

## บทที่ 4

### ข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

การเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 หัวข้อใหญ่ คือ เก็บข้อมูลเพื่อศึกษาทัศนคติข้อคิดเห็นและพฤติกรรมของผู้มาเดินในถนนคนเดิน , เก็บข้อมูลเพื่อศึกษาทัศนคติข้อคิดเห็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องของการปิดถนนคนเดิน และการเก็บข้อมูลเพื่อรวบรวมกิจกรรมและพฤติกรรมที่เกิดในพื้นที่ถนนคนเดิน ผลการศึกษามีดังนี้

#### 4.1 การศึกษาทัศนคติข้อคิดเห็นและพฤติกรรมของผู้มาเดินในถนนคนเดินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ในการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน ได้ใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยการสำรวจความคิดเห็นของผู้มาเดินในถนนคนเดินและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์ คือ

##### 1). การใช้แบบสอบถาม

ใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินชาวไทย ที่มาเดินในช่วงเวลาที่ทำการปิดถนนเวลา 13.00 – 23.00 น. ในถนนท่าแพ โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) จากสถิติการเก็บจำนวนผู้มาเดินในถนนท่าแพ ตั้งแต่วันอาทิตย์ที่ 3 กุมภาพันธ์ – 7 เมษายน 2545 เป็นเวลา 10 สัปดาห์ มีจำนวนผู้มาเดินในถนนคนเดินน้อยที่สุด 80,078 คน/วัน และจำนวนผู้มาเดินถนนมากที่สุด 110,839 คน/วัน<sup>18</sup> การประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้อ้างอิงจากรายของ Krejcie & Morgan ว่าถ้ากลุ่มประชากร 100,000 คน ใช้กลุ่มตัวอย่าง 384 คน ดังนั้นเมื่อมีสถิติจำนวนผู้มาเดินถนนมากที่สุด 110,839 คน/วัน แล้ว จึงตั้งเป้าหมายที่จำนวน 400 ตัวอย่างและได้กระจายแบบสอบถามออกไป 420 ชุด เมื่อเก็บข้อมูลแบบสอบถามแล้วเสร็จพบว่า มีแบบสอบถามที่ใช้ได้จำนวน 412 ชุด โดยประเด็นที่ใช้ในแบบสอบถามได้แก่

- ความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมที่มีผลต่อการมาในถนนคนเดิน
- ความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์ประกอบสำคัญของถนนคนเดิน

<sup>18</sup> ภาควิชาสถิติ คณะวิทยาศาสตร์,ภาควิชาประเมินผลและการวิจัยเพื่อการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ และภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. รายงานผลการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจ สัปดาห์ที่ 1-10 : โครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่. (เชียงใหม่: สำนักงานแผนและนโยบายจังหวัดเชียงใหม่, 2545), หน้า2.

- ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน

## 2). การสัมภาษณ์

ใช้สัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงาน และกลุ่มผู้มีส่วนสนับสนุนการปิดถนนคนเดินในถนนท่าแพ เพื่อทราบถึงประสบการณ์ ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็นของกลุ่มคนดังกล่าว ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่สำนักงานแผนและนโยบาย จังหวัดเชียงใหม่
2. เทศบาลนครเชียงใหม่
  - สำนักงานการท่องเที่ยวเทศบาลนครเชียงใหม่
  - หน่วยงานรักษาความสะอาด
3. ตำรวจจราจร ศูนย์อำนวยการจราจรเมืองเชียงใหม่
4. ผู้ประกอบการ , ชายของบนถนนคนเดิน
5. ผู้อาศัยในถนนท่าแพ

### 4.1.1 ผลการสำรวจลักษณะพื้นฐานของผู้มาเดินในถนนคนเดิน

ในการสำรวจพฤติกรรมของการเดินทางและทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถาม ต่อลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ โดยใช้แบบสอบถามจำนวน 412 ชุด โดยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling) ถามผู้มาใช้ถนนคนเดินชาวไทยที่มาเดินในถนนคนเดิน ตั้งแต่เวลาที่ทำการปิดกิจกรรมถนนคนเดินระหว่างเวลา 13.00 น. - 23.00 น. จากผลสำรวจพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย 174 คน คิดเป็น 42.2% เพศหญิง 238 คน คิดเป็น 57.8% มีรายละเอียดในประเด็นต่างๆที่เกี่ยวกับการศึกษาดังนี้

#### 1). สถานะผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่มาใช้ถนนคนเดินที่ถนนท่าแพ จัดเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวมากที่สุดคิดเป็น 69.9% รองลงมาเป็นกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจบนถนนท่าแพ 15.3% และผู้อาศัยในถนนท่าแพ หรือบริเวณชอยต่อเนื่อง 14.8%

1.2 อาชีพของผู้มาใช้ถนนคนเดินที่ถนนท่าแพ เป็นกลุ่มนักเรียน – นักศึกษามากที่สุด คิดเป็น 70.6% รองลงมาเป็นผู้ประกอบการธุรกิจส่วนตัวคิดเป็น 9.7% ลำดับต่อมาเป็นกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระ 7% กลุ่มผู้มีอาชีพรับจ้าง 4.4% , กลุ่มข้าราชการและรัฐวิสาหกิจ 3.6% , กลุ่มพนักงานบริษัท 2.7% และอื่นๆ 1.2%

## 2). วิธีการเดินทางของผู้มาใช้ถนนคนเดิน

จากการสำรวจพบว่าการเดินทางของผู้ที่มาถนนคนเดิน นั้นใช้วิธีการเดินทางหลายประเภทด้วยกัน ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวมากที่สุดถึง 31.6% รองลงมาคือการใช้รถยนต์ส่วนตัว 27.2% ลำดับต่อมาคือการเดินทางเท้า 18.9% ลำดับต่อมาใช้รถรับจ้างประจำทาง 12.1% ใช้รถจักรยาน 8.5% และรถสามล้อถีบรับจ้าง 0.2%

## 3). จำนวนครั้งของการมาถนนคนเดิน

จำนวนครั้งที่เดินทางมาถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เดินทางมาถนนคนเดิน 5 ครั้งขึ้นไปเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็น 64.6% รองลงมา 3 ครั้ง 10.2% ลำดับต่อมา 4 ครั้ง 6.1% , 2 ครั้ง 10% และลำดับสุดท้ายที่เคยมา 1 ครั้งเป็น 8.7%

เป็นที่สังเกตว่าการเดินทางของผู้ที่มาถนนคนเดินลำดับ 1 และลำดับ 2 นั้นใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนตัวอยู่มาก โดยนับผู้มาถนนคนเดินด้วยพาหนะส่วนตัวรวมกันเป็น 58.8% ของผู้มาใช้ถนนทั้งหมด อาจเป็นไปได้ว่าผู้ที่มาถนนคนเดินนั้นเดินทางด้วยพาหนะส่วนตัวเนื่องจากมีความสะดวกสบาย และรวดเร็วมากกว่าการใช้บริการรถโดยสารรับจ้าง สอดคล้องกับการศึกษาลักษณะเฉพาะและพัฒนาโครงการสัญจร และพื้นที่ปลูกสร้างในบริเวณนครเชียงใหม่ของอิสรา กันแดง (2533) อ่างในนทัยรัตน์ พวงเซย(2541:35) ที่กล่าวถึง รูปแบบการเดินทางส่วนใหญ่ในเมืองเชียงใหม่ จะใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล การพึ่งพาระบบขนส่งมวลชนเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก เนื่องจากระบบรถประจำทางที่เคยให้บริการได้หยุดกิจการไปแล้ว ที่มีใช้อยู่ขณะนี้และใช้มากที่สุดคือ ระบบขนส่งของรถสองแถว (รถแดง) ซึ่งการเดินทางเป็นลำดับ 3 นั้นน่าจะเป็นการเดินทางของผู้มาใช้ถนนคนเดินที่มีที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณถนนท่าแพและบริเวณชอยต่อเนื่อง สามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวกกว่าการใช้รถยนต์ ทั้งนี้อาจรวมถึงการใช้รถจักรยานและรถสามล้อรับจ้าง

จำนวนครั้งของการเดินทางมาที่ถนนคนเดิน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นผู้ที่เคยมาถนนคนเดินแล้วตั้งแต่ 5 ครั้งขึ้นไป กลุ่มที่น้อยที่สุดคือผู้ที่เคยเดินทางมาถนนคนเดิน 1 ครั้ง ซึ่งจำนวนครั้งที่มากของการเดินทางมาถนนคนเดินนั้นอาจแสดงถึงว่าถนนคนเดินนั้นเป็นสถานที่ที่ผู้คนนิยมเดินทางมา และเป็นสถานที่ที่รู้จักของผู้คนในที่พักอาศัยในอำเภอเมือง

#### 4.1.2 ผลการสำรวจความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับถนนคนเดิน

##### 1). กิจกรรมที่มีผลต่อการมาเดินในถนนคนเดิน

จากการสำรวจความคิดเห็นผู้มาใช้ถนนคนเดิน ถึงกิจกรรมที่สามารถดึงดูดให้คนมาใช้ถนนคนเดิน ผลการสำรวจพบว่าส่วนใหญ่คิดว่าลำดับที่ 1 คือ กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้าต่างๆ เป็นกิจกรรมดึงดูดนักท่องเที่ยวมากที่สุด ถึง 28.9% ลำดับที่ 2 คือกิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ เช่นการแสดงบนเวที , ศิลปินเปิดหมวก , ดนตรีพื้นเมือง , การแสดงศิลปะพื้นบ้าน ฯ คิดเป็น 21% ลำดับที่ 3 คือกิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรมต่างๆ เช่น เครื่องปั้นดินเผา , การแกะสลักไม้ , การทำเครื่องเงิน – เครื่องเงิน เป็นต้น คิดเป็น 16.5% ลำดับที่ 4 คือ กิจกรรมประเภทนันทนาการ เช่น การระบายสีถนน , ชี้อัจฉริยะ , เต้นแอโรบิค คิดเป็น 15% ลำดับที่ 5 คือ กิจกรรมโฆษณาและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลต่างๆ คิดเป็น 10% ลำดับที่ 6 คือ กิจกรรมประเภทให้บริการ เช่น นวดเท้า , นวดกดจุด เป็นต้น คิดเป็น 8.1% และเห็นว่าไม่มีกิจกรรมใดดึงดูดนักท่องเที่ยวมาถนนคนเดินได้ มีเพียง 0.5% เท่านั้น

##### 2). ระยะทางของถนนคนเดิน

ความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อความเหมาะสมของระยะทางการเดินในถนนท่าแพ สำหรับกิจกรรมถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเหมาะสม 95.6% เห็นว่าไม่เหมาะสม 3.2% ไม่ได้ให้ความเห็น 1.2%

##### 3). ช่วงเวลาของการเปิด-ปิดถนนคนเดิน

- ความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินที่มีต่อช่วงเวลา que เริ่มปิดถนนท่าแพเป็นถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าควรเริ่มปิดถนนเวลา 15.00 น. คิดเป็น 25.2% รองลงมาเริ่มปิดถนนเวลา 13.00น.คิดเป็น 20.9% ลำดับต่อมาเริ่มปิดถนนเวลา 12.00 น. คิดเป็น 15.3% และเวลาอื่นๆ 9.2%
- ความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อช่วงเวลาสิ้นสุดการปิดถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าปิดถนนสิ้นสุดที่เวลา 24.00 น.คิดเป็น 58.7% รองลงมาปิดถนนสิ้นสุดเวลา 22.00น.คิดเป็น 13.6% ลำดับต่อมาปิดถนนสิ้นสุดเวลา 23.00 น. คิดเป็น 12.6% และปิดถนนสิ้นสุดเวลาอื่นๆ 1%

โดยความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินส่วนใหญ่ต่อระยะทางการปิดถนนคนเดิน ถนนท่าแพ ตั้งแต่บริเวณประตูท่าแพถึงสี่แยกอุปกุดมีระยะ 950 เมตรนั้น ส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นระยะทางที่มีความเหมาะสมสำหรับกิจกรรมถนนคนเดินแล้ว ทั้งนี้ช่วงเวลาที่ทำการปิดถนนคนเดินก็มีผลต่อความเหมาะสมของถนนคนเดินด้วยเช่นกัน เห็นได้ว่าผู้มาใช้ถนนคนเดินส่วนใหญ่คิดว่าเวลา que ควรเริ่มปิดถนนนั้นเริ่มเวลา 15.00 น. ซึ่งสภาพอากาศในเวลาดังกล่าวนี้ แสงแดดไม่จัดและสภาพอากาศไม่ร้อน

เท่ากับในเวลาเที่ยงวัน ในขณะที่เดียวกันเวลาสิ้นสุดของการปิดถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นด้วยที่เวลา 24.00 น.

#### 4.1.3 ผลการสำรวจเกี่ยวกับองค์ประกอบสำคัญของถนนคนเดิน

การสอบถามความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินในข้อนี้ เพื่อศึกษาระดับความสำคัญขององค์ประกอบของลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ ผลการสำรวจสามารถนำมาพิจารณาแนวทางการปรับปรุงสภาพแวดล้อม , สภาพทางสัญจรทางเท้าและอุปกรณ์ถนนของถนนคนเดิน ให้ตรงกับความต้องการของผู้มาใช้ถนนคนเดิน และช่วยส่งเสริมให้ถนนคนเดินมีความสะดวก ปลอดภัยและมีทัศนียภาพสวยงาม สามารถดึงดูดให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวมาใช้ถนนคนเดินมากขึ้น

##### 1). การให้ลำดับความสำคัญต่อองค์ประกอบที่น่าจะเป็นลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน

ผลการสำรวจความคิดเห็นถึงองค์ประกอบสำคัญในถนนคนเดิน แบบสอบถามได้ขอให้ผู้ตอบเรียงลำดับความสำคัญ ได้ผลสรุปตามตาราง 4.1

ตารางที่ 4.1 ระดับความสำคัญขององค์ประกอบที่น่าจะเป็นของลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน

องค์ประกอบ	ลำดับความสำคัญ				
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4	ลำดับที่ 5
1.ด้านกิจกรรม	35.2%	17.2%	13.8%	14.3%	15.8%
2.ด้านสภาพแวดล้อมและ กายภาพ	17.5%	28.4%	23.1%	15.8%	11.9%
3.ด้านระบบเส้นทาง และโครงสร้างถนนคนเดิน	14.6%	18.2%	18%	21.6%	24.5%
4.ด้านคุณภาพความงามทาง สายตา	10%	20.1%	22.1%	28.6%	15.5%
5.ด้านการบริหารจัดการ	20.1%	12.9%	19.2%	15.8%	28.9%

##### หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 คือ ปัจจัยด้านกิจกรรมในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 2 - 3 คือ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพโดยรอบของถนนคนเดิน

ลำดับที่ 4 คือ ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 5 คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการในถนนคนเดิน

จากผลสำรวจของแบบสอบถามที่ให้ลำดับความสำคัญขององค์ประกอบด้านต่างๆของถนนคนเดิน ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับด้านกิจกรรมในถนนคนเดิน มากเป็นลำดับที่ 1 ถึง 35.2%

รองลงมาลำดับที่ 2 (28.4%) และ 3 (23.1%) ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมและกายภาพซึ่งประกอบด้วย สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน , ความสบายที่เกิดจากบรรยากาศ และความสบายที่เกิดจากการใช้งานถนนคนเดิน , ความปลอดภัยภายในถนนคนเดิน , การเข้าสู่พื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงความสะดวกของการเดินภายในถนนคนเดิน

ต่อมาลำดับที่ 4 คือ ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา 28.6% ซึ่งประกอบด้วย ขนาดส่วนมนุษย์ในถนนคนเดิน เช่น ความกว้างของถนน หรือความสูงอาคารในถนนคนเดิน , เอกลักษณ์พิเศษของถนนคนเดิน และสิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน

สุดท้ายลำดับที่ 5 คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการในถนนคนเดิน 28.9% ซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ที่ทำหน้าที่ดูแลความสะอาด รวมถึงการซ่อมบำรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในถนนคนเดินให้เป็นไปอย่างเรียบร้อย อย่างไรก็ตามสิ่งที่สังเกตว่าในหัวข้อลำดับความสำคัญของปัจจัยด้านการบริหารจัดการ มีผู้ตอบจำนวนไม่น้อยที่ให้ความสำคัญในอันดับที่ 1 ถึง 20.1%

ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างถนนคนเดินนั้นเป็นสิ่งที่ผู้มาใช้ถนนคนเดินไม่ได้ให้ความสำคัญที่ชัดเจน และส่วนใหญ่จะเลือกเป็นความสำคัญลำดับท้ายๆ ซึ่งปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างถนนคนเดินประกอบด้วย รูปแบบการเคลื่อนที่ในถนนคนเดิน , จุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์เป็นเดินเท้า , การเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญในถนน , เส้นทางบริการของรถบริการต่าง เช่น รถขยะ, รถดับเพลิง, รถพยาบาล เป็นต้น และระยะทางของถนนคนเดิน อาจเป็นไปได้ว่าเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยด้านอื่นๆแล้วนั้น ผู้มาใช้ถนนคนเดินส่วนใหญ่เห็นว่าด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดินมีระดับความสำคัญน้อยกว่าลำดับ 1 ถึง 5 ที่กล่าวมาข้างต้น

#### 1.1) ระดับความสำคัญของรายละเอียดทางปัจจัยด้านกิจกรรม

ตารางที่ 4.2 ระดับความสำคัญของรายละเอียดของปัจจัยด้านกิจกรรม

ปัจจัยด้านกิจกรรม	ลำดับความสำคัญ			
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4
1.กิจกรรมทางเศรษฐกิจ	37.1%	25%	18.9%	16.3%
2.กิจกรรมทางสังคม	31.3%	33%	18.9%	13.6%
3.การผสมผสานของกิจกรรมในพื้นที่ถนนคนเดิน	14.3%	19.9%	34.2%	28.9%
4.จุดรวมกิจกรรม	15.5%	19.2%	24.5%	38.1%

## หมายเหตุ

- ลำดับที่ 1 คือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจในถนนคนเดิน
- ลำดับที่ 2 คือ กิจกรรมทางสังคมในถนนคนเดิน
- ลำดับที่ 3 คือ การผสมผสานของกิจกรรมในพื้นที่ถนนคนเดิน
- ลำดับที่ 4 คือ จุดรวมกิจกรรมในถนนคนเดิน

จากผลสำรวจถึงรายละเอียดของกิจกรรมในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ความสำคัญมากลำดับที่ 1 (37.1%) กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ได้แก่ กิจกรรมประเภทค้าขาย , กิจกรรมการสาธิตทำงานหัตถกรรม และกิจกรรมประเภทให้บริการ เป็นกิจกรรมที่พบมากที่สุดสองข้างทางในถนนคนเดิน ซึ่งสอดคล้องกับผลสำรวจที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 4.1.2 ถึงการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับกิจกรรมในถนนคนเดิน ผลที่ได้คือส่วนใหญ่เห็นด้วยว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจในถนนคนเดิน สามารถดึงดูดให้ผู้มาใช้ถนนคนเดินมากที่สุด

กิจกรรมที่ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าคุณค่าในลำดับที่ 2 (33%) คือ กิจกรรมทางสังคมในถนนคนเดิน ซึ่งประกอบด้วย กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ , กิจกรรมนันทนาการ และกิจกรรมเผยแพร่ประชาสัมพันธ์งานต่างๆ เป็นกิจกรรมที่ให้ความเพลิดเพลินและส่งเสริมบรรยากาศของถนนคนเดินให้มีสีสันและมีชีวิตชีวาได้ดี

ความสำคัญลำดับที่ 3 (34.2%) คือ การผสมผสานของกิจกรรมในพื้นที่ถนนคนเดิน เป็นการใช้สอยพื้นที่แบบผสมผสาน โดยมีกิจกรรมหลากหลายประเภทในพื้นที่เดียวกัน และความสำคัญลำดับที่ 4 คือ จุดรวมของกิจกรรม เช่น บริเวณจุดตัดถนนหรือสี่แยกในถนนคนเดิน , บริเวณลานประตู่ท่าแพ , บริเวณที่โล่งหน้าวัดเชื่อมต่อแนวถนนคนเดิน เป็นต้น โดยเป็นพื้นที่ที่มีการรวมของกลุ่มคนปริมาณมากหรือมีกิจกรรมที่รวมกลุ่มคน ซึ่งเป็นพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ที่รวมกิจกรรมต่างๆได้ จากการสำรวจภาคสนามพบว่าบริเวณดังกล่าวมีทั้งกิจกรรมประเภทค้าขาย , นวดแผนโบราณ และยังมีพื้นที่ทำกิจกรรมการแสดงและกิจกรรมนันทนาการต่างๆในพื้นที่เดียวกันได้ รวมถึงเชื่อมโยงกับปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายในเรื่องเป็นบริเวณทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดินร่วมอยู่ด้วย ในบริเวณลานประตู่ท่าแพ , บริเวณจุดตัดถนนหรือสี่แยกถนนต่อเนื่อง และ บริเวณสี่แยกอุปกุด เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นตำแหน่งที่เริ่มต้นทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน เมื่อผู้มาใช้ถนนคนเดินทางเข้าสู่ถนนจะใช้พื้นที่ดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่

## 1.2) ระดับความสำคัญรายละเอียดปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพ

ตารางที่ 4.3 ระดับความสำคัญของรายละเอียดของด้านสภาพแวดล้อมและทาง

ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4	ลำดับที่ 5	ลำดับที่ 6
1.สภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน	8.7%	10.7%	16.7%	14.1%	19.7%	26.9%
2.ความสบายของถนนคนเดิน	34.5%	24.5%	15.5%	8.7%	9.5%	4.9%
3.ความปลอดภัยในถนนคนเดิน	35.4%	27.9%	18.7%	8.5%	5.3%	1.2%
4.ทางเข้าสู่ถนนคนเดิน	6.3%	16%	22.3%	29.4%	15.3%	8%
5.อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน	6.8%	11.2%	15.3%	20.6%	28.9%	14.1%
6.ความสะดวกในการเดินถนนคนเดิน	6.3%	6.6%	8.7%	15.3%	18%	41.7%

### หมายเหตุ

ลำดับที่ 1-2 คือ ความปลอดภัยในถนนคนเดิน และความสบายของถนนคนเดิน

ลำดับที่ 3-4 คือ ทางเข้าสู่ถนนคนเดิน

ลำดับที่ 5 คือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 6 คือ ความสะดวกในการเดินทาง

จากผลสำรวจถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ความสำคัญมากลำดับที่ 1 (35.4%) คือ ความปลอดภัยภายในถนนคนเดิน ซึ่งประกอบด้วย 1. ความปลอดภัยจากสิ่งที่มีมนุษย์สร้าง ได้แก่ อุบัติเหตุจากรถยนต์, จากมลภาวะต่างๆ 2. ความปลอดภัยจากมนุษย์ ได้แก่ ขโมย, โจรและผู้ประทุษร้าย ขณะเดียวกันให้ระดับคะแนนความสำคัญที่มีความใกล้เคียงกับความปลอดภัยเป็นอันดับที่ 2 (34.5%) คือ ความสบายของถนนคนเดิน ประกอบไปด้วย 1. ความสบายที่เกิดจากบรรยากาศถนนคนเดิน 2. ความสบายที่เกิดจากการใช้งานภายในถนนคนเดิน

รองลงมาลำดับที่ 3 (22.3%) และ ลำดับที่ 4 (29.4%) คือทางเข้าสู่ถนนคนเดิน ที่สามารถเชื่อมต่อกันอื่นๆได้ง่าย รวมถึงมีขนาดความกว้างของถนนที่รองรับปริมาณผู้มาใช้ถนนได้เพียงพอ ต่อมาลำดับที่ 5 (28.9%) คือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน ประกอบด้วยอุปกรณ์ติดตั้งภายในถนนต่างๆประกอบด้วย ตู้โทรศัพท์, ป้ายบอกชื่อเส้นทาง-แผนที่, ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง, ถังขยะ,



ไฟส่องสว่าง ซึ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ นั้นเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้มาใช้ถนนคนเดินได้ในเวลากลางวัน และกลางคืน ลำดับที่ 6 (41.7%) คือ ความสะดวกในการเดินถนนคนเดิน ประกอบด้วย ทางเดินของถนนคนเดินที่มีความต่อเนื่อง รวมถึงสภาพพื้นผิวของถนนที่ง่ายในการเดิน ไม่มีสิ่งกีดขวางต่อการเดิน

โดยสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินเห็นว่ามีคํ้าคัญน้อยกว่าสิ่งต่าง ๆ ข้างต้นที่กล่าวมา จากการสำรวจในพื้นที่พบว่าอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในถนนท่าแพ นั้น ประกอบด้วย สถานที่ทางประวัติศาสตร์, วัด และอาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น อาคารและสิ่งปลูกสร้างยังมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาของถนนคนเดิน โดยเป็นเอกลักษณ์ของถนนคนเดินและเป็นสิ่งที่ผู้มาใช้ถนนคนเดินจดจำได้ง่ายของถนนท่าแพ

### 1.3) ระดับความสำคัญรายละเอียดของปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา

ตารางที่ 4.4 ระดับความสำคัญของรายละเอียดของด้านคุณภาพความงามทางสายตา

ปัจจัยด้านคุณภาพความงาม	ลำดับความสำคัญ		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
1.ขนาดสวนในถนนคนเดิน	35.2%	16%	45.1%
2.เอกลักษณ์พิเศษของถนนคนเดิน	44.9%	39.1%	3.4%
3.สิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน	16.7%	41.3%	37.9%

หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 คือ เอกลักษณ์พิเศษของถนนคนเดิน

ลำดับที่ 2 คือ สิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 3 คือ ขนาดสวนมนุษย์ในถนนคนเดิน

จากผลสำรวจถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินให้เอกลักษณ์พิเศษของถนนคนเดิน มีระดับความสำคัญมากลำดับที่ 1 (44.9%) โดยสิ่งที่ผู้มาเดินถนนเห็นว่าเป็นเอกลักษณ์พิเศษของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างในถนนท่าแพ , กิจกรรมในถนน , วัฒนธรรมพื้นเมือง , สภาพแวดล้อมของถนน , ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะของถนน และ บุคคลในถนน

รองลงมาลำดับที่ 2 (41.3%) คือ สิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน โดยผู้มาเดินถนนเห็นว่าเป็นสิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ ได้แก่ สิ่งปลูกสร้างในถนนท่าแพ , วัฒนธรรมพื้นเมือง , กิจกรรมในถนน , ตำแหน่งที่ตั้งถนน และ บุคคลในถนน ลำดับที่ 3 (45.1%) คือ ขนาดสวนในสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน ได้แก่ สัดส่วนความกว้างของถนนที่มีความเหมาะสมกับการใช้งาน รวมถึงขนาดของอุปกรณ์ที่ควรได้รับการออกแบบให้เหมาะสมกับสัดส่วนผู้ใช้สอย

#### 1.4) ระดับความสำคัญรายละเอียดปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

ตารางที่ 4.5 ระดับความสำคัญของรายละเอียดของด้านการบริหารจัดการ

ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ	ลำดับความสำคัญ			
	ลำดับ 1	ลำดับ 2	ลำดับ 3	ลำดับ 4
1.การบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น การดูแลสภาพแวดล้อมของถนนให้อยู่ในความสะดวก และเรียบร้อย รวมถึงการซ่อมแซมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ไฟส่องสว่าง , น้ำใช้ , โทรศัพท์ เป็นต้น	36.5%	22.8%	19.4%	14.6%
2.การบริหารจัดการด้านกิจกรรม เช่น กำหนดพื้นที่ของ กิจกรรมค้าขาย , การแสดงต่างๆ , นวดแผนโบราณ เป็นต้น ใ้ อย่างชัดเจน	33%	31.4%	18.6%	12.8%
3.การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตา เช่น การเตรียมส่วนที่มีผลต่อความงามทางสายตาภายในถนน เช่น รื้อถอนป้ายโฆษณาที่บังวิวถนน, เพิ่มพื้นที่ต้นไม้ถนน เป็นต้น	15.6%	20.2%	24.6%	36.8%
4. การบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย ถนน เช่น การพัฒนาเส้นทางสัญจรในรูปแบบการเคลื่อนที่ ต่างๆรวมกัน เช่น ทางคนเดิน , จักรยาน,รถเข็นคนพิการ ฯ , กำหนดจุดรับ-ส่งรถโดยสารรับจ้าง , พื้นที่จอดรถ รวมถึง ทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน เป็นต้น	14.8%	19.9%	32.4%	29.6%

#### หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 คือ การบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

ลำดับที่ 2 คือ การบริหารจัดการด้านกิจกรรม

ลำดับที่ 3 คือ การบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน

ลำดับที่ 4 คือ การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตา

จากการสำรวจระดับความสำคัญของรายละเอียดของปัจจัยด้านการบริหารจัดการในถนนคนเดิน พบว่าส่วนใหญ่เน้นให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดินเป็นลำดับที่ 1 (36.5%) เช่น การดูแลสภาพแวดล้อมของถนนให้อยู่ในความสะดวกและเรียบร้อย รวมถึงการซ่อมแซมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในถนนคนเดิน เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในถนนคนเดินนั้นเป็นสิ่งที่จำเป็นในการเอื้อประโยชน์การใช้งานภายในถนนทั้งผู้ที่มาขายของ , ผู้ที่มาเดินในถนนให้ใช้งานในถนนคนเดินได้สะดวกทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

รองลงมาเป็นการบริหารจัดการด้านกิจกรรมเป็นลำดับที่ 2 (31.4%) เช่น กำหนดพื้นที่ของกิจกรรมค้าขาย , การแสดงต่างๆ , นวดแผนโบราณ เป็นต้น ในพื้นที่ถนนคนเดินไว้อย่างชัดเจน

ลำดับที่ 3 การบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน (32.4%) เช่น การพัฒนาเส้นทางสัญจรในรูปแบบการเคลื่อนที่ต่างๆรวมกัน เช่น ทางคนเดิน , ทางจักรยาน, รถเข็นคนพิการ ฯ รวมถึงกำหนดจุดรับ-ส่งรถโดยสารรับจ้าง , พื้นที่จอดรถ รวมถึงทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน เป็นต้น

ลำดับที่ 4 การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนน (36.8%)เช่น การเตรียมส่วนที่มีผลต่อความงามทางสายตาทายในถนน เช่น รื้อถอนป้ายโฆษณาที่บังวิวถนน, เพิ่มพื้นที่ต้นไม้ถนน เป็นต้น

จากข้างต้นผู้มาใช้ถนนเห็นความสำคัญเกี่ยวกับการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนเป็นสำคัญ รวมถึงการบริหารจัดการเกี่ยวกับด้านกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นภายในถนน รองลงมาเป็นการบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายที่เป็นส่วนประกอบของถนนในการเดินทางของผู้ใช้ถนนรวมถึงการเข้าสู่พื้นที่ ในขณะที่ให้ความสำคัญการบริหารจัดการด้านความงามเป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ผู้มาใช้ถนนเห็นความสำคัญการบริหารจัดการพื้นที่ถนนคนเดินเพื่อเกิดประสิทธิภาพเหมาะกับการใช้สอยถนนมากกว่าคุณภาพความงามทางสายตา โดยผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในส่วนบริหารจัดการพื้นที่ถนนคนเดินนี้ คือ เจ้าหน้าที่ของเทศบาลนครเชียงใหม่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ถนนท่าแพ

#### 1.5) ระดับความสำคัญรายละเอียดของปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย

ตารางที่ 4.6 ระดับความสำคัญของรายละเอียดของปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย

ปัจจัยด้านระบบเส้นทาง	ลำดับความสำคัญ			
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4
1.รูปแบบการเคลื่อนที่	38.6%	28.2%	18.4%	12.6%
2.สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่าย	21.1%	27.7%	31.6%	16.5%
3.เส้นทางบริการ	11.4%	24.8%	27.9%	33%
4.ระยะทาง	26.9%	17%	18.9%	34.7%

#### หมายเหตุ

ลำดับที่ 1-2 คือ รูปแบบการเคลื่อนที่ในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 3 คือ สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่ายในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 4 คือ ระยะทางของถนนคนเดิน

จากผลสำรวจถึงรายละเอียดด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ความสำคัญมากกับรูปแบบการเคลื่อนที่เป็นลำดับที่ 1 (38.6%) และลำดับที่ 2 (28.2%) รูปแบบการเคลื่อนที่ หมายถึง ประเภทของการเคลื่อนที่ภายในถนน ซึ่งประกอบด้วย การเดินของผู้มาใช้ถนน , การถีบจักรยานของผู้มาใช้ถนนคนเดิน รวมถึง การเคลื่อนที่ด้วยสกเกตบอร์ดหรือการเคลื่อนที่แบบล้อเลื่อนได้ภายในถนนคนเดิน บริเวณเส้นทางโครงข่ายโดยรอบถนนท่าแพนั้นที่ยังคงมีการสัญจรต่างๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง , รถบริการต่างๆ ไร่รองรับการสัญจรของคนที่เข้ามาในพื้นที่ถนนคนเดิน ซึ่งต้องอาศัยระบบขนส่งมวลชนในการบริการและอำนวยความสะดวกของการเดินทาง

รองลงมาลำดับที่ 3 (31.6%) คือ สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่ายในถนนคนเดิน เป็นการเตรียมพื้นที่เพื่อใช้ในการรองรับการเดินทางของผู้มาใช้ถนนคนเดินจากการเดินทางประเภทต่างๆที่เข้ามาในพื้นที่ เช่น มีบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ , จุดโดยสารรถประจำทาง และรถบริการต่างๆ , พื้นที่จอดรถ เป็นต้น เป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนถนนคนเดินให้ผู้ใช้สอยเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้สะดวกยิ่งขึ้น และลำดับที่ 4 (34.7%) คือ ระยะทางของถนนคนเดินที่เปิดให้มีการเดินเท้าภายในถนน อ้างจากความคิดเห็นจากข้อ 4.1.2 เกี่ยวกับระยะทางของการปิดถนนคนเดินที่ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่กว่า 95.6% มีความเห็นว่าระยะทางในถนนท่าแพ 950 เมตรนั้นเป็นระยะทางของถนนคนเดินที่มีความเหมาะสม ซึ่ง

โดยผู้มาใช้ถนนคนเดินเห็นว่าเส้นทางบริการมีระดับความสำคัญน้อยกว่าลำดับที่ 1 ถึง 4 ที่กล่าวมาข้างต้น เส้นทางบริการนั้นประกอบด้วยเส้นทางของรถบริการ เช่น รถขยะ , รถดับเพลิง , รถพยาบาล , รถส่งของ เป็นต้น เป็นเส้นทางที่ความกว้างเพียงพอและสามารถใช้เข้าออกสู่ถนนคนเดินได้ ไว้เพื่อบริการประชาชนและผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ในถนนท่าแพ โดยใช้พื้นที่ขอยต่อเนื่องหรือด้านหลังอาคารได้

#### 1.6) ระดับความสำคัญรายละเอียดของอาคารสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.7 ระดับความสำคัญของรายละเอียดสภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	ลำดับความสำคัญ		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
1.สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เช่น ประตูท่าแพ , คลองแม่ข่า	46.6%	34.2%	16.3%
2.วัด และโบราณสถานในพื้นที่	34%	44.9%	3.9%
3.อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น	17.5%	16.5%	61.9%

หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 คือ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เช่น ประตูท่าแพ , คลองแม่ข่า

ลำดับที่ 2 คือ วัด และโบราณสถานในพื้นที่

ลำดับที่ 3 คือ อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น

สภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดินนั้นเป็นส่วนประกอบหนึ่งในปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม และทางกายภาพในถนนคนเดิน โดยประกอบด้วย สถานที่ทางประวัติศาสตร์ , วัด และโบราณสถานในพื้นที่ และ อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น จากผลสำรวจถึงรายละเอียดของสภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างในถนนคนเดิน แยกประเภทออกเป็น 3 ประเภท โดยผู้มาใช้ถนนคนเดินให้ความสำคัญมากลำดับที่ 1 (46.6%) คือ สถานที่ทางประวัติศาสตร์ เช่น ประตูท่าแพ , คลองแม่ข่า เป็นต้น ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์เมือง และมีพื้นที่ขนาดใหญ่สามารถเห็นได้ชัดเจน รวมทั้งเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมหลากหลายประเภทบริเวณประตูท่าแพ

รองลงมาลำดับที่ 2 (44.9%) คือ วัด และโบราณสถานในพื้นที่ ตลอดเส้นทางถนนท่าแพนั้นมีพื้นที่เชื่อมต่อกับวัดและโบราณสถานถึง 5 ตำแหน่ง ซึ่งบางวัดมีความสำคัญในอดีตรวมทั้งโบราณสถานภายในวัด ซึ่งพื้นที่โล่งด้านหน้าของวัดยังสามารถเชื่อมต่อกับถนนคนเดินได้ รวมทั้งมีกิจกรรมค้าขาย และการแสดงดนตรีพื้นบ้านเกิดขึ้นในพื้นที่เชื่อมต่อ ทำให้ผู้มาใช้ถนนคนเดิน สามารถเข้าไปชื่นชมและนมัสการพระในวัดและโบราณสถานได้ เช่น วัดเซตวัน , วัดบุพพาราม , วัดมหาวันและวัดแสนฝาง เป็นต้น

ลำดับที่ 3 (61.9%) คือ อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น จากการสำรวจภาคสนามในถนนท่าแพ พบว่ายังคงมีอาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่นปรากฏอยู่ ซึ่งในบางอาคารได้ขึ้นทะเบียนกับทางกรมศิลปากรเป็นอาคารอนุรักษ์แล้ว

### 1.7) ระดับความสำคัญรายละเอียดความสบายในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.8 ระดับความสำคัญของรายละเอียดความสบายในถนนคนเดิน

ความสบายในถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ					
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	ลำดับที่ 4	ลำดับที่ 5	ลำดับที่ 6
1.ร่มเงาของต้นไม้ถนน	21.4%	9.7%	13.3%	14.6%	15.3%	21.8%
2.สีสันทันของพื้นผิวไม้ถนน	7.8%	17.5%	17%	17.5%	22.6%	13.8%
3.สภาพอากาศของถนนคนเดิน	26.2%	21.4%	19.4%	15%	9.5%	5.1%
4.ความกว้างของถนน	12.9%	15.3%	18.7%	19.4%	11.7%	18.4%
5.สามารถเข้า-ออก ถนนคนเดินได้สะดวก	14.1%	17.5%	17.2%	13.1%	21.4%	13.6%
6.ไฟส่องสว่างในเวลาค่ำ	15.3%	14.6%	10.9%	16.7%	15.5%	23.3%

## หมายเหตุ

ลำดับที่ 1-2-3 คือ สภาพอากาศของถนนคนเดิน

ลำดับที่ 4 คือ ความกว้างของถนนคนเดิน

ลำดับที่ 5 คือ สีสนของพันธุ์ไม้ถนน

ลำดับที่ 6 คือ ไฟส่องสว่างในเวลาค่ำมืดในถนนคนเดิน

ความสบายในถนนคนเดินนั้นเป็นส่วนประกอบหนึ่งในปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพในถนนคนเดิน โดยแยกประเภทออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ความสบายที่เกิดจากบรรยากาศ ได้แก่ มีสีเขียวของพันธุ์ไม้ที่สบายตา , ร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ , ความสะอาดของพื้นที่ เป็นต้น

2. ความสบายที่เกิดจากการใช้งาน ได้แก่ ความกว้างของทางเท้าที่เหมาะสม , ทางเข้า - ออกที่สะดวก , ไฟส่องสว่างในเวลาค่ำมืด เป็นต้น

โดยนำรายละเอียดของความสบายทั้ง 2 ประเภท มาเป็นคำถามให้ผู้ใช้งานถนนคนเดินลำดับความสำคัญ เพื่อสรุปถึงความสบายในถนนคนเดิน

จากผลสำรวจถึงรายละเอียดของความสบายในถนนคนเดินส่วนใหญ่ให้ความสำคัญมากลำดับที่ 1 (26.2%) ลำดับที่ 2 (21.4%) ลำดับที่ 3 (19.4%) คือ สภาพอากาศในถนนคนเดิน ซึ่งจะสอดคล้องกับความคิดเห็นเกี่ยวกับเวลาทำการปิดถนนคนเดินและเวลาสิ้นสุดปิดถนน ส่วนใหญ่เห็นด้วยที่เวลา 15.00 น. – 24.00 น. เนื่องจากสภาพอากาศมีแสงแดดไม่จัด , มีร่มเงา และอุณหภูมิไม่ร้อนจัด และเป็นช่วงเวลาที่ผู้ใช้งานถนนคนเดินเห็นว่าเหมาะสมกับถนนคนเดินในถนนท่าแพ ทั้งนี้รวมถึงสภาพอากาศที่ไม่มีฝนตกหรือลมกรรโชกแรงที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการเดินถนนได้

รองมาลำดับที่ 4 (19.4%) คือ ความกว้างของถนนคนเดินที่สามารถใช้งานได้สะดวก มีทางเดินที่กว้างพอสามารถรองรับปริมาณผู้มาใช้งานถนนคนเดินจำนวนมากๆได้ รวมถึงรองรับกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในถนนคนเดิน

ลำดับที่ 5 (22.6%) คือ สีสนของพันธุ์ไม้ถนน ในช่วงฤดูหนาวนั้นจะมีการติดตั้งกระถางดอกไม้เมืองหนาวอยู่บนทางเท้าและกระถางแขวนทั้ง 2 ฝั่งของถนนท่าแพ ซึ่งมีสีสนสวยงาม ผู้มาใช้งานถนนคนเดินให้ระดับความสำคัญลำดับที่ 5 นั้นอาจเนื่องจากสีสนของพันธุ์ไม้ถนนนั้นสามารถให้ความสบายตาแก่ผู้มาใช้งาน และเป็นสิ่งประดับบริเวณถนนคนเดินให้มีความสวยงามได้

ลำดับที่ 6 คือ ไฟส่องสว่างในเวลาค่ำมืดในถนนคนเดิน เนื่องจากถนนคนเดินนั้นปิดทำการตั้งแต่เวลา 13.00 น. ถึง 23.00 น. โดยตั้งแต่เวลา 18.00 น. เป็นต้นไปจะเป็นเวลาค่ำมืดและแสงสว่างน้อยกว่าเวลากลางวัน จะมีเพียงแสงไฟส่องสว่างตามเสาไฟฟ้าเท่านั้น ในขณะที่เดียวกันจากการสังเกตการณ์ในพื้นที่ถนนคนเดินจะพบว่าปริมาณผู้มาใช้งานตั้งแต่เวลา 17.00 น. จะมีปริมาณผู้มาเดินในถนนมากกว่าในเวลากลางวัน ดังนั้นไฟส่องสว่างในเวลาค่ำมืดในถนนคนเดินจึงมีความสำคัญเช่นกัน

เชื่อมโยงไปถึงปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ในเรื่องของความปลอดภัยในถนนคนเดินจาก ขโมย โจรและผู้ประทุษร้าย

โดยผู้มาใช้ถนนให้ลำดับความสำคัญในเรื่องความสบายที่เกิดจากบรรยากาศ เกี่ยวกับร่มเงา ของต้นไม้ถนน น้อยกว่าสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น จากการสำรวจต้นไม้ถนนภายในพื้นที่ถนนท่าแพ พบว่า เป็นถนนที่ไม่มีต้นไม้ถนนริมทางเลย จะพบต้นไม้ถนนเพียงในบริเวณลานประตู่ท่าแพเท่านั้น อาจ เป็นไปได้ว่าเมื่อถนนท่าแพเมื่อทำการปิดถนนคนเดินแล้ว ซึ่งในเวลากลางวันนั้นจะมีแสงแดดจัดและไม่ มีร่มเงาจากต้นไม้ถนนผู้ที่ใช้ถนนมักจะนาร่มกันแดดติดตัวมาด้วย ดังเช่นรูปที่ 4.1 เนื่องจากเกิด ความเคยชินกับสภาพแวดล้อมถนน จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับความสบายที่เกิดจากร่มเงาต้นไม้ รวมถึงความสบายที่เกิดจากการใช้งานเกี่ยวกับบริเวณเข้า-ออก ของถนนคนเดินที่เดินได้สะดวก ซึ่งจะมี ความเชื่อมโยงกับปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนนเกี่ยวกับการเข้าสู่พื้นที่ จากการสังเกตการ ให้ลำดับความสำคัญเรื่องความสบายของถนนคนเดินนั้น ผู้มาใช้ถนนจะให้ลำดับความสำคัญในเรื่อง ความสบายที่ผู้มาใช้ถนนสามารถใช้งานถนน และสามารถมองเห็นได้ภายในถนน เช่น จากการ มองเห็นสภาพอากาศขณะเดินถนน, ความกว้างของถนนที่ใช้เดิน, สีเส้นของพนักไม้กระถางริมถนน และ ไฟส่องสว่างที่ทำให้มองเห็นสิ่งต่างๆที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน



รูปที่ 4.1 ภาพถนนคนเดินในช่วงเวลา 13.30 น.

#### 1.8) ระดับความสำคัญรายละเอียดความปลอดภัยในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.9 ระดับความสำคัญของรายละเอียดความปลอดภัยในถนนคนเดิน

ความปลอดภัยในถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ		
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3
1.จากอุบัติเหตุทางรถยนต์	31.6%	30.8%	33.7%
2.จากมลพิษทางอากาศ, ฝุ่นและเสียง	27.9%	39.6%	28.6%
3.จากขโมย, โจรและผู้ประทุษร้ายในถนน	36.9%	26%	33.5%

หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 คือ ความปลอดภัยจากขโมย, โจรและผู้ประทุษร้ายในถนน

ลำดับที่ 2 คือ ความปลอดภัยจากมลพิษทางอากาศ, ฝุ่นและเสียง

ลำดับที่ 3 คือ ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์

ความปลอดภัยในถนนคนเดินนั้นเป็นส่วนประกอบหนึ่งในปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพในถนนคนเดิน แยกประเภทออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. จากสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ อุบัติเหตุรถยนต์ และจากมลพิษต่างๆ
2. จากมนุษย์ ได้แก่ ขโมย , โจร และผู้ประทุษร้ายจากผลสำรวจถึงรายละเอียดของความปลอดภัยในถนนคนเดิน โดยนำรายละเอียดของความปลอดภัยทั้ง 2 ประเภท มาเป็นคำถามให้ผู้ใช้งานถนนคนเดินลำดับความสำคัญ

ผลสำรวจส่วนใหญ่ให้ความสำคัญมากลำดับที่ 1 (36.9%) คือ ความปลอดภัยจากขโมย , โจรและผู้ประทุษร้ายในถนนคนเดิน เนื่องจากเป็นสิ่งที่ใกล้ตัวและสามารถเกิดขึ้นได้ภายในถนนคนเดิน ดังนั้นอุปกรณ์ความสะดวกภายในถนนคนเดินในเวลาค่ามีดเช่น ตำแหน่งไฟส่องสว่าง และจำนวนที่มีเพียงพอให้เกิดความสว่างภายในถนน , จุดบริการรถประจำทาง และบริเวณชอยต่อเนื่องกับถนนท่าแพ

รองลงมาลำดับที่ 2 (39.6%) คือ ความปลอดภัยจากมลพิษทางอากาศ, ฝุ่นและเสียง และลำดับที่ 3 (33.7%) คือ ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ เนื่องจากทั้งการปิดถนนคนเดินนั้นเป็นการปิดกั้นเส้นทางรถยนต์ให้เป็นถนนคนเดินนั้นเป็นการลดอุบัติเหตุจากรถยนต์ในทางตรงแล้ว ในทางอ้อมยังสามารถลดปริมาณมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ เช่น มลพิษทางอากาศ, ฝุ่นและเสียงที่เกิดจากรถยนต์

### 3). การให้ระดับความสำคัญต่อสภาพแวดล้อมของถนนท่าแพ ในขณะที่ทำการปิดถนนคนเดิน

ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อสภาพแวดล้อมต่างๆ มีดังนี้ ตารางที่ 4.10 – ตารางที่ 4.12

#### 2.1) ความคิดเห็นต่อจำนวนการบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.10 แสดงความคิดเห็นต่อสภาพแวดล้อมของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ

รายละเอียด	ลำดับความสำคัญ				
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>- การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก</b>					
1.จำนวนทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน	156	219	34	3	412
%	37.9%	53.2%	8.3%	0.7%	100%
2.มีจุดบริการห้องน้ำเพียงพอ	54	170	184	4	412
%	13.1%	41.3%	44.7%	1%	100%
3.มีจุดนั่งพักเพียงพอ	54	163	188	7	412
%	13.1%	39.6%	45.6%	1.7%	100%
4.มีจุดรับ-ส่งรถบริการประจำทาง	68	213	123	8	412
%	16.5%	51.7%	29.9%	1.9%	100%



จากผลสำรวจนั้นคำตอบส่วนใหญ่ของผู้มาใช้ถนนคนเดินนั้นจะตอบค่าปานกลาง ดังนั้นการสรุปจะอ้างถึงค่าปานกลางถึงมาก หรือค่าปานกลางถึงน้อยนั้นจะดูจากผลในข้อมากและน้อยประกอบไปด้วย

การบริการและสิ่งอำนวยความสะดวก ผลสำรวจจากผู้มาใช้ถนนคนเดินพบว่า จำนวนทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดินมีจำนวนปานกลาง ถึง มาก (53.2%) โดยภายในถนนคนเดินนั้นมีจำนวนทางเข้าหลัก 2 ทาง คือในบริเวณถนนคชสารที่ผ่านบริเวณลานประตูท่าแพ และ บริเวณสี่แยกอุปกุด ซึ่งเป็นบริเวณจุดเริ่มของถนนคนเดิน และจำนวนทางเข้าของซอยต่อเนื่องที่มีอยู่เป็นระยะประมาณ 80-120 เมตร ระหว่างทางของถนนท่าแพอยู่ 10 จุด ซึ่งในความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนเห็นว่ามีจำนวนที่มากเพียงพอในถนนท่าแพ สำหรับเป็นทางเข้าสู่ถนนคนเดิน

ในขณะที่ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าจุดบริการห้องน้ำ นั้นมีจำนวนน้อยกว่าความต้องการของผู้ใช้ถนนและมีจำนวนไม่เพียงพอ ถึง 44.7% จากการสำรวจพื้นที่พบว่าจุดบริการห้องน้ำสาธารณะในถนนท่าแพนั้นมีอยู่ 1 ตำแหน่ง คือ บริเวณลานประตูท่าแพ ในขณะที่ช่วงเวลากการปิดถนนคนเดินระหว่าง 13.00 - 23.00 น.นั้นผู้มาใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ทำให้ต้องมาใช้ห้องน้ำสาธารณะของวัดที่อยู่เชื่อมต่อกันถนนท่าแพ เช่น วัดมหาวัน , วัดเซตวัน , วัดบุพพาราม เป็นต้น รวมถึงผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าบริเวณจุดนั่งพัก นั้นมีจำนวนน้อยกว่าความต้องการของผู้ใช้ถนนและมีจำนวนไม่เพียงพอ ถึง 45.6 % จากการสำรวจพื้นที่พบว่าภายในถนนท่าแพนั้นตำแหน่งของจุดนั่งพักผู้มาใช้ถนนเพื่อชมการแสดงเท่านั้น จะอยู่ในบริเวณลานประตูท่าแพ ที่มีการจัดเก้าอี้สำหรับผู้มาชมการแสดงบนเวทีที่จัดไว้ชั่วคราวสามารถยกเคลื่อนย้ายได้ ซึ่งระหว่างทางของถนนคนเดินนั้นไม่ปรากฏจุดนั่งพักที่ชัดเจน โดยผู้มาใช้ถนนมักนั่งพักตามริมทางเท้าที่มีความต่างของระดับพื้นกับถนน รวมถึงนั่งพักตามร้านอาหารที่อยู่ริมทางที่มีการจัดเก้าอี้ไว้ต้อนรับลูกค้าของร้านเท่านั้น เช่นรูปที่ 4.2 - 4.3



รูปที่ 4.2-4.3 บริเวณจุดนั่งพักช่วงปิดถนนคนเดินของผู้มาใช้ถนน

## 2.2) ความคิดเห็นต่อระบบเส้นทางและโครงสร้างถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.11 แสดงความคิดเห็นต่อระบบเส้นทาง และโครงสร้างถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ

รายละเอียด	ลำดับความสำคัญ				
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>- ระบบเส้นทาง และโครงสร้างถนนคนเดิน</b>					
1. จำนวนถนนเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญ	161	224	17	10	412
%	39.1%	54.4%	4.1%	2.4%	100%
2. มีจุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์ของผู้ มาถนนเป็นการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่	128	237	41	6	412
%	31.1%	57.5%	10%	1.5%	100%
3. มีพื้นที่จอดรถเพียงพอ	65	171	168	8	412
%	15.8%	41.5%	40.8%	1.9%	100%

จากผลสำรวจความคิดเห็นต่อระบบเส้นทางและโครงสร้างถนนคนเดิน ผลสำรวจพบว่า มีจำนวนปานกลาง - มาก ได้แก่ ผลสำรวจจากผู้มาใช้ถนนคนเดินพบว่า จำนวนเส้นทางเชื่อมโยงสถานที่สำคัญมีจำนวนปานกลาง ถึง มาก 54.4% จากการสำรวจพบว่าถนนท่าแพนั้นประกอบด้วยสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น วัด และโบราณสถานสำคัญอยู่ในพื้นที่ และจัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวภายในตัวเมืองเชียงใหม่ เช่น วัดบุพพาราม, วัดมหาวัน, วัดแสนผาง, วัดอุปกุศ เป็นต้น รวมถึงมีเส้นทางที่เชื่อมต่อกับสถานที่อื่นๆ เช่น ตลาดวโรรส, สะพานนวรัฐ, คูเมืองเชียงใหม่ เป็นต้น

ผลสำรวจจากผู้มาใช้ถนนคนเดินพบว่า จุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์เป็นการเดินเท้ามีจำนวนปานกลาง ถึง มาก 57.5% จากการสำรวจพบว่าตำแหน่งหรือจุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์เป็นการเดินเท้าของถนนคนเดินนั้นจะเป็นบริเวณ จุดรับ-ส่งรถโดยสารรับจ้าง, บริเวณพื้นที่จอดรถ และบริเวณถนนชอยต่อเนื่อง เป็นต้น โดยพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นบริเวณที่รถโดยสารรับจ้างจะมาส่งผู้โดยสารตามถนนชอยต่อเนื่อง และผู้มาใช้ถนนต้องเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่ ส่วนบริเวณพื้นที่จอดรถนั้นจะเป็นบริเวณที่ผู้มาใช้ถนนนำพาหนะมาจอดและเปลี่ยนเป็นการเดินเท้าเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน ซึ่งพื้นที่จอดรถนั้นจะอยู่ในบริเวณถนนชอยต่อเนื่องกับถนนท่าแพ ในขณะที่ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าพื้นที่จอดรถ นั้นมีจำนวนน้อยกว่าความต้องการของผู้ใช้ถนนและมีจำนวนปานกลางถึงน้อย 41.5% เนื่องจากพื้นที่จอดรถที่จัดไว้ นั้นมีพื้นที่จำกัด เนื่องจากพื้นที่เดิมของถนนท่าแพและเส้นทางโครงข่ายต่อเนื่องนั้นเป็นถนนสัญจรรถยนต์ที่ไม่ได้มีตำแหน่งหรือพื้นที่จอดรถแต่อย่างใด เมื่อทำการปิดถนนคนเดินได้กำหนดพื้นที่ที่เป็นถนนชอยต่อเนื่อง และพื้นที่บางส่วนเป็นพื้นที่จอดรถชั่วคราว ซึ่งทำให้ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าพื้นที่ไม่เพียงพอกับปริมาณพาหนะที่นำเข้ามาในพื้นที่

### 2.3) ความคิดเห็นต่อจำนวนอุปกรณ์ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.12 แสดงความคิดเห็นต่อจำนวนอุปกรณ์ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน

อุปกรณ์ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวก	ผลสำรวจ			
	เพียงพอ	ไม่เพียงพอ	ไม่ตอบ	รวม
1. ความกว้างทางเท้า	78.4%	21.2%	0.4%	100%
2. ป้ายชื่อถนน , ชื่อซอย	78.2%	21.4%	0.4%	100%
3. ป้ายจราจร	72.6%	26.5%	0.9%	100%
4. ถังขยะ	33.3%	65.8%	0.9%	100%
5. กระถางต้นไม้ และต้นไม้ถนน	53.6%	45.5%	0.9%	100%
6. ตู้โทรศัพท์	44.2%	55.4%	0.4%	100%
7. ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง	37.2%	61.9%	0.9%	100%
8. ตู้ไปรษณีย์	49.3%	49.8%	0.9%	100%
9. ตู้แสดงแผนที่เส้นทางท่องเที่ยว	59.1%	40%	0.9%	100%
10. ไฟส่องสว่าง	65%	34.4%	0.6%	100%
11. ม้านั่ง	25.6%	73.5%	0.9%	100%

ผลสำรวจต่อจำนวนอุปกรณ์ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน ผู้มาใช้ถนนคนเดินส่วนใหญ่เห็นว่าอุปกรณ์ถนนที่มีจำนวนเพียงพอกับจำนวนผู้มาใช้ถนนได้แก่ ความกว้างทางเท้า , ป้ายชื่อถนน – ชื่อซอย , ป้ายจราจร , กระถางต้นไม้และต้นไม้ถนน , ตู้แสดงแผนที่เส้นทางท่องเที่ยว และไฟส่องสว่าง

อุปกรณ์ถนนที่ผู้มาใช้ถนนเห็นว่าไม่เพียงพอกับจำนวนผู้มาใช้ถนนได้แก่ ถังขยะ , ตู้โทรศัพท์ , ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง , ม้านั่ง โดยมีจุดสังเกตของระดับคะแนนความคิดเห็นเกี่ยวกับตู้ไปรษณีย์ เนื่องจากระดับคะแนนที่มีความใกล้เคียงทั้งผู้ที่เห็นว่ามีจำนวนเพียงพอและไม่เพียงพอในถนนซึ่งจำนวนของตู้ไปรษณีย์ในถนนคนเดินนั้นไม่มีผลต่อพื้นที่ถนนคนเดินแต่อย่างใด จากข้อมูลดังกล่าวสามารถทราบถึงอุปกรณ์ถนนที่มีจำนวนไม่เพียงพอกับการใช้งานของผู้มาเดินถนน และนำไปเป็นแนวทางการพัฒนาอุปกรณ์ถนนด้วยการเพิ่มตำแหน่งของอุปกรณ์ถนนที่กล่าวไว้ข้างต้น

### 3). ความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดด้านต่างๆกับการถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนท่าแพ

ผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของด้านต่างๆของลักษณะพึงประสงค์ที่สัมพันธ์กับการปิดถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ มีดังนี้ ตารางที่ 4.10 – ตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.13 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดของปัจจัยด้านกิจกรรมของถนนคนเดิน

ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์ มาก	สัมพันธ์ น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านกิจกรรม</b>				
1. กิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การค้าขาย , การสาธิตงานหัตถกรรม , การบริการนวดเท้า เป็นต้น	90.8 %	9.2%	0	100%
2. กิจกรรมทางสังคม เช่น มีการแสดงของศิลปินเปิดหมวกและบนเวที , มีพื้นที่พักผ่อนและการละเล่น ฯ	82.5 %	16%	1.5%	100%
3. การผสมผสาน และความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่	80.8 %	18.7%	0.5%	100%
4. การมีจุดรวมของกิจกรรม เช่น บริเวณประตูท่าแพ , บริเวณที่ว่างหน้าวัด	80.3 %	18.7%	1%	100%

A คะแนน 80 -100     B คะแนน 70 – 79     C คะแนน 60 - 69

จากความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของปัจจัยด้านกิจกรรมกับการปิดถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าการมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจในถนนคนเดินนั้นมีความสัมพันธ์มากถึง 90.8% ต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาอันดับ 2 (82.5%) คือ กิจกรรมทางสังคมภายในถนนคนเดิน ลำดับที่ 3 (80.8%) คือ การผสมผสาน และความหลากหลายของกิจกรรมในพื้นที่ ลำดับที่ 4 (80.3%) คือ การมีจุดรวมของกิจกรรม เช่น บริเวณประตูท่าแพ , บริเวณที่ว่างหน้าวัด เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับการให้ลำดับความสำคัญของรายละเอียดด้านปัจจัยกิจกรรมข้อ 1.1 ที่ผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่ให้ลำดับความสำคัญกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในถนนคนเดินมากที่สุด รองลงมาคือกิจกรรมทางสังคม , การผสมผสานกิจกรรมภายในพื้นที่ และจุดรวมกิจกรรมในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.14 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์ มาก	สัมพันธ์ น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ</b>				
1. ความสบายของบรรยากาศในถนนคนเดิน เช่น มีสีเขียวของพันธุ์ไม้ที่สบายตา , ร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ , ความสะอาดของพื้นที่	75.7 %	22.6%	1.7%	100%

ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์ มาก	สัมพันธ์ น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ</b>				
2.ความสบายของการใช้งานถนนคนเดิน เช่น ความกว้างของถนนที่เหมาะสม , มีความคล่องตัวในการเดิน,มีทางเข้า-ออกถนนได้ง่าย เป็นต้น	73.8 %	24.8%	1.5%	100%
3.ความปลอดภัยจากโจร , ขโมย ,ผู้ประทุษร้ายในถนนคนเดิน	72.1 %	26%	1.9%	100%
4. มีการกำหนดทางเข้า-ออกในถนนหลายจุด	71.8 %	27%	1.2%	100%
5.มีการบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน เช่น มีจุดบริการรถห้องน้ำ , ตู้โทรศัพท์ , ไฟส่องสว่าง ฯ	70.6 %	28.2%	1.2%	100%
6. ความสะดวกในการเดินทางมาถนนคนเดิน เช่น การมีจุดรับ-ส่งรถประจำทาง , มีพื้นที่จอดรถยนต์, พื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ เป็นต้น	70.6 %	28.2%	1.2%	100%
7. ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและมลพิษต่างๆที่เกิดจากรถยนต์	66.5 %	32%	1.5%	100%
8.อาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ เช่น ความงามของอาคาร , ความสูงของอาคาร	63.8 %	34.7%	1.5%	100%

A คะแนน 80 -100   
 B คะแนน 70 – 79   
 C คะแนน 60 - 69

จากความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพกับการตัดสินใจมาถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าความสบายของบรรยากาศในถนนคนเดินนั้นมีความสัมพันธ์มากถึง 75.7% ต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาลำดับที่ 2 (73.8%) คือ ความสบายของการใช้งานถนนคนเดิน เช่น ความกว้างของถนนที่เหมาะสม , มีความคล่องตัวในการเดิน,มีทางเข้า-ออกถนนได้ง่าย เป็นต้น ลำดับที่ 3 (72.1%) คือ ความปลอดภัยจากโจร , ขโมย ,ผู้ประทุษร้ายในถนนคนเดิน ลำดับที่ 4 (71.8%) คือ การกำหนดทางเข้า-ออกในถนนหลายจุดในถนน ลำดับที่ 5 (70.6%) คือ มีการบริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน เช่น มีการกำหนดทางเข้า-ออกในถนนหลายจุด , มีจุดบริการรถห้องน้ำ , ตู้โทรศัพท์ , ไฟส่องสว่าง ฯ และ ความสะดวกของการเดินในถนนคนเดิน เช่น ทางเดินของถนนคนเดินที่มีความต่อเนื่อง รวมถึงสภาพพื้นผิวของถนนที่ง่ายในการเดิน ไม่มีสิ่งกีดขวางต่อการเดินในถนน เป็นต้น ลำดับที่ 6 (66.5%) คือ ความปลอดภัยจากมลพิษต่างๆที่เกิดจากรถยนต์ และสุดท้ายลำดับที่ 7 (63.8%) คือ อาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ เช่น ความงามของอาคาร , ความสูงของอาคาร ทั้งนี้สอดคล้องกับการลำดับความสำคัญของปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมในข้อ 1.2

ผลสำรวจทั้งลำดับที่ 1 และ 2 นั้นจัดเป็นเรื่องความสบายของถนนคนเดินที่เป็นทั้งความสบายที่เกิดจากบรรยากาศและความสบายที่เกิดจากการใช้งานถนน นั้นมีความสัมพันธ์มากต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาลำดับ 3 คือ เรื่องความปลอดภัยที่ผู้มาใช้ถนนนั้นให้ความสำคัญกับความปลอดภัยจากโจร , ขโมยและผู้ประทุษร้ายในถนนคนเดินมากกว่าความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและมลพิษฝุ่น คิว และเสียงที่เกิดจากรถยนต์ อาจเป็นไปได้ว่าเมื่อมีการปิดถนนคนเดินแล้วไม่มีรถยนต์ต่างๆเข้ามาในพื้นที่ ผู้มาใช้ถนนจึงให้เห็นว่าความปลอดภัยจากโจร , ขโมย และผู้ประทุษร้ายสำคัญมากกว่าความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและมลพิษที่เกิดจากรถยนต์ในถนนคนเดิน ลำดับที่ 4 คือ ทางเข้าออกสู่พื้นที่ประกอบอยู่ในถนนคนเดิน ลำดับที่ 5 คือ มีการสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน เช่น มีจุดบริการรถห้องน้ำ รวมถึงอุปกรณ์ถนนติดตั้งในถนน และ ความสะดวกของการเดินในถนนคนเดิน โดยผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าอาคารสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ถนนคนเดินนั้นมีความสัมพันธ์น้อยต่อการตัดสินใจมาถนนคนเดิน

**ตารางที่ 4.15** แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดของปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา

ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์ มาก	สัมพันธ์ น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา</b>				
1. การมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะของถนนคนเดิน	81.8 %	16.7%	1.5%	100%
2. มีสิ่งจดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน	82.8 %	15.3%	1.9%	100%
3. การมีความกว้างถนนที่มีความเหมาะสมกับการใช้งาน	76 %	22.8%	1.2%	100%

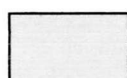
A คะแนน 80 -100     B คะแนน 70 – 79     C คะแนน 60 - 69

จากความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตากับการตัดสินใจมาถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าการมีสิ่งจดจำได้ง่ายในถนนคนเดินนั้นมีความสัมพันธ์มากถึง 82.8% ต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาลำดับที่ 2 (81.8%) คือ การมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะของถนนคนเดินและลำดับที่ 3 (76%) ที่ผู้มาใช้ถนน คือ การมีความกว้างถนนที่มีความเหมาะสมกับการใช้งาน ในขณะที่การลำดับความสำคัญรายละเอียดปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตาในข้อ 1.3 นั้นผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญการมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะของถนนมากกว่าการมีสิ่งจดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน ทั้งนี้มีความใกล้เคียงกันระหว่างการมีสิ่งจดจำได้ง่ายในถนนและการมีเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะภายในถนนคนเดิน โดยผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่า สิ่งปลูกสร้างในถนนท่าแพ ได้แก่ รูปแบบอาคารในถนน ,วัดและโบราณสถาน , ประตูท่าแพ , ร้านค้า , ลานโล่งประตูเมือง เป็นต้น เป็นสิ่งที่เป็นเอกลักษณ์พิเศษเฉพาะและเป็นสิ่งที่จดจำได้ง่ายในถนนคนเดิน อาจกล่าวได้ว่าทั้ง

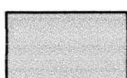
เอกลักษณ์พิเศษเฉพาะในถนนคนเดินและการมีสิ่งอำนวยความสะดวกง่ายในถนนคนเดินนั้นเป็นสิ่งที่ผู้มาใช้ถนนนั้นเห็นว่ามีเป็นสิ่งที่ความใกล้เคียงกันและรับรู้ได้จากสภาพแวดล้อมภายในถนนได้

ตารางที่ 4.16 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดของปัจจัยด้านบริหารจัดการ

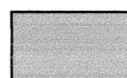
ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์ มาก	สัมพันธ์ น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านการบริหารจัดการถนนคนเดิน</b>				
1.การบริการจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เช่น - การดูแลสภาพแวดล้อมของถนนให้อยู่ในความสะดวกและเรียบร้อย - การซ่อมแซมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ไฟส่องสว่าง , น้ำใช้ , โทรศัพท์ เป็นต้น	80.1%	18.9%	1%	100%
2.การบริการจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน เช่น - การพัฒนาเส้นทางสัญจรในรูปแบบการเคลื่อนที่ต่างๆรวมกัน เช่น ทางคนเดิน , จักรยาน,รถเข็นคนพิการ ฯ - กำหนดจุดรับ-ส่งรถโดยสารรับจ้าง , พื้นที่จอดรถรวมถึงทางเข้าสู่พื้นที่ถนนคนเดิน เป็นต้น	79.9%	16.7%	3.4%	100%
3.การบริหารจัดการด้านกิจกรรมในถนน เช่น - กำหนดพื้นที่ของกิจกรรมค้าขาย , การแสดงต่างๆ , นวดแผน ไร่อย่างชัดเจน เป็นต้น	78.4%	20.6%	1%	100%
4.การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตา เช่น - รื้อถอนป้ายโฆษณาที่บังวิวถนน - เพิ่มพื้นที่ต้นไม้ถนน	78.2%	18.9%	2.9%	100%



A คะแนน 80 -100



B คะแนน 70 – 79



C คะแนน 60 - 69

จากความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของปัจจัยด้านบริหารจัดการกับการปิดถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมทางกายภาพนั้นมีความสัมพันธ์มากถึง 80.1% ต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาอันดับ 2 (82.5%) คือ การบริการจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน ลำดับที่ 3 (80.8%) คือ การบริหารจัดการด้านกิจกรรมในถนน ลำดับที่ 4

(80.3%) คือ การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตาในถนน สอดคล้องกับการให้ระดับความสำคัญของรายละเอียดปัจจัยด้านบริหารจัดการไว้ในข้อที่ 1.4 โดยผู้มาใช้ถนนส่วนใหญ่เห็นว่าการบริหารจัดการด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพมีความสำคัญต่อการปิดถนนคนเดิน ในขณะที่เดียวกันมีความแตกต่างตรงในการจัดลำดับความสัมพันธ์เกี่ยวข้องในการปิดถนนนั้น ผู้มาใช้ถนนให้ความสำคัญการบริหารจัดการด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย มากกว่าการบริหารจัดการด้านกิจกรรมในถนน

ตารางที่ 4.17 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของรายละเอียดของปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนน

ลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดิน	สัมพันธ์มาก	สัมพันธ์น้อย	ไม่ตอบ	รวม
<b>ปัจจัยด้านระบบเส้นทาง และโครงข่ายถนน</b>				
1. ระยะเวลาในถนนคนเดิน	80.6 %	17.7%	1.7%	100%
2. มีเส้นทางที่เชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น วัดและโบราณสถาน , สถานที่ราชการ เป็นต้น	74.3 %	24.5%	1.2%	100%
3. มีจุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์ หรือ รถประจำทาง มาเป็นการเดินเท้า	69.4 %	29.1%	1.5%	100%
4. การมีรูปแบบการเคลื่อนที่หลากหลายในถนนคนเดิน เช่น มีทางจักรยาน , สเกตบอร์ด , รถเข็นคนพิการ ฯ	67 %	31.8%	1.2%	100%
5. การมีเส้นทางบริการของ รถขยะ , รถดับเพลิง , รถห้องน้ำ	63.1 %	35.9%	1%	100%

A คะแนน 80 -100   
  B คะแนน 70 – 79   
  C คะแนน 60 - 69

จากความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อรายละเอียดของปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายถนนคนเดินกับการปิดถนนคนเดิน ส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาในถนนคนเดินนั้นมีความสัมพันธ์มากถึง 80.6% ต่อการปิดถนนคนเดิน รองลงมาอันดับ 2 (74.3%) คือ มีเส้นทางที่เชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญต่างๆ เช่น วัด, สถานที่ราชการ ลำดับที่ 3 (69.4%) คือ มีจุดเปลี่ยนเส้นทางจากรถยนต์ หรือ รถประจำทาง มาเป็นการเดินเท้า ลำดับที่ 4 (67%) คือ การมีรูปแบบการเคลื่อนที่หลากหลายในถนนคนเดิน เช่น มีทางจักรยาน , สเกตบอร์ด , รถเข็นคนพิการ ฯ และลำดับที่ 5 (63.1%) คือ การมีเส้นทางบริการของ รถขยะ , รถดับเพลิง , รถห้องน้ำ เป็นต้น



#### 4.1.4 ผลการสำรวจเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน

##### 1). ด้านสภาพแวดล้อมในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.18 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาด้านสภาพแวดล้อมในถนนคนเดิน

แนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านสภาพแวดล้อมในถนนคนเดิน</b>					
1. ซ่อมแซมอุปกรณ์ถนนที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และกำหนดตำแหน่งติดตั้งในระยะห่างที่เหมาะสม	193	139	63	8	9
100%	46.8%	33.7%	15.3%	1.9%	2.2%
2. กำหนดตำแหน่งถังขยะ และประสิทธิภาพในการจัดเก็บ,ขนย้าย	149	159	73	19	3
100%	36.2%	38.6%	17.7%	4.6%	0.7%
3. การดูแลเรื่องความสะอาดในถนนคนเดิน	171	135	81	12	2
100%	41.5%	32.8%	19.7%	2.9%	0.5%
4. กำหนดเส้นทางบริการของรถบริการต่างๆให้เข้าถึงได้รวดเร็วในภาวะฉุกเฉิน	149	125	102	23	4
100%	36.2%	30.3%	24.8%	5.6%	1%
5. กำหนดช่วงเวลาเข้า-ออกของรถขยะ และรถบริการร้านค้าในถนนคนเดินที่เหมาะสม	158	126	96	14	9
100%	38.3%	30.6%	23.3%	3.4%	2.2%
6. เพิ่มตำแหน่งไฟส่องสว่างในบริเวณมุมตรอก และซอยที่เชื่อมต่อในถนน เพื่อความปลอดภัยในเวลาค่ำ	199	101	73	22	8
100%	48.3%	24.5%	17.7%	5.3%	1.9%

จากผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับพัฒนาถนนคนเดินด้านสภาพแวดล้อมในถนนคนเดิน โดยการเรียงตามลำดับคะแนนผู้มาใช้ถนนคนเดินเห็นว่าควรมีการเพิ่มตำแหน่งไฟส่องสว่างในบริเวณมุมตรอก และซอยที่เชื่อมต่อในถนน เพื่อความปลอดภัยในเวลาค่ำ (48.3%) นั้นควรได้รับพัฒนาก่อนเป็น

ลำดับแรก รองลงมาลำดับที่ 2 (46.8%) คือ ซ่อมแซมอุปกรณ์ถนนที่ชำรุดให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ และกำหนดตำแหน่งที่ตั้งในระยะห่างที่เหมาะสมภายในถนนคนเดิน ต่อมาลำดับที่ 3 (41.5%) คือการดูแลเรื่องความสะดวกในถนนคนเดิน เป็นการจัดเก็บและทำความสะอาดภายในถนนท่าแพทั้งก่อนและหลังการปิดใช้ถนนให้มีความสะอาดและเรียบร้อย เพื่อรองรับผู้มาค้าขายและผู้มาเดินถนน เป็นต้น ลำดับที่ 4 (38.3%) คือ การกำหนดช่วงเวลาเข้า-ออกของรถเก็บขยะ และรถส่งของบริการร้านค้าที่อยู่ในพื้นที่ถนนท่าแพ เพื่อไม่ให้เกิดการติดขัดการจราจรและเพื่อความสะอาดแก่เจ้าหน้าที่ที่ทำงาน

ลำดับที่ 5 (36.2%) คือ การกำหนดเส้นทางของรถบริการต่างๆให้เข้าถึงพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วในภาวะฉุกเฉิน ซึ่งเป็นเส้นทางสำรองที่อาจเป็นพื้นที่ขอยต่อเนื่องที่ได้รับการพัฒนาเป็นเส้นทางสำรองของรถบริการ เช่น รถพยาบาล , รถดับเพลิง , รถขนส่งของร้านค้า , รถขนขยะ เป็นต้น ลำดับที่ 6 (38.6%) คือ การกำหนดตำแหน่งถังขยะและประสิทธิภาพในการจัดเก็บและขนย้าย จากการสำรวจปริมาณของถังขยะภายในถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ จากตาราง 4.12 พบว่า ผู้มาเดินถนนคนเดินเห็นว่าจำนวนถังขยะมีไม่เพียงพอกับการใช้งานในถนนคนเดินถึง 65.8% ซึ่งการบริหารจัดการพื้นที่ในเรื่องของขยะ ควรมีการเพิ่มตำแหน่งของถังขยะ รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพของการจัดเก็บ, ขนย้ายขยะในพื้นที่มากขึ้น

## 2). ด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างในถนนคนเดิน

ผลสำรวจความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนคนเดินต่อแนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมต่างๆในถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพจากตารางที่ 4.18 – 4.20

**ตารางที่ 4.19** แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างในถนนคนเดินที่ควรเป็นไปในอนาคต

แนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านระบบเส้นทางและโครงสร้างในถนนคนเดิน</b>					
1.พัฒนาทางเข้า - ออกถนนคนเดิน ให้มีความสะดวกในการเข้าสู่พื้นที่ได้ง่าย	168	151	84	3	3
100%	40.8%	36.7%	20.4%	0.7%	0.7%
2. ซ่อมแซมพื้นผิวถนนที่ชำรุด , หลุมบ่อให้อยู่ในสภาพดี	159	138	92	16	3
100%	38.6%	33.5%	22.3%	3.9%	0.7%

แนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายในถนนคนเดิน</b>					
3. มีการกำหนดเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน	112	153	105	29	10
100%	27.2%	37.1%	25.5%	7%	2.4%
4. สร้างทางลาดขึ้น-ลง สำหรับรถเข็นคนพิการ	102	136	118	36	15
100%	24.8%	33%	28.6%	8.7%	3.6%
5. กำหนดพื้นที่จอดรถส่วนบุคคลให้ชัดเจน และอยู่ในระยะที่สามารถเดินถึงได้	146	121	99	29	15
100%	35.4%	29.4%	24%	7%	3.6%
6. มีการกำหนดจุดรับ - ส่งรถโดยสารประจำทางในบริเวณทางเข้าหลักของถนนคนเดิน	151	123	94	32	8
100%	36.7%	29.9%	22.8%	7.8%	1.9%

จากผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับกับพัฒนาถนนคนเดินด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายของถนนคนเดิน โดยการเรียงตามลำดับคะแนนผู้มาใช้ถนนคนเดินเห็นว่าพัฒนาทางเข้า - ออกถนนคนเดินให้มีความสะดวกในการเข้าสู่พื้นที่ได้ง่าย (40.8%) นั้นควรได้รับการพัฒนา ก่อนลำดับแรก ต่อมาลำดับที่ 2 (38.6%) เป็นการซ่อมแซมพื้นผิวถนนที่ขรุขระ , หลุมบ่อให้อยู่ในสภาพที่ดี ลำดับที่ 3 (36.7%) มีการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถยนต์ด้วยการกำหนดจุดรับ - ส่งรถโดยสาร รถรับจ้างในบริเวณทางเข้าสู่ถนนคนเดิน ลำดับที่ 4 (35.4%) มีการกำหนดพื้นที่จอดรถส่วนบุคคลให้ชัดเจนและอยู่ในระยะที่สามารถเดินถึงได้

ลำดับที่ 5 (37.1%) คือ มีการกำหนดเส้นทางจักรยานที่ชัดเจน ของผู้ที่นำรถจักรยานมาขี่ในบริเวณถนนคนเดิน เพื่อสะดวกในการเคลื่อนที่และลดอุบัติเหตุระหว่างรถจักรยานกับผู้มาเดินถนน ลำดับที่ 6 (33%) คือ การสร้างทางลาดขึ้น-ลง สำหรับรถเข็นคนพิการ

จากที่กล่าวมาข้างต้นสังเกตได้ว่าผู้มาเดินถนนมีความคิดเห็นว่าคุณควรมีการจัดการและพัฒนาถนนคนเดินในสภาพถนนปัจจุบันให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดีของถนนคนเดิน และขยายการพัฒนาพื้นที่โดยรอบเพื่อรองรับผู้มาใช้ถนน เช่น การกำหนดจุดรับส่งของรถบริการ , การกำหนดตำแหน่งพื้นที่จอดรถ , การกำหนดเส้นทางจักรยาน และการสร้างทางลาดขึ้น-ลงของคนพิการ ซึ่งรวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่ให้สามารถใช้งานได้ในกลุ่มคนพิการของผู้มาใช้ถนนคนเดิน

### 3) ด้านความงามทางสายตา และทัศนียภาพในถนนคนเดิน

ตารางที่ 4.20 แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาด้านความงามทางสายตาและทัศนียภาพในถนนคนเดินที่ควรเป็นไปในอนาคต

แนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน	ลำดับความสำคัญ				
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)
<b>ด้านความงามทางสายตา และทัศนียภาพในถนนคนเดิน</b>					
1. กำหนดขนาดป้ายโฆษณา , รายละเอียด , วัสดุและสีที่ใช้ , ตำแหน่งการติดตั้งไม่ให้ยื่นออกมานอกอาคาร	143	147	98	20	3
100%	34.7%	35.7%	23.8%	4.9%	0.7%
2. รื้อถอนป้ายโฆษณาที่บดบังทัศนียภาพในถนน	135	132	119	19	3
100%	32.8%	32%	28.9%	4.6%	0.7%
3. มีการควบคุมความสูงอาคารภายในถนนคนเดิน	113	138	124	25	8
100%	27.4%	33.5%	30.1%	6.1%	1.9%
4. พัฒนาภูมิทัศน์ถนน ในการตัดแต่งต้นไม้ถนนให้มีความสวยงาม และเพิ่มการปลูกต้นไม้ตามทางเท้า	163	140	88	8	11
100%	39.6%	34%	21.4%	1.9%	2.7%
5. กำหนดรูปแบบของอุปกรณ์ถนนให้รูปแบบเดียวกันตลอดทั้งเมือง และมีขนาดเหมาะสม ดูแลรักษาง่าย	147	135	107	17	4
100%	35.7%	32.8%	26%	4.1%	1%
6. วางแผนย้ายสายไฟกำลัง , สายโทรศัพท์ ลงใต้ดิน เพื่อแก้ไขทัศนียภาพของถนน	151	125	95	30	8
100%	36.7%	30.3%	23.1%	7.3%	1.9%

จากผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับพัฒนาถนนคนเดินด้านความงามทางสายตา และทัศนียภาพในถนนคนเดิน โดยการเรียงตามลำดับคะแนนผู้มาใช้ถนนคนเดินเห็นว่าพัฒนาภูมิทัศน์ถนนในการตัดแต่งต้นไม้ให้มีความสวยงาม และเพิ่มการปลูกต้นไม้ถนนตามทางเท้า (39.6%) นั้นควรได้รับการพัฒนาอันดับแรก รองลงมาลำดับที่ 2 (36.7%) คือ มีการพัฒนาพื้นที่ด้วยการย้ายสายไฟฟ้า

กำลัง , สายโทรศัพท์ลงใต้ดิน เพื่อแก้ไขทัศนียภาพภายในถนนคนเดินที่บดบังสถานที่สำคัญ เช่น วัดสำคัญและโบราณสถาน เป็นต้น โดยขณะเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามถนนท่าแพนั้นมีโครงการพัฒนาเมืองนครเชียงใหม่ด้วยโครงการวางท่อร้อยสายไฟฟ้า และสาธารณูปโภคในเขตเทศบาล ถนนท่าแพได้รับการพิจารณาเป็นพื้นที่ดำเนินโครงการด้วย เมื่อดำเนินงานก่อสร้างแล้วอาจต้องทำการย้ายพื้นที่ถนนคนเดินไปที่ถนนราชดำเนินชั่วคราวก่อน เพื่อสะดวกต่อการก่อสร้างในพื้นที่

ลำดับที่ 3 (35.7%) คือ การกำหนดรูปแบบของอุปกรณ์ถนนให้มีรูปแบบเดียวกันตลอดทั้งเมือง , มีขนาดเหมาะสมและดูแลรักษาง่าย ลำดับที่ 4 (32.8%) คือ การรื้อถอนบ้านโฆษณาที่ยื่นออกมาบดบังทัศนียภาพของถนน ลำดับที่ 5 (35.7%) คือ การกำหนดขนาดป้ายโฆษณา , การกำหนดวัสดุและสีที่ใช้ รวมถึงการกำหนดตำแหน่งของการติดตั้งไม่ให้มีการยื่นออกมาอาคาร ลำดับที่ 6 (33.5%) คือ ควรมีการกำหนดกฎหมายควบคุมความสูงอาคารภายในถนนท่าแพ เนื่องจากภายในถนนท่าแพนั้นยังคงมีสถานที่สำคัญ เช่น วัด , โบราณสถาน , สถานที่ทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญอยู่ ดังนั้นการกำหนดความสูงในพื้นที่ถนนท่าแพนั้น สามารถช่วยลดความขัดแย้งของทัศนียภาพในเรื่องของขนาดส่วน (Proportion) ภายในถนนได้

## 4.2 ผลการสำรวจความคิดเห็นหน่วยงานผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปิดถนนคนเดิน

การสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานและกลุ่มผู้สนับสนุนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปิดถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนท่าแพ ซึ่งสามารถนำคำแนะนำและข้อเสนอแนะจากประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่มาเป็นแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ โดยมีหน้าที่รับผิดชอบแต่ละฝ่ายดังนี้

### 1). หน่วยงานและกลุ่มผู้สนับสนุนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

#### 1.1 เจ้าหน้าที่สำนักงานแผนและนโยบาย จังหวัดเชียงใหม่

สำนักงานแผนและนโยบาย จังหวัดเชียงใหม่ เป็นหน่วยงานที่เคยมีส่วนร่วมในการปิดถนนคนเดิน ในช่วงระยะที่ 1 คือ งาน 10 มหัศจรรย์ที่ท่าแพ ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ – วันอาทิตย์ที่ 7 เมษายน 2545 โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากสำนักงานนโยบายพลังงานแห่งชาติ และบริษัทเอกชนจากกรุงเทพฯเป็นผู้ดำเนินการจัดงาน โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาจังหวัด ซึ่งหนึ่งในแนวทางการดำเนินงาน คือ การกำหนดให้มีการใช้ที่ดินในจังหวัดอย่างเหมาะสม เพื่อให้เชียงใหม่เป็นเมืองที่น่าอยู่และคุณภาพชีวิตที่ดีไปพร้อมๆกับการเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพด้วยกิจกรรมถนนคนเดิน

## 1.2 เทศบาลนครเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่เป็นหน่วยงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีบทบาทสำคัญในการปฏิบัติงานโครงการต่างๆ โดยการจัดการใช้ทรัพยากรในท้องถิ่น งบประมาณ บุคลากรและวัสดุแก่โครงการต่างๆเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งมีหน่วยงานประกอบที่มีส่วนเกี่ยวข้องและสนับสนุนการปิดถนนคนเดิน ถนนท่าแพ ในระยะที่ 2 ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2545 เป็นต้นมาโดยการร่วมมือกันระหว่างเทศบาลนครเชียงใหม่ , ภาคเอกชน , ชุมชนต่างๆและประชาชนในพื้นที่ถนนท่าแพและบริเวณใกล้เคียง ได้แก่

### 1.2.1 สำนักงานการท่องเที่ยวเทศบาลนครเชียงใหม่

เป็นหน่วยงานที่ได้จัดทำโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ และมีส่วนร่วมสนับสนุนการปิดถนนคนเดิน ถนนท่าแพ โดยการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ และกลุ่มผู้ทำกิจกรรมในถนนคนเดิน และส่งเสริมกิจกรรมและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวถนนคนเดินออกสู่ประชาชน และนักท่องเที่ยวต่างประเทศ

### 1.2.2 หน่วยงานรักษาความสะอาด

หน่วยงานรักษาความสะอาด มีหน้าที่รับผิดชอบในถนนคนเดินดูแลเกี่ยวกับความสะอาดของผิวถนน , ทางเท้า , อุปกรณถนน รวมถึงการจัดเก็บขยะในเขตเทศบาลนคร โดยมีการล้างถนนเพื่อทำความสะอาดผิวถนนในถนนท่าแพในเวลาเที่ยงคืนก่อนวันทำการปิดถนนคนเดินและหลังการปิดถนนคนเดินทุกอาทิตย์ , การกำหนดจุดตั้งถังขยะ รวมถึงการจัดเก็บขยะตลอดเส้นทางถนนท่าแพ

### 1.3 ตำรวจจราจร ศูนย์อำนวยการจราจรเมืองเชียงใหม่

หน่วยงานตำรวจจราจร ซึ่งเป็นผู้ดูแลความเรียบร้อยการจราจรในเส้นทางที่ทำการปิดถนนท่าแพ , การควบคุมทางเข้า-ออก ถนนท่าแพให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนดที่ทำการปิดถนนคนเดิน ตั้งแต่ 13.00 – 23.00 น. , การดูแลตำแหน่งจุดบริการรถบริการโดยสาร , ดูแลพื้นที่จอดรถของประชาชนที่นำรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาในพื้นที่ ให้เป็นด้วยความสงบเรียบร้อยและลดการขัดแย้งระหว่างผู้เข้ามาในถนนคนเดินและผู้ที่อาศัยในถนนท่าแพ รวมถึงการจราจรภายหลังการเปิดใช้เป็นปกติในถนนท่าแพ

### 1.4 ผู้ประกอบการ , ชายของบนถนนคนเดิน

ผู้ประกอบการห้างร้านที่ตั้งอยู่ทั้งสองฝั่งถนนท่าแพ รวมถึงประชาชนนำของมาขายบนถนนคนเดิน ซึ่งประกอบไปด้วยบุคคลทั่วไป , ตัวแทนชุมชนต่างๆในจังหวัดเชียงใหม่ที่นำผลิตภัณฑ์มาจำหน่าย , นักเรียนนักศึกษาที่หารายได้พิเศษจากการขายสินค้า

### 1.5 ผู้อาศัยในถนนท่าแพ

ผู้ที่มิที่พักอาศัยอยู่ในถนนท่าแพหรือบริเวณชอยใกล้เคียงที่เชื่อมต่อกับถนนท่าแพ โดยผู้ที่มิที่พักอาศัยอยู่ในถนนท่าแพมีทั้งมีความคิดเห็นที่เห็นด้วยและสนับสนุนในการปิดถนนคนเดิน และผู้ที่ไม่เห็นด้วยและไม่สนับสนุนในการปิดถนนคนเดิน โดยสังเกตพบว่าผู้ที่อาศัยในถนนท่าแพที่เป็นกลุ่มเห็นด้วยและสนับสนุนนั้นเป็นผู้มีที่พักอาศัยตั้งอยู่บนถนนท่าแพ ซึ่งเป็นร้านค้าประกอบกิจกรรมค้าขายธุรกิจได้ในวันที่ทำการปิดถนนคนเดิน สาเหตุที่เห็นด้วยกับการปิดถนนคนเดินนั้นคือ สามารถเพิ่มรายได้มากกว่าวันธรรมดา , ลดมลภาวะทางอากาศ ฝุ่น และควันพิษ ส่วนผู้ที่อาศัยในถนนท่าแพที่ไม่เห็นด้วยและสนับสนุนนั้นส่วนมากเป็นผู้มีที่พักอาศัยตั้งอยู่บริเวณชอยต่อเนื่องกับถนนท่าแพ สาเหตุที่ไม่เห็นด้วยกับการปิดถนนคนเดินนั้นคือ เข้า-ออกที่พักได้ลำบากเนื่องจากมีสิ่งกีดขวางบริเวณหน้าที่พักอาศัย ได้แก่ จากรถยนต์ของผู้ที่มาเดินถนนที่นำมาจอด , คนนั่งขายของริมทางเท้า , รถเข็นขายของ , รวมถึงความสกปรกจากขยะที่เกิดจากผู้เดินถนน เป็นต้น

## 2). ปัญหาที่พบในถนนคนเดินและข้อเสนอแนะ

การสัมภาษณ์ผู้แทนหน่วยงานและกลุ่มผู้สนับสนุนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการปิดถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนท่าแพ ได้ทราบถึงปัญหาและข้อเสนอแนะจากประสบการณ์การทำงานของเจ้าหน้าที่มาเป็นแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดิน แบ่งออกได้ดังนี้

### 2.1 ปัญหาด้านกิจกรรมที่พบในถนนคนเดิน

- การจัดกิจกรรมในถนนคนเดินที่มีระยะเวลาต่อเนื่องเป็นเวลานานๆ นั้นอาจทำให้เกิดการผูกขาดสิทธิ์พื้นที่ทางเท้าของผู้ประกอบการได้ และอาจนำไปสู่รูปแบบธุรกิจเก็บค่าเช่าพื้นที่ขายของได้
- ควรมีการดูแลถึงกิจกรรมที่มีเอกลักษณ์สื่อถึง สังคม วิถีชีวิต ประเพณี วัฒนธรรมของเมือง เช่นการแสดงดนตรีพื้นบ้านหรือศิลปะพื้นบ้าน

### 2.2 ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมที่พบในถนนคนเดิน

- มีตำแหน่งไปส่องสว่างมีไม่ทั่วถึงในบริเวณชอยต่อเนื่อง หัวมุมของจุดตัดถนน และบริเวณทางเข้าวัดที่เชื่อมต่อกับถนนท่าแพในบางจุด
- ควรมีการควบคุมสินค้าไม่ให้กีดขวางสิ่งอำนวยความสะดวกในถนน เช่น ตู้โทรศัพท์ , ตู้แสดงแผนที่เส้นทาง เป็นต้น
- ควรมีการกำหนดพื้นที่ร้านค้าขายของภายในบริเวณวัดและโบราณสถานสำคัญ ไม่ให้กีดขวางบริเวณทางเข้าออก และทำให้บดบังทัศนียภาพของสถานที่

### 2.3 ปัญหาด้านระบบเส้นทางและโครงข่ายที่พบในถนนคนเดิน

- ปัญหาเรื่องพื้นที่จอดรถบริเวณทางเข้าออกของถนนซอยต่อเนื่องที่เชื่อมต่อก่อให้เกิดปัญหา กีดขวางเส้นทางสัญจรบริเวณทางเข้าออกสู่ถนนคนเดิน
  - การกำหนดพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ไม่กีดขวางเส้นทางรถเก็บขยะของเจ้าหน้าที่
  - ปัญหารถโดยสารบริการจอดไม่เป็นที่ เนื่องจากยังขาดบริเวณจุดรับส่งรถโดยสารที่ชัดเจน
  - ปัญหาพื้นที่จอดรถมีพื้นที่จำกัด และไม่เพียงพอต่อปริมาณรถยนต์ที่นำมาจอด ก่อให้เกิด การกีดขวางการจราจรในบริเวณซอยต่อเนื่อง
    - ในการปิดถนนคนเดินในถนนอื่นนั้น สิ่งที่ควรคำนึงถึงคือเส้นทางสัญจรที่เชื่อมโยงใกล้เคียง ที่สามารถปิดถนนคนเดินแล้วไม่ทำให้การจราจรโดยรวมของเมืองติดขัด

### 2.4 ปัญหาด้านการบริหารจัดการถนนคนเดิน

- ปัญหาด้านเจ้าหน้าที่ไม่ยอมมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน
- ปัญหาห้องสุขาไม่เพียงพอต่อปริมาณผู้มาถนนคนเดินและผู้ที่มาขายของในถนนคนเดิน ซึ่งต้องอาศัยห้องสุขาของวัดที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียง
  - ปัญหาจากตำแหน่งถังขยะที่มีระยะห่างในแต่ละจุดเกินไป และปริมาณขยะล้นถังหลังจาก การปิดถนนคนเดิน
    - ควรมีการควบคุมร้านค้าขายอาหารประเภททอดและย่าง เนื่องจากสร้างกลิ่นและควันที่ รบกวนผู้มาเดินถนน รวมถึงสร้างความสกปรกแก่ผิวจราจรโดยร้านค้าเมื่อขายสินค้าเสร็จ มักจะทิ้ง น้ำมันที่ใช้แล้วลงสู่ท่อระบายน้ำ
      - ควรมีการควบคุมร้านค้าที่ฝ่าฝืน ขายประเภทสินค้าแอลกอฮอล์และของมีเมา
      - การจัดการเกี่ยวกับร้านค้าประเภทรถเข็น และสินค้าประเภทงานอุตสาหกรรมที่ไม่ใช้งาน ทัศนกรรมของท้องถิ่นหรือสินค้าท้องถิ่น เพื่อไม่ให้เสียบรรยากาศโดยรวมของเมือง
      - ควรมีการควบคุมปริมาณขอทานที่เข้ามาในพื้นที่ถนนคนเดิน

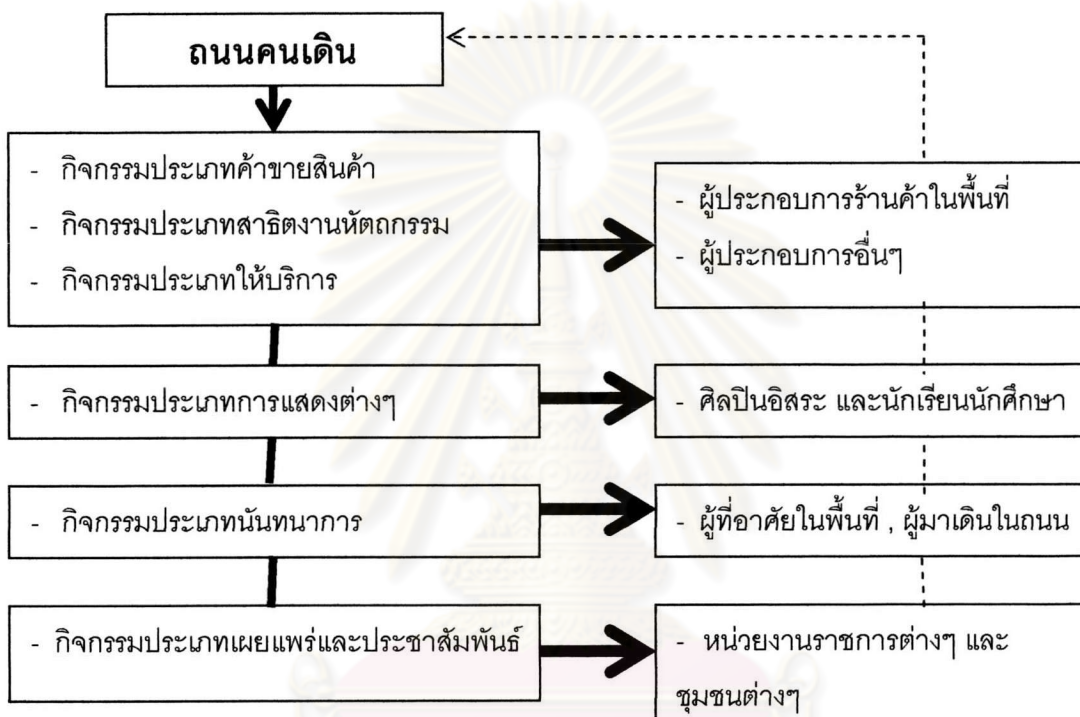
ศูนย์วิทยุโทรพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### 4.3 ผลการสำรวจกิจกรรมภายในถนนคนเดิน

จากการเก็บข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์กิจกรรมในพื้นที่ถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนท่าแพ (รายละเอียดกล่าวไว้ในส่วนที่ 3.3) นั้นพบความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมภายในถนนคนเดินและผู้ทำกิจกรรมจัดออกเป็น

แผนภูมิที่ 4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมและผู้ทำกิจกรรมในถนนคนเดิน



จากแผนภูมิที่ 4.1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างกิจกรรมในถนนคนเดิน และผู้ทำกิจกรรมนั้นจัดออกเป็นผู้ที่ทำกิจกรรมออกเป็น 4 กลุ่มโดยกิจกรรมประเภทต่าง ๆ นั้นสามารถแบ่งกลุ่มลักษณะของผู้ทำกิจกรรมได้ จากการเก็บข้อมูลพบว่ากิจกรรมประเภทค้าขายสินค้า, กิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรม และกิจกรรมประเภทให้บริการนั้นเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ทำกิจกรรม ส่วนใหญ่ผู้ทำกิจกรรมจะเป็นกลุ่มของผู้ประกอบการต่างๆทั้งในพื้นที่ถนนท่าแพ และผู้ประกอบการที่มาจากที่ต่างๆ ซึ่งกิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรมนั้นเป็นกิจกรรมที่เพิ่มเติมขึ้นจากการค้าขายสินค้าปกติเพื่อดึงดูดความสนใจของผู้เดินถนนให้เห็นถึงวิธีการผลิตสินค้าของร้าน เป็นจุดขายของร้านค้าอย่างหนึ่งซึ่งกิจกรรมดังกล่าวต้องอาศัยผู้ทำกิจกรรมที่มีความชำนาญ และความสามารถเฉพาะทางในงานหัตถกรรม เช่นเดียวกับกิจกรรมประเภทให้บริการที่ผู้ทำกิจกรรมหรือผู้ให้บริการนั้นมีความชำนาญในกิจกรรมดังกล่าว ที่ก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ทำกิจกรรม

ขณะเดียวกันกิจกรรมประเภทการแสดงต่าง ๆ นั้น พบว่า ผู้ทำกิจกรรมกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่ เป็นศิลปินอิสระทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ , นักเรียนนักศึกษาที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ ที่ทำการแสดงต่างๆ ทั้งการเล่นดนตรีไทย , ดนตรีสากล รวมถึงการแสดงภายในถนนคนเดินให้ผู้มาเดินถนนชม ซึ่งศิลปินบางคนอาจทำการเปิดหมวกให้ผู้มาเดินถนนที่ชื่นชอบในการแสดงให้สินน้ำใจตามอิสระ อาจก่อให้เกิดรายได้ทางอ้อมของผู้ทำกิจกรรม และสามารถดึงดูดความสนใจจากผู้มาเดินภายในถนนคนเดินให้หยุดชมการแสดงได้

กิจกรรมประเภทร้านอาหารภายในถนนนั้น ประกอบด้วย การเดินชมบรรยากาศภายในถนน , ระบายสีถนน , การวิ่งเล่นของเด็กๆ , การขี่จักรยานชมบรรยากาศ , การเล่นดนตรี , การเต้นแอโรบิค รวมถึงการชมการแสดงบนเวที เป็นต้น พบว่าผู้ทำกิจกรรมประเภทร้านอาหารนี้เป็นผู้ที่พักอาศัยในถนนท่าแพ และบริเวณใกล้เคียง , ผู้มาเดินในถนนหรือผู้เยี่ยมเยือน ซึ่งกิจกรรมประเภทร้านอาหารจัดเป็นกิจกรรมพักผ่อน ไม่ก่อให้เกิดรายได้แก่ผู้ทำกิจกรรมและผู้ทำกิจกรรมเป็นผู้สังเกตการณ์หรือผู้ชมกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในถนนคนเดินด้วย และ กิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ข้อมูลต่างๆ ในถนนนั้น เช่น การเผยแพร่ความรู้ต่างๆ เกี่ยวกับสาระสุขต่างๆ , การนำเสนอผลิตภัณฑ์ของชุมชนเช่น หนึ่งผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบล เป็นต้น พบว่าผู้ทำกิจกรรมดังกล่าวเป็นหน่วยงานของทางราชการที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลที่นำมาแสดง หรือชุมชนต่างๆ ที่อยู่ภายในจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดใกล้เคียง เป็นต้น

ภายในถนนคนเดินนั้นประกอบไปด้วยกิจกรรมทั้ง 6 ประเภทที่กล่าวมาข้างต้นนั้น จากการเก็บข้อมูลพบว่ากิจกรรมต่างๆ มีสัดส่วนที่แตกต่างกัน จากการนับจำนวนของกิจกรรมที่เกิดขึ้น เช่น กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้ามีจำนวนจากร้านค้าที่นำของมาขายในถนนคนเดิน , กิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรมมีจำนวนจากร้านสาธิตงานหัตถกรรม , กิจกรรมประเภทให้บริการมีจำนวนจากการให้บริการนับจากจำนวนของกิจกรรมให้บริการ , กิจกรรมประเภทการแสดงมีจำนวนจากการแสดงในถนน และกิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์มีจำนวนของกิจกรรมที่นำมาเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันพบว่ากิจกรรมประเภทร้านอาหารนั้นไม่สามารถนับจำนวนผู้ทำกิจกรรมได้ เนื่องจากผู้ทำกิจกรรมนั้นเป็นผู้มาเดินในถนนคนเดิน โดยกิจกรรมทั้งทางเศรษฐกิจและกิจกรรมทางสังคมนั้น ภายในถนนท่าแพนั้นพบว่ากิจกรรมที่เป็นกิจกรรมหลักของถนนนั้น ได้แก่ กิจกรรมประเภทค้าขาย , กิจกรรมประเภทสาธิตงานหัตถกรรม , กิจกรรมประเภทให้บริการ , กิจกรรมประเภทการแสดงต่างๆ และกิจกรรมประเภทร้านอาหาร ที่สามารถพบเห็นได้ของทุกอาทิตย์ที่มีกิจกรรมถนนคนเดิน เมื่อมีการจัดประเภทตามข้อมูล Jan Gehl(1987:11) แบ่งประเภทของกิจกรรมหลักไว้ 3 ประเภท คือ 1.กิจกรรมจำเป็น , 2.กิจกรรมทางเลือก หรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ 3. กิจกรรมผลลัพธ์ โดยถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จควรประกอบด้วยทั้ง 3 กิจกรรมในพื้นที่ โดยถนนท่าแพนั้นจัดว่ามีกิจกรรมประกอบทั้ง 3 ประเภท ซึ่งกิจกรรมประเภทเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลนั้น จัดเป็นกิจกรรมผลลัพธ์ที่สามารถเกิดขึ้นตามมาซึ่งไม่ใช่กิจกรรมหลักของถนนอาจมีขึ้นในบางอาทิตย์เมื่อภายในพื้นที่ที่มีกิจกรรม

หลากหลายผสมผสานกันในพื้นที่ ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวนี้ควรมีพื้นที่รองรับกิจกรรม เพื่อเชื้อให้เกิดกิจกรรมผลลัพธ์ประเภทต่างๆได้

จากสัดส่วนของกิจกรรมทั้ง 5 ประเภทที่พบภายในถนนคนเดิน โดยสัดส่วนของกิจกรรมประเภทค้าขายสินค้ามีสัดส่วนถึง 85% ของกิจกรรมทั้งหมดภายในถนน ซึ่งจำนวนที่มากกว่ากิจกรรมอื่นๆนั้น สามารถทำให้สื่อถึงลักษณะของกิจกรรมหลักในถนนคนเดินเป็นถนนคนเดินที่ปิดเพื่อการค้าขาย และธุรกิจมากกว่าการเป็นพื้นที่ถนนเพื่อการพักผ่อน ผ่อนคลายกับการมีพื้นที่สาธารณะที่ว่างเปิดโล่ง เช่น บริเวณลานประติมากรรม, บริเวณที่โล่งหน้าวัดต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับถนนท่าแพ ที่ใช้พื้นที่ดังกล่าวในการตั้งร้านค้าขายของภายในพื้นที่ ทำให้บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ค้าขายอีกเช่นกันและไม่สามารถใช้เป็นพื้นที่กิจกรรมนันทนาการได้ รวมถึงการขาดอุปกรณ์ถนนที่เชื่อมต่อการนั่งพักผ่อน เช่น ม้านั่ง เป็นต้น สามารถนำมาพิจารณาเป็นแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่เปิดโล่งของถนน ให้เป็นจุดรองรับกิจกรรมผลลัพธ์ต่างๆได้



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย