนคนเดิน ความคิดเห็นผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นสิ่งสำคัญมากลำดับที่ 1 ถึง 44.9% คือ เอกลักษณะพิเศษเฉพาะภายในถนนคนเดิน เนื่องจากอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ในถนนท่าแพนั้นมีขนาดใหญ่และสามารถเห็นได้ชัดเจนจากถนน ได้แก่ รูปแบบอาคารในถนน, วัดและโบราณสถาน, ประติมากรรม, ร้านค้า, ลานโล่งประตูเมือง สอดคล้อง ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม (2531:2-4) กล่าวถึงการที่มีเมืองมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน ทำให้ผู้ไปเยี่ยมชมเยือนได้รับรู้ ก่อให้เกิดความเข้าใจและรู้จักเมืองนั้นๆมากขึ้น และมีผลต่อเนื้อทำให้พึงพอใจในลักษณะเฉพาะนั้น ซึ่งอาคารและสิ่งปลูกสร้างยังคงมีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่นอย่างชัดเจน และสถานที่วัดและโบราณสถานนั้นเป็นสถานที่ที่มีประวัติศาสตร์เกี่ยวข้องกับเมืองเชียงใหม่ในอดีตทั้งยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัด ทั้งนี้ส่งผลไปถึงความน่าสนใจของจินตนาการหรือความงามที่เกิดจากบรรยากาศที่รับรู้ได้จากสภาพแวดล้อมถนน

ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นเป็นสิ่งสำคัญลำดับที่ 2 (41.3%) คือ สิ่งที่จดจำได้ง่ายของถนนคนเดิน โดยกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดิน นั้นสามารถทำให้ถนนมีเอกลักษณ์พิเศษ และทำให้ผู้คนสามารถจดจำถนนได้ง่าย รวมถึงวัฒนธรรมพื้นเมือง, สภาพแวดล้อมของถนนคนเดิน, ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะของถนน และบุคคลในถนน สอดคล้องกับ Allan B. Jacobs(1993:9) กล่าวถึง ถนนที่ดีต้องสามารถเป็นที่จดจำได้ง่าย หรือแสดงออกถึงความเป็นเฉพาะและบริเวณตำแหน่งของงานศิลปะ โดยสิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดินมีความคล้ายคลึงกับเอกลักษณ์ของถนนคนเดิน จะมีความแตกต่างกับเอกลักษณ์พิเศษ นั่นคือถนนสายนั้นอาจไม่มีเอกลักษณ์พิเศษแต่มีส่วนประกอบภายในถนนที่มีลักษณะเด่น เช่น อาคารสิ่งปลูกสร้าง, การแต่งกายของคนในพื้นที่, อาหารและสินค้าที่ขายภายในถนน เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่มองเห็นได้ง่ายและเกิดขึ้นภายในถนน เป็นสิ่งที่จดจำได้ง่ายของผู้ที่มาเดินถนนและนักท่องเที่ยวได้

ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญลำดับที่ 3 (45.1%) คือ ขนาดส่วนมนุษย์ โดยการคำนึงถึงขนาดส่วน มนุษย์ (Human scale) มีความสำคัญในการออกแบบเพื่อพัฒนาถนนคนเดิน ซึ่งเป็นการเอาใจใส่ในรายละเอียดองค์ประกอบถนนที่มีผลต่อทัศนียภาพโดยรวมของถนน เช่น ความกว้างถนน, ขนาดและความสูงของอุปกรณ์ถนนที่ติดตั้งอยู่ริมถนน สอดคล้องกับ Tiddalds Francis(1992) กล่าวถึง ในการวางแผนใช้สอยในถนนคนเดินนั้นสามารถรับรู้ได้จากการออกแบบที่ดี คือ การออกแบบที่มีความต่อเนื่อง เหมาะสมกับขนาดส่วนของผู้ใช้สอยของอุปกรณ์ถนน, วัสดุพื้นผิวถนนหรืองานศิลปะ จากที่กล่าวมายังรวมถึงการต่อเติมอาคารภายในถนนคนเดินที่ควรมีการจำกัดความสูงอาคารในอนาคต จะเป็นส่วนที่ส่งเสริมให้มีทัศนียภาพที่ดีและมีสิ่งที่จดจำได้ง่ายของถนนได้

จากข้อมูลความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนข้างต้นสรุปได้ว่า ลักษณะพึงประสงค์ของปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพเรียงตามลำดับความสำคัญประกอบด้วย

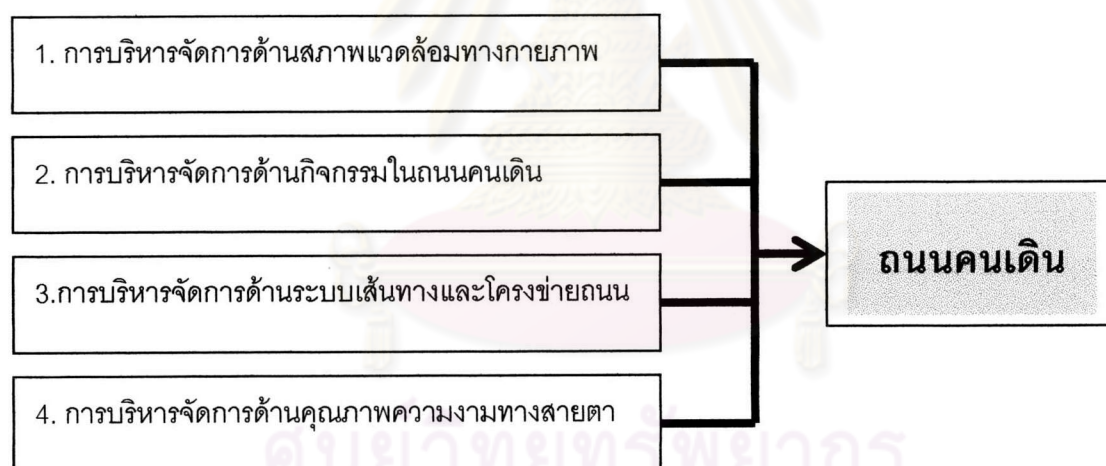
1. ถนนคนเดินควรประกอบด้วยการมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะของถนนคนเดิน ได้แก่ อาคารสิ่งปลูกสร้าง, การแต่งกายของคนในพื้นที่, อาหารและสินค้าที่ขายภายในถนน เป็นต้น
2. ถนนคนเดินควรประกอบด้วยสิ่งที่จดจำได้ง่าย

3. ลักษณะถนนควรมีขนาดสัดส่วนของถนนเช่น ความกว้างของถนน รวมถึงอุปกรณ์ถนนมีขนาดส่วนเหมาะสมกับการใช้งานของมนุษย์

จากการศึกษายังทำให้ทราบอีกว่าการรับรู้คุณภาพความงามทางสายตาภายในถนนคนเดินนั้น นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น วิทยา ทรงกิตติกถ์ อ้างถึง Cullen, Gordon (1995:9) การรับรู้ความงามในถนนคนเดินยังมีรูปแบบการรับรู้ขณะผู้รับเคลื่อนที่ไปตามถนนคนเดิน สามารถรับรู้และทำความเข้าใจความสัมพันธ์ในสภาพแวดล้อมโดยรอบด้วยการมองเป็นลำดับ (Serial Vision) ของเส้นทางที่ทำให้เกิดความงามได้ และเห็นโครงสร้างถนนที่มีความสัมพันธ์ทางกายภาพของสิ่งต่างๆที่มีต่อกัน และรวมทั้งความสัมพันธ์ทางกายภาพระหว่างสิ่งต่างๆกับผู้รับรู้ ดังนั้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินนั้นควรคำนึงในเรื่องคุณภาพความงามของสภาพแวดล้อมภายในถนนคนเดินที่มีผลต่อการรับรู้และสร้างประสบการณ์ของผู้มาถนนคนเดินได้

5.1.4 ด้านบริหารจัดการของถนนคนเดิน

แผนภูมิที่ 5.4 แสดงการเชื่อมโยงของด้านบริหารจัดการในถนนคนเดิน



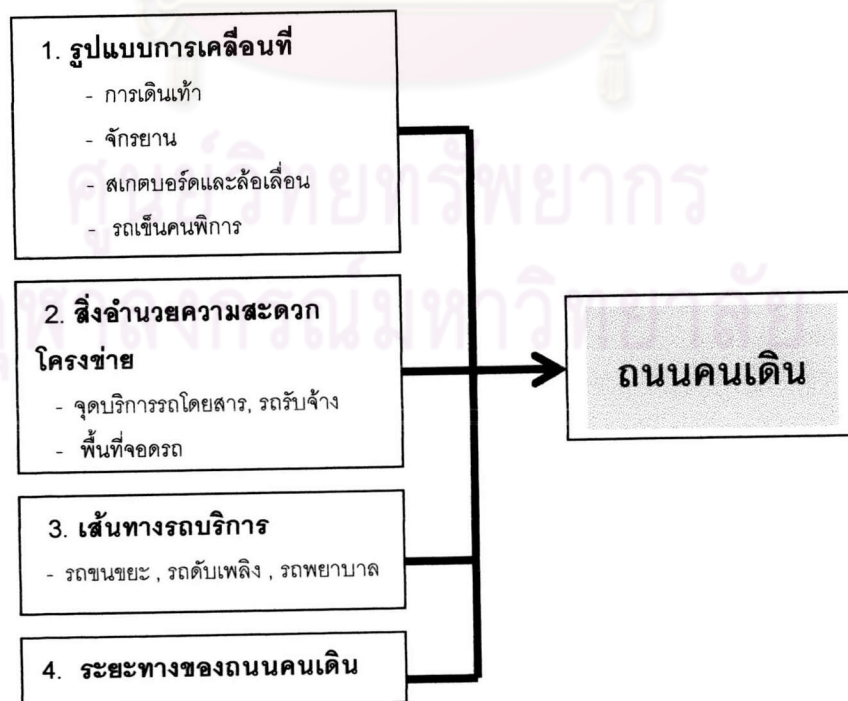
ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มาใช้ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับด้านบริหารจัดการในถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นเป็นสิ่งสำคัญมากต่อการบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนลำดับที่ 1 ถึง 36.5% รองลงมาลำดับที่ 2 (31.4%) คือ การบริหารจัดการด้านกิจกรรม ต่อมาลำดับที่ 3 (32.4%) คือ การบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน และสุดท้ายลำดับที่ 4 (36.8%) คือ การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนน

จากข้อมูลความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนข้างต้นสรุปได้ว่า ลักษณะพึงประสงค์ของปัจจัยด้านบริหารจัดการถนนคนเดินเรียงตามลำดับความสำคัญประกอบด้วย

1. การบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพถนนนั้นเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เป็นอันดับต้นๆ ด้วยการส่งเสริมให้คุณภาพทางกายภาพเมืองดีขึ้น ประกอบด้วยการบริหารจัดการเกี่ยวกับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในถนนคนเดิน รวมถึงการดูแลรักษาและการซ่อมบำรุงพื้นที่ผิวถนน และ ความสะอาดของพื้นที่
2. การบริหารจัดการด้านกิจกรรมประเภทต่างๆที่เดินขึ้นภายในถนน
3. การบริหารจัดการเส้นทางและโครงข่ายในการสัญจรของเมือง เช่น การพัฒนาเส้นทางสัญจรรูปแบบการเคลื่อนที่ต่างๆรวมถึงการสัญจรของผู้พิการ , การดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงข่าย , การส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และเส้นทางบริการรองรับ เป็นต้น
4. การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตาที่สามารถรับรู้ได้จากสภาพแวดล้อมถนนนั้น เนื่องจากสภาพแวดล้อมของถนนนั้นเป็นพื้นที่ใช้สอยที่ผู้มาเดินถนนสามารถรับรู้จากการมองเห็น การบริหารจัดการพื้นที่ถนนคนเดินในด้านต่างๆนั้นใช้เป็นแนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมในพื้นที่ถนนคนเดิน แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ , พนักงาน หรือผู้ที่หน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ โดยใช้เป็นข้อพิจารณาพื้นฐาน และมีการปรับปรุงในเข้ากับสภาพแวดล้อมพื้นที่อื่นๆ ให้มีความเหมาะสมในอนาคตต่อไป

5.1.5 ด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน

แผนภูมิที่ 5.5 แสดงการเชื่อมโยงของด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน



ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มผู้มาใช้ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เกี่ยวกับด้านระบบเส้นทาง และโครงข่ายของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นเป็นสิ่งสำคัญมากลำดับที่ 1 (38.6%) คือ รูปแบบการเคลื่อนที่ในถนนคนเดิน ประกอบด้วย การเคลื่อนที่ของคนเดินเท้า , จักรยาน , สเกตบอร์ดหรือล้อเลื่อน , รถเข็นของคณพิการ สร้างความหลากหลายขึ้นภายในพื้นที่ถนนและแสดงถึงคุณภาพของถนนคนเดินที่สามารถรองรับการเคลื่อนที่ต่างๆภายในถนนได้

ลักษณะพึงประสงค์ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายลำดับที่ 2 (31.6%) คือ สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่ายในถนนคนเดิน ประกอบด้วย จุดบริการรถโดยสาร, รถรับจ้าง และพื้นที่จอดรถในระยะทางที่สามารถเดินถึงได้ สนับสนุนการศึกษาของหทัยรัตน์ พ่วงเชย (2541) ศึกษา ถึงรูปแบบของNMT ที่ใช้อยู่ปัจจุบันมี 5 รูปแบบ คือ การเดินเท้า , จักรยาน , สามล้อถีบ , ซาเล้ง และ รถเข็น โดยการเดินทางแบบ NMT มีความเหมาะสมกับการเดินทางภายในโซน และการเดินทางระยะใกล้ โดยเส้นทางของถนนคนเดินต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่าย ประกอบด้วย มีจุดบริการรับส่งของรถรับจ้างประจำทาง รวมถึงการพัฒนาระบบรถรับส่งบริการประจำทางที่เป็นการสนับสนุนให้ผู้ที่มาถนนคนเดินหันมาใช้รถโดยสารรับจ้างแทนพาหนะส่วนบุคคล และการเตรียมพื้นที่จอดรถสำหรับรองรับผู้ที่นำพาหนะส่วนบุคคลเข้ามาในพื้นที่ที่สามารถเดินเท้าถึงได้

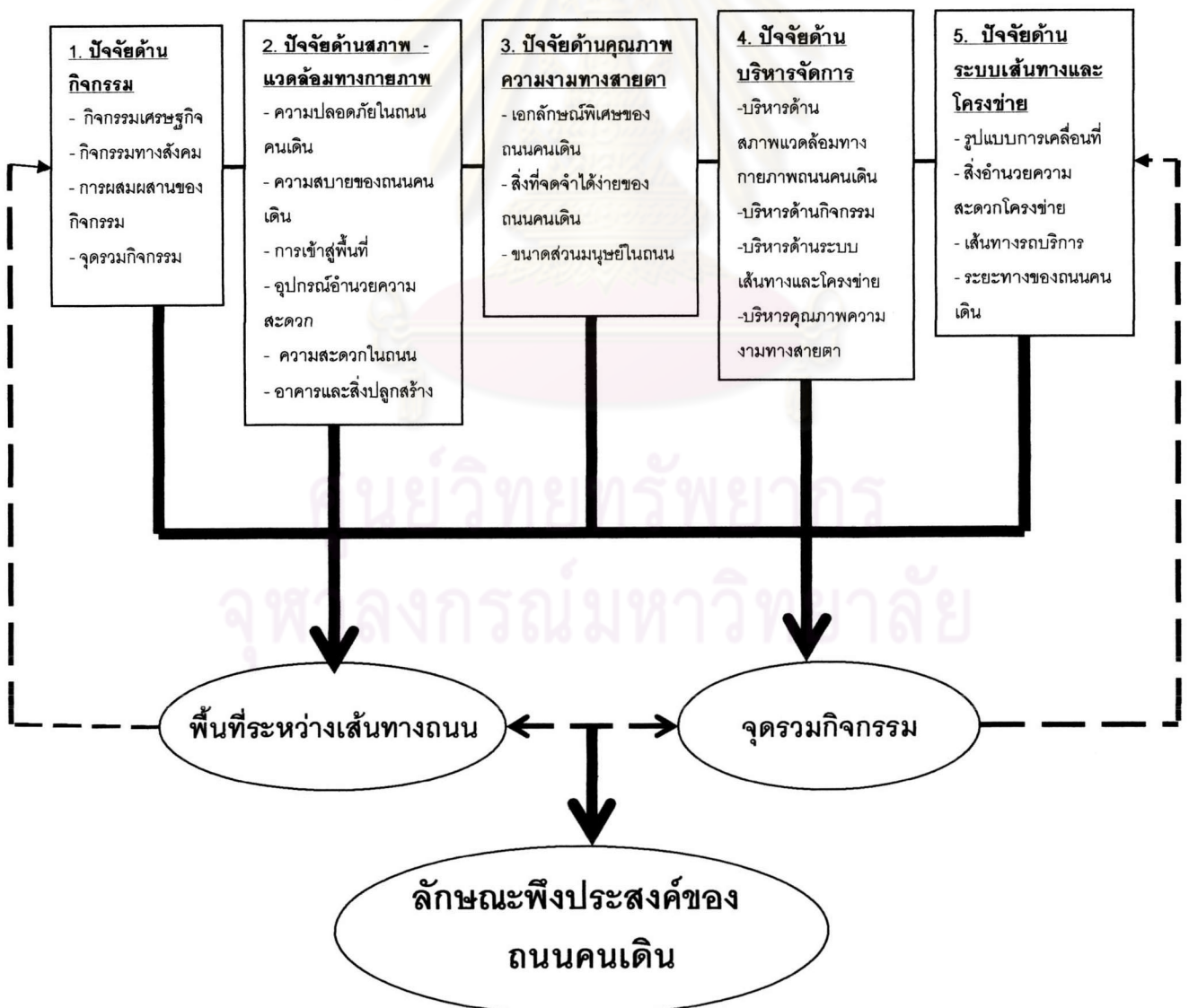
ลักษณะพึงประสงค์ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายลำดับที่ 3 (33%) คือ เส้นทางบริการ ประกอบด้วยเส้นทางรถบริการต่างๆ เช่น รถดับเพลิง , รถขนขยะ , รถพยาบาล , รถส่งสินค้า เป็นต้น ถนนคนเดินควรประกอบด้วยเส้นทางสำรอง ที่ใช้เป็นเส้นทางของรถบริการสาธารณะต่างๆที่สามารถเข้าถึงพื้นที่ถนนคนเดินของเจ้าหน้าที่ เช่น ในการดูแลความสะอาดของถนนด้วยการจัดเก็บขยะในพื้นที่ , ในกรณีฉุกเฉินเกิดเพลิงไหม้อาคารสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน หรือกรณีฉุกเฉินเกิดเหตุผู้บาดเจ็บกะทันหัน เป็นต้น สอดคล้องกับ Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 43) กล่าวถึง เส้นทางบริการและเส้นทางฉุกเฉินมีความสำคัญต่อกิจกรรมประจำวันในพื้นที่ ในกรณีที่มีการปิดถนนบางสาย เส้นทางด้านหลังอาคารสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางบริการได้ หรือกำหนดเลนบริการ รวมถึงการกำหนดเวลาใช้ถนนของรถบริการ โดยผู้มาใช้ถนนไม่ได้ให้ระดับสำคัญกับระยะทางภายในถนนคนเดินเท่ากับรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้น ขณะเดียวกันผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าระยะทางของถนนท่าแพมีความเหมาะสมกับการปิดถนนคนเดินถึง 95.6% (รายละเอียดใน 4.1.2 ข้อ 2) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าระยะทางภายในถนนคนเดินที่ทำการปิดถนนอยู่ประมาณ 950 เมตรนั้นผู้มาใช้ถนนเห็นว่ามีเหมาะสมแล้ว พิจารณาจากระยะทางที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 (รายละเอียดบทที่ 2 หน้า 31) เนื่องจากระหว่างเส้นทางของถนนคนเดินนั้นประกอบด้วยกิจกรรมทั้งสองฝั่งของถนน ตลอดเส้นทางรวมถึงพื้นที่จุดรวมกิจกรรมต่างๆของถนน ซึ่งมีผลต่อความน่าสนใจของเส้นทางและผสมผสานกับบรรยากาศโดยรอบถนนที่มีผลต่อจิตวิทยาของผู้ใช้ถนนให้เดินได้มากกว่าปกติที่ระยะการเดินปกติอยู่ระหว่าง 400-500 เมตร อาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมของถนนนั้นนั้นมีผลต่อการเดินของผู้ใช้ สามารถทำให้ผู้เดินเดินได้ไกลกว่าปกติดังนั้นผู้ใช้จึงเห็นว่าระยะทาง 950 เมตรของถนนท่าแพนั้นเหมาะสม จึงไม่ได้ให้ความสำคัญในลักษณะพึงประสงค์ด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย

จากข้อมูลความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนข้างต้นสรุปได้ว่า ลักษณะพึงประสงค์ของปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพเรียงตามลำดับความสำคัญ ประกอบด้วย

1. การผสมผสานของรูปแบบการเคลื่อนที่ทั้งคนเดินเท้า, การขี่จักรยาน, รถเข็นคนพิการภายในถนน
2. การมีสิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่ายในถนนคนเดิน ประกอบด้วย จุดบริการรถโดยสารรถรับจ้าง และพื้นที่จอดรถในระยะเวลาที่สามารถเดินถึงได้
3. ถนนคนเดินควรประกอบด้วยเส้นทางสำรองของรถบริการต่างๆ เช่น รถดับเพลิง, รถขนขยะ, รถพยาบาล, รถส่งสินค้า เป็นต้น
4. ระยะเวลาของถนนคนเดินที่เหมาะสม ซึ่งระหว่างเส้นทางของถนนควรมีกิจกรรมระหว่างเส้นทางและในพื้นที่จุดรวมกิจกรรมสามารถทำให้ผู้ใช้ถนนสามารถเดินได้ในระยะทางมากกว่าการเดินทางปกติ

จากข้อมูลความคิดเห็นลำดับความสำคัญของรายละเอียดในปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของถนนคนเดินที่กล่าวมาข้างต้น ดังแสดงในแผนภูมิที่ 5.6 ดังนี้

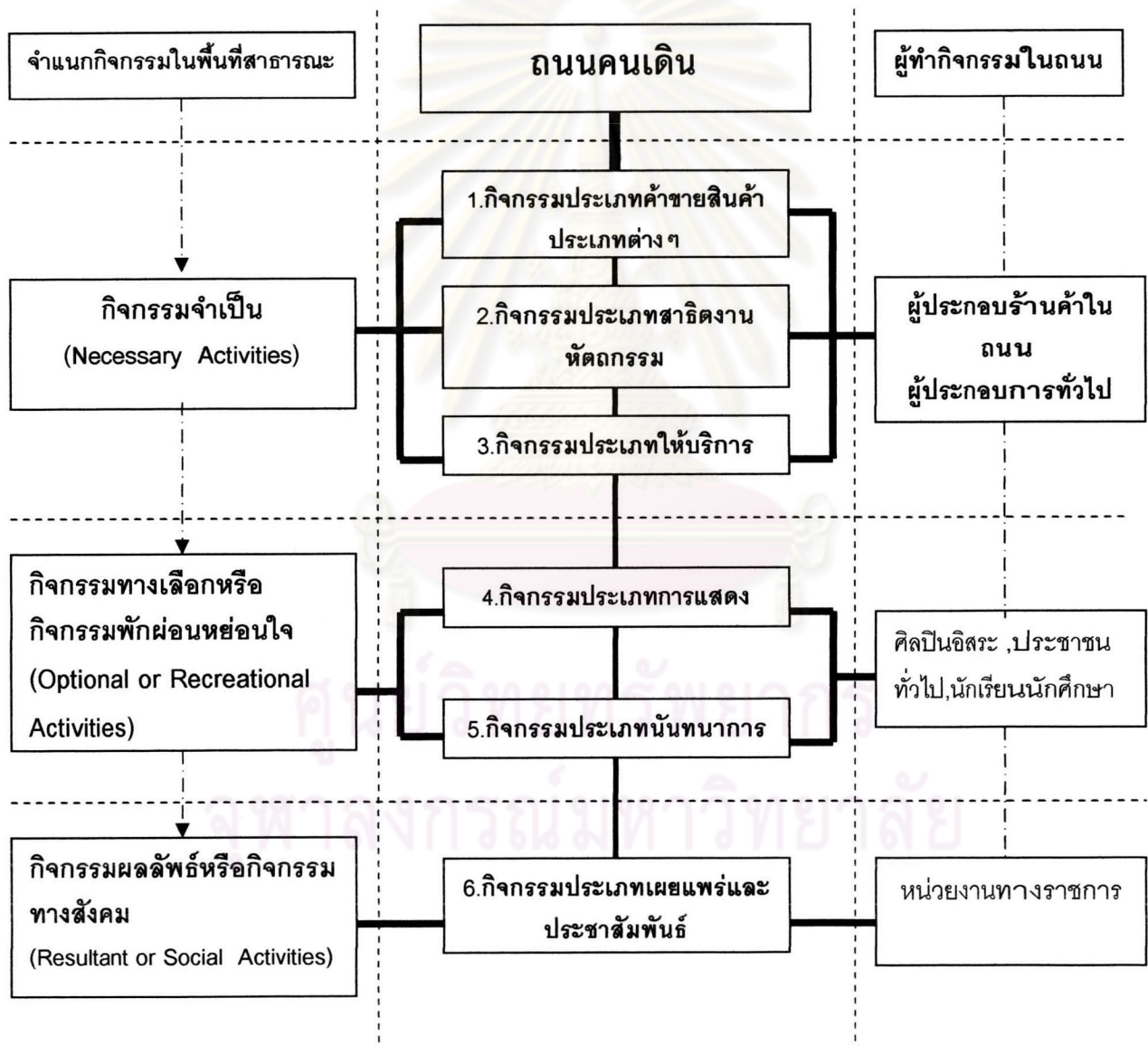
แผนภูมิที่ 5.6 องค์ประกอบของลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน



5.2 สรุปประเภทของกิจกรรมและพฤติกรรมเฉพาะของกิจกรรม

จากกิจกรรมที่กล่าวใน 5.1 ปัจจัยด้านกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดินประกอบด้วยกิจกรรม 2 กิจกรรม คือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมทางสังคม ที่ได้จากรวบรวมกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดินในถนนท่าแพ จากการสังเกตการณ์ทำโดยบันทึกกิจกรรมที่พบเห็นภายในถนนคนเดิน ของวันอาทิตย์ ที่ 15,22,29 มิถุนายน 2545 และนำมาปรับให้สอดคล้องกับ Jan Gehl (1987:11) ในการจำแนกกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะของเมือง ดังนี้

แผนภูมิที่ 5.7 แสดงการจัดกลุ่มของกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดิน



กิจกรรมภายในถนนคนเดินจำแนกออกเป็น 2 กิจกรรมหลักคือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมทางสังคม สามารถแบ่งออกได้ 6 ประเภท คือ 1. กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้าประเภทต่างๆ 2. กิจกรรม

ประเภทสาริตงานหัตถกรรม 3. กิจกรรมประเภทให้บริการ 4. กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ 5. กิจกรรมประเภทนันทนาการ และ 6. กิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ โดยแต่ละกิจกรรมนั้นมักกลุ่มผู้ทำกิจกรรมแตกต่างกัน โดยกิจกรรมประเภท 1 - 3 นั้นจะมีผู้ประกอบการในพื้นที่และผู้ประกอบการทั่วไปเป็นกลุ่มผู้ทำกิจกรรมหลักนับว่าเป็นกิจกรรมจำเป็น เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดรายได้หรือผลประโยชน์ที่ก่อให้เกิดแรงจูงใจแก่กลุ่มผู้ทำกิจกรรมที่เป็นผู้ประกอบการ โดยกิจกรรมทั้ง 3 ประเภทนั้นมีลักษณะคล้ายคลึงกันคือ การทำกิจกรรมเพื่อหารายได้จากการขายสินค้าและให้บริการ แตกต่างกันไปเพียงการนำเสนอรูปแบบของกิจกรรมรวมถึงพื้นที่ในการทำกิจกรรม โดยพื้นที่ของกิจกรรมประเภทค้าขายสินค้าและกิจกรรมประเภทให้บริการนั้นใช้พื้นที่ทั้ง 2 ฝั่งข้างทางตลอดเส้นทางของถนนคนเดิน รวมไปถึงพื้นที่เชื่อมต่อกับถนน เช่น บริเวณหน้าวัดต่างๆ, บริเวณลานประตูท่าแพ เป็นต้น โดยผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่ากิจกรรมประเภทค้าขายสินค้าต่างๆ นั้นที่ดึงดูดและมีผลต่อการมาเดินถนน อาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมประเภทค้าขายสินค้านั้นยังคงเป็นกิจกรรมที่จำเป็นให้มีอยู่ในพื้นที่ถนนคนเดิน แต่ควรมีการกำหนดปริมาณของร้านค้าเหล่านี้ด้วยการสนับสนุนร้านค้าภายในพื้นที่ก่อน เพื่อไม่ให้เกิดการปิดถนนคนเดินเพื่อการค้าขายเพียงอย่างเดียวในปัจจุบัน รวมถึงการกำหนดพื้นที่ของกิจกรรมประเภทค้าขายสินค้า และกิจกรรมประเภทให้บริการให้อยู่ในพื้นที่ที่สามารถควบคุมและดูแลกิจกรรมได้จากเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ได้ และควรมีพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับกิจกรรมประเภทนันทนาการและการพักผ่อนของผู้มาใช้ถนนร่วมด้วย

กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆและกิจกรรมประเภทนันทนาการ มีประชาชนทั่วไป, ศิลปินอิสระและนักเรียนนักศึกษาเป็นกลุ่มผู้ทำกิจกรรมดังกล่าว เนื่องจากมีพื้นที่ในการทำกิจกรรมและสามารถแสดงออกได้ รวมถึงเป็นพื้นที่ที่สามารถพักผ่อนของประชาชนทั่วไปได้โดยปราศจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ สามารถจัดเป็นกิจกรรมทางเลือกหรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ พบว่ากิจกรรมทั้ง 2 ประเภทจะเกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ว่างของถนนคนเดิน โดยผู้ทำกิจกรรมจะพิจารณาจากพื้นที่ของถนนคนเดินนั้นมีพื้นที่เพียงพอและสภาพแวดล้อมที่สามารถทำกิจกรรมประเภทการแสดงและนันทนาการได้ เป็นแรงจูงใจให้แก่กลุ่มผู้ทำกิจกรรมได้ รวมถึงผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ความสนใจกิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆรองลงมาจากกิจกรรมประเภทค้าขายสินค้า ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมประเภทการแสดงนี้สร้างเสียงดนตรี และบรรยากาศความสนุกสนานได้ในพื้นที่และสามารถดึงดูดสายตาผู้มาใช้ถนนเข้ามาชมได้ ซึ่งจัดเป็นกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนของผู้มาใช้ถนนคนเดินได้

ในขณะที่กิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ มีหน่วยงานทางราชการเป็นกลุ่มผู้ทำกิจกรรม โดยกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีผลต่อเนื่องกับการพักผ่อนหย่อนใจ ในการดู, การฟัง, การพูดคุยแลกเปลี่ยน เป็นต้น อาจกล่าวได้ว่ากิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์นั้นเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นจากผลพวงของถนนคนเดิน กล่าวคือเมื่อมีผู้มาใช้ถนนคนเดินเป็นจำนวนมากแล้วกิจกรรมการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในสาธารณะจึงเกิดตามมาภายหลัง ระดับความสำคัญของกิจกรรมนั้นไม่มีผลต่อการมาเดินของผู้มาใช้ถนนเท่ากับกิจกรรมประเภทค้าขายสินค้า ซึ่งภายในถนนคนเดินนั้นอาจมีหรือไม่มีกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์นั้นไม่มีผลต่อการมาเดินของผู้มาใช้ถนน

จากที่กล่าวมาข้างต้นประเภทของกิจกรรมทั้ง 6 ประเภทนั้นเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นระหว่างการปิดถนนในถนนท่าแพระหว่างเวลา 13.00 น.-23.00 น. ตามระยะเวลาของถนนคนเดินเท่านั้น จากการสังเกต

รูปแบบของกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดินนั้นระหว่างช่วงเวลาที่ทำการปิดถนนเช่นกันจะปรากฏกิจกรรมที่เกิดจากความสมัครใจของผู้ทำกิจกรรม จากปริมาณของสัดส่วนกิจกรรมภายในถนน พบว่าสัดส่วนของกิจกรรมประเภทค้าขายมีอยู่เป็นจำนวนมากถึง 85% และพบเห็นได้ตลอดเส้นทางรวมถึงพื้นที่ของวัดที่เชื่อมต่อของถนนท่าแพ รวมถึงกิจกรรมสาธิตงานหัตถกรรม 1%, กิจกรรมให้บริการ 5.6% ซึ่งจัดเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมด้วย ทั้งนี้ยังรวมถึงกิจกรรมทางสังคมที่ประกอบด้วยกิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ ที่มีผลต่อการมาใช้ถนนรองจากกิจกรรมประเภทค้าขาย และมีสัดส่วนปริมาณของกิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ เพียง 6% จากกิจกรรมทั้งหมดในถนนคนเดินจัดเป็นสัดส่วนน้อยกว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจรวมกัน

จากการสังเกตการณ์กิจกรรมภายในถนนคนเดิน (รายละเอียดในบทที่ 4.3) โดยลักษณะกิจกรรมแต่ละประเภทนั้นมีพฤติกรรมเฉพาะและเกณฑ์การเลือกที่ตั้งกิจกรรมที่แตกต่างกัน คือ

1). กิจกรรมประเภทค้าขาย และกิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรม

องค์ประกอบด้านกายภาพ

- ประกอบด้วยพื้นที่ตั้งสินค้าขาย , พื้นที่ตั้งเก็บสินค้า , พื้นที่นั่ง – ยืนขาย , บริเวณทางเข้า-ออก

ลักษณะพื้นที่ตั้ง

- บริเวณเปิดโล่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน , มองเห็นได้ในระยะไกล
- พื้นที่วางสินค้ามีลักษณะไม่ขรุขระ , มีระดับพื้นสม่ำเสมอ และมีความสะอาด

ความต้องการสิ่งบริการ

- พื้นที่มีระบบสาธารณูปโภค น้ำประปา, ไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น ห้องน้ำ , ไฟส่องสว่าง , รมเงาในเวลากลางวันหรือเวลาฝนตก

2). กิจกรรมประเภทให้บริการ

องค์ประกอบด้านกายภาพ

- ประกอบด้วยพื้นที่ตั้งเก้าอี้ให้บริการลูกค้า , พื้นที่นั่งรอบริการของลูกค้า , ทางเข้า-ออกได้ง่าย

ลักษณะพื้นที่ตั้ง

- บริเวณเปิดโล่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน , มองเห็นได้ในระยะไกล
- พื้นที่มีความกว้างเพียงพอกับการวางเก้าอี้ยาวสำหรับลูกค้า และเก้าอี้นั่งของผู้ให้บริการ , มีระดับพื้นสม่ำเสมอ และมีความสะอาด

ความต้องการสิ่งบริการ

- พื้นที่มีระบบสาธารณูปโภค น้ำประปา, ไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น ห้องน้ำ , ไฟส่องสว่าง , รมเงาในเวลากลางวันหรือเวลาฝนตก

3). กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ

องค์ประกอบด้านกายภาพ

- พื้นที่สำหรับการนั่ง และ พื้นที่สำหรับการยืนแสดง , เวทีสำหรับการแสดง

ลักษณะพื้นที่ตั้ง

- บริเวณเปิดโล่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน , มองเห็นได้ในระยะไกล
- พื้นที่บริเวณทางเท้าที่กว้างเพียงพอกับการนั่งแสดง , บริเวณกลางถนนคนเดิน ที่มีผู้คนเดินผ่านไปมา

ความต้องการสิ่งบริการ

- พื้นที่มีระบบสาธารณูปโภค น้ำประปา, ไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น ห้องน้ำ , ไฟส่องสว่าง , ร่มเงาในเวลากลางวันหรือเวลาฝนตก

4). กิจกรรมประเภทนันทนาการ

องค์ประกอบด้านกายภาพ

- พื้นที่สำหรับการนั่งพักผ่อน , พื้นที่สำหรับการเดินเท้าในถนน , พื้นที่สำหรับการขี่จักรยาน ฯ

ลักษณะพื้นที่ตั้ง

- บริเวณเปิดโล่งที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน , มองเห็นได้ในระยะไกล
- พื้นที่ประกอบด้วยสภาพแวดล้อมธรรมชาติในพื้นที่

ความต้องการสิ่งบริการ

- พื้นที่มีระบบสาธารณูปโภค น้ำประปา, ไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น ห้องน้ำ , ไฟส่องสว่าง , ร่มเงาในเวลากลางวันหรือเวลาฝนตก

5). กิจกรรมประเภทเผยแพร่ข้อมูลและประชาสัมพันธ์

องค์ประกอบด้านกายภาพ

- พื้นที่สำหรับการแสดงข้อมูลในลักษณะติดตั้งข้อมูลด้วยพื้นที่ขนาดใหญ่ รองรับผู้เข้ามาชม , พื้นที่สำหรับการโฆษณาสินค้ามีพื้นที่ขนาดเล็ก

ลักษณะพื้นที่ตั้ง

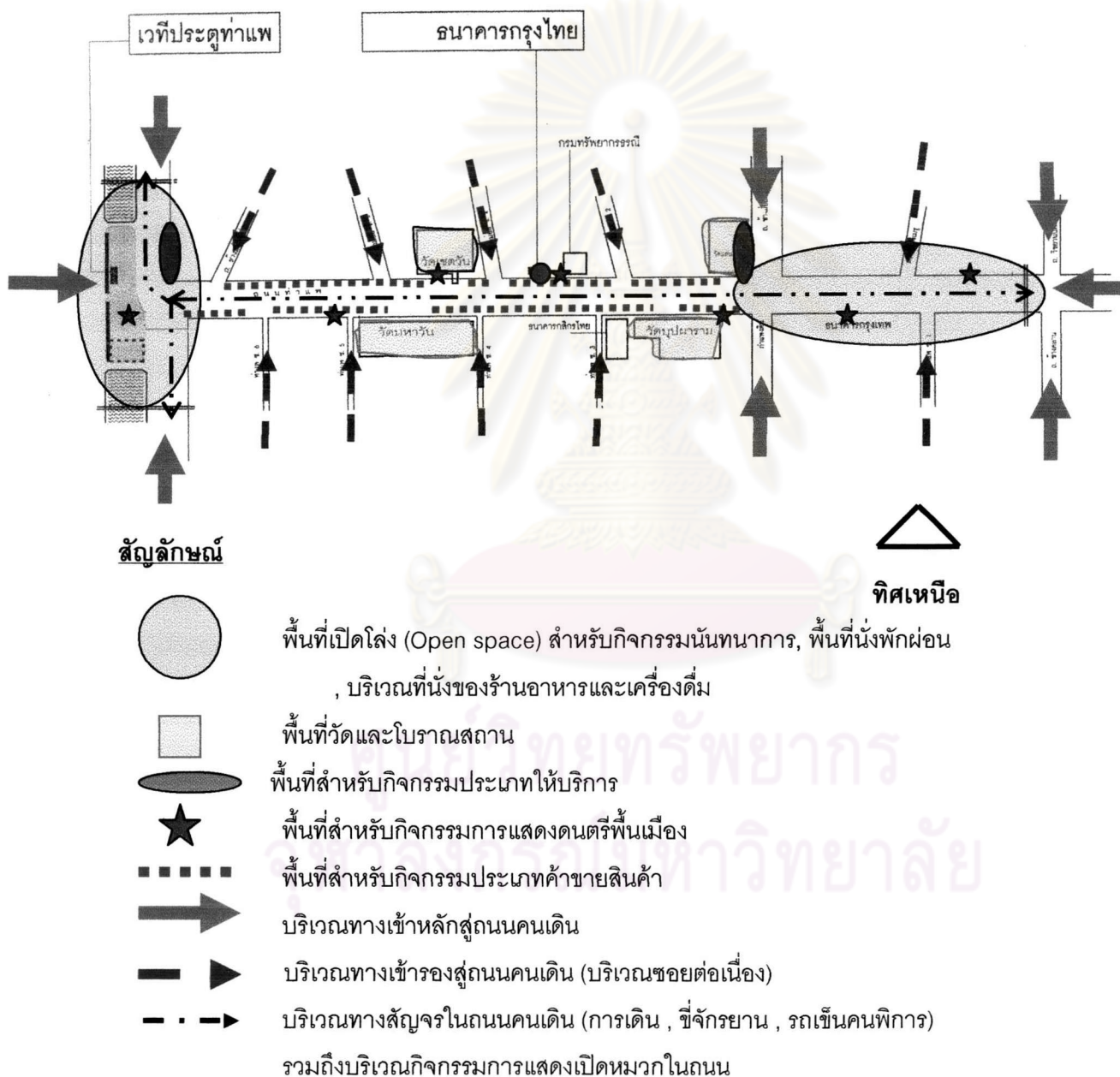
- บริเวณเปิดโล่งมีขนาดใหญ่สามารถติดตั้งเต็นท์แสดงข้อมูลต่างๆ และเข้าออกได้สะดวก
- พื้นที่มีผู้คนเดินผ่านไปมาจำนวนมาก

ความต้องการสิ่งบริการ

- พื้นที่มีระบบสาธารณูปโภค น้ำประปา, ไฟฟ้าและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เช่น ห้องน้ำ , ไฟส่องสว่าง , ร่มเงาในเวลากลางวันหรือเวลาฝนตก

จากที่กล่าวมาข้างต้นและการแสดงตำแหน่งของกิจกรรมจากแผนที่ 4.6-4.8 (รายละเอียดในบทที่ 4.3) ที่แสดงตำแหน่งของกิจกรรมระหว่างทำการปิดถนนคนเดิน ทั้ง 3 แผนที่นั้น พบว่าในแต่ละกิจกรรมนั้นมีความเหมือนกัน คือ ความต้องการสิ่งบริการในถนนคนเดิน จะมีความแตกต่างกันในองค์ประกอบด้านกายภาพของกิจกรรม และลักษณะพื้นที่ตั้งของกิจกรรม โดยนำมาเป็นพิจารณาเพื่อนำเสนอแนะพื้นที่กิจกรรมภายในถนนคนเดิน เช่น แผนที่ 5.7

แผนที่ 5.1 แสดงการเสนอแนะพื้นที่กิจกรรมภายในถนนคนเดิน



จากการพิจารณาลักษณะของกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดิน สามารถกำหนดแนวทางการปรับปรุงพื้นที่ถนนเพื่อรองรับกิจกรรมต่างๆภายในถนนคนเดินได้ สำหรับพื้นที่กิจกรรมนันทนาการ, พื้นที่พักผ่อน, กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้า, กิจกรรมประเภทการแสดง, กิจกรรมประเภทให้บริการ เป็นต้น

1. กำหนดพื้นที่เปิดโล่งสำหรับกิจกรรมนันทนาการ,พื้นที่พักผ่อน

- การปรับปรุงพื้นที่ภายในถนนคนเดินด้วยพื้นที่เปิดโล่งสำหรับกิจกรรมนันทนาการจากแผนที่ 5.1 ได้นำเสนอพื้นที่เปิดโล่งบริเวณลานประตูท่าแพ และบริเวณช่วงถนนใกล้สี่แยกอุปกุด ซึ่งอยู่บริเวณทางเข้าออกของถนนคนเดิน โดยใช้พื้นที่เปิดโล่งในพื้นที่ถนนเพื่อการพักผ่อน เนื่องจากบริเวณลานประตูท่าแพมีลักษณะเป็นลานอเนกประสงค์ของพื้นที่ถนนท่าแพอยู่เดิมและมีส่วนของต้นไม้ถนนที่มีธรรมชาติร่วมอยู่ในพื้นที่ และการใช้พื้นที่บริเวณช่วงถนนใกล้สี่แยกอุปกุดให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งนั้น เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเพื่อเป็นจุดพักผ่อนของผู้มาใช้ถนนก่อนเข้าสู่ถนนคนเดิน

- การปรับปรุงด้วยการใช้พื้นที่เปิดโล่งทั้ง 2 บริเวณนั้น เพื่อเป็นพื้นที่นั่งพักผ่อนของผู้มาใช้ถนนได้ รวมถึงเพื่อเป็นที่รวมกลุ่มของกิจกรรมทางสังคมของผู้มาใช้ถนน เช่น การพบปะสังสรรค์ของผู้ที่อาศัยในพื้นที่ , เป็นพื้นที่ออกกำลังกายตอนเย็น เป็นต้น ทั้งนี้อยู่ในตำแหน่งของบริเวณลานโล่งทั้ง 2 นั้นมีผู้คนผ่านเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นบริเวณจุดตัดของถนนสายหลักเหมาะกับการใช้เป็นจุดพักกิจกรรมก่อนเข้าสู่ถนนคนเดิน รวมถึงบริเวณช่วงถนนใกล้สี่แยกอุปกุดมีร้านอาหารและเครื่องดื่มในพื้นที่ ที่นำโต๊ะเก้าอี้มารองรับลูกค้าของร้านนั่งทานอาหารและเครื่องดื่มบริเวณหน้าร้านได้ ซึ่งสามารถเป็นพื้นที่นั่งพักผ่อนของผู้มาใช้ถนนได้

- ทั้งนี้ควรพิจารณาการปรับปรุงภูมิทัศน์ถนนในกรณีมีการปิดถนนคนเดินแบบถาวร หรือการปิดถนนคนเดินที่มีในช่วงเวลาที่เหมาะสมในอนาคต เนื่องจากสภาพอากาศร้อนและมีฝนตกชุก การพิจารณาการปลูกต้นไม้ใหญ่เพื่อป้องกันแสงแดด และให้ร่มเงาได้ในเวลากลางวัน รวมถึงการทางเดินมีหลังคาคลุมเพื่อการใช้งานได้ในทุกสภาพอากาศ เป็นต้น

2. กำหนดพื้นที่วัดและโบราณสถานที่เชื่อมต่อกันในพื้นที่

- วัดและโบราณสถานที่เป็นสิ่งปลูกสร้างในถนนท่าแพนั้นนอกจากเป็นสถานที่ท่องเที่ยวของเมืองเชียงใหม่แล้ว ยังเป็นสิ่งที่ผู้ใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะ และเป็นสิ่งจดจำได้ง่ายของถนนท่าแพ ควรมีการกำหนดกิจกรรมที่เข้ามาในพื้นที่ของวัด เป็นกิจกรรมประเภทนันทนาการที่ไม่มีเสียงดังหรือเป็นจุดนั่งพักของผู้มาใช้ถนน

- การปรับปรุงสภาพแวดล้อมของวัดเพื่อการส่งเสริมให้เป็นพื้นที่สำคัญและเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวของถนนได้

- ปรับปรุงบริเวณทางเข้าวัดและโบราณสถาน ด้วยการกำหนดกิจกรรมประเภทค้าขายไม่ให้ตั้งร้านกีดขวางทางเข้าออกของวัด

3. มีความคมและสนับสนุนกิจกรรมบางประเภทที่มีอยู่ภายในถนน

- เนื่องจากกิจกรรมประเภทค้าขายในพื้นที่ถนนคนเดินนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมาก เนื่องจากมีทั้งผู้ประกอบการทั้งภายในพื้นที่ถนนท่าแพและภายนอกพื้นที่ร่วมอยู่ ดังนั้นควรมีการกำหนดพื้นที่ของกิจกรรม

ค้าขายให้มีพื้นที่อยู่บางช่วงของถนน ด้วยการสนับสนุนผู้ประกอบการร้านค้าในพื้นที่ก่อนผู้ประกอบการภายนอกพื้นที่

- สนับสนุนกิจกรรมทางสังคมประเภทการแสดงต่างๆ ในพื้นที่ รวมถึงการสนับสนุนให้นักเรียนนักศึกษาแสดงออกในพื้นที่สาธารณะ ด้วยการกำหนดพื้นที่สำหรับการแสดง เช่น เวทีการแสดงในบริเวณลานประตูท่าแพ , บริเวณแสดงนิทรรศการภายนอก เป็นต้น

4. กำหนดทางเข้าหลัก และทางเข้าของซอยต่อเนื่องให้ชัดเจน

- การกำหนดพื้นที่ทางเข้าหลัก และทางเข้าของซอยต่อเนื่องไม่ให้มีสิ่งกีดขวางบริเวณดังกล่าว เช่น ร้านขายสินค้าและรถเข็นสินค้า , พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล , ควรมีกำหนดบริเวณจุดรับ-ส่งของรถบริการรับจ้าง และพื้นที่จอดรถก่อนถึงบริเวณทางเข้าประมาณ 250-300 เมตร เนื่องจากป้องกันการติดขัดภายในซอยต่อเนื่อง รวมถึงเป็นระยะทางเดินเท้าที่ผู้ใช้ถนนสามารถเดินเท้าเข้าถึงพื้นที่ได้ง่าย

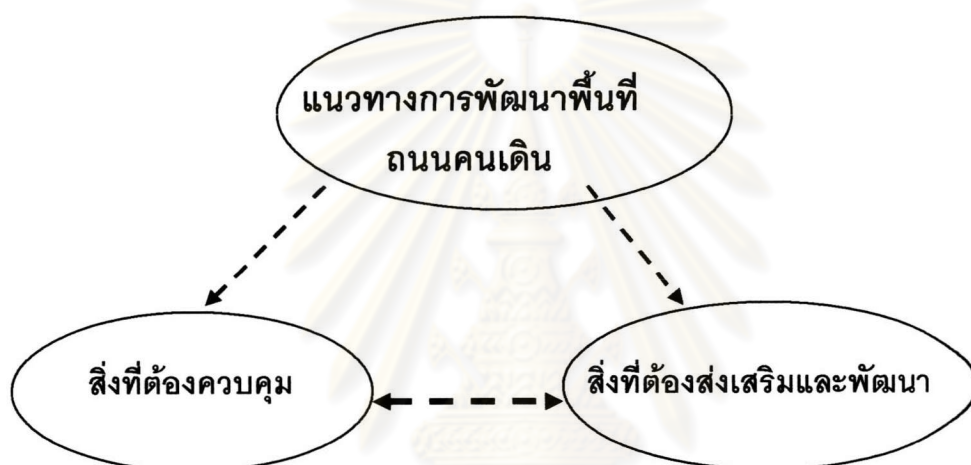
- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ตามสมควร เช่น ถังขยะ , ไฟส่องสว่าง , ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้เข้าออกพื้นที่

- ควรดูแลรักษาพื้นที่บริเวณทางเข้าหลักและซอยต่อเนื่องให้อยู่ในสภาพดีและสะอาดอยู่เสมอ เนื่องจากสร้างความประทับใจเริ่มแรกแก่นักท่องเที่ยวที่เข้ามาในพื้นที่ได้

5.3 แนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดิน

จากการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดินประกอบด้วย 5 ปัจจัยที่กล่าวไว้ใน 5.1 แล้วนั้น จากการถามความคิดเห็นของผู้ใช้ถนนร่วมกับการสัมภาษณ์หน่วยงานเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบและผู้ที่เกี่ยวข้อง ถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ พบว่าในแต่ละปัจจัยประกอบภายในพื้นที่ถนนคนเดินนั้นยังมีส่วนที่ควรได้รับการควบคุม รวมทั้งส่วนที่ส่งเสริมและพัฒนา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยด้านบริหารจัดการถนนคนเดิน เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดินในแต่ละด้านให้มีประสิทธิภาพ

แผนภูมิที่ 5.8 การจัดทำแนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดิน



1). ด้านกิจกรรมในถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องควบคุม

- ควบคุมการประกอบธุรกิจการค้าบางประเภท เช่น คลับบาร์ เพื่อรักษาภาพพจน์ของเมือง
- จำกัดร้านค้าแผงลอยที่นำมาตั้งภายในถนนคนเดิน เพื่อลดความไม่เป็นระเบียบของพื้นที่
- ควบคุมเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการแสดงให้อยู่ในระดับที่ไม่รบกวนผู้อื่นในถนนได้
- ควบคุมกิจกรรมค้าขายประเภททอด และย่าง ที่สร้างกลิ่นและควันรบกวนผู้มาเดินถนน รวมถึงความสะอาดภายหลังจากการปิดถนนสิ้นสุด
- ควบคุมจำกัดร้านค้าจากผู้ประกอบการภายนอกที่เข้ามาในพื้นที่ถนนคนเดิน เพื่อไม่ให้มีการค้าขายของตลอดเส้นทางที่นำไปสู่บรรยากาศการปิดถนนขายของ

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา

- สนับสนุนเศรษฐกิจของร้านค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ให้สามารถค้าขายสินค้าในพื้นที่ถนนคนเดิน
- สนับสนุนกิจกรรมทางสังคมให้เกิดในพื้นที่ถนนคนเดิน เช่น กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ เช่น การแสดงดนตรีพื้นบ้าน , ศิลปะพื้นบ้าน , ศิลปินเปิดหมวก เป็นต้น กิจกรรมประเภทนันทนาการและการพักผ่อน รวมถึงกิจกรรมเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่างๆ โดยกิจกรรมทางสังคมนั้นสามารถทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่และบริเวณใกล้เคียง ก่อให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชนและห่วงแหนพื้นที่ ซึ่งรวมไปถึงการดูแลรักษาจัดการพื้นที่ถนนคนเดินกันภายในชุมชนได้
- กำหนดจุดรวมกิจกรรมในบริเวณที่เป็นลานโล่งเชื่อมต่อกับถนนคนเดินได้ง่าย หรือบริเวณที่เป็นจุดตัดของถนนที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น การพัฒนาพื้นที่บริเวณลานประตูท่าแพให้เป็นจุดรวมกิจกรรมต่างๆ เนื่องจากมีพื้นที่ขนาดใหญ่และเข้าออกได้หลายทางด้วยกัน

2). ด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องควบคุม

- กำหนดมาตรการควบคุมและป้องกันจำนวนคนขอทานในถนนคนเดิน
- กำหนดมาตรการในการดูแลความสะอาดของทางเดินเท้า , พื้นผิวของถนนคนเดิน , อุปกรณ์ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน รวมถึงประสิทธิภาพในจัดเก็บขยะในพื้นที่
- ควบคุมบริเวณทางเข้าออกของถนนหลัก และถนนซอยต่อเนื่องไม่ให้มีสิ่งกีดขวางทางเข้าออก

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา

- ดำเนินถึงความปลอดภัยในแง่สวัสดิภาพในการเดิน เพิ่มตำแหน่งไฟส่องสว่างในบริเวณมุมตรอก และซอยที่เชื่อมต่อไปถนน เพื่อความปลอดภัยของถนนคนเดินในเวลาค่ำมืด
- การปรับสภาพแวดล้อมถนนให้มีส่วนธรรมชาติ เช่น ต้นไม้ใหญ่ในพื้นที่ ที่สามารถให้ร่มเงาในเวลากลางวัน รวมถึงการพิจารณาช่วงเวลาเหมาะสมในการปิดถนนซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพอากาศภายในถนน
- เพิ่มขนาดทางเท้าและมีการจัดระเบียบอุปกรณ์ให้อยู่ในแนวเดียวกันไม่กีดขวางทางเดิน ในกรณีไม่สามารถเพิ่มขนาดทางเท้าได้ การแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ได้แก่ การจัดระเบียบทางเท้าด้วยการห้ามการรกร้างทางเท้าของร้านค้าใกล้เคียง , การปรับเปลี่ยนตำแหน่งของอุปกรณ์ถนนไม่ให้กีดขวางทางเท้า หรือลดขนาดอุปกรณ์ถนน เช่น ถังขยะ , ตู้โทรศัพท์ เป็นต้น
- ปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าให้ราบเรียบต่อเนื่อง ไม่มีการปรับเปลี่ยนระดับโดยไม่จำเป็นและควรอยู่ในสภาพที่ดี ไม่ชำรุด เสียหาย รวมถึงช่องเปิดของสาธารณูปโภคต่างๆ ควรได้รับการออกแบบให้กลมกลืนกับพื้นผิวทางเท้า ให้เกิดความสะอาดในการเดินภายในพื้นที่

- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมด้วยองค์ประกอบถนนให้ถนนมีชีวิตชีวา ได้แก่ ต้นไม้หรือไม้พุ่ม , เสาไฟฟ้า , ป้ายต่างๆ , ถังขยะ รวมถึงป้ายบอกชื่อร้านหรือป้ายโฆษณาต่างๆ ที่ได้รับการออกแบบให้เข้ากับสภาพแวดล้อมเมือง
- ซ่อมแซมอุปกรณ์ถนนที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และกำหนดเพิ่มตำแหน่งติดตั้งอุปกรณ์ถนนที่มีไม่เพียงพอกับผู้มาใช้ถนนคนเดิน ได้แก่ ถังขยะ , ตู้โทรศัพท์ , ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง และ ม้านั่ง ในทุกๆ ระยะห่างของถนนคนเดิน
- เพิ่มจุดบริการผู้มาใช้ถนนเช่น ห้องสุขา , จุดนั่งพัก เป็นต้น ในกรณีทำการปิดถนนภายในพื้นที่เดิมเป็นถนนสัญจร การอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะต้องคำนึงถึงห้องสุขาสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญ เช่น รถสุขาเคลื่อนที่ไว้ในจุดบริเวณทางเข้าออกหลัก หรือบริเวณที่สังเกตได้ง่าย

3). ด้านความงามทางสายตาและทัศนียภาพของถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องควบคุม

- กำหนดมาตรการควบคุมขนาดป้ายโฆษณา , รายละเอียด , วัสดุและสีที่ใช้ , ตำแหน่งการติดตั้งไม่ให้ยื่นออกมานอกอาคารจนบดบังทัศนียภาพภายในถนนคนเดิน
- มีกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมความสูงอาคารภายในถนนคนเดิน รวมถึงควบคุมการต่อเติมอาคารให้มีรูปแบบ วัสดุ สี ขนาดที่กลมกลืนกัน

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา

- ส่งเสริมทิวทัศน์ของถนนด้วยแนวต้นไม้ ที่ช่วยนำสายตาไปสู่จุดที่น่าสนใจ ซึ่งเมื่อเราเคลื่อนที่ไปตามถนนวิวเหนือทิวทัศน์จะเปลี่ยนแปลงไป ในการปรับปรุงทิวทัศน์อาจจัดทำให้เกิดความน่าสนใจและประทับใจได้
- พัฒนาภูมิทัศน์ของถนนคนเดิน ในการตัดแต่งต้นไม้ถนนให้มีความสวยงามและเป็นระเบียบ
- วางแผนย้ายสายไฟกำลัง , สายโทรศัพท์ลงใต้ดิน เพื่อแก้ไขทัศนียภาพของถนน สอดคล้องกับนโยบายพัฒนาเมืองเชียงใหม่ ด้วยโครงการวางท่อร้อยสายไฟฟ้าและสาธารณูปโภคในเขตเทศบาลเมืองซึ่งถนนท่าแพเป็นถนนสายหนึ่งที่พิจารณาในโครงการ และอยู่ระหว่างประมูลงานของผู้รับเหมา
- ปรับปรุงรูปแบบของอุปกรณ์ถนนให้รูปแบบเดียวกันตลอดทั้งเมือง มีขนาดเหมาะสม และดูแลรักษาง่าย เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเมือง
- รื้อถอนป้ายโฆษณาที่บดบังทัศนียภาพในถนน
- การปรับปรุงบริเวณด้านหน้าของวัดและโบราณสถานที่เชื่อมต่อกับถนน ไม่ให้มีป้ายผ้าโฆษณาบังทัศนียภาพของสถานที่สำคัญ รวมถึงความสะอาดและเรียบร้อยบริเวณทางเข้าออกที่ต่อเนื่องกัน

4). ด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องควบคุม

- ควบคุมช่วงเวลาเข้าออกของรถยนต์ในพื้นที่ถนนคนเดิน ให้เป็นไปตามเวลาที่ตั้งไว้ในห้ามการสัญจรสัญจรรถยนต์เข้ามาในพื้นที่
- ควบคุมพื้นที่จอดรถในบริเวณชอยต่อเนื่องให้อยู่ในพื้นที่จำกัด และไม่กีดขวางบริเวณทางเข้าออกที่ต่อเนื่องกับถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา

- กำหนดจุดรับ – ส่งรถโดยสารรับจ้าง รวมถึงรถบริการต่างๆในบริเวณทางเข้าหลักของถนนคนเดิน โดยเป็นจุดสังเกตที่เห็นได้ชัดเจน , มีบริเวณนั่งพักและยื่นรถบริการได้ และมีระยะทางที่สามารถเดินจากถนนคนเดินถึงจุดรับส่งรถบริการได้ง่าย
- รณรงค์ให้ผู้มาถนนคนเดินใช้การสัญจรของรถโดยสารรับจ้าง , รถบริการสาธารณะต่างๆ หรือผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงสัญจรด้วยการใช้จักรยาน หรือการเดินเท้า
- กำหนดพื้นที่จอดรถอยู่ในบริเวณที่ห่างจากทางเข้าสู่ถนนประมาณ 250-300 เมตร เนื่องจากเป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้าถึงได้ หากกรณีกำหนดพื้นที่จอดรถไกลจากพื้นที่ควรมีป้ายบอกทิศทาง
- พัฒนาทางเข้า - ออกถนนคนเดิน ทั้งเส้นทางหลักที่มาจากถนนราชดำเนิน และเส้นทางที่มาจากสะพานนวรรัฐ , ถนนชอยต่อเนื่องที่เชื่อมต่อกับถนนคนเดินให้เป็นทางเข้าออกได้สะดวกได้ง่าย โดยไม่มีสิ่งกีดขวางทางเข้าออกรวมถึงร้านค้าที่ตั้งปิดทางเข้าออก
- กำหนดช่วงเวลาเข้า-ออกของรถชอย และรถบริการส่งของของร้านค้าในถนนคนเดิน ในช่วงเวลาเข้าก่อนเวลาทำการปิดถนน และเวลาค่าหลังจากการปิดถนนคนเดินสิ้นสุด ซึ่งเวลาดังกล่าวไม่มีผู้มาใช้ถนนสามารถทำให้เจ้าหน้าที่จัดเก็บชอยในถนนคนเดินได้ง่ายและการรับส่งสินค้าได้สะดวก
- กำหนดเส้นทางบริการของรถบริการต่างๆให้เข้าถึงได้รวดเร็วในภาวะฉุกเฉิน โดยการกำหนดบริเวณเส้นทางถนนชอยต่อเนื่องหรือถนนด้านหลังอาคารที่สามารถเข้าออกพื้นที่ในเวลาฉุกเฉิน เช่น เวลาเกิดเพลิงไหม้อาคารในถนนคนเดิน , มีผู้ป่วยฉุกเฉินในถนนคนเดิน เป็นต้น ซึ่งเส้นทางสำรองดังกล่าวไม่ควรมีสิ่งกีดขวางเส้นทาง รวมถึงมีขนาดความกว้างของถนนที่รถบริการสามารถเข้าถึงได้
- ซ่อมแซมพื้นผิวถนนที่ชำรุด , หลุมบ่อของพื้นผิวถนนคนเดินให้อยู่ในสภาพดี รวมถึงบริเวณทางเท้าที่ควรได้รับการพัฒนาให้มีความกว้างเพิ่มขึ้นที่สามารถใช้สัญจรไปมาได้สะดวก การปิดถนนคนเดิน กรณีถนนท่าแพในอนาคตควรพิจารณาการออกแบบบริเวณทางเท้าที่สามารถใช้งานได้สะดวก มีความกว้างเพียงพอ ประกอบด้วยอุปกรณถนนติดตั้งไว้ภายนอกทางเท้าโดย

- ไม่กีดขวางเส้นทางสัญจร รวมถึงมีการจัดภูมิทัศน์ถนนด้วยต้นไม้ภายในพื้นที่ด้วย
- กำหนดพื้นที่จอดรถส่วนบุคคลให้ชัดเจน และอยู่ในระยะที่สามารถเดินถึงได้
- กำหนดเส้นทางจักรยานที่ชัดเจนภายในถนนคนเดิน
- พัฒนาพื้นที่ทางเท้าด้วยการสร้างทางลาดขึ้น-ลง สำหรับรถเข็นคนพิการ รวมถึงพื้นผิวทางสัญจรสำหรับคนตาบอด

5.4 แนวทางการพัฒนาถนนคนเดินในอนาคต

จากการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ พบว่าถนนคนเดินที่มีการเปิดใช้งานแบบถาวรเหมือนกรณีศึกษาอย่างต่างประเทศนั้น ในประเทศไทยนั้นยังไม่เกิดขึ้น มีเพียงถนนคนเดินที่เปิดใช้งานเพียงชั่วคราวในวันหยุดสัปดาห์ , เทศกาลสำคัญ เช่น ถนนพระอาทิตย์, ถนนสี-ลม กรุงเทพมหานคร รวมถึงถนนท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่ เป็นต้น ในขณะที่เก็บรวบรวมข้อมูลการศึกษานั้น พบว่ามีการปิดถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่ ที่เป็นเส้นทางสัญจรทางเดินเท้าที่มีการใช้งานในปัจจุบัน และเปิดใช้งานถนนคนเดินเฉพาะในวันอาทิตย์ และเป็นตัวอย่างศึกษาถนนคนเดินเพียงแห่งเดียวเท่านั้นที่มีการใช้งานอยู่ปัจจุบัน ซึ่งผลการศึกษาที่ได้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดินในอนาคต และนำไปสู่การพัฒนาเป็นถนนคนเดินแบบถาวรที่มีการปิดถนนใช้งานจริงและสามารถเป็นถนนคนเดินได้ทุกวัน ที่ประกอบไปด้วยกิจกรรมต่างๆหลากหลายผสมผสานเกิดขึ้นในพื้นที่ , มีสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินที่ปลอดภัย สวยงามและเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่พักผ่อนของเมือง และชุมชนที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงได้

จากสรุปลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน ทั้ง 5 ปัจจัย ประกอบด้วย ปัจจัยด้านกิจกรรมในถนนคนเดิน , ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและลักษณะทางกายภาพของถนนคนเดิน , ปัจจัยด้านคุณภาพความงามของถนนคนเดิน , ปัจจัยด้านบริหารจัดการถนนคนเดินและปัจจัยระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน ยังพบอีกว่าผู้มาใช้ถนนนั้นส่วนใหญ่ให้ลำดับการมีสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินที่มีหน้าที่ประโยชน์ใช้สอยเป็นสำคัญ เมื่อนำมาพิจารณาร่วมกับเนื้อหาของ Helle Søholt (2003 : 3) ซึ่งสรุปแนวทางการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่เอื้อให้เกิดประโยชน์ใช้สอยของพื้นที่ ทั้งนี้เมื่อนำมาพิจารณาถึงพื้นที่ถนนคนเดินซึ่งจัดเป็นพื้นที่สาธารณะเช่นกัน จึงนำมาเป็นแนวทางการพัฒนาถนนคนเดินที่มีการเปิดใช้งานถาวรในอนาคตสามารถอธิบายว่าการพัฒนาในรายละเอียดของถนนคนเดินที่เป็นพื้นที่ใช้งานถาวรที่ดี ต้องประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ

- ส่วนที่ 1 : ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้มีส่วนป้องกัน
- ส่วนที่ 2 : ปรับสภาพพื้นที่ถนนคนเดินให้เอื้อต่อพฤติกรรมต่างๆ
- ส่วนที่ 3 : ปรับพื้นที่ให้มีสภาพแวดล้อมที่เพลิดเพลิน

ส่วนที่ 1 : ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้มีส่วนป้องกัน

การปรับพื้นที่ถนนสัญจรต้องเป็นพื้นที่ที่ป้องกันสิ่งที่เกิดขึ้น 3 ส่วน คือ

1). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้ป้องกันจากการสัญจรรถยนต์ และ อุบัติเหตุ

- การปรับสภาพแวดล้อมพื้นที่เส้นทางสัญจรภายในถนนคนเดินให้ห่างจากการสัญจรรถยนต์ สามารถทำให้ ห่างจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในถนนได้ และอุบัติเหตุต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้

2). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้ป้องกันจากอาชญากรรม

- การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางกายภาพของพื้นที่ถนนคนเดินให้มีความปลอดภัยในการใช้งานพื้นที่ถนนคนเดิน ด้วยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีความปลอดภัยสามารถมองเห็นได้อย่างทั่วถึง
- ปรับปรุงพื้นที่ถนนคนเดินที่นำใช้งานและนำอาศัยอยู่ของผู้มาเดินถนน
- ภายในถนนควรมีผู้ดูแลความปลอดภัยผู้มาใช้ถนนหรือเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในพื้นที่
- ปรับปรุงพื้นที่ใช้สอยถนนคนเดินให้มีการผสมผสานความหลากหลายของกิจกรรมภายในถนน ซึ่งเป็นการชอนتبกระหว่างพื้นที่ใช้สอย และช่วงเวลา หมายถึงในพื้นที่ถนนคนเดินนั้น ช่วงเวลาหนึ่งถนนอาจถูกใช้สอยเป็นพื้นที่สัญจร แต่ในขณะที่เวลาที่ต่างไปพื้นที่จะถูกใช้สอยเป็นพื้นที่พักผ่อน ยกตัวอย่างเช่น ในเวลากลางวันพื้นที่ถนนนั้นถูกใช้สอยเป็นเพียงเส้นทางเดินเท้าสัญจรไปมา ในเวลาเย็นพื้นที่ถนนถูกใช้สอยเป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับชุมชน เป็นต้น เป็นการทำให้ถนนนั้นมีการใช้สอยพื้นที่อยู่ตลอดเวลา รวมถึงเป็นการป้องกันการเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ได้

3). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินป้องกันจากความรู้สึกที่ไม่ดี

- สภาพแวดล้อมด้านสภาพอากาศและฤดูกาลที่เกิดขึ้นในถนนคนเดินที่ผลต่อความรู้สึกของผู้มาเดิน ซึ่งบางครั้งอาจหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น ถนนคนเดินในฤดูฝน , สภาพอากาศที่ร้อนเกินไป , แสงสะท้อน , มลภาวะฝุ่น และเสียง โดยการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของพื้นที่ให้มีส่วนของธรรมชาติป้องกัน เช่น ปลูกต้นไม้ใหญ่ที่สามารถให้ร่มเงาได้ เป็นต้น ซึ่งเชื่อมโยงกับความสบายของบรรยากาศของถนนคนเดิน

ส่วนที่ 2 : ปรับสภาพพื้นที่ถนนคนเดินให้เอื้อต่อพฤติกรรมต่างๆ

ปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในถนนคนเดินให้เป็นพื้นที่ที่เอื้อต่อพฤติกรรมต่างๆของผู้มาใช้ถนนคนเดิน ซึ่งประกอบไปด้วย

1). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการเดิน

- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินให้เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการเดิน

- มีการออกแบบและการวางผังถนนคนเดินให้มีเส้นทางอิสระ ประกอบด้วย เส้นทางที่ตรง , เส้นทางถนนมีความต่อเนื่องที่เดินได้อย่างสะดวกสบาย
- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในถนนคนเดิน มีการจัดบริเวณด้านหน้าอาคารหรือการออกร้านขายสินค้าให้มีจุดน่าสนใจ
- ปรับปรุงเส้นทางสัญจรของถนนไม่ให้มีสิ่งกีดขวางในการเดินภายในถนนคนเดิน รวมถึงพื้นผิวของถนนที่เรียบ ไม่ขรุขระเป็นหลุมบ่อ หรือมีจุดให้เดินสะดุดได้
- ปรับปรุงสภาพพื้นผิวทางสัญจรให้มีสภาพที่ดี รวมถึงการออกแบบสายพื้นให้มีความสวยงาม

2). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการยืน และพักผ่อน

- ปรับปรุงบริเวณขอบเขตของถนนคนเดินให้มีจุดดึงดูด (Edge effect) เช่น การใช้ต้นไม้ชนิดเดียวกันโดยตลอดเส้นทาง , การใช้วัสดุปูพื้นแบบเดียวกันให้ต่อเนื่องกันตลอด , การใช้สิ่งประกอบภูมิทัศน์ถนนที่เป็นรูปแบบเดียวกันหรือการใช้วัสดุชั่วคราว เช่น กะบะต้นไม้ , ประดับด้วยธง , ด้ายร่มหรือผ้าใบกางแดด เป็นต้น
- การกำหนดจุดสำหรับพักผ่อนในถนนคนเดิน อาจเป็นบริเวณทางออก หรือทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน ซึ่งมีการจัดบริเวณที่นั่งพัก ม้านั่ง รวมถึงบริเวณโคนต้นไม้ใหญ่ ไว้เป็นระยะหรือ อยู่ในบริเวณจุดที่กำหนดพื้นที่ไว้
- การปรับสภาพพื้นที่ไว้รองรับการพักผ่อน อาจเป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ที่เพียงพอสำหรับมารคนจำนวนมากที่เข้ามาในพื้นที่ เช่น บริเวณลานโล่งที่สามารถมีจุดนั่งพักผ่อนสำหรับผู้ที่มาใช้ถนนคนเดิน , มีพื้นที่ร่มเงาของต้นไม้ถนนไว้นั่งพักผ่อน เป็นต้น

3). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการนั่ง

- กำหนดพื้นที่ไว้เพื่อการนั่งพักผ่อน ในบริเวณลานโล่ง หรือที่นั่งพักบริเวณจุดรวมกิจกรรม รวมถึงการจัดที่นั่งพักตามจุดต่างๆที่มีร่มเงาของต้นไม้ใหญ่
- กำหนดพื้นที่นั่งพักอาจเป็นไปได้มากกว่าหนึ่งจุด ซึ่งอาจมีหลายตำแหน่งที่เป็นพื้นที่ว่าง ด้วยการปรับปรุงสภาพพื้นที่นั่งพักให้มีความร่มรื่นจากเงาต้นไม้ใหญ่ , มีพื้นที่ที่เป็นสีเขียว รวมถึงองค์ประกอบภูมิทัศน์ต่างๆ เช่น น้ำพุ, รูปปั้น เป็นต้น ด้วยสภาพแวดล้อมเหล่านี้ส่งเสริมบรรยากาศของถนนคนเดินให้เหมาะแก่การนั่งพักผ่อน
- การจัดเตรียมม้านั่งสาธารณะ ด้วยการกำหนดตำแหน่ง, รูปแบบที่ออกแบบเข้ากับบรรยากาศของเมือง , มีคุณสมบัติทนต่อสภาพอากาศภายนอก และทนต่อการใช้งาน

4). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการมอง

- พื้นที่ถนนคนเดินนั้นสามารถมองเห็นระยะทางภายในถนนได้ ซึ่งถนนคนเดินนั้นควรมีระยะทางที่ไม่ไกล และมุมมองภายในถนนได้ในระยะไกล

- พื้นที่ภายในถนนคนเดินไม่มีสิ่งมาเกียดขวาง หรือบังวิวทิวทัศน์ภายในถนนคนเดิน เช่น ป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ , สายไฟฟ้ากำลัง , ส่วนของอาคารที่ยื่นออกมาในถนน เป็นต้น
- พื้นที่ภายในถนนคนเดินควรมีวิวทิวทัศน์ที่เป็นจุดสนใจในระยะใกล้ เช่น อาคารที่มีรูปแบบเป็นเอกลักษณ์เฉพาะ , หอนาฬิกา เป็นต้น หรือวิวทิวทัศน์ระยะไกลในถนนคนเดิน เช่น ภูเขา , ประตุนเมือง เป็นต้น สามารถส่งเสริมบรรยากาศของถนนคนเดินให้มีความน่าสนใจ นอกจากความเป็นจุดสนใจแล้วยังเป็นสิ่งดึงดูดใจได้ง่ายของผู้มาใช้ถนนคนเดิน
- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน ควรประกอบไปด้วยไฟส่องสว่างที่สามารถเอื้อให้มองเห็นสิ่งต่างๆภายในถนนคนเดินในเวลากลางคืน

5). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการได้ยิน และพูดคุย

- สภาพแวดล้อมของถนนคนเดินควรเป็นพื้นที่ที่มีระดับเสียงที่เบา เอื้อต่อการเป็นพื้นที่พักผ่อนสำหรับการได้ยินเสียงต่างๆจากกิจกรรมที่เกิดขึ้นในถนนคนเดิน เช่น การเล่นดนตรีต่างๆ รวมถึงเป็นพื้นที่ที่เอื้อต่อการพูดคุยของผู้ที่ใช้ถนนคนเดิน ซึ่งในพื้นที่ถนนคนเดินไม่ควรมีกิจกรรมที่ใช้เครื่องกระจายเสียงขนาดใหญ่

6). ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการเล่น , พื้นที่ผ่อนคลาย , สำหรับกิจกรรมต่างๆ

- ปรับปรุงสภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ สำหรับเป็นพื้นที่เพื่อการละเล่น , เพื่อออกกำลังกาย หรือเพื่อกิจกรรมบันเทิง เป็นต้น พื้นที่ดังกล่าวควรเป็นพื้นที่ที่สามารถใช้ได้ทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน รวมถึงทั้งในฤดูร้อนและฤดูหนาว

ส่วนที่ 3 : ปรับพื้นที่ให้มีสภาพแวดล้อมที่ผลิตเพลิน

ปรับปรุงสภาพแวดล้อมภายในถนนคนเดินให้เป็นพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินที่ผลิตเพลินของผู้มาใช้ถนนคนเดิน ซึ่งประกอบไป

1). การปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีขนาดสวน

- สัดส่วนขนาดอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในถนนคนเดิน รวมถึงพื้นที่ว่างที่มีการจัดเตรียมไว้มีความสำคัญต่อขนาดสวนมนุษย์ สามารถเชื่อมโยงต่อความรู้สึกของผู้มาเดินถนนได้ , การเคลื่อนไหว , ขนาด และพฤติกรรมของผู้มาใช้ถนน

2). ความเป็นได้สำหรับความเพลินเกี่ยวกับสภาพอากาศ

- ถนนคนเดินนั้นเป็นพื้นที่ที่สามารถทำให้ผู้ใช้ถนนคนเดิน สามารถผลิตเพลินกับสภาพแวดล้อมโดยรอบในสภาวะอากาศต่างๆ เช่น ขณะเวลากลางวันที่มีแสงแดด , อากาศที่อบอุ่นหรืออากาศเย็น , มีกระแสลมรวมถึงการระบายอากาศ เป็นต้น