

## บทที่ 2

### ทฤษฎีและการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีและการศึกษาที่เกี่ยวข้องในบทนี้ เป็นการรวบรวมข้อมูลและแนวคิดที่เป็นแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดินสมัยใหม่ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดถนนคนเดิน รวมทั้งลักษณะกิจกรรมของถนนคนเดิน โดยการศึกษาที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ส่งผลประโยชน์ต่อการศึกษานี้เป็นอย่างมากเพราะผลของการศึกษาดังกล่าวนี้ได้ชี้แนะพื้นฐาน และให้ความรู้ประกอบแนวทางการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้เป็นอย่างดี โดยการนำเสนอผลของการศึกษาทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

#### 2.1 คำจำกัดความในการศึกษา (Definition)

**Pedestrian**<sup>1</sup> : n[C] someone who is walking , especially in the street or other place used by car

adj. pedestrian walkway / footbridge etc. a path , bridge or used by pedestrians

**Street**<sup>2</sup> : n[C] 1. a public road in the city or town that has house , shop etc on one or Both sides

2. a phrase meaning the roads of a city , used to mean a place where people live who have no home

#### Word choice : street , road<sup>3</sup>

A **street** is in the middle of a town , and usually has shops and other buildings and pavement (*BrE*) / sidewalks (*AmE*) ; a street corner

A **road** can be in the town or in the country , and usually leads to another town , or to another part of a town

**Desirable**<sup>4</sup> (adj): something that is desirable is worth having or doing because it is useful or popular

---

<sup>1</sup> Pearson Education Limited. Longman Dictionary of Contemporary English: International Students Edition.

(Spain:Cayfosa, 1999), p. 1043.

<sup>2</sup> Ibid., p. 1423.

<sup>3</sup> Anya Aruninta. **Managing Public Activities on Public Streets** [Online]. 2002. Available from :

<http://www.land.arch.chula.ac.th/uem/public-st.htm> [2002, June 26]

<sup>4</sup> Ibid., p. 371.

ลักษณะพึงประสงค์ หมายถึง ลักษณะที่ดี หรือ เครื่องแสดงสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ควรจะเป็นไปตามความต้องการ

คำว่า "Street" มาจากภาษาละตินว่า "Sternere" พื้นที่ที่มีลักษณะพื้นผิว และเชื่อมโยงกับรากศัพท์ "str" ที่แปลว่า เชื่อมโยงด้วยสิ่งปลูกสร้าง , เป็นพื้นที่ที่มีลักษณะพื้นผิวแตกต่างจากบริเวณโดยรอบในทางกายภาพ ในยุโรปใช้รากศัพท์เดียวกันแต่ภาษาแตกต่างกันออกไป เช่น ประเทศอิตาลีใช้คำว่า "Strada", ประเทศเยอรมันใช้คำว่า "Strasse" เป็นพื้นที่ที่สาธารณชนใช้ประโยชน์ในการทำกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ว่าง และมีขอบเขตที่จำเป็นต้องเชื่อมต่อกับถนนต่างๆ หรืออาจจบที่บริเวณลานพลาซ่า<sup>5</sup>

ความหมายของถนน (Street) นั้นเกี่ยวข้องกับ กิจวัตร , การดำรงชีวิต , วิถีชีวิตของผู้ที่อาศัย รวมถึงวัฒนธรรมของชุมชน ที่อยู่ในบริเวณที่สามารถเดินถึงกันได้ และเป็นเส้นทางรองจากถนนหลัก (Road) ที่มีโครงข่ายที่ต่อเนื่องหรือเชื่อมต่อกันได้ภายในเมือง

दनัย ทายตะคุ (2527: 81) กล่าวถึง มรรควิถี (Pedestrian Mall) หมายถึง บริเวณหรือพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นแนวหรือเส้นทาง ที่ประกอบไปด้วยต้นไม้ที่ให้ร่มเงาใช้เป็นทางเดินสาธารณะ หรือเส้นทางที่ปลอดจากการจราจรและยานพาหนะต่างๆ หรืออาจจะเป็นพื้นที่ลานโล่งในย่านการค้าใจกลางเมือง โดยที่มีการบริการด้านขนส่งมวลชนหรือการขนส่งสาธารณะเข้าสู่พื้นที่ได้

Brian Richards (1990: 23) กล่าวถึง Pedestrian Street คือ การพัฒนาสำหรับ Traffic – free pedestrian เป็นพื้นที่สำหรับการเดินที่ช่วยลดเสียงและควันพิษจากพาหนะ และเป็นเส้นทางที่สามารถทำให้ผู้คนเพลิดเพลินกับสภาพแวดล้อมเมืองได้

Harvey M. Rubenstein(1992) กล่าวถึง Pedestrian mall ว่าวัฒนธรรมคำว่า "Mall" มีความหมายของพื้นที่ในแนวเส้น (Linear) ประกอบด้วยร่มเงาของต้นไม้ และใช้พื้นที่ทางเดิน ปัจจุบัน "Mall" เป็นเครื่องหมายใหม่ที่พบในบริเวณลานพลาซ่า (Plaza) ในศูนย์กลางธุรกิจ ที่ลำดับพื้นที่ pedestrian ที่รองรับโดยการสัญจรสาธารณะ

John J. Fruin (1979) กล่าวถึง บริเวณในมรรควิถี นั้นเกี่ยวกับพื้นที่ในแต่ละบล็อกของอาคารในระบบการออกแบบชุมชน เป็นการพัฒนาพื้นที่การห้ามสัญจรรถยนต์ ที่ปรับปรุงชุมชนเกี่ยวกับมลภาวะและความสัมพันธ์ของสถานที่ภายในเมือง รวมถึงประสบการณ์ที่เกิดจากการเดิน (Walking experience)

Roberto Brambilla and Gianni Longo (1977) ได้ให้คำจำกัดความในส่วน "Pedestrian street" มีความหมายเหมือนกับ "Pedestrian mall" ว่าเป็นพื้นที่ที่แยกจากทางสัญจรรถยนต์ , ไม่มีอุบัติเหตุจากรถยนต์ และมีส่วนประกอบต่างๆของเมือง เช่น รูปแบบสถาปัตยกรรม , สถานที่ประวัติศาสตร์ เป็นต้น ส่วน "Mall" มีการใช้เพิ่มขึ้นทางอเมริกาเหนือ มีลักษณะเป็นพื้นที่ว่างสาธารณะร่วมกันกับเส้นทางที่แยกจากทางสัญจรรถยนต์

<sup>5</sup> Stanford Anderson, "People in the Physical Environment : The Urban Ecology of Streets," in *On Streets* (U.S.A.: The MIT Press, 1978), p. 15.



Tibbalds Francis (1992) กล่าวว่า เมืองที่ประสบความสำเร็จในการวางสภาพแวดล้อมชุมชน โดยที่ทำให้มรรควิถีเป็นพื้นที่ได้รับอนุญาต หรือสนับสนุนในการเคลื่อนที่ไปในเมืองได้และเกิดคุณค่าของเมือง ซึ่งเป็นทางสัญจรที่สงบเงียบ และมีเทคนิคในการช่วยลดอุบัติเหตุทางรถยนต์

ดังนั้นคำจำกัดความ มรรควิถี (Pedestrian) อาจหมายถึง พื้นที่ที่มีลักษณะเป็นเส้นทาง (Linear) ที่เชื่อมโยงพื้นที่กิจกรรม หรือสถานที่สำคัญเข้าด้วยกัน รวมถึงมีคุณภาพและความหลากหลายของเส้นทาง โดยเป็นเส้นทางที่แยกออกจากทางสัญจรรถยนต์ เน้นการเดินทางด้วยการเดินเท้าที่สร้างปฏิสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมเมือง ลักษณะพื้นที่ถนนคนเดินนั้นประกอบไปด้วย ต้นไม้ที่ให้ร่มเงาใช้เป็นทางเดินสาธารณะ , ม้านั่ง , อุปกรณ์ถนน (Street Furniture) ที่เอื้อให้เกิดกิจกรรมต่างๆ และมีการรองรับพื้นที่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการคมนาคมสำหรับเข้าสู่พื้นที่

ในประเทศไทยปัจจุบันนิยมใช้คำว่า “ถนนคนเดิน (Walking Streets)” เนื่องจากเป็นคำที่เข้าใจง่ายและชัดเจนกว่ามรรควิถี และเป็นคำที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ข่าวสารที่เกี่ยวกับการจัดกิจกรรมปิดถนนคนเดินของถนนเส้นต่างๆ ตัวอย่างเช่น โครงการปิดถนนคนเดินที่ถนนสีลม ภายใต้ชื่อ “7 มหัศจรรย์ที่สีลม” (7 Wonders at Silom) , การปิดถนนคนเดิน “งานถนนสายวัฒนธรรม กรุงเทพมหานคร” , “โครงการปิดถนนสีลม และเยาวราช” เป็นต้น จะเห็นได้ว่าในประเทศไทยนั้นนิยมใช้คำว่า “ถนนคนเดิน (Walking street)” มากกว่าคำว่า “มรรควิถี (Pedestrian mall)” ซึ่งคำว่า Pedestrian mall นั้นนิยมใช้อย่างแพร่หลายในต่างประเทศและในงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องในอดีต ซึ่งคำทั้งสองนั้นมีความหมายที่เหมือนกัน คล้ายคลึงกัน แล้วแต่จะใช้ตามความเหมาะสมของแต่ละท้องถิ่นที่สามารถสื่อความหมายถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่ในถนนเส้นนั้น , วัฒนธรรม หรือกิจกรรมที่เกิดขึ้น เป็นต้น การศึกษาครั้งนี้ที่มีการอ้างอิงถึงข้อมูลหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้องของต่างประเทศ จึงมักพบคำว่า มรรควิถี (Pedestrian) มากกว่า ถนนคนเดิน (Walking street) ดังที่กล่าวไว้ของแต่ละบุคคลที่ให้ความหมายไว้ข้างต้น แต่สามารถใช้หรืออ้างถึงแนวคิด ทฤษฎีร่วมกันได้ เนื่องจากเป็นความหมายที่เหมือนกัน

ดังนั้นการศึกษา “ลักษณะพึงประสงค์” ของ “ถนนคนเดิน” หมายถึง การศึกษาลักษณะที่ดี หรือลักษณะที่ควรเป็นของถนนคนเดินที่ดี และก่อให้เกิดประโยชน์จากการใช้สอยพื้นที่ถนนที่ปิดเป็นถนนคนเดิน โดยมีกรณีศึกษา คือ ถนนท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่ เป็นพื้นที่ศึกษา เนื่องจากยังคงมีการปิดใช้งานถนนคนเดินจริง และมีการใช้งานมาจนถึงปัจจุบัน

เนื้อหาที่เกี่ยวข้องนำมาพิจารณาพร้อมด้วย แบ่งเป็นหัวข้อสำคัญดังนี้

## 2.2 แนวคิดการพัฒนาของภูมิทัศน์เมือง

แนวคิดการพัฒนาของภูมิทัศน์เมืองที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดินในแต่ละยุค ดังนี้

### ยุคกรีก

- เริ่มจากพื้นที่ที่เป็นตลาด (Agora) ซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะที่ใช้พบปะ แลกเปลี่ยนค้าขายกัน มีพื้นที่ศูนย์กลางที่เชื่อมต่อกับถนนทางเดิน ที่เป็นเส้นทางเดินเข้าสู่พื้นที่เปิดโล่ง มีลักษณะเป็นบาทวิถีที่มีหลังคาคลุม หรือเสาด้านใดด้านหนึ่ง (Arcades)
- การจัดภูมิทัศน์เมืองที่มีต้นไม้สองข้างทางที่บ่งบอกลักษณะของการใช้งาน ให้ความสำคัญการจัดเส้นทางนั้นเพื่อประโยชน์ใช้สอยมากกว่าความงาม

**ยุคโรมัน** แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 (Republican Forum) , ช่วงที่ 2 (Imperial Forum)

#### ช่วงที่ 1 (Republican Forum)

- มีศูนย์กลางอยู่ที่ "Forum" ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รวมพื้นที่เมือง (Acropolis) และพื้นที่ตลาด (Agora) เข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งเป็นการรวมชนชั้นสูง และสามัญชนไว้ในพื้นที่เดียวกัน
- พื้นที่ถนนมีขนาดใหญ่ ไม่เชื่อมโยงกับกิจกรรมในขนาดส่วนบุคคล

#### ช่วงที่ 2 (Imperial Forum)

- ในพื้นที่เปิดโล่งมีความแตกต่างกับในช่วงที่ 1 ที่สร้าง Forum ก่อนอาคาร โดยเน้นพื้นที่ที่เป็นลานพลาซ่าหรือลานจัตุรัส อาจมีลักษณะเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า หรือครึ่งวงกลม
- พื้นที่ลานพลาซ่า มีเส้นทางคนเดินที่มีหลังคาคลุม (Arcades) ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ส่วนต่างๆ

### ยุคกลาง

- เส้นทางถนนทางเดินมีขนาดเล็ก และแคบ ที่เลี้ยวลดไปตามอิสระตามอาคารสิ่งปลูกสร้าง ด้วยทิศทางของวิวในพื้นที่อาคารใกล้เคียง
- เส้นทางของถนนยุคกลางที่แสดงถึงความชัดเจนของยุค คือ เส้นทางเดินมีความรู้สึกกลับ , ไม่สามารถเห็นรูปแบบการจบของถนนได้ , เส้นทางเดินเกี่ยวข้องกับกิจกรรมในการดำรงชีวิตที่ต้องใช้การเดินเท้าในการคมนาคม , มีความเก่าแก่และรูปแบบสถาปัตยกรรมยุคกลางของอาคารตามเส้นทาง

### ยุคฟื้นฟูศิลปวิทยา

- ลักษณะของเมือง องค์ประกอบที่เป็นเนื้อเมืองมาจากยุคกลาง (Medieval) และเกิดแนวคิดที่ต้องการความสมดุลอย่างมาก โดยการสร้างถนนสายหลักที่มีขนาดใหญ่ และตรง
- ให้ความสำคัญในเรื่องมุมมอง มักมีจุดสิ้นสุดสายตาไปจบที่โครงสร้างสำคัญ
- เป็นการนำแนวคิดภูมิทัศน์เมือง มาใช้ในการตกแต่งเมือง โดยเปิดบริเวณพื้นที่เปิดโล่ง (Open Space) รับส่วนหน้าอาคาร และมีถนนขนาดใหญ่ที่ไม่สัมพันธ์กับการใช้



- การสร้างถนนมีเป้าหมายหลักที่สร้างถนนให้สวยงาม สำหรับอาคารโดยถนนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ เป็นถนนขนาดใหญ่ ที่มีต้นไม้ใหญ่ 2 ข้างทาง

### ยุคศตวรรษที่ 18

- การพัฒนาพื้นผิว (Pavement) และมรรควิถีที่มีหลังคาคลุม (Arcades) โดยในอดีตถนนนั้นมีการปูพื้นผิวถนนเป็นการป้องกันมรรควิถีจากทางพาหนะที่ใช้มาตั้งแต่ยุคโรมัน
- มรรควิถีที่มีหลังคาคลุม (Arcades)<sup>6</sup> ใช้ในการวางผังที่นำมาใช้กับชุมชน แยกเส้นทางถนนคนเดินจากทางรถยนต์ โดยมีโครงสร้างหลักบริเวณศูนย์กลางของเมือง และนำไปใช้ตามเส้นทาง หรือทางข้ามบริเวณ Shopping Center ที่ป้องกันผู้มาเดินจากสภาพอากาศ และทางสัญจร

### ยุคศตวรรษที่ 19

- เป็นช่วงเวลาที่เกิดความคิดการพัฒนาเส้นทางของเมืองต่างๆ ได้แก่ แนวคิด City Beautiful Movement , แนวคิด Garden City, แนวคิด New Urban Neighbourhoods และแนวคิดเมืองน่าอยู่ ที่นำมาใช้ในการพัฒนารูปแบบการเดินทาง และการเปลี่ยนแปลงในช่วงหลังปฏิวัติอุตสาหกรรม
- จากกลางศตวรรษที่ 19 ทางสัญจรที่แออัดอย่างมากในเมืองขนาดใหญ่ และเริ่มมีปัญหาต่างๆ การออกแบบเมืองให้มีความน่าอยู่จึงได้รับความสนใจมากขึ้น โดยในยุคแรกๆที่มีการแยกเส้นทางถนนคนเดินจากทางสัญจรรถยนต์หลัก
- แนวคิดที่เกิดขึ้นในช่วงยุคศตวรรษที่ 19 ได้แก่

#### แนวคิด City Beautiful Movement

- ,เกิดขึ้นในช่วงการปรับปรุงอาคารสิ่งปลูกสร้าง ในศตวรรษที่ 19 โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ปารีส ประเทศฝรั่งเศส โดยแนวความคิดนี้ได้รับอิทธิพลจากการใช้ถนน Boulevards ในปี 1900 ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่เกิดขึ้นจากโครงการพัฒนาเมืองของรัฐบาล ที่แสดงถึงความมั่งคั่งของยุคสมัย นำไปสู่ความสวยงามจากการออกแบบ และนำไปสู่การพัฒนาใหม่ในอเมริกา รวมถึงพื้นที่ในชุมชนผู้มีรายได้น้อยด้วย

#### แนวคิด Garden City

- เมื่อเมืองมีความแออัดและขาดความเป็นชีวิตชีวา เกิดมีการเสนอแนวคิดในการสร้างเมืองในรูปแบบอุทยานนคร (Garden City) แนวคิดในการสร้างเมืองด้วยการนำข้อดีของเมือง และข้อดีของชนบทเข้าด้วยกัน เป็นสิ่งที่เน้นในแนวคิดอุทยานนคร คือ

<sup>6</sup> Carman Hass – Klau, The pedestrian and city traffic (London : Belhaven Press, 1990), p.10-11.

1. **สุขภาพของสภาพแวดล้อม** (Environmental Health) เน้นเรื่องความ สะอาดของเมือง และการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมของเมือง
2. **ความรื่นรมย์** (Pleasantness) และความสวยงามของตัวเมือง (Civic beauty) ให้ ความสำคัญในด้านคุณค่าทางความรู้สึกของผู้ที่อยู่ในเมือง
3. **การอนุรักษ์** (Preservation) เน้นคุณค่าทางศิลปะ และการออกแบบ

#### แนวคิด New Urban Neighbourhoods

- การพัฒนาชุมชนภายใต้หัวข้อ “ New community” ซึ่งคุณภาพชีวิตได้รับการอุปถัมภ์ตั้งแต่ บริเวณชานเมืองและศูนย์กลางเมือง การลำดับการพัฒนา และ ใช้ pedestrian pocket เป็น แนวคิดที่ดี สำหรับเป็นทางเลือกในการออกแบบ
- มีการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Mix use) และการมีส่วนร่วมของชุมชนในการวางแผน การ ออกแบบเมืองนำอยู่ของชุมชนใหม่ๆ ก่อนที่จะมีถนนเป็นส่วนประกอบ หรือกลุ่มอาคารของ local จะต้องกำหนดชีวิตทางสังคมที่มีลักษณะเฉพาะถึงความมีชีวิตชีวาของ community ในการจำแนกเหตุการณ์ (Event) ทางสังคม ปริมาณของชุมชน (Community) ในอนาคต

#### แนวคิดเมืองน่าอยู่

- มีกลยุทธ์ในการจัดการกับสภาพแวดล้อมเมืองในเชิงการบริหารจัดการ (Management) ให้ สภาพแวดล้อมเป็นได้ด้วยความมีระเบียบ โดยการนำกลยุทธ์เหล่านี้มาใช้ในการบริหารจัดการ ถนนและทางเท้า ได้แก่ ความสะอาด , ความสะดวก , ความสวยงาม , ความสงบ , ความ สบาย – ร่มรื่น , เอกลักษณ์ , คุณภาพชีวิต , ความปลอดภัย , การมีส่วนร่วมของประชาคมเมือง

### 2.2.1 การพัฒนาหลักการของภูมิทัศน์เมือง

การพัฒนาแนวคิดภูมิทัศน์เมือง (Urban landscape) ในอดีต ในเนื้อหาสำคัญที่เกี่ยวข้องกับ เส้นทาง (Path) “ในฐานะที่เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญของเมือง เป็นเส้นทางที่ใช้ในการคมนาคมและมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างตำแหน่งของสถานที่ ซึ่งจะพบว่าความสัมพันธ์ของมรรควิถี หรือถนนคนเดิน กับผู้ใช้งาน (User) มีความสัมพันธ์กันและพัฒนามาจากพื้นที่สาธารณะ (Public space) เนื่องจากเกี่ยวข้องกับการเดินทาง และพฤติกรรมของผู้ใช้งานนั้น สามารถมีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางรูปแบบของภูมิทัศน์เมืองในแต่ละยุคได้

ในอดีต ตั้งแต่ยุคกรีก , ยุคโรมันนั้น การปกครองของเมืองมีผลต่อการออกแบบภูมิทัศน์เมือง ทั้งตำแหน่งของเส้นทางที่มุ่งสู่เมืองศูนย์กลางการปกครอง , การเชื่อมเส้นทางกับอาคารสำคัญ รวมถึงขนาดของถนนที่บ่งบอกถึงระดับการใช้งานในพื้นที่ รูปแบบการเดินทางของคนในสมัยนั้นที่ใช้การเดินทางเท้าเป็นการสัญจรสำคัญ ทำให้ถนนคนเดินเป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตของคนที่อยู่ในเมือง คือ เป็น



เส้นทางที่ใช้ชื่อของ , ติดต่อผู้คน รวมถึงแลกเปลี่ยนสินค้า และแลกเปลี่ยนปรัชญาความรู้ อาจกล่าวได้ว่าถนนในยุคอดีตเป็นส่วนหนึ่งของกิจวัตรของผู้คนในเมือง เห็นได้ว่าเส้นทางเดินที่มีหลังคาคลุม (Arcades) เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ส่วนต่างๆ ยังบอกถึงความต้องการใช้งานได้ในทุกฤดูกาล รวมถึงขนาดถนนที่บอกถึงการใช้งานระหว่างความแตกต่างของชนชั้น

จนมาถึงยุคกลาง ถนนคนเดินมีรูปแบบที่เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะการปกครองเช่นกัน และการเจริญเติบโตของประชากรที่เพิ่มขึ้น พบว่าเส้นทางในยุคกลางเป็นลักษณะกระจายตัวไปตามพื้นที่ว่างระหว่างอาคารและไม่เป็นระบบ, มีขนาดแคบและคดเคี้ยว สอดคล้องกันเนื้อหาของ Allan B. Jacobs(1993:21) กล่าวถึงโดยในอดีตนั้นไม่สามารถกำหนดจุดถนนที่แน่นอนได้ สิ่งปลูกสร้างภายในเมืองมีความสูง 3-5 ชั้นด้านล่างมีพื้นที่ว่างระหว่างอาคารเป็นพื้นที่ถนนคนเดิน กล่าวได้ว่าอาคารทำให้เกิดพื้นที่ถนน

ต่อมาการพัฒนาเมืองในยุคเรอเนซอง จะพบว่าการพัฒนาภูมิทัศน์เมืองในการตกแต่งประดับประดาเมือง สามารถแสดงให้เห็นถึงความเจริญของเมืองอีกครั้ง ที่สามารถปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมืองให้มีความสวยงาม และเน้นการรับรู้ทางสายตามากขึ้น ในยุคนี้การใช้ถนนคนเดินยังเป็นส่วนหนึ่งในกิจวัตรของผู้คนรายได้น้อย แต่ไม่มากเท่าในยุคอดีต เนื่องจากการออกแบบถนนมีขนาดใหญ่ไม่เหมาะสมกับสัดส่วนมนุษย์ แสดงให้เห็นว่ามีการใช้งานที่มากกว่าเป็นเส้นทางเดินทั่วไป แต่ยังมีกิจกรรมที่เข้าร่วม เช่น การเดินชบวณพาเหรด หรือรองรับแขกบ้านแขกเมือง รวมถึงรถม้าของชนชั้นสูง เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนมากที่สุด ภายหลังยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมในช่วงปี 1900 ได้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิตของผู้คนในเมืองอย่างมาก และส่งผลต่อภูมิทัศน์เมือง ที่มีบทบาทแตกต่างจากอดีตไป บทบาทของถนนคนเดินถูกลบบทบาทลง เนื่องจากมีการพัฒนาเส้นทางรองรับพาหนะรถยนต์มากขึ้น และมีความรวดเร็วในการเดินทาง มีความสะดวกสบายมากกว่าการเดินทางเท้า ในยุคช่วง 1900 นั้นมีแนวคิดต่างๆเกิดขึ้น ในการพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง ได้แก่

แนวคิด City Beautiful Movement ที่พัฒนาเมืองที่เน้นความสวยงามในการจัดภูมิทัศน์เมือง และสภาพแวดล้อมเมืองที่สามารถเกิดจากการรับรู้ทางสายตาได้ โดยในช่วงหลัง การออกแบบภูมิทัศน์เมืองให้ความสนใจต่อระบบนิเวศเมือง และคุณภาพทางสายตา ทั้งจากแนวคิด Garden City และพัฒนาไปสู่การให้ความสำคัญของชุมชนขนาดเล็กที่เน้นในเรื่องความสวยงามของเมือง รวมถึงสิ่งที่เป็นธรรมชาติ ที่นำมาใช้ในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเมือง และมีการผสมผสานของแนวคิด New Urban Neighbourhoods ที่พยายามพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่จากระดับชุมชนขนาดเล็ก และนำไปสู่การพัฒนาเมืองขนาดใหญ่ รวมถึงแนวคิด Greenways ในพัฒนาเส้นทางภายในเมืองให้มีเส้นทางจักรยาน และเส้นทางที่สามารถใช้การเดินเท้าได้ถึงในระยะสั้นๆ ซึ่งในปัจจุบันแนวคิดเมืองน่าอยู่ ที่ใช้หลักการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมืองที่มองเลยจากความสวยงามเพียงอย่างเดียว แต่ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมโดยรวมด้วย

ภายหลังจะพบว่า ถนนคนเดินที่เคยเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิตคนเมือง ได้เปลี่ยนบทบาทเป็นพื้นที่ที่ใช้ในยามว่างจากเวลางาน , เป็นพื้นที่ที่เชื่อมโยงเส้นทางทางในระยะสั้น โดยให้ความสำคัญ

กับสภาพแวดล้อมเมืองที่รับรู้ได้ทางสายตา และเป็นพื้นที่นันทนาการ พื้นที่พักผ่อนหรือกิจกรรมต่างๆ ของเมืองแทน การพัฒนาเมืองต่อมายังมีการเจริญเติบโตทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ สร้างความเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว รวมทั้งส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ระบบนิเวศเมืองในด้านต่างๆ ของเมือง ได้มีการพัฒนาแนวคิดที่ใช้ในการบริหารจัดการ สภาพแวดล้อมเมือง และเป็นกลยุทธ์ของแนวคิดเมืองนำอยู่ที่นี่ นำมาใช้ในปัจจุบันในเมืองต่างๆ รวมทั้งประเทศไทย โดยการนำมาใช้บริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมือง ให้มีความน่าอยู่มากขึ้น

## 2.2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้พื้นที่กับกิจกรรมในสภาพแวดล้อม

ในการออกแบบเมืองหรือชุมชน การพิจารณาถึงรูปแบบพฤติกรรมของผู้ใช้สอยมีความจำเป็นที่จะพิจารณาควบคู่กับสภาพทางกายภาพ เพื่อนำไปสู่การออกแบบสถานที่รองรับกิจกรรมสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ Helle SØholt (2003 : 4) ได้แบ่งผู้คนที่มาใช้พื้นที่สาธารณะของเมืองออกเป็น 5 กลุ่มคือ

1.  ผู้ใช้เป็นประจำทุกวัน ได้แก่ ผู้คนที่อาศัยและทำงานอยู่ในพื้นที่
2.  ผู้เยี่ยมชม / กลุ่มลูกค้า ได้แก่ ผู้เยี่ยมชมที่ใช้ประโยชน์ในพื้นที่
3.  ผู้ที่ผ่านไปมาด้วยการเดินทาง ได้แก่ ผู้คนที่ผ่านเข้ามาในพื้นที่
4.  ผู้ที่มาเพื่อนันทนาการ ได้แก่ ผู้มาเยี่ยมชมในพื้นที่ เพราะมีพื้นที่สาธารณะที่ดี / เพื่อใช้พื้นที่สาธารณะในการพักผ่อนยามว่าง , ออกกำลังกาย , พื้นที่เล่น เป็นต้น
5.  ผู้เยี่ยมชมเมื่อมีกิจกรรม ได้แก่ ผู้มาใช้พื้นที่สาธารณะเฉพาะเมื่อมีกิจกรรมชั่วคราวที่พิเศษเกิดขึ้น

### รูปที่ 2.1 กลุ่มคนที่มาใช้พื้นที่สาธารณะทั้ง 5 กลุ่ม

ที่มา : Helle SØholt. Life, Spaces and Buildings: Quality criteria for good public spaces and the working methods dealing with public life. Chiang Mai: International Workshop 2003 pedestrian Street, 2003.(Mimeographed), pp. 4



ผู้ใช้ในกลุ่มที่ 1-3 ที่มาใช้สถานที่เพราะเป็นสิ่งที่ผู้คนที่ต้องใช้พื้นที่ ทั้งเพื่อการทำงานหรือเพื่อไปซื้อของที่ต้องใช้การเดินทาง หมายถึง กิจกรรมที่ผู้คนอาศัยการเดินทางเข้าในถนน อาจเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นทั่วไป ในขณะที่ผู้ใช้ในกลุ่มที่ 4-5 เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ว่างที่มีสภาพแวดล้อมของเมืองที่ดี กลุ่มคนเหล่านี้จะทำกิจกรรมต่างๆในพื้นที่ที่เขาต้องการและเป็นสิ่งชี้วัดสำหรับความสำเร็จของสภาพแวดล้อมที่น่าอาศัยอยู่ของเมือง

ทั้งนี้สัมพันธ์กับที่ Jan Gehl (1987 : 11) ได้เขียนบทความเกี่ยวกับ การจัดการคุณภาพของพื้นที่สาธารณะในเขตพื้นที่เมือง ที่เรียกว่า “ชีวิตระหว่างอาคาร (Life Between Building)” พูดถึงการผสมผสานของกิจกรรมต่างๆเหล่านี้ในรูปแบบที่หลากหลายเข้าไว้ด้วยกัน ทั้งนี้ Gehl ได้จำแนกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโครงข่ายพื้นที่โล่งของเมือง ซึ่งแตกต่างในความต้องการทางกายภาพสภาพแวดล้อมเป็นประเภทหลักๆ ไว้ 3 ประเภท คือ

### 1. กิจกรรมจำเป็น (Necessary Activity)

หมายถึง กิจกรรมที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินกิจกรรมประจำวันของคน เป็นกิจกรรมที่คนไม่มีทางเลือกในการเข้าไปใช้พื้นที่ ได้แก่ กิจกรรมที่เกี่ยวกับการเดินเป็นหลัก เช่น เดินไปซื้อของ หรือซื้อของ ทำธุระ ฯลฯ

### 2. กิจกรรมทางเลือก หรือกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ (Optional or Recreational Activities)

หมายถึง กิจกรรมที่ขึ้นอยู่ระหว่างเวลา (Time) และ สถานที่ (Place) ที่เป็นไปได้ โดยเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความประสงค์ของคนที่จะทำ และเป็นกิจกรรมที่การตัดสินใจขึ้นกับช่วงเวลาและสถานที่ที่อำนวยความสะดวก เป็นเรื่องเกี่ยวกับการพักผ่อนหย่อนใจเป็นหลัก เช่น การเดินรับลม, ยืน-นั่ง เพื่อความเพลิดเพลิน ซึ่งเชื่อมโยงถึงกิจกรรมนันทนาการ ประกอบด้วย องค์ประกอบภายนอกทางกายภาพ (Outdoor Activities and Quality of Outdoor Space) คือ พื้นที่ภายนอกอาคารมีคุณภาพสูง หรือสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ดี จะส่งเสริมให้พื้นที่ดังกล่าวเกิดกิจกรรมต่างๆที่เป็นไปได้

### 3. กิจกรรมผลลัพธ์ หรือกิจกรรมทางสังคม (Resultant or Social Activities)

หมายถึง กิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องกับกิจกรรมทั้งสองข้างต้นที่กล่าวไว้ คือ เมื่อเข้าไปอยู่ในพื้นที่โล่งเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ แล้วยังรวมไปถึงการปฏิสัมพันธ์ทางอ้อม (Passive Contact) กับสภาพแวดล้อม เช่น การดู หรือ ฟังผู้อื่นที่อยู่ในบริเวณเดียวกันด้วย

โดยพิจารณาถึงการออกแบบพื้นที่สาธารณะของผู้คนให้น่าอยู่ สามารถพิจารณาจากกิจกรรมของผู้คนได้ ซึ่งกิจกรรมที่แตกต่างจากกิจกรรมประจำวันที่ใช้เป็นเส้นทางผ่านไปมาเท่านั้น และเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมจิตใจในเวลาพักผ่อนยามว่างได้ , เป็นพื้นที่ใช้เล่นและออกกำลังกายได้ เป็นต้น ซึ่งเป็น

สิ่งที่นักออกแบบเมือง , สถาปนิก ควรพิจารณาในการออกแบบพื้นที่สาธารณะ, พื้นที่เชื่อมต่อระหว่างอาคารสิ่งปลูกสร้างและพัฒนาพื้นที่ว่างของเมืองให้มีพื้นที่คุณภาพของผู้คนในอนาคต

กิจกรรมทั้ง 3 ประเภทที่กล่าวมาข้างต้น เป็นความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดล้อมเมือง โดยสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมกับสภาพแวดล้อมกายภาพ ไม่ว่าจะเป็นตำแหน่งของสิ่งของและมนุษย์ , กิจกรรมที่เกิดขึ้น , การกระทำระหว่างกัน เป็นต้น วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (2541:19) กล่าวว่า สภาพแวดล้อมกายภาพมีองค์ประกอบ และคุณสมบัติที่จะสะท้อนให้เห็นถึง หน้าที่ใช้สอยของสภาพแวดล้อมนั้น และพร้อมความหมายทางสัญลักษณ์ สภาพแวดล้อมทางกายภาพจึงกำหนดลักษณะทางพฤติกรรมที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมนั้น จากที่กล่าวมาข้างต้นนั้นยกตัวอย่างเช่น เมื่อถนนท่าแพไม่มีการปิดเป็นถนนคนเดิน ถนนจะเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรคมนาคมทางรถยนต์ภายในเมือง พฤติกรรมที่มีต่อสภาพแวดล้อมของคนทั่วไป คือ ขับขี่รถยนต์ , มีความรีบเร่งในการเดิน และการเดินที่ต้องระมัดระวังรถยนต์ที่วิ่งไปมา , มีความระมัดระวังในการเดินผ่านทางข้าม แต่ในขณะเดียวกัน เมื่อถนนมีการปิดเป็นถนนคนเดิน พฤติกรรมที่มีต่อสภาพแวดล้อมจะถูกปรับให้เหมาะสมกับถนนคนเดิน ด้วยการเดินที่ช้าลง , ให้ความสนใจกับบรรยากาศโดยรอบและกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในถนนคนเดิน ทั้งนี้สิ่งที่ปรากฏในสภาพแวดล้อม<sup>7</sup> อาจเป็นการส่งเสริม หรือขัดขวางพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้ ในการวางแผนปรับปรุงสภาพแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นได้ โดยพิจารณากระบวนการหลักทางพฤติกรรมทั้ง 3 กระบวนการรวมด้วย คือ กระบวนการรับรู้ , กระบวนการรู้รวมทั้งกระบวนการทางอารมณ์ และกระบวนการเกิดพฤติกรรมในสภาพแวดล้อม

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>7</sup> วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม : มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน. พิมพ์ครั้งที่ 5. (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า26.



จากสรุปแนวทางการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่คำนึงถึงรายละเอียดของ Helle Søholt (2003 : 3)

## DESIGNING / DETAILING THE PUBLIC SPACES A KEY WORD LIST

<b>P R O T E C T I O N</b>	<b>1. Protection against Traffic &amp; Accidents</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- traffic accidents</li> <li>- fear of traffic</li> <li>- other accidents</li> </ul>	<b>2. Protection against crime &amp; violence (feeling of safety)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lived in / used</li> <li>- streetlife</li> <li>- streetwatchers</li> <li>- overlapping functions - in space &amp; time</li> </ul>	<b>3. Protection against unpleasant sense experiences</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wind / draft</li> <li>- rain / snow</li> <li>- cold / heat</li> <li>- pollution</li> <li>- dust, glare, noise</li> </ul>	
	<b>C O M F O R T</b>	<b>4. Possibilities for WALKING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- room for walking</li> <li>- uninteresting layout of streets</li> <li>- interesting facades</li> <li>- no obstacles</li> <li>- good surfaces</li> </ul>	<b>5. Possibilities for STANDING / STAYING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- attractive edges »Edgeeffect«</li> <li>- defined spots for staying</li> <li>- supports for staying</li> </ul>	<b>6. Possibilities for SITTING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zones for sitting</li> <li>- maximizing advantages primary and secondary sitting possibilities</li> <li>- benches for resting</li> </ul>
		<b>7. Possibilities to SEE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- seeing-distances</li> <li>- unhindered views</li> <li>- interesting views</li> <li>- lighting (when dark)</li> </ul>	<b>8. Possibilities for HEARING / TALKING</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- low noise level</li> <li>- bench arrangements »talkscapes«</li> </ul>	<b>9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- invitation to physical activities, play, unfolding &amp; entertainment - day &amp; night and summer &amp; winter</li> </ul>
<b>E N J O Y M E N T</b>		<b>10. Scale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dimensioning of buildings &amp; spaces in observance of the important human dimensions related to senses, movements, size &amp; behaviour</li> </ul>	<b>11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sun / shade</li> <li>- warmth / coolness</li> <li>- breeze / ventilation</li> </ul>	<b>12. Aesthetic quality / positive sense-experiences</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- good design &amp; good detailing</li> <li>- views / vistas</li> <li>- trees, plants, water</li> </ul>

ที่มา : Helle SØholt. Life, Spaces and Buildings: Quality criteria for good public spaces and the working methods dealing with public life. Chiang Mai: International Workshop 2003 pedestrian Street, 2003.(Mimeographed), pp. 3

## 2.2.3 จินตภาพของสภาพแวดล้อมเมือง

### 1). องค์ประกอบของเมือง

การศึกษาของ Kevin Lynch ปี 1960 ที่กล่าวถึง จินตภาพของเมือง (The Image of the City) เป็นการค้นหาจินตภาพของเมือง พบว่าส่วนประกอบที่สำคัญของระบบมโนทัศน์ (Conceptual) ที่เรียกรวมว่า จินตภาพ (Image) นั้นมีอยู่ด้วยกัน 3 ประการ คือ

- 1.1 เอกลักษณ์ (Identity) หมายถึง การมีสิ่งต่างๆ ที่ประกอบกันเป็นเมืองที่ปรากฏอย่างเป็นเอกเทศหรือมีความเฉพาะของสถานที่
- 1.2 โครงสร้าง (Structure) หมายถึง การมีความสัมพันธ์ทางกายภาพของสิ่งต่างๆ ที่มีต่อกัน และรวมทั้งความสัมพันธ์ทางกายภาพระหว่างสิ่งต่างๆ กับผู้รับรู้
- 1.3 ความหมาย (Meaning) มีความสำคัญต่อการเกิดความเข้าใจความหมายของสิ่งต่างๆ รวมถึงความหมายของสถานที่ อาจเป็นความหมายทางการใช้สอย หรือทางอารมณ์

จากการวิเคราะห์ผลการศึกษาดังกล่าวจากองค์ประกอบที่ปรากฏซ้ำๆ กัน Lynch ได้เสนอว่า ในจินตภาพของเมืองมีองค์ประกอบหลัก 5 ประเภทด้วยกัน คือ เส้นทาง (Path) , เส้นขอบ (Edges) , ย่าน (Districts) , จุดรวมกิจกรรม (Nodes) , ที่หมายตา (Landmarks)

ในการปรับปรุงภูมิทัศน์เมืองจำเป็นต้องเข้าใจถึงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆ ของเมืองจากการจำแนกองค์ประกอบข้างต้น เห็นได้ว่าถนนคนเดินนั้นเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของเมืองในลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบริเวณเส้นทาง หรือระหว่างจุดรวมกิจกรรม เช่น บาทวิถี , มรรควิถี และยังเป็นพื้นที่เปิดโล่งของเมือง และเส้นทางนั้นเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการมองเห็นภูมิทัศน์เมืองได้ชัดเจนที่สุดและรับรู้ได้ง่ายที่สุด ได้แก่ ถนน , แม่น้ำ , ซอย , ตรอก เป็นต้น ดังนั้นในหลายประเทศนิยมจัดภูมิทัศน์ถนนให้มีความสวยงามเพื่อให้เกิดการรับรู้ความสวยงามของเมืองเป็นด่านแรก ซึ่งองค์ประกอบทั้งระบบนี้วางอยู่ร่วมกัน สัมพันธ์กันและมีลักษณะที่จดจำได้ง่าย โดยอธิบายไว้ในการสรุปจินตภาพเมืองใน

ประเด็นที่ 1 “สภาพแวดล้อมของเมืองที่ดี จะเข้าใจได้ดี และเกิดจินตภาพเมืองที่ดีได้อย่างเข้าใจแจ่มชัด” ซึ่งเป็นการกล่าวถึง สภาพทางกายภาพ (Physical environment) เท่านั้น

ประเด็นที่ 2 องค์ประกอบทั้ง 5 นั้นเป็นพื้นฐานในการศึกษาเปรียบเทียบสภาพแวดล้อม และมีส่วนสำคัญในการศึกษาจินตภาพของเมืองต่อไป เนื่องจากวิธีการของ Lynch นั้นสามารถสื่อให้เข้าใจได้ง่ายในสาขาวิชาต่างๆ ในการมองเมือง จึงได้รับความนิยมในการอ้างอิง และมีพัฒนาการจินตภาพที่เลยจากการมองทางกายภาพเพียงด้านเดียว และเป็นการมองเมืองในลักษณะภาพต่อเนื่อง (Sequence)



## 2.2.4 ทฤษฎีการรับรู้ความงามในภูมิทัศน์

### 1). การจำแนกการรับรู้ทางสายตา

ในการพิจารณาการรับรู้ทางสายตา (Perception) Amos Rapoport (1987) แบ่งคุณภาพสายตาที่คนเดินเท้าที่รับรู้ ออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

- Cognitive                   ได้แก่ ขบวนการรับรู้ที่ผ่านทางสายตา ไปสู่ขบวนการนึกคิด
- Experience                 ได้แก่ การร่วมกับประสบการณ์ของบุคคล ที่ทำให้เกิดความเพลิดเพลิน และความหลากหลาย เป็นความเข้าใจแบบซึมซับ
- Sensory Aspect             ได้แก่ ความน่าสนใจของจินตนาการ หรือความงามที่เกิดจากบรรยากาศ , ที่รับรู้ได้จากสภาพแวดล้อม
- Sequence                   ได้แก่ ความเข้าใจในการลำดับของเส้นทางที่ทำให้เกิดความงาม

### 2). การรับรู้ภูมิทัศน์เมือง

วิทยา ทงกิตติภักดี อ้างถึง William, S.H., (1954:104-108) ถึงการรับรู้ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏแก่ผู้รับรู้อาจแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ในขณะที่ผู้รับรู้อยู่นิ่งกับที่ และ ขณะที่ผู้รับรู้เคลื่อนที่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 2.1 รูปแบบการรับรู้ขณะที่ผู้รับรู้อยู่กับที่

##### 2.1.1 The Panoramas

เป็นภาพโดยรวมที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างตัวเมืองกับภูมิประเทศ เป็นภาพในมุมมองกว้างที่ช่วยให้เห็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นรูปทรง 3 มิติได้อย่างชัดเจน

##### 2.1.2 The Skyline

เป็นภาพรวมของเมืองที่เน้นระนาบแนวนอน โดยมองจากระดับพื้นดิน ดังนั้นการมีพื้นที่เปิดโล่งในระดับที่เหมาะสมแก่การมอง จึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการรับรู้ประเภทนี้ในสภาพที่เหมาะสมทัศนียภาพที่แสดงเส้นขอบฟ้าเมืองที่ทำให้เห็นความสัมพันธ์ในเชิงความสูงขององค์ประกอบธรรมชาติและสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น

##### 2.1.3 The Vista

เป็นภาพเฉพาะบริเวณของเมือง ซึ่งมีแนวการมองที่องค์ประกอบต่างๆขนานแนวการมองไปยังจุดสนใจ จังหวะที่เกิดขึ้นจากการวางองค์ประกอบเหล่านี้ ก่อให้เกิดความรู้สึกขณะที่เคลื่อนไหวไปยังจุดสนใจ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

### ก. The Formal Vista

คือ แนวมองที่เกิดจากองค์ประกอบที่มีแบบแผนเป็นทางการ เช่น ถนนสายประธานที่มีการปลูกต้นไม้หน้าสายตา โดยประเภทนี้จัดเป็นการเน้นความสำคัญแก่จุดสนใจได้ดี สร้างความชัดเจนแก่ผู้มอง แต่สำหรับเมืองที่มีโครงข่ายถนนลักษณะตาราง เมื่อใช้แนวมองเช่นนี้อาจทำให้ขาดจุดเด่นที่สำคัญได้

### ข. The Informal Vista

คือ แนวมองที่เกิดขึ้นเมื่อองค์ประกอบไม่ได้ตั้งอยู่ในแนวแกนเดียวกับจุดสนใจ

## 2.2 รูปแบบการรับรู้ขณะที่ผู้รับรู้เคลื่อนที่

ภูมิทัศน์เมืองที่ปรากฏอย่างต่อเนื่องเป็นลำดับในขณะเคลื่อนที่ ทำให้ผู้รับรู้ได้สัมผัสและเห็นความสัมพันธ์ของระนาบและพื้นที่ว่างโดยรอบ ในที่นี้เรียกว่า การมองเป็นลำดับ (Serial Vision) วิทยา ทรงกิตติภักดี อ้างถึง Cullen, Gordon (1995: 9) ซึ่งองค์ประกอบเมืองที่ปรากฏในแต่ละภาพจะก่อให้เกิดความรู้สึกและอารมณ์ที่ต่างกันไป และเมื่อนำภาพทั้งหมดมาต่อเนื่องกันจะเกิดเป็นภาพเมืองในจินตนาการของผู้รับรู้

### 2.2.5 ปัจจัยที่มีผลกับการประสบความสำเร็จของถนนคนเดิน

จากการรวบรวมข้อมูลที่นักวิชาการต่างๆ เช่น Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977) , Amos Rapoport(1987) , Harvey M. Pubenstein (1992) , Tiddalds Francis(1992) , Allan B. Jacobs(1993), Helen Woolley (1996) , Peter Piet (1996) , Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulps, Nils Eddy, Anne Fritzel , Danelle Laidlaw, Heath Maddox(2002) , Helle Søholt (2003 : 3) ที่กล่าวถึงสิ่งที่ดีควรมีอยู่ในถนนคนเดินมาตั้งแต่ปี 1977 พัฒนามาถึงปี 2003 ที่จะส่งผลให้ถนนคนเดินนั้นเอื้อให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างสูงสุด ได้สรุปเป็นปัจจัยที่มีผลกับการประสบความสำเร็จของถนนคนเดิน แบ่งออกเป็นปัจจัยหลักๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 5 ปัจจัย ได้แก่

#### 1). ปัจจัยด้านกิจกรรม (Activity Factor)

- 1.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic activity)
- 1.2 กิจกรรมทางสังคม (Social activity)
- 1.3 การผสมผสานของกิจกรรมในพื้นที่ (Mix use)
- 1.4 จุดรวมกิจกรรม (Node)



2). ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ (Environment and Physical Factor)

- 2.1 สภาพอาคารสิ่งปลูกสร้าง (Built environment)
  - 2.1.1 สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์, วัดและโบราณสถาน
  - 2.1.2 อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น
- 2.2 ความสบาย (Comfort)
  - 2.2.1 ความสบายที่เกิดจากบรรยากาศ ได้แก่ มีสีเขียวของพันธุ์ไม้ที่สบายตา , ร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ , ความสะอาดของพื้นที่ เป็นต้น
  - 2.2.2 ความสบายที่เกิดจากการใช้งาน ได้แก่ ความกว้างของทางเท้าที่เหมาะสม , ทางเข้า - ออกที่สะดวก , อุปกรณ์ถนนของพื้นที่ , ทางลาดสำหรับคนพิการ และรถเข็น , ความคล่องตัวในการเดินทาง เป็นต้น
- 2.3 ความปลอดภัย (Safety and security) ที่เกิดขึ้นจากถนน แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ
  - 2.3.1 จากสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ อุบัติเหตุรถยนต์ และจากมลพิษต่างๆ
  - 2.3.2 จากมนุษย์ ได้แก่ ขโมย , โจร และผู้ประทุษร้าย
- 2.4 การเข้าสู่พื้นที่ (Accessibility)
- 2.5 อุปกรณ์ถนน (Street furniture )
- 2.6 ความสะดวกสบาย (Convenience)

3). ปัจจัยด้านระบบเส้นทาง และโครงสร้างของถนนคนเดิน (Composition and Structure Factor)

- 3.1 รูปแบบการเคลื่อนที่ (Movement pattern)
- 3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่าย (Utility network)
  - 3.2.1 จุดรับส่งรถโดยสารประจำทาง (Public transit)
  - 3.2.2 พื้นที่จอดรถ (Parking)
- 3.3 เส้นทางบริการ (Service and Emergency access)
 

หมายถึง รถขยะ , รถดับเพลิง , รถพยาบาล , รถตำรวจ เป็นต้น
- 3.4 ระยะทาง (Distance)

4). ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา (Aesthetic Factor)

- 4.1 ขนาดส่วนมนุษย์ (Human scale)
- 4.2 ลักษณะรูปร่างเฉพาะ (Form characteristics)
- 4.3 จุดจำได้ง่าย (Identity)

## 5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ (Management Factor)

### 5.1 การบริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมือง (Environment management)

#### 5.1.1 การบริหารจัดการเกี่ยวกับด้านกิจกรรมในพื้นที่

#### 5.1.2 การบริหารจัดการเกี่ยวกับด้านคุณภาพความงามทางสายตา

### 5.2 การบริหารจัดการเกี่ยวกับเส้นทางการสัญจร (Traffic management)

จากการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับถนนคนเดิน , ปัจจัยสำคัญที่นักวิชาการ ได้สรุปสิ่งที่มีผลอยู่ในถนนคนเดิน และส่งผลให้ถนนคนเดินนั้นเอื้อให้เกิดการใช้ประโยชน์ เป็นปัจจัยหลักที่มีผลกับการประสบความสำเร็จของถนนคนเดินทั้ง 5 ปัจจัย ซึ่งทั้ง 5 ปัจจัยนี้มีความสำคัญ และเนื้อหาของรายละเอียด ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาถนนคนเดินแบ่งออกเป็นแต่ละด้าน ในการวางแผนและออกแบบพื้นที่ถนนคนเดิน รวมถึงการเก็บข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อเป็นพื้นฐานจำแนกข้อจำกัดของปัญหา โดยพิจารณาจากปัจจัยหลักเหล่านี้ที่มีรายละเอียดประกอบด้วย

## 1) ปัจจัยด้านกิจกรรม (Activity Factor)

นักวิชาการ เช่น William H. Whyte (1980) , Jan Gehl (1987), Tiddalds Francis (1992) และ Allan B. Jacobs(1993) ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านกิจกรรม ดังนี้

### 1.1 กิจกรรมทางเศรษฐกิจ

Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977a: 37) กล่าวถึง กิจกรรมทางเศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบธุรกิจการค้าของพื้นที่ , การบริการของเอกชนในลักษณะต่างๆ เป็นต้น ซึ่งพื้นที่ถนนคนเดินที่มีกิจกรรมในเชิงเศรษฐกิจ มักพบในย่านใจกลางเมือง เช่น ย่านDowntown ในยุโรป มีวัตถุประสงค์ใช้เป็นที่พบปะ และต้องการพื้นที่ใช้สอยเชื่อมโยงของสำนักงานในพื้นที่และกิจกรรมทางการค้าขาย ซึ่งอาจส่งผลไปถึงกิจกรรมทางสังคมที่ผู้คนมาเดิน

### 1.2. กิจกรรมทางสังคม

Roberto Brambilla (1977b: 37) กล่าวถึง กิจกรรมทางสังคม ได้แก่ การพบปะสังสรรค์ , การชมการแสดง , กิจกรรมทางศาสนา , ขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมต่างๆ ของชุมชน ด้วยการเตรียมพื้นที่กิจกรรมทางสังคมเป็นสิ่งสำคัญของผู้ออกแบบ กิจกรรมของถนนคนเดินนั้นมีความครอบคลุมความสมบูรณ์ของการเคลื่อนไหวที่ภายในเมือง Roberto Brambilla (1977c: 17) กิจกรรมของถนนส่งผลต่อทัศนคติของผู้คนที่ใช้ ยกตัวอย่าง พื้นที่ถนนคนเดินเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง ซึ่งเริ่มมีกิจกรรมมาใช้ในพื้นที่ช่วงฤดูใบไม้ร่วง ด้วยกิจกรรมทางสังคม , การพักผ่อนและการนั่งดูผู้คนที่ผ่านไปมา เมื่อผู้คนรู้สึกเป็นมิตรกับธรรมชาติในถนนคนเดินแล้วจะทำให้ผู้คนมีชีวิตชีวา และเกิดการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดินต่อไป อาจกล่าวได้ว่า กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมนั้นมีความเชื่อมโยงกันและกัน ซึ่งผู้คนอาศัยในพื้นที่หรือบริเวณใกล้เคียงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ในการลำดับความต้องการของการรองรับในถนนคนเดิน และกิจกรรมที่เกิดขึ้น



### 1.3. การผสมผสานของกิจกรรมในพื้นที่

Peter Piet (1996:46) กล่าวถึง หลักเกณฑ์พื้นฐานสำหรับรายละเอียดลักษณะถนนคนเดินของผู้คนในเมือง ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญ คือ การใช้สอยแบบผสมผสาน(Mix use) ในถนนคนเดิน เพื่อสร้างให้เกิดความหลากหลายของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ สอดคล้องที่ หทัยรัตน์ พวงเชย (2541) สรุปถึงลักษณะสำคัญร่วมกันของพื้นที่การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ สิ่งหนึ่งคือ เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix use) อยู่ภายในพื้นที่ โดยมีกิจกรรมต่างๆอยู่อย่างใกล้ชิด รวมถึงเนื้อหาของ Michael Parfeat and Gardon Power (1997:109) ที่มีแนวคิดในการออกแบบให้มีการใช้ถนนร่วมกัน (The Shared Street Concept) ที่เชื่อมโยงกับถนนย่านพักอาศัย และอาศัยสภาพแวดล้อมที่หลากหลาย ใช้เป็นการจำลองที่มีการเชื่อมทางสัญจรและกิจกรรมต่างๆในหมู่บ้าน แนวคิดนี้ใช้เพิ่มความสัมพันธ์ทางสังคม โดยเน้นความสำคัญของชุมชน และผู้ที่พักอาศัยในบริเวณถนนคนเดินและเพิ่มความปลอดภัยของพื้นที่ อาจกล่าวได้ว่าสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินที่มีการผสมผสานกิจกรรมต่างๆ นั้นมีส่วนเป็นสถานที่สนับสนุนให้เกิดกิจกรรมทางการค้าในย่านธุรกิจ รวมถึงสามารถทำให้ถนนคนเดินนั้น มีการใช้งานที่ปลอดภัย<sup>8</sup>

### 1.4. จุดรวมกิจกรรม

Kevin Lynch (1960) กล่าวถึง จุดรวมกิจกรรมซึ่งหมายถึง จุดหรือสถานที่ที่มีการรวมของกลุ่มคน หรือมีกิจกรรมที่เป็นที่รวมคน อาจเกิดขึ้นโดยธรรมชาติบริเวณที่เป็นเส้นทางสำคัญที่ตัดกัน , ศูนย์การค้า , สถานที่สำคัญ เป็นต้น ในเส้นทางหนึ่งๆอาจมีจุดรวมกิจกรรมมากกว่า 1 จุดได้ขึ้นอยู่กับสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ว่าเป็นบริเวณสี่แยก หรือจุดตัดรวมถึงพื้นที่เปิดโล่ง (Open space) ที่สามารถเป็นจุดรวมกิจกรรมต่างๆของผู้คนได้ แนวคิดสำหรับ"การพัฒนาจุดรวมกิจกรรม (Nodal development) เป็นการสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่จุดรวมกิจกรรมให้มีความหลากหลาย รวมถึงสภาพแวดล้อมโดยรอบ เนื่องจากการพัฒนาจุดรวมกิจกรรม มีส่วนช่วยเพิ่มปริมาณของคนเดิน , จักรยาน และช่วยลดความแออัดของผู้คน ซึ่งในบริเวณดังกล่าวจัดเป็นบริเวณที่รวมตัวของผู้คน , ความหลากหลายของกิจกรรมด้วย<sup>9</sup>"

<sup>8</sup> Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos, Nils Eddy, Anne Fritzel, Danelle Laidlaw, Heath Maddox, Katherine Forster. Pedestrian and Bicycle Planning: Guide to Best Practices[Online]. Available from : <http://www.vtpi.org/onmt.htm> [2002, June 23]

<sup>9</sup> City of Eugene. What is A Node? [Online]. 2001. Available from: <http://www.ci.eugene.or.us/nodal/whatis.htm> [2003, Jan2]

## 2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและทางกายภาพ(Environment and Physical Factor)

### 2.1 สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ เป็นส่วนประกอบในสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมืองซึ่งประกอบด้วย สถานที่ทางประวัติศาสตร์, วัดและโบราณสถาน และอาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น

#### 2.1.1 สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์, วัดและโบราณสถาน

สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่เป็นสถานที่ทางประวัติศาสตร์ มีความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมทั้งด้านรูปแบบสถาปัตยกรรม และมีคุณค่าทางวัฒนธรรม รวมถึงความสำคัญของสถานที่ ที่จะก่อให้เกิดจิตภาพสาธารณะ(Public image) เพราะเป็นสิ่งที่คนส่วนใหญ่ยึดถือในจิตภาพร่วมกัน<sup>10</sup> วิมลสิทธิ์ หรยางกูร (2541:181) กล่าวถึง การศึกษาจิตภาพสาธารณะ ทำให้ทราบว่า พื้นที่ใดหรือย่านใดมีความสำคัญทางกิจกรรมมากน้อยได้ ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์ ต่อการตัดสินใจในการกำหนดตำแหน่งกิจกรรมที่เหมาะสม รวมถึงช่วยกำหนดแนวทางการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มีความสำคัญเป็นภูมิลักษณะของพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับ Harvey M.Pubenstein(1992 :32) การส่งเสริมพื้นที่ในย่านประวัติศาสตร์นั้น ด้วยการจัดเป็นพื้นที่เดินเท้า (Traffic – free zone) เป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์ และรักษาเอกภาพสำหรับชุมชนประวัติศาสตร์

#### 2.1.2 อาคารที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่น

อาคารและสิ่งปลูกสร้างมีรูปแบบสถาปัตยกรรม (Styles) ที่เป็นลักษณะทางกายภาพเฉพาะของท้องถิ่นนั้นๆ ซึ่งแสดงออกด้วยองค์ประกอบอื่นๆ เช่น รูปทรง , ขนาด , สี สัน และแบบอย่างเฉพาะทางสถาปัตยกรรมท้องถิ่นนั้น โดยอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมท้องถิ่นนั้น สามารถเป็นจุดสังเกตหรือสิ่งที่ผู้คนจดจำได้ง่าย โดยภาคภูมิสถาปัตยกรรม (2531:3-1) กล่าวถึงรูปแบบสถาปัตยกรรมที่เป็นไทยพื้นถิ่นนั้นมีใช้สากล หรือเหมือนพื้นถิ่นอื่นๆ หรือเหมือนของต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศตะวันตก สอดคล้องกับ Harvey M. Pubenstein (1992 :37) กล่าวถึงการสนับสนุนให้มีการดูแลให้อยู่ในสภาพเดิม ด้วยสำรวจองค์ประกอบอาคารปัจจุบันในพื้นที่เหล่านี้ เช่น ความสูงอาคาร , ระยะเวลาอยู่ร่น และรูปแบบทางสถาปัตยกรรม ที่ประกอบด้วย บริเวณทางเข้าอาคาร , สี , ลักษณะพื้นผิว , วัสดุ , สไตล์หน้าต่างและหลังคา ซึ่งบางอาคารอาจมีพื้นฐาน และคุณค่าในโครงการทางเข้าปัจจุบัน และขนาด , ตำแหน่ง และองค์ประกอบโครงสร้างในการกำหนดคุณค่า ที่ทำให้เกิดเอกลักษณ์ของสภาพแวดล้อม ที่แตกต่างจากสภาพแวดล้อมข้างเคียง ตลอดจนปรากฏของภูมิลักษณะ ฯลฯ สิ่งเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการรับรู้ , การเรียนรู้ และการจดจำสภาพแวดล้อมได้ง่ายขึ้น

<sup>10</sup> วิมลสิทธิ์ หรยางกูร. พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม : มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน. พิมพ์ครั้งที่ 5. (กรุงเทพฯ:สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า181.



## 2.2 ความสบาย (Comfort)

ความสบายในสภาพแวดล้อมถนนคนเดินที่กล่าวถึงนี้ สามารถแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

### 2.2.1 ความสบายที่เกิดจากบรรยากาศ

ได้แก่ ร่มเงาของต้นไม้ใหญ่, ความสะอาดของพื้นที่, สภาพอากาศที่เย็นสบาย เป็นต้น

### 2.2 ความสบายที่เกิดจากการใช้งาน

ได้แก่ ความกว้างของทางเท้าที่เหมาะสม, ทางเข้า - ออกที่สะดวก, อุปกรณ์ถนนของพื้นที่, ทางลาดสำหรับคนพิการ และรถเข็น, ความคล่องตัวในการเดินทาง เป็นต้น

จากกรณีศึกษา เมือง Copenhagen, Denmark ว่าสภาพอากาศที่กำลังพอดีเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ชาวเดนมาร์กมีการใช้พื้นที่ภายนอกอาคารมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ Amos Rapoport (1987:81) ที่กล่าวถึง สภาพอากาศและอุณหภูมิที่เหมาะสม เช่น ฤดูกลาง, แสงแดดและร่มเงาของต้นไม้ใหญ่ จะเอื้อให้เกิดความสบายแก่ผู้ใช้สอยในถนนคนเดิน จะเห็นได้ว่าข้อความข้างต้นให้ความสำคัญถึงสภาพแวดล้อมบรรยากาศภายนอก ที่ก่อให้เกิดความสบายแก่ผู้ใช้สอย ในขณะที่เนื้อหาของ Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos et al. (2002) มีเนื้อหากล่าวถึง สภาพแวดล้อมของถนนที่ดีควรมีสภาพแวดล้อมที่ง่ายต่อการใช้งานในพื้นที่ และลดความขัดแย้งของการใช้สอยระหว่างคนเดิน และพาหนะ ในส่วนความสบายในการใช้งานนั้นสามารถใช้สอย (Function) ในพื้นที่ถนนได้ง่าย, มีทางเข้า - ออกพื้นที่ได้สะดวก, ความคล่องตัวในการเดินทาง รวมไปถึงการเข้าสู่พื้นที่และความสะดวกในการเดินทางร่วมด้วย

## 2.3 ความปลอดภัย (Safety)

ความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

### 2.3.1 ความปลอดภัยจากสิ่งที่มีมนุษย์สร้าง

เช่น จากอุบัติเหตุรถยนต์, จากอุปกรณ์ถนน, จากมลภาวะทางอากาศ เป็นต้น

### 2.3.2 ความปลอดภัยจากมนุษย์

เช่น ขโมย, ผู้ประทุษร้าย เป็นต้น

นักวิชาการที่ให้เนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัย ได้แก่ Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos et al. (2002) กล่าวสรุปสำคัญถึงสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน จำเป็นต้องมีความปลอดภัยทั้งทางเท้า, ทางข้าม ควรมีการออกแบบและสามารถลดความขัดแย้งระหว่างคนเดิน และพาหนะ ในขณะที่ Brian Richard (1990:45) ให้ความสำคัญในการออกแบบอุปกรณ์ถนน และพื้นผิว (Pavement) บอกทิศทางที่ช่วยในการสัญจรแก่คนตาบอด ก่อให้เกิดความปลอดภัย และ ช่วยให้คนตาบอดสามารถสัญจรได้ง่ายขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์แก่บุคคลเหล่านี้ให้เพลิดเพลินกับการเคลื่อนที่ไปในเมือง จากที่กล่าวข้างต้นนั้น ความปลอดภัยเป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีในสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน โดยให้ความสำคัญกับการออกแบบอุปกรณ์ถนนต่างๆ, รวมถึงการกำหนดทางเท้า, ทางข้ามให้เกิดความ

ปลอดภัยในการใช้งาน ในขณะที่ Peter Piet (1996:52) ที่เสนอ 3 หลักเกณฑ์เป็นพื้นฐานของถนนคนเดินที่มีความปลอดภัย คือ

1. ส่งเสริมให้เกิดความสะอาดในสภาพแวดล้อมทางกายภาพกายของพื้นที่ และไม่นำไปสู่อันตราย
2. เพิ่มการใช้พื้นที่แบบผสมผสาน (Mix use) ในสภาพแวดล้อมให้มีความหลากหลาย และลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถยนต์
3. แนวทางการแก้ไขความปลอดภัยในถนนคนเดินระยะยาว โดยใช้การบริหารจัดการและการซ่อมบำรุงดูแลพื้นที่ตามเส้นทางถนนต่างๆ เช่น การเพิ่มไฟส่องสว่าง , ซ่อมแซมอุปกรณ์ที่เสียหายในถนน เป็นต้น

เป็นไปได้ว่าความปลอดภัยนั้นเริ่ม จากการปรับสภาพแวดล้อมกายภาพถนนคนเดิน ให้สามารถใช้งานได้ดี และการดูแลซ่อมบำรุงอย่างสม่ำเสมอ นั้นสามารถก่อให้เกิดความปลอดภัยได้

#### 2.4 การเข้าสู่พื้นที่ (Accessibility)

นักวิชาการที่ให้ความสนใจและกล่าวถึงการเข้าสู่พื้นที่ เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาถนนคนเดินที่สำคัญ ได้แก่ Allan B. Jacobs(1993:302) ที่กล่าวถึง การเข้าสู่พื้นที่(Accessibility) เป็นมาตรวัด (ระยะทาง) สำหรับทางเข้าสู่พื้นที่ของสาธารณะในสถานที่ตามความยาวของถนน โดยใช้บริเวณจุดตัด , ทางแยกหรือบริเวณทางข้าม ที่จุดสังเกตที่เห็นได้ง่ายตามบริบทของเมือง และได้กำหนดว่าในถนนหนึ่งเส้นควรจะมีทางเข้าทุกๆ 90 เมตร และสามารถพบเห็นได้ง่าย หรือเปิดมุมมองสู่อนุสาวรีย์ เป็นต้น สอดคล้องภาคภูมิสถาปัตยกรรม (253:6-1) กล่าวถึง การเข้าถึง ได้แก่ การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ได้เดินทางเข้าสู่บริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทาง บริเวณดังกล่าวนี้ควรมีลักษณะเชื่อเชิญมีความประทับใจ และความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว ขณะเดียวกัน Helen Woolley(1996:16) อ้างถึง Cooper Marcus ที่กล่าวถึง ความสำเร็จของสถานที่ของผู้คนของเมือง โดยมีทางเข้าสู่พื้นที่เพื่อรองรับคนในชุมชน กล่าวได้ว่าพื้นที่ที่มีลักษณะที่ดีควรประกอบด้วย การเข้าสู่พื้นที่ได้ในทุกระยะ ที่เป็นบริเวณสามารถเป็นได้ชัดเจน ยังรวมถึงมีความสะดวกของการเดิน และความกว้างเพียงพอต่อการรองรับของผู้ใช้สอย

#### 2.5 อุปกรณ์ถนน (Street Furniture)

เครื่องติดตั้งอุปกรณ์ถนน จัดเป็นส่วนประกอบสำคัญของถนน ที่มีความสำคัญเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้ถนน ได้แก่ ม้านั่ง , ตู้โทรศัพท์ , ถังขยะ , น้ำพุ , กระถางต้นไม้ , ป้ายรถประจำทาง , ไฟส่องสว่าง , ป้ายสัญลักษณ์ เป็นต้น Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 52) กล่าวว่าไม่มีถนนใดที่ไม่ต้องการอุปกรณ์ถนน และต้องมีการสำรวจถึงความเพียงพอในพื้นที่ ซึ่งเครื่องติดตั้งและอุปกรณ์ถนนนั้นสามารถส่งผลถึง ความสบายจากการใช้งานถนน ทั้งในเวลาปกติและเวลาค่ำมิได้



## 2.6 ความสะดวกในการเดินทาง (Convenience)

ความสะดวกในการเดินทางภายในถนนคนเดินที่ผู้ใช้สอยพื้นที่สามารถรับรู้ได้จากผู้ใช้สอยพื้นที่ โดยนักวิชาการที่ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการใช้งานถนนคนเดินได้สะดวก เช่น Allan B. Jacobs (1993:8) ความสะดวกในการเดินทางสู่ถนนคนเดินนั้นเป็นการรองรับการใช้งานของชุมชนที่อำนวยความสะดวกในการเข้าสู่พื้นที่จากบุคคลภายนอก Brian Richard (1990) เน้นถึงการออกแบบสำหรับพื้นที่ถนนคนเดิน ให้มีส่วนช่วยในการเดินทางที่ง่ายขึ้นต่อผู้ใช้ และเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มคนพิการ เช่น มีการออกแบบทางลาด (Ramp), พื้นผิวบดอัดทางแก่คนตาบอด , ป้ายสัญลักษณ์ เป็นต้น วิทยุญาพิชญกานต์ อ้างถึง IBID, 30 ที่กล่าวถึง ความสะดวกสบาย (Convenience) ขึ้นอยู่กับ

- ความต่อเนื่องในการเดินทาง (Continuity) ช่วยสร้างความน่าสนใจในการเดินทาง ทำให้สามารถเดินได้ในระยะไกลขึ้นจนถึงจุดมุ่งหมายที่ต้องการ
- ความสะดวกในการเดิน (Availability) คือ วิธีการในการส่งเสริมให้สามารถเดินได้ง่ายขึ้น เช่น การปรับแต่งผิวทางเท้า การใช้ทางลาด เป็นต้น
- ความตรงของเส้นทาง (Directness) ช่วยให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง ทำให้ถึงจุดหมายได้เร็วขึ้น

สอดคล้องกับ Helen Woolley (1996:16) อ้างถึง Cooper Marcus ในเนื้อหาว่าเป็นหลักเกณฑ์สำหรับความสำเร็จของถนนคนเดินในเมือง ว่าเป็นสิ่งจำเป็นต้องให้เกิดความสะดวกในการใช้งานในพื้นที่ รวมทั้งสภาพแวดล้อมโดยรอบต่อมีความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน ที่คล้ายกับเนื้อหาของ Tiddalds Francis (1992) ถึงการพิจารณาถนนคนเดิน สิ่งที่ต้องนึกถึง คือ ความสะดวกในการเดินไปมา ตลอดอุปกรณติดตั้ง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆที่มีความพร้อมใช้ สิ่งเหล่านี้เป็นความสำเร็จของถนนในการเดินในสภาพแวดล้อมเมือง ที่ทำให้รู้สึกว่าการถนนคนเดินเป็นส่วนที่ได้รับการสนับสนุนให้ใช้หรือสนับสนุนในการเคลื่อนที่อย่างมีคุณค่า

เนื้อหาที่กล่าวมาข้างต้น เห็นได้ว่าเนื้อหาของ Allan และ Brian ที่ให้ความสำคัญกับการออกแบบเพื่อประโยชน์ใช้สอย ที่เอื้อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใช้สอยได้สามารถใช้งานได้สะดวกในการเดินบนทางเท้าทั้งบุคคลทั่วไปและคนพิการ ในขณะที่ Helen และ Tiddalds กล่าวถึง ความสะดวกจากการใช้งานในถนนคนเดินเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก ในการนำมาพิจารณาถึงความพร้อมในการเป็นถนนคนเดิน ว่ามีความสะดวกของอุปกรณ์ต่างๆ หรือไม่ ซึ่งนำมาสู่ความสำเร็จของถนนคนเดิน อาจกล่าวได้ว่า ควรนำมาพิจารณาทั้ง 2 ส่วน ถึงการออกแบบความสะดวกในการใช้สอย และเป็นสิ่งที่นำมาใช้ให้เกิดขึ้นในถนนคนเดินเพื่อรองรับการใช้งานทั้งในเวลาทั่วไป และในช่วงเวลาเร่งด่วนในการกำหนดจุดให้บริการขนส่งมวลชน



### 3). ปัจจัยด้านระบบเส้นทาง และโครงสร้างของถนนคนเดิน (Composition and Structure)

#### 3.1 รูปแบบการเคลื่อนที่ (Movement Pattern)

หทัยรัตน์ พ่วงเซย (2541) การเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non – motorized transport : NMT) ในเมืองเชียงใหม่ ถึงรูปแบบการเคลื่อนที่ NMT ที่ใช้อยู่ปัจจุบันมี 5 รูปแบบ คือ การเดินเท้า , จักรยาน , สามล้อถีบ , ซาลั่ง และ รถเข็น จากการสังเกตการณ์ในถนนคนเดินพบว่า มี NMT อยู่ 2 ประเภท คือ

##### 3.1.1. การเดินเท้า

การเดินนั้น เป็นพื้นฐานของการเดินทางและระบบคมนาคมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรในโครงสร้างเมือง จากการศึกษาของ Jocelyn A. Guyano (1988) พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินบนทางเท้าของคนไทยเท่ากับ 72.94 เมตร/นาที ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาทางตะวันตกการเดินเท้าของคนไทยจะมีความเร็วที่ต่ำกว่า ซึ่งความเร็วขึ้นอยู่กับอายุ , ระยะทางการเดิน , สภาพอากาศ และความลาดชัน ในสภาพแวดล้อมถนนคนเดินที่ปรับปรุงจากทางสัญจรรถยนต์ และมีการปิดบริเวณถนนช่วงหนึ่ง โดยการห้ามการสัญจรรถยนต์ต่างๆเข้ามาในพื้นที่นั้น การเดินเท้าย่อมทำได้สะดวกที่สุดในถนน แต่โครงสร้างของถนนโดยรอบยังจะต้องสามารถใช้งานเพื่อรองรับการเดินทางของรถบริการ และการสัญจรของคนที่เข้ามาพื้นที่ถนนคนเดินนั้น เป็นการสำรองพื้นที่โดยสารและเส้นทางบริการต่างๆที่สามารถเดินเชื่อมโยงระหว่างจุดได้ Jan Gehl(1987:131) กล่าวถึง การเดินเป็นสิ่งแรกและเป็นที่ยอมรับในการเดินทาง การเดินต้องการพื้นที่ว่าง(Space) ที่สามารถเดินได้สะดวก ซึ่งพื้นที่ที่มีความเป็นธรรมชาติภายในเส้นทางนั้นเป็นส่งเสริมการเดินได้

##### 3.1.2. จักรยาน

การใช้จักรยานเป็นอีกรูปแบบหนึ่งในการเดินทาง จะกำหนดด้วยปัจจัยความเร็ว เวลา และระยะทาง, ความลาดชันของสิ่งอำนวยความสะดวก , สภาพพื้นผิว , สภาพอากาศ , ช่วงเวลา เป็นต้น รวมถึงการเคลื่อนที่ด้วยล้อ เช่น สเก็ตบอร์ด , โรลเลอร์เบด เป็นต้น

อาจกล่าวได้ว่า รูปแบบในการเคลื่อนที่ภายในบริเวณถนนคนเดินนั้น ประกอบด้วย การเดินของผู้คน , จักรยาน , สเกตบอร์ดหรือการเคลื่อนที่แบบล้อเลื่อน ในขณะที่เส้นทางโดยรอบถนนคนเดินยังคงมีการสัญจรต่างๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง , รถบริการต่างๆ ไว้รองรับการสัญจรของคนที่เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งต้องอาศัยระบบขนส่งมวลชนในการบริการและอำนวยความสะดวกของการเดินทาง

### 3.2 สิ่งอำนวยความสะดวกโครงข่าย (Utility Network)

#### 3.2.1 จุดบริการรถโดยสารประจำทาง ,รถรับจ้าง

เป็นการเตรียมพื้นที่ เพื่อใช้ในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชน ประเภทต่างๆที่เข้ามาในพื้นที่ถนนคนเดิน ในบริเวณทางเข้า-ออก พื้นที่ , จุดโดยสารรถประจำทาง และรถบริการต่างๆ , สถานีรถไฟ , พื้นที่จอดรถ เป็นต้น จะมีความสัมพันธ์ต่อจุดเปลี่ยนเส้นทางเป็นสำคัญ (Public Transit) และการเชื่อมโยงกับสถานที่สำคัญต่างๆ ภายในพื้นที่ถนนคนเดินที่ควรให้ความสำคัญ ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนถนนคนเดินให้มีผู้ใช้สอยเดินทางเข้ามาในพื้นที่ได้สะดวก

#### 3.2.2 ที่จอดรถ (Parking)

กรณีศึกษาเมือง Copenhagen , Denmark ในปี 1962 บริเวณถนนและลานจัตุรัสของใจกลางเมืองถูกใช้เป็นที่จอดรถ และการจราจรย่นต้อยอย่างมาก และเมื่อมีการพัฒนาพื้นที่ถนน และลานจัตุรัสให้เปลี่ยนเป็นที่สำหรับคนเดินจึงทำให้พื้นที่จราจรถูกลดขนาด และที่จอดรถถูกลดจำนวนลง Jim Autoniou (1971:46) กล่าวถึง นักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวนั้น ต้องการพื้นที่ที่สามารถจอดรถได้ง่าย เพื่อเข้าไปในพื้นที่และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกของพื้นที่ที่ควรมีประกอบกับการปิดถนน Harvey M. Pubenstein (1992 :32) กล่าวถึง พื้นที่จอดรถ และระบบทางสัญจร เป็นกุญแจหลักของความสำเร็จของถนนคนเดิน และพื้นที่ชุมชนในอเมริกา โดยเป็นพื้นที่ต่อเนื่องที่รองรับความต้องการของผู้อาศัยในชุมชน ภาคภูมิสถาปัตยกรรม(2531:6-32) การกำหนดตำแหน่งพื้นที่จอดรถนั้น ปกติคนเรามักพอใจจะเดินจากที่จอดรถไปยังจุดหมายได้ภายใน 3 นาที ซึ่งหมายถึงระยะทางประมาณ 250 -300 เมตร เห็นได้ว่าการบริหารจัดการพื้นที่เพื่อเป็นการรองรับการปิดถนนคนเดินสิ่งที่สำคัญ คือ พื้นที่จอดรถ Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 37) สนับสนุนให้มีการเตรียมพื้นที่จอดรถ และเพิ่มในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงที่สามารถเดินถึงกันได้ ซึ่งควรมีระยะทางเดินที่สามารถเดินได้ในเวลาอันสั้น บางครั้งที่จอดรถอาจจัดให้อยู่ด้านหลังอาคาร หรือร้านค้า และอาจเชื่อมต่อกับเส้นทางถนนคนเดินโดยทางเท้าระหว่างอาคารหรือศูนย์การค้าได้

### 3.3 เส้นทางบริการ (Service and Emergency Access)

เส้นทางบริการต่างๆของร้านค้าในพื้นที่ , ผู้พักอาศัย และผู้ที่มาเดินเป็นสิ่งที่ต้องมีการกำหนดไว้รองรับของพื้นที่ถนนคนเดิน Roberto Brambilla and Gianni Longo(1977: 43) กล่าวถึง เส้นทางบริการและเส้นทางฉุกเฉิน ได้แก่ รถบรรทุกสินค้า , รถขนขยะ , รถพยาบาล , รถตำรวจ, รถดับเพลิง ฯ ซึ่งมีความสำคัญต่อกิจกรรมประจำวันในพื้นที่ ในกรณีที่มีการปิดถนนบางสาย เส้นทางด้านหลังอาคารสามารถพัฒนาเป็นเส้นทางบริการได้ หรือกำหนดเลนบริการ รวมถึงการกำหนดเวลาใช้ถนนของรถบริการ โดย Harvey M. Pubenstein (1992 :33) กล่าวว่า ควรมีการสำรวจอาคารต่ออาคารสำหรับ



การบริการทั่วไป จำเป็นต้องนำมาพิจารณาถึงเส้นทางให้บริการเมื่อมีการปิดพื้นที่ห้ามรถยนต์เข้า - ออก ในพื้นที่ ถึงความเป็นไปได้ในการให้บริการทางธุรกิจเมื่อถนนคนเดินยังมีอยู่ ถ้าผลสำรวจแสดงว่าการให้บริการอาคารหลักต่างๆไม่สามารถทำได้ อาจจำเป็นต้องใช้ทางเลือกอื่นๆ เช่น การใช้ช่วงเวลาพิเศษ ตั้งแต่ 19.00 น.-10.00 น. หรือเวลาที่ปิดทำการแทน ซึ่งเป็นทางเลือกการศึกษาที่จำเป็นพัฒนาการบริการตามเส้นทางถนนคนเดิน ซึ่งในกรณีของถนนท่าแพเจ้าหน้าที่รับผิดชอบพื้นที่ถนนท่าแพนั้นใช้ช่วงเวลาประมาณ 23.00-24.00 น. ทำความสะอาดถนนด้วยการล้างพื้นถนนก่อนวันทำการปิดถนนและหลังเมื่อปิดถนนคนเดินเสร็จสิ้นเป็นเวลาปฏิบัติงาน รวมถึงเป็นช่วงเวลาการจัดเก็บขยะภายในพื้นที่

เส้นทางบริการในการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดิน โดยการกำหนดทางเข้า-ออก สำหรับเส้นทางบริการเป็นองค์ประกอบส่วนสำคัญหลัก ซึ่งมีการปิดบล็อกถนนห้ามรถยนต์เข้า-ออกในถนนคนเดิน จึงจำเป็นต้องมีทางเลือกอื่นๆของอาคารในพื้นที่ไว้รองรับ เช่น ด้านหลังอาคาร , ซอยด้านข้างอาคาร เป็นต้น ในการรองรับการให้บริการต่างๆ หรือโดยการใช้วิธีการในช่วงเวลาที่ปิดทำการของถนนคนเดิน ซึ่งอาจเป็นอีกทางเลือกในการให้บริการร้านค้า เช่น การรับ-ส่งสินค้า , รวมทั้งการบริหารจัดการพื้นที่ในการซ่อมบำรุง หรือทำความสะอาดของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

### 3.4 ระยะทาง (Distance)

ระยะทางที่เหมาะสมมีผลต่อการเดินเช่นกัน โดยการศึกษาของ Jan Gehl (1987: 139) มีการสำรวจว่า การเดินที่อยู่ในระยะที่เหมาะสมของคนอยู่ประมาณ 400-500 เมตร สำหรับเด็กและคนชรา , คนพิการ จะเดินในระยะทางที่น้อยกว่าที่กล่าวมา สอดคล้องกับบันทึกของ Michael Parfeat and Gardon Power (1997:107) ที่กล่าวถึงนักวิจัยต่างๆ พบว่าการเดินของคนทั่วไปสามารถเดินได้ในระยะทางที่จำกัด ประมาณ 120 – 400 เมตร โดยพบว่า 70% ของผู้ถูกสำรวจพอใจสำหรับการเดินที่ระยะทาง 150 เมตร , 40% สำหรับการเดินที่ระยะทาง 320 เมตร และมีเพียง 10% ที่เดินได้ถึง 800 เมตร โดยสรุปว่า ระยะทางที่ผู้คนสามารถเดินได้ในแต่ละครั้ง อยู่ระหว่าง 120 – 370 เมตร ในขณะที่ Time-Saver Standards for Landscape Architecture กำหนดระยะทางในการเดินที่เหมาะสมที่คนพึงพอใจอยู่ที่ประมาณ 220 เมตร (700 ฟุต)

จากที่กล่าวมาข้างต้นอาจพบว่า การคำนึงถึงระยะทางกายภาพที่เหมาะสม ซึ่งสามารถทำผู้คนไม่เหนื่อยต่อการเดินเกินไป ความน่าสนใจของข้างทาง และผสมกับบรรยากาศโดยรอบอาจสามารถทำให้ผู้ที่มาเดิน สามารถเดินได้ในระยะทางที่มากกว่าปกติ โดยอาจใช้พื้นที่ว่างในการเว้นระยะ หรือกิจกรรมระหว่างทาง จะสอดคล้องที่ Jan Gehl (1987:131) ว่าโครงข่ายของการเดิน มีทางเลือกใช้พื้นที่ว่าง (Space) หรือ มีบริเวณลานจัดรัสนขนาดเล็กระหว่างทาง นั้นส่งผลต่อจิตวิทยาในการทำให้ผู้ที่เดินรู้สึกวาระยะทางสั้นลง ดังนั้นถนนที่มีความกว้าง และระยะทางในการเดินไม่มีสิ่งใดมากีดขวาง นั้นส่งเสริมให้การเดิน และใช้พื้นที่ว่างในการเว้นระยะที่เหมาะสม โดยกำหนดให้มีจุดของกิจกรรมที่แตกต่างในระหว่างทางเดิน หรือบริเวณพักผ่อนข้างทาง จะมีส่วนช่วยต่อทางจิตวิทยาของผู้ใช้ทางเท้า ให้รู้สึกวาระยะทางที่เดินไม่ไกลจนเกินไป และเข้าใจสถานที่ได้ดีภายใต้องค์ประกอบโดยรอบ

#### 4. ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา (Aesthetic Factor)

ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา ที่ได้แบ่งรายละเอียดออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. ขนาดส่วนมนุษย์(Human scale)
2. ลักษณะรูปร่างเฉพาะ (Form characteristics)
3. จดจำได้ง่าย (Identity)

ซึ่งทั้ง 3 ส่วน นั้นมีความเกี่ยวข้องในการรับรู้สภาพแวดล้อมทางสายตา นักวิชาการที่ให้ความสำคัญทางสภาพแวดล้อมที่สามารถรับรู้ได้ทางสายตา เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมหรือปรับปรุงภูมิทัศน์เมือง เช่น Brian Richard (1990) อ้างถึง (Whyte, 1980) ว่าปัจจัยของการใช้ที่ดินที่มีความสำคัญ, ความกว้างของถนนและสิ่งที่สำคัญ คือ คุณภาพทางสายตา ที่ผู้คนรับรู้สิ่งต่างๆ ในพื้นที่ หรือเนื้อหาของ Tiddalds Francis(1992) กล่าวถึง ในการวางแผนใช้สอยในถนนคนเดิน สิ่งหนึ่งที่รับรู้ได้จากการออกแบบที่ดี คือ การออกแบบที่มีความต่อเนื่อง เหมาะสมกับขนาดส่วนของผู้ใช้สอย รวมถึงอุปกรณ์ถนน, วัสดุพื้นผิวถนนหรืองานศิลปะ สอดคล้องกับเนื้อหาของ Todd Litman, Robin Blair, Bill Demopoulos, Nils Eddy, Anne Fritzel, Danelle Laidlaw, Heath Maddox, Katherine Forster(2002) ที่ให้ความสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพทางสายตา ประกอบด้วย ความงามของขนาดส่วนมนุษย์ในสภาพแวดล้อมถนน, พืชพันธุ์ และความงามที่เกิดจากการดูแลความสะอาดและการซ่อมบำรุง จะเห็นได้ว่าความงามในมุมมองของนักวิชาการบางคน เกิดจากความเหมาะสมในขนาดส่วนสำหรับสัดส่วนผู้ใช้, ขนาดส่วนของอุปกรณ์ถนนที่ออกแบบให้เหมาะสมกับสัดส่วนของผู้ใช้สอย หรือสัดส่วนถนนที่มีความเหมาะสมกับการใช้งาน ซึ่งจำเป็นต้องนำมาใช้พัฒนาพื้นที่ถนนคนเดิน

ในขณะที่ลักษณะรูปร่างเฉพาะ (Form characteristics) และจดจำได้ง่าย (Identity)เป็นการรับรู้จากอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะในท้องถิ่นที่ไม่เหมือนกับบริเวณอื่น ที่งานศิลปะสถาปัตยกรรม หรือวัฒนธรรม ประเพณีของท้องถิ่นที่สามารถบ่งบอกถึงความเฉพาะของสถานที่และนำไปสู่ลักษณะที่จดจำได้ง่าย เช่น Allan B. Jacobs(1993:9) กล่าวถึง ถนนที่ดีต้องสามารถเป็นที่จดจำได้ง่าย หรือแสดงออกถึงความเป็นเฉพาะและบริเวณตำแหน่งของงานศิลปะ สอดคล้องกับเนื้อหาของ ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม (2531:2-4) กล่าวถึงการที่มีเมืองมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน ทำให้ผู้ใช้ไปเยี่ยมชมเยือนได้รับรู้ ก่อให้เกิดความเข้าใจและรู้จักเมืองนั้นๆมากขึ้น และมีผลต่อเนื่องทำให้พึงพอใจในลักษณะเฉพาะนั้น

#### 5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ (Management Factor)

รายละเอียดที่เป็นส่วนประกอบปัจจัยด้านการบริหารจัดการ จากการรวบรวมนั้น Roberto Brambilla and Gianni Longo (1977) กล่าวถึง แนวทางที่ใช้ในการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมืองที่



เป็นหน้าที่รับผิดชอบของหน่วยงาน โดยใช้เป็นขั้นตอนในการวางแผนในถนนคนเดิน นั้นสรุปแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทางใหญ่ คือ

#### 5.1 การบริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมือง (Environment management)

โดยการส่งเสริมให้คุณภาพทางกายภาพเมืองดีขึ้น ประกอบด้วย การบริหารจัดการเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง การป้องกันมลพิษ , การบำบัดน้ำเสีย , กระแสไฟฟ้า , น้ำใช้และโทรศัพท์ เป็นต้น , การดูแลรักษาและการซ่อมบำรุงลักษณะทางกายภาพ และ ความสะอาดของพื้นที่ รวมถึงการจัดการในการเตรียมส่วนที่มีผลต่อความงามทางสายตา , องค์ประกอบทาง กิจกรรมและนันทนาการ ภาควิชาสถาปัตยกรรม(2531:10-1) ให้ความหมายของการดูแลรักษาภูมิทัศน์เมือง ในที่นี้หมายถึง การกระทำเพื่อให้ภูมิทัศน์เมือง มีความเรียบร้อยสมบูรณ์สวยงามและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานที่กำหนด จากที่กล่าวมาข้างต้นการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมเมืองเป็นการรวมการบริหารจัดการสิ่งต่างๆที่เกี่ยวข้องในสภาพแวดล้อมเมืองไว้ในหัวข้อเดียว ซึ่งสามารถจำแนกรายละเอียดการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของถนนคนเดิน โดยการแยกรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดิน

- การบริหารจัดการด้านกิจกรรม
- การบริหารจัดการด้านคุณภาพความงามทางสายตา

#### 5.2 การบริหารจัดการเกี่ยวกับเส้นทางการสัญจร (Traffic management)

เป็นการบริหารจัดการพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับระบบเส้นทางและโครงข่ายในการสัญจรของเมือง รวมถึงการสัญจรของผู้พิการ เป็นการพัฒนาระบบเส้นทางสัญจรในรูปแบบการเคลื่อนที่ต่างๆรวมกัน เช่น รถยนต์ , รถจักรยาน เป็นต้น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงข่าย เช่น พื้นที่จอดรถ , จุดรับส่งรถโดยสารประจำทาง เป็นต้น โดยการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งมวลชน รวมถึงการพัฒนา ระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ , รณรงค์ให้เลิกใช้รถยนต์ส่วนตัว , การกำหนดช่วงเวลาให้เกิดเป็นถนนคนเดินในวันหยุด , มีการวางแผนรองรับในระบบขนส่ง และเส้นทางบริการรองรับในกรณีมีการปิดถนนคนเดิน เป็นต้น

จากที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับการบริหารจัดการพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการ และซ่อมบำรุงพื้นที่ถนนคนเดิน แก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐ , พนักงาน หรือผู้ที่หน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ รวมถึงแนวทางในการดูแลและปรับปรุงสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์เมืองของถนนคนเดินให้มีความสวยงาม , ความสะอาด , ความสะดวกในการเดินทางเข้า-ออก , สภาพแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดบรรยากาศสบายแก่การใช้งานถนนคนเดินในอนาคต และยังสามารถเป็นแนวทางในการนำไปใช้ในพื้นที่ที่มีการพัฒนาพื้นที่เป็นถนนคนเดิน โดยใช้เป็นข้อพิจารณาพื้นฐาน และมีการปรับปรุงในเข้ากับสภาพแวดล้อมพื้นที่อื่นๆ ให้มีความเหมาะสมในอนาคต

## 2.2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดิน

จากการศึกษาและค้นคว้าพบว่าเคยมีผู้วิจัยในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

นัทย์รัตน์ พ่วงเขย (2541) ศึกษาเรื่อง “ศักยภาพในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้น่าอยู่โดยเน้นรูปแบบการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอภาพสถานการณ์และแนวทางในการพัฒนาการเดินทางแบบไร้เครื่องยนต์ (Non – motorized transport : NMT) โดยศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรม เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพการพัฒนาเมือง และการเดินทางของเมืองเชียงใหม่ แบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลาคือ เชียงใหม่ยุคดั้งเดิม (พ.ศ.1839-2397) , เชียงใหม่ยุคเปลี่ยนแปลง (พ.ศ. 2398-2499) และเชียงใหม่ยุคปัจจุบัน (พ.ศ.2500-2540) ในส่วนของยุคปัจจุบันใช้การศึกษาภาคสนามเพื่อสังเกตการณ์ และสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องประกอบ ผลสรุปจากการศึกษา พบว่ารูปแบบของNMT ที่ใช้อยู่ปัจจุบันในเชียงใหม่มี 5 รูปแบบ คือ การเดินเท้า , จักรยาน , สามล้อถีบ , ซาเล้ง และ รถเข็น โดยการเดินทางแบบ NMT มีความเหมาะสมกับการเดินทางภายในโซน และการเดินทางระยะใกล้ ส่วนการเดินทางในระยะไกลและการเดินทางข้ามโซนยังคงใช้เครื่องยนต์ ลักษณะสำคัญร่วมกันของพื้นที่ที่มี NMT คือ

- เป็นพื้นที่ที่มีการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน (Mix use) อยู่ภายใน มีกิจกรรมต่างๆอยู่อย่างใกล้ชิด
- เป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่มีความสมบูรณ์ในระดับที่สามารถตอบสนองความต้องการขั้นพื้นฐานของคนในพื้นที่ได้
- มีสิ่งดึงดูดใจต่อการใช้งาน เช่น ความปลอดภัย , มีความสวยงาม , มีความสะดวก , มีความเพลิดเพลิน เป็นต้น

วิญญา พิชญุกานต์ (2544) ศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาตลาด และลักษณะของการท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่ ปัจจัยที่เป็นศักยภาพ และ ข้อจำกัดต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่ เพื่อเสนอแนวทางและมาตรการในการจัดเส้นทาง และรูปแบบการท่องเที่ยวโดยการเดินทางที่เหมาะสม ผลการศึกษาพบว่า เมืองเชียงใหม่ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวหลายประเภท ได้แก่ แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ , สถาปัตยกรรม , ประเพณีและวัฒนธรรม , วิถีชีวิตของผู้คน สถานที่แต่ละแห่งอยู่ไม่ไกลกันมากนัก สามารถเดินเชื่อมถึงกันได้สะดวก ซึ่งปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าเป็นวิธีการท่องเที่ยวแบบหนึ่งในเมืองเชียงใหม่ และเป็นที่ยอมรับของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ

จากการศึกษาองค์ประกอบของการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเมืองเชียงใหม่ พบว่านอกจากองค์ประกอบด้านแหล่งท่องเที่ยว , สิ่งอำนวยความสะดวก , บริการและกิจกรรมที่น่าสนใจของเมืองแล้ว ควรให้ความสำคัญ ต่อการท่องเที่ยวโดยการเดินเท้าในเรื่องของ การจัดระเบียบการจราจร , ทางเท้า , การใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง , แหล่งท่องเที่ยว , กิจกรรมบริการ , สภาพแวดล้อม รวมถึงสังคมและชุมชน ซึ่งต้องมีมาตรการพัฒนาและควบคุมให้เหมาะสม



สุพักตรา สุทรสุภา (2544) ศึกษาเรื่อง “ แนวทางการกำหนดสภาพแวดล้อมของถนนและทางเท้าในชุมชนเมืองที่ตอบรับกับพฤติกรรมของผู้คน : ความสูงของอาคารและความกว้างของถนน ” โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อต้องการเปรียบเทียบความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมถนนและทางเท้าของผู้ที่มีความรู้ด้านการออกแบบและผู้ที่ไม่มีความรู้ด้านการออกแบบในสังคมกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้ประกอบการออกแบบสภาพแวดล้อมเมืองต่อไป การศึกษาพบว่า การรับรู้และความพึงพอใจสภาพแวดล้อมของนักออกแบบกายภาพ แตกต่างจากการรับรู้และความพึงพอใจของบุคคลทั่วไป จึงประเมินว่านักออกแบบจะรู้สึกพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมมากกว่าบุคคลทั่วไป หรือมีความพึงพอใจต่อสิ่งที่ทำให้พึงพอใจมากกว่าผู้อื่น ข้อเสนอแนะของการวิจัยสรุปว่า การจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพของนักออกแบบไม่ควรนำความคิดและความรู้สึกส่วนตัวเป็นพื้นฐานในการสร้างสรรค์งาน หากควรตระหนักถึงผู้คนทั่วไปอาจมีความพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมที่ต่างไปจากที่ตนเองรู้สึกได้ ดังนั้นการเสนอแนวทางการออกแบบสภาพแวดล้อม ควรพิจารณาศึกษาความต้องการของผู้ที่ใช้พื้นที่และผู้คนในเมืองมาประกอบ มิใช่ นำความคิดและความรู้สึกของนักออกแบบโดยเฉพาะมาเป็นปัจจัยสำคัญ

Jocelyn A. Guyano (1988) ได้ศึกษา คุณลักษณะของคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานครภายใต้หัวข้อ “A Study on Pedestrian Characteristics in Bangkok” เป็นการวิจัยเชิงทดสอบ เพื่อหาคุณลักษณะของคนเดินเท้าในกรุงเทพมหานคร และระดับการให้บริการของระบบสาธารณูปโภค ซึ่งการเก็บข้อมูลจากการใช้กล้องถ่ายวิดีโอในการบันทึกคนเดินเท้าบริเวณทางเท้า, บันไดสะพานลอย, ทางข้ามและบันไดเลื่อนภายในศูนย์การค้าต่างๆ พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ยในการเดินบนทางเท้าของคนไทยเท่ากับ 72.94 เมตร/นาที ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาทางตะวันตกแล้วความเร็วการเดินเท้าของคนไทยจะมีความเร็วที่ต่ำกว่า นอกจากนี้พบว่า ผู้ชายจะเดินเท้าเร็วกว่าผู้หญิง ส่วนการเดินบนทางข้ามมีอัตราเฉลี่ยเท่ากับ 76.52 เมตร/นาที ซึ่งมีความเร็วกว่าการเดินบนทางเท้าปกติ สำหรับบริเวณบันไดสะพานลอย ผู้สัญจรใช้ความเร็วในการเดินขึ้นเท่ากับ 31.16 เมตร/นาที และการเดินลงเท่ากับ 36.22 เมตร/นาที จากนั้นได้หาความสัมพันธ์ระหว่างความเร็ว ความคล่องตัวและความหนาแน่น เพื่อประเมินความคล่องตัวสูงสุดในการสัญจรบนทางเท้าในแนวราบและแนวระดับ จากนั้นกำหนดขนาดการใช้พื้นที่ในการเดินเท้าต่อคน และความสามารถในการรองรับในระดับต่างๆ 6 ระดับ โดยแยกเป็นประเภททางเท้า บันไดสะพานลอย และบันไดเลื่อน เพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในการวางแผนพัฒนาทางเท้าต่อไป

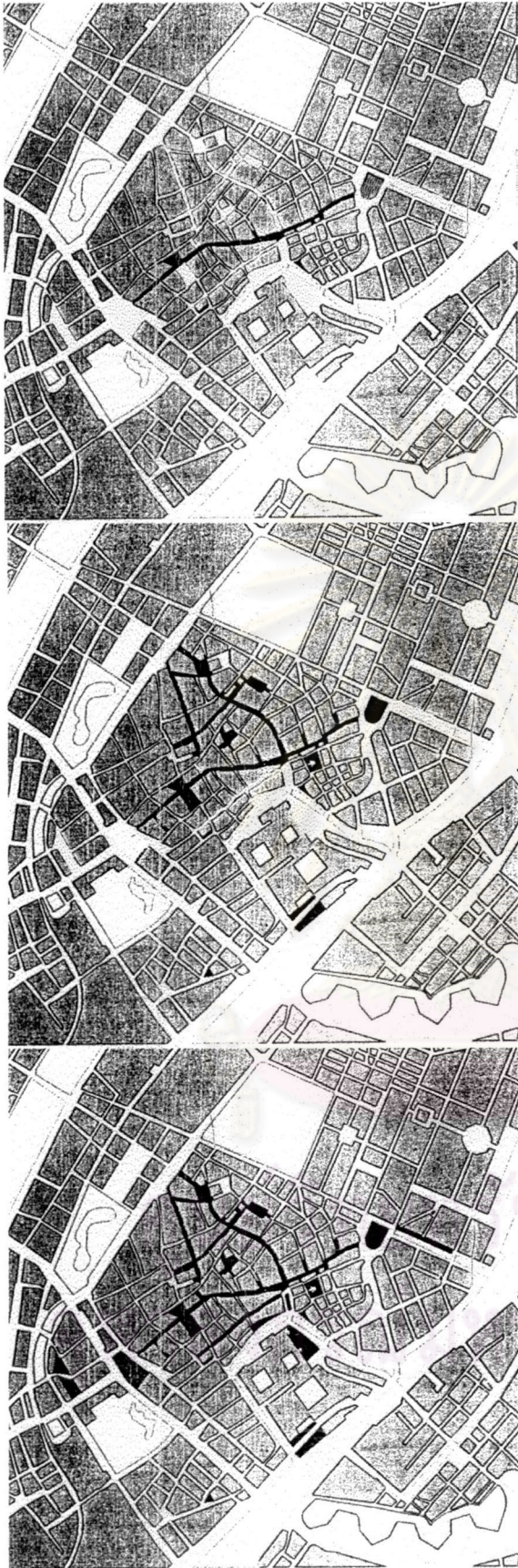
**กรณีศึกษา** เมือง Copenhagen , Denmark ที่มีข้อมูลบันทึกถึงการปรับปรุงถนนคนเดินของเมืองในอดีตตั้งแต่การเริ่มต้น ถึงปัจจุบันสรุปเนื้อหาที่สำคัญ คือ ในเมือง Copenhagen พัฒนาเมืองด้วยการเริ่มต้นเป็นทางเดินเท้าอย่างกว้างขวาง ในช่วงเวลา 40 ปีได้มีถนนหลายสาย และลานจัตุรัสจำนวนมากของเมือง ถูกแปลงสภาพเป็นพื้นที่ที่ติดต่อการเดิน และก่อให้เกิดกิจกรรมต่างๆมากขึ้นในใจกลางเมือง การศึกษาอย่างเป็นรูปแบบของการพัฒนาเมือง แสดงให้เห็นถึงการเพิ่มขึ้นของกิจกรรมที่ดีกว่าเดิม เช่น การจราจรในใจกลางเมืองซึ่งลดจำนวนที่จอด และช่วยให้การจราจรเมืองดีขึ้น ใน

ขณะเดียวกันจุดมุ่งหมายของนโยบาย คือ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีสำหรับการจราจร โดยสนับสนุนให้คนเดิน และใช้จักรยานมากขึ้น

เมือง Copenhagen ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศเดนมาร์ก มีรูปแบบโครงสร้างคล้ายเมืองยุคกลางยุโรปทั่วไปของยุค 1600 และยุค 1700 ถึงแม้ว่าในช่วง 1800 เกิดเพลิงไหม้และลบร่องรอยของอาคารในยุคกลางไป แต่ยังคงรูปแบบของถนนในยุคกลางอยู่ ซึ่งการพัฒนาเมืองต่อๆมาได้ประสบปัญหาการจราจรไปจนถึง ปี 1962 ถนนและลานจัตุรัสของใจกลางเมืองถูกใช้เป็นที่จอดรถ และการจราจรย่นต้อยอย่างมาก จึงมีการพัฒนาพื้นที่ถนน และลานจัตุรัสส่วนใหญ่ ให้เปลี่ยนเป็นพื้นที่สำหรับคนเดินจึงทำให้พื้นที่จราจรถูกลดขนาด และที่จอดรถถูกลดจำนวนลง ซึ่งทำให้เมืองในปัจจุบันเป็นที่ดึงดูดสำหรับผู้เดินเท้าและกิจกรรมต่างๆโดยการเริ่มต้นจากถนนหลักของเมือง (Stroget) ถูกทดลองในปี 1962 ในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่จำนวนถนนคนเดินถูกสร้างขึ้นและก่อให้เกิดถนนการค้า ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของเมือง Copenhagen การปรับเปลี่ยนของถนนหลักระยะทาง 1 กิโลเมตรให้กลายเป็นถนนสำหรับคนเดิน ซึ่งเป็นการพยายามบุกเบิก ทำให้เกิดความขัดแย้งของสาธารณะระหว่างนักธุรกิจและผู้อยู่อาศัยก่อนที่จะเปลี่ยนแปลง ที่ไม่เชื่อว่าการพัฒนาถนนสำหรับคนเดินจะช่วยลดปัญหาของเมือง Stroget ได้พิสูจน์ว่าเป็นถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จมาก ในด้านความน่าสนใจและการค้า จึงไม่ได้ใช้เวลาานเลยสำหรับพ่อค้าใน Stroget หรือในย่านถนนอื่นๆในประเทศที่จะค้นพบว่า สภาพที่ปราศจากการจราจรเป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญ ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการปรับเปลี่ยนถนน และลานจัตุรัสมากขึ้นตามมา ต่อมาในปี 1973 โครงข่ายของเส้นทางเดินเท้าติดต่อกันทำให้เกิดระบบขนส่งทางเท้าที่มีประสิทธิภาพในปัจจุบัน และในปัจจุบันการเดินทางด้วยทางเท้ามีประมาณ 80% ของการเคลื่อนที่ภายในเมืองด้านใน ประชาชนในเมืองมีเวลาที่ได้พัฒนาวัฒนธรรมของเมืองใหม่ ค้นหาและพัฒนาโอกาสต่างๆ ดังนั้นผู้ที่มียศจะเคยชินกับการคิดว่า ตอนนี้นำหาพื้นที่จอดรถในเมืองเป็นเรื่องที่ยาก จึงเป็นเรื่องง่ายกว่าถ้าจะใช้รถจักรยาน หรือระบบขนส่งมวลชนแทน สิ่งเหล่านี้เป็นการสร้างรูปแบบการเดินทางของประชาชนใหม่ และการใช้ชีวิตในเมือง และเป็นแนวทางสำคัญให้กับการเมืองที่มีส่วนในการพัฒนาบ้านเมือง โดยนำรูปแบบเหล่านี้ไปพัฒนา ทำให้เกิดความน่าสนใจของศูนย์กลางเมือง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย





ปี 1962 เนื้อที่ 15,800 ตร. ม.

ปี 1973 เนื้อที่ 49,200 ตร. ม.

ปี 1992 เนื้อที่ 82,820 ตร. ม.

รูปที่ 2.2 แสดงการพัฒนาเนื้อที่ถนนคนเดินในเมือง Copenhagen ตั้งแต่ปี 1962 – 1992

ที่มา : Lars Gemzoe. *Humanizing Public Spaces: Copenhagen as a case study.*

Chiang Mai: International Workshop 2003 pedestrian Street, 2003, (Mimeographed), pp.5

จากรูป 2.2 เห็นได้ว่าจากขยายตัวของพื้นที่ถนนคนเดินได้มีการพัฒนาขึ้นในช่วงเวลา 30 ปี จากเส้นทางหลักสู่เส้นทางที่เชื่อมต่อเป็นโครงข่ายเส้นทางเดินทางในศูนย์กลางเมือง ได้มีโครงการศึกษาได้อธิบายแนวคิดของเมือง ตั้งแต่ปี 1968 โดยนักค้นคว้าจาก Center for Public space research at The School of Architectural ได้บันทึกอย่างต่อเนื่องถึงการใช้อยู่อาศัยของพื้นที่สาธารณะ, การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาที่เกิดขึ้น ประกอบกับการศึกษาส่วนย่อยของสถานที่ต่างๆ ของการใช้ชีวิตในเมือง ตั้งแต่ปี 1962 และสิ่งเหล่านี้ได้ถูกบันทึกในหนังสือ Public Spaces – Public Life, Copenhagen 1996 ถึงพัฒนาการการเดินถนนจากการสำรวจ ดังนี้

- ปี 1968 แสดงให้เห็นว่า ทางเดินเท้าที่เกิดขึ้นได้ถูกพิจารณาเป็นพื้นที่สำหรับการจับจ่ายซื้อของ (Shopping) มากกว่า
- ปี 1986 แสดงให้เห็นว่า การเติบโตของวัฒนธรรมเมืองรูปแบบใหม่ๆ ซึ่งผู้คนได้แลกเปลี่ยนความสามารถ, ข่าวสาร และสินค้าต่างๆ เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ทุกคนมีส่วนร่วม และทำให้เมืองมีชีวิตชีวา
- ปี 1995 การสำรวจล่าสุดแสดงถึง การพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการสร้างกิจกรรมของเมือง กิจกรรมเดินเท้าได้เป็นจุดเด่นอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มจำนวนของคนเดินมากขึ้นกว่าในปีที่ผ่านมา 3.5 เท่า

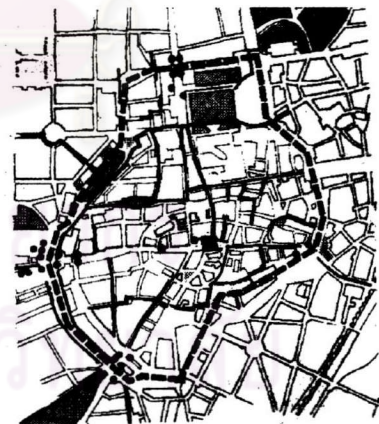
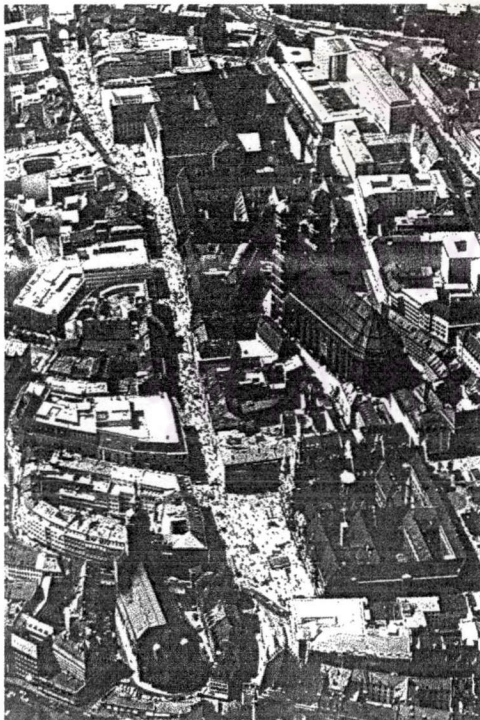
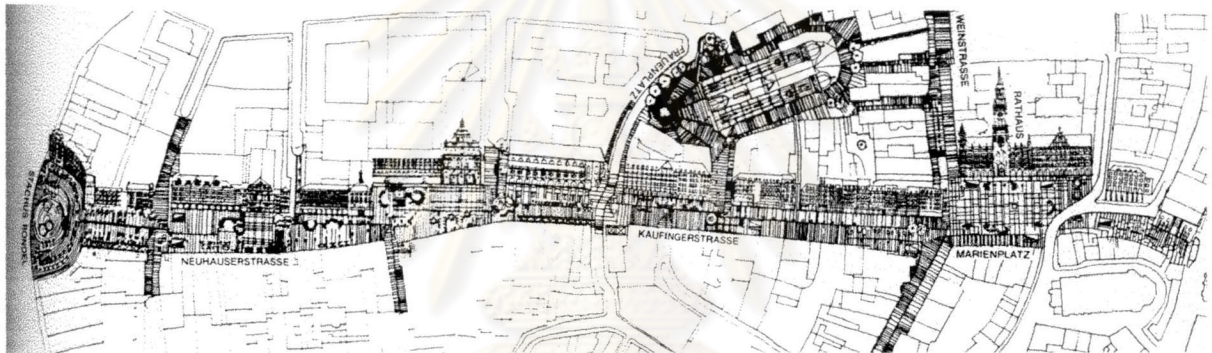
ซึ่งถนนคนเดินดังกล่าวได้เพิ่มจำนวนกิจกรรมของผู้เดินเท้า ได้พัฒนาวัฒนธรรม Café ขึ้นด้วย เนื่องจากถนนคนเดินครั้งแรกช่วงปี 1960 ร้านCafe ยังไม่เป็นที่รู้จักแต่หลังจากนั้นได้รับความนิยมมาถึงในปัจจุบัน กิจกรรมใหม่สำหรับพวกเขา Scandinavia ในเมืองคือ Café Culture ได้ถูกพัฒนาขึ้นในช่วงเวลาสั้นๆ และเป็นการเปลี่ยนรูปแบบสังคม และคุณภาพเมืองด้านในที่ถูกจัดพื้นที่เป็นถนนคนเดิน และแพร่หลายออกสู่ด้านนอกของเมือง

ในการศึกษานี้ยังกล่าวด้วยว่า สภาพอากาศที่กำลังพอดีของเดนมาร์ก เป็นตัวแปรที่สำคัญที่ทำให้การพยายามพัฒนาชีวิตภายในเมืองให้มีการใช้ชีวิตในพื้นที่ภายนอกอาคาร โดยจะเริ่มต้นขึ้นในฤดูใบไม้ผลิ และต่อเนื่องถึงฤดูใบไม้ร่วง ซึ่งฤดูนี้ที่ทำกิจกรรมภายนอกอาคารเช่น ถนนคนเดินได้ขยายขึ้นจนถึง 7 เดือนระหว่างเดือนเมษายน - พฤศจิกายน และ ผู้คนกำลังพูดถึงการขยายเวลาจนถึงคริสต์มาสต่อไป

**กรณีศึกษา** เมือง Munich , Germany ได้ออกแบบเส้นทางเชื่อมระหว่างประตูชัย Mediaeval Gate ในยุคกลางสองประตูคือ ประตู Karistor ทางทิศตะวันตก และประตู Rathus ทางทิศตะวันออก ภายในพื้นที่ประกอบด้วยอาคารที่สร้างขึ้นในยุคกลาง มีความสำคัญในด้านการท่องเที่ยวและธุรกิจการค้า การออกแบบทางเดินเท้าในเมืองมิวนิคโดยมีการวางแผนเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นระหว่างรูปแบบการสัญจรประเภทต่างๆ



ความกว้างของทางเดินเท้าได้สร้างบรรยากาศเชื้อเชิญแก่ศูนย์กลางเมือง ลักษณะสถาปัตยกรรมในยุคกลางช่วยให้ทางเดินเท้ามีหลังคาคลุมป้องกัน แดด ฝน ในวันที่สภาพอากาศไม่ดี อาคารประวัติศาสตร์ในย่านได้รับการได้รับการวางแผนอนุรักษ์ปรับปรุงให้อยู่ในสภาพที่ดี พร้อมกับจัดแสงสว่างเพื่อส่งเสริมองค์ประกอบเมืองในเวลากลางคืน เส้นทางเดินได้รับการตกแต่งด้วยประติมากรรม , น้ำพุ , ม้านั่ง ที่มีลักษณะเฉพาะของย่าน เช่น ม้านั่งที่สามารถปรับใช้ได้ตามความสะดวกในการใช้สอยทั้งแบบกลุ่มส่วนตัว ประกอบกับมีกิจกรรมพิเศษต่างๆที่จัดขึ้นบนทางเดินเท้า ต้นไม้และดอกไม้ริมทางเดินเท้าช่วยส่งเสริมบรรยากาศของเมืองในฤดูกาลต่างๆ แนว ไฟส่องสว่างที่ให้แสงสว่างในเวลากลางคืนยังเป็นองค์ประกอบที่ใช้เปรียบเทียบสัดส่วนของผู้คนที่ใช้ทางเดินเท้า การจัดหน้าร้านที่ทำให้เกิดมิติระหว่างภายในและภายนอก กิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นบนทางเท้ามีความหลากหลายมากขึ้นเป็นที่ชื่นชอบของนักท่องเที่ยวและประชาชน เกิดเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า ร้านอาหาร , ภัตตาคาร , โรงภาพยนตร์ ที่มีกิจกรรมทั้งกลางวันและกลางคืน การสร้างสถานีรถไฟใต้ดินเข้าสู่ใจกลางพื้นที่ช่วยส่งเสริมให้การเข้าสู่พื้นที่ทำได้ง่ายขึ้น



รูปที่ 2.3 - 2.4 ผังและพื้นที่ถนนคนเดิน Munich ,  
Germany

ที่มา : Roberto Brambilla and Gianni Longo. For pedestrians only : Planning , design , and Management of traffic – free zones. New York : Whitney library of Design, 1977, pp.109.



**รูปที่ 2.5** พื้นที่นั่งพักภายในเมือง Munich

ที่มา : Roberto Brambilla and Gianni Longo. For pedestrians only : Planning , design , and Management of traffic – free zones. New York : Whitney library of Design, 1977, pp.133

การที่เมืองมีย่านพื้นที่สัญจรด้วยการเดินเท่านั้น ด้วยขั้นตอนในการวางแผนเพื่อแยกระบบการขนส่งโดยเครื่องยนต์ เป็นขั้นตอนที่อยู่แยกจากเนื่องจากปัญหาทางกฎหมาย ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยการประสานงานระหว่างผู้พัฒนากับเทศบาลเมือง กลยุทธ์หลักในการพัฒนาคือการควบคุมปริมาณการจราจร จัดระบบขนส่งสาธารณะ ลดจุดตัดของการสัญจรแต่ละประเภท ที่ส่งผลให้เกิดแรงดึงดูดประชาชนและนักท่องเที่ยวเข้าสู่พื้นที่มากยิ่งขึ้น ส่งผลดีแก่ธุรกิจการค้าในย่านรวมถึงชีวิตชีวาในการใช้ชีวิตในถนนทั้งกลางวันและกลางคืน (Roberto Brambilla and Gianni Longo,1977:108-133)

จากการทบทวนข้อมูล , เอกสารที่เกี่ยวข้องถนนคนเดิน พบว่าปัจจัยหลัก 5 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านกิจกรรม , ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพ , ปัจจัยด้านระบบเส้นทางและโครงข่าย , ปัจจัยด้านคุณภาพความงามทางสายตา และ ปัจจัยด้านบริหารจัดการของถนนคนเดิน สามารถใช้เป็นจุดจุดเริ่มต้นของการศึกษาลักษณะพึงประสงค์ของถนนคนเดินได้ โครงสร้างของปัจจัยที่สนับสนุนมีดังนี้

ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## แผนภูมิที่ 2.1 เนื้อหาสนับสนุนรายละเอียดปัจจัยประกอบในถนนคนเดิน

