



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระวีวรรณ โอฬารรัตน์มณี

หัวหน้าโครงการวิจัย

รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล

นักวิจัยที่ปรึกษา

กรกฎาคม 2555

สัญญาเลขที่ MRG5480276

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล	สถาบันอาศรมศิลป์

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกอ. และ สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

รายงานวิจัย เรื่อง การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย เป็นงานวิจัยต่อยอดจากงานวิจัย เรื่อง ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ ภายใต้ทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย 2546 สำหรับงานวิจัยเรื่องนี้ได้รับทุนอาจารย์วิจัยรุ่นใหม่ ประจำปี 2554 จากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษาแห่งชาติ และคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้เขียนขอขอบคุณทั้งสามองค์กรในการสนับสนุนการวิจัยอย่างต่อเนื่อง

งานวิจัยนี้สำเร็จลงได้ด้วยความสะดวกตาอย่างสูงจากเมธีวิจัย รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล ผู้ให้คำปรึกษาและชี้แนะประเด็นสำคัญและมีคุณค่าต่องานวิจัย ตลอดจนข้อคิดต่อการดำเนินชีวิตเป็นอาจารย์และนักวิจัยของผู้เขียน ขอกราบขอบพระคุณครูเป็นอย่างสูง ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ช่วยเหลือ แนะนำเอื้อเฟื้อข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการถนนคนเดินทั้ง 15 สาย ทั้งจากภาครัฐ ท้องถิ่น เอกชน ภาคประชาชน ที่ไม่อาจกล่าวนามได้ทั้งหมด ขอขอบพระคุณทุกท่านมา ณ ที่นี้

งานสำรวจถนนคนเดิน 15 สายในช่วงเวลา 1 ปี เป็นการเดินทางเพื่อเก็บข้อมูลอย่างเข้มข้นภายใต้เวลาอันจำกัด เพราะถนนคนเดินมีช่วงเปิดเพียงสัปดาห์ละ 1 - 3 วัน หากไม่มีผู้ช่วยวิจัยที่ดี ย่อมไม่อาจสำเร็จลงได้ ผู้วิจัยขอขอบคุณลูกศิษย์ปริญญาโท รหัส 55 นางสาวชมพูนุท คงพูนพิน นางสาวอภิญา ผลสวัสดิ์ นางสาวอาภาภรณ์ วงศ์ลักษณะพันธ์ สำหรับความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลภาคสนามบางส่วน และหวังว่าการฝึกภาคสนามครั้งนี้จะเป็นประโยชน์แก่วิทยานิพนธ์ของนักศึกษาในภายหน้า ขอขอบคุณคุณวรภรณ์ เล้ารัตนารักษ์ คุณศิววรรณ จารุกิตตินราทร และบุคลากรสังกัดศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สำหรับความช่วยเหลือด้านการประสานงานวิจัยจนแล้วเสร็จ

ท้ายที่สุด ขอขอบคุณครอบครัวสำหรับการร่วมสำรวจถนนคนเดินบางครั้งและสำหรับกำลังใจตลอดระยะเวลาวิจัยนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับคำแนะนำเพื่อปรับปรุงวิจัยต่อไป

ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี

กรกฎาคม 2555

บทคัดย่อ

รหัสโครงการ : MRG5480276
ชื่อโครงการ : การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย
ชื่อนักวิจัย : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
อีเมลล์ : rawiwan@arc.cmu.ac.th
ชื่อนักวิจัยที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล
สถาบันอาศรมศิลป์
อีเมลล์ : sachakulvr@gmail.com
ระยะเวลาโครงการ : 1 กรกฎาคม 2554 – 30 มิถุนายน 2555

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผ่านถนนคนเดินใน 4 ภาคของประเทศไทย
2. เพื่ออภิปรายการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดิน ตลอดจนพลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกได้

คำหลัก: ถนนคนเดิน, พื้นที่สาธารณะ, การเดินเท้า, ตลาดนัด, เมือง

งานวิจัยนี้ศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด เพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดิน และพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนตลาดนัด เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ มีกรอบแนวคิดเรื่องพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด โดยเก็บข้อมูลบนถนนคนเดิน 15 สายใน 4 ภาคของไทย มีกลุ่มตัวอย่าง คือ คนในชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และผู้บริหารจัดการ เพื่อหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดิน ตลอดจนความเชื่อมโยงสู่ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่าถนนคนเดินไทยมีลักษณะเฉพาะตัวทั้งเชิงขนาด องค์ประกอบกายภาพ สังคม วัฒนธรรม การจัดวางและใช้พื้นที่ และการบริหารจัดการ แต่ก็มีลักษณะร่วมกันจากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้และทำตามกันมาในแบบตลาดนัดผสมผสานกิจกรรม ถนนคนเดินไทยเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยว เศรษฐกิจชุมชน สังคม วัฒนธรรมเป็นหลัก และเกี่ยวข้องไม่มากนักกับการสร้างเสริมสุขภาพและสิทธิเสรีภาพการเดินเท้า การอภิปรายผลวิจัยพบว่า ถนนคนเดินไทยสะท้อนการใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ผนวกตลาดนัดซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะในวิถีไทย องค์ความรู้วิจัยนี้ได้ชี้ให้เห็นถึงพลวัตของการแบบแผนใช้พื้นที่สาธารณะเมืองของไทยและโลกตะวันออกที่ต่างจากตะวันตก สามารถเป็นประโยชน์เชิงวิชาการและปฏิบัติแก่การพัฒนาพื้นที่สาธารณะเมืองทั้งของไทยและตะวันออกได้ งานวิจัยนี้เสนอแนะให้ทุกภาคส่วนควรช่วยกันระดมความรู้และประสบการณ์เพื่อนำไปสู่การพัฒนาถนนคนเดินในระยะยาว

Abstract

Project Code : MRG5480276
Project Title : The Use of Public Space for Walking Street in a form of Flea Market in Thai Urban Cities
Investigator : Assistant Professor Dr. Rawiwan Oranratmanee
E-mail Address : rawiwan@arc.cmu.ac.th
Faculty of Architecture, Chiang Mai University, Chiang Mai, Thailand
Research Consultant : Associate Professor Dr. Veera Sachakul
Arsom Silp Institute of the Art, Bangkok, Thailand
E-mail Address : sachakulvr@gmail.com
Project Period : 1 July 2011 – 30 June 2012

This research aims:

1. To identify the characteristics of walking street in Thailand and its relative issues in walking streets in 4 regions of Thailand
2. To discuss the use of public space for walking street market and the dynamics of public space in Thailand that links to an understanding about the Eastern concept of public space

Keywords: Walking street, public space, pedestrianization, market, city

This research studies the use of public space for walking street market in order to understand the walking street and the dynamics of public space use. Based on qualitative approach, the fieldwork comprises participant observation with 4 sampling groups including the residents, sellers, walkers and managing representatives in 15 walking streets in 4 regions of Thailand. The findings reveal that the characteristics of Thai walking street are varied - ranging by sizes, spatial and socio-cultural elements, organization and use of space and spatial management. Within the variations lie the common practices due to the shared lessons and experiences resulting in a similar form of street market with socio-cultural activities. Thai walking streets aim to promote tourism, local economy, and social life of city's dwellers and visitors yet with little emphasis on pedestrian quality, rights and freedoms. The concept of Thai walking street reflects the combined concepts of public space and market on public streets thereby changing the role of street to a city's new social space. This knowledge exhibits the form of public space use in Thailand and Eastern cities that are relatively different from that of the West. It can benefit academically and practically for the development of public space in Thailand and Eastern cities. This research calls for continuing studies on walking street and other form of public space use that can help us better understand the use of public space in our own context.

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)
ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่

1. ชื่อโครงการ (ภาษาไทย) การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย
(ภาษาอังกฤษ) The Use of Public Space for Walking Street in a form of Flea Market in Thai Urban Cities

2. ชื่อหัวหน้าโครงการ หน่วยงานที่สังกัด ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และ e-mail

ผศ.ดร. ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ 053 942528 ต่อ 106 โทรสาร 053 221448 โทรศัพท์มือถือ 0816137162

e-mail : rawiwan@arc.cmu.ac.th

3. สาขาวิชาที่ทำการวิจัย สถาปัตยกรรม

4. ปัญหาที่ทำการวิจัย และความสำคัญของปัญหา

ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับพื้นที่สาธารณะเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมือง เพราะพื้นที่ที่คนใช้ร่วมกัน เป็นสมบัติร่วมของคนในสังคมนั้น พื้นที่สาธารณะจึงเป็นตัวบ่งชี้คุณภาพชีวิตของคนในเมือง เป็นเครื่องแสดงสิทธิ เสรีภาพ โอกาส ภายใต้ขอบเขตที่สังคมกำหนด พื้นที่สาธารณะเป็นประเด็นสำคัญของเมืองที่ได้รับความสนใจมานานหลายศตวรรษ แต่ละสังคมมีนิยาม ความหมาย และการใช้พื้นที่สาธารณะไม่เหมือนกัน นักวิชาการตะวันออกส่วนมากเห็นร่วมกันว่า พื้นที่สาธารณะตะวันออกมีนัยยะเชิงสังคมวัฒนธรรมที่เฉพาะตัว เพราะเมืองในตะวันออกวิวัฒนาการมาจากชนบท จึงมีโครงสร้างและแบบแผนเมืองที่ไม่เป็นทางการ มีความยืดหยุ่น เป็นธรรมชาติ แต่การเปิดประเด็นศึกษาจากฐานความรู้และเงื่อนไขเฉพาะตัวของตนเอง อันจะทำให้เข้าใจความเป็นไปของสังคมเมืองตะวันออกกลับมีไม่มากนัก ความขาดแคลนความรู้และมุมมองทำให้การพัฒนาเมืองตะวันออกเดินตามรอยตะวันตกและนำไปสู่ความขัดแย้งกับสภาพความเป็นจริง

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาประเด็นพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินในวิถีตะวันออก เพราะเล็งเห็นว่าถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญยิ่ง เป็นพื้นที่ที่มีอยู่กว้างขวางที่สุด พบได้ทั่วไป เข้าถึงได้โดยคนทุกคน ทำหน้าที่สนองต่อความต้องการของคนเมืองมาช้านาน ถนนมีพลวัตที่แปรเปลี่ยนไปตามสังคมวัฒนธรรมทั้งในเชิงสถานที่และเวลา ในทศวรรษที่ผ่านมาหลายเมืองในเอเชีย มีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินในรูปแบบเฉพาะตัวที่คล้ายกับถนนตลาด (Market Street) ขึ้นจำนวนมาก ทั้งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาวและไทย ในระยะไม่ถึง 10 ปีที่ผ่านมา ถนนคนเดินได้ถูกสร้างขึ้นและแพร่กระจายสู่เมืองต่างๆ ไปในทุกภาคของประเทศไทย ส่วนมากได้รับการตอบรับอย่างดีและดำเนินการมา

ต่อเนื่องจนอยู่ตัว แต่ขณะเดียวกัน ก็มีวันหนึ่งไม่ประสบความสำเร็จ เพราะถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักว่ามุ่งแต่จะค้าขายกันเกินควร หรือถึงขั้นปิดตัวลงไปเพราะไม่เป็นมีคนมาใช้ ถนนคนเดินจึงถือเป็นปรากฏการณ์เมืองที่ซับซ้อนของสังคมไทย ที่สะท้อนลักษณะเฉพาะของสังคมตะวันออกในแง่ของการใช้ตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมีใช้เป็นลักษณะของไทยเท่านั้น แต่พบว่าเป็นลักษณะร่วมของเมืองในเอเชีย แต่ก็ยังมีงานวิจัยไม่มากนักที่ศึกษาเพื่อนำไปสู่ความรู้ความเข้าใจในพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะในแบบของไทยและเอเชีย ซึ่งนับเป็นองค์ความรู้ทางสังคมวัฒนธรรมที่ขาดหายไป หากมีการศึกษาจะมีประโยชน์ทั้งเชิงแนวคิดทฤษฎีและเชิงประยุกต์ ให้เกิดความก้าวหน้าทางวิชาการและวิชาชีพอย่างมีนัยสำคัญได้

งานวิจัยนี้ต่อยอดจากงานวิจัยที่ผ่านมา ด้วยการขยายพื้นที่ศึกษาไปถึง 15 แห่งใน 4 ภาคของไทย และใช้แนวคิดบูรณาการเกี่ยวกับ 'พื้นที่สาธารณะ' 'การเดินเท้า' 'ถนนคนเดิน' และ 'ตลาดนัด' องค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้จะนำความก้าวหน้าทางวิชาการและให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะของไทย และขยายไปสู่ของสังคมตะวันออกและโต้แย้งกับแนวคิดแบบตะวันตกได้ การประยุกต์ใช้องค์ความรู้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะในรูปแบบถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืนทั้งของไทยและของประเทศใกล้เคียงที่มีบริบทสังคมวัฒนธรรมคล้ายคลึงกัน

5. การดำเนินงานโครงการ

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองไทย และรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น ตลอดจนอภิปรายพลวัตความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกและโยงสู่แนวคิดของวรรณกรรมตะวันตก มีแผนการวิจัย ดังนี้

1. ทบทวนแนวคิดและวรรณกรรม
2. สำรวจ กำหนดเกณฑ์และคัดเลือกพื้นที่ศึกษา จากถนนคนเดิน 15 สายใน 4 ภาคของไทย ประกอบด้วย ถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินสันโด่งน้อยเชียงราย ถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินลำปาง ถนนคนเดินพิษณุโลก ถนนคนเดินราชบุรี ถนนคนเดินอุทัยธานี ถนนคนเดินนครสวรรค์ ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินเชียงคาน ถนนคนเดินภูเก็ต ถนนคนเดินตรัง ถนนคนเดินสุราษฎร์ ถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย และถนนคนเดินสงขลา
3. ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลภาคสนามเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย การสังเกตพื้นที่ศึกษาในวันที่มีถนนคนเดินและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่ คนในชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และทีมงานบริหารจัดการ
4. วิเคราะห์ข้อมูลภาคสนามด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) เข้ารหัสข้อมูล (Data coding) แล้วนำผลมาเชื่อมโยงระหว่างกรณีศึกษา (Cross-case comparison)
5. สร้างแนวคิด (Conceptualization) จากผลวิจัยที่พบ
6. สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์และเชื่อมโยงสู่บริบทวิชาการและบริบทสังคมที่เกี่ยวข้อง
7. สรุปข้อเสนอแนะจากการวิจัย

6. ขอบเขตของการวิจัย

1. **ขอบเขตพื้นที่** ศึกษาข้อมูลเชิงประจักษ์ในการลงเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของ ไทยโดยเลือกพื้นที่ศึกษาจากแนวคิด (Theoretical sampling) จากถนนคนเดินที่จัดเป็นรอบประจำ มาอย่างต่อเนื่องจนอยู่ตัวและเป็นที่รับรู้ ถูกใช้งานสม่ำเสมอและจดจำได้ โดยคาดว่าจะศึกษาถนน คนเดินที่มีผู้ใช้มากเป็นลำดับต้นๆ ของแต่ละภาค โดยขั้นตอนการสำรวจและเลือกถนนเป็นส่วนหนึ่ง ของวิจัยนี้
2. **ขอบเขตเวลา** เป็นการศึกษาข้อมูลปัจจุบันและย้อนหลังไป ณ ปีที่มีการทำถนนคนเดินนั้นขอบเขต การวิจัยครอบคลุมเวลาวิจัย 12 เดือน โดยศึกษาข้อมูลพื้นฐานเป็นเวลา 3 เดือน ลงภาคสนาม 6 เดือน วิเคราะห์และสรุปผลวิจัย 3 เดือน
3. **ขอบเขตเนื้อหา** ศึกษาให้ครอบคลุมเนื้อหาหลักที่กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์ คือ การใช้พื้นที่สาธารณะ เป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดและการอภิปรายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะ เมืองในรูปแบบที่พบ

7. สรุปผลสำหรับการใช้งานที่เหมาะสม

ลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

จากการศึกษาพบว่าถนนคนเดินสะท้อนวิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะเดิมที่เคยเป็นย่านคนเดิน เมื่อแนวคิดการใช้ถนนเพื่อกิจสาธารณะแพร่หลายในสังคมไทย ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นจากทำตามอย่างกันมา จนเกิดเป็นรูปแบบพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ ปิดถนนให้คนเดินเป็นบางวันบางเวลา ข้อมูลทฤษฎีภูมิชี้ให้เห็น ว่า มีถนนคนเดินที่เปิดดำเนินการต่อเนื่องถึงปัจจุบันประมาณ 30 แห่ง โดยพบในภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามลำดับ โดยมีเศรษฐกิจของเมือง ปริมาณการท่องเที่ยว และต้นทุน ทางวัฒนธรรมการติดตลาดในแต่ละภาค เป็นปัจจัยสำคัญ

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามบนถนนคนเดิน 15 สาย พบว่า ถนนคนเดินแบ่งได้เป็นหลายขนาด ได้แก่ **ถนนคนเดินขนาดใหญ่** พบตามเมืองใหญ่ที่เศรษฐกิจดี คนมีกำลังซื้อสูง และปริมาณนักท่องเที่ยวมี มาก ประกอบด้วย ถนนคนเดินเชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น เชียงคาน **ถนนคนเดินขนาดกลาง** พบได้ตาม เมืองหลักหรือรองของภาคที่เศรษฐกิจดี คนมีกำลังซื้อ และมีนักท่องเที่ยวพอสมควร ได้แก่ ถนนคนเดิน พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา **ถนนคนเดินระดับชุมชน** เกิดจากความต้องการของ ชุมชน โดยอาจอยู่ในเมืองใหญ่ รองหรือเล็กก็ได้ ประกอบด้วย ถนนคนเดินสันโค้งน้อย กาดกองต้า เชียงคาน หนาทอน ส่วน**ถนนคนเดินเครือข่ายรัฐร่วมกับเอกชน** ถือเป็นการทำตลาดนัดโดยใช้ชื่อถนนคนเดินเป็น สื่อประชาสัมพันธ์โดยอาจเกิดบนลานหรือที่ว่างของเอกชนหรือรัฐและประสานความร่วมมือ เช่น ถนนคนเดิน ภูเก็ต สถานีคนเดินตรัง

ถนนคนเดินพัฒนาโดยการสร้างเสริมบริบทเดิมของถนนและเมืองให้ชัดเจนขึ้น ด้วยการปรับปรุง กายภาพ ส่งเสริมตลาดและประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรม ของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญ การมีถนนคนเดินมีข้อดีต่อชุมชนและเมือง ทั้งในเชิงเศรษฐกิจ เชิงสังคมและวัฒนธรรม ถนนคนเดินทำให้คนเรียนรู้ รักและหวงแหนและคุณค่าของพื้นที่ สาธารณะเมืองมากขึ้น และองค์ประกอบเมืองที่สำคัญไม่สูญหายไป ทั้งยังดำรงอยู่ได้ในสังคมปัจจุบัน แต่ถนน คนเดินก็มีข้อด้อยที่ต้องพึงพากระบวนการเป็นครั้งคราว ต้องการการประสานความร่วมมือสูง และในหลาย กรณีก็สร้างปัญหาแก่ชุมชนและเมือง อาทิ รถติด การเข้าออก ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผลประโยชน์

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน ผลสำรวจองค์ประกอบกายภาพแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่อย่างหลากหลายขององค์ประกอบถนนที่เอื้อต่อการเป็นถนนคนเดิน ไม่ว่าจะเป็นขนาดถนน องค์ประกอบถนน ภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม ตลอดจนพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อกับถนน ถนนคนเดินพึงพ้ององค์ประกอบกายภาพ ไปพร้อมกับใช้ความหมายทางประวัติศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรมขององค์ประกอบเหล่านี้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ถนนคนเดินให้ชัดเจนขึ้น

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่ทำให้พบข้อมูลสำคัญยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ่อนทับอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน ทั้งสัดส่วนพื้นที่แผงค้า ลักษณะการจัดวางแผงค้าการแบ่งประเภทสินค้า เครื่องขายผู้ค้าหมุนเวียน ที่ไม่ต่างจากตลาดนัด เมื่อพิจารณาร่วมกับกติกา ระเบียบ วิธีการเก็บค่าธรรมเนียม และบรรยากาศ จะพบว่าคล้ายกับตลาดนัดมาก อย่างไรก็ตาม ถนนคนเดินไม่ได้ถูกจัดวางให้เป็นตลาดนัดทั่วไป เพราะมีการจำกัดปริมาณและคุณภาพของการค้าตามแนวทาง (Theme) และกติกาที่กำหนด สิ่งสำคัญที่ทำให้ความเป็นตลาดนัดถนนคนเดินต่างจากตลาดนัดทั่วไป คือ กิจกรรม โดยเฉพาะเชิงสังคมและวัฒนธรรม

ด้านการจัดการถนนคนเดินเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยระดับเมืองมีเทศบาลหรือชุมชนเป็นแกนหลัก ตลอดจนภาคีกลุ่มเอกชนดำเนินงาน โดยระบบประสานความร่วมมือกันและผลประโยชน์ระหว่างกลุ่ม การจัดสรรค่าตอบแทนเหล่านี้ใช้รายได้จากค่าธรรมเนียมแผงเป็นสำคัญ ถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จสามารถสร้างรายได้แก่หน่วยงานได้เป็นอย่างดี

พัฒนาการของถนนคนเดินไทย พบว่ามีแบบแผนที่ทำตามกัน ทั้งการจัดวางพื้นที่และบริหารจัดการ ได้ด้วยการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้มีลักษณะร่วมของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผสมงานกิจกรรมที่คล้ายคลึงกัน

พลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

ถนนคนเดินเกิดขึ้นจากนโยบายภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันก็เป็นความต้องการของคนในเมืองที่ต้องการให้มีถนนคนเดินเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะเมือง ทำให้มีถนนคนเดินเกิดขึ้นทั่วประเทศ ผลการศึกษาถนนคนเดิน 15 สายพบว่า ถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็นอันดับแรก และมีกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างเสริมสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่นเป็นอันดับรองลงมา โดยพบว่ามี ความเกี่ยวข้องค่อนข้างน้อยกับการส่งเสริมสุขภาพ ตลอดจนสิทธิและเสรีภาพของคนเดินเท้า

หากพิจารณาลักษณะของถนนคนเดินในเมืองของไทย เราพบความสอดคล้องกับนิยามของพื้นที่สาธารณะในวรรณกรรมตะวันตก ในขณะเดียวกัน ถนนคนเดินได้แสดงลักษณะสำคัญของพื้นที่สาธารณะตะวันออกหลายประการ เราอาจกล่าวได้ว่า การเกิดขึ้นของถนนคนเดินจึงเป็นกระบวนการทางสังคมของการ “สร้างและรื้อพื้นที่ถนนให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะโดยใช้รูปแบบตลาดนัดที่คนชื่นชอบและสอดแทรกกิจกรรมและวิถีชีวิตที่เป็นที่ต้องการของคนรุ่นใหม่ โดยเสริมเรื่องราวประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรมของเมืองเข้าไป” ถนนคนเดินจึงเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปลี่ยนความจำเจของถนนและสภาพแวดล้อมไปสู่ความเคลื่อนไหว ชีวิตชีวา และการสร้างความหมายแก่สถานที่

ถนนคนเดินยังได้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของการใช้พื้นที่สาธารณะไปสู่การส่งเสริมเดินเท้าในเมืองที่แตกต่างกันระหว่างแนวคิดตะวันตกและตะวันออก แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบถาวร ในขณะที่เมืองตะวันออกมีข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้พัฒนาไปได้ในเชิงกิจกรรมชั่วคราวไปตามเวลาและสถานที่

ถนนคนเดินของไทยเป็นรูปแบบหนึ่งของการส่งเสริมการเดินเท้า โดยไม่ได้หมายถึงการปิดถนนให้คนเดินอย่างถาวรเสมอไป เพราะถนนคนเดินแบบเปิดปิดบางเวลาเพื่อทำกิจกรรมรายครั้งจึงมีมานานและ

ยังคงมีอยู่ในเมืองทั่วโลก เพราะถนนนับเป็นโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่ใหญ่ที่สุดของเมือง การทำกิจกรรมบนถนนเป็นบางโอกาสจึงถือการปลดปล่อยและการใช้งานอเนกประสงค์ของพื้นที่สาธารณะ นักวิชาการทั้งตะวันตกและตะวันออกยังตั้งข้อสังเกตว่าการใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นเสน่ห์ของเมืองในเอเชีย เพราะถนนทำหน้าที่เชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม ฉากชีวิตของถนนในเอเชียสะท้อนวัฒนธรรมเครือญาติที่ชื่นชอบการมาอยู่และผ่อนคลายร่วมกัน

นอกจากนี้ ความเป็นตลาดนัดมีแนวคิดสัมพันธ์กับแนวคิดของถนนคนเดิน การติดตลาดบนถนนเปลี่ยนแบบแผนการใช้พื้นที่สาธารณะ สร้างความแตกต่างและความหมายใหม่แก่พื้นที่ ตลาดมีลักษณะสำคัญคือ เป็นที่พบปะทางสังคมที่สามารถเชื่อมโยงคนต่างกลุ่ม ต่างชาติพันธุ์ ต่างวัฒนธรรมที่พื้นที่ประชาคมรูปแบบอื่นทำไม่ได้ เป็นสถานที่สำคัญของเมืองที่แสดงให้เห็นสถานะทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมของคนในสังคม

เมื่อผนวกผลวิจัยถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยกับแนวคิดพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดินและตลาดนัด ได้พบว่าถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยจึงเป็นหนึ่งในการจัดวางและใช้พื้นที่สาธารณะเมืองให้สอดคล้องกับความต้องการและวิถีชีวิตชุมชน โดยสอดคล้องทั้งกับวรรณกรรมตะวันตกที่ยอมรับการรื้อฟื้นพื้นที่ที่มีอยู่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ และสอดคล้องกับการใช้พื้นที่สาธารณะตามวิถีสังคมไทยและสังคมตะวันออกที่มีมาแต่โบราณ ด้วยรูปแบบตลาดนัดที่นับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่เป็นที่ชื่นชอบมาจนปัจจุบัน เมื่อถูกปรับโฉม เปลี่ยนชื่อ ผลานกิจกรรมตามรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนเข้าไปมากขึ้น ถนนคนเดินแบบตลาดนัดจึงดำรงอยู่เพื่อตอบโจทย์ปัญหาเมืองการขยายตัวทางกายภาพของเมือง จนพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนเพื่อรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่ ผ่านพื้นที่สาธารณะ คือ ถนนและตลาดที่ถูกผลานไว้ด้วยกัน

องค์ความรู้เชิงวิชาการที่ได้จากงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงที่ซ่อนอยู่ในถนนคนเดินของไทย โดยเฉพาะลักษณะถนนคนเดินไทยที่ไม่เหมือนของสังคมตะวันตก โดยได้ชี้ให้เห็นถึงคุณค่าของถนนคนเดินที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ ถนน การเดินเท้า และตลาดนัดที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกัน องค์ความรู้นี้นำมาซึ่งความเข้าใจในปรากฏการณ์สังคมของการใช้พื้นที่สาธารณะ ที่ชี้ให้เห็นว่า แนวคิดของสังคมตะวันออกมีความเฉพาะตัว การพัฒนาและส่งเสริมเมืองตะวันออกจึงควรอิงอยู่บนฐานความรู้ที่เหมาะสมกับบริบทของตนเอง องค์ความรู้เชิงปฏิบัติจากงานวิจัยนี้ เกิดจากรวบรวมข้อมูลถนนคนเดินทั้งสิ้น 15 สาย ซึ่งยังไม่เคยมีการรวบรวมมาก่อน ทำให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้เป็นฐานในการพัฒนานถนนคนเดิน ตลอดจนพื้นที่สาธารณะของไทยได้มากขึ้น องค์ความรู้เหล่านี้สามารถใช้ในระดับชุมชนท้องถิ่นเพื่อพัฒนานถนนคนเดินของตนเอง ตลอดจนระดับนโยบายเมืองและประเทศ เพื่อวางนโยบายรื้อฟื้นและสร้างเสริมพื้นที่สาธารณะเมืองให้ได้รับการใช้งานมากที่สุด องค์ความรู้ทั้งเชิงวิชาการและปฏิบัตินี้ ยังสามารถนำไปใช้กับสังคมตะวันออกที่มีรากฐานคล้ายกันกับสังคมไทยด้วย

งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดเรื่องเวลา เพราะเป็นงานวิจัยที่ขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาออกไปเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมมากยิ่งขึ้น จากที่กำหนดศึกษานถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย ได้ทำการสำรวจรวม 15 ถนน เพื่อให้ครอบคลุมและเป็นตัวแทนความหลากหลายของกลุ่มประชากร ตลอดจนเห็นรูปแบบหลักรูปแบบย่อยได้ชัดเจนขึ้น ประกอบกับถนนคนเดินส่วนใหญ่มีช่วงเวลาเปิดเฉพาะสุดสัปดาห์ ทำให้การลงพื้นที่ต่อเนื่องทำได้ยาก สภาพอากาศเป็นปัจจัยสำคัญรองลงมา ในช่วงเวลาวิจัย มีน้ำท่วมอย่างหนักในหลายพื้นที่ของไทย ทำให้แผนการเก็บข้อมูลล่าช้าออกไป มีผลให้กำหนดการส่งวิจัยล่าช้าออกไปกว่าเดิม

งานวิจัยเสนอแนะว่า ถนนคนเดินควรได้รับการศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบถึงความเสี่ยงปัจจุบันและอนาคต และควรมีการระดมความคิดเห็น ประสบการณ์เป็นเครือข่าย เผยแพร่ความรู้และประสบการณ์ และนำไปสู่วิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสมและยั่งยืน

Output จากโครงการวิจัยที่ได้รับทุน ประกอบด้วย

1. ผลงานตีพิมพ์ในวารสารวิชาการนานาชาติอย่างน้อย 1 เรื่อง (อยู่ระหว่างรอผลตอบรับ)
2. การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์
 - 2.1 เชิงนโยบาย มีการกำหนดนโยบายอิงงานวิจัยโดยหน่วยงานท้องถิ่น เมือง และประเทศ
 - 2.2 เชิงสาธารณะ มีเครือข่ายความร่วมมือ สามารถสร้างกระแสความสนใจในวงกว้าง
 - 2.3 เชิงวิชาการ มีการนำผลไปพัฒนาการเรียนการสอนและสร้างนักวิจัยใหม่
3. อื่นๆ มีแผนอนาคตที่จะรวบรวมข้อมูลวิจัยเป็นหนังสือ เกี่ยวกับ ถนนคนเดิน

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อภาษาไทย	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
บทสรุปผู้บริหาร	จ
สารบัญตาราง	ฎ
สารบัญภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาความสำคัญ และปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	3
1.3 วิธีวิจัย	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	4
1.5 แผนการดำเนินงานตลอดโครงการ	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 แนวคิดและทฤษฎี	6
2.1 พื้นที่สาธารณะ	6
2.2 แนวคิดการส่งเสริมการเดินเท้า	16
2.3 ถนนคนเดิน	23
2.4 ตลาดนัด	29
2.5 บทสรุป	35
บทที่ 3 วิธีวิจัย	36
3.1 วิธีวิจัย	36
3.2 ขอบเขตของการวิจัย	37
3.3 พื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย	37
3.4 กลุ่มตัวอย่าง	45
3.5 เครื่องมือวิจัย	46
3.6 การเก็บข้อมูล	47
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล	47
3.8 การสรุปผลวิจัย	47
บทที่ 4 ผลการวิจัย	48
4.1 ลักษณะเฉพาะตัวของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย	48
4.2 บทอภิปราย: พลวัตของพื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย	89

	หน้า
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย	95
5.1 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์	95
5.2 องค์ความรู้จากงานวิจัย	98
5.3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ	98
 บรรณานุกรม	 100
ภาคผนวก	105
ภาคผนวก ก ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนน	106
ภาคผนวก ข ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับภาค	135

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1-1	แสดงแผนการดำเนินงานวิจัย	5
3-1	รายการพื้นที่ศึกษาถนนคนเดิน 4 ภาค 15 ราย	38
3-2	รายการสำรวจ สังเกตและสัมภาษณ์	46
4-1	สรุปเปรียบเทียบชื่อถนน ลักษณะย่าน วันเวลา และขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา	56
4-2	จุดเด่น ที่ตั้งและความสัมพันธ์กับเมือง	58
4-3	องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน	63
4-4	ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน	78
4-5	การจัดการทรัพยากรคนและงบประมาณบนถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา	80
4-6	กฎ ระเบียบ กติกา การสำรวจผลและศึกษาฐานของผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการ	83
4-7	ข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานถนนคนเดิน	85
ก-1	การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคเหนือ	107
ก-2	การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคกลาง	115
ก-3	การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคอีสาน	121
ก-4	การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคใต้	126
ข-1	สรุปการวิเคราะห์ระดับภาค	136

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1-1	แสดงวิธีวิจัยตลอดโครงการ	4
2-1	แสดงพื้นที่สาธารณะแบบจัดรั้วในเมืองในแบบประเพณีของตะวันตก	6
2-2	แสดงพื้นที่สาธารณะแบบแผนประเพณี กรีกอโครา	7
2-3	แสดงพื้นที่สาธารณะยุคสมัยใหม่	8
2-4	แสดงพื้นที่สาธารณะยุคปัจจุบันของถนนคอร์นมาร์เก็ต อ็อกฟอร์ด	9
2-5	แสดงพื้นที่สาธารณะระหว่างอาคาร (เมืองหล้า สาธารณรัฐประชาชนจีน)	11
2-6	พื้นที่สาธารณะไทยในอดีต ถนนท่าแพ	13
2-7	พื้นที่สาธารณะของไทย ที่เน้นบรรยากาศธรรมชาติ ใกล้ชิด	14
2-8	บรรยากาศถนนซานตาเฟ เม็กซิโก ในอดีต	16
2-9	การสร้างพื้นที่คนเดินที่ถาวร ถนนสตรอยท์ ประเทศเดนมาร์ก	18
2-10	การส่งเสริมพื้นที่คนเดินร่วมกับการสัญจรอื่น (ถนนคอร์นมาร์เก็ต สหราชอาณาจักร)	19
2-11	ตรอก ซอก ซอย ทำหน้าที่พื้นที่สาธารณะ (เมืองเฉิงตู สาธารณรัฐประชาชนจีน)	20
2-12	การสร้างจุดสนใจให้พื้นที่คนเดิน (ย่านไชน่าทาวน์ กัวลาลัมเปอร์)	21
2-13	ถนนคนเดินแบบถาวร (ถนนเซนต์แคทารีน เมืองบอร์กโดซ์ ประเทศฝรั่งเศส)	23
2-14	ถนนคนเดินช่วงค่ำทุกวันหยุดสุดสัปดาห์ (ถนนจองเกอร์ มะละกา)	24
2-15	ถนนคนเดินราชดำเนิน เชียงใหม่	26
2-16	การเปรียบเทียบความยาวไทยกับถนนคนเดินในยุโรป	28
2-17	ตลาดนัดกรีนมาร์เก็ต ย่านอัมสเตอร์ดัม ค.ศ.1905	29
2-18	ถนนตลาดสินค้าเกษตร ที่ตลาดเกษตรกรยูเนียนสแควร์ กรุงนิวยอร์ก	30
2-19	ประโยชน์ของตลาดสาธารณะ	31
2-20	บรรยากาศตลาดหมู่บ้าน	31
2-21	ตลาดนัดเป็นที่พบปะของคนต่างกลุ่ม จากภาพ เมืองสิง ประเทศลาว	32
2-22	การจัดวางพื้นที่ตลาดนัดกาตวักควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่	33
3-1	ผังถนนคนเดินกาตเจียงฮาย จังหวัดเชียงราย	39
3-2	ผังถนนคนเดิน สันโค้งน้อย จังหวัดเชียงราย	39
3-3	ผังถนนคนเดินเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่	39
3-4	ผังถนนคนเดิน จังหวัดลำปาง	40
3-5	ผังถนนคนเดิน จังหวัดพิษณุโลก	40
3-6	ผังถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกี้ จังหวัดราชบุรี	40
3-7	ผังถนนคนเดินนครสวรรค์	41
3-8	ผังถนนคนเดินตรอกโรงยา จังหวัดอุทัยธานี	41
3-9	ผังถนนคนเดิน จังหวัดขอนแก่น	41
3-10	ผังถนนคนเดินชายโขงเชียงคาน จังหวัดเลย	42

ภาพที่		หน้า
3-11	ผังถนนคนเดินตลาดปล่อยของ จังหวัดภูเก็ต	42
3-12	ผังถนนคนเดินสถานีคนเดิน จังหวัดตรัง	42
3-13	ผังถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	43
3-14	ผังถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย	43
3-15	ผังถนนคนเดินสงขลา	43
3-16	ภาพบรรยากาศพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย	44
3-17	แสดงบริบทการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง	45
4-1	ลำดับเวลาของการพัฒนาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย สรุปผลการสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์	49
4-2	ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ถนนคนเดินที่แสดงลักษณะของย่าน	50
4-3	ขนาดหน้าตัดถนนคนเดิน แบ่งได้เป็น 4 ระดับ	51
4-4	ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวมาก	52
4-5	ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวปานกลาง	53
4-6	ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวน้อยและแบบลาน	54
4-7	ตัวอย่างบริบทของสถานที่ถูกใช้เพื่อเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน	57
4-8	ภาพหน้าตัดและภาพถ่ายถนนหน้ากว้างต่างกัน และผลของขนาดถนนต่อบรรยากาศ	61
4-9	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินเชียงราย	65
4-10	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสันโค้งน้อย	65
4-11	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินเชียงใหม่	66
4-12	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินกาดกองต้า ลำปาง	66
4-13	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินพิษณุโลก	67
4-14	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินตลาดเก่าโดยกีราชบุรี	67
4-15	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินอุทัยธานี	68
4-16	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินนครสวรรค์	68
4-17	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินขอนแก่น	69
4-18	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน	69
4-19	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินตลาดปล่อยของภูเก็ต	70
4-20	องค์ประกอบกายภาพของสถานีคนเดินตรัง	70
4-21	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	71
4-22	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย	71
4-23	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	72
4-24	ตัวอย่างการวางผังร้านค้าและกิจกรรมถนนคนเดิน	72
4-25	บรรยากาศการค้าขายบนถนนคนเดิน	73
4-26	แสดงอัตราการเก็บค่าแผงถนนคนเดิน	74
4-27	แสดงจำนวนผู้ค้าบนถนนคนเดิน	75
4-28	บรรยากาศของการจัดกิจกรรมบนถนนคนเดิน	76

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มา ความสำคัญ และปัญหา

พื้นที่สาธารณะเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมือง พื้นที่สาธารณะมีความหมายเชิงกายภาพว่าเป็นพื้นที่ที่คนใช้ร่วมกัน เป็นสมบัติร่วมของคนในสังคมนั้น และมีความหมายเชิงนามธรรมว่า เป้าพื้นที่ที่คนแสดงออกทางความคิดได้อย่างเสรีภายใต้ขอบเขตที่สังคมกำหนด ดังนั้น พื้นที่สาธารณะจึงเป็นเครื่องแสดงสิทธิ เสรีภาพ โอกาส ตลอดจนตัวบ่งชี้คุณภาพชีวิตของคนในเมืองที่สำคัญยิ่ง (Habermas, 1989)

นักวิชาการตะวันตกได้ชี้ให้เห็นวิวัฒนาการและความสำคัญของพื้นที่สาธารณะว่า พื้นที่สาธารณะเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมือง ทั้งยังเป็นประเด็นได้รับความสนใจมานานหลายศตวรรษแล้ว ในยุคประวัติศาสตร์โบราณ พื้นที่สาธารณะถูกกำหนด จัดวางและมองไว้อย่างโอ้อำใหญ่โต มีแบบแผน เช่น พลาซ่า และจัตุรัส มุมมองดังกล่าวถูกศึกษาตีความในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะมิติของสิทธิ เสรีภาพ และความสามารถในการเข้าถึงได้ โดยคนทุกคนโดยไม่เกี่ยวกับขนาด ตำแหน่งหรือสถานะพื้นที่ (Appleyard, 1987; Crawford, 1995; Fraser, 1990; Habermas, 1989) ในขณะเดียวกันยังมีมิติเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะในมิติสังคมและวัฒนธรรม ที่เห็นว่าพื้นที่สาธารณะควรเป็นพื้นที่ทั่วไปในชีวิตประจำวัน ที่เอื้อให้เกิดความมีชีวิตชีวาในเมือง ทำให้พื้นที่ในชีวิตประจำวันถูกดึงให้มียุทธศาสตร์ในฐานะพื้นที่สาธารณะด้วย (Cullen, 1971; Jacobs, 1961; Moudon, 1987; Whyte, 1976) ฐานความคิดของสองมุมมองนี้ นำมาสู่การปฏิบัติในช่วงเวลาต่อมา

เมื่อมีการออกแบบชุมชนเมืองได้เบ่งบาน เกิดเป็นศาสตร์สอนในมหาวิทยาลัยและนำไปปฏิบัติวิชาชีพอย่างกว้างขวาง นักวางแผนและออกแบบชุมชนเมืองจำนวนมากจึงเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะ โดยผนวกมิติทั้งเชิงสิทธิ เสรีภาพ โอกาส เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและสุนทรียภาพความงามเข้าด้วยกัน และยังยอมรับพื้นที่สาธารณะหลายรูปแบบมากขึ้น เช่น ถนน ทางเท้า โรงรถ ใต้สะพาน ไว้ในพื้นที่สาธารณะในชีวิตประจำวันด้วย (Carmona, 2003; Crawford, 1999; Dobbins, 2009; Gehl, 2001; Madanipour, 2003; Moughtin, 2003; Neill, 2004; Roberts and Greed, 2001; Tibbalds, 2001) แต่เมื่อเมืองพัฒนาเชิงเศรษฐกิจทุนนิยมในยุคต่อมา ได้เกิดการแย่งชิงของวาทกรรมว่าด้วยการเปลี่ยนไปของพื้นที่สาธารณะจากผลของบริโภคนิยมและทุนนิยม ทั้งจากการเปลี่ยนสื่อบริการของพื้นที่สาธารณะสู่เอกชน การกลายเป็นสินค้าเพื่อการบริโภค และผลของการสื่อสารที่เปลี่ยนพื้นที่สาธารณะกายภาพให้มาอยู่ในโลกอินเทอร์เน็ต (Schmidt and Nemeth, 2010; Southward and Ben-Joseph, 2010; Turner, 2002) วาทกรรมในยุคหลังนี้ชี้ปัญหาว่า พื้นที่สาธารณะปัจจุบันถูกซื้อและครอบครองแค่คนบางกลุ่ม ถูกปิดอยู่ในโลกที่มองไม่เห็น ไม่ก็ถูกอัดแน่นด้วยพื้นที่เทศกาล (Festival space) ตามครองครองสังคมทุนนิยมที่มุ่งสร้างสภาพแวดล้อมเพื่อการบริโภค (Consumption-based environment) และมุ่งทำให้พื้นที่สาธารณะให้กลายเป็นสินค้า (Public space itself is a commodity) ซึ่ง Gehl (1989) สถาปนิกและนักวิชาการชาวเดนมาร์กได้ชี้ให้เห็นว่าสังคมเปลี่ยนไปทุกวัน ชีวิตผู้คนบนพื้นที่สาธารณะก็เปลี่ยนไปด้วย เราจึงต้องศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงเชิงสังคมและกายภาพให้เข้าใจทั้งในเชิงหลักการและถอดบทเรียนปฏิบัติไปตามพลวัตของเมือง

นักวิชาการที่ศึกษาพื้นที่สาธารณะในมุมมองตะวันออกได้ชี้ประเด็นว่า การศึกษาเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะตะวันออกมีเมื่อประมาณ 10 - 20 ปี ที่ผ่านมา โดยเป็นผลพวงจากการศึกษาจากแนวคิดตะวันตกตั้งแต่ปี 1970 และมีผลพัฒนาเมืองในเชิงกายภาพเต็มที่นับแต่ ค.ศ.1990 (Wang, 2011) นักวิชาการ

ตะวันออกส่วนมากเห็นร่วมกันว่า พื้นที่สาธารณะตะวันออกมีนัยยะเชิงสังคมวัฒนธรรมที่ต่างกับโลกตะวันตก เพราะเมืองในตะวันออกวิวัฒนาการมาจากชนบท จึงมีโครงสร้างและแบบแผนเมืองที่ไม่เป็นทางการ มีความยืดหยุ่น เป็นธรรมชาติ เมื่อเมืองเติบโตไปตามกระแสโลกจึงเกิดเป็นเมืองที่มีทั้งความกลมกลืนหลากหลายและขัดแย้ง ทั้งเชิงสิทธิ เสรีภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม แต่การเปิดประเด็นศึกษาของเมืองตะวันออกกลับมีไม่มากนัก ทั้งในเชิงแนวคิด ทฤษฎีและพื้นที่ศึกษา ที่เกิดจากฐานความรู้และเงื่อนไขเฉพาะตัวของตนเอง อันจะทำให้เข้าใจความเป็นไปของสังคมเมืองตะวันออกยิ่งขึ้น ความขาดแคลนความรู้และมุมมองทำให้การพัฒนาเมืองตะวันออกเดินตามรอยตะวันตก และนำไปสู่ความขัดแย้งกับสภาพความเป็นจริงในที่สุด (นิธิ เอียวศรีวงศ์, 2546; ปราณอม ตันสุขานันท์, 2551: ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ, 2547; Chia, 2003; Chifos and Yebes, 200; Dick and Rimmer, 1998) นอกจากนี้ วรรณกรรมเกี่ยวกับถนนและพื้นที่สาธารณะของโลกตะวันออกที่นำไปสู่ข้อเสนอแนะทางการออกแบบและวางผังชุมชนยังมีอยู่น้อยมาก องค์ความรู้ยังจำกัดอยู่ในวงวิชาการ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเปิดประเด็นศึกษาและรวบรวมความรู้ให้มากขึ้นและเผยแพร่ให้กว้างขวาง (Haiyin, 2002; Hou, 2002; Kiang et al., 2010)

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินในวิถีตะวันออก เพราะตระหนักว่าถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญยิ่ง เป็นพื้นที่ที่มีอยู่กว้างขวางที่สุด พบได้ทั่วไป เข้าถึงได้โดยคนทุกคน สนองตอบความต้องการของคนมาช้านาน และมีพลวัตที่แปรเปลี่ยนไปตามสังคมวัฒนธรรมทั้งในเชิงสถานที่และเวลา ในทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศในแถบโลกตะวันออกมีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินขึ้นจำนวนมาก ทั้งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลี ฮองกง สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาวและไทย โดยเฉพาะในประเทศไทยมีการพัฒนาถนนคนเดินในแบบเฉพาะตัวที่คล้ายกับถนนตลาด (Market Street) ในระยะไม่ถึง 10 ปี ที่ผ่านมาน ถนนคนเดินได้ถูกสร้างขึ้นและแพร่กระจายสู่เมืองต่างๆ ไปในทุกภาคของประเทศไทย จนกล่าวได้ว่า “มีอยู่ทุกหนทุกแห่ง” ทั้งโดยนโยบายภาครัฐและการผลักดันของภาคประชาชน ถนนคนเดินส่วนมากได้รับการตอบรับอย่างดีและดำเนินการมาต่อเนื่องจนอยู่ตัว แต่ขณะเดียวกัน ก็มีถนนคนเดินส่วนหนึ่งไม่ประสบความสำเร็จ เพราะถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักว่ามุ่งแต่จะค้าขายกันเกินควร หรือถึงขั้นปิดตัวลงไปเพราะไม่เป็นมีคนมาใช้ ถนนคนเดินจึงถือเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมเมืองที่ซับซ้อนของสังคมไทย เพราะสะท้อนลักษณะเฉพาะของสังคมตะวันออกในแง่ของการใช้ตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมีใช้เป็นลักษณะของไทยเท่านั้น แต่พบว่าเป็นลักษณะร่วมของเมืองในเอเชีย ดังที่ปรากฏว่ามีถนนคนเดินแบบตลาดที่คล้ายกันกับของไทยในหลายเมือง อาทิ เชียงใหม่ เชียงตุง เกียวโต โซล ฮองกง สิงคโปร์ หลวงพระบาง ฮานอย ฮอยอัน ปีนัง มะละกา กัวลาลัมเปอร์ และอื่นๆ (นิธิ เอียวศรีวงศ์, 2546) แต่ก็ยังมีงานวิจัยจำนวนน้อยที่ศึกษาเชิงลึก เพื่อนำไปสู่ความรู้ความเข้าใจในพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะไทยและตะวันออก เพื่อสร้างความก้าวหน้าทางวิชาการและวิชาชีพอย่างมีนัยสำคัญได้

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด โดยใช้แนวคิดที่ยังไม่มีการศึกษาร่วมกันมาก่อน ประกอบด้วยแนวคิด ‘พื้นที่สาธารณะ’ ‘การเดินเท้า’ ‘ถนนคนเดิน’ และ ‘ตลาดนัด’ เป็นการศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดินที่เกิดขึ้น และชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ทางสังคมวัฒนธรรมของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย งานวิจัยนี้มุ่งต่อยอดงานวิจัยที่ผ่านมา (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ, 2547) องค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้จะนำความก้าวหน้าทางวิชาการและให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะของไทย และขยายไปสู่ของสังคมตะวันออกและโต้แย้งกับแนวคิดแบบตะวันตกได้ การประยุกต์ใช้องค์ความรู้จะเป็นประโยชน์ต่อการ

กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะในรูปแบบถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทาง และยั่งยืนทั้งของไทยและเอเชียที่มีบริบทสังคมวัฒนธรรมคล้ายคลึงกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 เพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผ่านพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาค ของไทย

1.2.2 เพื่ออภิปรายการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดิน ตลอดจนพลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกได้

1.3 วิธีวิจัย

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองไทย และรูปการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น ตลอดจนอภิปรายพลวัตความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออก มีแผนการวิจัย ดังนี้

1.3.1 ทบทวนแนวคิดและวรรณกรรม

1.3.2 สำนวนาร่อง กำหนดเกณฑ์และคัดเลือกพื้นที่ศึกษา และออกแบบเครื่องมือภาคสนาม

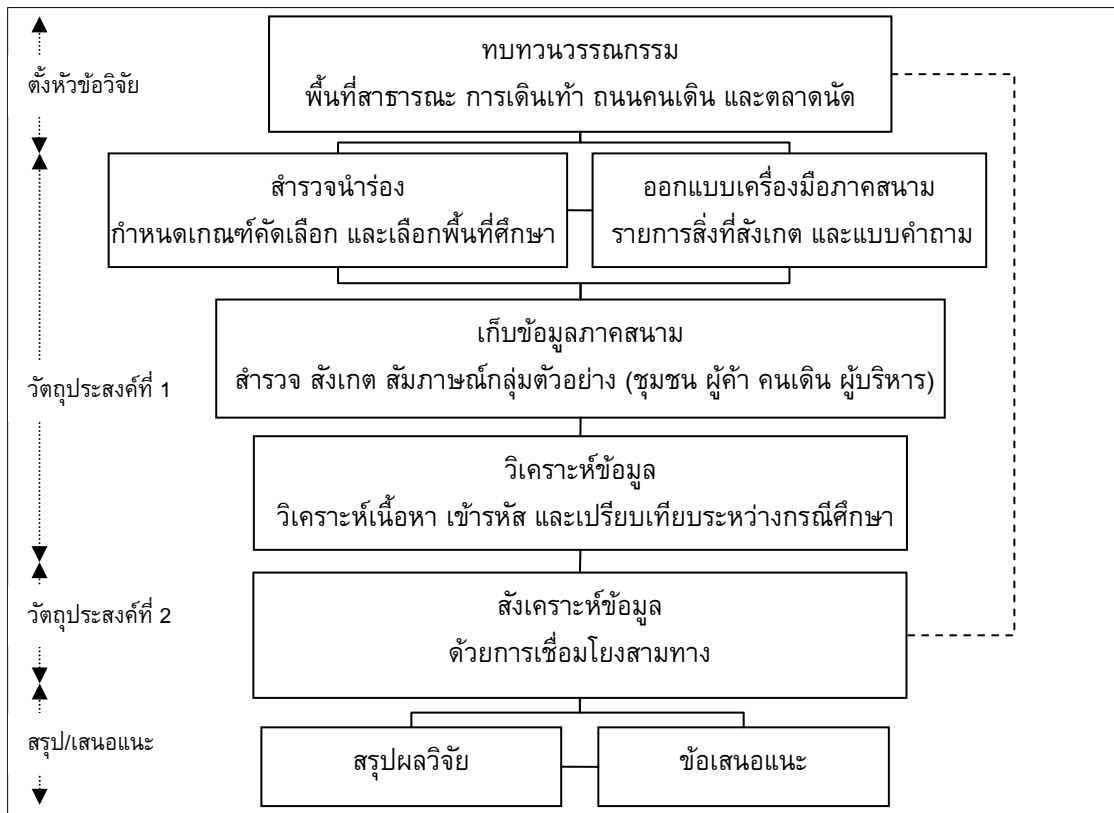
1.3.3 เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพในการเก็บข้อมูลจนกว่าจะอิ่มตัว (Saturation)

1.3.4 วิเคราะห์ข้อมูลภาคสนามด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) เข้ารหัสข้อมูล (Coding) แล้วนำผลมาเปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษา (Cross-case comparison) เพื่อสรุปลักษณะสำคัญของถนนคนเดินตามวัตถุประสงค์ที่ 1

1.3.5 สังเคราะห์ผลวิจัยเกี่ยวกับพลวัตพื้นที่สาธารณะ.๐ประเด็นจากภาคสนามและวรรณกรรม ตามวัตถุประสงค์ที่ 2

1.3.6 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์ที่ 2 ข้อ

1.3.7 เสนอแนะผลจากการวิจัย



ภาพที่ 1-1 แสดงวิธีวิจัยตลอดโครงการ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตพื้นที่

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย จากถนนคนเดินที่จัดเป็นรอบประจำมาอย่างต่อเนื่องจนอยู่ตัว สม่าเสมอ เป็นที่รับรู้และจดจำได้

1.4.2 ขอบเขตเวลา

มีระยะเวลาวิจัย 12 เดือน

1.4.3 ขอบเขตเนื้อหา

ครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด

1.5 แผนการดำเนินงานตลอดโครงการ

ตารางที่ 1-1 แสดงแผนการดำเนินงานวิจัย

เดือน	กิจกรรม (Activities)	ผลของกิจกรรม (Output)
1 - 2	พบนักวิจัยที่ปรึกษา สร้างกรอบแนวคิด คัดเลือกพื้นที่ศึกษา เรียบเรียงวรรณกรรม	วรรณกรรมและแนวคิด ทฤษฎี
2 - 4	วางกรอบแนวความคิดและวิธีวิจัย เตรียมเครื่องมือวิจัย สำรวจและคัดเลือกพื้นที่ศึกษา	กรอบแนวคิด วิธีวิจัย คำถาม เครื่องมือเก็บข้อมูล
4 - 10	ลงพื้นที่ละเอียดเพื่อบันทึกกายภาพ สังคม วัฒนธรรมในพื้นที่	ผลการวิเคราะห์ รายงานความก้าวหน้า
10 - 12	สรุปร่างรายงาน ทุนวิจัย และนำเสนอบทความในที่ประชุมวิชาการ นานาชาติ	สังเคราะห์ผลและสรุป บทความทางวิชาการ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ได้สร้างแนวคิดการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดที่สามารถอธิบาย
ปรากฏการณ์สังคมที่เกิดขึ้นและอธิบายกับกรอบแนวคิดทฤษฎีพหุมิติที่วางไว้

1.6.2 ได้ความรู้ความเข้าใจเพื่อนำไปกำหนดนโยบายสาธารณะเกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดิน
อย่างถูกต้องและยั่งยืน

1.6.3 ได้องค์ความรู้วิชาการเพื่อใช้แต่งหนังสือ/ตำรา เรื่อง ถนนคนเดินไทย

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎี

เนื้อหาในบทนี้ทบทวนแนวคิดและทฤษฎี 4 ส่วน ประกอบด้วย พื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด

2.1 พื้นที่สาธารณะ

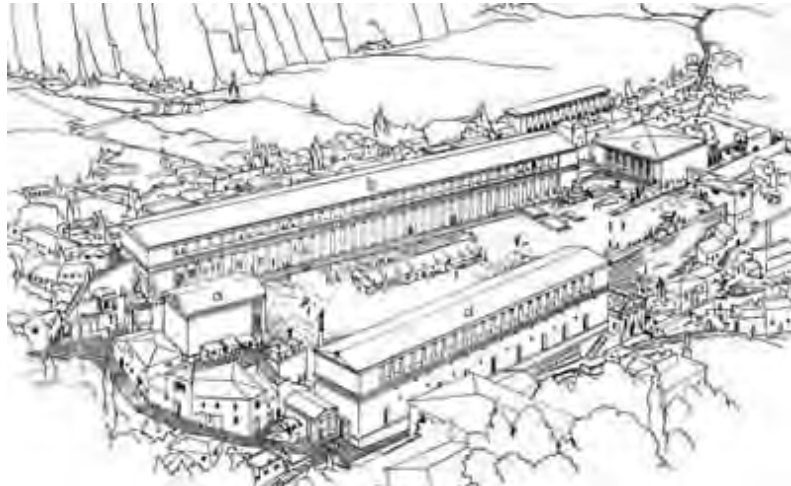
พื้นที่สาธารณะ หมายถึง พื้นที่ส่วนรวมที่เข้าถึงได้โดยทุกคน เป็นความหมายที่ตรงข้ามกับพื้นที่ส่วนตัว พื้นที่สาธารณะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมให้คนและกิจกรรมในพื้นที่ส่วนตัวได้พบปะกันเพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์ต่อกันได้ (Fraser, 1990; Gehl, 2001; Habermas; 1989; Jacob, 1961; Madanipour, 2003) พื้นที่สาธารณะจึงทำหน้าที่สะพานเชื่อมต่อพื้นที่ส่วนตัวย่อยๆ เข้าด้วยกันเป็นย่าน ชุมชนและเมือง พื้นที่สาธารณะจึงเป็นทั้งพื้นที่แห่งความเคลื่อนไหว (Movement space) พื้นที่แลกเปลี่ยน (Place of transaction) และพื้นที่รวบรวมความเป็นเมืองเข้าด้วยกัน (Place of assembly) (Erickson, 2001)



ภาพที่ 2-1 แสดงพื้นที่สาธารณะแบบจตุรัสเมืองในแบบประเพณีของตะวันตก

ประวัติศาสตร์การศึกษาและตีความเรื่องพื้นที่สาธารณะมีมานานร้อยปีมาแล้ว ในบทที่แล้วได้กล่าวพอสังเขปถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่สาธารณะที่เริ่มต้นแบบยิ่งใหญ่ อลังการ มาสู่มุมมองเรื่องสิทธิ เสรีภาพในพื้นที่สาธารณะที่เท่าเทียมและเข้าถึงได้ มาจนถึงพื้นที่สาธารณะเชิงสังคมที่เน้นคนและวิถีชีวิต มาสู่ยุคของการออกแบบชุมชนเมืองที่นำเอาแนวคิดมาประยุกต์และพัฒนาพื้นที่สาธารณะไปทั่วโลก และเข้าสู่ยุคทุนนิยมที่โต้แย้งเรื่องการซื้อขายและใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อเป็นสินค้าบริโภค

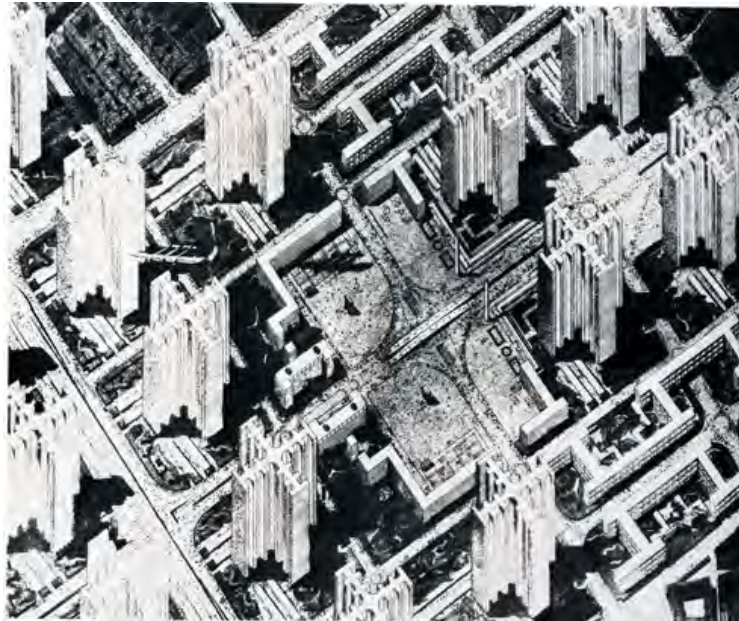
กาญจน์ นทีวุฒิกุล (2550) ได้ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะโดยแบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา คือ ยุคแบบแผนประเพณี (Traditional Era) ยุคสมัยใหม่ (Modern Era) และยุคปัจจุบัน (Present time) ดังนี้



ภาพที่ 2-2 แสดงพื้นที่สาธารณะแบบแผนประเพณี กรีกอโครา

ที่มา : www.aestheism.about.com

ยุคแบบแผนประเพณี เป็นยุคที่เมืองเติบโตตามแบบแผนและประเพณี เน้นการสร้างพื้นที่สาธารณะที่เน้นความงาม สัญลักษณ์และความสมบูรณ์แบบ เพื่อมุ่งสร้างสถาบันเมือง เช่น ในสมัยกรีก โรมัน และยุคกลางมักใช้ปิแอสซา (Piazza) และจัตุรัส (Square) ยุคเรอเนอซองส์ใช้ลานประชุม (Forum) ตลอดจนแนวผนังล้อมลานกลาง (Arcade) อนุสาวรีย์ น้ำพุ Zucker (1959) อภิปรายว่าพื้นที่สาธารณะในยุคแบบแผนประเพณีเน้นการสร้างสถาปัตยกรรมล้อมรอบพื้นที่ว่างสาธารณะที่สมบูรณ์แบบและสง่างาม มีความเป็นหนึ่งเดียวระหว่างสถาปัตยกรรมและพื้นที่ เขากล่าวว่า ในยุคเหล่านี้พื้นที่ทางสังคมถูกวางแผนโดยผู้ปกครองเมือง มีประชาชนเป็นผู้ใช้ เพื่อกิจกรรมของเมืองและสาธารณะ



ภาพที่ 2-3 แสดงพื้นที่สาธารณะยุคสมัยใหม่
ที่มา : Corbusier, 1987

พื้นที่สาธารณะยุคสมัยใหม่ (Modern Era) เกิดหลังปฏิวัติอุตสาหกรรมและสงครามโลกครั้งที่ 2 เน้นประโยชน์ใช้สอยเป็นหลัก (Functionalism) โดยมีแนวทางการออกแบบเป็นแบบ “สากลนิยม” (International Style) (Trancik, 1986: 21) ยุคนี้เน้นการสร้างเมืองที่มีสุขภาวะและลักษณะกายภาพที่ดี ให้ความสำคัญของการเปิดพื้นที่ให้ได้รับและถ่ายเทอากาศและแสงแดด แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินรูปแบบต่างๆ ออกจากกัน เพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการต่างๆ พื้นที่ว่างสาธารณะในยุคนี้ มักถูกสร้างในรูปแบบของสวนสาธารณะ (Public park) ไม่ให้ความสำคัญกับชีวิตสังคมในมุมมองของผู้ใช้พื้นที่มากนัก มักมีกลุ่มอาคารตั้งอยู่อย่างโดดเดี่ยวที่มีระยะห่างกันมาก ส่งผลให้ผู้คนมีปฏิสัมพันธ์น้อยลง มีการเติบโตของเมืองไร้การควบคุมโดยเฉพาะในพื้นที่ชานเมือง ทำให้ผู้คนต้องพึ่งพาการสัญจรด้วยยานพาหนะมากกว่าการเดินเท้า



ภาพที่ 2-4 แสดงพื้นที่สาธารณะยุคปัจจุบันของถนนคอร์นมาร์เก็ต อ็อกฟอร์ด

ส่วน **พื้นที่สาธารณะในยุคปัจจุบัน** เป็นผลมาจากยุคหลังสมัยใหม่ (Postmodern) ที่เกิดความเคลื่อนไหวทางวิชาการและวิชาชีพเกี่ยวกับการออกแบบชุมชนเมือง โดยเน้นคุณค่าและคุณภาพชีวิตสาธารณะในมิติกายภาพและสังคม การสร้างความเป็นสถานที่ (Place making) ในพื้นที่ชีวิตประจำวัน ชุมชนละแวกบ้าน ถนน พาหนะ และสวนสาธารณะที่ส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ของคนเมือง (Cullen, 1996; Jacobs, 1961, Gehl, 1996; Pushkarev, 1978) แนวคิดของกลุ่มนี้เปลี่ยนพื้นที่สาธารณะแบบแผนประเพณีที่กระจุกตามจัตุรัสเมือง มาสู่ถนน ทางเท้า พื้นที่เล็กๆ น้อยๆ ในละแวกบ้าน โดยเน้นบทบาทของกิจกรรมของมนุษย์ และสถานที่ที่สังคมปฏิสัมพันธ์กัน ต่อมา การศึกษาพื้นที่สาธารณะได้ขยายวงกว้างไปในเชิงสังคมมากขึ้น เมื่อ Rapoport (1977) ได้ศึกษาเกี่ยวกับภูมิหลังการตั้งถิ่นฐาน ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม ระบบกิจกรรมที่มีผลต่อระบบพื้นที่ โดยย้ำถึงบทบาทของนักออกแบบเมืองว่า นักออกแบบต้องสามารถออกแบบที่ว่าง (Space) และสร้างสถานที่ (Place) ไปพร้อมกัน โดยผ่านการสังเคราะห์ขององค์ประกอบของสภาพแวดล้อม สังคมและวัฒนธรรม และตามความต้องการของผู้ใช้ โดยให้ความสำคัญแก่กิจกรรม (Activities) และเหตุการณ์ (Events) ซึ่ง Crawford (1999) ได้อภิปรายถึงแนวคิดการสร้างสถานที่โดยใช้พื้นที่ถนน เป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อการค้าขายแบบไม่เป็นทางการ ตามวิถีชีวิตของชุมชนและวัฒนธรรมท้องถิ่นนั้น เพื่อสร้างเสริมเศรษฐกิจชุมชน ในยุคนี้ยังมีนักคิดอีกจำนวนมากที่ศึกษาวิจัยกรณีศึกษาต่างๆ เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ต่างๆ ของพื้นที่สาธารณะในปัจจุบัน

ในอีกมุมมองหนึ่ง Neal (2010) ได้สรุปแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะที่เขาเรียกว่า Common ground of perspectives on public space ว่ามีอยู่ 3 มุมมอง คือ มุมมองแรก เป็นวาทกรรมเชิงการเมือง (Political) เป็นมุมมอง คือ เน้นเรื่องสิทธิ เสรีภาพ ประชาธิปไตย นักคิดในกลุ่ม เช่น Fraser, Habermas, Lefebvre มุมมองต่อมา เป็นมุมมองเชิงกฎหมาย-เศรษฐศาสตร์ (Legal-economic perspectives) ที่พยายามค้นหานิยามของพื้นที่สาธารณะ สิทธิครอบครอง ใช้งานระหว่างสาธารณะกับเอกชน ความรับผิดชอบต่อการใช้พื้นที่ ตลอดจนการได้และเสียผลประโยชน์ของคนต่างกลุ่มจากผลของทุนและบริโภคนิยม มุมมองนี้แนวคิดก็มีความเป็นการเมืองอยู่ แต่เน้นผลประโยชน์ที่ไม่เท่าเทียมหรือไม่ควรจะเป็น มีนักคิดในกลุ่ม อาทิ Crawford, Schmidt, Nemeth, Turner มุมมองสุดท้าย เป็นมุมมองเชิงสังคม-กายภาพ (Socio-spatial) ที่มองไปที่คน ชีวิต กิจกรรม เชื่อมโยงไปสู่การจัดวาง/การใช้พื้นที่กายภาพและสังคมที่เหมาะสม กลุ่มนี้ยังเน้นบทบาทของพื้นที่สาธารณะที่เป็นจุดที่เชื่อมโยงบุคคล สถานที่และวัฒนธรรมจนเกิดเป็นอัตลักษณ์ของถิ่นที่ มุมมองนี้ได้รวมทั้งนักสังคมวิทยาและนักออกแบบ อาทิ Appleyard, Carmona, Dobbin, Jacobs, Gehl, Lynch, Madanipour, Moudon, Whyte จัดเป็นกลุ่มที่นำแนวคิดไปสู่การปฏิบัติ หากพิจารณาในเชิงมุมมองแล้ว จะเห็นว่า งานวิจัยเรื่องถนนคนเดินมีความเกี่ยวข้องกับทุกมุมมองที่กล่าวมา แต่นับว่าเชื่อมโยงแนวคิดกับมุมมองเชิงสังคม-กายภาพมากที่สุด

นักวิชาการและนักคิดในมุมมองเชิงสังคม-กายภาพของพื้นที่สาธารณะเน้นความสัมพันธ์ของกิจกรรมของคนโดยเฉพาะการเดินเท้า โดยกล่าวว่า พื้นที่สาธารณะกับการเดินเท้าเป็นเรื่องที่แยกจากกันไม่ขาด เพราะความเคลื่อนไหวของคนช่วยสร้างพื้นที่สาธารณะให้มีชีวิต และช่วยหล่อเลี้ยงจิตวิญญาณเมืองให้มีชีวา Jacobs (1961) นักคิดแถวหน้า กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะที่ดีวัดได้จากการมีคนเดินคนใช้ อย่างสม่ำเสมอ และหลากหลาย ทั้งเชิงเวลา กิจกรรม กลุ่มคน เพศ วัย และฤดูกาล ส่วน Whyte (1980) และ Gehl (2001) ได้กล่าวสอดคล้องกันว่า พื้นที่สาธารณะที่ดีสามารถวัดได้จากปริมาณคนใช้และความสามารถในการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายพื้นที่สาธารณะและส่วนตัวที่อยู่โดยรอบทั้งระดับชุมชนและเมือง พื้นที่สาธารณะที่ดีจึงควรโล่งว่าง มีการใช้งานนอกประสงค์ เข้าถึงง่ายทั้งการเดินทางและการสัญจรประเภทอื่น ทั้งยังต้องสอดคล้องกับความสบายตามสภาพภูมิอากาศของแต่ละท้องถิ่น Bill Hillier (1989) กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะที่ดีว่าต้องมีลักษณะเป็น 'ชุมชนเสมือน' (Virtual community) กล่าวคือ เป็นที่ซึ่งคนมารวมกันเพื่อทำกิจกรรมบางอย่าง โดยที่คนเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน

Schmidt and Nemeth (2010) ได้ชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สาธารณะที่สำคัญและเคลื่อนไหวสูงสุดถูกค้นพบโดยผู้ใช้อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รู้จักพื้นที่นั้นๆ ดีที่สุด ซึ่งพื้นที่เหล่านั้นอยู่ที่ใดก็ตามที่คนเข้าไปพบและใช้งาน Loukaitou-Sideris (1996) กล่าวว่าพื้นที่สาธารณะอาจเกิดในพื้นที่ร้างถูกละเลย พื้นที่เหล่านั้นเคยเป็นรอยแยกของเมืองที่ไม่ถูกใช้มานาน (A crack in the city) เมื่อคนเข้าไปพบและนำกลับมาใช้ได้ อีกคุณค่าความหมายจึงกลับมาสู่พื้นที่สาธารณะนั้น เขายังกล่าวว่า เมืองมีรอยแยกน้อยใหญ่อยู่จำนวนมาก อยู่ที่ว่าจะค้นหาและรู้วิธีออกแบบจัดการให้กลับมาใช้ได้หรือไม่

Turner (2002) ชี้ประเด็นการเติบโตของบทบาทเชิงเศรษฐกิจของพื้นที่สาธารณะว่าปัจจุบันพื้นที่สาธารณะกลายเป็นสถานที่รองรับการบริโภค (Consumption-based place) ที่ถูกออกแบบเพื่อเป็นสวนสนุกแก่นักท่องเที่ยวมากกว่าพื้นที่สาธารณะแก่คนท้องถิ่นในเมือง หลายเมืองที่เขาศึกษาล้วนต้องปรับตัว เพื่อหาสมดุลระหว่างแรงปรารถนาทางเศรษฐกิจกับความต้องการเข้าถึงได้ของคนเมืองเอง การประนีประนอมนั้นรวมถึงการยอมให้เอกชนหรือกลุ่มคนเข้ามามีบทบาทกำหนดการใช้งานพื้นที่สาธารณะ เพื่อแลกกับ

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่เมืองจะได้รับกับสิทธิได้ใช้ของคนเมือง พื้นที่สาธารณะในปัจจุบันจึงต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในหลายด้าน ทั้งกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

กล่าวโดยสรุป ในมุมมองตะวันตก คุณสมบัติพื้นที่สาธารณะที่ดี คือ มีกายภาพที่โล่งว่าง ใหญ่โต เชื่อมต่อกับพื้นที่อื่น เข้าถึงง่าย ความเป็นศูนย์กลาง มีความอ่อนน้อมประสงค มีความสบายตามสภาพท้องถิ่น ทำให้เป็นที่ชื่นชอบ มีการใช้งานจำนวนมากและสม่ำเสมอ การทบทวนงานวิชาการตะวันตกพบว่า พื้นที่สาธารณะได้รับการศึกษาตีความมานานพอสมควร ทั้งจากมุมมองปรัชญา สังคมวิทยา เศรษฐศาสตร์ การเมืองและสภาพแวดล้อม จนเกิดเป็นกลุ่มแนวคิดที่ชัดเจนและเกิดแนวทางนำไปใช้ในเชิงวิจัยและออกแบบได้ ความเป็นนักคิดที่มีระบบระเบียบชัดเจนเป็นปัจจัยส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของเมืองตะวันตกให้มีแบบแผนเฉพาะตัวที่เป็นระเบียบ ชัดเจน สวยงาม และประสบความสำเร็จเป็นกรณีศึกษาไปทั่วโลก



ภาพที่ 2-5 แสดงพื้นที่สาธารณะระหว่างอาคาร (เมืองหล้า สาธารณรัฐประชาชนจีน)

ในมุมมองของเอเชีย พื้นที่สาธารณะมีลักษณะที่แตกต่างไปทั้งในเชิงกายภาพ สังคมวัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ปรานอม ตันสุขานันท์ (2549) กล่าวว่า โลกตะวันออกมีความแตกต่างจากตะวันตกเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะจุดกำเนิดและการพัฒนาการความเป็นเมือง ปรานอมได้ชี้ให้เห็นว่า เมืองในโลกตะวันออกตั้งอยู่บนต้นทุนสังคมเพาะปลูก เมืองเกิดจากการทำป่าให้เป็นนา ทำนาเป็นบ้าน ทำบ้านเป็นเมือง ดังนั้น เมืองจึงมีโครงสร้างเชิงเศรษฐกิจและสังคมเกษตรกรรมฝังอยู่ในรากเหง้า ความแตกต่างนี้ส่งผลถึงรากถึงโคนต่อองค์ประกอบ ชีวิต ผู้คน และวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองมาตั้งแต่อดีตที่มีผลมาถึงปัจจุบัน

Wang (2011) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะในจีนเป็นผลมาจากการวางผังแบบตารางเพื่อจัดวางบ้านตามกลุ่มแซ่ตระกูลแบบบ้านล้อมสวน (Courtyard house) ดังนั้น ที่ว่างสาธารณะแต่เดิมจึงมีหลายระดับ ทั้งที่ว่างระหว่างเรือน กลุ่มเรือน กลุ่มบ้าน ตลอดจนลานกลางหมู่บ้านที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลาง ผังเดิมมีข้อจำกัดเรื่องขนาดถนนที่เล็ก ไม่มีทางเท้า และไม่เชื่อมต่อกันเพราะถูกกั้นโดยการบุกรุกพื้นที่ของเอกชน แนวทางการพัฒนาพื้นที่สาธารณะของจีนจึงเริ่มจากการขยายพื้นที่ถนนเพื่อเพิ่มทางเท้า เปิดทางที่ถูกกั้น ลดปริมาณรถยนต์ลง แล้วจึงปรับเปลี่ยนพื้นที่ทั้งถนน ทางเท้าและลานโล่งให้เป็นระบบพื้นที่สาธารณะแบบเชื่อมถึงกันหมด โดยมีชนสงฆ์สงฆ์เชื่อมระหว่างจุดที่ไกลกันออกไป

Achihara (1989) นักวิชาการและออกแบบภูมิทัศน์เมืองชาวญี่ปุ่นกล่าวว่าพัฒนาเมือง โดยเฉพาะเมืองตะวันออกที่มีเนื้อเมืองเดิมซับซ้อน มีเรื่องราวมาก ต้องใช้วิธีการทั้งการเติมเข้าไป (Addition) จากภายในสู่ภายนอก และการลดทอนลงจากภายนอกสู่ภายใน (Subtraction) ซึ่งท้ายที่สุดต้องมุ่งออกแบบลง ถึงรายละเอียดของถนน ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ระหว่างอาคารกับถนน เส้นรนาบของอาคาร ถนน ทางเท้ากับการเข้าถึงของคน กิจกรรม

Connor (1983) และ McGee (1967) นักวิชาการเรื่องเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของเมืองในโลกตะวันออกมิได้ถูกสร้างอย่างจงใจและเป็นแบบแผนเหมือนอย่างเมืองใน ตะวันตก แต่เกิดจากการขยายตัวของสังคมชนบทมาสู่เมือง (From rural town to urban city) เป็น กระบวนการเติบโตตามธรรมชาติของความต้องการที่เพิ่มขึ้น (Growth by needs) ไม่มีแบบแผน (Non-structured) ไม่เป็นทางการ (Informal) ตามรากฐานเศรษฐกิจเกษตรกรรม (Agriculture-based economy) เขายังกล่าวว่า การที่เมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอาณานิคมตะวันตก ทำให้มีลักษณะสำคัญร่วมกัน ของเมืองอาณานิคม (Colonial city) ที่มีกลิ่นอายพื้นเมืองผสมกับตะวันตก ตลอดจนจีนและอินเดีย ทำให้เมือง มีโครงสร้างต่างไปจากเมืองในภูมิภาคอื่นของเอเชีย

นักวิชาการที่เปิดประเด็นพื้นที่สาธารณะในสังคมไทยอย่างเชื่อมโยงมิติไทยกับตะวันตก มีหลายท่าน ด้วยกัน นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2546) กล่าวว่า

“... สิทธิเสรีภาพในการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นเรื่องสำคัญแก่ทุกคน แต่ในระยะร้อย กว่าปี นับตั้งแต่ยุคหน้าความทันสมัยมาสู่ประเทศจนถึงปัจจุบัน มีบางอย่างเกิดขึ้นพื้นที่ สาธารณะในสังคมไทย อย่างแรก ก็คือ พื้นที่สาธารณะเก่าหายไป ในขณะที่คน เข้าถึงพื้นที่สาธารณะอย่างใหม่ที่เกิดขึ้นได้ยาก หรือต้องเข้าไปภายใต้การกำกับอย่าง เข้มงวดรัดกุมจากฝ่ายผู้มีอำนาจ จนทำให้พื้นที่เหล่านั้นไม่ได้เป็น "สาธารณะ" จริง **อย่างที่สอง** คือ ความไม่เท่าเทียมกันของคนกลุ่มต่างๆ ในการสร้างพื้นที่สาธารณะ ในสังคม พื้นที่สาธารณะเก่าหายไปนั้นมีตัวอย่างให้เห็นมากมาย นับตั้งแต่ในทาง กายภาพ ช่วงกลางบ้านก็หายไป วัดถูกหลวงพ่อยึดไปเป็นพื้นที่ของตนเองเด็ดขาด พื้นที่ซึ่งไม่เป็นกายภาพก็หายไป ไม่เป็นเวทีสำหรับการแสดงออกซึ่งความคิดเห็น ของคนในท้องถิ่นอีกแล้ว ตรงกันข้ามกับที่กล่าวแล้ว พื้นที่ซึ่งเกิดใหม่ก็ไม่ได้เปิดกว้าง แก่กิจกรรมทุกอย่าง แต่ตกอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้มีอำนาจอย่างใกล้ชิด...”

ขวัญสุวรรณ อติโพธิ (2548) กล่าวว่า เมืองในแทบทุกภูมิภาคของไทยเกิดและขยายตัวอย่างไร้ระบบ ทั้งขาดการเตรียมการและการจัดการที่ดี การจัดการพื้นที่ของเมือง จึงมุ่งเน้นประโยชน์ใช้สอยของแต่ละภาค ส่วน ขาดการออกแบบพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้สมาชิกชุมชน ได้พบปะแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้ง สร้างสรรค์กิจกรรม อันเป็นส่วนสำคัญ ของการดำรงชีวิตในสภาพพื้นที่เดียวกัน ขวัญสุวรรณกล่าวย้อนไปใน ประวัติศาสตร์ไทยว่า

“สมัยอยุธยา สมัยสุโขทัย ดันรัตนโกสินทร์ มีแม่น้ำลำคลอง ศาลาวัด มีทุ่งพระสุเมรุ อะไรต่างๆ มารองรับหมู่เหล่าตามบริบทเดิม แต่พอมาปัจจุบัน วัดก็ค่อยทยอยลงไป มาก ภูมิศาสตร์ชีวิต พฤติกรรมจากไป ตลาดสดก็อ่อนแรง ขณะเดียวกันชีวิตใหม่ๆ ตัวตนใหม่ๆ สถาบันต่างๆที่เป็นกลุ่มทางสังคมก็อยากจะมีกิจกรรม ซึ่งที่ว่างเก่าๆ เดิมรองรับไม่ได้ จึงมีความจำเป็นว่า ชีวิตหมู่เหล่าใหม่ๆในที่ว่างสาธารณะหน้าใหม่ๆ เห็นท่าจะเป็นเรื่องจำเป็น เรียกอีกอย่างว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการคบหา ถ้าไม่

มีโครงสร้างก็ไม่รู้จะไปคบกันยังไ ม่นมี 2 อย่างคือ หนึ่งตรงนี้มีมันเปลือก แต่กิจกรรมชีวิตที่มายืดใช้ เกิดขึ้นมานี้มันเป็นชีวิต ดังนั้น ลานเมืองหรือที่ว่างอันเป็นพื้นที่สาธารณะก็คือโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการดำเนินกิจกรรมหลากหลาย ที่สอดคล้องกับชีวิตและความต้องการในชุมชน”



ภาพที่ 2-6 พื้นที่สาธารณะไทยในอดีต ถนนท่าแพ
ที่มา : คลังภาพหลวงอนุสารสุนทร

ไชศรี ภักดีสุขเจริญ (2551) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของโลกตะวันออกเกิดจากการผสมผสานของที่ว่างภายในและภายนอกเรือน บ้าน และชุมชน โดยใช้ลานระดับต่างๆ ที่มีอยู่แล้วทำหน้าที่เชื่อมต่อกันไป โครงสร้างของพื้นที่สาธารณะจึงไม่จำเป็นต้องใหญ่โต ตายตัว หรือมีลำดับศักราชมากมาย แต่เน้นความเชื่อมต่อกับชุมชน มีความเป็นธรรมชาติ (Organic) สบายในสภาวะอากาศร้อนชื้น ไชศรีได้ศึกษาตามแนวคิดพื้นที่สาธารณะไทยในชุมชนในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า พื้นที่สาธารณะไทยมักเป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่เป็นทางลัด จุดตัดหรือจุดพบปะของโครงข่ายสัญจรในชุมชนโดยพบกิจกรรมการค้าควบคู่กันไปเสมอ ทั้งแบบถาวร เช่น ตลาด แบบชั่วคราว เช่น หาบเร่ รถเข็น แผงลอยหรือตลาดนัด

ศรีศักร วัลลิโภดม (2554) และ Chia (2003) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของตะวันออกโดยเฉพาะเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าเชื่อมโยงกับความเชื่อทางสังคมและวัฒนธรรมอยู่มาก โดยปรากฏหลักฐานชัดเจนในมิติจุดหมายต่างๆ ของบ้านและเมือง เช่น หลักบ้าน เสาเมือง สะดือเมือง หลักเมือง ประตูกำแพง คูน้ำ ซึ่งดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง (2542) กล่าวว่า สัญลักษณ์เหล่านี้เป็นเครื่องหมายกำกับหน้าที่ ความหมาย ลำดับศักราชของพื้นที่สาธารณะเอาไว้ ตามโครงสร้างสังคมที่มีระดับชั้น แต่ละพื้นที่จึงมีหน้าที่และความหมายเฉพาะอย่าง และที่สำคัญ คือ เป็นสถานที่รวมตัวกันระหว่างคนต่างชนชั้น เพื่อสื่อสารกันทางสังคมวัฒนธรรมและความเชื่อ นอกเหนือจากการเป็นพื้นที่สาธารณะเชิงกายภาพทั่วไป

ในมุมมองพื้นที่สาธารณะของไทยมีความเฉพาะตัวของเงื่อนไข สังคม วัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ขวัญสรวง อติโพธิ (2548) ได้กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของไทยไม่จำเป็นต้องโล่งว่างและใหญ่โต แต่ควรเป็นพื้นที่ที่คนคุ้นเคย มีขนาดพอเหมาะ อบอุ่น ใกล้ชิด มีร่มเงา ระบายอากาศได้ดี มีที่ว่างที่มีชั้นเชิงเคลื่อนไหวต่อเนื่อง ตลอดจนมีพื้นที่ที่ใกล้หรือติดดินจนสามารถจะนั่งได้เมื่อต้องการ อีกทั้งกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะมักสัมพันธ์กับการกินการใชในชีวิตประจำวัน ในขณะที่ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี (2555) ได้กล่าวถึงลักษณะสังคมเครือญาติในสังคมเกษตรกรรมว่ามีรูปแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนอย่างใกล้ชิดมีผลให้คนในสังคมชื่นชอบพื้นที่ที่สาธารณะที่รู้สึกมีส่วนร่วมกันของคนในกลุ่ม พวก หรือ ชุมชน โดยมีขนาดที่พอเหมาะตามสัดส่วนการใช้ ไม่ใหญ่โต หูหรงจนข่มคนที่เข้าไปใช้งาน เน้นความโปร่งสบายตามธรรมชาติ และสามารถทำกิจกรรมได้ตามวิถีสังคมตน พื้นที่สาธารณะอาจปรากฏในพื้นที่ประจำวัน เช่น บ่อน้ำ ลำธาร ลาน เกยข้าว นวดข้าว ตำข้าว ลานวัด ตลาด หรือพื้นที่เกิดชั่วคราวครั้งคราวตามงานประเพณี งานศพ งานแต่งงาน พื้นที่เหล่านี้ คือ ที่ที่คนมาเจอกัน พูดคุยสารทุกข์สุขดิบ รับรู้ข่าวสาร ผ่านการซุบซิบ นินทา หรือการป่าวประกาศเป็นทางการ ดังนั้น พื้นที่สาธารณะของสังคมเกษตรกรรมจึงไม่แยกขาดจากที่อยู่และที่ทำกิน และกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะก็เป็นไปตามวิถีชีวิต



ภาพที่ 2-7 พื้นที่สาธารณะของไทย ที่เน้นบรรยากาศธรรมชาติ ใกล้ชิด

วิมลศรี ลิ้มธนาเจริญ (2537) ได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นพื้นที่สาธารณะของไทยที่เกิดจากการสร้าง “ระบบย่านเชิงสังคมหลายระดับ” โดยกล่าวว่า ในระดับเรือนจะมีลานและช่อง ในระดับบ้านที่มีลานกลางบ้านหรือโถงบ้าน และในระดับเมืองที่มีลานกลางเมืองแบบสนามหลวงหรือช่องเมือง นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่เล็กพื้นที่น้อยที่เป็นรูรั่วและรอยต่อระหว่างเรือน บ้าน และเมือง วิมลศรีชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สาธารณะในหลายระดับเหล่านี้ คือ ลักษณะสำคัญของไทยที่นับวันจะเลือนหายไปเพราะการวางผังเมืองสมัยใหม่มีแบบแผนมากเกินไป ทำให้พื้นที่ว่างแบบเดิมกลายเป็นความไร้ระเบียบและถูกถมเต็ม อีกทั้งยังเกิดพัฒนาระบบเส้นทางการจราจรระหว่างเมืองแบบท่อ เช่น ซูเปอร์ไฮเวย์ ทางด่วน ถนนวงแหวน ที่ตัดขาดความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่อย่างสิ้นเชิง ทำให้การเคลื่อนที่ในแนวราบโดยเฉพาะการเดินทางเท้าของผู้คนอย่างอิสระแบบเห็นหน้าค่าตา

กัน (Face-to-face) มาแต่เดิมลดลงและหมดไปในที่สุด ประเด็นเดียวกันนี้ถูกกล่าวไว้โดย ศรีศักร วัลลิโภดม (2552) ว่าความสัมพันธ์แบบแนวราบที่เห็นหน้าค่าตากัน มีส่วนสำคัญที่ช่วยธำรงสภาพสังคมไทยที่มีรากฐานเครือญาติเข้าด้วยกัน แต่เมื่อสายใยเหล่านี้ถูกตัดขาด คนก็แยกตัวจากกัน สภาพสังคมจึงเป็นแบบตัวใครตัวมัน วิมลศรียังได้เสนอแนะให้มีการจัดหาพื้นที่อเนกประสงค์ในเมือง เพื่อรื้อฟื้นกิจกรรมและความสัมพันธ์ในเมืองขึ้นมาใหม่ โดยให้มีตั้งแต่ระดับเล็ก แบบลานชุมชน ลานมุมเมือง ลานกลางเมือง ที่อาจอยู่ในรูปของ ลานกิจกรรม ตลาดนัด สนามเด็กเล่น หรือที่พักผ่อนหย่อนใจอื่นๆ เพื่อให้เกิดพื้นที่ว่างที่เคลื่อนไหวและมีความหมาย เข้าถึงง่าย ยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนได้ตามกิจกรรมที่สอดคล้องกับวิถีสังคมวัฒนธรรม

วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม (2548) ได้กล่าวถึงการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะของไทยว่า เป็นการจัดการเชิงยุทธศาสตร์ มีปัจจัย มีความซับซ้อนและพลวัตสูง และยังมีข้อจำกัดที่โครงสร้างกฎหมายและระบบ จึงจำเป็นต้องจัดการแบบเครือข่ายประสานพลัง พลังที่สำคัญ ประกอบด้วย **พลังฝ่ายนโยบายและการจัดการ** ทั้งระดับประเทศ จังหวัด ท้องถิ่น และชุมชน **พลังระดับปฏิบัติการ** ทั้งปัจเจก กลุ่มและประชาคม **พลังภาคธุรกิจหรือภาคทุน** และสุดท้าย คือ **พลังภาควิชาการ** โดยกลุ่มเหล่านี้ต้องทำงานบนพื้นฐานของความเข้าใจร่วมกัน

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า แนวคิดของพื้นที่สาธารณะของตะวันตก แม้มีบางส่วนคล้ายคลึงกับของตะวันออก อาทิ ลักษณะกายภาพของพื้นที่สาธารณะที่ดีที่ต้องเข้าถึงง่าย ยืดหยุ่น อเนกประสงค์ และเป็นที่ยอมรับและใช้งานโดยผู้คนหมู่มาก แต่ก็มีความแตกต่างหลายประการ ทั้งในเชิงรูปธรรมของขนาดพื้นที่ ระยะการใช้ สัดส่วน ความใกล้ชิด และเชิงนามธรรมเกี่ยวกับหน้าที่ บทบาท ระดับ ช่วงชั้น สัญลักษณ์และความหมาย จะเห็นว่า แนวคิดพื้นที่สาธารณะของสังคมตะวันออกจะไม่เน้นขนาด ความโดดเด่น แบบแผนทางการ แต่เน้นความพอเหมาะน่าสบาย เป็นธรรมชาติ เป็นที่เป็นทาง เข้าถึงได้ไม่ขัดเคือง อบอุ่นใกล้ชิด ในขณะเดียวกันข้อจำกัดของการพัฒนาเมืองในเชิงโครงสร้าง กฎหมาย และระบบของสังคมตะวันออก โดยเฉพาะไทยเองมีความเฉพาะตัว ทำให้การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะเมืองมีเงื่อนไขที่ต่างไป ลักษณะเหล่านี้มีนัยยะสำคัญต่อลักษณะสังคมวัฒนธรรม ที่ทำให้ต้องศึกษาเฉพาะบริบทสังคมตะวันออกให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะทั้งสิ้น

2.2 แนวคิดการส่งเสริมการเดินเท้า

การเดินเท้าถือว่าเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมืองที่ควบคู่ไปกับแนวคิดของพื้นที่สาธารณะ เพราะการเดินเป็นหนทางหลักในไปมาหาสู่กันแต่โบราณ จัดเป็นหนทางพื้นฐานที่สุดในการสร้างประสบการณ์เรียนรู้เมือง และเป็นหลักการสำคัญในการออกแบบชุมชนเมืองในมีความยั่งยืน สวยงามและน่าอยู่ (Erickson, 2001)



ภาพที่ 2-8 บรรยากาศถนนซานตาเฟ เม็กซิโก ในอดีต

ที่มา : www.online.nmartmuseum.org

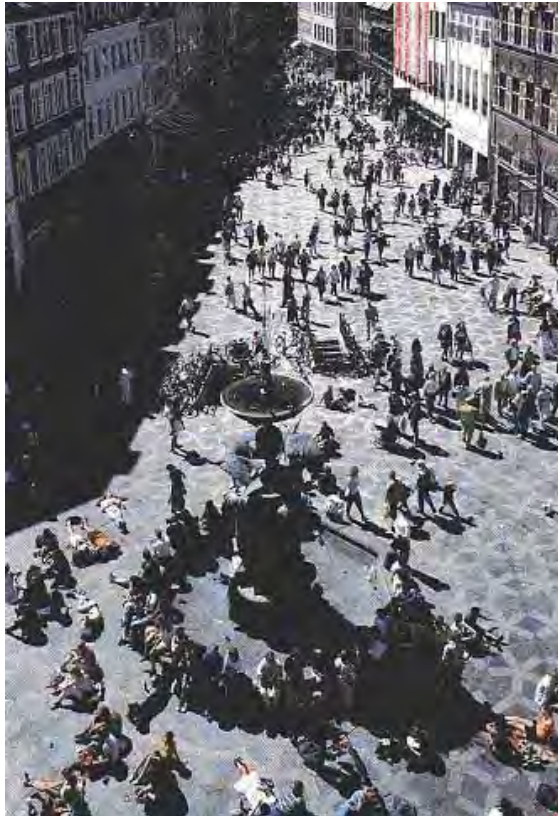
แนวคิดการเสริมสร้างการเดินเท้าในเขตเมืองมิใช่เรื่องใหม่ ประวัติศาสตร์ตะวันตกได้บันทึกไว้ว่าการเดินเป็นการเดินทางหลักมาช้านานนับแต่ยุคโบราณ จนเมื่อเกิดระบบขนส่ง รถม้า รถลาก รถยนต์ ปัญหาของการเดินก็ถูกบันทึกขึ้น เช่น ในสมัยโรมัน เมื่อครั้งการจราจรในกรุงโรมเพิ่มมากขึ้น ผู้นำในยุคนั้นต้องออกคำสั่งห้ามรถม้าเข้าเขตเมืองช่วงพระอาทิตย์ขึ้นและตก และให้ใช้ถนนเวลาดังกล่าวเพื่อการเดินเท้าเท่านั้น หรือในยุโรปหลังยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมและหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รถยนต์กลายเป็นปัจจัยสำคัญของครัวเรือนจนเกิดความแออัดและมลพิษตามมา หลายเมืองจึงได้มีแนวคิดการลดปริมาณการใช้รถและส่งเสริมการเดินเท้าโดยสร้างเครือข่ายขนส่งมวลชนและส่งเสริมการกลับมาเดินในเมืองให้มากขึ้น (Moudon, 1987)

เมื่อการพัฒนาเมืองมาถึงยุคหลังสมัยใหม่ (Postmodern) ซึ่งวาทกรรมเรื่องสิทธิเสรีภาพเบ่งบานถึงขีดสุด ได้มีการตีแผ่ประเด็นการเดินเท้าอย่างกว้างขวางและหลากหลาย ทั้งในเชิงของสิทธิเสรีภาพที่ชี้ให้เห็นว่า ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองที่ทุกคนเข้าถึงได้โดยไม่จำกัดบทบาท (Appleyard, 1987; Francis, 1987; Habermas, 1989) และเมื่อแนวคิดของการออกแบบชุมชนเมืองเริ่มแพร่หลาย ถนนจึงมีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความงามสุนทรีย์ภาพ และภาพลักษณ์ของเมือง เพราะเป็นพื้นที่ที่คนสามารถมองเห็นและสัมผัสเมืองได้อย่างใกล้ชิด (Moughtin, 2003; Pushkarev, 1978; Southworth and Ben-Joseph, 1997) ในเชิง

สิ่งแวดล้อม เกิดงานวิจัยที่พบว่าเมืองที่ส่งเสริมการเดินเท้าและจำกัดปริมาณรถยนต์ จะสามารถลดระดับคาร์บอนมอนอกไซด์ลงได้มาก ทำให้สิ่งแวดล้อมเมืองถูกสุขลักษณะ (Warren, 1997) การส่งเสริมการเดินเท้าในเขตเมืองยังได้สร้างผลประโยชน์แก่เมืองในเชิงเศรษฐกิจ หลายเมืองที่สร้างพื้นที่คนเดิน ทำให้เกียย่นจ่ายที่สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจเมืองให้ดีขึ้น (Harrison, 1987) และในเชิงสังคมและวัฒนธรรม การเดินเท้าช่วยส่งเสริมปฏิสัมพันธ์ในเมืองให้ดีขึ้น ตลอดจนสร้างเสริมพื้นที่ทางสังคมที่มีคุณภาพแก่เมือง (Rapoport, 1987)

จากที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ประวัติศาสตร์การเดินเท้านั้นเก่าแก่มาตั้งแต่ยุคประวัติศาสตร์โบราณ แต่กระบวนการพัฒนาการเดินเท้าที่ถูกพัฒนาอย่างกว้างขวางในช่วงกลางของคริสต์ศตวรรษที่ 20 ประวัติศาสตร์ของเมืองในโลกตะวันตกได้แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาพื้นที่คนเดินในระยะแรกเป็นไปโดยภาครัฐ แต่ระยะต่อมามากเกิดจากการชุมชนเองทั้งภาครัฐกิจและประชาชนเพราะเห็นประสิทธิผลที่สำเร็จ ความพยายามในการพัฒนาการเดินเท้ายังถูกบันทึกว่าได้รับการต่อต้านอย่างมากในช่วงแรก โดยเฉพาะจากความไม่สะดวกของผู้ใช้รถยนต์ที่รับรู้มาแต่เดิมว่าถนนเป็นที่ให้รถวิ่งมีใช้ที่คนเดิน ปัญหาการเข้าออกของร้านค้าและเคสสถาน ปัญหาความไม่สบายของการเดินในสภาพอากาศที่ผันแปร ความไม่คุ้นเคยกับการใช้ชีวิตนอกอาคาร ตลอดจนผลกระทบต่อวิถีชีวิต แต่เมื่อเวลาผ่านไป คนสามารถปรับตัวปรับใจเข้าสู่วิถีการเดินเท้า สามารถตระหนักและรับรู้ถึงคุณค่าเชิงสังคมและสิ่งแวดล้อมของการเดินที่มีต่อคุณภาพชีวิตเมืองมองเห็นประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทั้งจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ยอดขายของร้านค้า และมูลค่าที่ดิน (Appleyard 1987; Gehl 2001; Jacobs 1992; Moughtin, 2003)

แนวทางการส่งเสริมการเดินเท้าในโลกตะวันตกมีหลักการพื้นฐานที่คล้ายกัน คือ การพัฒนาเชิงระบบพื้นที่เพื่อส่งเสริมให้คนเดินมากขึ้น อาทิ สร้างระบบขนส่งมวลชน ปรับปรุงคุณภาพทางเท้า การลดความเร็วของจราจรด้วยเครื่องมือต่างๆ และการจัดระบบแยกการเดินเท้าแยกจากรถ การขยายพื้นที่ทางเท้าให้กว้างขวาง ตลอดจนการสร้างลานหรือพลาซ่า รูปแบบนี้สามารถพบกระจายอยู่ในเมืองตะวันตก โดยมีแบบแผนไปตามโครงสร้างพื้นฐานของเมืองที่มีแต่เดิม แต่นำมาปรับปรุงทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ และผนวกกิจกรรมสาธารณะเข้าไปเพื่อดึงดูดการใช้งาน พื้นที่เหล่านี้ กลายเป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองที่ถูกใช้อย่างอเนกประสงค์ (Buchanan, 1999; Gehl 2001; Pushkarev, 1978; Williams, 2004; Partners for Livable Communities, 2000)



ภาพที่ 2-9 การสร้างพื้นที่คนเดินที่ถาวร ถนนสตรีออยท์ ประเทศเดนมาร์ก
ที่มา : Gehl and Gemzoe, 1996

สถาปนิกและนักออกแบบชุมชนหลายท่าน อาทิ Gehl (2001) และ Erickson (2001) ได้กล่าวถึงลักษณะกายภาพของพื้นที่เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าที่เหมาะสมว่า ควรมองจากใหญ่ไปเล็ก **มุมมองใหญ่** คือ ขนาด สัดส่วน เส้นสาย ความสูงต่ำ ระดับของของอาคาร ถนน ที่ว่าง กับคนและกิจกรรม ตลอดจนระยะ ทั้งระยะห่างจากจุดจราจรพลุกพล่านที่อาจก่ออุบัติเหตุ หรือรับมลพิษ ระยะห่างของคนเดินกับจุดสนใจข้างทางที่ทำให้คนเข้าถึงได้ง่าย มีความงามและบรรยากาศให้ดูระหว่างทาง ระยะจุดแวะพักข้างทางระหว่างเดินได้ เช่นอย่างน้อยในระยะไม่เกิน 400 เมตร ส่วน**มุมมองเล็กและละเอียด** คือ อาคารข้างทางควรมีรายละเอียดและมีความใกล้เคียงสัดส่วนมนุษย์ ทั้งยังควรมีช่องเปิดเข้าออกให้คนสามารถแวะชมภายในหรือรับอากาศที่ไหลเวียนระหว่างช่องอาคารได้บ้าง พื้นผิวและวัสดุควรมีพื้นผิวเรียบ ปลอดภัยต่อการเดินสำหรับคนทุกกลุ่ม และทุกวัย Erickson (2001) ได้ยกตัวอย่างว่า ร้านค้าที่จัดวางสินค้าไว้หน้าร้านให้คนหยิบชมได้ ร้านกาแฟหรือ Café จัดเป็นองค์ประกอบเสริมของพื้นที่การเดินเท้าที่ดียิ่ง ส่วน Gehl (2001) ได้แสดงให้เห็นว่าสถาปัตยกรรมในพื้นที่ส่งเสริมการเดินเท้าทั้งหลาย ควรมีความสวยงาม มีส่วนยื่น เช่น ขอบ บัว ระเบียง เพราะองค์ประกอบสถาปัตยกรรมเหล่านี้เป็นมิตรแก่คนเดินทั้งเชิงการมองและการใช้งาน



ภาพที่ 2-10 การส่งเสริมพื้นที่คนเดินร่วมกับการสัญจรอื่น (ถนนคอร์นมาร์เก็ต สหราชอาณาจักร)

รูปแบบการจัดการถนนให้ใช้ร่วมกันระหว่างคนกับรถโดยให้คนมีสิทธิในการใช้ถนนมากกว่ารถนั้นพบมากในเมืองในยุโรปและอเมริกาที่มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด (Buchanan, 1999; Gehl, 2001; Southworth and Ben-Joseph, 1997) อาทิเช่น

1. ถนนวูสเตอร์ในเนเธอร์แลนด์ ยอมให้คนใช้ถนนร่วมกับรถแต่จำกัดพื้นที่รถให้อยู่เฉพาะบางบริเวณ และจำกัดความเร็วรถให้ต่ำมาก
2. ถนนคอร์นมาร์เก็ตในเมืองออกฟอร์ดในสหราชอาณาจักร ใช้วิธีปิดถนนบางส่วนเพื่อใช้ร่วมกัน (Shared Street) ระหว่างคนเดินกับรถประจำทาง
3. ถนนสาย 16 ในนครเดนเวอร์ใช้การสร้างรถรางคู่ขนานกับทางเท้าคนเพื่อให้คนเดินคู่ไปกับการขนส่งคนจำนวนมาก
4. ถนนสตรีทของเดนมาร์กเป็นการปิดถนนทั้งสายเพื่อการเดินเท้าเท่านั้น



ภาพที่ 2-11 ตรอก ซอก ซอย ทำหน้าที่พื้นที่สาธารณะ (เมืองเจิ้งตู สาธารณรัฐประชาชนจีน)

สำหรับเมืองในเอเชียโดยเฉพาะในประเทศพัฒนาแล้ว อาทิ ญี่ปุ่น สิงคโปร์ จีน เกาหลี ไต้หวัน ได้มีการพัฒนาระบบการเดินเท้าและถนนคนเดินมาเป็นระยะเวลาหลังจากตะวันตกนับสิบปี โดยพัฒนาทั้งแบบพื้นฐานจากตรอก ซอก ซอยเดิมที่มีขนาดเล็กและการจราจรรถเข้าไม่สะดวก ให้เน้นการเดินมากขึ้น แต่ขณะเดียวกันได้พัฒนาให้ถนนสายหลักในเมืองเป็นถนนคนที่ใช้กิจกรรมเศรษฐกิจการค้าและจับจ่ายเป็นจุดขายสำคัญ ตัวอย่าง ได้แก่ ถนนฮาราจูกุในญี่ปุ่น ถนนในย่านท่องเที่ยวของเกียวโต ถนนออชาร์ดในสิงคโปร์ ถนนหน้าเมืองในจีน ถนนน้ำแฉมของเกาหลี โดยใช้กลไกและรูปแบบต่างกัน บ้างปิดถนนทั้งสายเป็นพื้นที่คนเดินถาวร บ้างเปิดปิดเป็นเวลา บ้างขยายทางเท้าให้กว้างแก่การเดินมากขึ้น

การพัฒนาการเดินเท้าและถนนคนเดินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้รวมถึงไทยนับว่ามีลักษณะเฉพาะตัวที่น่าสนใจ เพราะส่วนมากพัฒนามาจากย่านตลาดและลานเมืองที่มีอยู่เดิม (Connor, 1983) โดยจัดการให้มีการเปิดปิดเป็นบางวันบางเวลาในลักษณะนัดหมายกันคล้ายตลาดนัด อาทิ ถนนคนเดินตามเมืองต่างๆ ของไทย ถนนจองเกอร์ในมะละกา ปาซาร์มัลมในมาเลเซีย ถนนคนเดินในหลวงพระบาง ลักษณะเฉพาะของการส่งเสริมการเดินเท้าของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อยู่ที่รูปแบบที่ไม่เป็นทางการ (Informal) ยืดหยุ่น (Flexible) และสอดแทรกไปกับรอบวัน และฤดูกาล ประเพณี สังคม และวัฒนธรรม (Chia, 2003)



ภาพที่ 2-12 การสร้างจุดสนใจให้พื้นที่คนเดิน (ย่านไชนาทาวน์ กัวลาลัมเปอร์)

บรรยากาศถนนที่คนเดินพลุกพล่านพบได้มากในย่านการค้าเก่าของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายเมือง อาทิ ปีนัง มะละกา กัวลาลัมเปอร์ สงขลา ภูเก็ต ฮานอย ฮอยอัน หลวงพระบาง เมืองเหล่านี้มีลักษณะร่วมกัน คือ เป็นย่านการค้าและอยู่อาศัยของชาวจีนอพยพ ที่ได้รับอิทธิพลของสถาปัตยกรรมผสมจากตะวันตก ซึ่งมีถนนแคบพอให้รถลากวิ่งได้ และมีหน้าตาอาคารร้านค้าคล้ายคลึงกัน โดยเฉพาะลักษณะหลังคาคลุมกว้าง 4-5 ฟุตด้านหน้า Zubir and Sulaiman (2004) ศึกษาการเดินทางย่านการค้าเมืองมะละกาและชี้ให้เห็นแนวทางการจัดการตามบริบทของเมืองเก่าว่า ควรใช้โครงสร้างทางเท้าทางเดินหน้าอาคารแถวให้เป็นระบบทางเดินเท้าของเมือง โดยจัดการกายภาพให้เดินได้ต่อเนื่องและสร้างความร่วมมือการจัดการหน้าร้านค้าไม่ให้กีดขวางทาง เพื่อให้คนเดินเป็นอิสระจากรถยนต์ และทั้งสองฝ่ายเคลื่อนที่ได้ดีขึ้น

McGee (1967) กล่าวว่าปัจจัยที่สร้างลักษณะเฉพาะของพื้นที่คนเดินในเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ความเป็นเมืองที่พัฒนามาจากหมู่บ้าน โดยโครงสร้างแล้วมีความยืดหยุ่นในการใช้พื้นที่สูง ไม่มีการระบุพื้นที่ตายตัว เมื่อพัฒนาเป็นเมืองแล้ว ส่วนมากไม่มีขนส่งมวลชนที่ชัดเจนและเพียงพอ เพราะขาดงบประมาณลงทุนที่สูงมาก ขาดความต่อเนื่องของนโยบายการเมืองการปกครองประเทศ อีกทั้งขาดวิสัยทัศน์เชิงระบบโดยเฉพาะแผนยุทธศาสตร์พัฒนาเมืองระยะยาวและต่อเนื่อง ดังนั้น การพัฒนาการเดินทางและถนนคนเดินของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงมีขีดจำกัดให้เป็นแบบปิดถนนชั่วคราว และส่งเสริมกิจกรรมเป็นรายครั้งมากกว่าการสร้างพื้นที่คนเดินถาวรระยะยาว เพราะคนยังคงต้องใช้ถนนเพื่อการเดินทางเป็นหลัก

เมื่อมองภาพรวมของแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการเดินทางในทั่วโลก จะพบวิธีคิดทั้งที่คล้ายกันและต่างกัน ความคล้ายคลึงกันของการส่งเสริมการเดินทางทั่วโลก คือ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่เดิมให้เป็นพื้นที่กิจกรรมของคนเดินมากขึ้น โดยเฉพาะการปิดถนนเป็นบางวันบางเวลาเพื่อจัดกิจกรรมค้าขาย พบปะกัน

สังสรรค์ ผ่อนคลาย รูปแบบนี้สามารถพบได้ทั่วโลกมานับแต่ยุคโบราณมาจนปัจจุบัน ส่วนแบบแผนที่ต่างกัน เกิดจากความแตกต่างของต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม ระบบวิถีคิดและศักยภาพในการพัฒนาเมือง ที่มีผลต่อระดับการพัฒนาให้เป็นแบบถาวรหรือชั่วคราว เป็นการพัฒนาเชิงระบบหรือเป็นเชิงกิจกรรม เราอาจกล่าวได้ว่า ในสังคมตะวันตก ซึ่งแนวคิดผังเมืองมีความชัดเจน มีแผนระยะยาว มีองค์ความรู้เรื่องการออกแบบชุมชนเมือง มีระบบบริหารจัดการเมืองที่ดี และมีกำลังในการลงทุน จึงสามารถสร้างการเดินเท้าให้เป็นการพัฒนาเมืองเชิงระบบที่ถาวรและต่อเนื่อง ไปจนมีการบังคับใช้ด้วยกฎระเบียบของเมืองได้ ส่วนเมืองในประเทศพัฒนาแล้วในเอเชีย อาทิ เกาหลี ญี่ปุ่น สิงคโปร์ ใช้การพัฒนาแบบผสมผสานทั้งระบบชั่วคราวและถาวร โดยพบมากในเมืองเก่าตามข้อจำกัดและความต้องการรักษากายภาพของเมืองเดิม ควบคู่ไปกับการสร้างเมืองใหม่ที่เน้นระบบการเดินเท้าที่เหมาะสม ส่วนเมืองในประเทศกำลังพัฒนาโดยเฉพาะในเอเชียรวมถึงไทยยังเน้นการพัฒนาเฉพาะที่ แบบระยะสั้น ปรับเปลี่ยนได้ โดยอิงบริบทพื้นที่เดิม แต่ปรับให้เน้นการเดินเท้าบางช่วงเวลาโดยงบประมาณที่จำกัด ส่วนมากยังขาดการพัฒนาขนส่งมวลชน ผนวกกับความเคยชินของคนในแบบแผนการใช้พื้นที่สาธารณะที่ยึดหยุ่น ปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการ เวลาและโอกาส ทำให้ยังคงเป็นรูปแบบเฉพาะตัวของพื้นที่การเดินที่ต่างไป

การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการเดินเท้าที่ผ่านมาได้แสดงให้เห็นว่า การสร้างการเดินเท้าในพื้นที่สาธารณะของเมืองช่วยส่งเสริมให้เมืองมีชีวิตชีวา เป็นคุณค่าและองค์ประกอบสำคัญของเมืองน่าอยู่ การออกแบบสภาพแวดล้อมคนเดินที่ดีต้องพึงพาระบบพื้นที่สาธารณะที่เป็นโครงข่ายให้คนเคลื่อนไหวได้อย่างมีประสิทธิภาพแวดล้อมคนเดินที่เหมาะสมแก่การเดินอย่างรื่นรมย์ ปลอดภัย ตลอดจนมีการส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะที่เอื้อให้คนมาใช้ที่นับเป็นตัวชี้วัดสำคัญของพื้นที่สาธารณะนั้นด้วย แต่เงื่อนไขและข้อจำกัดของแต่ละสังคมทำให้แบบแผนการพัฒนาการเดินเท้าเป็นไปตามสภาพที่แตกต่างกัน

2.3 ถนนคนเดิน

ถนนคนเดินเป็นคำที่รับรู้ร่วมกัน แต่ยังไม่มีการนิยามในพจนานุกรมไว้ การรับรู้จึงแปรไปตามความหลากหลายที่มีต่างกันไป Gemzoe (1999) กล่าวว่า ถนนคนเดินมีคุณลักษณะรวมทั้งของพื้นที่สาธารณะ พื้นที่คนเดินเท้า ตลาด ตลอดจนพื้นที่ประชาคม (Civic space) ถนนคนเดินเป็นพื้นที่เฉพาะที่มีคุณค่าและความหมายตามบริบทของแต่ละเมือง เราพบถนนคนเดินกระจายไปทั่วโลก ทั้งในเมืองใหญ่ เมืองเล็ก เมืองที่พัฒนาแล้ว กำลังพัฒนา หรือด้อยพัฒนา



ภาพที่ 2-13 ถนนคนเดินแบบถาวร (ถนนแซนต์แคทารีน เมืองบอร์กโดซ์ ประเทศฝรั่งเศส)

Gehl and Gemzoe (1996) ยังกล่าวว่าถนนคนเดินเป็นคำที่มีความกำกวมในตัวเอง มีรูปลักษณ์และความหมายหลากหลาย ตามนิยามของทางตะวันตก อาจหมายถึง ถนนซึ่งเอื้อต่อการใช้งานของคนเดินเป็นสำคัญ โดยยินยอมให้รถยนต์ร่วมใช้ได้ถาวรหรือเป็นช่วงเวลา ถนนคนเดินจึงมีลักษณะเฉพาะตัวและถูกเรียกขานแตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่ คำว่า ถนนคนเดิน ที่ใช้กันทั่วไปในเมืองทางตะวันตก อาจหมายถึง การปิดถนนถาวรไม่ให้รถเข้า หรือ ปิด-เปิดตามข้อกำหนด ส่วนถนนคนเดินในเอเชียอาจหมายถึง การปิดถนนเพื่อจัดกิจกรรมตามเงื่อนไขและวัตถุประสงค์ที่กำหนด หรือเพื่อเอื้อให้คนใช้พื้นที่อย่างอิสระจากรถยนต์ได้บ้าง ไม่ได้หมายถึงการปิดถนนให้คนเดินอย่างถาวรเสมอไป การให้นิยามและความหมายของถนนคนเดินของแต่ละเมืองจึงต้องแปรไปตามบริบทและความพร้อมของเมืองนั้นๆ แต่เป้าหมายสำคัญของถนนคนเดินอยู่ที่การสร้างพื้นที่ที่มีความหมายแก่เมืองและสามารถนำไปสู่การพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรต่อผู้คนอย่างยั่งยืน



ภาพ 2-14 ถนนคนเดินช่วงค่ำทุกวันหยุดสุดสัปดาห์ (ถนนจองเกอร์ มะละกา)

ถนนคนเดินแบบปิดตามกำหนดเพื่อทำกิจกรรมรายครั้งมีมานานและยังคงมีอยู่ในเมืองทั่วโลก โดยมีปรากฏในรูปแบบที่หลากหลาย ทั้งการเฉลิมฉลองบนถนน (Street carnival) การแห่ขบวนบนถนน (Street parade) การเปิดตลาดบนถนน (Street market) การจัดงานแฟร์บนถนนในสารพัดรูปแบบ (Street fair and event) ตลอดจนกิจกรรมเคลื่อนไหวทางการเมืองและการปกครอง

Gehl (2001) กล่าวว่า เหตุแห่งการดำรงอยู่ของกิจกรรมเหล่านี้บนถนนก็เพราะถนนนับเป็นโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่กว้างขวางใหญ่โตที่สามารถเชื่อมต่อเมืองเข้าด้วยกัน เมื่อคนเดินบนถนน ความเร็วของการเคลื่อนที่ของคนทำให้เมืองช้าลงและคนมีเวลาชื่นชมสิ่งดีๆ ที่เมืองมีให้ ไม่ว่าจะเป็นภูมิทัศน์ วิถีชีวิต ปฏิสัมพันธ์และการจับจ่ายสินค้า Erickson (2001) กล่าวว่า การทำกิจกรรมบนถนนเป็นบางช่วงเวลาและโอกาสมีคุณค่าต่อเมืองหลายทางเพราะเป็นรูปแบบของการปลดปล่อยและการใช้งานอเนกประสงค์ (Mixed use) ของพื้นที่สาธารณะ

ประเด็นถนนคนเดินในแบบตลาดถูกกล่าวโดยนักวิชาการตะวันตกบางท่านว่าเป็นปรากฏการณ์ของเมืองรูปแบบหนึ่ง Gemzoe (1999) กล่าวว่า รูปแบบถนนคนเดินแบบตลาดนัดนั้นมีมานานแล้วในโลก พบได้ในชุมชนเมืองที่มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจร่วมกับชุมชนชนบทโดยเฉพาะภาคเกษตรกรรม การปิดถนนในเมืองให้เป็นตลาดนัดเป็นการเปิดโอกาสให้คนในและนอกเมืองได้แลกเปลี่ยนสินค้าและมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน ซึ่งตัวอย่างที่เห็นได้คือ Farm market ที่เกษตรกรนำสินค้าที่ตนผลิตมาขายในเมืองและคนเมืองนำสินค้าอุปโภคจากโรงงานมาแลกเปลี่ยนกับคนชนบท นักวิชาการไทยได้กล่าวคล้ายกันถึงลักษณะของถนนคนเดินที่มีบางเวลามีลักษณะร่วมกับตลาดนัด สมรักษ์ ชัยสิงกานนท์ (2549) กล่าวว่า ivaถนนตลาดนัดเปลี่ยนแบบแผนการใช้ถนนเป็นพื้นที่กิจกรรม มีนัยยะของการเอื้อให้คนได้ปลดปล่อยอิสระทั้งแก่ตนเองและแก่พื้นที่สาธารณะจากความจำเจ จากภาพเดิมๆ ของถนนในเมืองใหญ่ที่พลุกพล่านด้วยรถ เต็มไปด้วยฝุ่นควัน ให้ความเคลื่อนไหวช้าลงและมีอากาศบริสุทธิ์ขึ้น หรือในทางกลับกัน กิจกรรมบนถนนอาจเปลี่ยนให้ถนนในเมืองเล็กๆ ได้มีชีวิตชีวาและไม่เจียบเหงานจนเกินไป

Crawford (1999) นักวิชาการที่เน้นแนวคิดพื้นที่สาธารณะในชีวิตประจำวัน กล่าวถึงคุณค่าของกิจกรรมชั่วคราวทั้งหลายรวมถึงตลาดนัด หาบเร่และแผงลอย ว่าทำให้เกิดความแตกต่างแก่พื้นที่ ทั้งยังยอมรับเงื่อนไขเฉพาะของเวลา หน้าที่ฤดูกาล สภาพอากาศ พื้นที่กิจกรรมเหล่านี้สำคัญต่อคนเมืองเพราะยินยอมให้คนสร้างความหมายใหม่ ๆ บนพื้นที่ที่แปรไปตามกิจกรรมสังคมและจินตนาการของคนท้องถิ่น เธอย้ำว่าในสังคมเมืองที่เต็มไปด้วยคนหลายชนชั้น ทั้งชนชั้นสูง ชนชั้นกลาง ชนชั้นแรงงาน ตลอดจนคนชายขอบ เร่ร่อน คนเหล่านี้มีโอกาสในพื้นที่สาธารณะไม่เท่ากัน ชนชั้นสูงอาจมีทางเลือกใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อคนกลุ่มที่มีกำลังซื้อโดยเฉพาะ ในขณะที่ชนชั้นกลางซึ่งเป็นคนกลุ่มใหญ่ของสังคมเมือง ต้องการพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ ที่เอื้อให้คนจับจ่ายเพื่อผ่อนคลายได้ตามกำลังทรัพย์ที่มี ชนชั้นล่างต้องการโอกาสผ่อนคลายบ้างและซื้อหาสิ่งจำเป็นในราคาประหยัด ในขณะที่คนชายขอบ คนเร่ร่อนก็ต้องการแสวงหาพื้นที่ตนเองจะได้เข้ามามีส่วนร่วมในสังคม นอกจากนี้ในเมืองยังมีทั้งคนท้องถิ่น ผู้มาเยือนและนักท่องเที่ยว คนเหล่านี้แปรเปลี่ยนบทบาทและพฤติกรรมได้ คนท้องถิ่นเมื่อไปต่างถิ่นกลายเป็นผู้มาเยือนหรือนักท่องเที่ยวย่อมมีพฤติกรรมการพักผ่อนและจับจ่ายใช้สอยต่างไปจากแบบแผนเดิมที่ท้องถิ่นตน ความต้องการเหล่านี้เป็นพลวัตสังคมเมืองที่นักออกแบบเมืองต้องคิดถึงในการรื้อฟื้นหรือสร้างสรรค์พื้นที่สาธารณะขึ้นมาใหม่ เพื่อให้เมืองเป็นพื้นที่ประจำวันของคนได้มากที่สุด

บทความจาก Sustainable Cities Collective (2011) กล่าวถึงเอกลักษณ์ของถนนในเอเชียไว้ที่น่าสนใจว่า ถนนตลอดจนพื้นที่สาธารณะในเอเชียมีความโดดเด่นและหลากหลาย ถนนในเอเชียมีปริมาณการใช้งานของคนมากกว่าในตะวันตกมาก บ่อยครั้งถนนยังคลาคล่ำไปถึงดึกดื่นเที่ยงคืน ถนนไม่ใช่แค่เส้นทางขนส่ง แต่มีหน้าที่ทางสังคม โดยเป็นทั้งสถานประกอบกิจการค้า เป็นเวทีการเมือง ศาสนา ประชาคม เป็นที่พบปะรวมตัวกันของครัวเรือน ญาติมิตรและเพื่อนฝูง บางครั้งก็เป็นห้องกินข้าวและห้องนั่งเล่นของคนเมือง กิจกรรมหลักบนถนนมีตั้งแต่การเดินดูคนดูของ การกิน การนั่ง การยืน ตลอดจนเกมการเล่นที่พอจะเกิดขึ้นได้ในที่จำกัด สิ่งเหล่านี้สะท้อนวัฒนธรรมเอเชียที่ชื่นชอบการมาอยู่รวมกันและมองว่าเป็นการผ่อนคลายได้เป็นอย่างดี อีกทั้งเมืองในเอเชียส่วนมากกลายเป็นเมืองใหญ่ มหานคร บ้านจึงมีขนาดเล็กลง ถนนจึงกลายเป็นที่พลัดพลอยมากขึ้น คำถามสำคัญของนักออกแบบและบริหารเมืองคือทำอย่างไรให้ถนนตลอดจนที่สาธารณะเหล่านี้ยังคงความมีชีวิตชีวาอยู่โดยไม่หนาแน่นหรือกรงรังเกินไป

การจัดกิจกรรมติดตลาดบนถนนในรูปแบบถนนคนเดินของไทยเริ่มมีมานานแล้วแต่อาจไม่ได้ถูกเรียกเป็นถนนคนเดินอย่างในปัจจุบัน ดังจะเห็นได้จากภาพเก่าที่ปรากฏในหอจดหมายเหตุแห่งชาติของไทยที่พบการจัดกิจกรรมหลากหลายบนถนนมานานแล้ว (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์, 2547) ส่วนคำว่า ถนนคนเดิน มีปรากฏและเรียกขานจนติดปากในสังคมไทยมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2545 โดยใช้เรียกกิจกรรมการปิดถนนตามแผนพัฒนาเมืองนาอยู่ ในช่วงต้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549) เป็นโครงการระยะสั้น 1 ปี ตามรอบปีงบประมาณของรัฐบาล โดยจัดให้มีขึ้นในเมืองหลักของไทยในภาคต่างๆ โดยมีเป้าหมายพื้นฐานของการปิดถนนเพื่อจัดกิจกรรมผสมผสานไว้ 3 ประการ คือ ลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน และส่งเสริมการท่องเที่ยว (ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง, 2545)



ภาพ 2-15 ถนนคนเดินราชดำเนิน เชียงใหม่

ระยะแรกของการพัฒนาถนนคนเดิน อยู่ช่วงระหว่างพ.ศ.2545-2546 บนถนนสำคัญๆ ในเมืองนำร่อง คือ ถนนสีลม กรุงเทพฯ ถนนคนเดินกาดกองต้า จังหวัดลำปาง และถนนคนเดินท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่ ส่วนมากจัดในทุกวันหยุด เวลาแดดร่มลมตกตั้งแต่ช่วงเย็นถึงกลางคืน ถนนคนเดินสีลมได้จัดเพียงครั้งเดียวแล้วหยุดไป ส่วนถนนคนเดินท่าแพเมืองเชียงใหม่ได้ดำเนินการมาจนปัจจุบัน โดยย้ายมายังถนนราชดำเนิน และขยายต่อเนื่องมายังถนนเชื่อมต่อกันในสี่แยกกลางเวียงเชียงใหม่ จนรู้จักกันดีในชื่อถนนคนเดินเชียงใหม่ มีความยาวกว่า 3 กิโลเมตร และเป็นการจัดการถนนคนเดินที่มีระยะทางและระยะเวลาพัฒนาที่ยาวนานที่สุดในประเทศไทย รูปแบบถนนคนเดินในเชียงใหม่ยังถูกขยายผลต่อไปยังย่านการค้าอื่นของเมืองเชียงใหม่ อาทิ ถนนคนเดินวัวลาย ถนนคนเดินสันกำแพงในทุกวันเสาร์ และถนนคนเดินชุมชน เช่น ถนนคนเดินต้นเปาในวันอาทิตย์ (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2553)

ถนนคนเดินในปัจจุบันถูกกระตุ้นโดยภาครัฐและเอกชนให้เกิดในเมืองหลายเมืองของไทยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า ถนนคนเดินของไทยมีลำดับศักยภาพต่างกัน

ถนนคนเดินขนาดใหญ่ พบในเมืองใหญ่ ที่มีประชากรและนักท่องเที่ยวมาก กำลังซื้อสูง มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย และมีเครือข่ายชุมชนและผู้ค้าตลาดนัดที่กว้าง ขวาง ตลอดจนมีรูปลักษณะเฉพาะตัวที่ชัดเจน จึงจะสามารถดึงดูดผู้ซื้อ ผู้ขายและผู้ร่วมจัดการมาได้มาก ถนนคนเดินในเมืองหลัก มักมีขนาดความยาวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าหนึ่งกิโลเมตร มีร้านค้าในหลักเกินกว่าหนึ่งพันร้านขึ้นไป และใช้ระบบการบริหารจัดการผ่านภาคีความร่วมมือ ประกอบด้วย สำนักงานจังหวัดและเทศบาลซึ่งเป็นผู้จัดหาสถานที่และอำนวยความสะดวก สำนักงานท่องเที่ยวระดับท้องถิ่นทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ดำรวจจราจรทำหน้าที่จัดระบบจราจรให้คล่องตัว สำนักงานการไฟฟ้าท้องถิ่น ทำหน้าที่จัดหาและเก็บค่าไฟฟ้าจากผู้ค้า สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดและสำนักงานพาณิชย์จังหวัด ทำหน้าที่จัดหาผู้ค้าขายและร่วมส่งเสริมกิจกรรมตามโอกาส หน่วยงานเหล่านี้ทำงานภายใต้งบประมาณของการปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบกับค่าธรรมเนียมจากผู้ค้า สำหรับผู้แทนชุมชน วัด โรงเรียน และศาสนสถานในพื้นที่ถนนคนเดิน มีส่วนร่วมเปิดพื้นที่ของตนเพื่อ

สนับสนุนกิจกรรมโดยอาจได้ประโยชน์จากการค้าขายหรือเก็บค่าบริการบ้าง แต่ไม่มากนัก แค่ออกรับบำรุงรักษาสถานที่ เช่น ค่าจอดรถ บริการห้องน้ำ โดยอาจได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานระดับประเทศ อาทิ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ถนนคนเดินขนาดใหญ่เท่าที่สำรวจพบ ได้แก่ ถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินเชียงราย ถนนคนเดินขอนแก่น ทั้งนี้ จะสังเกตได้ว่า เมืองหลักของภาคอาจไม่จำเป็นต้องมีถนนคนเดินระดับเดียวกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยสนับสนุนของเมืองนั้น

ถนนคนเดินระดับรอง พบในระดับเมืองตลอดจนชุมชนที่มีขนาดเล็ก หรือมีเครือข่ายผู้ซื้อผู้ขายและผู้ร่วมจัดการในขนาดเล็ก จัดเป็นระดับที่พบทั่วไปในเมืองขนาดกลาง มีขนาดเล็กมีความยาวไม่เกินหนึ่งกิโลเมตร มีร้านค้าไม่ถึงพันร้าน มีผู้ซื้อและผู้ค้าผสมผสาน ทั้งภายในและภายนอก มีทั้งคนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว มีการจัดการถนนคนเดินตามกำลังการปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับพหุภาคีรัฐและเอกชนที่คล้ายกันกับถนนคนเดินขนาดใหญ่ เท่าที่สำรวจพบ ถนนคนเดินในเมืองส่วนใหญ่ของไทยจัดอยู่ในระดับรอง

ถนนคนเดินระดับเล็ก เป็นถนนคนเดินระดับชุมชน เช่น ตำบล หมู่บ้าน ที่เกิดจากความต้องการภายในชุมชนในการแลกเปลี่ยนสินค้าที่ตนผลิตได้ในครัวเรือน ตลอดจนต้องการซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภค ราคาประหยัดแบบที่มีขายในตลาดนัด เป็นการซื้อขายกันเองในชุมชนร่วมกับพ่อค้าเร่ตลาดนัดในพื้นที่ใกล้เคียง ด้วยการบริหารจัดการโดยชุมชนและเครือข่ายพ่อค้าเร่เอง ที่ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้จัดการ ผู้ขาย และผู้ซื้อ (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2553)

งานวิจัยและงานศึกษาถนนคนเดินของไทยมีช่วงระยะเวลาการศึกษาประมาณ 10 ปีมาแล้ว โดยเริ่มจากถนนคนเดินที่สืลลและเชียงใหม่ในปี พ.ศ.2545 มีประเด็นศึกษาดังนี้

1. ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง (2545) ประเมินผลการดำเนินงานบนถนนสืลลพบว่าการมีรถไฟฟ้าบนถนนสืลลทำให้ถนนคนเดินสืลลประสบความสำเร็จในเป้าหมายลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ภาครัฐตั้งไว้
2. เทศบาลนครเชียงใหม่ (2545) ประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานถนนคนเดินท่าแพแล้วพบว่าบรรลุดัชนีประสิทธิผลที่ตั้งไว้คล้ายกับที่ธวัชชัยพบ
3. นภาพร วงศ์ปี (2546) ประเมินความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานบนถนนคนเดินเชียงใหม่ พบว่ามีความพอใจค่อนข้างน้อยเพราะใช้เวลาวันหยุดมาทำงาน ต้องจัดการพื้นที่ในวันรุ่งขึ้น ทั้งผู้อยู่อาศัยได้รับผลกระทบค่อนข้างมากจากการจำกัดเข้าออก และมลพิษ
4. การศึกษาถนนคนเดินที่ศรีสะเกษของลำพิง บัวจันรัฐ (2551) พบว่าสามารถสร้างรายได้แก่เมืองนบิบล้านนาบาทต่อเดือน โดยพบประเด็นว่าการพัฒนาช่วงแรกมีความขัดแย้งเชิงความเห็นและผลประโยชน์แต่เมื่อประสานความขัดแย้งได้ก็สามารถเดินหน้าต่อไปได้
5. ระวีวรรณ โอพารัตน์มณีและรุจิยา มุสิกเกลักษณะ (2547) ศึกษาถนนคนเดินเชียงใหม่พบว่าถนนคนเดินเชียงใหม่พบว่าประสบความสำเร็จในเชิงเศรษฐกิจและสังคม แต่ไม่ได้ลดมลพิษและประหยัดพลังงานเพราะขาดแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่จะช่วยลดการใช้รถส่วนตัวลงได้ อีกทั้งแนวคิดการเดินทางของตะวันตกไม่สามารถอธิบายปรากฏการณ์ถนนคนเดินไทยได้เพราะปัจจัย เงื่อนไขและแนวคิดที่ต่างกัน โดยงานวิจัยนี้ได้เปรียบเทียบขนาดถนนคนเดินไทยกับตะวันตก ดังภาพที่ 2-16 ในหน้าถัดไป



ภาพที่ 2-16 การเปรียบเทียบความยาวไทยกับถนนคนเดินในยุโรป
ที่มา : ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า งานวิจัยเกี่ยวกับถนนคนเดินของไทยเป็นการประเมินผลกิจกรรมถนนคนเดิน มีเพียงงานวิจัยของระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547) ที่ศึกษาถนนคนเดินเชิงกายภาพและสังคม วรรณกรรมเหล่านี้แสดงคุณสมบัติของถนนคนเดินต่อเมืองในแง่เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

2.4 ตลาดนัด

ตลาดเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะที่ได้รับการใช้งานมากที่สุดของเมือง ตลาดเป็นสถานที่ชุมนุมเพื่อซื้อและขายสินค้า มักอยู่ในบริเวณที่มีทำเลเหมาะสม เช่น เป็นศูนย์กลางของชุมชน จึงเหมาะจะเป็นที่แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารของคนในชุมชน (กิตติกร ใจบุญ, 2549) ตลาดยังเป็นสถานที่สำคัญของเมืองที่แสดงให้เห็นสถานะทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมของคนในสังคม (เกียรติ จิระกุล และคณะ, 2525) และเป็นพื้นที่ที่มีการเดินเท้าอย่างหนาแน่นที่สุดของชุมชนและเมือง (ฉัตรทิพย์ นาถสุภา, 2553)



ภาพที่ 2-17 ตลาดนัดกรีนมาร์เก็ต ย่านอัมสเตอร์ดัม ค.ศ.1905

ที่มา : www.bbc.co.uk

งานศึกษาวิจัยเกี่ยวกับตลาดนัดว่าเริ่มมีขึ้นในสังคมตะวันตกเมื่อเกือบร้อยปีมาแล้ว ทฤษฎีที่มีการศึกษาก่อนข้างมาก คือ ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) ซึ่งเริ่มต้นโดย Christaller (1933) ชาวเยอรมันที่ใช้ความรู้ทางภูมิศาสตร์มาอธิบายระบบเมืองกับพื้นที่แหล่งกลางทางเศรษฐกิจของเมืองทั้งในเชิงหน้าที่ บทบาท ขอบเขต และลำดับศักดิ์ของพื้นที่แหล่งกลางนั้นๆ โดยทฤษฎีแหล่งกลางถูกพัฒนาต่อเนื่องเรื่อยมา เพื่ออธิบายย่านการค้าสำคัญในโลก เช่น ตลาด ศูนย์การค้า แต่มีส่วนน้อยที่นำมาใช้ศึกษากับตลาดนัด ทฤษฎีแหล่งกลางโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับขอบเขต ระยะทาง ลำดับศักดิ์ของตลาด ถูกนำมาใช้เพื่อศึกษาตลาดนัดในเอเชีย อเมริกาใต้ และแอฟริกา ภายใต้มีหลักการพื้นฐานว่า ลำดับศักดิ์ของตลาดนัดจะสัมพันธ์กับ 1) ความหลากหลายของประเภทของสินค้าและบริการที่มีในตลาด 2) ตำแหน่งที่ตั้ง และ 3) เส้นทางคมนาคม อีกทั้งการกระจายตัวของตลาดนัด วันนัดพบ ขนาดของตลาด และระยะการเดินทางมายังตลาดสัมพันธ์อย่างลึกซึ้งซึ่งผู้ค้าและผู้ซื้อที่มีแนวโน้มจะเป็นเครือข่ายของคนกลุ่มเดียวกันที่หมุนเวียนกันไปเพื่อซื้อและขายกันตามกำลังที่ตนเองจะทำได้

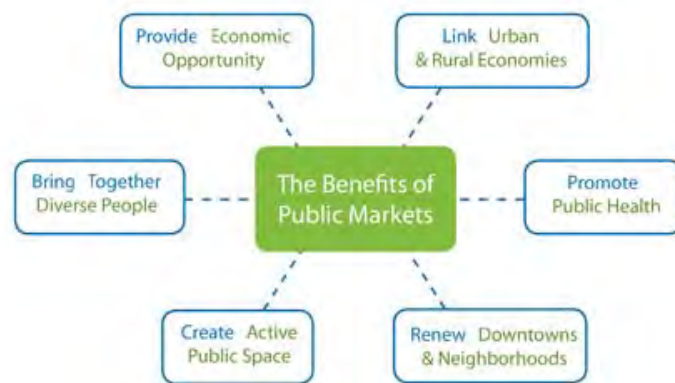
นอกจากงานศึกษาตามทฤษฎีแหล่งกลางแล้ว ยังมีงานศึกษาเกี่ยวกับตลาดนัดในฐานะปรากฏการณ์สังคมในหลายประเทศโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาที่มีตลาดนัดหลงเหลืออยู่น้อยลงเพราะได้กลายเป็นระบบตลาดประจำและถาวร ตลอดจนซูเปอร์สโตร์ขนาดใหญ่ ประเด็นที่พบในงานศึกษาตลาดนัดเชิงปรากฏการณ์สังคม อาทิ เหตุปัจจัยให้เกิดตลาดนัดและรูปแบบที่แตกต่างกันไป ความเปลี่ยนแปลงตามสภาพ

เศรษฐกิจและสังคมของตลาดนัด แบบแผนของการแลกเปลี่ยนสินค้า ระบบหมุนเวียนสินค้า ตลอดจนบทบาทหน้าที่ของตลาดนัดต่อชุมชน



ภาพ 2-18 ภาพถนนตลาดสินค้าเกษตร ที่ตลาดเกษตรกรยูเนียนสแควร์ กรุงนิวยอร์ก

Project for Public Places – Placemaking for communities ซึ่งเป็นกลุ่มนักเคลื่อนไหวเพื่อพื้นที่สาธารณะในอเมริกา ได้กล่าวถึงความสำคัญของตลาดบนพื้นที่สาธารณะว่าไม่เพียงแต่เชื่อมโยงชนบทกับเมือง แต่ยังช่วยหมุนเวียนเงินในชุมชน เอื้อโอกาสการทำธุรกิจความเสียดำแก่ผู้มีทุนน้อยได้ค้าขาย เอาเงินกลับไปยังชุมชนและเอาของในชุมชนมาหมุนเวียนภายนอก สินค้าที่มาขายในตลาดแบบนี้มักมาจากแหล่งผลิตชนบท เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม วงจรประโยชน์โดยรวมของตลาดสาธารณะดังภาพที่ 2-19 ได้แก่ ให้โอกาสทางธุรกิจแก่ผู้ไม่มีกำลังลงทุน โยงชนบทกับเมือง ส่งเสริมสุขภาพสาธารณะ ช่วยรื้อฟื้นย่านและเมืองสร้างพื้นที่สาธารณะที่เคลื่อนไหว เชื่อมกลุ่มคนที่หลากหลายเข้าด้วยกัน เขากล่าวว่า ที่สำคัญที่สุด คือ ตลาดเป็นที่พบปะทางสังคมที่สามารถเชื่อมโยงคนต่างกลุ่ม ต่างชาติพันธุ์ ต่างวัฒนธรรมได้ ในขณะที่พื้นที่สาธารณะอื่นๆ ทำไม่ได้



ภาพที่ 2-19 ประโยชน์ของตลาดสาธารณะ
ที่มา : www.pps.org

นักวิชาการไทย อาทิ สันติ เสวตวิมล (2544) กล่าวว่า รากเหง้าของตลาดทั่วโลกล้วนมาจากตลาดนัด เพราะในอดีต สังคมมนุษย์เป็นแบบพึ่งตนเอง ผลิตพืชผลไว้รับประทานในครัวเรือน เมื่อสามารถผลิตได้ในปริมาณที่มากเกินกว่าความต้องการ จึงนำผลผลิตส่วนเกินนั้นไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ไม่สามารถผลิตขึ้นมาได้ เนื่องจากวันปกติจะทำงานในไร่นา จึงต้องนัดวันกันซื้อขายสินค้า ณ สถานที่ใดสถานที่หนึ่งที่พบปะกันได้ ตลอดจนมีการนัดรวมตัวกันครั้งใหญ่ในรอบเดือน เช่น วันเพ็ญ เพื่อให้เกิดเครือข่ายที่กว้างขวางกว่าปกติ ต่อมาเมื่อสังคมบ้านเจริญขึ้นเป็นเมือง ส่งผลให้ความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคขยายตัวขึ้น และระบบการผลิตเปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมมากขึ้น จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีแหล่งหรือสถานที่สำหรับซื้อขายสินค้าหรือ ตลาด ในสถานที่ที่ผู้คนในสังคมหรือชุมชนนั้นรู้จัก และสามารถเดินทางไปมาได้สะดวก เป็นศูนย์กลางการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดย่านตลาดที่เป็นทั้งที่อยู่อาศัยและสถานที่ค้าขายอย่างถาวร เกิดมีตลาดหลายระดับเพื่อขายส่งต่อเป็นทอด ขายส่ง ขายปลีก ขายเลหลัง ตลอดจนส่งออกไปยังต่างประเทศ



ภาพที่ 2-20 บรรยากาศตลาดหมู่บ้าน
ที่มา : พรชัย ใจมา, 2553

เมื่อเทียบกับประเทศอื่น ประเด็นศึกษาเกี่ยวกับตลาดนัดของไทยเท่าที่พบจะเป็นประเด็นเชิงประวัติศาสตร์สังคมวัฒนธรรม ซึ่งปรากฏในหนังสือ เรื่อง ตำนานตลาดไทยของ สันติ เสวตวิมล (2537) ที่ได้บันทึกวิวัฒนาการของตลาดนับแต่สุโขทัยจนถึงอยุธยา สะท้อนภาพตลาดในมุมมองของไทยไว้อย่างมีชีวิตชีวา แสดงให้เห็นว่า สังคมเกษตรกรรมของไทย ตลอดจนเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นสังคมที่มีและใช้ชีวิตผูกพันกับตลาดอย่างลึกซึ้ง มีตลาดหลากหลายรูปแบบ สถานที่ เวลา เพราะมีทรัพยากรเหลือเฟือจึงต้องมาขายมาแบ่งกัน

งานวิจัยเชิงภูมิศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ชุมชนมีพบอยู่ในสาขาที่เกี่ยวข้อง อาทิ งานวิจัยตลาดนัดในเชียงใหม่ ของ กนกพร กระบวนศรี (2531) งานศึกษาเรื่องกาดวัวควายของ ชูลิทธิ์ ชูชาติ (2538) ส่วนของศึกษาในเชิงของผังเมืองและสภาพแวดล้อมมีปรากฏในงานวิจัยเกี่ยวกับตลาดในกรุงเทพฯ ของเกียรติ จิระกุล และคณะ (2525) และงานวิจัย เรื่อง กาดวัวควายทุ่งฟ้าบด เชียงใหม่ (แผ่นดิน อุณจะนำ, 2553) นอกจากนี้ยังพบงานศึกษาเชิงสังคมและมานุษยวิทยาที่ชี้ให้เห็นว่าตลาดเป็นพื้นที่ที่มีความหมายต่อสังคมไทย ดังที่สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์ (2549) ได้กล่าวว่า คนไทยถือว่าตลาดนัดเป็น 'พื้นที่แห่งชีวิต' เพราะตลาดนัดสามารถแปรเปลี่ยนสถานะและพื้นที่เดิมๆ ให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและพื้นที่แห่งการบริโภคเพื่อหลีกหนีความจำเจมาโลดแล่นเคลื่อนไหวตามอารมณ์ เป็นพื้นที่สาธารณะที่คนชื่นชอบอย่างไม่เสื่อมคลาย



ภาพที่ 2-21 ตลาดนัดเป็นที่พบปะของคนต่างกลุ่ม จากภาพ เมืองสิง ประเทศลาว

แผ่นดิน อุณจะนำ (2553) กล่าวว่า ตลาดนัดมีอยู่ทั่วไปในโลกและมีชื่อเรียกต่างกัน บ้างเรียกตามเวลา บ้างเรียกตามทำเลค้าขาย บ้างเรียกตามกลุ่มผู้ค้าขาย บ้างเรียกตามสินค้า อาทิ ตลาดเช้า ตลาดนัดวันหยุด ตลาดน้ำ ตลาดนัดเกษตรกร ตลาดนัดชุมชน ตลาดนัดหน้ากระทรวงฯ ตลาดนัดสี่แยก ตลาดวัวควาย ตลาดหัตถกรรม และอื่นๆ ตลาดเหล่านี้มีเสน่ห์ที่การขายของจากแหล่งผลิต ที่มีภาพลักษณ์ว่ามีสินค้าสดใหม่ แปรลก ราคาไม่แพง หรือมีจุดขายอื่น เช่น ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีความเคลื่อนไหวของทั้งคนซื้อและคนขายที่ไม่ตายตัวเหมือนตลาดประจำจึงไม่จำเจ สามารถไปได้บ่อยๆ โดยไม่เบื่อ ตลาดนัดในชนบทที่ห่างไกลอาจคงรูปแบบการแลกเปลี่ยนแบบพึ่งพา คือ นำผลผลิตครัวเรือนมาขายแลกกับสิ่งที่ตนผลิตไม่ได้หรือไม่พอ แผ่นดินยังได้ศึกษาการจัดวางและการใช้พื้นที่ตลาดนัดที่เขากล่าวว่า

กนกพร กระบวนศรี (2531) กล่าวว่า ตลาดนัดถือว่าเป็นสัญลักษณ์ทางเศรษฐกิจของสังคมเกษตรกรรม เพราะตลาดนัดเป็นตลาดที่หมุนเวียนไปในชนบทที่มีประชากรเบาบาง มีกำลังซื้อไม่มาก และมีศักยภาพการเดินทางไม่สูง ตลาดนัดจึงเป็นจุดบริการเคลื่อนที่สำหรับคนในชนบท ที่รวมเอากิจกรรมค้าขาย แลกเปลี่ยน สังคม และสื่อสาร เข้าด้วยกัน ซึ่งฉัตรทิพย์ นาถสุภา (2553) กล่าวว่า ตลาดนัดเอื้อให้เกิดการค้าขายในลักษณะจุนเจือกันระหว่างหมู่บ้าน ทำให้ประชากรในชนบทได้รับความสะดวกและทำให้พ่อค้าในเมืองระบายสินค้าส่วนเกินได้มากขึ้น ตลาดนัดจึงเป็นเครื่องมือรักษาสมดุลทางการผลิตและการบริโภคระหว่างชนบทกับเมือง

เปี่ยมรัก จัตรนาเสนีย์ (2546) กล่าวว่า ถนนคนเดินไทยเป็นหนึ่งในแนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนดใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชน การปิดถนนทำให้สามารถใช้งานเป็นลานกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจและกลายเป็นพื้นที่สาธารณะกลางเมือง เกียรติ จิระกุล (2525) ได้ย้ำถึงลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินไทยว่า เป็นการปิดถนนชั่วคราวเป็นบางวันบางเวลาเพื่อจัดกิจกรรมผสมผสานทั้งท่องเที่ยว กิจกรรม ค้าขาย วิถีชีวิตในรูปแบบที่คล้ายกับตลาดนัด ซึ่งกิตติกร ใจบุญ (2549) ชี้ให้เห็นว่า ถนนคนเดินมีเสน่ห์ในความเป็นตลาดนัดเพราะตลาดนัดนับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่ที่สุด เป็นที่ชื่นชอบของคนไทยมานาน และยังคงดำรงอยู่มาจนปัจจุบัน ตลาดนัดต่างจากตลาดประจำตรงที่มีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา ผู้ใช้ กิจกรรม สินค้า สถานที่อื่นเป็นเสน่ห์ให้คนมาโดยไม่เบื่อ

แนวคิดที่มองว่าถนนคนเดินไทยมีรูปแบบคล้ายกับตลาดนัดถูกกล่าวในงานวิจัยหลายเรื่องด้วยกัน ระวีวรรณ โอพารัตน์มณีและรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547) ศึกษาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ชี้ให้เห็นจากผลสำรวจกลุ่มตัวอย่างบนถนนคนเดินพบว่า คนมองว่าถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีรูปแบบคล้ายตลาดนัดเชิงวัฒนธรรม ทำให้คนได้สัมผัสวัฒนธรรมของเชียงใหม่ที่หลากหลายในสถานที่เดียว ส่วนแผ่นดิน อุจะนา (2553) ศึกษาภาคนัดวัวควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่ ได้อภิปรายผลเชื่อมโยงว่าตลาดนัดมีความคล้ายคลึงกับถนนคนเดินในหลายประการทั้งในเรื่องกลุ่มผู้ใช้ ลักษณะเฉพาะที่คนชื่นชอบ บรรยากาศ การจัดวางพื้นที่ เวลา กิจกรรม

การอภิปรายเชื่อมโยงระหว่างถนนคนเดิน ตลาดนัดและพื้นที่สาธารณะถูกกล่าวไว้อย่างมีนัยสำคัญ โดยกิตติกร ใจบุญ (2549) ในบทความว่าด้วยปรากฏการณ์ตลาดในสังคมไทยว่า

‘ถนนคนเดินไทยเป็นตลาดนัดที่สะท้อนวิวัฒนาการของตลาดไปตามกายภาพเมืองของไทยที่นับว่าเป็นลักษณะเฉพาะ ความเป็นตลาดที่เกิดขึ้นบนถนนคนเดินไทยนั้นเป็นหัวข้อที่ควรมีการศึกษาวิจัยเพราะตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะของไทยที่ผนวกพื้นที่เศรษฐกิจ-สังคมไว้ด้วยกันอย่างเหนียวแน่น’

โดยเชื่อมโยงกับที่วิมลศรี ลิ้มธนากุล (2537) ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านของกรุงเทพมหานคร ว่า

‘เมื่อเมืองขยายตัวทางกายภาพจนพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่’

กิตติกร ใจบุญ (2549) ยังได้ตั้งข้อสังเกตจากงานของวิมลศรีว่า

‘ถนนคนเดินนับเป็นหนึ่งในวิธีการแสวงหาพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์สังคมดังที่วิมลศรีได้กล่าวไว้ ดังนั้น การศึกษาถนนคนเดินเพื่อคลี่คลายระบบความสัมพันธ์และบทบาทของถนนคนเดินแบบตลาดนัดที่มีต่อวิถีชีวิตเมืองของไทยเพื่อตอบคำถาม

ว่า ถนนคนเดินสะท้อนภาพพลวัตการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองใน
สังคมไทยอย่างไรจึงเป็นประเด็นที่ควรศึกษาถึง'

จะเห็นได้ว่า การเกิดของกิจกรรมค้าขายบนพื้นที่สาธารณะในลักษณะของตลาดนัดจึงไม่ใช่เรื่องใหม่
ในสังคมโดยเฉพาะกับสังคมไทย เพราะคนไทยชื่นชอบการจับจ่ายและใช้ตลาดนัดเป็นพื้นที่แลกเปลี่ยน
พบปะ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบ้านและชุมชนมาแต่โบราณ การเกิดตลาดอาจเกิดได้ในลาน ช่าง ถนน วัด หรือ
สถานที่พบปะอื่นๆ การเปลี่ยนรูปและวิวัฒนาการของตลาดนัดไปตาสภาพสังคมวัฒนธรรมที่เปลี่ยนไป
รวมถึงแบบถนนคนเดินของไทย ที่เป็นหนึ่งในปรากฏการณ์เมืองในสังคมไทยที่ควรแก่การศึกษาให้เข้าใจ
ยิ่งขึ้น

2.5 บทสรุป

เนื้อหาบทนี้ได้ชี้ให้เห็นประเด็นพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน ตลาดนัด ในมุมมอง
ตะวันตกและตะวันออก วรรณกรรมตะวันตกได้ชี้ให้เห็นถึงวิวัฒนาการของแนวคิดที่ชัดเจนของทั้งสองส่วน
โดยเฉพาะพื้นที่สาธารณะและการเดินเท้าที่ถูกศึกษาร่วมกันมานานพอที่จะเกิดแนวคิด ทฤษฎีที่ชัดเจน
ในขณะที่ถนนคนเดินเป็นรูปแบบหนึ่งของการพัฒนาทั้งพื้นที่สาธารณะและการเดินเท้าเพื่อเป้าหมายการ
พัฒนาคุณภาพชีวิตเมือง ส่วนประเด็นตลาดนัดแม้จะถูกแยกออกมาจากในมิติการศึกษาพื้นที่สาธารณะและ
การเดินเท้าของตะวันตก แต่ก็ปรากฏการติดตลาดนัดบนพื้นที่สาธารณะและถนนในเมืองต่างๆ ของตะวันตก
มานาน เพียงแต่การศึกษาเอนไปในความเชื่อมโยงเศรษฐกิจเมืองและชนบท ซึ่งนับว่ายังขาดการศึกษา
ตลาดนัดในฐานะพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะ

ในทางกลับกัน วรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองในเอเชียตะวันออกโดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้
ชี้ให้เห็นความเฉพาะตัวของการเกิดเติบโตของเมืองทั้งในเชิงโครงสร้างเมืองและการพัฒนาพื้นที่เมืองของโลก
ตะวันออกที่มีรากฐานเกษตรกรรม ทำให้เมืองมีโครงสร้างซับซ้อน ไม่เป็นทางการ ยึดหยุ่นไปตามการใช้งาน
(Chifos and Yabes, 2000; O'Conner, 1983) นักวิชาการที่ศึกษาโลกตะวันออกชี้ให้เห็นว่าถนนในเอเชียเป็น
พื้นที่สาธารณะที่สำคัญ ไม่ใช่แค่ทางสัญจร แต่เป็นทุกสิ่งทุกอย่างของเศรษฐกิจและสังคมของชีวิตในเมือง การ
ใช้ชีวิตบนถนนเป็นวัฒนธรรมตะวันออก ทำให้ถนนไม่เคยหลับใหลอย่างแท้จริง อีกทั้งนักวิชาการไทยได้ชี้ชัด
ว่าในบรรดาพื้นที่สาธารณะทั้งหลายของไทย ตลาดนัดว่ามีบทบาทสำคัญที่สุดต่อวิถีชีวิตเมือง แต่
ขณะเดียวกัน ตลาดก็ถูกจัดระบบเข้าสู่การค้าขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่สาธารณะแบบเดิมๆ หายไป จึงจำเป็นต้อง
มีการสร้างตลาดรูปแบบใหม่ๆ เพื่อทดแทนตลาดเดิมที่หายไป โดยตลาดรูปแบบใหม่ต้องรองรับความต้องการ
พื้นที่ที่มากกว่าการซื้อขาย แต่เพื่อกิจกรรมสังคมวัฒนธรรมในวิถีชีวิตของคนเมืองปัจจุบัน

เมื่อย้อนมาดูที่ถนนคนเดินไทย ทำให้เห็นภาพสะท้อนเบื้องต้นของถนนคนเดินไทยที่เกี่ยวข้องกับ
ประเด็นพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน ตลาดนัด และเชื่อมโยงกับลักษณะเฉพาะของเมืองในเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้หลายประการ การทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ตลาดนัด
ตลอดจนการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับถนนคนเดินของไทยเป็นการทำความเข้าใจเบื้องต้นเพื่อกำหนดกรอบ
มุมมองของงานวิจัย ตลอดจนให้กรอบแนวคิดในการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามตามวิธีวิจัยในบทต่อไป

บทที่ 3

วิธีวิจัย

3.1 วิธีวิจัย

งานวิจัยถนนคนเดินนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสำรวจกายภาพ สังเกตและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้เกี่ยวข้องกับถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เพื่อวิเคราะห์ลักษณะเฉพาะและรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างคน-กิจกรรม-พื้นที่บนถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย แล้วนำมาเชื่อมโยงเพื่ออธิบายรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินตลาดนัด ที่สามารถสะท้อนพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทย มีกระบวนการวิจัย ดังนี้

3.1.1 สอบทวนแนวคิดที่เกี่ยวข้อง คือ พื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด

3.1.2 สำรวจและคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

3.1.3 ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลภาคสนามเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย

- แบบรายการข้อมูลที่ต้องเก็บ (Checklists)
- แบบคำถามสัมภาษณ์ (Interview questions) สำหรับกลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม ได้แก่ คนในชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และผู้บริหารจัดการถนนคนเดิน

3.1.4 เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพจนกว่าข้อมูลจะอิ่มตัว (Saturation) ประกอบด้วย

- การสำรวจกายภาพของถนนคนเดินทั้ง 4 สาย เพื่อศึกษาการจัดวางและใช้พื้นที่ และความเชื่อมโยงระหว่างถนนคนเดินระดับย่านและเมือง

- การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ กิจกรรม ความคิดเห็นที่มีต่อถนนคนเดิน

3.1.5 วิเคราะห์ข้อมูลภาคสนามด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ประกอบกับการเข้ารหัสข้อมูล (Data coding) โดยจำแนกตามพื้นที่ศึกษา (Case-based) ตามเนื้อหา (Content-based) แล้วนำผลมาเชื่อมโยงเปรียบเทียบแต่ละกรณีศึกษา (Cross-case comparison)

3.1.6 สร้างแนวคิดจากผลความเชื่อมโยง (Conceptualization) เพื่ออธิบายลักษณะเฉพาะ รูปแบบความสัมพันธ์ และพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองบนถนนคนเดินแบบตลาดนัด

3.1.7 อภิปรายผลวิจัยตามวัตถุประสงค์และเชื่อมโยงผลวิจัยสู่บริบทวิชาการและบริบทอื่นที่เกี่ยวข้อง

3.1.8 สรุปข้อเสนอแนะจากการวิจัย

3.2 ขอบเขตของการวิจัย

3.2.1 ขอบเขตพื้นที่

ศึกษาข้อมูลเชิงประจักษ์ในการลงเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทยโดยเลือกพื้นที่ศึกษาจากแนวคิด (Theoretical sampling) จากถนนคนเดินที่จัดเป็นรอบประจำมาอย่างต่อเนื่องจนอยู่ตัวและเป็นที่รับรู้ ถูกใช้งานสม่ำเสมอและจดจำได้ โดยเลือกศึกษาถนนคนเดินที่มีผู้เข้ามาเป็นลำดับต้นๆ ของแต่ละภาค ตามเกณฑ์การเลือกพื้นที่ศึกษา

3.2.2 ขอบเขตเวลา

มีระยะเวลาวิจัย 12 เดือน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2554 ถึง กรกฎาคม 2555

3.3.3 ขอบเขตเนื้อหา

ศึกษาให้ครอบคลุมเนื้อหาหลักที่กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์ คือ การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดและการอภิปรายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองในรูปแบบที่พบ

3.3 พื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

3.3.1 การสำรวจข้อมูลถนนคนเดินในประเทศไทย

จากการสำรวจถนนคนเดินในประเทศไทยจากสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น อินเทอร์เน็ต ประกอบการสำรวจนำร่องในถนนคนเดินสายหลักของแต่ละภาค พบว่าเมืองส่วนใหญ่ของไทยได้พัฒนาถนนหรือพื้นที่สาธารณะให้เป็นถนนคนเดินที่มีชื่อหรืออัตลักษณ์ของเมืองนั้น โดยพบข้อมูลเบื้องต้น ดังนี้

ภาคเหนือ ประกอบด้วย

1. ถนนคนเดินราชดำเนิน สันกำแพง วัวลาย และต้นเปา จังหวัดเชียงใหม่
2. กาตเจียงฮายรำลึก จังหวัดเชียงราย
3. ถนนคนเดินปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
4. ถนนคนเดินกาตกองต้า จังหวัดลำปาง
5. ถนนคนเดินน่าน
6. ถนนคนเดินลำพูน
7. ถนนคนเดินกว๊านพะเยา จังหวัดพะเยา
8. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก

ภาคกลางและภาคตะวันออก ได้แก่

1. ถนนคนเดินตลาดเก่า จังหวัดสุพรรณบุรี
2. ถนนคนเดินตรอกโรงยา จังหวัดอุทัยธานี
3. ถนนคนเดินนครสวรรค์
4. ถนนคนเดินโคยก็ เลียบน้ำแม่กลอง จังหวัดราชบุรี
5. ถนนคนเดินบางแสน และถนนคนเดินพญาไท จังหวัดชลบุรี
6. ถนนคนเดินริมน้ำ จังหวัดจันทบุรี
7. ถนนคนเดินตลาดเก่าระยอง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย

1. ถนนคนเดินขอนแก่น
2. ถนนคนเดินชายโขง จังหวัดเลย

ภาคใต้ ได้แก่

1. ถนนคนเดินหัวหิน
2. ถนนคนเดินตลาดเก่าปรางบุรี
3. ถนนคนเดินหน้าสถานีรถไฟ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
4. ถนนคนเดินสงขลา
5. ถนนคนเดิน ภูเก็ต
6. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี
7. ถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย
8. ถนนคนเดินนครศรีธรรมราช
9. ถนนคนเดินตรัง

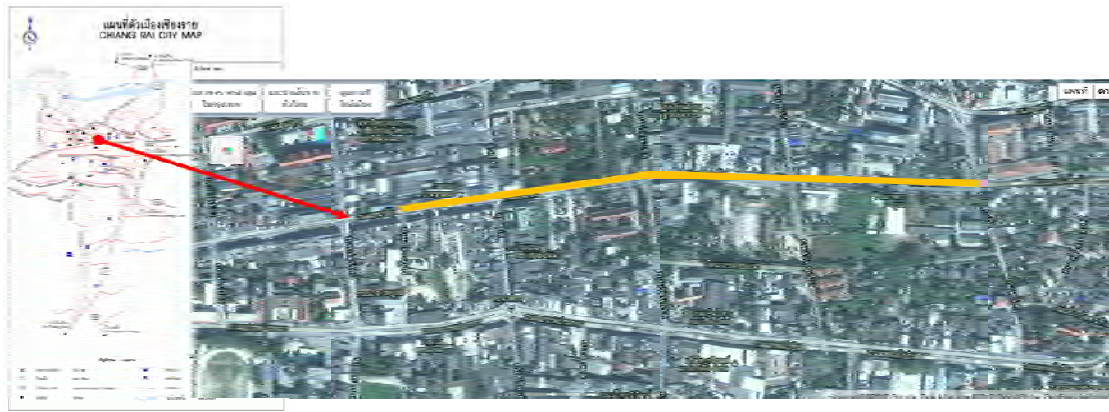
3.3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

กำหนดเกณฑ์การเลือกตามแนวคิด (Theoretical sampling) คือ ควรเป็นถนนคนเดินบนถนนหรือพื้นที่สาธารณะ เป็นเวลามากกว่า 1 ปี จนมีความต่อเนื่องและอยู่ตัว การประเมินถนนคนเดินตามเกณฑ์นำไปสู่การสรุปเลือกพื้นที่ศึกษา รวม 15 สาย ดังตารางที่ 3-1

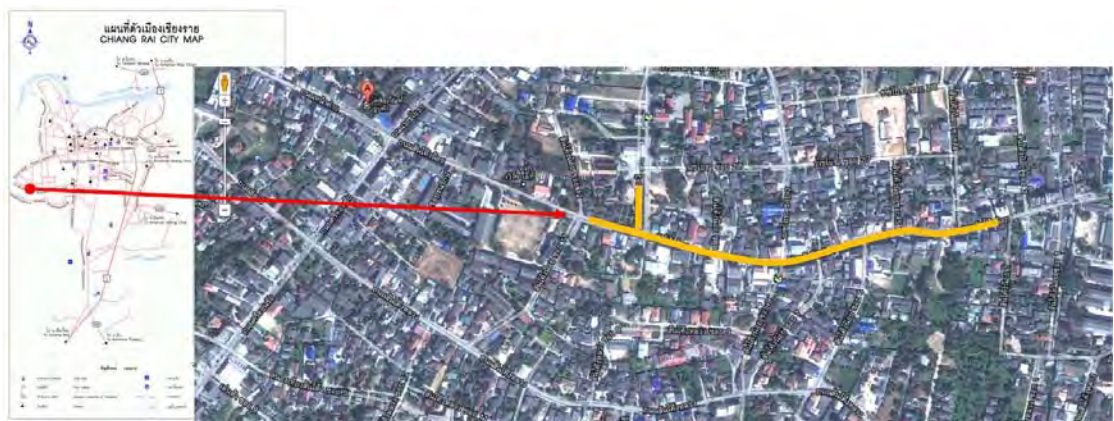
ตารางที่ 3-1 รายการพื้นที่ศึกษาถนนคนเดิน 4 ภาค 15 สาย

ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคตะวันออก/เฉียงเหนือ	ภาคใต้
1. กาดเจียงฮาย	1. ราชบุรี	1. ขอนแก่น	1. ภูเก็ต
2. สันโค้งน้อย เชียงราย	2. อุทัยธานี	2. เชียงคาน	2. ตรัง
3. เชียงใหม่	3. นครสวรรค์		3. สุราษฎร์ธานี
4. ลำปาง			4. เกาะสมุย
5. พิษณุโลก			5. สงขลา

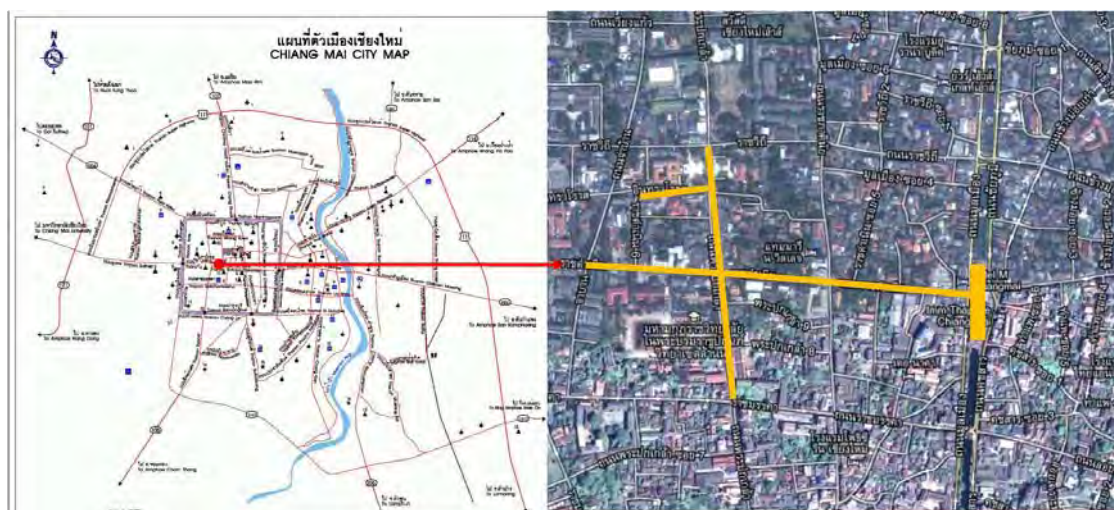
3.3.3 แผนที่และผังกายภาพเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา



ภาพที่ 3-1 ผังถนนเดินกาดเจียงฮาย จังหวัดเชียงราย



ภาพที่ 3-2 ผังถนนคนม่วน สันโค้งน้อย จังหวัดเชียงราย



ภาพที่ 3-3 ผังถนนคนเดินเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 3-4 ผังถนนคนเดิน จังหวัดลำปาง



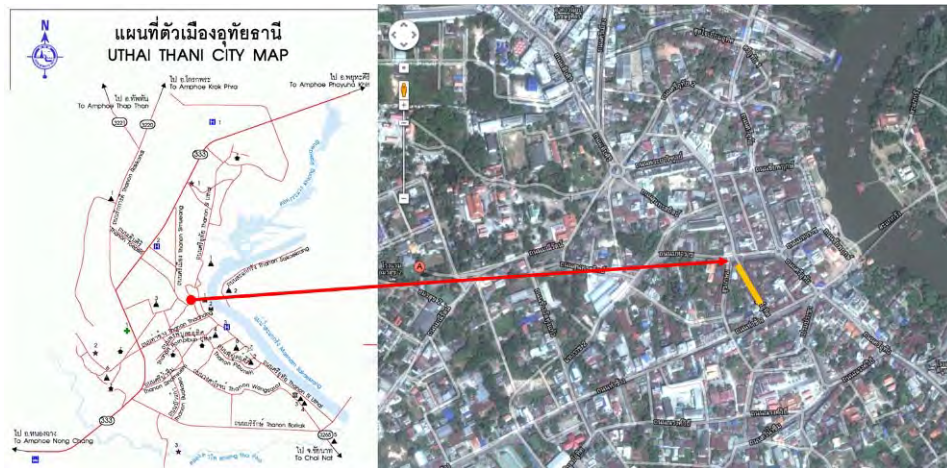
ภาพที่ 3-5 ผังถนนคนเดิน จังหวัดพิษณุโลก



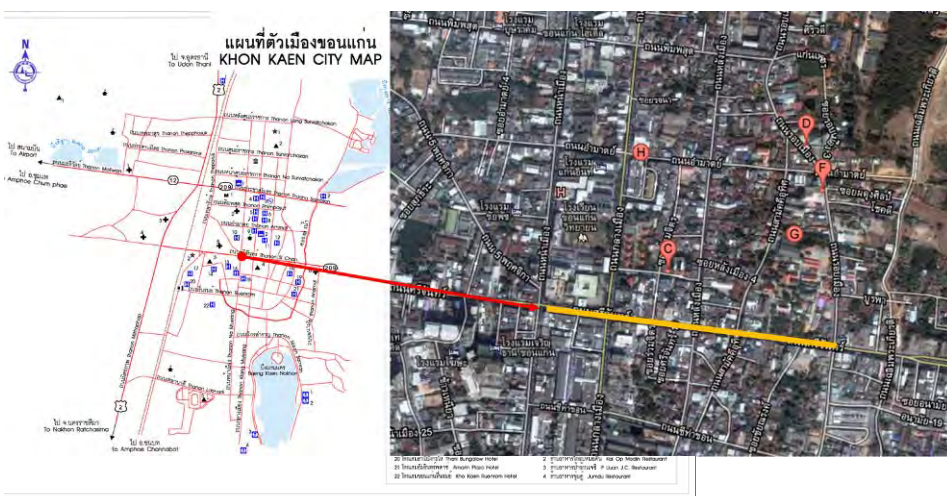
ภาพที่ 3-6 ผังถนนคนเดินตลาดเก่าโคกกี จังหวัดราชบุรี



ภาพที่ 3-7 ผังถนนคนเดินนครสวรรค์



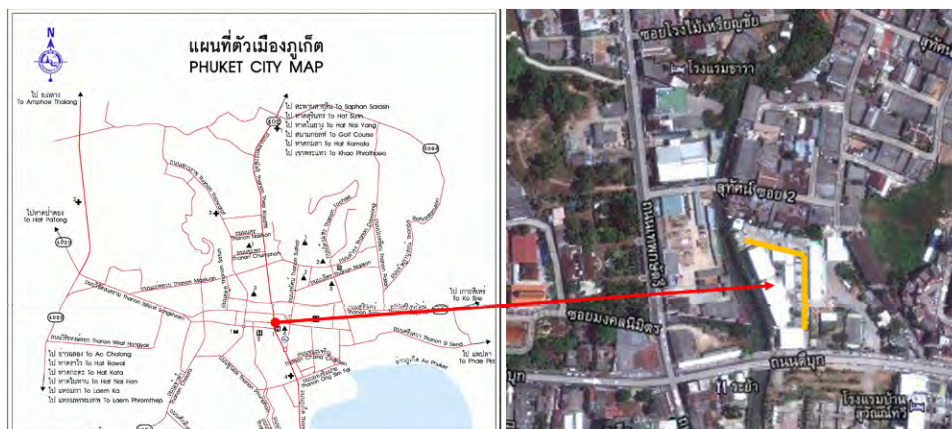
ภาพที่ 3-8 ผังถนนคนเดินตรอกโรงยา จังหวัดอุทัยธานี



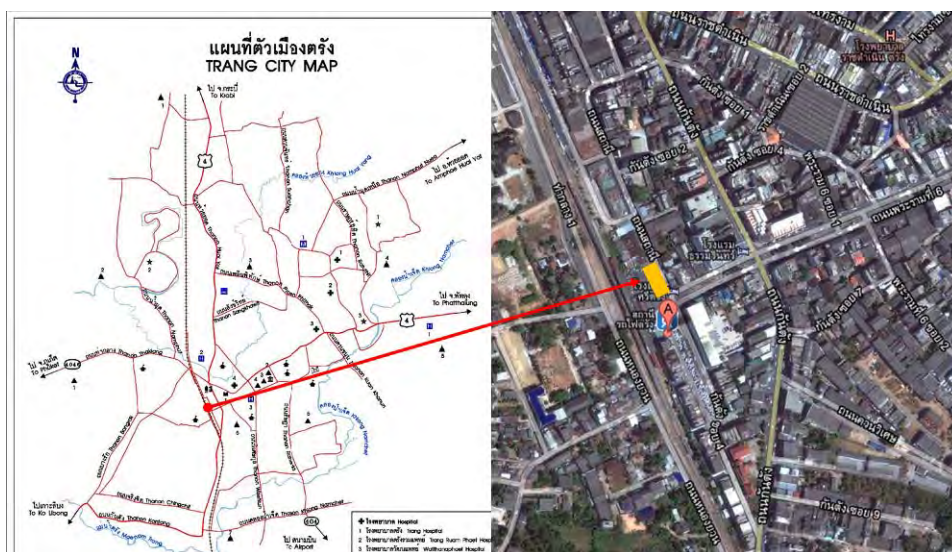
ภาพที่ 3-9 ผังถนนคนเดิน จังหวัดขอนแก่น



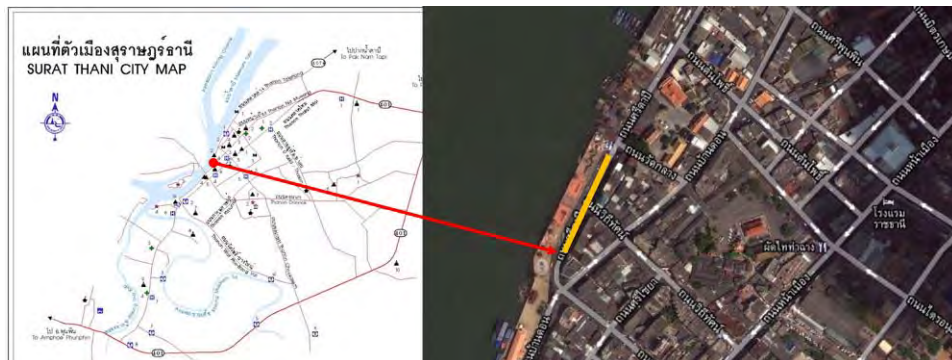
ภาพที่ 3-10 ผังถนนคนเดินชายโขงเชียงคาน จังหวัดเลย



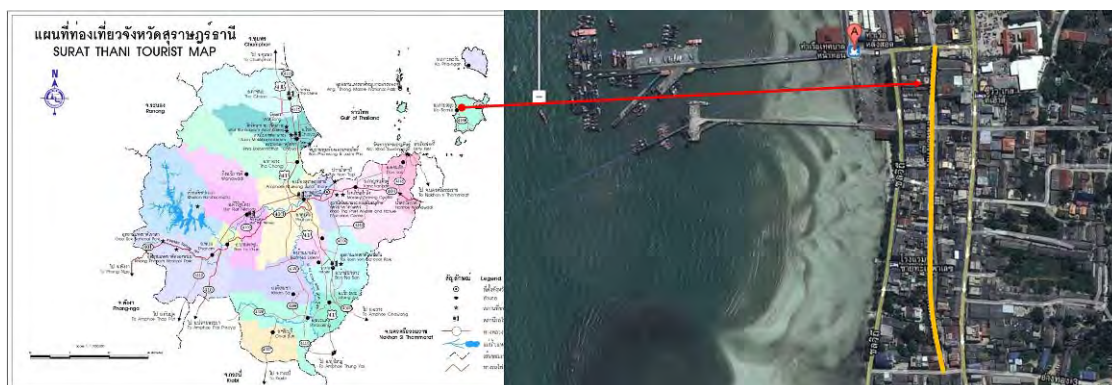
ภาพที่ 3-11 ผังถนนคนเดินตลาดปล่อยของ จังหวัดภูเก็ต



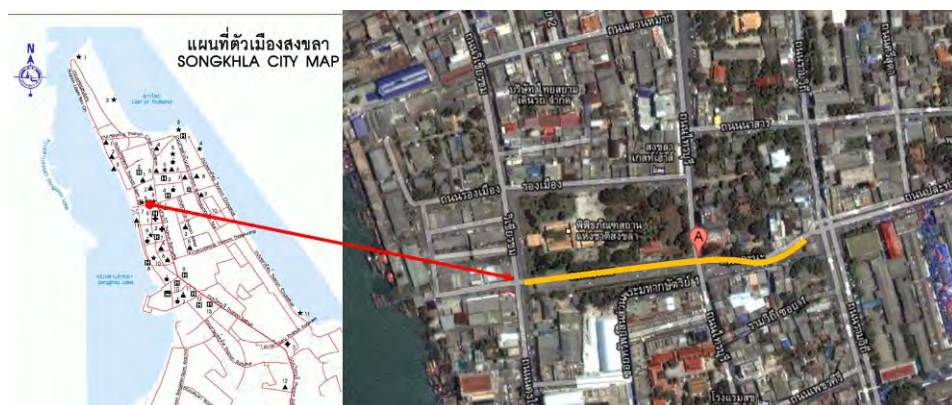
ภาพที่ 3-12 ผังถนนคนเดินสถานีคนเดิน จังหวัดตรัง



ภาพที่ 3-13 ผังถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี



ภาพที่ 3-14 ผังถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย



ภาพที่ 3-15 ผังถนนคนเดินสงขลา

3.3.4 ภาพถ่ายเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา



1. ถนนคนเดินกาตเจียงฮายรำลึก เชียงราย
2. ถนนคนเดินสันโค้งน้อย เชียงราย
3. ถนนคนเดินเชียงใหม่
4. ถนนคนเดินกาตกองคำ ลำปาง
5. ถนนคนเดินพิษณุโลก



6. ถนนคนเดินตลาดเก่าโคยก็ ราชบุรี
7. ถนนคนเดินตรอกโรงยา อุทัยธานี
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์



9. ถนนคนเดินขอนแก่น
10. ถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน



11. ถนนคนเดินตลาดปล่อยของ ภูเก็ต
12. ถนนคนเดินสถานีคนเดิน ตรัง
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี
14. ถนนคนเดินหน้าทอนคึกคัก สมุย
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก สงขลา

ภาพที่ 3-16 ภาพบรรยากาศพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย

3.4 กลุ่มตัวอย่าง

1. ชุมชน ใช้การคัดเลือกแบบสุ่ม (Random) สัมภาษณ์จนกว่าจะอิ่มตัว
2. ผู้ค้า ใช้การคัดเลือกแบบสุ่ม (Random) สัมภาษณ์จนกว่าจะอิ่มตัว
3. คนเดิน ใช้การคัดเลือกแบบสุ่ม (Random) สัมภาษณ์จนกว่าจะอิ่มตัว
4. ผู้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ ใช้การคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive)



ภาพที่ 3-17 แสดงบริบทการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

3.5 เครื่องมือวิจัย

ใช้เครื่องมือสำรวจ ประกอบด้วย กล้องดิจิทัล แผนที่ ผัง และแถบวัดระยะ และแบบรายการสำรวจ สังเกตและสัมภาษณ์ รายการตามคำถามหลัก ดังนี้

ตารางที่ 3-2 รายการสำรวจ สังเกตและสัมภาษณ์

กลุ่มคำถามสัมภาษณ์	รายการ สำรวจ และสังเกต	แบบสัมภาษณ์			
		คนใน ชุมชน	ผู้ค้า	คนเดิน	ผู้บริหาร จัดการ
1. ข้อมูลพื้นฐานถนนคนเดิน ประกอบด้วย วันเริ่มดำเนินการ วันเวลาปิดถนน ความยาวและความกว้างถนน บริเวณที่ปิด แนวทางการเลือกพื้นที่เป็นถนนคนเดิน จำนวนร้านค้า การจัดแบ่งและใช้พื้นที่ ประเภทกิจกรรม	x				x
2. จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ ชื่อที่ใช้ ประชาสัมพันธ์ ประวัติศาสตร์ของถนนและความสัมพันธ์กับเมือง องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน	x	x	x	x	x
3. การบริหารจัดการ (หน่วยงาน / จำนวนคน / ค่าตอบแทน) เครือข่าย / ค่าธรรมเนียม ผู้ค้า / รายรับจากค่าธรรมเนียม / รายจ่าย การดำเนินงาน / ระเบียบและกติกา / การประชาสัมพันธ์ / ผลสำรวจสถานะการดำเนินงาน / ผลวิจัยที่มีอยู่					x
4. ปัญหาและอุปสรรค การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ข้อเสนอแนะ ปัญหา / ผลกระทบ / แนวทางแก้ไข การดูงาน / ความแตกต่างที่พบ / ข้อเสนอแนะ	x	x	x	x	x
5. ความเห็นต่อลักษณะถนนคนเดินแบบตลาดนัด	x	x	x	x	x
6. ประเด็นที่เกี่ยวข้อง การท่องเที่ยว / เศรษฐกิจชุมชน / ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน / สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม / สุขภาพและสุขภาวะ / สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า / อื่นๆ	x	x	x	x	x

3.6 การเก็บข้อมูล

ใช้การเก็บข้อมูลในพื้นที่ถนนคนเดินทั้ง 4 ภาค รวม 15 ถนน ในวันที่มีการจัดถนนคนเดิน ตั้งแต่เริ่มต้นจนจบกิจกรรม ประกอบด้วย

1. การสำรวจกายภาพ เพื่อบันทึกข้อมูลกายภาพของพื้นที่ตามกรอบที่กำหนด
2. การสังเกต ใช้การสังเกตบรรยายภาค กิจกรรม ลักษณะ และจัดบันทึกด้วยคำบรรยาย ภาพถ่าย

ตลอดจนผังกายภาพ

3. การสัมภาษณ์ ใช้การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 ด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structure interview) ตามกรอบคำถามที่ตั้งขึ้น ใช้เวลาสัมภาษณ์เฉลี่ย 1 ชั่วโมงต่อคน

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ใช้กับข้อมูลสังเกต
2. การเข้ารหัส (Coding) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ และ/หรือ ข้อมูลสังเกตที่เกี่ยวข้องกับการสัมภาษณ์ลงในตาราง
3. การเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ศึกษา (Cross-case comparison) เพื่อแยกแยะลักษณะร่วมลักษณะต่าง และสรุปลักษณะเฉพาะตามประเด็นคำถาม
4. การเชื่อมโยงผลวิจัยเพื่อสร้างแนวคิดของถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา เป็นการนำวิเคราะห์ในประเด็นและพื้นที่ศึกษาต่างๆ มาเชื่อมโยงกันด้วยการเชื่อมโยงสามทาง (Triangulation) เพื่อหาความเชื่อมโยงภายในและสร้างแนวคิดจากข้อมูล (Conceptualization) เพื่อตอบคำถามในวัตถุประสงค์ข้อที่ 1
5. การสังเคราะห์ข้อมูล (Synthesis) เป็นการอภิปรายเชื่อมโยงผลวิจัยไปหาวรรณกรรม แนวคิด และวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างองค์ความรู้จากการสังเคราะห์ภายนอกเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2

3.8 การสรุปผลวิจัย

1. การสรุป เป็นการสรุปทวนผลวิจัยในแต่ละวัตถุประสงค์ และสร้างแนวคิดรวบยอดที่ได้จากการศึกษา
2. การระบุข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ ระบุข้อจำกัดของงานวิจัยทั้งเชิงสถานที่ เวลา เนื้อหา งบประมาณ และอื่นๆ และเสนอแนะเนื้อหาที่ไม่ครอบคลุมในงานวิจัยที่ควรศึกษาเพิ่มเติมต่อไป

บทที่ 4

ผลการวิจัย

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด ใช้การศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดิน และชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ของการใช้พื้นที่สาธารณะ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างคน วิถีชีวิต และความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะในวิถีไทย เพื่อให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินไทย ที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืน

การวิเคราะห์ข้อมูลภาคสนาม ประกอบด้วย การสำรวจกายภาพ การสังเกต และการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 4 กลุ่ม คือ ชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และผู้มีส่วนในการบริหารจัดการ ในการวิเคราะห์ ใช้การแยกประเด็นต่างๆ ตามกรอบคำถามที่ตั้งขึ้น แล้ววิธีเปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษาทั้ง 15 แห่ง ไม่เน้นแยกความแตกต่างระหว่างกลุ่มตัวอย่าง แล้วนำมาตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งขึ้น ดังปรากฏในหัวข้อที่ 4.1 และ 4.2 ของบทนี้

4.1 ลักษณะเฉพาะตัวของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

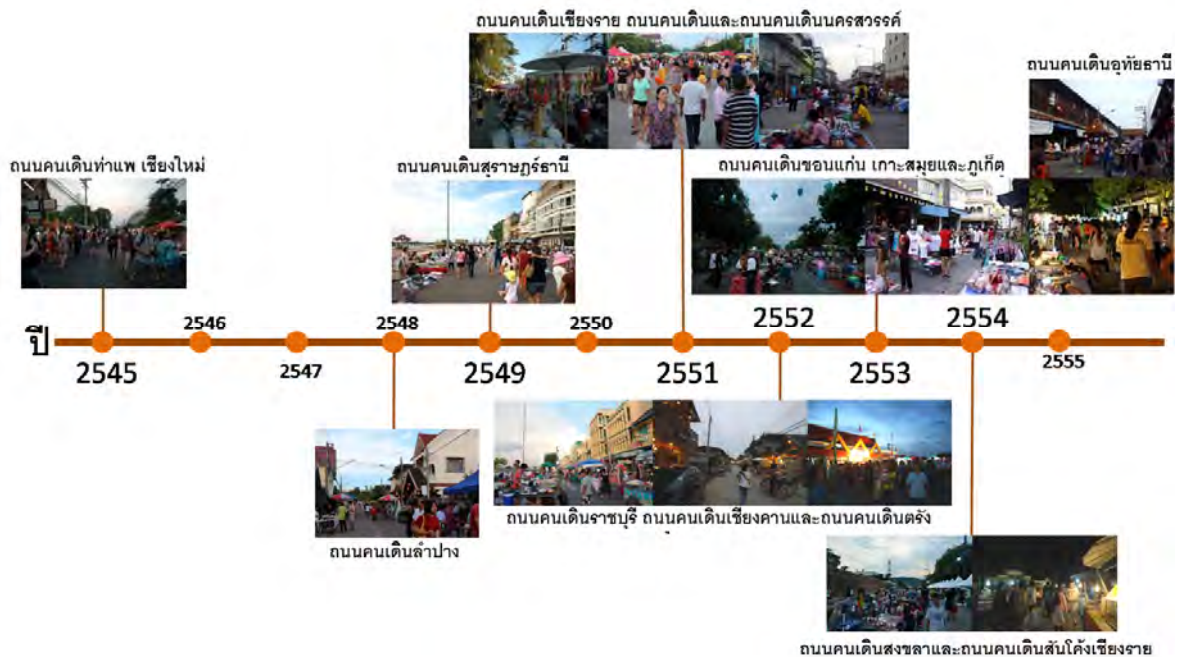
4.1.1 ลักษณะพื้นฐานของถนนคนเดินจากการสำรวจถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

- ความเป็นมาของถนนคนเดินไทย

การเก็บข้อมูลประวัติศาสตร์ของถนนที่เป็นพื้นที่ศึกษา ได้พบว่า แต่เดิมในทุกพื้นที่ที่ศึกษาล้วนมีถนนคนเดินมาตั้งแต่ครั้งที่ยังไม่มีรถยนต์ใช้แพร่หลาย ถนนคนเดินเหล่านี้มักอยู่ในแหล่งการค้าและตลาดของเมือง ถนนคนเดินในอดีตตามคำบอกเล่าของคนในชุมชนมักเชื่อมโยงกับเส้นทางคมนาคมทางน้ำ หรือเส้นทางขนส่งสินค้าหลักในสมัยก่อน เมืองเหล่านี้มีแม่น้ำเป็นหน้าเมืองและมีถนนคนเดินเป็นถนนหน้าเมืองหรือถนนกลางเมืองที่เป็นย่านคนเดินอย่างหนาแน่น การอ้างอิงภาพถ่ายโบราณของแต่ละเมืองทำให้ได้ภาพถนนคนเดินในอดีตในยุคที่เมืองยังไม่เติบโตจนหนาแน่นมากนัก

กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้ให้ข้อมูลความเป็นมาของถนนคนเดินว่ามีอยู่และแพร่หลายในปัจจุบันเกิดจากการรื้อฟื้นถนนคนเดินหรือพื้นที่ที่มีคนใช้งานมากมาแต่เดิม มาปรับปรุงลักษณะตามแบบตามถนนคนเดินยุคปัจจุบัน ที่เกิดตามนโยบายถนนคนเดินลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐบาลทักษิณ ในปีพ.ศ. 2545 โดยเฉพาะถนนคนเดินสีลม กรุงเทพฯ และถนนคนเดินท่าแพ เชียงใหม่ ทั้งสองแห่งกลายเป็นโมเดลในการจัดการถนนคนเดินยุคปัจจุบันของไทยจนขยายตัวไปทั่วประเทศ จะเห็นได้จากถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาที่เกิดขึ้นในเวลาไล่เลี่ยกัน คือ ถนนคนเดินลำปาง¹ (ในปี 2548) ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี (ในปี 2549) ถนนคนเดินเชียงราย ถนนคนเดินพิษณุโลก ถนนคนเดินนครสวรรค์ (ในปี 2551) ถนนคนเดินราชบุรี ถนนคนเดินเขียงคานและถนนคนเดินตรัง (ในปี 2552) ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินอุทัยธานี ถนนคนเดินเกาะสมุย ถนนคนเดินภูเก็ต (ในปี 2553) ถนนคนเดินสงขลาและถนนคนเดินสันโค้ง เชียงราย (ในปี 2554) ดังภาพที่ 4-1

¹ เดิมเคยเปิดดำเนินการมาก่อน แต่ปิดตัวไป



ภาพที่ 4-1 ลำดับเวลาของการพัฒนาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย สรุปผลการสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์กลุ่ม

ตัวอย่างเรื่องความเป็นมาของถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาทำให้ทราบว่า ในช่วงหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา มีถนนคนเดินเกิดขึ้นใหม่เกือบทุกปี แต่หากพิจารณาข้อมูลทั้งประเทศ พบว่ามีถนนคนเดินเกิดขึ้นใหม่ทุกปีอย่างต่อเนื่อง ไปพร้อมกับการปรับลด หรือเปิดปิดเฉพาะช่วงสำคัญ หรือปิดตัวถาวร ทำให้แนวโน้มของการเกิดถนนคนเดินในทศวรรษที่ผ่านมา อยู่ในภาวะค่อนข้างสมดุลจากการเพิ่มขึ้นและลดลงไปพร้อมกัน

- ชื่อถนน ลักษณะย่าน วันเวลา และขนาดถนน

การสำรวจชื่อถนนคนเดินแต่ละแห่ง ดังสรุปในตาราง 4-1 พบว่า ถนนคนเดินถูกตั้งชื่อเรียกขานเพื่อสื่ออัตลักษณ์ที่ต้องการให้ผู้มาเยือนรับรู้ จากการประมวลผลสำรวจ 15 ถนน พบว่า ถนนคนเดินในเมืองใหญ่มักใช้ชื่อเมืองหรือชุมชนเพื่อสื่อถึงตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่สำคัญ เช่น ถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินพิษณุโลก ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินนครสวรรค์ ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี ถนนคนเดินสงขลา เพราะเมืองใหญ่เหล่านี้เป็นจุดหมายปลายทางการค้าขนส่ง ท่องเที่ยวของภาค ทำให้สามารถใช้ทำเลที่ตั้งเป็นชื่อโดยอาจพ่วงชื่อเพิ่มเติม เช่น ราลิค แต่แรก เก้าแก้ว เพื่อให้จดจำลักษณะได้มากยิ่งขึ้น

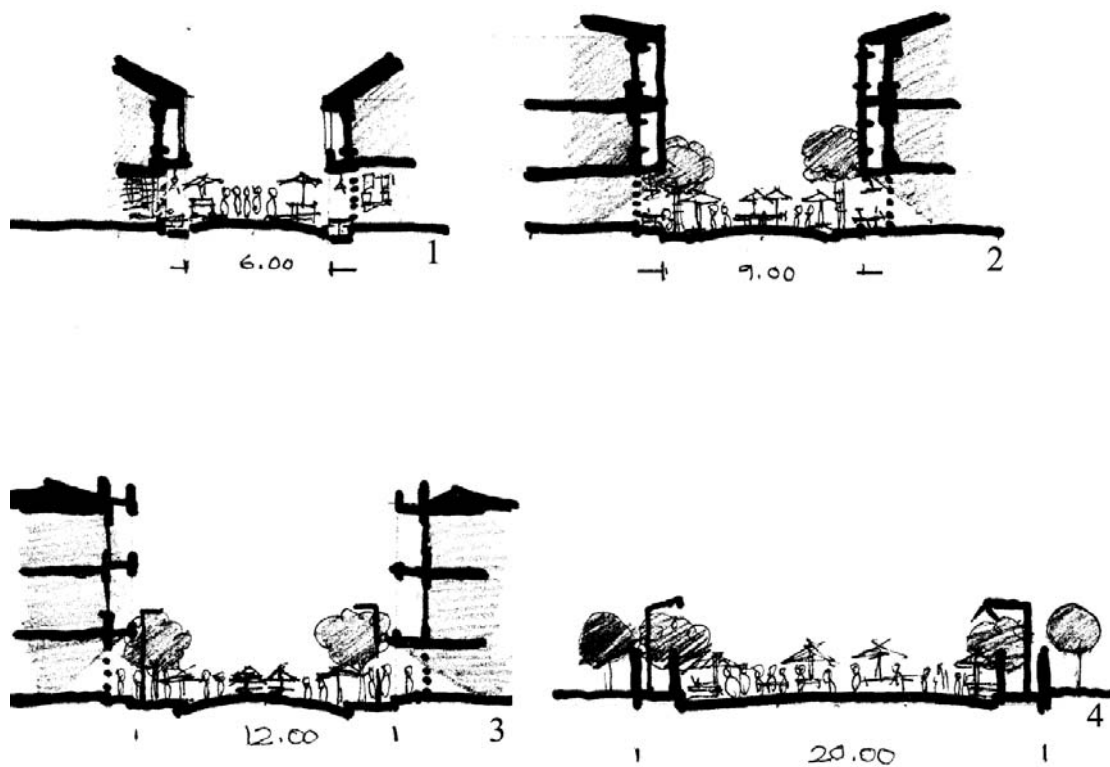
การตั้งชื่อเรียกถนนคนเดินที่พบมากที่สุด คือ ใช้ชื่อเพื่อสื่อถึงความเป็นย่านโดยเฉพาะย่านตลาดและการค้า เพื่อลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดที่ต้องการให้เป็นที่ยึดจำ เช่น กาดเจียงฮายราลิค สื่อถึงลักษณะกาดเก่าของเมืองเชียงราย ตลาดปล่อยของภูเก็ตสื่อถึงบรรยากาศตลาดที่มีอัตลักษณ์ ถนนคนเดินกาดกองต้าสื่ออัตลักษณ์ของย่านการค้าริมน้ำ ตลาดโคยก็ใช้ชื่อตลาดเก่าริมน้ำของราชบุรี ถนนคนเดินตรอกโรงยาสื่อประวัติศาสตร์ของตรอกการค้าเก่าที่อนุรักษ์ไว้ ถนนคนเดินชายโขงสื่อถึงย่านการค้าเก่าริมน้ำโขง สถานีคนเดินตรัง สื่อถึงย่านสถานีรถไฟเก่า ลักษณะเหล่านี้สะท้อนอยู่ในองค์ประกอบถนน สื่อประชาสัมพันธ์ เครื่องหมาย สัญลักษณ์บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน นอกจากนี้ถนนคนเดินสื่อถึงบรรยากาศ

เฉพาะ โดยเฉพาะความสนุกสนาน เก๋ๆ และบรรยากาศท้องถิ่นที่สื่อในภาษาถิ่น เช่น กาดเจียงฮาย รำลึก ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย ถนนคนเดินหน้าทอน สรุปประเด็นเกี่ยวกับข้อได้พบ ว่า ชื้อถนนคนเดินมีความสัมพันธ์กับย่านที่ถนนนั้นตั้งอยู่ โดยเฉพาะย่านตลาด ย่านการค้า ย่านประวัติศาสตร์ ย่านกลางเมือง ย่านริมน้ำ ย่านสถานีรถไฟ เพราะย่านเหล่านี้เป็นสัญลักษณ์ของเมืองมาแต่เดิม นอกจากความเป็นย่าน ชื้อถนนยังสัมพันธ์กับบรรยากาศที่สื่อความสนุกสนาน ย้อนยุค เก๋ๆ ตลอดจนความเป็นท้องถิ่นที่สื่อด้วยภาษาถิ่นในชื่อถนนด้วย โดยถูกสื่อไว้ในเอกสารประชาสัมพันธ์ดังตัวอย่างในภาพ 4-2



ภาพที่ 4-2 ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ถนนคนเดินที่แสดงลักษณะของย่าน
ที่มา : Guidechiangmai

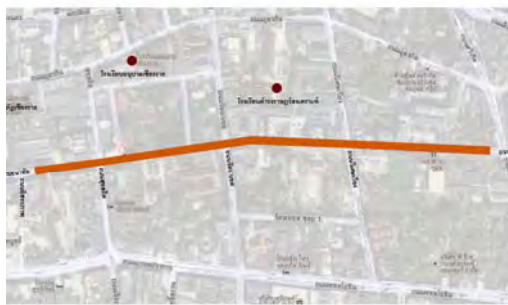
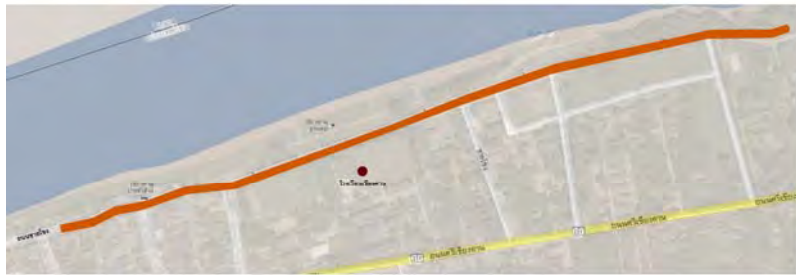
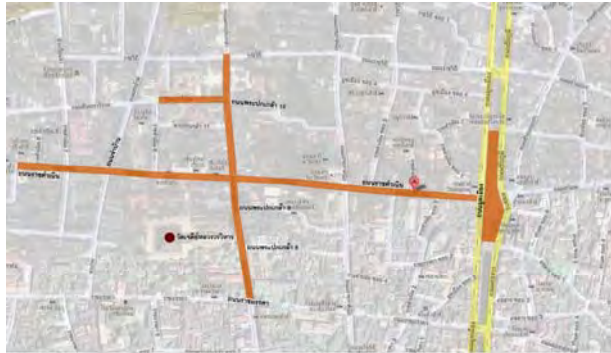
ในเรื่องของขนาดของถนนคนเดิน จากการสำรวจและวัดพื้นที่ด้วยเครื่องมือวัดประกอบการใช้ระบบภูมิสารสนเทศ (GIS) พบว่าถนนคนเดินมีขนาดความกว้างแปรไปตามขนาดถนนที่มีอยู่เดิม ถนนที่แคบที่สุดอาจเป็นเพียงตรอกกว้าง 5 - 6 เมตร เช่น ตรอกโรงยา ถนนชายโขง กาดกองต้า หน้าทอน ซึ่งอาจจัดวางช่องเดินได้เพียง 1 ช่อง หรือ 2 ช่องทางแคบ ซึ่งพอจัดการได้หากขนาดร้านไม่ใหญ่และคนไม่มากเกินไป ส่วนถนนที่กว้างที่สุดอาจกว้างได้ถึง 20 เมตร เช่น ถนนคนเดินขอนแก่น โดยเฉลี่ยความกว้างที่เหมาะสม คือ 9 เมตรขึ้นไป เพราะทำให้จัดถนนคนเดินสองช่องทางไปและกลับได้ ทำให้การเดินวนกลับไม่น่าเบื่อจำเจกับจากเดิม



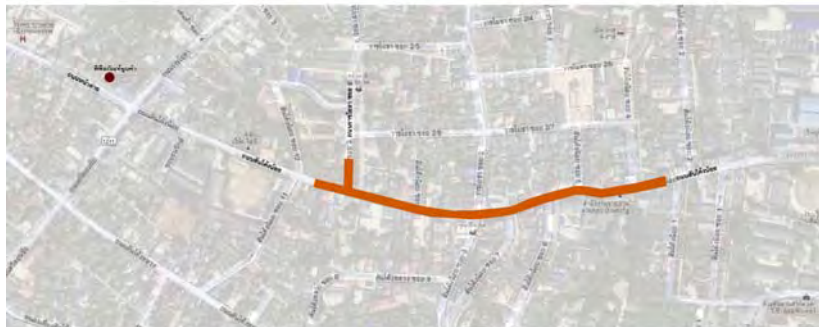
ภาพที่ 4-3 ขนาดหน้าตัดถนนคนเดิน แบ่งได้เป็น 4 ระดับ

ภาพที่ 4-3 แสดงให้เห็นสัดส่วนของความกว้างถนนต่อความสูงของอาคารข้างเคียง ที่มีผลต่อการสร้างบรรยากาศต่างกันไป ซึ่งจะกล่าวต่อไปในเรื่ององค์ประกอบภาพที่ส่งเสริมการเดิน

ส่วนความยาวของถนนคนเดินจะแปรไปตามช่วงจุดตัด ย่าน ตลอดจนปลายทางสำคัญในพื้นที่ เช่น ทางแยกถนน ประตูเมือง ช่วง ลานเมือง ย่านตลาด แม่น้ำ สะพาน ทะเล และสถานี โดยพบว่ามี ความยาวได้ 3 ช่วง ดังภาพ 4-4 ถึง 4-6 หน้าถัดไป



ความยาวถนนคนเดิน
 1 เชียงใหม่ 2,000 เมตร
 2 เชียงคาน 1,800 เมตร
 3 เชียงราย 1,200 เมตร
 4 ขอนแก่น 950 เมตร
 5 สันโขงน้อย 900 เมตร



ภาพ 4-4 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวมาก



6



ความยาวถนนคนเดิน
6 กาดกองต้า 600 เมตร
7 พิษณุโลก 500 เมตร
8 สงขลา 500 เมตร
9 หน้าทอง 450 เมตร

7



8



9

ภาพ 4-5 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวปานกลาง



10



11



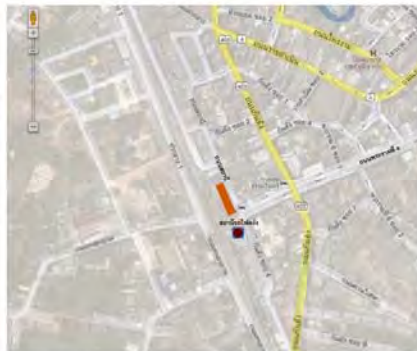
12



13



14



15

- ความยาวถนนคนเดิน
- 10 ราชบุรี 400 เมตร
 - 11 นครสวรรค์ 300 เมตร
 - 12 สุราษฎร์ธานี 250 เมตร
 - 13 อุทัยธานี 100 เมตร
 - 14 ภูเก็ต 300 เมตร (แบบลาน)
 - 15 ตรัง 40*60 เมตร (แบบลาน)

ภาพ 4-6 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวน้อยและแบบลาน

ความยาวถนนเป็นตัวกำหนดคนเดินและขนาดถนนคนเดินที่สำคัญ เพราะการเดินเป็นการวนไปและกลับจะทำให้ระยะการเดินเป็น 2 เท่าของความยาว นั่นคือ คนที่มาเดินถนนคนเดิน หากเดินจนทั่วทั้งไปและกลับ อาจจะเดินได้ระยะทางตั้งแต่ 300 เมตร ไปจนถึง 4,000 เมตร วรรณกรรมตะวันตกในบทที่ 2 กล่าวว่าความยาวมีนัยยะสื่อถึงระยะทางที่คนจะเดินได้โดยไม่เมื่อยหรือเบื่อเกินไป ซึ่งระยะเหมาะสมที่คนทั่วไปจะเดินไม่ต้องพึ่งบรรยากาศรอบข้างและไม่ต้องแฉะพัก คือ 400 - 500 เมตร หากเกินกว่านี้ต้องมีสิ่งดึงดูดใจให้เพลิดเพลินลึ้มเมื่อย หรือมีจุดแวะพัก ซึ่งจากการสำรวจพบว่าถนนคนเดินทุกแห่งมีบรรยากาศให้ดูตลอดทางและมีจุดแวะพักสม่ำเสมอ แต่อาจต่างกันที่ปริมาณที่จัดให้ว่าพอหรือไม่ เพียงใด ซึ่งจากการสำรวจพบว่าที่นั่นในร้านค้ามีอยู่พอสมควรแต่ขาดแคลนที่นั่งสาธารณะในระยะที่เหมาะสม ทำให้พบเห็นคนนั่งพักตามขอบทางเท้าอยู่บ่อยครั้ง

การสำรวจและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างเรื่องวันและเวลา พบว่า วันที่มีถนนคนเดินมีลักษณะนัดหมายในวันและเวลาที่กำหนดในแบบตลาดนัด โดยมากนัดหมายในวันสุดสัปดาห์ เพราะเป็นช่วงพักผ่อนจากการทำงานและเรียนของคนท้องถิ่น ตลอดจนเป็นช่วงวันที่นักท่องเที่ยวมักเดินทางมาเยี่ยมเยือน แต่หากเมืองมีนักท่องเที่ยวประจำและท้องถิ่นให้ความร่วมมือกัน ก็สามารถทำถนนคนเดินรายวันได้ทุกวัน ซึ่งจากพื้นที่ศึกษามีเพียงถนนคนเดินชายโขงเท่านั้นที่มีทุกวัน ส่วนที่อื่นจะเป็นไปตามที่คัดเลือกกัน ดังตารางที่ 4-1 ส่วนช่วงเวลาปิดถนนเป็นถนนคนเดินยึดเอาช่วงแดดร่มลมตกเป็นสำคัญ คือ ระหว่าง 16.00 น. ไปถึงช่วงดึก ในช่วง 21.00 - 24.00 น. หรือประมาณ 6 - 8 ชั่วโมงต่อวัน ทั้งนี้ช่วงเวลาจะยาวหรือสั้นขึ้นกับจำนวนคนที่มาว่ามีมากน้อย ซึ่งสัมพันธ์กับความ ปริมาณ ความหลากหลายและความน่าสนใจของบรรยากาศ ถนนคนเดินที่เปิดนานมักมีดนตรี การแสดง รำวง ลิลาต นวด หรืออื่นๆ ที่เป็นแม่เหล็กดึงดูดคนให้อยู่นานขึ้น

การสำรวจและสอบถามเรื่องความหนาแน่นของปริมาณผู้ใช้ พบว่า ในรอบปี ถนนคนเดินมีคนมาใช้อย่างหนาแน่นในช่วงท่องเที่ยว ตลอดจนช่วงฤดูกาลที่ไม่ร้อนเกินไป ไม่มีฝนตก โดยเฉพาะ ฤดูหนาว ซึ่งเป็นช่วงท่องเที่ยวของไทย ช่วงที่คนน้อยสุด คือ ฤดูฝน ตลอดจนช่วงปิดภาคการศึกษา เพราะนักศึกษาที่เป็นกลุ่มเป้าหมายหลักกลุ่มหนึ่งของถนนคนเดิน มักเดินทางกลับภูมิลำเนาในช่วงปิดภาคเรียน ช่วงคนหนาแน่นในรอบเดือน คือ ช่วงสิ้นเดือนเพราะเงินเดือนออก คนท้องถิ่นจะมาก ช่วงวันหยุดต่อเนื่อง เพราะมีนักท่องเที่ยวมาเสริม หากวันหยุดยาวตรงกับสิ้นเดือนเป็นช่วงที่คนหนาแน่นที่สุด ช่วงเวลาในรอบวันที่มีคนหนาแน่นคือ ประมาณ 19.00 - 21.00 น. ซึ่งเป็นช่วงที่อากาศสบาย มีร้านค้าเต็มพื้นที่ เป็นเวลาอาหาร และกิจกรรมทยอยออกตามกำหนด

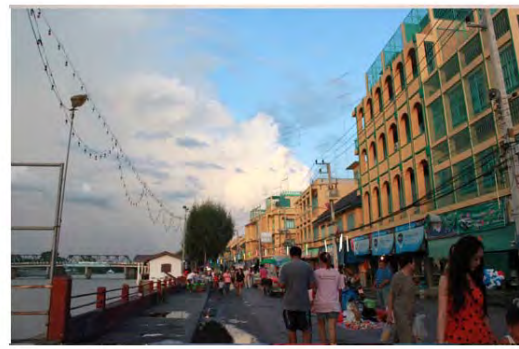
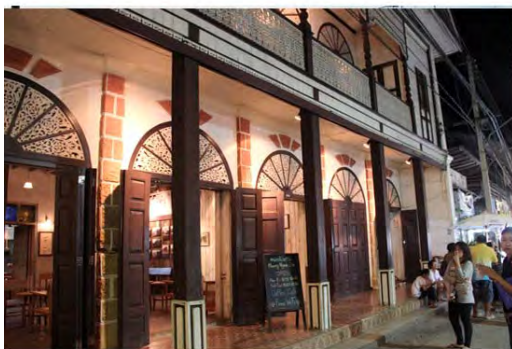
จากการประมาณการจำนวนคนต่อหน่วยพื้นที่ พบว่าถนนคนเดินมีจำนวนคนเดินตั้งแต่หลักพันคนไปถึงเกือบแสนคน โดยความต่างนอกจากตามพื้นที่ ยังแปรไปตามหน้าเทศกาลหรือสภาพอากาศ รายละเอียดดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 สรุปเปรียบเทียบชื่อถนน ลักษณะย่าน วันเวลา และขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา

ถนนคนเดิน	ชื่อถนน	ลักษณะย่าน	วัน-เวลา	ความกว้าง/ยาว	จำนวนคน/วัน
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	ถนนธนาลัย อำเภอเมือง	ย่านตลาด/สถาน ราชการ	ทุกวันเสาร์ 16.00-24.00 น.	15 เมตร 1,200 เมตร	30,000-60,000
2. ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	ถนนสันโค้งน้อย อำเภอเมือง	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-23.00 น.	9 เมตร 900 เมตร	10,000-15,000
3. ถนนคนเดินเมือง เชียงใหม่	ถนนราชดำเนิน ถนนพระปกเกล้า	ย่านการค้ากลาง เมือง	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-22.00 น.	9 เมตร 2,000 เมตร	50,000-90,000
4. กาดกองต้า	ถนนตลาดเก่า อำเภอเมือง	ย่านตลาดกองต้า/ ชุมชน	ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ 16.00-22.00 น.	6 เมตร 600 เมตร	10,000-15,000
5. ถนนคนเดินเมือง พิษณุโลก	ถนนสังฆบูชา อำเภอเมือง	ย่านตลาด/สถาน ราชการ	ทุกวันเสาร์ 16.00-24.00 น.	12 เมตร 500 เมตร	10,000-15,000
6. ถนนคนเดินโดยกั ราชบุรี	ถนนวรเดช อำเภอเมือง	ย่านตลาดเก่า/ ริมน้ำแม่กลอง	ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ 16.00-22.00 น.	12 เมตร 400 เมตร	5,000-9,000
7. ตรอกโรงยา อุทัยธานี	ถนนราษฎร์อุทิศ อำเภอเมือง	ย่านชุมชนการค้า	ทุกวันเสาร์ 15.00-20.00 น.	6 เมตร 100 เมตร	3,000-8,000
8. ถนนคนเดิน นครสวรรค์	ซอยศรีไกรลาส อำเภอเมือง	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันเสาร์ 17.00-23.00 น.	12 เมตร 300 เมตร	9,000-12,000
9. ถนนคนเดิน ขอนแก่น	ถนนหน้าศูนย์ ราชการ	ย่านสถานราชการ	ทุกวันเสาร์ 17.00-24.00 น.	20 เมตร 950 เมตร	20,000-45,000
10. ถนนคนเดินชาย โขง เชียงคาน เลย	ถนนชายโขง อำเภอเชียงคาน	ย่านการค้า/ชุมชน ริมน้ำโขง	ทุกวัน 17.00-24.00 น.	6 เมตร 1,800 เมตร	9,000-45,000
11. ตลาดปล่อยของ ภูเก็ต	ถนนดีบุกตัดใหม่ บริเวณลานเพลิน	ย่านท่องเที่ยวลาน กิจกรรม	ทุกวันพฤหัสบดี-ศุกร์ 16.00-22.00 น.	8 เมตร 300 เมตร	8,000-10,000
12. สถานีคนเดิน ตรัง	ลานจอดรถสถานี รถไฟ	ย่านสถานีรถไฟ	ทุกวันเสาร์ 17.30-22.00 น.	ลานขนาด 40*60 เมตร	5,000-8,000
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	ถนนศรีตาปี	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันเสาร์ 16.00-22.00 น.	18 เมตร 250 เมตร	5,000-8,000
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	ถนนสายกลาง	ย่านการค้า/ชุมชน	ทุกวันเสาร์ 15.00-22.00 น.	6 เมตร 450 เมตร	5,000-8,000
15. ถนนคนเดิน สงขลาแต่แรก	ถนนจะนะ	ย่านการค้า/ส่วน ราชการ	ทุกวันศุกร์-เสาร์ 16.00-22.00 น.	12 เมตร 500 เมตร	10,000-20,000

- จุดเด่น ที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง

จากที่กล่าวไว้ในหัวข้อที่ผ่านมา ชื่อถนนคนเดินบ่งบอกหรืออ้างอิงจากชื่อเมือง ชื่อหรือลักษณะย่าน และขยายความด้วยบรรยากาศที่เป็นเอกลักษณ์ ดังนั้น เมื่อกล่าวถึงจุดเด่นของถนนคนเดินจึงมีที่มาจากบริบทของเมือง ย่าน ตลอดจนบรรยากาศ ดังภาพตัวอย่างที่ 4-7



ภาพที่ 4-7 ตัวอย่างบริบทของสถานที่ถูกใช้เพื่อเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน

ตารางที่ 4-2 ในหน้าถัดไป แสดงผลวิเคราะห์ใน 3 ประเด็น คือ จุดเด่น ที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง จะเห็นได้ว่า ถนนคนเดินส่วนมาก อาทิ ถนนคนเดินเชียงราย สันโค้งน้อย เชียงใหม่ ลำปาง ราชบุรี อุทัยธานี เชียงคาน สุราษฎร์ธานี สมุย สงขลา ได้นำบริบทที่ตั้งเดิมที่มีอยู่แล้ว ไม่ว่าจะเป็นถนนการค้า ศูนย์ราชการ ย่านประวัติศาสตร์ พื้นที่ริมน้ำ ซึ่งเดิมมีความงดงาม น่าสนใจ มาเสริมหรือขยายความให้โดดเด่นขึ้น จุดเด่นของสถานที่เป็นฉากหลังแก่ถนนคนเดินเป็นอย่างดี ในขณะที่ถ่วงกันถนนคนเดินก็เป็นกิจกรรมที่ดึงดูดคนเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อรื้อฟื้นบริบทและความเป็นย่านสำคัญให้กลับคืนมา ผลของการมาใช้งาน ทำให้ชุมชนและเมืองหันกลับมาดูแลรักษาอนุรักษ์ย่านและเมืองมากขึ้น

แต่ถนนคนเดินหลายพื้นที่ อาทิ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น ภูเก็ต ตรัง ไม่ได้เลือกพื้นที่ที่มีจุดเด่นเชิงกายภาพ สังคม วัฒนธรรมมาเป็นถนนคนเดิน ทั้งนี้เพราะที่ตั้งในย่านเก่าหรือย่านสำคัญ มักมีปัญหาหรืออุปสรรคในเรื่องการจัดการพื้นที่ได้ยาก ทั้งด้วยขนาดถนน ความหนาแน่นของชุมชน ความจำเป็นในการเข้าออกพื้นที่ ทำให้การปิดถนนทำได้ยาก ถนนคนเดินในเมืองเหล่านี้เลือกที่จะพัฒนาพื้นที่ใหม่ พื้นที่นอกเขตเมือง ลานโล่ง หรือพื้นที่ศูนย์ราชการ เพราะจัดการได้ง่าย อีกทั้งมีเป้าหมายในการสร้างพื้นที่ใหม่จากพื้นที่เดิมที่ไม่มีการใช้งานมากนัก ตลอดจนเพื่อสร้างอัตลักษณ์ใหม่ให้แก่เมืองให้เมืองมีสีสันและคนมามากขึ้น เพราะหลายเมืองไม่มีนักท่องเที่ยวมามากนัก เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวอยู่นอกเมือง คนจึงใช้เมืองเป็นทางผ่าน การมีถนนคนเดินทำให้คนแวะพักในเมืองมากขึ้น

หากพิจารณาในแง่ผังเมือง ถนนคนเดินทั้งหมดอยู่บนถนนหรือระบบขนส่งสำคัญของเมือง โดยมีทั้งที่เป็นถนนย่านเก่าและย่านใหม่ อยู่หน้าเมือง ติดแม่น้ำ ทะเลสาบ และทะเล โดยจำเป็นต้องมีท่าเล ใกล้เคียงขนส่ง การจราจร มีพื้นที่ข้างเคียงที่กว้างพอที่จะจัดการการเข้าออกและการจอดรถได้

การเสริมจุดเด่นด้วยบรรยากาศและกิจกรรมเป็นสิ่งจำเป็นที่ทำให้คนใช้ถนนคนเดินใช้เวลานานขึ้น ดังนั้น การตกแต่งสถานที่ให้เกิดเอกลักษณ์โดยเฉพาะเอกลักษณ์ท้องถิ่นจึงถูกนำมาเสริมเพื่อให้คนจดจำ บันทึกภาพและนำไปบอกต่อได้ชัดเจนขึ้น นอกจากนี้ กิจกรรมไม่ว่าการค้า การแสดง สร้างสรรค์ ล้วนถูกจัดวางและกำหนดให้มีเอกลักษณ์ท้องถิ่น ให้มีความสนุกสนาน รื่นรมย์ การเสริมบรรยากาศและกิจกรรมมีความสำคัญโดยเฉพาะกับถนนคนเดินขนาดใหญ่ เช่น เชียงราย สันโค้ง เชียงใหม่ ขอนแก่น สงขลา ต้องมีการสร้างบรรยากาศและกิจกรรมมากขึ้นตามไปด้วย เพื่อให้คนได้ใช้เวลาเพลิดเพลินและพักผ่อนระหว่างการเดินที่ค่อนข้างยาวนานได้

ตารางที่ 4-2 จุดเด่น ที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	จุดเด่น เป็นถนนคนเดินแห่งแรกของเชียงราย มีขนาดใหญ่ มีรางวัลเป็นจุดขายสำคัญ เน้นบรรยากาศตลาดโบราณและงานวัดพื้นเมือง ส่งเสริมสินค้าพื้นบ้าน เกษตรอินทรีย์ที่ตั้งอยู่บนถนนการค้าเก่าของเมืองเชียงรายที่เคยเป็นถนนคนเดินมาแต่เดิม มีตลาด วัด คู และอาคารทั้งราชการและเอกชนเป็นจุดหมายสำคัญ มีลานเมืองเป็นส่วนประกอบสนับสนุนที่สำคัญ
2. ถนนคนเดิน สันโค้งน้อย	จุดเด่น เป็นถนนคนเดินระดับชุมชนที่มีขนาดใหญ่ มีรางวัลเป็นจุดขายไม่ต่างจากถนนคนเดินกาดเจียงฮาย เน้นบรรยากาศกันเองสนุกสนาน มีส่วนร่วมระหว่างร้านค้าและชุมชนที่เข้มแข็งที่ตั้งอยู่บนถนนชุมชนสันโค้งน้อยซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมของเมืองเชียงราย มีวัดสำคัญและลานชุมชนที่ทำกิจกรรมได้หลากหลาย ถนนสามารถเชื่อมต่อสู่เมืองเชียงรายได้หลายทาง

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
3. ถนนคนเดิน เมืองเชียงใหม่	จุดเด่น เป็นถนนคนเดินเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีอัตลักษณ์ล้านนาชัดเจน ทั้งการตกแต่งสถานที่ สินค้า บริการ สถานที่ บริบทโดยรอบ มีการใช้งานต่อเนื่อง สม่่าเสมอและยาวนานที่สุด ที่ตั้ง อยู่บนถนนสำคัญที่สุดของเมือง คือ สีแยกกลางเวียง มีอาคารและพื้นที่ประวัติศาสตร์โดยรอบทั้งวัด วัง เรือนร้านค้า เรือนร้านนา ช่วง ลาน ตรอก เป็นถนนหนึ่งที่ยกเล่าเรื่องเมืองเชียงใหม่ได้
4. กาดกองต้า	จุดเด่น เป็นถนนสายวัฒนธรรมที่สวยงามมีเอกลักษณ์ มีบรรยากาศที่สะท้อนถึงความเป็นย่านเมืองเก่าทั้งอาคารโดยรอบและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ ที่ตั้ง มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต คือ ย่านการค้ากาดกองต้า และมีสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
5. ถนนคนเดิน เมืองพิษณุโลก	จุดเด่น เป็นถนนคนเดินที่จำหน่ายสินค้าประเภทศิลปะ หัตถกรรม ของที่ระลึก สินค้าพื้นเมือง สินค้าโอท็อปและผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดพิษณุโลก ที่ตั้ง อยู่ในย่านชานเมืองที่เทศบาลกำลังขยายความเจริญออกไป มีภูมิทัศน์ที่สวยงามใกล้ริมแม่น้ำน่านและวัดที่สำคัญของเมือง
6. ถนนคนเดิน โดยกีราชบุรี	จุดเด่น เป็นถนนคนเดินริมน้ำที่มีพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำชานไปกับถนนคนเดิน มีบริบทตลาดเก่าและเมืองของชาวจีนอพยพที่มีสีสันของเรือนร้านค้าริมน้ำ ผู้คน วิถีชีวิตดั้งเดิม อาคารบ้านเรือน ที่ตั้ง เป็นถนนการค้าชานไปกับลำน้ำที่เป็นเส้นทางการค้าโบราณ สุดทางด้วยทางรถไฟอันเป็นจุดเปลี่ยนของการค้าสมัยใหม่ ตัวเมืองเชื่อมโยงกับชุมชนการค้าของชาวจีนและพหุชาติพันธุ์
7. ตรอกโรงยา อุทัยธานี	จุดเด่น เป็นถนนที่น่าเอกลักษณ์ของเมือง และวิถีชีวิตอันสงบเรียบง่ายของชาวอุทัยธานีมาใช้ในการจัดบรรยากาศ และเป็นแกนในการขับเคลื่อนย่านการค้า บรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดนัดแบบย้อนยุค ถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า มีห้องแถวไม้เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอด ที่ตั้ง มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านชุมชนการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต มีเอกลักษณ์ทั้งด้านสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตแบบเก่า
8. ถนนคนเดิน นครสวรรค์	จุดเด่น มีวิธีการนำเสนอ การจัดวางพื้นที่ขายสินค้า โดยเน้นความเป็นพื้นบ้าน ง่ายๆ ติดดิน เน้นวัฒนธรรมอาหาร วิถีชีวิตพื้นบ้านริมน้ำภาคกลาง มีการแสดงของคนในท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค ที่ตั้ง ถนนมีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ โดยเป็นย่านตลาดได้รุ่ง ตลาดเก่าของชาวจีนริมปากแม่น้ำและเป็นที่จัดกิจกรรมแห่เจ้าพ่อเจ้าแม่ เชิดสิงโตในช่วงเทศกาลตรุษจีน
9. ถนนคนเดิน ขอนแก่น	จุดเด่น อยู่บนถนนสำคัญ มีขนาดใหญ่ ศูนย์ราชการสองข้างทาง ทำให้สามารถจัดกิจกรรมได้อย่างกว้างขวาง หลากหลาย สะดวก ไม่ติดขัดการเข้าออกของชุมชน พยายามส่งเสริมกิจกรรมสร้างสรรค์มากกว่าค้าขายอย่างเดียว มีอาหารอร่อยที่คัดสรรอย่างดี สินค้าทำมือสร้างสรรค์ ศิลปิน เป็นถนนคนเดินจำนวนไม่กี่แห่งของภาคอีสานที่คนข้ามจังหวัดก็มา ที่ตั้ง เป็นถนนศูนย์ราชการ สำคัญในเชิงเศรษฐกิจ และการปกครอง
10. ถนนคนเดินชาย โขง เชียงคาน เลย	จุดเด่น เป็นถนนเสน่ห์ย่านเก่าริมน้ำโขง มีห้องแถวจีนกว่า 620 หลัง เป็นชุมชนอนุรักษ์ขนาดใหญ่ที่ได้รับการดูแลและควบคุมด้วยเทศบัญญัติ มีโฮมสเตย์เชิงอนุรักษ์ที่คนมาเยือนมากที่สุดแห่งหนึ่ง ที่ตั้ง ถนนคนเดินชายโขงมีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์การค้าของเมืองชายแดนฝั่งโขง เดิมเคยมีการค้าคึกคักทั้งไม้ และงานฝีมือ (ที่นอนหนุน) เป็นถนนหน้าเมืองระหว่างไทยกับลาว

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
11. ตลาดปล่อยของ ภูเก็ต	จุดเด่น เป็นพื้นที่ใหม่สำหรับคนรุ่นใหม่ สำหรับนำเสนอ หรือ “ปล่อยของ” ตามชื่อที่ตั้งขึ้น ไม่เน้นเฉพาะการค้าขาย แต่เน้นทั้งงานศิลปะ งานสร้างสรรค์ งานทำมือ ดนตรีและการแสดงสดจากนักดนตรีมืออาชีพและสมัครเล่น ทั้งร้องทั้งเต้น ทั้งยังมีอาหารภูเก็ตหลากหลายชนิดที่ตั้ง ไม่มีความสัมพันธ์เชิงประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านที่พักผ่อนและออกกำลังกายของเมือง
12. สถานีคนเดิน ตรัง	จุดเด่น เป็นลานคนเดินที่เน้นสร้างความเป็นเอกลักษณ์และความเป็นวิถีชีวิตชาวตรัง อาทิ ชนมหัพพาน อาหารพื้นเมือง หัตถกรรม ศิลปะและงานฝีมือ ตลอดจนส่งเสริมการแสดงออกทางวัฒนธรรมหรือกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม เช่น การแสดงดนตรีเปิดหมวก การร้องรำทำเพลงที่ตั้งสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์และผังเมือง มีสถานีรถไฟเป็นที่รวมตัวของทุกคนนอกและในพื้นที่เข้าถึงง่าย เห็นได้ชัดเจน ใกล้ตลาดและศูนย์การค้า
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	จุดเด่น เป็นแหล่งรวมสินค้าท้องถิ่น อาหารพื้นเมือง แหล่งบันเทิงทางวัฒนธรรม กิจกรรมเยาวชน ในบรรยากาศพักผ่อนริมแม่น้ำตาปีที่ตั้ง เป็นย่านหน้าเมืองริมน้ำตาปี มีประวัติศาสตร์การติดต่อค้าขายทางน้ำ เป็นท่าเรือไปเกาะต่างๆ
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	จุดเด่น เป็นถนนที่มีบรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดแบบย้อนยุค เพราะถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอดทั้งเส้นที่ตั้ง อยู่บริเวณที่เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์การติดต่อค้าขายตั้งแต่อดีต เป็นศูนย์รวมหน่วยงานราชการ ระบบสาธารณสุขโรค สาธารณูปการ และเป็นประตูสู่เกาะสมุย
15. ถนนคนเดิน สงขลาแต่แรก	จุดเด่น มีกำแพงเมืองเก่าเป็นสัญลักษณ์ อยู่ในเขตเมืองอนุรักษ์ มีฉายาหนังกลางแปลง หนังตะลุง มีอาหารพื้นบ้าน กิจกรรมสร้างสรรค์ ดนตรี สินค้าเฉพาะกลุ่ม ของสะสมที่ตั้ง มีความสัมพันธ์กับผังเมืองและประวัติศาสตร์ อยู่ในย่านการค้าเก่ากลางเมือง มีพิพิธภัณฑ์หน่วยราชการ กำแพงเมืองเป็นสัญลักษณ์ จึงส่งเสริมกิจกรรมถนนคนเดินได้ดี จัดการพื้นที่ง่าย

- องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน

การวิเคราะห์ในหัวข้อที่ผ่านมาแสดงให้เห็นถึงลักษณะทางกายภาพของถนนโดยเฉพาะเรื่องขนาด ตำแหน่งที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง โดยจะเห็นได้ว่า ถนนคนเดินถูกกำหนดให้อยู่ในทำเลที่เกื้อหนุนกิจกรรมสาธารณะระดับชุมชนหรือเมืองมาแต่เดิม พื้นที่เหล่านี้มีทั้งบริบท เรื่องเล่า และองค์ประกอบอันเป็นต้นทุนทางกายภาพที่สำคัญ การทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 ได้ชี้ให้เห็นว่าองค์ประกอบกายภาพที่มีส่วนสำคัญในการส่งเสริมถนนคนเดินทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ ประกอบด้วย 1) ขนาดและคุณภาพของถนน ตลอดจนสิ่งประกอบถนน (Street furniture) 2) ภูมิทัศน์ ต้นไม้ และร่มเงา 3) พื้นที่เปิดโล่งและอาคารข้างเคียง และ 4) การเข้าออกและที่จอดรถ ดังตารางที่ 4-3 จากการสำรวจกายภาพของพื้นที่พบว่า ถนนคนเดินที่ศึกษาทั้ง 15 สาย เกิดบนถนนที่มีกายภาพต่างกันโดยเฉพาะในเชิงของขนาดถนนที่แปรไปตามบริบทว่าเป็นถนนคนเดินระดับเมือง หรือระดับชุมชน ความแตกต่างของขนาดทำให้มีองค์ประกอบของถนนแตกต่างกัน ดังภาพ 4-8



ภาพที่ 4-8 ภาพหน้าตัดและภาพถ่ายถนนหน้ากว้างต่างกัน และผลของขนาดถนนต่อบรรยากาศ

ถนนคนเดินหน้ากว้างน้อย มีหน้ากว้างถนนประมาณไม่เกิน 6 เมตร ประกอบด้วย ถนนคนเดินกาตองต้า ตรอกโรงยา ราชบุรี ถนนชายโขง หน้าทอน จะมีองค์ประกอบถนนแบบถนนในชุมชนการค้าเก่าของเมืองที่พัฒนามาจากทางเดินเท้าหรือทางรถลากขนาดเล็ก เป็นชุมชนเก่าที่มีอาคารที่เป็นเอกลักษณ์ โดยเฉพาะเรือนแถวเงินที่เกาะชิดไปกับขอบถนนโดยไม่มีทางเท้าให้คนเดิน คนจึงเดินเกาะไปกับหน้าร้าน และใช้ร่มเงาชายคาร้านค้าเป็นที่คุ้มแดดฝนแทนร่มเงาต้นไม้ที่มีอยู่ไม่มากนักเพราะที่ว่างมีน้อย ระยะเหล่านี้เอื้อให้เกิดบรรยากาศที่ใกล้ชิดระหว่างคนเดินด้วยกัน คนเดินกับเจ้าของอาคาร และคนเดินกับองค์ประกอบถนนโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นอาคาร สินค้าหน้าร้าน ตลอดจนสิ่งประดับถนนที่มักเกิดจากการประดับด้วยเจ้าของอาคารร้านค้านั้น เช่น กระถางต้นไม้ ม้านั่ง โคมไฟ ในส่วนพื้นที่เปิดโล่งบนถนนเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารเพื่อกันไฟลุกลามตามแบบแผนการออกแบบห้องแถวเงินโบราณ ตลอดจนเกิดจากศาสนสถานและพื้นที่โล่งชุมชนบนถนนมาแต่เดิม องค์ประกอบเหล่านี้ทำให้คนเดินเพลิดเพลินกับบรรยากาศชุมชนไปพร้อมกับบรรยากาศถนนคนเดินในวันที่ติดตลาดขึ้น แม้โดยกายภาพอาจคิดขวางทางเดินทั้งยังไม่มีทางเท้าที่น่าจะเสี่ยงอุบัติเหตุจากการเฉี่ยวชนของยานยนต์ แต่ปรากฏว่าอุบัติเหตุรถยนต์บนถนนเหล่านี้มีน้อยกว่าถนนขนาดใหญ่ เพราะรถที่เข้ามาในพื้นที่จำเป็นต้องชะลอความเร็วตามขนาดถนนที่เล็ก และความพลุกพล่านของคนเดินบนถนน ในประเด็นของการเข้าออกและความพอเพียงของที่จอดรถพบว่า เป็นปัญหามาก เพราะถนนแคบและไม่มีพื้นที่ว่างให้จอดรถมากนัก ก่อให้เกิดความรำคาญกับเจ้าของบ้านเรือนในบริเวณค่อนข้างมาก

ถนนคนเดินหน้ากว้างปานกลาง มีหน้ากว้างตั้งแต่ 6 เมตรไปจนถึง 12 เมตร ประกอบด้วย ถนนคนเดินสันโค้งน้อย เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ภูเก็ต สงขลา) เกิดบนถนนสายหลักระดับเมือง มักเป็นถนนหน้าเมือง กลางเมือง หรือถนนชุมชนที่ได้รับการขยายแล้ว องค์ประกอบถนนจึงมีความหลากหลายไปตามสภาพพื้นที่ มีทั้งที่มีบริบทประวัติศาสตร์ เช่น กำแพงเก่าของสงขลา สถานีรถไฟของตรัง บริบทวัฒนธรรม เช่น ถนนสันโค้งน้อย ถนนคนเดินเชียงใหม่ หรือเป็นบริบทร่วมสมัย เช่น ถนนคนเดินพิษณุโลก นครสวรรค์ ภูเก็ต ถนนคนเดินหน้ากว้างปานกลาง จัดเป็นขนาดที่พบมากที่สุด เพราะเป็นขนาดที่จัดการพื้นที่จำนวนมากได้ง่าย สามารถจัดวางร้านค้าแบบมีทางเดินสองแถว จุคนเดินได้มาก จัดการการเข้าออกและจอดรถง่าย เพิ่มองค์ประกอบถนนและภูมิทัศน์ได้ดี จึงพบเห็นองค์ประกอบถนนค่อนข้างครบถ้วน นอกจากนี้ ถนนคนเดินเหล่านี้มักมีความเชื่อมต่อไปสู่ร้านค้าข้างถนน ลาน พื้นที่เปิดโล่ง อาคารสาธารณะที่ช่วยกระจายคนออกไปจากถนนที่แออัดได้เป็นช่วงๆ พื้นที่เหล่านี้กลายเป็นแหล่งพัก ทิ้งนั่งทานอาหาร เครื่องดื่ม ชมการแสดง และรับบริการนวดเท้า

ถนนคนเดินหน้ากว้างมาก มีหน้ากว้างตั้งแต่ 12 เมตรไปจนถึง 20 เมตร ประกอบด้วย ถนนคนเดินกาตองต้า ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี ถนนเหล่านี้เกิดจากการเลือกสรรถนนขนาดใหญ่ที่เป็นแหล่งศูนย์ราชการ ที่อาจจะเชื่อมต่อกับถนนตลาดเมืองแต่เดิมแต่ถูกขยายใหญ่ขึ้น ถนนคนเดินขนาดนี้จะอ้างอิงกับบริบทรอบข้างน้อย เพราะอยู่ไกลสายตาคนเดิน แต่ก็มีบรรยากาศถนนที่โล่ง สบายตา ทั้งยังสามารถจัดวางร้านค้า ทางเดิน องค์ประกอบถนน ภูมิทัศน์ ที่นั่งพัก ที่จอดรถได้อย่างเต็มที่ แต่ก็มีผลให้การเข้ามามีส่วนร่วมของร้านค้าลดลงไป ทำให้บ้านเรือนหรืออาคารสาธารณะโดยรอบกลายเป็นฉากหลังที่ขาดความสำคัญเท่าที่ควร

ตารางที่ 4-3 องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดิน
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	ถนนมีขนาดกว้างขวาง เดินง่าย ไม่แออัดจนเกินไป มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเรียบ มีทางเท้า เดินสะดวก มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง มีทัศนียภาพสวยงาม พร้อมพื้นที่เปิดโล่งส่วนด้านหน้า ถนนกว้างขวาง สามารถตั้งโต๊ะเวทีพักผ่อน รำวง ทำให้คนอยู่นานขึ้น ส่วนที่จอดรถตามข้างทาง
2. ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	มีถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินชม จำนวนคนไม่มากเกินไป มีต้นไม้บ้าง พื้นถนนเรียบ มีทางเท้าบางส่วน มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง โดยเฉพาะวัด มีลานโล่งหลายจุด และมีร้านค้าสำคัญๆ เป็นจุดนัดพบได้ดี มีสาธารณูปโภคครบ มีที่จอดรถพอเพียง
3. ถนนคนเดิน เมืองเชียงใหม่	มีถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินและชมบรรยากาศได้ทั่วถึง แต่แออัดในวันทีคนมาก มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเป็นตัวแทน บางช่วงเริ่มหลุดร่อนเดินสะดวกได้ มีทางเท้า มีอาคารข้างเคียงที่สวยงามและส่งเสริมกิจกรรม มีทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อมไปตลอดทาง พื้นที่เปิดโล่งมีอยู่ทั้งส่วนปลายและกลาง ทำให้เป็นจุดหมายได้ดี แต่ที่นั่งพักผ่อนน้อย มีที่จอดรถไม่พอรอบกว่นที่อยู่อาศัย อาคาร วัด โดยรอบ
4. กาดกองต้า	มีถนนแคบ ผิวถนนเป็นถนนเก่าเทคอนกรีต มีกลุ่มอาคารโดยรอบเป็นอาคารที่พักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้เก่าที่มีความสวยงามและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ มีต้นไม้บ้าง มีที่จอดรถเพียงพอ สามารถจอดในตรอกบริเวณใกล้เคียงได้
5. ถนนคนเดิน เมืองพิษณุโลก	มีถนนกว้างเป็นเส้นทางสัญจรเข้าเมือง พื้นถนนลาดยางผิวเรียบ มีทางเท้าทั้งสองฝั่ง มีต้นไม้และภูมิทัศน์ที่สวยงาม ของแม่น้ำน่านบริเวณสะพานสุพรรณกัลยา มีอาคารข้างเคียงเป็นวัดและที่พักอาศัย มีสาธารณูปโภคตลอดทั้งสาย มีที่จอดรถเพียงพอ
6. ถนนคนเดิน โดยกักราชบุรี	ตัวถนนอยู่ริมแม่น้ำ ขนาดพอเหมาะ เข้าถึงได้ง่าย มีภูมิทัศน์ ต้นไม้ได้รับการออกแบบและจัดอย่างดี วัสดุ ผิวถนนลาดยาง มีทางเท้า กลุ่มอาคารข้างเคียงเป็นเรือนร้านค้าเก่า สวยงาม อนุรักษ์อย่างดี มีปรับเป็นร้านค้ากาแฟ เหมาะแก่การนั่งพักผ่อน มีพื้นที่เปิดโล่งอยู่ในบริเวณพื้นที่เปิดโล่งสำคัญของเมือง มีสาธารณูปโภคครบถ้วน มีที่จอดรถโดยรอบพื้นที่
7. ตรอกโรงยา อุทัยธานี	เป็นถนนตรอกที่แยกจากถนนสายหลักในตลาด สามารถเข้าถึงได้ง่าย มองเห็นได้ชัดเจนมีภูมิทัศน์เป็นอาคารเก่าครั้งไม้ครั้งดีโดยรอบ ไม่มีต้นไม้ แต่มีชายคาบ้านเก่ากันแดดกันฝน ผิวถนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า ปัจจุบันเริ่มมีการตกแต่งอาคารเก่าให้มีชีวิตมากขึ้น โดยทำเป็นร้านขายของเก่า แสดงภาพประวัติศาสตร์ เป็นต้น มีพื้นที่เปิดโล่งเป็นตรอกบริเวณใกล้เคียง ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถ อยู่ใกล้สาธารณูปโภคและมีที่จอดรถบริเวณตรอกใกล้เคียง
8. ถนนคนเดิน นครสวรรค์	ถนนตรอกในย่านตลาด เชื่อมต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมแม่น้ำ สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีภูมิทัศน์เปิดสู่ริมแม่น้ำ เป็นที่พักผ่อนเดินเล่นของประชาชนผิวถนนเป็นคอนกรีต กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าที่อยู่อาศัยและร้านค้า มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียงสาธารณูปโภคครบถ้วน มีที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและซอยใกล้เคียง
9. ถนนคนเดิน ขอนแก่น	มีถนนกว้างขวาง เดินสบาย ไม่แออัด มีการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้ โคมไฟ ผิวถนนแข็งแรง เดินง่าย มีทางเท้าและ street furniture มีอาคารราชการ พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะใหญ่ข้างทาง ทำให้ไม่อึดอัด พักผ่อนระหว่างเดินได้ มีที่จอดรถพอเพียง
10. ถนนคนเดินชาย โขง เชียงคาน เลย	เป็นถนนขนาดเล็ก ให้บรรยากาศอบอุ่น ใกล้ชิด เหมือนถนนในละแวกบ้าน ถนนมีต้นไม้ร่มรื่น แต่มีร่มเงาจากอาคาร ผิวถนนเรียบ เดินง่าย ไม่มีทางเท้า แต่ถนนไม่พลุกพล่าน มีกลุ่มอาคารอนุรักษ์ที่สวยงาม มีการตกแต่ง มีข้าวของให้ดูตลอดทาง ทั้งเวลาเปิดและปิดถนน มีระยะการมองข้างที่เหมาะสม เก็บรายละเอียดได้ พื้นที่เปิดโล่งเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารที่ทำให้

ถนนคนเดิน	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดิน
	มองเห็นแม่น้ำโขงได้ มีระบบสาธารณูปโภคครบ แต่มีที่จอดรถไม่พอ ถนนขอย่นช่วงข้างแคบ
11. หลาดปล่อยของ ภูเก็ต	เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ผิวพื้นถนนคอนกรีต สำหรับจอดรถของโครงการ Lime Light Avenue ด้านหน้าติดถนนตีบุกตัดใหม่ มีรถเยอะ เป็นเส้นทางสัญจรเข้าย่านเมืองเก่า มีต้นไม้ร่มเงาแต่ฝั่งตรงข้ามมีต้นไม้และภูมิทัศน์ที่สวยงามของลาน 72 พรรษาฯ ใช้นั่งพักผ่อนได้
12. สถานีคนเดิน ตรัง	มีพื้นที่กว้าง ผิวถนนเป็นถนนเรียบลาดยาง เวลาปกติเป็นที่จอดรถของสถานีรถไฟ มีภูมิทัศน์เป็นสถานี มีคนพลุกพล่านตลอดเวลา ไม่มีต้นไม้ ได้รับเงินจากกลุ่มอาคารข้างเคียง มีอาคารเก่ากระจายตัวในละแวก เช่น โรงแรมศรีตรัง อาคารเก่าแบบชิโนยานตลาดสด
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	เป็นถนนกว้างต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ ทำให้มีพื้นที่มาก ผิวถนนลาดยางเรียบ ส่วนฟุตบาทริมหน้าเป็นคอนกรีต มีต้นไม้ร่มรื่น มีภูมิทัศน์สวยงามริมแม่น้ำตาปี เป็นที่พักผ่อนของประชาชน กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าแซมกับส่วนที่ปรับปรุงใหม่
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	มีถนนแคบ รถวิ่งทางเดียว อาคารโดยรอบเป็นเรือนการค้าห้องแถวไม้เก่า มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ไม่มีพื้นที่เปิดโล่ง ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่หน้าบ้านที่ติดถนน จอดรถบริเวณใกล้เคียง
15. ถนนคนเดิน สงขลาแต่แรก	มีถนนกว้าง มีต้นไม้ร่มรื่น ทิวทัศน์ดีแม้ในวันปกติ ผิวถนนเรียบ คุณภาพผิวดี มีทางเท้า มีกำแพงเก่า มีพิพิธภัณฑ์พระตำบมรงค์ มีระบบสาธารณูปโภคครบ จอดรถบนถนนรอบบริเวณได้

ผลการสำรวจพบว่า ถนนคนเดินแต่ละแห่งใช้เลือกองค์ประกอบกายภาพต่างกัน องค์ประกอบกายภาพที่โดดเด่นและถูกใช้มากที่สุด คือ สถาปัตยกรรมข้างทางที่มีความสูงสัมพันธ์กับขนาดความกว้าง (Height to width ratio) โดยเฉพาะเรือนแถวไม้ย่านการค้าชาวจีนที่เน้นบรรยากาศอบอุ่น ใกล้ชิด มีรายละเอียดให้ชมมาก รองลงมา คือ บรรยากาศริมน้ำ เน้นความเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่อึดอัด ผ่อนคลาย ธรรมชาติ อากาศบริสุทธิ์ องค์ประกอบถัดมา คือ พื้นที่เปิดโล่งแบบลาน หรืออาคารสาธารณะ ซึ่งเน้นการใช้เป็นพื้นที่กิจกรรมขนาดใหญ่ แยกจากถนนเพื่อลดความแออัด เช่น ร้าง การแสดง

องค์ประกอบเหล่านี้ถูกกำหนดแต่เดิมเมื่อมีการเลือกพื้นที่ถนนคนเดิน องค์ประกอบชุมชนที่มีสถาปัตยกรรมหนาแน่น สัมพันธ์กับการจัดการที่ต้องใช้ชุมชนเป็นฐาน ซึ่งพบว่ามีอยู่ไม่น้อย แสดงให้เห็นว่าชุมชนต้องการทำถนนคนเดิน ในขณะที่องค์ประกอบกายภาพอื่นๆ ไม่ต้องพึ่งพาความร่วมมือจากชุมชนมากเท่ากับแบบแรก เพราะเหตุที่เมืองนั้นๆ ไม่มีย่านการค้าเก่าแก่อย่างชัดเจน ตลอดจนกลุ่มจัดการเล็งเห็นปัญหาที่จะเกิดขึ้น จึงเล็งย่านการค้าชุมชน



ภาพที่ 4-9 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินเชียงราย



ภาพที่ 4-10 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสันโค้งน้อย



ภาพที่ 4-11 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินเชียงใหม่



ภาพที่ 4-12 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินกาดกองต้า ลำปาง



ภาพที่ 4-13 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินพิษณุโลก



ภาพที่ 4-14 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกีราชบุรี



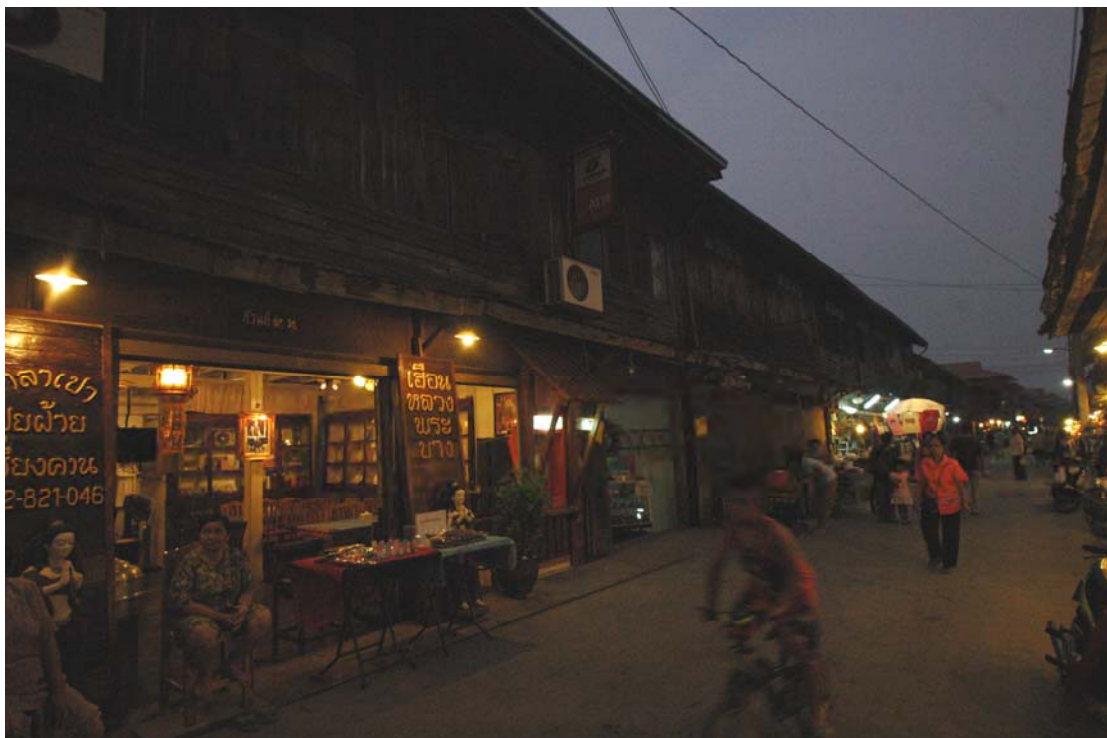
ภาพที่ 4-15 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินอุทัยธานี



ภาพที่ 4-16 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินนครสวรรค์



ภาพที่ 4-17 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินขอนแก่น



ภาพที่ 4-18 องค์ประกอบภาพของถนนคนเดินชาียง เชียงคาน



ภาพที่ 4-19 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินลาดพร้าวของภูเก็ต



ภาพที่ 4-20 องค์ประกอบกายภาพของสถานีคนเดินตรง



ภาพที่ 4-21 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี



ภาพที่ 4-22 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย



ภาพที่ 4-23 องค์ประกอบภาพภาพของถนนคนเดินสงขลาแต่แรก

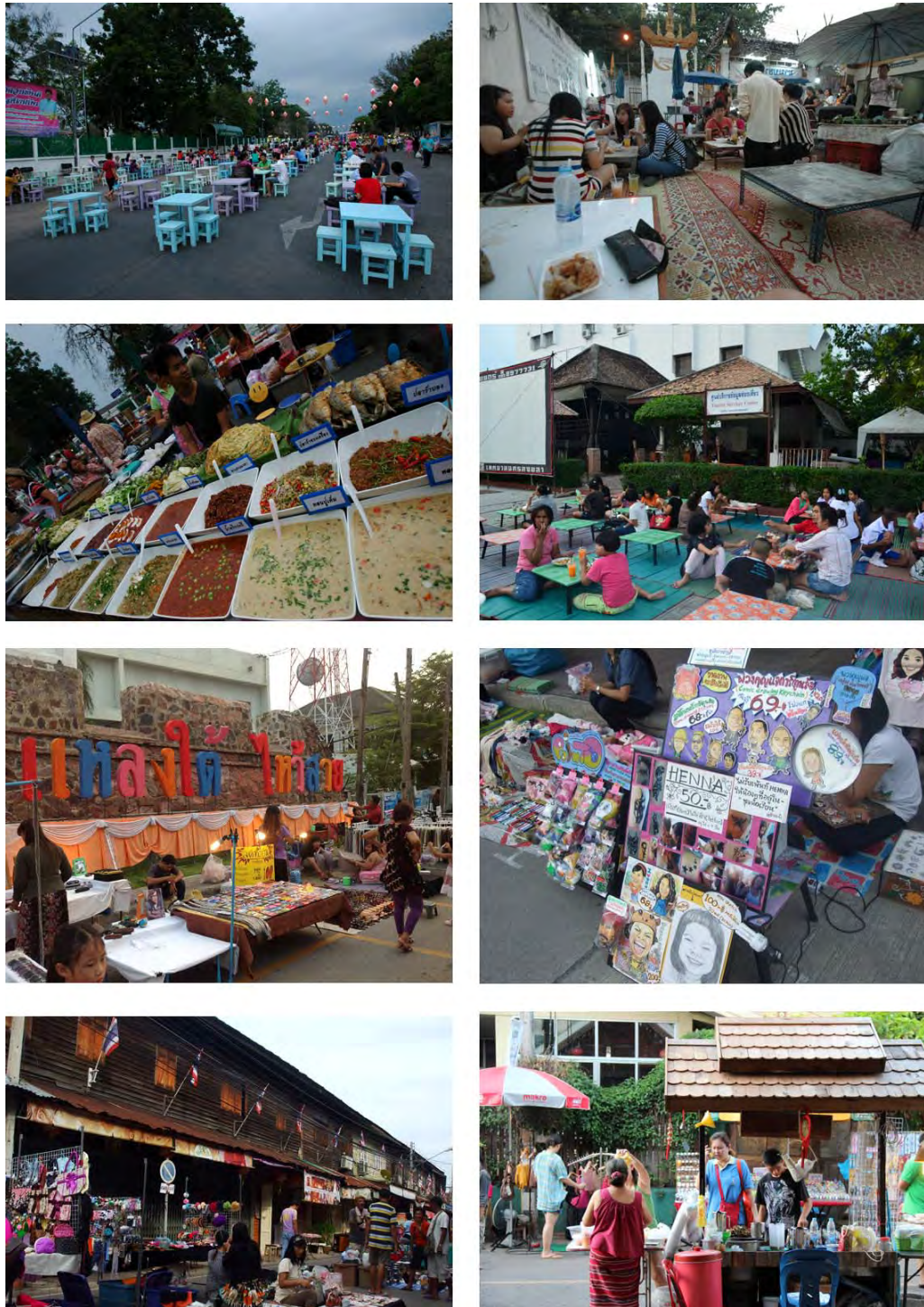
- การจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดิน

จากการสำรวจกายภาพและสอบถามข้อมูลจากกลุ่มที่จัดการพื้นที่ พบว่า ถนนคนเดินได้รับการจัดวางพื้นที่เป็น 2 ส่วนหลัก คือ ส่วนแผงค้าและส่วนลานกิจกรรม โดยส่วนแผงค้าจะแบ่งส่วนตามประเภทสินค้าและกิจกรรมในแผงค้า ตลอดจนสินค้าเฉพาะที่ต้องการส่งเสริมเป็นพิเศษ การแบ่งตามประเภทสินค้านั้นอ้างอิงมาจากการจัดวางแผงค้าตลาดนัด มีส่วนพื้นที่หลักมากที่สุด คือ ส่วนอาหารและเครื่องดื่ม ส่วนเสื้อผ้า ของใช้และเบ็ดเตล็ด และส่วนบริการ ดังตัวอย่างภาพที่ 4-24



ภาพที่ 4-24 ตัวอย่างการวางผังร้านค้าและกิจกรรมถนนคนเดิน
ที่มา : www.sankhongstreet.com

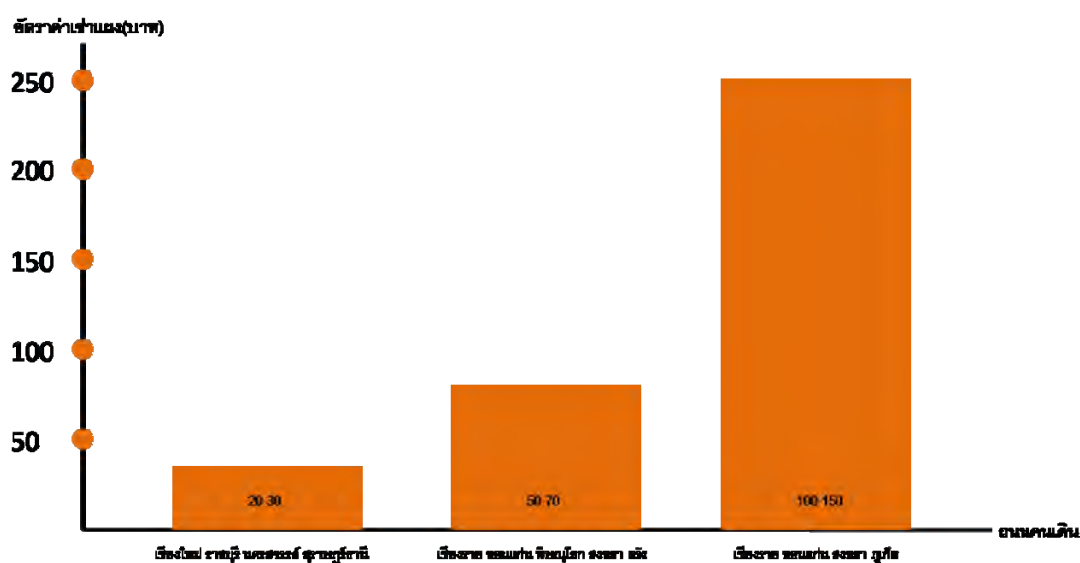
จากภาพตัวอย่าง 4-25 ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเน้นส่งเสริมสินค้าที่สอดคล้องกับแนวคิดของถนนคนเดิน ไม่เน้นสินค้าโรงงานมากเกินไป เพื่อไม่ให้เหมือนกับตลาดนัดทั่วไป กลุ่มสินค้าที่ต้องการส่งเสริมส่วนมากเป็นสินค้าที่มีท้องถิ่น สินค้าทำมือ (Hand-made) สินค้าของกลุ่มเยาวชนและนักศึกษา สินค้าของกลุ่มคนพิการ ของเก่า สินค้าของกลุ่มเกษตรกร แม่บ้าน ตลอดจน OTOP



ภาพที่ 4-25 บรรยากาศการค้าขายบนถนนคนเดิน

การสำรวจขนาดแผงค้าพบว่า แผงทั่วไปมีขนาดกว้างและลึก 1.50-2.00 เมตร ยกเว้นของถนนชายโขงที่เชียงคานจะเป็นแผงขนาดอิสระ การวางแผงจะมีทั้งแบบเรียงแถวสองข้างมีทางเดินกลาง และวางร้านเรียงกันเป็น 4 แถว มีทางเดิน 2 ช่องโดยแผงค้าแนวกลางจะหันหลังชนกัน แผงค้าอาหารจะมีขนาดต่างกัน มีทั้งแบบแผงลอย หรือร้านมีที่นั่งด้านหลัง โดยจะแยกออกมาจากส่วนอื่น พบมากที่ส่วนต้นหรือท้ายของถนน เพราะต้องการให้ระบายกลิ่นและควันได้ดี ตั้งวางโต๊ะอาหารได้มาก ขนย้ายของได้ง่าย คนเดินสามารถนั่งพักผ่อนได้ ส่วนแผงสินค้าประเภทอื่น จะจัดวางแยกกันไปเป็นส่วนๆ ส่วนแผงบริการมักอยู่ในบริเวณโล่ง เพราะใช้พื้นที่มาก ตลอดถนนภายในวัดที่มีแผงค้าหลากหลายประเภทโดยวัดจัดการการเช่าเองรวมทั้งแผงอาหารด้วย

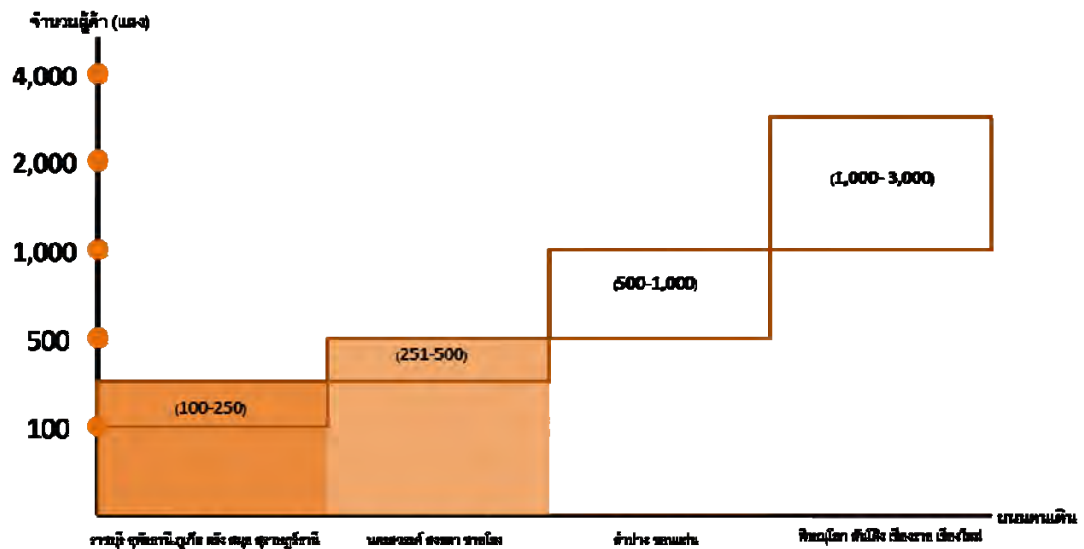
การเก็บค่าธรรมเนียมแผงค้าเป็นไปดังภาพที่ 4-26 มีทั้งที่ไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมใดๆ เช่น ถนนชายโขง ตรอกโรงยา หน้าทอน ซึ่งผู้ค้ามักจะบริจาคเพื่อสมทบค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด เช่น เก็บขยะ ส่วนที่เรียกเก็บค่าแผง จะเป็นค่าเช่าแผง ค่าไฟ และค่าเก็บขยะ อัตราค่าเช่าต่ำสุดอยู่ที่ประมาณ 20 - 30 บาทต่อแผง (ถนนคนเดินเชียงใหม่ ราชบุรี นครสวรรค์ สุราษฎร์ธานี) อัตราปานกลาง คือ 50 - 70 บาท (ถนนคนเดินเชียงราย ขอนแก่น พิษณุโลก สงขลา ตรัง) อัตราขั้นสูง คือ 100 - 250 บาท โดยเรียกเก็บจากแผงค้าขนาดใหญ่พิเศษ แผงที่ต้องการควบคุม เช่น สินค้าโรงงาน (ถนนคนเดินเชียงราย ขอนแก่น สงขลา ภูเก็ต) ค่าไฟคิดเป็นดวงๆ ละ 10 - 20 บาท และค่าขยะ แผงละ 10 - 20 บาท



ภาพที่ 4-26 แสดงอัตราการเก็บค่าแผงถนนคนเดิน

จำนวนแผงค้าบนถนนคนเดินเป็นไปดังภาพที่ 4-27 ขึ้นอยู่กับขนาดของถนน ตลอดจนความถี่ที่ร้านค้าค้าขายและจับจ่าย ถนนคนเดินขนาดเล็กจะมีร้านค้าอยู่ที่ประมาณ 100-250 ร้าน พบมากในภาคกลางและภาคใต้ ได้แก่ ถนนคนเดินราชบุรี อุทัยธานี ภูเก็ต ตรัง สมุย สุราษฎร์ธานี ถนนคนเดินขนาดกลางจะมีร้านค้าประมาณ 251-500 ร้าน พบกระจายในทุกพื้นที่ ได้แก่ ถนนคนเดินนครสวรรค์ สงขลา ชายโขง ถนนคนเดินขนาดใหญ่มีร้านค้าประมาณ 500-1,000 ร้าน พบกระจายเช่นกันได้แก่ ถนนคนเดินลำปาง ขอนแก่น ส่วนถนนคนเดินขนาดใหญ่พิเศษพบมากในภาคเหนือ มีร้านค้า 1,000 ร้านขึ้นไป ได้แก่

ถนนคนเดินพิษณุโลก (ประมาณ 1,000 ร้าน) สันโค้ง (ประมาณ 1,300 ร้าน) เชียงราย (ประมาณ 2,300 ร้าน) และเชียงใหม่ (ประมาณ 3,000 ร้าน)



ภาพที่ 4-27 แสดงจำนวนผู้ค้าบนถนนคนเดิน

กล่าวโดยสรุป พื้นที่แผงค้าแบบกะดินหรือตั้งโต๊ะง่ายๆ แบบตลาดนัด ถือเป็นการใช้พื้นที่หลักของถนนคนเดิน โดยกว่าร้อยละ 75 ของพื้นที่ที่ไม่ใช่ทางเดิน พื้นที่แผงค้ายังมีความสำคัญทางเศรษฐกิจต่อผู้มาใช้ถนนคนเดิน เพราะการจับจ่ายเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่คนเดินทำ เป็นรายได้ของผู้ค้าจำนวนมาก อีกทั้งยังเป็นแหล่งรายได้เดียวของหน่วยงานบริหารจัดการถนนคนเดิน ที่นำไปเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดการทั้งเรื่องค่าล่วงเวลาบุคลากร ค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภค ซ่อมบำรุงพื้นที่ ตลอดจนเป็นกำไรจากการบริหารเพื่อนำไปพัฒนาท้องถิ่นอีกด้วย



ภาพที่ 4-28 บรรยากาศของการจัดกิจกรรมบนถนนคนเดิน

จากภาพ 4-28 การจัดวางพื้นที่กิจกรรมของถนนคนเดินมักจัดกระจายไปในพื้นที่ ทั้งในส่วน ต้น ส่วนกลางและส่วนปลาย โดยขึ้นกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะการมีอยู่ของลานโล่ง พื้นที่ว่าง อาคาร สาธารณะ เช่น วัด ที่เชื่อมต่อกับถนน ลานหรือพื้นที่เหล่านี้ทำหน้าที่เป็นเหมือนกระเปาะโปร่ง โล่ง สบาย ไม่แออัด ไม่เคลื่อนไหวและไหลเวียนเกินไปแบบพื้นที่จับจ่าย จึงกลายเป็นพื้นที่สำหรับผู้ต้องการทำ กิจกรรมการแสดงออกได้อย่างอเนกประสงค์ ในขณะเดียวกัน คนเดินยังได้ใช้พื้นที่เพื่อหยุดพักและผ่อนคลาย จากการเดินจับจ่ายมาต่อเนื่องเป็นระยะหนึ่งแล้ว

กิจกรรมที่พบบนถนนคนเดินมีความหลากหลายสูง บางกิจกรรมกลายเป็นจุดเด่นของถนนคนเดิน เช่น กิจกรรมร่ำวง ลีลาศ หนังสติ๊กกลางแปลง หนังสติ๊ก จากการสัมภาษณ์พบว่าคนเดินจำนวนหนึ่งตั้งใจมา ทำกิจกรรมมากกว่ามาจับจ่าย พื้นที่จัดกิจกรรมมักแปรไปตามบริบทของพื้นที่และตัวกิจกรรมเอง หากพื้นที่ ส่งเสริมและกิจกรรมมีความน่าสนใจเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ มักถูกจัดให้อยู่ในที่ที่มีจุดเด่น มีฉากหลังที่ สวยงาม ตลอดจนมีความโล่งกว้างมากพอที่คนจะมาชุมนุมจำนวนมากได้ แต่หากเปรียบเทียบกับส่วนค้าขาย แล้ว พื้นที่กิจกรรมมีขนาดโดยรวมเล็กกว่าส่วนค้าขายมาก จนมีความต้องการจากคนเดินให้เพิ่มส่วนนี้ให้ มากขึ้น

จากการสำรวจ จะเห็นได้ว่าการจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดินสะท้อนลักษณะร่วมของถนนคนเดินกับตลาดนัดในเรื่องการจัดวางและการใช้พื้นที่ที่แปรไปตามประเภทสินค้า ความสะดวกในการเข้าออก ความจำเป็นในการใช้สาธารณูปโภค ตลอดจนเงื่อนไขเรื่องสุขอนามัยและความปลอดภัยของพื้นที่ การจัดวางพื้นที่ของถนนคนเดินพบว่าเอื้อต่อการใช้พื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ กล่าวคือ มีการใช้พื้นที่อย่างสูงสุดไป จนถึงขอบเขตพื้นที่ส่วนตัวที่อาจเป็นอาคารร้านค้า ที่อยู่อาศัย อาคารราชการ ศาสนสถานและอื่นๆ ในหลายกรณียังใช้พื้นที่โล่งข้างทางถนนคนเดิน ไม่ว่าจะเป็นลาน ศาสนสถาน ตรอก ซอก ซอย ตลอดจนพื้นที่ร้านค้า ส่วนตัวที่สามารถดึงคนเข้าไปภายในอาคารได้ การใช้พื้นที่เหล่านี้ถูกใช้เพื่อการค้าและทำกิจกรรมที่ หลากหลาย โดยมีพื้นที่การค้าเป็นหลักสนับสนุนถนนคนเดินในเชิงเศรษฐกิจ ส่วนพื้นที่กิจกรรมทำหน้าที่ สนับสนุนถนนคนเดินในเชิงสังคม วัฒนธรรม ตลอดจนการเมือง การปกครองอื่นๆ ตามแต่วาระโอกาส

การสำรวจความเห็นเกี่ยวกับความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน ดังตารางที่ 4-4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างชื่นชอบและมองเห็นคุณค่าของความเป็นตลาดนัด เพราะตลาดนัดมีความสนุกสนาน ถูกกับจริตคนไทยที่ไม่ชอบเรื่องเครียด เป็นแบบแผนเกินไป ทั้งเห็นว่าตลาดนัดเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวันที่คุ้นเคยมาแต่ เดิม กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มเห็นพ้องกันว่า แม้นถนนคนเดินมีการจัดวางคล้ายตลาดนัด แต่ก็ไม่เหมือนตลาดนัด ไปเสียทั้งหมด เพราะมีการควบคุม กำกับดูแล และส่งเสริมด้านสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจชุมชน ไม่เฉพาะ แต่การค้าขายของอุปโภคบริโภคทั่วไป แต่คัดสรรให้เป็นเอกลักษณ์ท้องถิ่น ทำให้คนท้องถิ่นและ นักท่องเที่ยวต้องการมาใช้พื้นที่ร่วมกันได้

ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดิน
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	ตั้งใจให้เหมือนตลาดที่ความสนุกและความเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวัน แต่มีการวางแผนทางสร้างกิจกรรม พัฒนาสร้างสภาพแวดล้อม ไม่เน้นค้าขายอย่างเดียว
2. ถนนคนเดิน สันโค้งน้อย	สนุกสนาน เป็นลักษณะทางสังคมล้านนา แตกต่างกับตลาดนัด ที่การควบคุมทั้งแนวทางประเภทผู้ค้าขาย กิจกรรม ผู้ดำเนินการที่เป็นกรรมการชุมชน เน้นปฏิสัมพันธ์คนในชุมชนมากกว่ารายได้
3. ถนนคนเดิน เมืองเชียงใหม่	อาจเหมือนตลาดตรงที่มีการค้าขายเป็นหลัก แต่แตกต่างที่การเน้นแนวทาง แนวคิด การสื่อสารสัญลักษณ์ของพื้นที่ การเปิดโอกาส พื้นที่ให้กลุ่มคนหลากหลาย
4. กาดกองต้า	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัดเน้นขายไม่เลือกที่ ถนนคนเดินเป็นที่พักผ่อน เรียนรู้วัฒนธรรมเก่าเกิด ประโยชน์ต่อคนในชุมชนทั้งรายได้และการท่องเที่ยว
5. ถนนคนเดิน เมืองพิษณุโลก	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัดที่เน้นการขาย ถนนคนเดินเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย เช่น รำวงย้อนยุคโดยกลุ่มแม่บ้าน
6. ถนนคนเดิน โดยที่ราชบุรี	ต่างกัน ถนนคนเดินมีคนท้องถิ่น ชาวบ้านเป็นคนค้าและซื้อ มีของดีราชบุรีมากกว่าของตลาดนัด มีพ่อค้าตลาดนัดบ้างแต่เป็นส่วนน้อย เน้นให้คนใช้เวลาวันหยุดสุดสัปดาห์สบายๆ
7. ตรอกโรงยา อุทัยธานี	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่เป็นที่ศึกษาเรียนรู้ชุมชนได้
8. ถนนคนเดิน นครสวรรค์	ต่างกัน ทั้งวิธีการ ทั้งสินค้าและบรรยากาศมีการเลือกให้เหมาะสมกับจังหวัด ตลาดนัดเน้นขาย (เป็นอาชีพ) ถนนคนเดินคนขายบ้างก็เป็นคนว่างจากงานหลัก ลักษณะการขายไม่บังคับซื้อของมาเดินพักผ่อนดูของ
9. ถนนคนเดิน ขอนแก่น	ต่างกัน เพราะถนนคนเดินมีการสร้างสรรค์ คัดสรร มีกติกาและการควบคุมที่ต่างไป ถนนคนเดินไม่เน้นกำไร แต่เน้นเปิดพื้นที่การเดินในเมืองให้คนได้ผ่อนคลาย พบปะ ปฏิสัมพันธ์ เรียนรู้เมือง
10. ถนนคนเดิน ชายโขง เขื่องาน เลย์	ต่างกัน เพราะที่นี่ไม่เน้นการค้า ไม่เก็บค่าแผง แต่ให้ชุมชนและคนในท้องถิ่นได้มีพื้นที่ผ่อนคลายค้าขาย กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถนนนี้ปกติก็มีคนเดินมากอยู่แล้ว ยิ่งหน้าท่องเที่ยวเดินกันแทบไม่ได้ ก็เลยปิดถนนให้ คนได้เดิน อาคารบ้านเรือนได้พัก ไม่ทรุดโทรมเร็ว
11. ตลาดปล่อยของ ภูเก็ต	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัด โดยมีการเปิดพื้นที่สำหรับการแสดงความสามารถ มีการคัดเลือกสินค้า คัดเลือกผู้ค้า และกำหนดกติกาสำหรับผู้ที่มาถนนคนเดิน
12. สถานีคนเดิน ตรัง	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัด ถนนคนเดินมีแนวคิดที่มีเอกลักษณ์สื่อถึงความเป็นตรัง ไม่เน้นขายของอย่างเดียว เน้นการท่องเที่ยวด้วย
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	ต่างกัน ดีกว่าตลาดนัด สินค้าและบรรยากาศมีการเน้นความเป็นสุราษฎร์ ตลาดนัดมีความเหมือนกันหมดทุกที่ ไม่มีเอกลักษณ์
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ด้วย
15. ถนนคนเดิน สงขลาแต่แรก	เป็นตลาดนัดย่อยๆ ที่มีการจัดระเบียบ บังคับการใช้พื้นที่ชัดเจน มีแนวคิด ไม่ใช่ค้าขายอย่างเดียว แต่ต้องส่งเสริมเอกลักษณ์เมืองเก่าด้วย เป็นนโยบายของราชการ

- การบริหารจัดการ

การบริหารจัดการให้เกิดถนนคนเดินอย่างต่อเนื่องเป็นงานจัดการทั้งระดับเมืองและชุมชน ดังนั้น การทำความเข้าใจระบบการทำงานของถนนคนเดิน จึงมีความสำคัญ ประเด็นการบริหารจัดการมีความหลากหลาย สรุปได้ดังตาราง 4-5 การจัดการทรัพยากรคนและเงิน ตารางที่ 4-6 กฎ ระเบียบ กติกา ปัญหา การประชาสัมพันธ์ การประเมินผลและการศึกษาดูงาน และตารางที่ 4-7 ข้อเสนอแนะในการจัดการถนนคนเดิน

จากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการถนนคนเดิน พบว่า การจัดการถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาใช้ระบบเครือข่ายความร่วมมือ (Cooperative network) แบบพหุภาคี โดยพบว่าแบ่งได้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

1. **ภาคีระดับเมือง** เป็นระบบการบริหารจัดการถนนคนเดินเมืองที่มีเทศบาลเป็นหลักในการบริหารจัดการ และมีหน่วยงานรัฐและชุมชนร่วมสนับสนุน ถนนคนเดินที่บริหารด้วยภาคีระดับเมืองเป็นกลุ่มที่พบมากที่สุด พบในถนนคนเดินขนาดใหญ่ที่ถูกผลักดันโดยรัฐบาลในหลายสมัยที่ผ่านมาให้เป็นแผนยุทธศาสตร์ระดับเมืองและจังหวัด โดยเฉพาะในเขตเทศบาลเมือง ประกอบกับเทศบาลเป็นหน่วยงานที่มีความพร้อมด้านสถานที่และทรัพยากร ถนนคนเดินที่บริหารในระบบภาคีระดับเมือง ได้แก่ ถนนคนเดินกาตเจียงฮาย เชียงใหม่ พิษณุโลก ราชบุรี นครสวรรค์ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี และสงขลา

2. **ภาคีระดับชุมชน** เป็นถนนคนเดินที่ริเริ่มผลักดันและจัดการโดยชุมชน โดยขอความร่วมมือจากหน่วยงานท้องถิ่น อาทิ เทศบาล ตำรวจ ในการจัดการสาธารณสุขโรค ถนนคนเดินที่บริหารในระดับชุมชนเป็นระบบบริหารที่พบมากรองลงมา โดยมักเป็นถนนคนเดินขนาดเล็ก มีบรรยากาศชุมชน ได้แก่ ถนนคนเดินสันโค้งน้อย กาตกองต้า ตรอกโรงยา เชียงคาน และหน้าทอน

3. **ภาคีรัฐร่วมเอกชนหรือเอกชนอย่างเดียว** เป็นภาคีอิสระหรือกึ่งอิสระ จากความร่วมมือของเจ้าของสถานที่ และผู้บริหารที่ต้องการสร้างกิจกรรมเมืองโดยไม่แสวงผลกำไรหรือสร้างกำไรบางส่วน ถนนคนเดินที่บริหารแบบร่วมรัฐ-เอกชน ได้แก่ สถานีคนเดินตรัง ส่วนถนนคนเดินเอกชน ได้แก่ ถนนคนเดินภูเก็ต

การบริหารถนนคนเดินที่มีคนมาใช้พื้นที่นับหมื่นคนและมีช่วงเวลาหลายชั่วโมงต่อวัน จำเป็นต้องใช้คนจำนวนมาก เพื่อควบคุมตั้งแต่การจัดการปิดถนนและการจราจร การควบคุมที่จอดรถ การเก็บค่าธรรมเนียมผู้ค้า การจัดเสริมทดแทนแผงค้าที่ไม่มา การเก็บขยะ การดูแลสาธารณสุขโรค ตลอดจนการเตรียมพร้อมหน่วยบรรเทาสาธารณภัยในกรณีฉุกเฉิน จากการสำรวจพบว่า จำนวนคนที่ใช้แปรไปตามขนาดของถนนคนเดิน ถนนคนเดินขนาดใหญ่และใหญ่พิเศษ มีคนเดินมาก มีแผงค้าและกิจกรรมมาก จึงใช้คนจัดการมากตามไปด้วย ได้แก่ กาตเจียงฮาย สันโค้งน้อย เชียงใหม่ และขอนแก่น โดยใช้คน 50 - 100 คน โดยระดมคนจากเทศบาลและภาคี ส่วนถนนคนเดินขนาดกลางถึงเล็ก ได้แก่ กาตกองต้า พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ตรัง สงขลา มักใช้คนน้อยตามลงมาโดยเฉลี่ยใช้คน 10 - 20 คน ส่วนถนนคนเดินระดับชุมชน ได้แก่ เชียงคาน ตรอกโรงยา และหน้าทอน มักไม่มีการจัดวางคนไว้ชัดเจน หรือมีก็น้อยมาก 2 - 3 คน เพื่อดูแลความเรียบร้อยของสถานที่ และใช้การช่วยกันมาสอดส่องดูแลและขอความร่วมมือจากหน่วยงานเพื่อจัดจราจร การเข้าออกและสาธารณสุขโรค

การจัดกำลังคนจำนวนมาก ตลอดจนการใช้สาธารณสุขโรคบนถนนคนเดินมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลักมี 2 ส่วน คือ ค่าเบี้ยเลี้ยงล่วงเวลาแก่คนทำงานและค่าไฟแสงสว่างของร้านค้า จากที่กล่าวแล้วในหัวข้อการจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดินในข้างต้นพบว่า รายได้หลักของถนนคนเดินมาจาก

ค่าธรรมเนียมแพ่งค่า ถนนคนเดินที่มีขนาดใหญ่ ได้แก่ กาดเจียงฮาย สันโค้งน้อย เชียงใหม่ และขอนแก่น แม้เก็บค่าธรรมเนียมไม่สูงมาก แต่ก็เน้นที่จำนวนแพ่งค่าที่มีมาก ทำให้มีรายรับต่อครั้ง 70,000 - 90,000 บาท ต่อครั้ง และมีรายจ่าย 20,000 - 60,000 บาทต่อครั้ง จึงยังมีรายรับคงเหลือเข้าหน่วยงานบริหารจัดการโดยไม่ขาดทุน ทั้งเหลือไปหมุนเวียนเพื่อซ่อมบำรุงสถานที่หรือจัดกิจกรรมใหญ่ประจำปีหรือประจำปีเทศกาล และเหลือเป็นรายได้หน่วยงานต่อไป ถนนคนเดินขนาดกลางถึงเล็ก ได้แก่ กาดกองต้า พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ตรัง สงขลา มักมีการเก็บค่าธรรมเนียมปานกลางถึงสูง เพราะมีจำนวนร้านค้าไม่มากนัก หากเก็บน้อยจะไม่คุ้มค่าใช้จ่าย รายรับของค่าธรรมเนียมอยู่ในหลักพันถึงสามหมื่นกว่าบาท และมีรายจ่ายหลักพันบาทต่อการดำเนินงานหนึ่งครั้ง โดยมากดำเนินการแบบเท่าทุน ไม่เหลือจ่าย ส่วนถนนคนเดินระดับชุมชนที่ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม ได้แก่ ถนนคนเดินเชียงคาน และหน้าทอน ก็จะไม่มีการได้จากรายค่าธรรมเนียมและไม่มีรายจ่ายประจำ โดยค่าไฟฟ้าให้ผู้ค้าพ่วงไฟฟ้าจากข้างเคียงหรือเสาไฟฟ้าสาธารณะและจ่ายตรงจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และช่วยกันเก็บและจ่ายค่าคนเก็บขยะ ในแบบร่วมด้วยช่วยกัน

ตารางที่ 4-5 การจัดการทรัพยากรคนและงบประมาณบนถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา

ถนนคนเดิน	หน่วยงาน	จำนวนคน	ค่าตอบแทน	รายรับ	รายจ่าย
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	เทศบาล ร่วมกับ เครือข่ายภาครัฐ	ประมาณ 100 คน	เบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลา	เฉลี่ย 80,000 - 90,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
2. ถนนคนเดิน สันโค้งน้อย	เทศบาลตำบลรอบ เวียง ร่วมกับชุมชน และจรรยา	ประมาณ 80 คน	เบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลา	เฉลี่ย 80,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
3. ถนนคนเดิน เมืองเชียงใหม่	ภาคี เทศบาลเมือง เทศกิจ จรรยา พาณิชย์ อุตสาหกรรม	ประมาณ 80 คน	ได้ค่าตอบแทน	เฉลี่ย 80,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
4. กาดกองต้า	คณะกรรมการชุมชน ตัวแทนคนในชุมชน	ประมาณ 18 คน	ไม่มีเบี้ยเลี้ยง	ไม่มี	ไม่มี
5. ถนนคนเดิน เมือง พิษณุโลก	เทศบาลร่วมกับ องค์กรเอกชน	ประมาณ 24 คน	คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยง วันละ 150 บาท	เฉลี่ย 30,000- 35,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 3,600 บาท/ครั้ง
6. ถนนคนเดิน โดยกีราชบุรี	เทศบาลร่วมกับ เครือข่าย	ประมาณ 20 คน	ได้เบี้ยเลี้ยงนอกเวลา ตามอัตราราชการ	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 5,000- 7,000 บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)
7. ตรอกโรงยา อุทัยธานี	ชุมชนเป็นหลัก ร่วมกับเทศบาล จังหวัดและ หอการค้า	คนทำความสะอาด 2 คน เทศบาลมา ช่วย เดือนละ 2 ครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 3,000-5,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าสมาคม ถนนคนเดิน	เฉลี่ย 500- 1,000 บาท/ครั้ง
8. ถนนคนเดิน นครสวรรค์	เทศบาล	ใช้คน 20 คน ต่อ หนึ่งครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 5,000- 7,000 บาท/ครั้ง
9. ถนนคนเดิน ขอนแก่น	เทศบาลและสภา เมือง ภูมิบุตร	ใช้คน 50 คน/ครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 60,000 – 70,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 30,000- 40,000 บาท/ครั้ง

ถนนคนเดิน	หน่วยงาน	จำนวนคน	ค่าตอบแทน	รายรับ	รายจ่าย
	ได้แก่ เทศบาล จังหวัด หอการค้า อุตสาหกรรม สภา ทนายความ			เงินเข้าเทศบาล	
10. ถนนคนเดิน ชายโขง เชียงคาน เลย	ชุมชนเป็นหลักมี เทศบาลร่วม สนับสนุน	ไม่มีการจัดคนแต่ ใช้ความร่วมมือ ช่วยกัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
11. ตลาดปล่อย ของภูเก็ต	ทีมงานเอกชน	ใช้คนประมาณ 8 คน	ค่าตอบแทนคิดรวมใน เงินเดือนซึ่งปกติเป็น พนักงานที่บริษัทอยู่ แล้ว(ไม่เปิดเผยราย ค่าจ้าง)	เฉลี่ย 30,000- 35,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าผู้จัด	เฉลี่ย 25,000 บาท/ครั้ง (ประมาณ 100,000 บาท/ เดือน)
12. สถานีคนเดิน ตรัง	ชมรมถนนคนเดิน ตรัง จากหลายภาค ส่วนได้แก่ ททท. ตรัง พาณิชยจังหวัด ตรัง สมาคมธุรกิจ ท่องเที่ยวและหอ วัฒนธรรมตรัง	ใช้คนประมาณ 5 คนในการปิดถนน 1 ครั้ง	คนทำงานได้เบี่ยเฉลี่ย วันละ 240 บาท	เฉลี่ย 5,000-6,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าชมรม	เฉลี่ย 1,200- 1,500บาท/ครั้ง (ไม่รวมค่าเช่าที่ จากรถไฟ)
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	เทศบาล	ใช้คน 12 คน ต่อ การปิดถนนหนึ่ง ครั้ง	คนทำงานได้เบี่ยเฉลี่ย วันละ 240 บาท	เฉลี่ย 5,000-8,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 2,880 บาท/ครั้ง
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	ชุมชน มีเทศบาล สนับสนุน	ไม่มีการจัดคน แต่ ใช้ชุมชนสอดส่อง ดูแล	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
15. ถนนคนเดิน สงขลาแต่แรก	เทศบาลเป็น ผู้ดำเนินการหลัก	ใช้คนประมาณ 20 คนต่อครั้ง เก็บเงิน ดูแลสถานที่ ประชาสัมพันธ์	ได้เบี่ยเฉลี่ยลงเวลา ตามปกติ	เฉลี่ย 70,000- 90,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 15,000- 20,000 ต่อครั้ง (60,000 - 80,000 บาท/ เดือน) เป็นค่าไฟ 25% ล่วงหน้า 75%

การบริหารจัดการถนนคนเดิน ประกอบด้วยคน 4 กลุ่มหลัก คือ ชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และ
ผู้บริหารจัดการ ความราบรื่นของการดำเนินงานกับคนหมู่มาก จึงขึ้นกับการประสานงานและขอความร่วมมือ
ตลอดจนประชาสัมพันธ์กับชุมชน ซึ่งถือเป็นด่านแรกที่ต้องทำความเข้าใจในข้อตกลงร่วมกันของการเข้ามาใช้
พื้นที่ ส่วนที่สำคัญรองลงมาคือ การจัดวางกติกากับผู้ค้านับร้อยนับพันคน ตลอดจนคนเดินนับพันนับหมื่นคน
ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย ดังนั้น การจัดวางระเบียบของการใช้พื้นที่ในวันที่มีถนนคนเดินจึงเป็นเรื่องสำคัญ ถนนคน
เดินจะมีกองอำนวยการตั้งเต็นท์ทำงานตั้งแต่ปลาย เพื่อรับเรื่องราวต่างๆ โดยเฉพาะรับลงชื่อผู้ค้าและผู้

หมุนเวียนมาจัดกิจกรรม ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็น ปัญหารายวันต่างๆ เช่น การพลัดหลง ของหาย เก็บของได้ การทะเลาะเบาะแว้งในพื้นที่ ในแต่ละวันมีผู้มาติดต่อมาก โดยเฉพาะผู้ค้าและผู้จัดกิจกรรมที่จะมารอ ก่อนตลาดเปิดและลดลงไปเมื่อได้รับจัดสรรพื้นที่ หรือได้ทราบว่าไม่มีพื้นที่เหลืออีก ผู้ดำเนินจัดการถนนคนเดินจึงเป็นกลุ่มสำคัญที่ขาดไม่ได้และต้องเป็นเป็นคนที่ลุยได้ ประนีประนอมปัญหาได้ และรู้เทคนิควิธีจัดการกับผู้ค้าที่มีสารพัดรูปแบบ ทั้งยังต้องเป็นคนเสียสละ เห็นประโยชน์ส่วนรวมเพราะการมาทำงานในวันหยุด ได้รับค่าตอบแทนไม่มากนัก ประมาณ 150 - 240 บาทต่อคนเท่านั้น

ตาราง 4-6 แสดงให้เห็นว่า ถนนคนเดินทุกแห่งมีระเบียบกำกับผู้ค้าชัดเจน การเข้ามาค้าบนถนนต้องมาลงชื่อและได้รับการคัดสรร พร้อมกำหนดที่ขายและบัตรผู้ขายชัดเจน เมื่อเข้ามาค้าขายต้องมาสมัครสมาชิก อาจขาดได้บ้างแต่ต้องแจ้งล่วงหน้าเพื่อผู้จัดจะเสริมผู้ค้าที่มาลงชื่อรอให้ได้สิทธิ์แทน (Stand by) หากลาเกินกำหนดจะถูกตัดสิทธิ์ ผู้ค้าต้องขายตามประเภทสินค้าที่ส่งเสริมและควบคุมในแต่ละส่วนพื้นที่ที่จัดไว้ มีความประพฤติที่เหมาะสม ตลอดจนห้ามเช่าช่วงต่อให้ผู้อื่น ข้อห้ามเหล่านี้ เมื่อพิจารณาแล้วจะคล้ายกับระเบียบผู้ค้าขายในตลาดนัดทั่วไป จะแตกต่างก็ตรงข้อกำหนดประเภทสินค้าบนถนนคนเดินที่มักจะเน้นของพื้นเมือง ทำมือ ศิลปะ สรรสร้าง และไม่ส่งเสริมสินค้าสำเร็จจากโรงงานมากนัก ในขณะที่กติกากฎของถนนคนเดินจะเป็นเรื่องข้อห้ามเพื่อความปลอดภัย ความเรียบร้อยหรือสุขอนามัยสาธารณะ เช่น ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามจอดรถขวางทางเข้าออก ห้ามดื่มสุราและของมีแอลกอฮอล์ ห้ามวิวาท ตลอดจนขอความร่วมมือเรื่องความประพฤติที่เหมาะสม

ปัญหาในการบริหารจัดการของถนนคนเดินส่วนมากเป็นเกี่ยวกับการดูแลความสะอาดแก่ชุมชน การจัดการพื้นที่ค้าขายให้พอความต้องการของผู้ค้าและเหมาะสมกับขนาดพื้นที่ การเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่สูงเกินไป การจัดการที่จอดรถและทางเดินให้เพียงพอแก่คนเดิน การจัดทำถังขยะให้เหมาะสม ซึ่งประเด็นเหล่านี้ถือเป็นประเด็นพื้นฐานของการจัดการกับคนสี่กลุ่มที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ ยังมีปัญหาประจำตามหน้าฤดูกาล เช่น ฝนตก คนน้อย ถือเป็นปัญหาที่ต้องปรับแก้หรือยอมรับสภาพ ปัญหาสำคัญที่ซ่อนอยู่ประการหนึ่ง คือ การเมือง ทั้งการเมืองจากฝ่ายบริหาร เนื่องจากการเปลี่ยนชุดผู้บริหาร โดยเฉพาะเทศบาล ที่อาจมีการเปลี่ยนนโยบาย เช่น สนับสนุนถนนคนเดินน้อยลง หันไปทำอย่างอื่นมากขึ้น การปรับอัตราค่าธรรมเนียมหรือการเมืองผู้ค้ามาเพียบแ่งแย่งพื้นที่ค้าและแผงตัวเช่าช่วง และปัญหาสินค้าโรงงานที่เบียดพื้นที่สินค้าและกิจการที่ต้องการส่งเสริม ปัญหาการแข่งขันกันของถนนคนเดินใหม่ๆ ที่กระจายไปทั่วเมือง ปัญหาการขาดการประชาสัมพันธ์ ปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาซับซ้อนที่ไม่ถูกเปิดเผยแต่ก็กล่าวเป็นนัยว่ามีอยู่ และถือว่าเป็นปัญหาหลักที่กีดขวางถนนคนเดินอยู่เบื้องหลัง ทำให้บรรยากาศถนนคนเดินตึงเครียด และบ่อยครั้งคนเดินก็สามารถรับรู้ปัญหาเหล่านี้จากบรรยากาศตึงเครียดที่เกิดขึ้นได้

ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา มีช่วงเวลาดำเนินการมาแล้วประมาณ 1-10 ปี ดังกล่าวในหัวข้อ

- ถนนคนเดินที่ดำเนินงานมานานพอสมควรและมีการจัดการเป็นระบบ มีการประชาสัมพันธ์ชัดเจน อย่างน้อยที่สุดจะมีการออกสื่อท้องถิ่น เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต เมื่อเริ่มเปิดดำเนินการและอาจลดลงไปเมื่อคนจดจำได้ ไม่ต่างจากตลาดที่ติดแล้ว ถนนคนเดินขนาดใหญ่มีแผนพับแจกนักท่องเที่ยวไม่ต่างจากแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่น เพราะถือว่าเป็นกลไกสำคัญของการรักษาความต่อเนื่องของการดำเนินงาน ถนนคนเดินที่เปิดมานาน มักมีผลสำรวจสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานชัดเจน หลายแห่งถูกศึกษาโดยสถาบันการศึกษาต่างๆ ทำให้ทราบผลที่กว้างขวางผ่านการวิจัยเป็นระบบ และนำผลสำรวจและวิจัยมาปรับปรุงแก้ไขถนนคนเดินให้ดีขึ้น แต่ถนนคนเดินที่เพิ่งเริ่มดำเนินการ ตลอดจนถนนคนเดินเครือข่ายเอกชนทำเอง มักจะขาดการสำรวจผลที่เป็นรูปธรรม ทำให้ต้องใช้การปรับแก้ไปตามสภาพ โดยขาดฐานข้อมูล

ความรู้ความเข้าใจไปบ้าง อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารจัดการถนนคนเดินได้ชี้ให้เห็นในประเด็นการศึกษาดูงาน ถนนคนเดินเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยพบว่า ผู้ดำเนินงานถนนคนเดินส่วนมากได้ศึกษาดูงานถนนคนเดินมาก่อน โดยเฉพาะจากถนนคนเดินที่ดำเนินงานมานาน เช่น เชียงใหม่ เชียงราย เชียงคาน ซึ่งถนนคนเดินเหล่านี้กลายเป็นโมเดลศึกษาของถนนคนเดินที่เปิดตามหลังมา นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาดูงานตลาดสามชุก ตลอดจนต่างประเทศหลายแห่ง เป็นแนวทางด้วย ผู้ดำเนินงานเมื่อเรียนรู้โมเดลการจัดการ แล้วนำมาปรับให้เข้ากับบริบทของตนเอง ทำให้การดำเนินการถนนคนเดินช่วงหลังง่ายกว่ากลุ่มบุกเบิกมาก

ตารางที่ 4-6 กฎ ระเบียบ กติกา การสำรวจผลและศึกษาดูงานของผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการ

ถนนคนเดิน	กฎ ระเบียบและกติกการใช้พื้นที่	ปัญหาในการจัดการ	การประชาสัมพันธ์	ผลสำรวจ/วิจัยโดยหน่วยงาน	การศึกษาดูงานความแตกต่างที่พบ
1. กาดเจียงฮายรำลึก	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า	ยังมีข้อร้องเรียนจากร้านค้าเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสูง	มีเว็บไซต์ www.chiangraiwalkstreet.wordpress.com	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	เชียงใหม่ แต่ปรับหลายส่วน
2. ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า และชุมชน	ยังต้องพัฒนาให้หนึ่งและอยู่ตัว	มีเว็บไซต์ www.sankhongstreet.com	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	เชียงใหม่ เชียงราย ปลาย
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า	สถานที่แคบ ที่จอดรถไม่พอ การแข่งต่อร้าน	ประชาสัมพันธ์ปากต่อปาก นักท่องเที่ยว ตลอดจนสื่อสิ่งพิมพ์	มีทั้งโดยเทศบาลและนักวิจัย	ดูงานจากต่างประเทศ แล้วนำมาปรับใช้
4. กาดกองต้า	ห้ามขายบุหรีและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน/ห้ามทะเลาะวิวาท	พื้นที่ไม่เพียงพอ/แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ	ไม่มี ตลาดเริ่มเป็นที่รู้จักกว้างขวาง จากปากต่อปากคนให้ความสนใจ	มี เช่น ข้อมูลในเว็บไซต์ต่างๆ	ไม่มี(อยากทำ/เป็นที่แรกในภาคเหนือ และเป็นต้นแบบให้กับที่อื่นๆ ในภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย)
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	ห้ามขายบุหรีและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	พื้นที่ไม่เพียงพอ	มีในช่วงที่เริ่มเปิดถนน(ใช้ป้าย/รถ)	ไม่มี	เชียงใหม่และเชียงรายโดยนำมาปรับเปลี่ยนในเรื่องการแบ่งโซนสินค้า ลักษณะสินค้าที่เป็นของท้องถิ่น
6. ถนนคนเดินโดยที่ราชบุรี	กติกากการเปิดให้สมำเสมอ ส่งเสริมสินค้าท้องถิ่น เอกสิทธิ์ งดเว้นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของเมา	การเปลี่ยนนโยบายและทีมบริหารมีผลต่อแผนดำเนินงาน คนเริ่มน้อยลง ขายไม่ดี มีหลายที่ ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวอื่น	มีแผ่นป้ายอินเตอร์เน็ต	มีการทำประชาสัมพันธ์ช่วงแรกปี 2552	N/A

ถนนคนเดิน	กฎ ระเบียบและกติกการใช้พื้นที่	ปัญหาในการจัดการ	การประชาสัมพันธ์	ผลสำรวจ/วิจัยโดยหน่วยงาน	การศึกษาดูงานความแตกต่างที่พบ
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ห้ามสูบ ต้ม หรือขายเครื่องต้มแอลกอฮอล์ ยกเว้นร้านค้าชุมชนที่เปิดก่อนมีถนนคนเดิน	เจ้าของบ้านไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปลดปล่อยบ้านร้าง	มีใช้ป้าย ไปปลิว อินเทอร์เน็ต	ไม่มี	ตลาดสาม ชุก, เชียงคาน (ปรับเปลี่ยนไปเพราะอุทัยเป็นเมืองเล็กๆ แต่มีเรื่องเล่า)
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่/เครื่องต้มแอลกอฮอล์	มีกำลังคน น้อย ผู้ค้าไม่ทำตามกฎ ปัญหาสภาพอากาศ (เดือนสิงหาคม-ตุลาคม)	มีเอกสาร ป้าย/ไปปลิว/รถ อินเทอร์เน็ต	มี	ดูจากที่เอกชนเคยทำไว้ก่อน/แล้วนำมาปรับใช้ให้
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	มีระเบียบผู้ค้า บัตรผู้ค้าชัดเจนกำหนดประเภทสินค้าที่ส่งเสริม	ส่วนมากเกี่ยวกับผู้ค้า หมุนเวียนเข้าออก แฉงเร่	มีแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ แผนที่ห้องเที่ยว อินเทอร์เน็ต ป้ายผ้า	มีการประเมินหน่วยงานและรายงานวิจัย	
10. ถนนคนเดิน ชายโขง เชียงคาน เลย	รักษาความสะอาด ไม่ทำลาย ภาพลักษณ์ของเมืองอนุรักษ์ สินค้าพื้นเมือง ท้องถิ่น ภูมิปัญญา	ความร่วมมือกันยังไม่เต็มที่ บทบาทระหว่างชุมชนและเทศบาลยังคลุมเครือ	ไม่มี	มีรายงานวิจัย	
11. ตลาดปล่อยของภูเก็ต	ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามเครื่องต้มที่มีแอลกอฮอล์	ไม่มี	มี	ไม่มี	ไม่มี
12. สถานีคนเดิน ตรัง	กติกาค้าและคนเดิน	คนสนใจของกินมากกว่า สินค้าพื้นเมือง จึงต้องปรับประเภทสินค้า	มี	ไม่มี	เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์/นำมาปรับ เช่น เน้นเอกลักษณ์ด้านอาหาร และเอกลักษณ์อื่นๆ
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่ส่วนอื่นๆ	พื้นที่ไม่พอสำหรับผู้ค้ารับได้สูงสุด 250 ร้าน (จะขยายเพิ่ม)	ใช้ป้าย/รถโฆษณาในช่วงแรก	ไม่มี	เชียงใหม่ พิษณุโลก/นำมาปรับใช้ เน้นพื้นที่พักผ่อน เน้นสินค้าที่มีเอกลักษณ์
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	ไม่มี	มีถนนคนเดินเกิดขึ้นตามกันทั่วเกาะ ทุกวัน แต่แม่ค้าเป็นกลุ่มเดิม	มี	ไม่มี	เชียงใหม่/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของที่ตั้งถนนคนเดินมาใช้ คือถนนสายกลาง มีอาคารเก่าที่มีเอกลักษณ์

ถนนคนเดิน	กฎ ระเบียบและกติกการใช้พื้นที่	ปัญหาในการจัดการ	การประชาสัมพันธ์	ผลสำรวจ/วิจัยโดยหน่วยงาน	การศึกษาดูงานความแตกต่างที่พบ
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	ห้ามแอลกอฮอล์ การขาด ลานของผู้ค้า มีบัตรผู้ค้า ใช้การเดินสำรวจรายแผง	การเข้าออกของคนในพื้นที่ ปัญหาผู้ค้าผิดแนวทาง	มีแผนที่เมืองแสดงตำแหน่งถนนคนเดิน	มีประเมินหน่วยงาน	ปาย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน น่าน ชะอำ หัวหิน ศึกษาระบบการทำงานจัดการ

นอกจากนี้ ผู้บริหารจัดการถนนคนเดินแต่ละแห่งยังให้แง่คิด ดังตาราง 4-7 ว่าถนนคนเดินสำเร็จได้ด้วยการเริ่มต้นที่ดี เลือกพื้นที่สาธารณะเมืองที่มีความขัดแย้งน้อย ตลอดจนการมีพื้นที่สาธารณะอยู่ข้างเคียงช่วยเสริมบรรยากาศและกิจกรรม หากเลือกพื้นที่ชุมชน ต้องทำความเข้าใจร่วมกันกับคนในชุมชนให้มาก ถนนคนเดินส่วนมากมีการทำประชาคมและดึงภาคีมาช่วยกัน จึงสำเร็จลงได้ การทำงานต้องอยู่ในจุดที่พอรับได้กันทุกฝ่าย ต้องคำนึงถึงบริบท จุดเด่นที่มีและดึงมาใช้ให้เหมาะสม การจัดการพื้นที่ค้าขายต้องคุมด้วยการคัดกรองผู้ค้าตั้งแต่ต้น และวางระบบระเบียบให้ชัดเจน และควรนำเอาประสบการณ์มาแลกเปลี่ยนเรียนรู้กัน

ตารางที่ 4-7 ข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	ข้อเสนอแนะต่อที่อื่น
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	การเลือกพื้นที่แต่แรกสำคัญ ควรเป็นพื้นที่ที่มีความขัดแย้งน้อย การจัดการระบบให้ชัดเจน คนมาทำต่อจะง่าย ระบบต้องนิ่ง ไม่ควรเปลี่ยนแปลงบ่อยเพราะกระทบไปหมด
2. ถนนคนเดินสันโค้งน้อย	ยังเพิ่งเริ่มต้น ชุมชนต้องคุยกันให้มากๆ ใช้ความเข้าใจ และควรมีข้อมูลประเมินเพื่อพัฒนาต่อไป
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว
4. กาดกองต้า	ถ้าจะเพื่อชุมชนต้องเข้มแข็ง ต้องเอาจุดเด่นของชุมชนออกมาเป็นจุดขาย
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	ควรเอาจุดเด่นของจังหวัดตนเองมาใช้ ไม่ใช่ทำตามกระแสอย่างเดียว
6. ถนนคนเดินโดยกั๊วบุรี	ความร่วมมือของคนในชุมชน ความต่อเนื่องของนโยบายบริหาร ตลอดจนศักยภาพของพื้นที่ต้องมีต้นทุนเดิมอยู่บ้าง
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ความร่วมมือของคนในชุมชน ดึงเอาตัวตนและจิตวิญญาณของชุมชนออกมา ประกอบกับเรื่องราวประวัติศาสตร์ ทำให้เรื่องราวชุมชนไม่สูญหายไป
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย การใช้ถ้อยทีถ้อยอาศัยกับคนในชุมชน ช่วยทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	การทำถนนคนเดินไม่ง่าย ต้องมีคนดำเนินการถึงลูกถึงคน ใช้ระบบราชการบริหารไม่ได้ เมืองใหญ่อย่างเดียวก็นำไม่ได้ เพราะภาคอีสานมีการท่องเที่ยวไม่มาก แต่ละจังหวัดห่างกัน คนมีกำลังซื้อน้อย ต้องมีทั้งการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจเมืองหนุน

ถนนคนเดิน	ข้อเสนอแนะต่อที่อื่น
10. ถนนคนเดินชายโขง เชียงคานเลย	เชียงคานไม่เหมือนที่อื่น ไม่มีเก็บเงิน ทำเอง ช่วยกันเองทั้งหมด ไม่พยายามจัดฉาก มีระบบดี มีคณะทำงาน มีตัวแทนผู้ประกอบการร้านอาหาร ที่พัก ร้านขายของที่ระลึก ขนส่ง ชาวบ้านทั่วไป ทุกคนต้องช่วยกัน ไม่ยึดเอาตัวเองเป็นหลัก เอาอนุรักษ์มานำธุรกิจ กำหนดกฎหมายมาคุมสภาพแวดล้อมเชิงอนุรักษ์ได้ทันการ
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	ควรมีการดำเนินการแบบครบวงจร เพราะทำให้ควบคุมให้ถนนคนเดินไปในทิศทางที่กำหนดไว้ได้ง่าย ทั้งผู้ค้า และนักท่องเที่ยว
12. สถานีคนเดินตรัง	ต้องมองในแง่คนนอกที่เข้ามาท่องเที่ยวและมองความต้องการคนในพื้นที่เองด้วย ถนนคนเดินจึงจะโปรอด
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	ความร่วมมือของคนในชุมชน
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	ควรศึกษาดูงานก่อนทำ นำมาปรับใช้ให้เหมาะสม ควรปรับปรุงกายภาพให้เอื้อต่อการเดินต้องอดทนรอจนกว่าจะติด ใช้เวลาเป็นปี

4.1.2 ลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลภาคสนามจากการสำรวจและสัมภาษณ์ตามประเด็นที่กำหนดในวิธีวิจัยในบทที่ 3 เมื่อนำมาวิเคราะห์เนื้อหา เข้ารหัสและเปรียบเทียบ 15 พื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นตัวแทนของถนนคนเดินในประเทศไทย ทำให้ได้พบข้อมูลสำคัญ โดยพบว่าถนนคนเดินถือเป็นปรากฏการณ์ในทศวรรษที่ผ่านมาของสังคมไทย ที่สะท้อนวิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะเดิมที่เคยเป็นย่านคนเดินมาก่อนในอดีต ทั้งถนน ลาน เมือง ย่านอยู่อาศัย ตลาด ริมน้ำ หน้าเมือง และศูนย์ราชการ จนเมื่อแนวความคิดการใช้ถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะแพร่หลายในสังคมไทยโดยการส่งเสริมและผลักดันของภาครัฐเพื่อเป้าหมายเชิงเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม ของคนเมืองและนักท่องเที่ยว ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นตามกันมาจากการเรียนรู้ถนนคนเดินที่เปิดก่อนหน้า จนเกิดเป็นรูปแบบหรือโมเดลพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ เป็นการปิดถนนเพื่อทำเป็นถนนคนเดินเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ในวันหยุดสุดสัปดาห์ วันละ 6-8 ชั่วโมงในช่วงเวลาเย็นแดดร่มลมตก ถนนคนเดินไทยพบมากที่สุดในภาคเหนือโดยมีลำดับการพัฒนาก่อนที่อื่น รองลงมา คือ ภาคกลางและภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามลำดับ ซึ่งเหตุผลสนับสนุนจากการสัมภาษณ์พบว่า ปัจจัยที่ต่างกันของถนนคนเดินในแต่ละภาค คือ ปัจจัยทางเศรษฐกิจของเมือง โดยเฉพาะรายได้ประชากร ปริมาณการจับจ่ายของคนในเมือง และปริมาณนักท่องเที่ยว ตลอดจนการมีอยู่แต่เดิมของวัฒนธรรมการติดตลาดในแต่ละภาค

ถนนคนเดินที่สำรวจพบมีอยู่ด้วยกันหลายระดับและมีพลวัตที่ปรับเปลี่ยนทั้งเชิงก้าวหน้าและถดถอย จากการสำรวจพบว่า ถนนคนเดินมีขนาดต่างกัน แม้ถนนคนเดินมีแนวโน้มสัมพันธ์กับขนาดเมือง แต่ก็ไม่ใช่เป็นเช่นนั้นทุกกรณี เพราะเมืองใหญ่ๆ อาจไม่มีความต้องการทำถนนคนเดินที่ชัดเจน หรือทดลองทำแล้วไม่สำเร็จ ตลอดจนระดับชุมชนอาจเลือกทำเองโดยไม่เกี่ยวกับเมือง นอกจากนี้ ถนนคนเดินอาจมีการปรับตัวจากถนนคนเดินชุมชน แล้วขยายตัวตามความต้องการจนเกินกำลังที่ชุมชนจะทำเองได้ หรือหน่วยงานท้องถิ่นของรัฐอาจต้องการมีส่วนร่วม ในที่สุดก็อาจเปลี่ยนมาเป็นถนนคนเดินแบบร่วมมือระดับ

ชุมชนกับเมือง หรือกลายเป็นถนนคนเดินระดับเมืองไปในที่สุด โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดการทั้งหมด แต่ในทางกลับกัน ถนนคนเดินระดับเมืองอาจซบเซาลงและโอนถ่ายให้ชุมชนดูแลเองและกลายเป็นถนนคนเดินชุมชนให้ที่สุด เหล่านี้ คือพลวัตสองทางที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ถนนคนเดินเกิดจากบริบทเดิมที่มีอยู่ แล้วนำมาเสริมใหม่ให้ชัดเจนขึ้นด้วยการปรับปรุงกายภาพ และเสริมด้วยการตลาดและการประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรมของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญที่สุดโดยปรากฏชัดเจนในชื่อ จุดเด่น ที่ตั้ง และข้อมูลที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ จะเห็นได้ว่า องค์ประกอบเหล่านี้มีอยู่อย่างมากมายในเมืองต่างๆ ของไทย ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบถนนแบบตรอกซอยโค้งไปมา สถาปัตยกรรมเก่าแก่สวยงาม สัญลักษณ์เมืองที่มีความหมาย ต้นไม้ท้องถิ่น องค์ประกอบถนนต่างๆ การมีถนนคนเดินเป็นการกระตุ้นให้คนในสังคมตระหนักถึงต้นทุนของความเป็นเมืองของไทยที่มีคุณค่า เมื่อนำมาปรับ ชัดเกลา เสริมเรื่องเล่า และถ่ายทอดใหม่ จึงทำให้คนรุ่นหลังได้เรียนรู้จักและคุณค่าของพื้นที่สาธารณะเมือง ต้องการรักษารูปแบบองค์ประกอบเมืองเหล่านี้ไม่ให้สูญหายไป ทั้งยังสามารถดำรงอยู่ได้ในสังคมปัจจุบัน

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดินเป็นอย่างมาก จากที่สำรวจพบว่า ถนนคนเดินส่วนมากมีสภาพผิวถนนเหมาะสม แต่ต่างกันในขนาดความกว้าง ระยะร่นของอาคารจากถนน ตลอดจนสถาปัตยกรรมสองข้างถนน ถนนที่แคบ เล็ก คดเคี้ยว ระยะร่นน้อยและมีบริบทรอบข้างมาก ทำให้ถนนดูอบอุ่น ใกล้ชิด มีเอกลักษณ์ของตัวเองที่ชัดเจน และสร้างเคลื่อนไหวได้ง่าย เหมาะจะเป็นถนนคนเดินในระดับชุมชน แต่ก็มิใช่เสียเรื่องความคับแคบ พื้นที่ไม่พอแก่การจัดวางพื้นที่ค้าขายและการเข้าออกยาก ที่จอดรถไม่เพียงพอ และจัดภูมิทัศน์และร่มเงาได้น้อย โดยเฉพาะในวันที่คนมามาก ส่วนถนนหน้ากว้างพอเหมาะ ประกอบกับมีสถาปัตยกรรมสวยงามอยู่ในระยะใกล้ตา มีพื้นที่เปิดโล่งติดน้ำหรือเปิดสู่ลานหรือที่สาธารณะข้างเคียง จะมีข้อดีที่องค์ประกอบถนนยังอยู่ในระยะใกล้พอจะเป็นฉากหลังให้แก่ถนนคนเดิน ไม่คับแคบอัดอัด สามารถจัดวางพื้นที่ค้าขาย เดิน กิจกรรมได้พอเหมาะ ตลอดจนจัดการการเข้าออกและที่จอดรถได้ดี ในขณะที่ถนนหน้ากว้างมาก หรือลานเมืองอาจมีข้อดีเรื่องความกว้างขวาง โล่งสบาย จัดพื้นที่ค้าขายและกิจกรรมได้มาก แต่ก็มิใช่เสียที่การขาดฉากหลังที่ดี ทำให้ถนนคนเดินดูขาดอัตลักษณ์ กล่าวโดยสรุป ถนนคนเดินเป็นการใช้พื้นที่สาธารณะโดยไม่จำกัดเฉพาะแต่ถนนที่คนเดินและทำกิจกรรมเท่านั้น แต่ยังใช้องค์ประกอบทั้งหมดของถนนและพื้นที่ข้างเคียง ไม่ว่าจะเป็นอาคาร บ้านเรือน ต้นไม้ ลานศาสนสถาน พื้นที่เปิดโล่ง แม่น้ำ ตรอก ซอย ที่เชื่อมต่อกันไป องค์ประกอบเหล่านี้เป็นทั้งฉากหลัง เป็นช่องทางเข้าออกและจอดรถ เป็นกระเปาะโล่ง ที่คนจะขยายขอบเขตการเดินทางออกไปเพื่อปรับเปลี่ยนบรรยากาศก่อนจะกลับเข้ามาเดินบนพื้นที่ทางเดินหลักอีกครั้ง ซึ่งหากพิจารณาแล้ว องค์ประกอบเหล่านี้มีอยู่มากมายในเมืองของไทย ก็เพราะผลจากวิวัฒนาการความเป็นเมืองของไทยมีความเฉพาะตัวที่กล่าวไว้ในวรรณกรรม

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่ทำให้พบข้อมูลสำคัญยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ่อนตัวอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน การประเมินพื้นที่กายภาพพบความคล้ายคลึงกันว่า กว่าร้อยละ 75 ของพื้นที่ที่ไม่ใช่ทางสัญจรเป็นพื้นที่แผงค้า โดยมีจำนวนแผงค้าไปตามขนาดพื้นที่ถนนคนเดินที่มีอยู่ โดยพบว่า มีร้านค้าตั้งแต่หลักร้อยไปถึงหลักพัน มีทั้งที่ไม่เก็บค่าแผงค้าและที่เก็บในอัตราต่างกันไปตามแนวคิดและระบบจัดการ การจัดวางแผงค้าบนถนนคนเดินยังถูกแบ่งไว้ไม่ต่างจากการแบ่งส่วน (Zone) ของตลาดนัด โดยเฉพาะการแบ่งตามประเภทสินค้าและขนาดพื้นที่แผงค้า ทั้งลักษณะการจัดวางแผงของผู้ค้าก็คล้ายตลาดนัด คือ เป็นแบบเบกะดินหรือลอยจากพื้นไม่มากนัก ประกอบการแขวนโครงอย่างง่ายด้วยร่มและแผงตาราง หากพิจารณาที่ตัวผู้ค้าเอง ก็เป็นกลุ่มผู้ค้าหมุนเวียนของตลาดนัดถนนคนเดินในลักษณะเวียนไปหลายๆ ที่

ไม่ต่างจากเครือข่ายตลาดนัดอื่น และเมื่อพิจารณาพร้อมกับกติกา ระเบียบผู้ค้า วิธีการเก็บค่าธรรมเนียม สังเกตบรรยากาศการเปิดถนน จับบองพื้นที่ของผู้ค้าจร การตั้งแผง การจัดวางสินค้า การเดินเก็บค่าธรรมเนียม ตลอดจนการถกเถียงกันระหว่างผู้ค้าในเรื่องต่างๆ จะพบว่าเป็นบรรยากาศเดียวกันกับการติดตลาดนัด

อย่างไรก็ตามการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างได้พบว่า ถนนคนเดินไม่ได้เหมือนกับตลาดนัดเสียทีเดียว แต่คนเห็นว่าถนนคนเดินเป็นพื้นที่ที่รกรงประโยชน์ที่มีมากกว่าการค้าขาย ทั้งยังแตกต่างที่มีการควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามที่ประชาคมเมืองต้องการ ถนนคนเดินแม้มีกายภาพคล้ายตลาดนัด แต่ก็มีบรรยากาศเฉพาะ มีแนวคิด แนวทางที่สร้างสรรค์ และเป็นพื้นที่แห่งโอกาสที่คนหลายกลุ่มจะเข้ามาทำมาหากิน จับบอง ของพื้นบ้าน ของทำมือ ของแปลก ในราคาไม่แพง เป็นพื้นที่ผ่อนคลายเป็นบรรยากาศจากวันทำงานที่จำเจและน่าเบื่อมาสู่บรรยากาศสบายและไม่มีพิธีรีตรองมาก ถนนคนเดินยังเป็นพื้นที่แสดงออกพบปะสังสรรค์และมีปฏิสัมพันธ์ของคนต่างกลุ่ม ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ปัจจุบันได้เลือนหายไป ทั้งเชิงกายภาพ หน้าที่และบทบาท

ประเด็นสุดท้ายที่ศึกษาเป็นการชี้ให้เห็นเบื้องหลังของการทำถนนคนเดิน ทั้งที่เกี่ยวข้องผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลไกในการบริหารจัดการ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ปัญหา และข้อเสนอแนะต่างๆ ถนนคนเดินไม่ว่าระดับใดล้วนเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยไล่ระดับจากระดับเมืองที่มีเทศบาลเป็นแกนหลัก ระดับชุมชนมีกรรมการชุมชนเป็นแกนหลัก และระดับรัฐร่วมเอกชนที่มีกลุ่มเครือข่ายร่วมกันดำเนินงาน ภาคีการทำงานเหล่านี้ประสานความร่วมมือกันในขณะที่เดียวกันก็มีการคานอำนาจและผลประโยชน์ระหว่างกัน ความราบรื่นของระบบบริหารอยู่ที่ความกลมเกลียวกันของกลุ่มทำงานที่ไม่ยึดผลประโยชน์มากเกินไป

ถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับกลุ่มคนหลักๆ 4 กลุ่ม คือ ชุมชนเจ้าของพื้นที่ ผู้ค้า คนเดิน ผู้บริหารจัดการ ซึ่งมีความต้องการไม่เหมือนกัน การทำความเข้าใจกันในเบื้องต้นแรกถือเป็นกลไกสำคัญที่สุด รองลงมา คือ การจัดระบบควบคุมที่เหมาะสมและยอมรับได้โดยทุกฝ่าย ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาแม้เปิดช่วงเวลา 6-8 ชั่วโมงคล้ายกัน แต่ใช้คนควบคุมดูแลพื้นที่ต่างกัน ถนนคนเดินระดับเมือง บริหารโดยเทศบาลมักมีกำลังคนมาก ตั้งแต่ 10-100 คนตามขนาดถนน จำนวนผู้ค้าและคนเดิน ถนนคนเดินระดับชุมชนมักไม่มีการจัดคนมาดูแล แต่ใช้การช่วยกันคนละไม้ละมือและไม่สร้างปัญหา ส่วนถนนคนเดินเอกชนมักใช้พนักงานจำกัดประมาณ 2-3 คนต่อครั้ง รายรับของผู้ดำเนินการถนนคนเดินหลักๆ มาจากค่าธรรมเนียมผู้ค้า โดยเก็บได้ในหลักพันถึงหลักเกือบแสนบาท ตามจำนวนผู้ค้าและอัตราเรียกเก็บ รายรับที่ได้นำมาจ่ายเป็นค่าล่วงเวลาบุคลากร ค่าไฟฟ้าและค่าเบ็ดเตล็ด ถนนคนเดินขนาดใหญ่มักมีรายรับเหลือเก็บเข้าเทศบาลเป็นรายได้หน่วยงานด้วย

การจัดการถนนคนเดินมักมีกติกากำหนดชัดเจนโดยเฉพาะกติกาผู้ค้าเกี่ยวกับการค้าขาย การขาด การลา การห้ามเช่าช่วง การห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขายของมีนม การทำเสียงรบกวน การขอความร่วมมือจากคนเดินเรื่องการดื่มของมีนม การรักษาความสะอาด การประพฤติตนให้เหมาะสมตามวัฒนธรรมไทย และการให้ความสะดวกคนในชุมชนเรื่องการเข้าออกที่พักรอภัย ตลอดจนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น แม้มีกติกาชัดเจนแต่ปัญหาในการดำเนินการถนนคนเดินก็มีอยู่เป็นประจำ ทั้งเรื่องจุกจิกของการดูแลคนหมู่มากที่ต่างจิตต่างใจ ไปจนถึงเรื่องเงินและผลประโยชน์ ตลอดจนการเมืองท้องถิ่นและพ่อค้ามาเฟีย การจัดการถนนคนเดินจึงต้องเกาะติดสถานการณ์ตลอดเวลา ไม่สามารถละทิ้งได้

การพัฒนาถนนคนเดินไทยจากถนนคนเดินสีลมที่เป็นสายแรกในปี 2545 มาจนครบ 10 ปีในปัจจุบันยังคงได้รับความนิยมต่อเนื่องและมีการใช้งานสม่ำเสมอ ไม่ต่างจากตลาดนัดที่ติดแล้ว ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา ถนนคนเดินมีวิวัฒนาการของการใช้พื้นที่สาธารณะโดยเฉพาะถนนโครงข่ายพื้นที่ต่อจากถนนอย่างต่อเนื่องและน่าสนใจ ถนนคนเดินไทยมีแบบแผนที่ทำตามกันมาจึงมีรูปแบบการจัดวางพื้นที่และบริหาร

จัดการคล้ายๆ กัน ถนนคนเดินระดับเมืองมักอ้างอิงจากถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินเชียงราย ในขณะที่ถนนคนเดินระดับชุมชนมักอ้างอิงจากถนนคนเดินขนาดเล็ก เช่น ปาย เชียงคาน กาดกองต้า ตลอดจนพัฒนาโมเดลตนเอง เช่น ตรอกโรงยา การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทำให้ถนนคนเดินไทยมีลักษณะร่วมของถนนคนเดินแบบตลาดนัดसानกกิจกรรม แต่ขณะเดียวกันก็มีความแตกต่างเชิงขนาดและอัตลักษณ์ท้องถิ่นจากบริบทที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องถิ่น

จากการสำรวจแผนพัฒนาถนนคนเดินในอนาคตในพื้นที่ศึกษา พบว่าถนนคนเดินไทยขึ้นกับการทำงานของนโยบายบริการ การทำงานของทีมงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ ตลอดจนความชื่นชอบที่คนยังมีให้ถนนคนเดินและมาใช้งานสม่ำเสมอ แต่สิ่งเหล่านี้แปรเปลี่ยนไปตลอดเวลา จึงเป็นคำถามที่น่าคิดว่าถนนคนเดินจะดำรงอยู่ไปเพื่อทำหน้าที่พื้นที่สาธารณะแก่เมืองได้อีกนานหรือไม่ เพียงใด ตัวอย่างจากภาคสนามได้แสดงให้เห็นว่าถนนคนเดินบางแห่ง เช่น เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น สงขลา สามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีแนวโน้มลดลง ทั้งที่การประชาสัมพันธ์น้อยลงกว่าเดิม มีลักษณะของตลาดที่ติดแล้วในขณะที่ถนนคนเดินบางแห่งมีความกว้างตัวตามการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เช่น ถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน มีคนเดินต่างกันมากกว่าสิบเท่าตัวระหว่างช่วงมีและไม่มีนักท่องเที่ยว แต่ก็อยู่ได้ด้วยการถ่วงเฉลี่ยรายรับถนนคนเดินบางแห่ง เช่น ถนนคนเดินราชบุรีเป็นถนนริมน้ำที่สวยงามมากสายหนึ่ง มีองค์ประกอบกายภาพสมบูรณ์แบบ แต่ได้ปรับลดจำนวนวันที่ปิดถนนลงเพราะนโยบายการจัดการถนนคนเดินที่เปลี่ยนไป ตลอดจนการเสื่อมความนิยมไปเพราะการประชาสัมพันธ์และการจัดกิจกรรมน้อยลง ถนนคนเดินบางแห่งมีองค์ประกอบกายภาพถนนที่เหมาะสมแก่การเป็นถนนคนเดิน ชุมชนมีความเข้มแข็งและมีความต้องการพื้นที่กิจกรรมสาธารณะแต่ถนนคนเดินยังปิดตัวลงไป อาทิ ถนนคนเดินปากแพรก กาญจนบุรี ที่ปิดตัวลงเพราะคนเดินและคนขายน้อยลง ตัวอย่างเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า ถนนคนเดินยังเป็นกิจกรรมที่ไม่ยั่งยืน ดำเนินไปได้เท่าที่มีการส่งเสริม อีกทั้งเมื่อสอบถามถึงการวางแผนพัฒนาถนนคนเดินเชิงโครงสร้างไปสู่ระบบการเดินเท้าในพื้นที่คนเดิน พื้นที่สาธารณะที่ถาวรกว่าที่เป็นอยู่ ได้พบว่า ไม่มีแผนงานในเมืองใดในพื้นที่ศึกษาที่มุ่งไปสู่การสร้างพื้นที่การเดินเท้าที่ถาวรและเป็นระบบ ซึ่งเป็นประเด็นที่ท้าทายการดำรงอยู่ของถนนคนเดินที่ยั่งยืนในระยะยาว

4.2 บทอภิปราย: พลวัตของพื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

4.2.1 การเชื่อมโยงผลวิจัยกับประเด็นที่เกี่ยวข้อง

ผลวิเคราะห์ในหัวข้อที่ 4.1 สะท้อนให้เห็นถึงการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทยในพื้นที่ศึกษา ถนนคนเดินทั้ง 15 แห่งที่มีแบบแผนร่วมและแตกต่างกันอย่างน่าสนใจ การวิเคราะห์ผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับถนนคนเดินพบความเชื่อมโยงกับประเด็นที่เกี่ยวข้องหลายประเด็นที่สะท้อนพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะของในเมืองของไทย

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาชี้ให้เห็นว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวมากที่สุด เพราะเป็นการใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างกิจกรรมเมืองให้คนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวสามารถมาใช้ร่วมกัน ประเด็นรองลงมาคือ ถนนคนเดินมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นและหมุนเวียนรายได้และเศรษฐกิจชุมชนและเมือง ระหว่างคนในคนนอกชุมชน และคนต่างถิ่น ทั้งในเชิงของรายได้จากการท่องเที่ยวและในเชิงการหมุนเวียนสินค้าซึ่งเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวของตลาดนัดบนถนนคนเดิน จากการสำรวจพบว่า ทั้งผู้ค้าบนถนนคนเดินเป็นกลุ่มเครือข่ายผู้ค้าตลาดถนนคนเดินที่มีอยู่ในพื้นที่ เช่น จังหวัดเชียงรายมีถนนคนเดินถึง 7 แห่ง เชียงใหม่มีถนนคนเดินมากกว่า 5 แห่ง ขอนแก่นมีอยู่ 2 แห่ง ผู้ค้าเหล่านี้ไม่นิยมไปตลาดนัดรูปแบบอื่นเพราะมีเครือข่าย

ประจำบนถนนคนเดินที่สามารถรับรู้ข่าวสารถนนคนเดินระหว่างผู้ค้าด้วยกัน ส่วนคนเดินก็พบว่า มีทั้งที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและที่มาจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น ถนนคนเดินเชียงใหม่มีคนจากภาคเหนือตอนบน เช่น พะเยา แม่ฮ่องสอน ในขณะที่ถนนคนเดินเชียงใหม่ก็มีคนจากเชียงราย ลำปาง ลำพูนมาสม่ำเสมอ ถนนคนเดินขอนแก่น ก็มีคนจากสุรินทร์ อุตรดิตถ์ มาเดินประจำ เป็นต้น ถนนคนเดินยังหน้าที่ตลาดนัดหมื่นเวียงสินค้าชนบทสู่เมือง ดังจะเห็นว่ามีสินค้าเกษตรกรรม หัตถกรรม การแสดงพื้นบ้านจากหมู่บ้านใกล้เคียง และทำหน้าที่ตลาดระบายสินค้าผลิตเกิดจากเมืองสู่เมืองและชุมชนข้างเคียงไปพร้อมกัน

ประเด็นที่ควบคู่ไปกับด้านเศรษฐกิจ คือ การส่งเสริมสังคมและวัฒนธรรมท้องถิ่นและเมือง การใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อจัดกิจกรรมอันหลากหลายเพื่อคนต่างกลุ่มได้มาใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน เป็นประเด็นหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมความเข้มแข็งและรื้อฟื้นปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่เสื่อมถอยลงให้กลับคืนมา ไม่ว่าจะเป็นการพ้อนรำ รำวง ลีลาศ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้าน ถนนคนเดินยังช่วยรื้อฟื้นความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ทำให้คนเห็นภูมิหลังที่ชุมชนมีแต่อาจมองข้ามไป ทำให้คนรุ่นใหม่หวนกลับมาใส่ใจ หวงแหนและรักษารัฐธรรมนูญของตนเองมากขึ้น

แต่ประเด็นที่มีการกล่าวถึงน้อย คือ ประเด็นสิ่งแวดล้อม สุขภาพ สุขภาวะ ตลอดจนสิทธิและเสรีภาพในพื้นที่สาธารณะ จากการสำรวจถนนคนเดินทั้งหมดพบว่าประเด็นเหล่านี้ถูกพูดถึงในถนนคนเดินเพียง 2-3 แห่ง ได้แก่ ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินหน้าทอง และถนนคนเดินเชียงคาน ข้อค้นพบนี้ยืนยันผลวิจัยของผุ้วิจัยเมื่อปี 2547 ว่าถนนคนเดินไทยยังก้าวข้ามไปไม่ถึงจุดของการสร้างระบบการเท่าเทียมและการพัฒนาเมืองที่ถาวร

การเชื่อมโยงผลวิจัยตามประเด็นที่เกี่ยวข้องสะท้อนให้เห็นหน้าที่และบทบาทของถนนคนเดินในฐานะพื้นที่สาธารณะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม โดยพบว่าถนนคนเดินแต่ละแห่งกระตุ้นเศรษฐกิจได้จำนวนมาก ถนนคนเดินระดับเมือง อาทิ ถนนคนเดินเชียงใหม่ เชียงใหม่ ขอนแก่น ตลอดจนถนนคนเดินระดับชุมชน เช่น ถนนคนเดินเชียงคาน มีเงินหมุนเวียนในหน้าที่ท่องเที่ยวสูงนับสิบล้านบาทต่อครั้ง และยังเป็นแหล่งกลางกระจายผลิตภัณฑ์จากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนจากการได้ยอดสั่งของราคาดัง (Wholesale order) ตามมานอกเหนือการค้าปลีกบนถนนจำนวนมาก ถนนคนเดินถูกใช้โดยคนต่างกลุ่ม ต่างเพศ ต่างวัย ต่างความคิด ความสนใจ แต่สามารถมาใช้พื้นที่ร่วมกันได้จากความหลากหลายที่ถนนคนเดินมีให้ แต่ประเด็นเศรษฐกิจบนถนนคนเดินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นกว่าการส่งเสริมด้านอื่นทำให้ถนนคนเดินเสื่อมถอยลง เพราะปัญหาการแออัดพื้นที่ขาย การเข้ามาหาประโยชน์จากถนนคนเดิน ปัญหาจากความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเกินกว่าศักยภาพของถนนจะรับได้ ปัญหาการเปลี่ยนมือไปสู่นายทุนต่างถิ่นที่เข้ามาซื้ออาคารหรือที่ดินบนถนนคนเดินและเปลี่ยนสภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว เน้นการตกแต่งผลประโยชน์อย่างเห็นแก่ตัวจนเสียความเป็นท้องถิ่นไป ผลกระทบของการใช้งานพื้นที่อย่างต่อเนื่องแต่ขาดการบำรุงรักษาทำให้พื้นที่ถนนและชุมชนเสื่อมโทรมลง ข้อค้นพบเหล่านี้สะท้อนภาวะเสื่อมถอยของถนนคนเดินไปสู่การเป็นสินค้าบริโภคดังกล่าวในวรรณกรรมตะวันตก เมื่อพิจารณาพร้อมกับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการขาดการประเมินสถานะการดำเนินงานถนนคนเดินอย่างต่อเนื่องและการขาดองค์ความรู้ที่นำไปสู่การพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่ยั่งยืน ที่ครอบคลุมประเด็นและมุมมองพื้นที่สาธารณะที่ดี ทำให้มีแนวโน้มความเสื่อมถอยลงของถนนคนเดินในฐานะพื้นที่สาธารณะเมืองในระยะยาว

4.2.2 การเชื่อมโยงผลวิจัยกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

บทวิเคราะห์และบทอภิปรายที่ผ่านมาได้คลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดินที่เกิดขึ้น และชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ของการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินในเมืองของไทย ในส่วนนี้จะเป็นการเชื่อมโยงผลวิจัยเข้ากับแนวคิดทฤษฎีที่ตั้งไว้ในวรรณกรรมบทที่ 2 ประกอบด้วย ‘พื้นที่สาธารณะ’ ‘การเดินเท้า’ ‘ถนนคนเดิน’ และ ‘ตลาดนัด’ เพื่อทำความเข้าใจที่ลึกซึ้งในความสัมพันธ์ระหว่างคนกับเมือง ผ่านการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในวิถีเฉพาะตัวของไทย องค์ความรู้เหล่านี้จะนำความก้าวหน้าทางวิชาการและให้ผลเชิงเปรียบเทียบแนวคิดของไทย ตะวันออกและตะวันตกได้ ทั้งยังนำไปสู่การประยุกต์ใช้ความรู้เชิงปฏิบัติต่อไป

จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 กล่าวถึงนักวิชาการตะวันตก อาทิ Crawford, Habermas, Gehl, Whyte และอีกหลายท่านที่ศึกษาเรื่องพื้นที่สาธารณะได้ชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ส่วนรวมที่เข้าถึงได้โดยทุกคน ทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมให้คนและกิจกรรมในพื้นที่ส่วนตัวได้พบปะกันเพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์ต่อกัน เป็นสะพานเชื่อมต่อพื้นที่ส่วนตัวจนเกิดเป็นย่าน ชุมชนและเมือง พื้นที่สาธารณะจึงมีลักษณะเป็นทั้งพื้นที่ที่เคลื่อนไหว แลกเปลี่ยน และรวบรวมความเป็นเมืองเข้าด้วยกัน พื้นที่สาธารณะตะวันตกมีวิวัฒนาการจากยุคแบบแผนประเพณีที่หรูหรา โอ่อ่า ห้างเหิน มาสู่ ยุคปัจจุบันที่ให้คุณค่าของพื้นที่ในชีวิตประจำวัน ละแวกบ้าน ถนน สวนหย่อม ตลาด วัด ฯลฯ และยอมรับว่าพื้นที่เหล่านี้เอื้อต่อการเกิดกิจกรรมและการสร้างเสริมปฏิสัมพันธ์ของคนในเมือง และยังได้อธิบายลักษณะพื้นที่สาธารณะที่ดีว่าควรมีความโล่งว่าง มีการใช้งานนอกประสงค์ เข้าถึงง่าย สอดคล้องกับความสบายตามสภาพภูมิอากาศของแต่ละท้องถิ่น

ปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะตะวันตกถูกกล่าวไว้โดย Fraser (1990) โดยชี้ให้เห็นถึงการลดลงหายไป เปลี่ยนไปสู่เอกชนที่จำกัดการเข้าถึง ตลอดจนการกลายเป็นสินค้า แต่ก็ยังมีมุมมอง อาทิ Crawford (1995) ที่เห็นว่า พื้นที่สาธารณะไม่ได้หายไป อาจเพียงแต่กลายรูปไปหรือขาดการยอมรับว่าเป็นพื้นที่สาธารณะ ดังนั้น การรื้อฟื้นหรือสร้างพื้นที่สาธารณะขึ้นใหม่ควรถูกกำหนดโดยคนที่ใช้งานพื้นที่นั้น โดยไม่จำกัดสถานที่ รูปแบบและการใช้งาน เพื่อให้พื้นที่สาธารณะที่มีอยู่แต่ไม่ถูกใช้ มีคุณค่าความหมายเกิดขึ้น Turner (2002) นักวิชาการในมุมมองเชิงเศรษฐกิจ ยังได้กล่าวเสริมในเรื่องของสมดุลของการใช้พื้นที่สาธารณะว่า การที่พื้นที่สาธารณะดึงดูดคนมาใช้ได้มาก ทำให้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงจากความต้องการบริโภคของคนที่มาใช้งาน พื้นที่สาธารณะจึงมีทั้งโอกาสและความเสี่ยงที่กลายเป็นสถานที่รองรับการบริโภค ดังนั้น การรักษาสมดุลระหว่างเชิงกายภาพที่พื้นที่รับได้ แรงขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจ กับความต้องการของชุมชนเชิงสังคมและวัฒนธรรมจึงเป็นกลไกสำคัญที่สุดในการจัดการพื้นที่สาธารณะ

ส่วนในมุมมองของเอเชีย นักวิชาการจากหลายพื้นที่ อาทิ Connor, McGee, นิธิ เอียวศรีวงศ์ ศรีศักร วัลลิโภดม, ขวัญสรวง อติโพธิ, ปราณอม ต้นสุขานันท์, ไชศรี ภักดีสุขเจริญ พื้นที่สาธารณะมีความแตกต่างจากของตะวันตกเพราะเหตุผลหลายประการ **หนึ่ง** คือ เมืองตะวันออกตั้งอยู่บนฐานของสังคมเพาะปลูก เมืองเกิดจากการทำป่าให้เป็นนา ทำนาเป็นบ้าน ทำบ้านเป็นเมือง ดังนั้น เมืองจึงมีโครงสร้างสังคมเกษตรกรรมอยู่ในรากเหง้า ความแตกต่างนี้ส่งผลต่อองค์ประกอบ ชีวิต ผู้คนและวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองตั้งแต่อดีตมาถึงปัจจุบัน **สอง** คือ เมืองตะวันออกถูกวางโครงสร้างตามความสัมพันธ์ทางเครือญาติ พื้นที่สาธารณะจึงเป็นรอยต่อระหว่างกลุ่มบ้านตามเครือญาติ โดยมีลานหรือทางเชื่อมเป็นพื้นที่ร่วมกัน **สาม** เมืองตะวันออกที่มีเนื้อเมืองเดิมซับซ้อน มีประวัติศาสตร์และเรื่องราวมาก **สี่** เมืองในโลกตะวันออกมิได้ถูกสร้างอย่างจงใจและเป็นแบบแผนเหมือนอย่างเมืองในตะวันตก แต่เกิดจากการขยายขยายตัว

จากสังคมชนบทมาสู่เมืองตามความต้องการที่เพิ่มขึ้น ห้า เมืองในตะวันออกกลางได้รับอิทธิพลตะวันตกมาไม่มากนักน้อย แต่เป็นการเลือกรับปรับเปลี่ยน ทำให้เกิดรูปแบบเมืองในปัจจุบันที่มีความเฉพาะตัว

วิมลศรี ลิ้มธนากุล (2537) กล่าวถึง พื้นที่สาธารณะตะวันออกมีลักษณะเป็นระบบย่านเชิงสังคม ที่เกิดจากการผสมผสานของที่ว่างภายในและภายนอกเรือน บ้าน และชุมชน ซึ่งขวัญสุวรรณ อติโพธิ (2548) ชี้ให้เห็นว่าพื้นที่สาธารณะไม่จำเป็นต้องโล่งว่าง ใหญ่โต แต่ต้องเป็นพื้นที่ที่คุ้นเคย มีขนาดพอเหมาะ อบอุ่น ใกล้ชิด มีร่มเงา ระบายอากาศได้ดี มีชั้นเชิงเลื่อนไหลต่อเนื่องเชื่อมต่อได้ดี ตลอดจนมีพื้นที่ที่ใกล้หรือติดดินจนสามารถจะนั่งได้เมื่อต้องการ พื้นที่สาธารณะไม่จำเป็นต้องตายตัว หรือมีลำดับศักระบบมากมาย แต่สามารถรวบรวมคนที่แตกต่างกันหลากหลายให้สามารถสื่อสารกันทางสังคมวัฒนธรรมและความเชื่อ พื้นที่สาธารณะตะวันออกจึงมีปรากฏในพื้นที่ประจำวัน หรือเกิดชั่วคราวคราวตามวาระและโอกาสและครรลองของวิถีชีวิตเช่นเดียวกัน

วาทกรรมเรื่องปัญหาของพื้นที่สาธารณะตะวันออก อาทิ Chia (2003) และ นิธิ เอียวศรีวงศ์ (2546) กล่าวถึงการหมดไป การถูกยึดครอง ตลอดจนการเข้าถึงไม่ได้ การกลายรูปไปตามแบบแผนผังเมืองสมัยใหม่ ซึ่งไม่ต่างจากมุมมองตะวันตกนัก ดังนั้น โอกาสของการรื้อฟื้นกิจกรรมและความสัมพันธ์ในเมืองขึ้นมาใหม่ด้วยพื้นที่สาธารณะจึงเกิดได้ด้วยการจัดวางระบบการใช้พื้นที่สาธารณะทั้งหลายของเมือง ตามความต้องการใช้พื้นที่สาธารณะอเนกประสงค์ในเมือง ที่มีความเคลื่อนไหวและความหมาย เข้าถึงง่าย ยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนได้ตามกิจกรรมที่สอดคล้องกับวิถีสังคมวัฒนธรรม โดยใช้กลไกการจัดการเชิงยุทธศาสตร์แบบเครือข่ายประสานพลัง บนพื้นฐานของความเข้าใจร่วมกัน

หากพิจารณาลักษณะของถนนคนเดินในเมืองของไทยที่สรุปไว้ในท้ายบทนี้ เราสามารถพบคำสำคัญ (Keywords) ของพื้นที่สาธารณะที่ปรากฏในวรรณกรรมตะวันตก ไม่ว่าจะเป็นความโล่งว่าง เข้าถึงง่าย อเนกประสงค์ เชื่อมต่อ เคลื่อนไหว ไหลเวียน รวบรวม ปฏิสัมพันธ์ ตลอดจนการมีคนไปใช้มากและสม่ำเสมอ ในขณะเดียวกัน ถนนคนเดินได้แสดงลักษณะสำคัญของพื้นที่สาธารณะตะวันออกหลายประการ ทั้งในแง่ของวิวัฒนาการพื้นที่สาธารณะเมือง ความเป็นย่าน และพื้นที่ประจำวันที่มีลักษณะเฉพาะที่คุ้นเคย พอเหมาะ อบอุ่น ใกล้ชิด ติดดิน มีร่มเงา ชั้นเชิง เลื่อนไหล ต่อเนื่องเชื่อมต่อ ไม่ตายตัว หรือมีลำดับศักระบบมากมาย แต่สามารถรวบรวมความแตกต่าง หลากหลายเพื่อสื่อสารกันได้ เราอาจกล่าวได้ว่า การเกิดขึ้นของถนนคนเดินจึงเป็นกระบวนการทางสังคมของการ “สร้างและรื้อฟื้นพื้นที่ถนนให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะ” โดยสอดแทรกกิจกรรมและวิถีชีวิตที่เป็นที่ต้องการของคนรุ่นใหม่ ไม่ว่าจะเป็นการจับจ่าย การแสดงออก การพบปะสังสรรค์ ตลอดจนการค้นหาตัวตนและรากเหง้า ผ่านการเรียนรู้ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรมของเมือง ถนนคนเดินจึงเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปลี่ยนความจำเจของถนนและสภาพแวดล้อมไปสู่ความเคลื่อนไหว ชีวิตชีวา และการสร้างความหมายแก่พื้นที่ (Space) ให้กลายเป็นสถานที่ (Place)

นักวิชาการและนักออกแบบชุมชนเมืองตะวันตก อาทิ Jacobs, Appleyard, Gehl, Moudon, Whyte ได้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของพื้นที่สาธารณะไปสู่การเดินเท้า เพราะการเดินเท้ามีแต่ไหนแต่ไร แต่เมื่อการปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้มีรถใช้แพร่หลาย ส่งผลให้ปริมาณและคุณภาพ การเดินเท้าก็เสื่อมลง เกิดเป็นวาทกรรมสองขั้วระหว่างรถกับคน จนนำมาซึ่งแนวคิดการฟื้นฟูการเดินเท้าขึ้นในโลกตะวันตกและขยายมาสู่โลกตะวันออก แนวคิดการเดินเท้ามีทั้งแบบมุมมองเชิงระบบ เช่น ขนส่งมวลชน การจำกัดจราจร การวางเขตคนเดินแยกจากรถ การลดพื้นที่ถนนเพื่อสร้างทางเท้าและพื้นที่จักรยาน และ มุมมองเชิงกิจกรรม ซึ่งเป็นการสร้างและใช้กิจกรรมการเดินเท้าในพื้นที่สาธารณะ รวมถึงการทำถนนคนเดินและการจัดกิจกรรมบนถนนแบบต่างๆ แนวคิดตะวันตกและตะวันออกเกี่ยวกับการเดินเท้ามีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ

โดยเฉพาะมุมมองเชิงระบบและกิจกรรม แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบ และใช้แผนกลยุทธ์การพัฒนาเมืองเป็นกลไก ข้อดีของการพัฒนาเชิงระบบ คือ ความยั่งยืนในระยะยาว แต่มีเงื่อนไขที่ใช้งบประมาณสูง ใช้กลไกบริการเมืองที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนพึ่งพาองค์ความรู้หลายด้าน ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้เป็นอุปสรรคของเมืองตะวันออกส่วนมาก ทำให้การพัฒนาไปได้ในลักษณะเชิงกิจกรรมเป็นหลัก

นักออกแบบเมืองหลายท่านที่เอ่ยนามมาแล้วมีแนวคิดคล้ายกันว่า พื้นที่คนเดินที่ดี คือ พื้นที่ที่เป็นมิตรกับผู้คน ทั้งขนาด สัดส่วน ระยะทาง การปิดล้อม การเชื่อมต่อ การเชื่อมต่อ ความสบาย ความอบอุ่น ความเป็นมิตร ความปลอดภัย และที่สำคัญ คือ ความงาม ซึ่งต้องใช้องค์ประกอบของพื้นที่ถนน องค์ประกอบถนน สถาปัตยกรรม และสภาพแวดล้อมเป็นส่วนสำคัญ พื้นที่คนเดินอาจเกิดจากย่านที่มีคนหนาแน่นอยู่แล้ว นำมาจัดการให้คนเดินได้ดีขึ้น ทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ ย่านเหล่านี้มีอยู่แล้วในชีวิตประจำวัน เช่น ตลาด สถานีขนส่ง ความแตกต่างของพื้นที่คนเดินในสังคมตะวันตกและตะวันออกมีเหตุปัจจัยจากโครงสร้างและกระบวนการกลายเป็นเมืองของสองวัฒนธรรม เมืองในตะวันตก เกิดจากที่ดินอยู่อาศัยได้มีน้อย แต่ขณะเดียวกันก็มีปัจจัยเสริมจากการมีองค์ความรู้การออกแบบเมือง เมืองจึงถูกออกแบบและจัดการโดยสามารถเน้นประสิทธิภาพการใช้พื้นที่ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความงามที่วิจิตร ผ่านระบบขนส่งเมืองที่มีประสิทธิภาพ สามารถจัดการพื้นที่คนเดินที่ถาวร จนเป็นเครือข่ายพื้นที่สาธารณะได้อย่างแท้จริง แต่สำหรับเมืองในตะวันออกที่เกิดจากชนบทสู่เมือง มีโครงสร้างเป็นธรรมชาติ แบ่งส่วนพื้นที่ไม่ชัดเจน การขนส่งในเมืองไม่ครอบคลุม องค์ความรู้และผู้เชี่ยวชาญการออกแบบเมืองยังมีจำกัด โครงสร้างการบริหารยังอยู่ในระบบราชการที่ขาดความยืดหยุ่น การจัดการพื้นที่คนเดินที่ถาวรจึงเป็นไปได้ยาก ต้องพึ่งพาการปรับเปลี่ยนการใช้งานระหว่างคนและรถไปตามเวลาและสถานที่ พื้นที่สาธารณะและพื้นที่คนเดินจึงเป็นแบบกึ่งเปิดกึ่งปิดตามข้อตกลงของพื้นที่และคนในสังคมนั้น ซึ่งถนนคนเดินถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการสร้างพื้นที่สาธารณะแบบเป็นครั้งคราว ตามเงื่อนไขและข้อจำกัด ที่ทำให้แบบแผนการพัฒนาการเดินทางเป็นไปตามสภาพที่แตกต่างกัน

Gehl (1989) กล่าวว่าถนนคนเดินเป็นรูปแบบหนึ่งของการส่งเสริมการเดินทาง เป็นถนนซึ่งเอื้อต่อการใช้งานของคนเดินเป็นสำคัญ โดยยินยอมให้รถยนต์ร่วมใช้ได้บ้าง เป็นบางพื้นที่หรือบางช่วงเวลา โดยไม่ได้หมายถึงการปิดถนนให้คนเดินอย่างถาวรเสมอไป ถนนคนเดินแบบเปิดปิดบางเวลาเพื่อทำกิจกรรมรายครั้งจึงมีมานานและยังคงมีอยู่ในเมืองทั่วโลก เพราะถนนนับเป็นโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่ใหญ่ที่สุดของเมือง และที่สำคัญ คือ การทำกิจกรรมบนถนนเป็นบางโอกาสจึงถือการปลดปล่อยและการใช้งานอเนกประสงค์ (Mixed use) ของพื้นที่สาธารณะ

นักวิชาการตะวันตกและตะวันออกกล่าวพ้องกันเกี่ยวกับรูปแบบถนนคนเดินแบบตลาดนัดว่ามีมานานแล้วทั่วโลก โดยเฉพาะในชุมชนเมืองที่มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจร่วมกับชนบทโดยเฉพาะภาคเกษตรกรรม (Gehl and Gemzoe, 2001; Chia, 2003; Dick and Rimmer, 1998; กิตติกร ใจบุญ, 2549) พวกเขาบอกว่า ตลาดนัดเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปิดโอกาสให้คนในและนอกเมืองได้แลกเปลี่ยนสินค้าและมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน การติดตลาดบนถนนเปลี่ยนแบบแผนการใช้ถนนเป็นพื้นที่กิจกรรมที่เอื้อให้คนได้ปลดปล่อยอิสระทั้งแก่ตนเองและแก่พื้นที่สาธารณะจากความจำเจเดิมของถนนในเมืองใหญ่ที่พลุกพล่านด้วยรถ เต็มไปด้วยฝุ่นควัน ให้มีความเคลื่อนไหวช้าลงและมีอากาศบริสุทธิ์ขึ้น หรือในทางกลับกัน กิจกรรมบนถนนอาจเปลี่ยนให้ถนนในเมืองเล็กๆ ได้มีชีวิตชีวาและไม่เจียบเหงานจนเกินไป คุณค่าของกิจกรรมชั่วคราวทั้งหลาย ไม่ว่าตลาดนัด หาบเร่และแผงลอย คือ การสร้างความแตกต่างและความหมายใหม่แก่พื้นที่ ตามเงื่อนไขเฉพาะของเวลา หน้าที่ฤดูกาล สภาพอากาศ วิถีชีวิตและจินตนาการของคนท้องถิ่น โดยไม่แบ่งชนชั้น

วรรณะ ไม่จำกัดโอกาสของการเข้าไปใช้พื้นที่ จึงเหมาะสมกับเมืองที่มีคนหลากหลายทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ

กลุ่มนักพัฒนาเมือง อาทิ Sustainable Cities Collective ได้ตั้งข้อสังเกตว่าการใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของเมืองในเอเชีย เพราะถนนในเอเชียถูกใช้งานเต็มที่ทั้งเชิงเวลา สถานที่และโอกาส ถนนทำหน้าที่เชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม จากชีวิตของถนนในเอเชียสะท้อนวัฒนธรรมชีวิตที่ขึ้นชอปรการมาอยู่และผ่อนคลายร่วมกัน และยังได้กล่าวถึงถนนตลาดว่าเป็นองค์ประกอบสำคัญของเมืองในเอเชีย เพราะทั้งสองส่วนเมื่อผนวกกันได้กลายเป็นพื้นที่สาธารณะที่ได้รับการใช้งานมากที่สุด มีการเดินเท้าอย่างหนาแน่นที่สุดและสร้างชีวิตแก่ย่านและเมืองได้มากกว่าพื้นที่สาธารณะอื่น

วรรณกรรมเกี่ยวกับตลาดในโลกตะวันออก อาทิ สันติ เศรษฐวิมล ศรัศย์ วลลิโกดม จักรทิพย์ นาถสุภา ได้สะท้อนสังคมตะวันออกว่าเป็นสังคมเกษตรกรรมที่มีกำลังการผลิตสูง เหลือกินเหลือใช้ แต่เพราะชีวิตต้องทำงานในไร่นา ทำให้ตลาดนัดเป็นรูปแบบตลาดที่เหมาะสม อีกทั้งตลาดนัดยังมีเสน่ห์ที่ความไม่ตายตัว จำเจ จัดวางแบ่งอย่างง่าย ๆ ตามประเภท ความต้องการและสภาพจริง ตลาดนัดยังเป็นแหล่งจับจ่ายที่เต็มไปด้วยสีสัน จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวของคนต่างถิ่น ตลาดนัดจึงทำหน้าที่หลายอย่าง คือ เป็นสัญลักษณ์ทางเศรษฐกิจของสังคมเกษตรกรรม เป็นจุดบริการเคลื่อนที่สำหรับคนเมืองและชนบท เป็นแหล่งรวมการค้าขาย แลกเปลี่ยน สินค้าและข่าวสาร เป็นเครื่องมือรักษาสมดุลทางการผลิตและการบริโภคระหว่างชนบทกับเมือง เป็นพื้นที่แห่งชีวิตและความหมาย เป็นพื้นที่สาธารณะที่คนชื่นชอบไม่เสื่อมคลาย

เมื่อผนวกผลวิจัยถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยจึงพบความเชื่อมโยงประเด็นวรรณกรรมที่กล่าวมา ถนนคนเดินแบบตลาดนัดนี้มีลักษณะเฉพาะที่สอดคล้องกับวรรณกรรมตะวันตกที่ยอมรับการรื้อฟื้นพื้นที่ที่มีอยู่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ และตรงกับแนวคิดการใช้พื้นที่สาธารณะตามวิถีสังคมไทยและสังคมตะวันออกที่มีมาแต่โบราณ ด้วยรูปแบบตลาดนัดที่นับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่ที่สุดเป็นที่ชื่นชอบของคนไทยมานาน และยังคงดำรงอยู่มาจนปัจจุบัน ถนนคนเดินแบบตลาดนัดจึงสะท้อนพลวัตและปัญหาของเมืองในวิถีไทยและตะวันออก ที่เมืองขยายตัวทางกายภาพจนพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนเพื่อรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่ ผ่านสถานที่ คือ ถนน ผ่านเวลาในช่วงหยุดสุดสัปดาห์ และผ่านกิจกรรมที่คนคุ้นเคยและชื่นชอบ คือ ตลาดและกิจกรรมสังคมวัฒนธรรม ซึ่งล้วนเป็นแบบแผนเดิมของสังคมไทยและตะวันออก ที่วิวัฒนาการมาถึงปัจจุบัน เราจึงสามารถพบถนนตลาดแบบนี้ในเมืองท่องเที่ยวและการค้าของเอเชียจำนวนมาก

แต่ถนนคนเดินไทยมีแนวโน้มความเสี่ยงจากการกลายเป็นสินค้าเพื่อบริโภคดังที่วรรณกรรมกล่าวไว้ โดยเฉพาะการเน้นพื้นที่ค้าขายมากเกินไป การเน้นปริมาณสินค้าอุปโภคบริโภคไม่ต่างจากตลาดนัดอื่น การจัดฉากสร้างภาพ ตลอดจนการมุ่งค้าขายโดยขาดความอบอุ่น กันเอง เป็นมิตร ที่เป็นเสน่ห์สำคัญของตลาดนัดในวิถีตะวันออกไป

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด ใช้การศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดิน ซึ่งให้เห็นอัตลักษณ์ของการใช้พื้นที่สาธารณะ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างคน วิถีชีวิต ความคิดความเชื่อเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะในวิถีไทย เพื่อให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินไทย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืน

5.1 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์

5.1.1 ถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

ถนนคนเดินถือเป็นปรากฏการณ์ที่สะท้อนวิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะเดิมที่เคยเป็นย่านคนเดินในอดีต เมื่อแนวคิดการใช้ถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะแพร่หลายในสังคมไทยโดยการส่งเสริมและผลักดันของภาครัฐ ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นตามกันมาจากการเรียนรู้ถนนคนเดินที่เปิดก่อนหน้านี้ จนเกิดเป็นรูปแบบพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ เป็นการปิดถนนให้คนเดินในวันหยุดสุดสัปดาห์ พบมากที่สุดในภาคเหนือ รองลงมา คือ ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามลำดับ ตามปัจจัยที่ต่างกัน คือ เศรษฐกิจของเมือง ปริมาณการท่องเที่ยว และต้นทุนทางวัฒนธรรมการติดตลาดในแต่ละภาค

ถนนคนเดินไทยมีขนาดแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเฉพาะขนาดพบว่าถนนคนเดินไทยมีขนาดตั้งแต่ร้อยเมตรไปถึงสองพันเมตร ถนนคนเดินขนาดใหญ่ พบตามเมืองที่ปริมาณการท่องเที่ยวมาก ประกอบด้วย เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น เชียงคาน ถนนคนเดินขนาดกลาง พบได้ตามเมืองหลักและรองของภาคที่การท่องเที่ยวมีพอสมควร ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี และสงขลา ซึ่งความยาวของถนนคนเดินเหล่านี้ โดยเฉลี่ยแล้วมีความยาวกว่าถนนคนเดินในตะวันตกที่เสนอไว้ในบทที่ 2 แต่ลักษณะการจัดการแบบเปิดเป็นเวลาทำให้ถนนคนเดินไทยมีข้อดีต่อยกกว่าตะวันตกในเชิงเวลาและระบบจัดการ

ถนนคนเดินไทยเกิดจากการสร้างเสริมบริบทเดิมให้ชัดเจน ด้วยการปรับปรุงกายภาพ การตลาด และการประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรม ของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญที่สุด การมีถนนคนเดินเป็นการกระตุ้นให้คนในสังคมตระหนักถึงต้นทุนของความเป็นเมืองของไทยที่มีคุณค่า ทำให้องค์ประกอบเมืองเหล่านี้ไม่สูญหายไป แต่ยังคงดำรงอยู่ในสังคมปัจจุบัน ทำให้คนเรียนรู้จักและคุณค่าของพื้นที่สาธารณะเมืองมากขึ้น

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน ผลสำรวจองค์ประกอบกายภาพแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่อย่างหลากหลายขององค์ประกอบถนนที่เอื้อต่อการเป็นถนนคนเดินของไทย ไม่ว่าจะเป็นขนาดถนน องค์ประกอบถนน ภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม ลานและพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมจากถนนออกไป ถนนคนเดินพึงพาองค์ประกอบกายภาพ ไปพร้อมกับใช้ความหมายทางประวัติศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรมขององค์ประกอบเหล่านี้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ถนนคนเดินให้ชัดเจนขึ้น

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่บนถนนคนเดินพบข้อมูลที่ยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ่อนทับอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน ทั้งสัดส่วนการใช้ การจัดวางการแบ่งส่วนตามประเภทสินค้า ขนาด และลักษณะการจัดวางแผงค้า ตลอดจนกลุ่มผู้ค้าแบบเครือข่ายผู้ค้าหมุนเวียนของตลาดนัดถนนคนเดิน ไม่

ต่างจากเครือข่ายตลาดนัดอื่น เมื่อพิจารณาร่วมกับกติกา ระเบียบผู้ค้า วิธีการเก็บค่าธรรมเนียม บรรยากาศ ได้ยืนยันความเป็นตลาดนัดบนถนนอย่างชัดเจน

แต่ถนนคนเดินไม่ได้ถูกจัดวางให้เป็นตลาดนัดทั่วไป เพราะจำกัดปริมาณและคุณภาพของการค้า ไปตามแนวทาง (Theme) ที่กำหนด ภายใต้การควบคุมกติกาการค้าขาย สิ่งสำคัญที่ทำให้ความเป็นตลาดนัด ถนนคนเดินต่างจากตลาดนัดทั่วไป คือ กิจกรรม ถนนคนเดินเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยระดับเมืองมีเทศบาลเป็นแกนหลัก ระดับชุมชนมีกรรมการชุมชนเป็นแกนหลัก และระดับเอกชนที่มีกลุ่มเอกชนดำเนินงาน โดยระบบประสานความร่วมมือกันและผลประโยชน์ระหว่างกลุ่มบริหารจัดการ ชุมชนเจ้าของพื้นที่ ผู้ค้าและคนเดิน โดยใช้คนควบคุมแลพื้นที่ที่น้อยไปตามทรัพยากรที่มีและความจำเป็น ถนนคนเดินชุมชนขนาดเล็ก อาจไม่มีการจ้างคนทำงาน ในขณะที่ขนาดใหญ่ใช้คนมากถึงร้อยคน การจัดสรรค่าตอบแทนเหล่านี้ใช้รายได้จากค่าธรรมเนียมแผงเป็นสำคัญ ถนนคนเดินขนาดใหญ่สามารถสร้างรายได้แก่หน่วยงานได้เป็นอย่างดี การจัดการถนนคนเดินมักมีกติกากำหนดชัดเจนโดยเฉพาะกติกาชุมชน ผู้ค้า และคนเดิน

ถนนคนเดินไทยที่ผ่านมาแล้ว 10 ปียังคงมีการใช้งานมากและสม่ำเสมอ มีวิวัฒนาการของการใช้พื้นที่สาธารณะทั้งเพิ่มขึ้นและลดลง โดยเฉพาะถนนโครงข่ายพื้นที่ต่อจากถนนคนเดินออกไป ถนนคนเดินไทยมีแบบแผนที่ทำตามกันไปทั่วประเทศ ทั้งการจัดวางพื้นที่และบริหารจัดการได้ด้วยการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้มีลักษณะร่วมของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผสมงานกิจกรรม อย่างไรก็ตาม ถนนคนเดินยังพึ่งพาการดำเนินงานที่ต่อเนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงยังเป็นกิจกรรมติดตลาดบนถนนที่อาจจะไม่ยั่งยืน จึงนับเป็นความท้าทายของถนนคนเดินไทยในระยะยาว

5.1.2 พลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

ถนนคนเดินเกิดขึ้นจากนโยบายภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ลดมลพิษ และประหยัดพลังงาน ผลการศึกษาเมื่อปี 2547 พบว่ายังมีถนนคนเดินอยู่เพียง 2-3 แห่ง ในขณะนั้นถนนคนเดินมีประเด็นส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน แต่ไม่พบประเด็นการลดมลพิษ และประหยัดพลังงาน เมื่อถนนคนเดินดำเนินงานมาถึงปัจจุบัน คือ ปี 2555 พบว่า ถนนคนเดินดำเนินงานต่อเนื่องโดยภาครัฐและท้องถิ่น ผนวกความต้องการของคนในเมืองที่ต้องการให้มีถนนคนเดินเพิ่มขึ้น ทำให้มีถนนคนเดินเกิดขึ้นทั่วประเทศ แต่จากการสำรวจข้อมูลทุติยภูมิพบว่าถนนคนเดินมีทั้งที่ทำต่อเนื่อง ทำบางช่วง เช่น เทศกาล และล้มเลิกไป ผลการศึกษาภาคสนามถนนคนเดิน 15 สายได้พบว่า ถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็นอันดับแรก และมีกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างเสริมสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่นเป็นอันดับรองลงมา โดยพบว่ามี ความเกี่ยวข้องค่อนข้างน้อยกับการส่งเสริมสุขภาพ ตลอดจนสิทธิและเสรีภาพของคนเดินเท้า

หากพิจารณาลักษณะของถนนคนเดินในเมืองของไทย เราสามารถพบคำสำคัญ (Keywords) ของพื้นที่สาธารณะที่ปรากฏในวรรณกรรมตะวันตก ในขณะเดียวกัน ถนนคนเดินได้แสดงลักษณะสำคัญของพื้นที่สาธารณะตะวันออกหลายประการ เราอาจกล่าวได้ว่า การเกิดขึ้นของถนนคนเดินจึงเป็นกระบวนการทางสังคมของการ “สร้างและรื้อฟื้นพื้นที่ถนนให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะโดยใช้รูปแบบพื้นที่ทางสังคม คือ ตลาดนัดที่มีอยู่มาแต่โบราณ” แต่ปรับเปลี่ยนไปตามวิถีชีวิตคนรุ่นใหม่ด้วยกิจกรรม ตลอดจนการย้อนอดีตถนนและย่าน เพื่อสร้างเรื่องเล่าและตัวตนให้เกิดความหมายใหม่แก่พื้นที่เดิม ถนนคนเดินจึงเป็นพื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้นโดยเปลี่ยนความจำเจของถนนและสภาพแวดล้อมไปสู่พื้นที่ชั่วคราวที่เคลื่อนไหว มีชีวิตชีวา และมีความหมาย

วรรณกรรมได้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของพื้นที่สาธารณะไปสู่การเดินเท้า ที่ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างของแนวคิดตะวันตกและตะวันออกเกี่ยวกับการเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญ แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบ มีระบบเอื้อให้สามารถจัดการพื้นที่คนเดินที่ถาวร จนเป็นเครือข่ายพื้นที่สาธารณะได้อย่างแท้จริง แต่แนวคิดตะวันออกยังใส่ใจคุณภาพการเดินเท้าน้อย ทั้งยังมีข้อจำกัดที่ทำให้พัฒนาไปได้ในเชิงกิจกรรมเป็นหลัก ฟังพาการปรับเปลี่ยนการใช้งานระหว่างคนและรถไปตามเวลาและสถานที่ พื้นที่สาธารณะเพื่อการเดินจึงเป็นแบบกึ่งเปิดกึ่งปิดตามข้อตกลงของพื้นที่แบบเป็นครั้งคราว ตามเงื่อนไขและข้อจำกัด

ถนนคนเดินในความหมายสากลเป็นรูปแบบหนึ่งของถนนซึ่งเอื้อต่อการใช้งานของคนเดินเป็นสำคัญ โดยไม่ได้หมายถึงการปิดถนนให้คนเดินอย่างถาวรเสมอไป ถนนคนเดินแบบเปิดปิดบางเวลาเพื่อทำกิจกรรมรายครั้งมีมานานและยังคงมีอยู่ในเมืองทั่วโลก เพราะถนนนับเป็นโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่ใหญ่ที่สุดของเมือง การทำกิจกรรมบนถนนเป็นบางโอกาสจึงถือการปลดปล่อยและการใช้งานอเนกประสงค์ (Mixed use) ของพื้นที่สาธารณะ นักวิชาการทั้งตะวันตกและตะวันออกยังตั้งข้อสังเกตว่าการใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของเมืองในเอเชีย เพราะถนนทำหน้าที่เชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม ฉากชีวิตของถนนในเอเชียสะท้อนวัฒนธรรมเครือญาติที่ชื่นชอบการมาอยู่และผ่อนคลายร่วมกัน คำถามสำคัญ คือทำอย่างไรให้ถนนตลอดจนที่สาธารณะเหล่านี้ยังคงความมีชีวิตชีวาอยู่โดยไม่หนาแน่นหรือกรงกรังเกินไป

นักวิชาการตะวันตกและตะวันออกกล่าวพ้องกันเกี่ยวกับรูปแบบถนนคนเดินแบบตลาดนัดว่ามีมานาน การติดตลาดบนถนนจึงเป็นการพบปะกันของคนหลายกลุ่ม เปลี่ยนแบบแผนการใช้ถนนเป็นพื้นที่กิจกรรมที่เอื้อให้คนได้ปลดปล่อยอิสระทั้งแก่ตนเองและแก่พื้นที่สาธารณะจากความจำเจเดิมที่พลุกพล่านให้มีความเคลื่อนไหวช้าลงและมีอากาศบริสุทธิ์ขึ้น หรือในทางกลับกัน กิจกรรมบนถนนอาจเปลี่ยนให้ถนนที่เงียบเหงาให้มีชีวิตชีวา คุณค่าของกิจกรรมชั่วคราวทั้งหลายรวมถึงตลาดนัด หาบเร่และแผงลอย คือ การสร้างความแตกต่างและความหมายใหม่แก่พื้นที่ ตามเงื่อนไขเฉพาะของเวลา หน้า ฤดูกาล สภาพอากาศ วิถีชีวิต และจินตนาการของคนท้องถิ่น โดยไม่จำกัดชนชั้น วรณะ และโอกาส

นักวิชาการที่ศึกษาเกี่ยวกับตลาดในโลกตะวันตกได้กล่าวถึงตลาดว่าเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะที่ถูกใช้งานมากที่สุดของเมือง เป็นที่พบปะทางสังคมที่สามารถเชื่อมโยงคนต่างกลุ่ม ต่างชาติพันธุ์ ต่างวัฒนธรรมได้ ในขณะที่พื้นที่ประชาคมรูปแบบอื่นทำไม่ได้ เพราะตลาดเป็นสถานที่สำคัญของเมืองที่แสดงให้เห็นสถานะทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมของคนในสังคม และเป็นพื้นที่ที่มีการเดินเท้าอย่างหนาแน่นที่สุดของชุมชนและเมือง ความสำคัญของตลาดต่อเมืองจึงอยู่ที่ หน้าที่ในการหมุนเวียนเงินในชุมชน โยงชนบทกับเมือง เอื้อโอกาสทำกินแก่ผู้มีทุนน้อย ส่งเสริมสุขภาวะสาธารณะ สร้างชีวิตย่านและเมือง และ เชื่อมกลุ่มคนที่หลากหลายเข้าด้วยกัน ส่วนนักวิชาการในโลกตะวันออกสะท้อนประเด็นของตลาดเชิงประวัติศาสตร์สังคม วัฒนธรรม ที่แสดงว่าสังคมตะวันออกเป็นสังคมเกษตรกรรมที่มีกำลังการผลิตสูง ตลาดนัดจึงเป็นแหล่งจับจ่ายค้าขาย แลกเปลี่ยน สินค้าและข่าวสาร แหล่งท่องเที่ยว เป็นสัญลักษณ์ทางเศรษฐกิจของสังคมเกษตรกรรม เป็นจุดบริการเคลื่อนที่สำหรับคนเมืองและชนบท เป็นเครื่องมือรักษาสมดุลทางการผลิตและการบริโภค ระหว่างชนบทกับเมือง เป็นพื้นที่แห่งชีวิตและความหมาย เป็นพื้นที่สาธารณะที่คนชื่นชอบ

เมื่อผนวกผลวิจัยถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยจึงพบความผูกโยงประเด็นทั้ง 4 ส่วน คือ พื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน ตลาดนัด อย่างแยกกันไม่ขาด เพราะทั้งสี่ส่วนล้วนมีหน้าที่ต่อเมือง และลักษณะเฉพาะคล้ายกัน และสนับสนุนซึ่งกันและกัน ถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยจึงเป็นหนึ่งในการจัดวางและใช้พื้นที่สาธารณะเมืองให้สอดคล้องกับความต้องการและวิถีชีวิตชุมชน โดยสอดคล้องทั้งกับ

วรรณกรรมตะวันตกที่ยอมรับการรื้อฟื้นพื้นที่ที่มีอยู่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ และสอดคล้องกับการใช้พื้นที่สาธารณะตามวิถีสังคมไทยและสังคมตะวันออกที่มีมาแต่โบราณ ด้วยรูปแบบตลาดนัดที่นับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่ เป็นที่ชื่นชอบมาจนปัจจุบัน เมื่อถูกปรับโฉม เปลี่ยนชื่อ ผสานกิจกรรมตามรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนเข้าไปมากขึ้น ถนนคนเดินแบบตลาดนัดจึงดำรงอยู่เพื่อตอบโจทย์ปัญหาเมืองการขยายตัวทางกายภาพของเมือง จนพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนเพื่อรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่ ผ่านพื้นที่สาธารณะ คือ ถนนและตลาดที่ถูกผสานไว้ด้วยกัน

5.2 องค์ความรู้จากงานวิจัย

องค์ความรู้เชิงวิชาการที่ได้จากงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงที่ซ่อนอยู่ในถนนคนเดินของไทย โดยเฉพาะลักษณะถนนคนเดินไทยที่ไม่เหมือนของสังคมตะวันตก โดยได้ชี้ให้เห็นถึงคุณค่าของถนนคนเดินที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ ถนน การเดินเท้า และตลาดนัดที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกัน องค์ความรู้นี้นำมาซึ่งความเข้าใจในปรากฏการณ์สังคมของการใช้พื้นที่สาธารณะ ที่ชี้ให้เห็นว่า แนวคิดของสังคมตะวันออกมีความเฉพาะตัว การพัฒนาและส่งเสริมเมืองตะวันออกจึงควรอิงอยู่บนฐานความรู้ที่เหมาะสมกับบริบทของตนเอง

องค์ความรู้เชิงปฏิบัติจากงานวิจัยนี้ เกิดจากรวบรวมข้อมูลถนนคนเดินทั้งสิ้น 15 สาย ซึ่งยังไม่เคยมีการรวบรวมมาก่อน ทำให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปใช้เป็นฐานในการพัฒนาถนนคนเดิน ตลอดจนพื้นที่สาธารณะของไทยได้มากขึ้น องค์ความรู้เหล่านี้สามารถใช้ในระดับชุมชนท้องถิ่นเพื่อพัฒนาถนนคนเดินของตนเอง ตลอดจนระดับนโยบายเมืองและประเทศ เพื่อวางนโยบายรื้อฟื้นและสร้างเสริมพื้นที่สาธารณะเมืองให้ได้รับการใช้งานมากที่สุด องค์ความรู้ทั้งเชิงวิชาการและปฏิบัตินี้ ยังสามารถนำไปใช้กับสังคมตะวันออกที่มีรากฐานคล้ายกันกับสังคมไทยด้วย

5.3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดเรื่องเวลา เพราะเป็นงานวิจัยที่ขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาออกไปเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมมากยิ่งขึ้น จากที่กำหนดศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย ได้ทำการสำรวจลึกลงไปถึง 15 ถนน เพื่อให้ครอบคลุมและเป็นตัวแทนความหลากหลายของกลุ่มประชากร ตลอดจนเห็นรูปแบบหลัก รูปแบบย่อยได้ชัดเจนขึ้น ประกอบกับถนนคนเดินส่วนใหญ่มีช่วงเวลาเปิดเฉพาะสุดสัปดาห์ ทำให้การลงพื้นที่ต่อเนื่องทำได้ยาก การเดินทางย้อนไปย้อนมา จึงทำให้ต้องใช้เวลาเก็บข้อมูลนานขึ้น และที่สำคัญ การทำวิจัยในขณะปฏิบัติภาระหน้าที่อาจารย์มหาวิทยาลัยต้องใช้การจัดการตารางเวลาเป็นอย่างมาก ทำให้งานวิจัยไม่ต่อเนื่องเท่าที่ควร

สภาพอากาศเป็นปัจจัยสำคัญรองลงมา ในช่วงเวลาวิจัยปี 2554 มีน้ำท่วมอย่างหนักในหลายพื้นที่ของไทย ทำให้แผนการเก็บข้อมูลแปรปรวนไปตามความสามารถในการเข้าถึงได้ และแผนการเก็บข้อมูลล่าช้าออกไป 2 เดือน แต่ผู้วิจัยยังคงมุ่งมั่นที่จะส่งวิจัยตามกำหนดเวลา ทำให้ช่วงการเขียนสรุปวิจัยนี้สั้นลงกว่าเดิม มีผลให้กำหนดการส่งวิจัยล่าช้าออกไปกว่าเดิม

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มตัวอย่างทุกท่านในทุกสถานที่ที่ไป ทั้งนี้เพราะทุกท่านต่างเล็งเห็นประโยชน์ร่วมกันว่าองค์ความรู้ของถนนคนเดินควรถูก

ศึกษา รวบรวม และจัดการให้เป็นระบบ เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้องได้ ประกอบกับความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษา ความช่วยเหลือจากนักศึกษาผู้ช่วยวิจัย ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลงได้

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยนี้ **ประการแรก** คือ ถนนคนเดินควรได้รับการศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบถึงสถานะ ปัญหา ความเสี่ยงปัจจุบันและอนาคต **ประการที่สอง** สถาบันการศึกษาวิจัยควรทำหน้าที่เป็นแหล่งรวบรวมความรู้เกี่ยวกับถนนคนเดินให้ครอบคลุมและต่อเนื่อง และ **ประการสุดท้าย** ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรได้มีการระดมความคิดเห็น ประสานการณ์ร่วมกันเป็นเครือข่ายเพื่อให้องค์ความรู้และประสบการณ์ได้รับการเผยแพร่และนำไปใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด

บรรณานุกรม

- กองบรรณาธิการ วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม. (2548). การพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะ
เพื่อความเป็นเมืองน่าอยู่. วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม. ปีที่ 28 ฉบับที่ 1.
- กนกพร กระบวนศรี. (2531). ตลาดนัดหมุนเวียนชนบทในภาคเหนือ กรณีศึกษาเขตเชียงใหม่-ลำพูน.
เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
- กาญจน์ นทีวุฒิกุล. (2550). ตรรกะของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่. กรุงเทพฯ :
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. คุชฎินิพนธ์.
- กิตติกร ใจบุญ. (2549). ตลาดกับวิถีชีวิต : บทสำรวจเบื้องต้นเกี่ยวกับการศึกษาเรื่องตลาดในสังคมไทย. ใน
ตลาดในชีวิต ชีวิตในตลาด หน้า 19-102. สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์ บรรณาธิการ. กรุงเทพฯ : ศูนย์
มานุษยวิทยาสิรินธร.
- เกียรติ จิระกุล และคณะ. (2525). ตลาดในกรุงเทพฯ : การขยายตัวและพัฒนาการ. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กำธร กุลชล. (2545). การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร การติดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี. กรุงเทพฯ :
มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ขวัญสรวง อติโพธิ. (2548). ที่ว่างในสังคมไทย. บรรยายพิเศษคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- _____. (2548). ลานเมืองเพื่อชีวิตสาธารณะและท้องถิ่นน่าอยู่. บทสัมภาษณ์ เนชั่นแซนแนล
ทีวี 1 วันที่ 24 ธันวาคม 2548.
- ไชศรี ภักดิ์สุขเจริญ. (2551). ขอยลัดประหยัดพลังงาน : พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของ
ชุมชนไทย. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และคณะ. (2553). เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต ฉบับภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ :
สร้างสรรค์.
- ชูวงศ์ มณีศิริ. (2546). ผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการถนนคนเดินท่าแพต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บนถนน
ท่าแพและถนนข้างคลอง. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
- ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2538). กาดจ๊ว (ตลาดจ๊ว) : มิติหนึ่งของภาพสะท้อนในการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของสังคม
ชาวภาคเหนืออำเภอ กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ. รายงานวิจัย.
- ดวงจันทร์ เจริญเมือง. (2542). เมืองในสังคมไทย กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม. เชียงใหม่ : สถาบันวิจัย
สังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. (2545). การประเมินผลการดำเนินงานถนนคนเดินที่สี่ลม. การประชุมวิชาการ
วิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 8. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- นภาพร วงศ์ปี. (2546). ความพึงพอใจในงานของผู้ปฏิบัติงานในโครงการถนนคนเดินจังหวัดเชียงใหม่.
เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2546). พื้นที่สาธารณะในสังคมไทย. มติชนรายวัน. วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ปีที่
26 ฉบับที่ 9376.
- ประชาคม ลุนาชัย. (2554). ในตลาดมีชีวิ ในวิถีมีชีวิต. กรุงเทพฯ : อินสปายร์.

- ปราณอม ตันสุขานันท์. (2549). ความมีกับความเป็นเมืองในสยาม. ใน วารสารสังคมลุ่มน้ำโขง ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 พฤษภาคม-สิงหาคม 2549 หน้า 81-102.
- _____. (2551). พื้นที่สาธารณะในเมือง ชีวิตเมืองขอนแก่น. เชียงใหม่ : แมกซ์ปรินท์.
- เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์. (2546). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของผู้บริโภคในการจัดกิจกรรมถนนคนเดินท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. การค้นคว้าอิสระระดับมหาบัณฑิต.
- แผ่นดิน อุจะนำ. (2553). การส่งเสริมอัตลักษณ์กาดวัวควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชุมชน. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.
- ระวีวรรณ โอฟารรัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์. (2547). ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์.
- ระวีวรรณ โอฟารรัตน์มณี. (2553). การประสานความร่วมมือในการพัฒนาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่. เอกสารประกอบการบรรยายการประชุมสถาปนิกชุมชนแห่งเอเชีย 2553. เชียงใหม่ : กองทุนพัฒนาที่อยู่อาศัยแห่งเอเชีย.
- ลำพึง บัวจันธุ์. (2551). การประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจจากผลกระทบด้านการท่องเที่ยว: กรณีศึกษาโครงการถนนคนเดินจังหวัดศรีสะเกษ. ศรีสะเกษ : มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ.
- วิมลศรี ลิ้มธนากุล. (2537). ผลกระทบของระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคนในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต
- ศรีศักร วัลลิโภดม. (2552). เรือนไทย บ้านไทย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ.
- _____. (2554). พัฒนาการทางสังคม-วัฒนธรรมไทย. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ.
- สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์. (2549). ตลาดในชีวิต ชีวิตในตลาด. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.
- สันติ เสวตวิมล. (2544). ตำนานตลาดไทย. กรุงเทพฯ : ประพันธ์สาส์น.
- สิทธิพร ภิรมย์รัตน์. (2553). การวางแผนกายภาพ. กรุงเทพฯ : ภาควิชาออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- อนุสารสุนทร, หลวง. (มปป.). คลังภาพเก่าเมืองเชียงใหม่.

Achihara Y. (1989). *The aesthetics of townscape*. Tokyo : MIT Press.

Appleyard D. (1987). *Public Street for Public Uses*. New York: Van Nostrand Reinhold.

Buchanan C. (1999). *Traffic calming : state of practice*. ITE/FHWA.

Carmona M. et al. (2003). *Public places, urban spaces*. Oxford : Architectural Press.

Chia L. S. (2003). *Southeast Asia transformed. A geography of change*. Singapore : Institute of Southeast Asian Studies.

Chifos C. and Yabes R. (2000). *Southeast Asian urban environments: Structured and spontaneous*. Tempe : Arizona State University Program for Southeast Asian Studies Monograph Series Press.

Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Suddeutschland*. Jena: Gustav Fischer. Translated (in part), by Charlisle W. Baskin, as *Central Places in Southern Germany* (1966). Prentice Hall.

Corbusier L. (1987). *The city of tomorrow and its planning*. New York : Dover.

- Crawford M.** (1995). Contesting the public realm : struggles over public space in Los Angeles. In *Journal of Architectural Education*, Vol. 49/1, pp. 4-9, September 1995.
- _____. (1999). Blurring the Boundaries: Public Space and Private Life. *Everyday Urbanism*. Chase J, Crawford M, and Kaliski J eds,. New York : Monacelli Press.
- Cullen G.** (1996). *The concise townscape*. Amsterdam : Architectural Press.
- Dick H.W. and Rimmer P.J.** (1998). Beyond the Third World City : The new urban geography of Southeast Asia. In *Urban Studies*, Vol.53, No.12, pp. 2303-2321.
- Dobbins M.** (2009). *Urban design and people*. New Jersey : John Wiley & Sons.
- Erickson B.** (2001). The armature and fabric as a model for understanding spatial organization. In *Approaching urban design. The design process*. pp. 21-39. Harlow : Pearson Education.
- Fraser N.** (1990). Rethinking the public sphere : A contribution to the critique of actually existing democracy. In *Social Text* No.25/26 (1990), pp.56-80.
- Gaffikin F, Mcelsowney M, Sterrett K.** (2010). Creating shared public space in the contested city : the role of urban design. In *Journal of Urban Design*, Vol.15, No.4, pp. 493-513, November 2010.
- Gehl J.** (1989). A changing street life in a changing society. In *Places* Vol. 6(1) pp. 8-16. Sanfrancisco : College of Environmental Design UC Berkeley.
- Gehl J.** (2001). *Life between buildings. Using public spaces*. 4th Edition. Copenhagen : The Danish Architectural Press.
- Gehl J and Gemzoe L.** (1996). *Public spaces public life*. Copenhagen : The Danish Architectural Press.
- Gemzoe L.** (1999). Creating livable cities by pedestrianization. Paper presented at the *International Workshop on Pedestrian Street : Creating Livable Cities by Pedestrianization*. Chiang Mai : Chiang Mai University
- Gudeman S.** (1986). *Economics as culture: Models and Metaphors of Livelihood*. London : Routledge.
- Habermas J.** (1989). *The structural transformation of the public sphere: An inquiry into a category of bourgeois society*. Cambridge : MIT Press.
- Haiyin Y.** (2002). *Research on the design of the city walking environment*. Wuhan University of Technology.
- Harrison M.** (1987). Promoting the urban experience in Portland, Oregon. In *Public street for public use*. Portland : VNR.
- Hillier B.** (1989). The architecture of urban object. In *Ekistics* 334-January.
- Hou B.** (2002). Commercial pedestrian street planning and design patterns based on statistical analysis. *Planner* Vol.18(5) pp.49-52.
- Jacobs J.** (1961). *The death and life of great American cities*. London : Penguin Books.

- Kasetsiri C.** Overview of research and studies on Southeast Asia in Thailand : "Where do we come from? Who are we? Where are we going?". In *Southeast Asian Studies in the 21st Century : Self awareness and mutual struggle. Thammasart Review* Volume 3(1) pp 25-53, June 1998. Bangkok : Thammasart University.
- Kiang H C, Liang L B and Limin H.** (2010). *On Asian Streets and Public Space*. Singapore : NUS Press.
- Lefebvre H.** (1996). The right to the city. In *Writings on Cities*, Kofman E and Lebas E eds pp. 63-181. Oxford : Blackwell.
- Loukaitou-Sideris A.** (1996). Cracks in the city : addressing the constraints and potentials of urban design. In *Journal of Urban Design*, Vol.1, No.1, pp. 91-104.
- Lynch K.** (1960). *The image of the city*. Cambridge : MIT Press.
- Madanipour A.** (2003). *Public and private spaces of the city*. London : Routledge.
- McGee G.** (1967). *The Southeast Asian city : a social geography of the primate cities of Southeast Asia*. New York : Frederick A. Praeger.
- Moughtin C.** (2003). *Urban design : street and square*. Boston : Architectural Press.
- Moudon A.V.** (1987). *Public streets for public use*. Portland : VNR.
- Neal Z.** (2010). *Seeking common ground : three perspectives on public space*. Paper presented at the Institution of Civil Engineers on Urban Design and Planning.
- Neill W. J.V.** (2004). *Urban planning and cultural identity*. London : Routledge.
- O'Conner R. A.** (1983). *A Theory of indigenous Southeast Asian urbanism*. Singapore : Institute of Southeast Asian Studies.
- Oranratmanee R.** (2008). *Rural homestays : Interrelationships between space, social interaction and meaning in Northern Thailand*. Oxford : Oxford Brookes University. PhD Thesis.
- Partners for Livable Communities.** (2000). *The livable city : revitalizing urban communities*. New York : McGraw Hill.
- Pushkarev B.** (1978). *Urban space for pedestrians*. Massachusetts : MIT Press.
- Rapoport A.** (1977). *House, form and culture*. New Jersey : Prentice-Hall.
- _____. (1987). Pedestrian street use : culture and perception. In *Public street for public use*. Portland : VNR.
- Roberts M and Greed C.** (2001). *Approaching urban design. The design process*. Harlow : Pearson Education.
- Romanos M.** (2000). Need for structural reform in intermediate size cities : Environmental management in Chiang Mai, Thailand. In *Southeast Asian Urban Environments: Structured and spontaneous*, Chifos and Yebes eds. Tempe : Arizona State University.
- Schimdt S and Nemeth J.** (2010). Space, place and the city : emerging research on public space design and planning. In *Journal of Urban Design* Vol. 15 No. 4 pp. 453-457 November 2010.

Sustainable Cities Collective. (2011). *Uniqueness of Asian streets*. Download from www.sustainablecitiescollective.com dated July 11, 2011.

Southworth M and Ben-Joseph E. (1997). *Streets and the shaping of towns and cities*. New York : McGraw Hill.

Trancik R. (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York : John Wiley.

Tibbalds F. (2001). *Making people friend-friendly towns. Improving the public environment in towns and cities*. 2nd Edition. New York : Spon Press.

Turner R. (2002). The politics of design and development in postmodern downtown. In *Journal of Urban Affairs* Vol. 24 No. 5 pp.533-548.

Wang G. (2011). *Public walking space : a study of commercial pedestrian streets in Copenhagen, Stockholm and Nanjing*. Kariskrona : Blekinge Institute of Technology. Diploma research.

Warren R. (1997). *The urban oasis : Guideways and greenways in the human environment*. McGraw-Hill.

Whyte W.H. (1976). *The Social Life of Small Urban Space*. Washington DC: Conservation Foundation.

Zubir S S and Sulaiman W A. (2004). Initiatives and intervention in promoting pedestrianization in the historic of Melaka, Malaysia. Paper presented to *Walk 21-V Cities for People*. The 5th International Conference on Walking in the 21st Century, Copenhagen.

Zucker P. (1959). *Town and Square from the Agora to the Village Green*. Minnesota : Columbia University Press.

Website

www.aestheism.about.com

www.bbc.co.uk

www.online.nmartmuseum.org

www.pps.org

www.sankhongstreet.com

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนน

ตารางที่ ก-1 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคเหนือ

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
1.วันลงพื้นที่	20-21 มกราคม 2555	22-23 มกราคม 2555	5-6 กุมภาพันธ์ 2555	20-21 พฤษภาคม 2555	18-19 พฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	1 พฤศจิกายน 2551	สิงหาคม 2554	3 กุมภาพันธ์ 2545	5 พฤศจิกายน 2548	21 พฤศจิกายน 2551
3.วัน เวลาปิดถนน	ทุกวันเสาร์ 16.00-24.00 น.	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-23.00 น.	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-22.00 น.	ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ 16.00 – 22.00 น.	ทุกวันเสาร์ เวลา 17.00-23.00 น.
4.ความยาวถนนที่ปิด	เดิม 700 เมตร ปัจจุบันรวมทั้งหมดมี 1.2 กิโลเมตร	1,200 เมตร รวมลานร้าว	เดิมมี 900 เมตร ปัจจุบันประมาณ 2 กิโลเมตร	ประมาณ 750 เมตร	ประมาณ 500 เมตร
5.ความกว้างถนน	15 เมตร	9 เมตร	9 เมตร	6 เมตร	12 เมตร
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก . . ถึง . .)	ถนนหลักจากสี่แยกหน้าลัย ไปถึงสี่แยกธนาคารออมสิน	ถนนสันโค้งน้อย	ถนนราชดำเนินจากช่วงประตูท่า แพถึงหน้าวัดพระสิงห์ ถนนพระปกเกล้า จากลานสาม กษัตริย์ถึงแยกถนนราชมรรคา และถนนพระปกเกล้า 11	ถนนตลาดเก่าทั้งสาย	ถนนสังฆบุรุษ ตั้งแต่บริเวณ เชิงสะพานสุพรรณกัลยาถึง บริเวณแยกไฟแดงหน้า โรงเรียนวัดจันทร์ตะวันออก
7.จำนวนร้านค้า	กว่า 2,300 แผง	กว่า 1,300 แผง	กว่า 3,000 แผง	700-750 แผง	ประมาณ 1,000 แผง
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	กาดเจียงฮายรำลึก	ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	ถนนคนเดินเชียงใหม่	ถนนคนเดิน/กาดกองต้า	ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก หรือ Phitsanulok Walking Street
9.การจัดแบ่งและใช้ พื้นที่	แบ่งเป็นแผงละ 1.50 ม.*2.00 ม. แยกตามประเภทสินค้าและ กิจกรรม	แบ่งเป็นแผงละ 1.50 ม.*1.50 ม. แยกตามประเภทสินค้าและ กิจกรรม เป็น 5 ส่วน	แบ่งเป็นแผงละ 1.50 ม.*1.50 ม. แยกตามประเภทสินค้าและ กิจกรรม	แบ่งเป็นแผงละ 1.80 ม.*1.00 ม. แยกตามประเภทสินค้าและ กิจกรรม	แบ่งเป็นแผงละ 1.50 ม.*1.50 ม. แยกตามประเภทสินค้าและ กิจกรรม

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
10.ประเภทกิจกรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี รำวง ลีลาศ ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี รำวง ลีลาศ ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	การเดินพักผ่อนของคนในพื้นที่ พื้นที่แลกเปลี่ยน ความคิด สินค้า และการแสดงออกที่สร้างสรรค์	เป็นการเผยแพร่วิถีชีวิต ศิลปะ วัฒนธรรมพื้นบ้าน สินค้าพื้นเมืองและผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นของจังหวัดพิษณุโลก
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เป็นถนนคนเดินแห่งแรกของเชียงราย มีขนาดใหญ่ มีร้านเป็นจุดขายสำคัญ เน้นบรรยากาศตลาดโบราณและงานวัดพื้นเมือง ส่งเสริมสินค้าพื้นบ้าน เกษตรอินทรีย์	เป็นถนนคนเดินระดับชุมชนที่มีขนาดใหญ่ มีร้านเป็นจุดขาย เน้นบรรยากาศกันเอง สนุกสนาน มีส่วนร่วมระหว่างร้านค้าและชุมชนที่เข้มแข็ง	เป็นถนนคนเดินเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีอัตลักษณ์ ล้านนาที่ชัดเจนทั้งสินค้า บริการ สถานที่ บริบทโดยรอบ มีการใช้งานต่อเนื่อง สม่่าเสมอและยาวนานที่สุด	เป็นถนนสายวัฒนธรรมที่สวยงามมีเอกลักษณ์ ยังคงไว้ซึ่งบรรยากาศที่สะท้อนถึงความเป็นย่านเมืองเก่าเห็นได้จากอาคารโดยรอบและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่	จำหน่ายสินค้าประเภทศิลปะ หัตถกรรม ของที่ระลึก สินค้าพื้นเมือง สินค้าโอท็อปและผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดพิษณุโลก
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	อยู่บนถนนการค้าเก่าของเมืองเชียงรายที่เคยเป็นถนนคนเดินมาแต่เดิม มีตลาด วัด คู และอาคารทั้งราชการและเอกชนเป็นจุดหมายสำคัญ มีลานเมืองเป็นส่วนประกอบ สันนิษฐานที่สำคัญ	อยู่บนถนนชุมชนสันโค้งน้อยซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมของเมืองเชียงราย มีวัดสำคัญและลานชุมชนที่ทำกิจกรรมได้หลากหลาย ถนนสามารถเชื่อมต่อสู่เชียงรายได้หลายทาง	อยู่บนถนนสำคัญที่สุดของเมืองคือ สีแยกกลางเวียง มีอาคารและพื้นที่ประวัติศาสตร์โดยรอบทั้งวัดวัง เรือนร้านค้า เรือนร้านนา ช่างลาน ตรอก เป็นถนนหนึ่งที่บอกเล่าเรื่องเมืองเชียงใหม่ได้	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต(ย่านการค้ากาดกองต้า) และมีกลุ่มสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์	ไม่มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านชานเมืองที่เทศบาลกำลังขยายความเจริญ มีภูมิทัศน์ที่สวยงามใกล้ริมแม่น้ำน่านและวัด รวมถึงการประดับหัวเสาไฟของถนนทั้งสาย
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน	ถนนมีขนาดกว้างขวาง เดินง่าย ไม่แออัดจนเกินไป มีต้นไม้ร่มรื่น	ถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินชม คนไม่มากเกินไป มีต้นไม้บ้าง	ถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินและชมบรรยากาศได้ทั่วถึง แต่ก็แออัดในวันที่คนมาก	-ผิวถนนเป็นถนนเก่าเทคอนกรีต -กลุ่มอาคารโดยรอบเป็น	-มีถนนกว้างเป็นเส้นทางสัญจรเข้าเมือง -มีต้นไม้และภูมิทัศน์ ที่

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
-ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	ผิวถนนเรียบ มีทางเท้า เดินสะดวก มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง ทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อม พื้นที่เปิดโล่งส่วนด้านหน้า ถนนกว้างขวาง สามารถตั้งโต๊ะเวทีพักผ่อน รำวง ทำให้คนอยู่นานขึ้น ที่จอดรถพอมี วันที่คนมากอาจต้องจอดไกล	ถนนเรียบ มีทางเท้าบางส่วน มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง โดยเฉพาะวัด ลานโล่งมีหลายจุด และมีร้านค้าสำคัญๆ เป็นจุดนัดพบได้ดี สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถพอเพียง คนยังไม่มากนัก	มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเป็นผิวหนอน บางช่วงเริ่มหลุดร่อนเดินสะดวกได้ มีทางเท้า มีอาคารข้างเคียงที่สวยงามและส่งเสริมกิจกรรม ทิวทัศน์ ปลอดภัย ทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อมพื้นที่เปิดโล่งมีอยู่ทั้งส่วนปลายและกลาง ทำให้เป็นจุดหมายได้ดี แต่ที่นั่งพักมีน้อยไป ที่จอดรถไม่พอ รบกวานที่อยู่อาศัย อาคาร วัด โดยรอบ	อาคารที่พักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้เก่าที่มีความสวยงามและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์	สวยงาม ของแม่น้ำน่าน บริเวณสะพานสุพรรณกัลยา -ที่จัดถนนคนเดินเป็นพื้นถนนลาดยาง ผิวเรียบ มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.50 ม.ทั้งสองฝั่ง -อาคารข้างเคียงเป็นวัดและที่พักอาศัย มีสาธารณูปโภคตลอดทั้งสาย มีร้านอาหารเครื่องดื่ม -มีที่จอดรถเพียงพอ(เนื่องจากถนนกว้าง)
14.การบริหารจัดการ โดยหน่วยงานใดบ้าง/ ใช้คนประมาณกี่คน ต่อการปิดถนนหนึ่ง ครั้ง/คนทำงานได้เบี่ย เลี้ยงหรือค่าตอบแทน หรือไม่	เทศบาลทำเอง ร่วมกับตำรวจ จราจร ใช้คนประมาณ 100 คน ได้เบี่ยเลี้ยงล่วงหน้า	เทศบาลตำบลรอบเวียง ร่วมกับ ชุมชนสันโค้งน้อยและตำรวจ จราจร ใช้คนประมาณ 80 คน ได้ เบี่ยเลี้ยงล่วงหน้า	ความร่วมมือจากหน่วยงาน ราชการหลายส่วนทั้งจังหวัด เทศบาล อุตสาหกรรม พาณิชย จังหวัด เทศกิจ จราจร ใช้คน ประมาณ 80 คน ได้เบี่ยเลี้ยง ล่วงหน้า	ดำเนินการโดยคณะกรรมการ ชุมชน ใช้ตัวแทนคนในชุมชน ช่วยกันสอดส่องดูแลความ เรียบร้อยในแต่ละจุดรวม ประมาณ 18 คน(ไม่มีเบี่ย เลี้ยง)/หลังเลิกขายของ ผู้ขาย ทุกคนต้องช่วยกันทำความสะอาด พื้นที่ของตนเองให้เป็น ปกติ	ดำเนินการโดยเอกชน เทศบาล/ใช้คน 24 คน ต่อ การปิดถนนหนึ่งครั้ง -ขยะ 6 คน -เทศกิจ 6 คน -ลงทะเบียน 10 คน -คนคุม 4 คน /คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงวันละ 150 บาท

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
15.มีการแบ่งให้ เอกชนเข้ามาจัดการ ใหม่ เช่น เครือข่าย พ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเอง ของพ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเองของ พ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเองของ พ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการแข่งแข่งต่อ หรือไม่	มี แต่ไม่เป็นที่เปิดเผย	ไม่มี	มี แต่ไม่เป็นที่เปิดเผย	ไม่มี	ไม่มี
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้า ต่อวัน	50-100 บาท เป็นค่าไฟและค่า ขยะ	70 บาท เป็นค่าไฟและค่าขยะ	20 บาท เป็นค่าไฟและค่าขยะ	ไม่มี (หากผู้ค้าประสงค์ใช้ไฟให้ ติดต่อกันเองระหว่างผู้ค้ากับ เจ้าของบ้านเพื่อทำการขอใช้ ไฟ)	50 บาท -ค่าไฟ (จ่ายให้เอกชน 15 บาท) -ค่าเช่าแผง (จ่ายให้เทศบาล 35 บาท)
18.รายรับเฉลี่ยจาก ค่าเช่าแผงต่อ ครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงาน ใด	เฉลี่ย 80,000-90,000 บาทต่อ ครั้ง	เฉลี่ย 80,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 80,000 บาทต่อครั้ง	ไม่มี	รายรับ 30,000-35,000 บาท/ ครั้ง เงินเทศบาล
19.รายจ่าย ดำเนินงานต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	ไม่มี	3,600/ครั้ง
20.ระเบียบการและ กติกากการเข้ามาถนน คนเดินมีหรือไม่ (ขอ เอกสารแนบ ถ้ามี)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบ ผู้ค้า (เอกสารแนบ)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า และชุมชน (เอกสารแนบ)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า (เอกสารแนบ)	ห้ามขายบุหรีและเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน/ ห้ามทะเลาะวิวาทหรือก่อ ความวุ่นวายในกาด	ห้ามขายบุหรีและเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน
21.เอกสาร	มีเว็บไซต์	มีเว็บไซต์	ประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก	ไม่มี เนื่องจากเป็นตลาดที่จัด	มีในช่วงที่เริ่มเปิดถนน (ใช้

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
ประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน ผัง แผนที่ มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	www.chiangraiwalkstreet.worldpress.com	www.sankhongstreet.com	โดยนักท่องเที่ยว ตลอดจนถึงสิ่งพิมพ์ท่องเที่ยวหลายระดับ	โดยชุมชน เพื่อคนในชุมชน ซึ่งทุกคนรู้จักกันดีหลังจากนั้นตลาดเริ่มรู้จักกว้างขวางขึ้นเนื่องจากปากต่อปากและหน่วยงานราชการเริ่มให้ความสนใจ มีกลุ่มนักเรียนนักศึกษาและคนทั่วไปมาดูงาน	ป้าย/รถโฆษณา)
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	มี ทั้งโดยเทศบาลและวิจัย	มี เช่น ข้อมูลในเว็บไซต์ต่างๆ	ไม่มี
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่อย่างไร	ตามคาคหมาย แต่ยังต้องปรับปรุงพัฒนาให้ต่อเนื่อง มีคนต้องการให้มีทั้งเสาร์อาทิตย์	ยังต้องประชาสัมพันธ์ให้แพร่หลายมากขึ้น	ตามคาคหมาย แต่ยังต้องปรับปรุงพัฒนาให้ต่อเนื่อง	เกินคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้าให้ความสนใจดี	เกินคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ยังมีข้อร้องเรียนจากร้านค้าเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสูงไป	ยังต้องพัฒนาให้หนึ่งและอยู่ตัว	สถานที่แคบ ที่จอดรถไม่พอ การเช่าต่อร้าน	พื้นที่ไม่เพียงพอ/แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ	พื้นที่ไม่เพียงพอ
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	ยังคงมีอยู่ ใช้การปรับตัวและพฤติกรรม เช่น การเข้าออกพื้นที่ ขยะหน้าร้าน	มีปัญหาเรื่องความเข้าใจร่วมกันของคนในชุมชนที่มีทั้งคนอยากและไม่อยากให้ทำ ปัญหา เสียงดัง ผลประโยชน์ที่ได้	ยังคงมีอยู่ ใช้การปรับตัวและพฤติกรรม เช่น การเข้าออกพื้นที่ ขยะหน้าร้าน	ช่วง 3-6 เดือนแรกคนในพื้นที่ (ที่ไม่ได้ประโยชน์) ไม่ให้ความร่วมมือประท้วงเรื่องมีเสียงดัง รบกวนแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือดี(ชิน/รับได้)	ให้ความร่วมมือที่ดีได้ประโยชน์ร่วมกัน

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	การสร้างโมเดลถนนคนเดินของตนเอง มีเอกลักษณ์ วางระเบียบแบ่งพื้นที่ชัดเจน สร้างจุดขายร่วมย่านยุค มีเครือข่ายพ่อค้าแม่ค้าทั้งจากคนเมือง เยาวชนคนรอบนอกชาวเขา	ใช้การพูดคุย ตั้งกรรมการให้ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เน้นบรรยากาศสบายๆ ความสนุกสนานแบบล้านนา ไม่จริงจังเกินไป มีทุนสนับสนุนตั้งต้นจากสสส.	การเลือกที่ตั้งที่ส่งเสริมถนนคนเดินให้เกิดขึ้น การเน้นอัตลักษณ์ล้านนา การเป็นจุดหมายท่องเที่ยวสำคัญ ระยะเวลาในการพัฒนาอยู่ตัว เกิดระบบระเบียบ ชัดเจน ความเข้มแข็งและร่วมมือกันของเครือข่ายทีมงานและผู้เกี่ยวข้อง การเลือกพื้นที่ชุมชนที่อาจกระทบง่าย	ผู้นำชุมชนต้องใจกว้าง เสียสละ กว้างขวางในพื้นที่/คนในพื้นที่ต้องมีความร่วมมือร่วมใจกันและทุกคนต้องเคารพกฎ	เทศบาลกับคนในพื้นที่ต้องร่วมมือร่วมใจกัน
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้หรือไม่ อย่างไร(เช่น เหมือนกันหรือปรับเปลี่ยนบ้างอย่างไร)	เชียงใหม่ แต่ปรับหลายส่วน	เชียงใหม่ เชียงราย ปาย	ดูงานจากต่างประเทศ แล้วนำมาปรับใช้	ไม่มี (อยากทำ/เป็นที่แรกในภาคเหนือและเป็นต้นแบบให้กับที่อื่นๆ ในภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย)	เชียงใหม่และเชียงรายโดยนำมาปรับเปลี่ยนในเรื่องการแบ่งโซนสินค้า ลักษณะสินค้าที่เป็นของท้องถิ่น
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	แตกต่าง เน้นความเป็นภาคพื้นถิ่น ย้อนยุค มีบรรยากาศสวนดง โคมแบบเชียงราย มีความสนุกสนานแบบตลอดและงานวัด กิจกรรมหลากหลายทำให้คนมาได้บ่อยๆ ไม่เบื่อ	ต่างตรงที่เน้นความสนุกเหมือนเข้ามาในชุมชนขนาดเล็ก ให้ชีวิตอบอุ่น การแสดงของชาติพันธุ์ วัฒนธรรม ความเชื่อที่หลากหลาย	แตกต่างอย่างชัดเจน ความเป็นล้านนา บรรยากาศ สภาพแวดล้อม อาหาร ผู้คน วัฒนธรรม กิจกรรมสังคม พร้อมทุกด้าน	มีบรรยากาศที่มีความเป็นตลาดเก่าเล็กๆ อบอุ่น มีอาคารเก่าและมีวิถีชีวิตของคนในท้องที่ให้เห็น ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของคนลำปาง	คล้ายกับที่อื่น แต่ปรับใช้โดยเน้นสินค้าในจังหวัด เช่น สินค้าโอท็อป

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	ตั้งใจให้เหมือนตลาดที่ความสนุกและความเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวัน แต่มีการวางแนวทาง สร้างกิจกรรม พัฒนาสภาพแวดล้อม ไม่เน้นค้าขายอย่างเดียว	แตกต่างที่การควบคุมทั้งแนวทาง ประเภทผู้ค้าขาย กิจกรรม ผู้ดำเนินการที่เป็นกรรมการชุมชน เน้นปฏิสัมพันธ์คนในชุมชนมากกว่ารายได้	อาจเหมือนตลาดตรงที่มีการค้าขายเป็นหลัก แต่แตกต่างที่การเน้นแนวทาง แนวคิด การสื่อสารลักษณะของพื้นที่ การเปิดโอกาส พื้นที่ให้กลุ่มคนหลากหลาย	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัดเน้นขายไม่เลือกที่ ถนนคนเดินเป็นที่พักผ่อน เรียนรู้วัฒนธรรมเก่าเกิดประโยชน์ต่อคนในชุมชนทั้งรายได้และการท่องเที่ยว	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัดที่เน้นการขาย ถนนคนเดินเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย เช่น รำวงย้อนยุคโดยกลุ่มแม่บ้าน อสม.
30.มีข้อเสนอแนะในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆ หรือไม่ อย่างไร	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว	ยังเพิ่งเริ่มต้น ชุมชนต้องคุยกันให้มากๆ ใช้ความเข้าใจ และควรมีข้อมูลประเมินเพื่อพัฒนาต่อไป	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว	ถ้าจะทำเพื่อชุมชนต้องเข้มแข็ง ต้องเอาจุดเด่นของชุมชนออกมาเป็นจุดขาย	ควรเอาจุดเด่นของจังหวัดตนเองมาใช้ ไม่ใช่ทำตามกระแสอย่างเดียว
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	ร้านค้าที่ไม่เปิดวันเสาร์ เข้าออกที่อยู่อาศัยลำบาก ขยะเหลือหน้าร้าน คณะทำงานก็ต้องพูดคุย อำนาจความสะดวก กำกับผู้ค้าให้ดี	คนไม่เข้าใจยังมีมาก ปัญหา รบกวน เสียงดัง ต้องเจรจา	ชุมชน คนในเมืองที่เบียดอัด ผลกระทบที่มีอยู่บ้าง ต้องพูดคุยผ่อนปรน อำนาจความสะดวกตามเหมาะสม	ช่วง 3-6 เดือนแรกคนในพื้นที่(ที่ไม่ได้ประโยชน์)ไม่ให้ความร่วมมือประท้วงเรื่องมีเสียงดัง รบกวนแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือดี(ชิน/รับได้)	ไม่มี เพราะได้ประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี เนื่องจากใกล้เปลี่ยนนายกฯ คนใหม่ มีความหวั่นเกรงเรื่องค่าธรรมเนียมการสนับสนุน	มีบ้าง ส่วนมากจากชุมชนที่ยังมีเสียงต่างกัน	มีทั้งระดับบริหาร การแบ่งผลประโยชน์ แบ่งพื้นที่ดูแล ระดับเครือข่ายผู้ค้าที่แย่งกันมาค้าขาย นโยบายที่เปลี่ยนแปลงมีผลบ้างแต่ไม่มาก	ไม่มี เพราะเป็นของชุมชนบริหารจัดการเอง ค่อนข้างมีความเข้มแข็งยืนหยัดได้ด้วยตัวเอง	ไม่มี เพราะนักการเมืองท้องถิ่นเป็นคนเดิมทุกสมัย และทุกฝ่ายเห็นตรงกันสนับสนุนให้มีถนนคนเดิน

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนน โดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	เกี่ยวข้องกับประเด็น แต่การเดินเท้ายังไม่ถูกพูดถึง	เกี่ยวข้องกับประเด็น แต่การเดินเท้ายังไม่ถูกพูดถึง	เกี่ยวข้องกับทุกประเด็น แต่เรื่องสิทธิการเดินเท้ายังไม่ได้รับการพูดถึงมากนัก	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว สำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชน เข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและ วัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่ แลกเปลี่ยนความคิด พักผ่อน ของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกัน	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว สำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชน เข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและ วัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่ แสดงออกของคนทุกเพศทุก วัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกัน
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	มี ทั้งที่แม่จัน แม่สาย เวียง เชียงรุ้ง เชียงของ เชียงแสน สันโค้ง ปางิ้ว	มี ทั้งที่ในเมือง แม่จัน แม่สาย เวียงเชียงรุ้ง เชียงของ เชียงแสน ปางิ้ว	มี วัวลาย สันกำแพง ดันเปา และ ถนนคนเดินเอกชนอีกหลายแห่ง	ไม่มี แต่มีถนนวัฒนธรรม ซึ่ง เจียวกว่าถนนคนเดิน	ไม่มี

ตารางที่ ก-2 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคกลาง

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
1.วันลงพื้นที่	26-27 เมษายน 2555	26-28 พฤษภาคม 2555	24-25 พฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	23 เมษายน 2552 (เดิมมีวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์)	วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2553	13 เมษายน 2551
3.วัน เวลาปิดถนน	ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา ตั้งแต่ เวลา 17.00-22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 15.00-20.00	ทุกวันศุกร์และเสาร์ ตั้งแต่เวลา 17.00-23.00
4.ความยาวถนนที่ปิด	ประมาณ 400 เมตร	ประมาณ 100 ม.	ประมาณ 300 ม.
5.ความกว้างถนน	12 เมตร	6 ม.	12 ม.
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก...ถึง...)	ถนนรเดช จากตลาดโต้ง (หอนาฬิกา) ไป เกือบถึงสะพานทางรถไฟ	ถนนราษฎร์อุทิศ (ตรอกโรงยา)	ถนนมาตุลี ซอยศรีไกรลาส
7.จำนวนร้านค้า	250-300	150-200	250-300
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำ ขวัญ (ถ้ามี)	ถนนคนเดินตลาดเก่าโดยก๊ ราชบุรี	ถนนคนเดินตรอกโรงยา ย่านการค้า ตลาด โบราณ บ้านสะแกกรัง/ถนนสายวัฒนธรรมไทยจีน	ถนนคนเดินนครสวรรค์ “วิถีชีวิตชุมชน คีนถนน ให้คนเดิน”
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมี ขนาด 2.00 ม.* 2.00 ม.	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมี ขนาด 2.00 ม.*2.00 ม.	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมี ขนาด 2.00 ม.*2.00 ม.
10.ประเภทกิจกรรม	จำหน่ายสินค้าทั่วไป สินค้าทำมือ สินค้าท้องถิ่น มีเวทีการแสดง มีลานริมน้ำขนาดใหญ่ จัด กิจกรรมนวดไทยและเวทีการแสดง ตลอดจน อัมพันท์ริมน้ำแสดงกิจกรรมแสงสีเสียง แข่งเรือ	มีการจำหน่ายสินค้าของชุมชนแล้วยังมีกิจกรรม เสวนา (บางวาระ) การแสดงภาพเก่าเล่าเรื่อง กิจกรรมวาดภาพและงานประดิษฐ์การแสดง ดนตรีของกลุ่มเยาวชน การออกบูทสอนงานฝีมือ จากกลุ่มสถานศึกษาใกล้เคียง	กิจกรรมบนเวทีจากนักเรียน นักศึกษาจาก สถาบันต่าง ๆ ในจังหวัดนครสวรรค์ พร้อมเปิด โอกาสให้ผู้มีความสามารถในแขนงต่าง ๆ ได้ใช้ เวทีในการแสดงความสามารถ และการแสดง ดนตรี ศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้านต่าง ๆ

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เป็นถนนคนเดินริมน้ำที่มีพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำขนานไปกับถนนคนเดินเป็นเส้นทางกายภาพที่เห็นได้ชัดเจนของพื้นที่นี้ บริบทตลาดเก่าและเมืองของชาวจีนอพยพที่มีสีสันของเรือนร้านค้าริมน้ำ อาหารการกินดั้งเดิมที่มีอยู่มากมาย รสชาติดี เสน่ห์ของเมืองดั้งเดิมที่การท่องเที่ยวยังไม่เข้ามามากนัก ผู้คน วิถีชีวิตดั้งเดิมยังคงเหลืออยู่ อาคารบ้านเรือนได้รับการดูแลความสะอาดและสภาพให้น่าอยู่	นำเอกลักษณ์ของเมือง และวิถีชีวิตอันสงบเรียบง่ายของชาวอุทัยธานีมาใช้ในการจัดบรรยากาศ และเป็นแกนในการขับเคลื่อนย่านการค้า บรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดนัดแบบย้อนยุค เพราะถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอดทั้งเส้น (ใช้เสียงเพลงเพิ่มความครึกครื้น)	สินค้าคล้ายที่อื่นๆ แต่วิธีการนำเสนอการจัดวางพื้นที่ขายสินค้า โดยเน้นความเป็นพื้นบ้าน วางขายแบบง่ายๆ ติดดิน เน้นวัฒนธรรมอาหารวิถีชีวิตพื้นบ้านริมน้ำภาคกลาง ประกอบการแสดงออกของคนในท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	เป็นถนนการค้าหลักของเมือง ขนานไปกับลำน้ำถือเป็นเส้นทางการค้าและหน้าเมืองมาแต่โบราณ ถนนที่เชื่อมถนนคนเดินล้นเป็นตลาดและย่านการค้าหนาแน่น สุดทางด้วยทางรถไฟอันเป็นจุดเปลี่ยนของการค้าสมัยใหม่ ตัวเมืองเชื่อมโยงกับชุมชนการค้าของชาวจีนและกลุ่มชาติพันธุ์จากหลายแหล่งทั้งไทโยน ลาวโซ่ง จีนแต้จิ๋ว กะเหรี่ยง ที่อาศัยอยู่ในอำเภอข้างเคียง	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านชุมชนการค้าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต มีเอกลักษณ์ทั้งด้านสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตแบบเก่า	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ โดยเป็นย่านตลาดโตรุ่ง ตลาดเก่าของชาวจีนริมปากแม่น้ำ และเป็นที่ยึดกิจกรรมแห่งเจ้าพ่อเจ้าแม่ เชิดสิงโตในช่วงเทศกาลตรุษจีน
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้	-ตัวถนนอยู่ริมน้ำ ขนาดพอเหมาะ เข้าถึงได้ง่าย -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ได้รับการออกแบบอย่างดี -วัสดุ ผิวถนนเป็นแอสฟัลท์ มีทางเท้า	-เป็นถนนตรอกที่แยกจากถนนสายหลักในตลาดสามารถเข้าถึงได้ง่าย มองเห็นได้ชัดเจน -มีภูมิทัศน์เป็นตัวอาคารเก่าครั้งไม่ครั้งตึกโดยรอบ ไม่มีต้นไม้ แต่เดินไปไม้ไกลจะถึงแม่น้ำ	-ถนนตรอกในย่านตลาด เชื่อมต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ สามารถเข้าถึงได้ง่าย แม้จะปิดถนนเป็นช่วงสั้น -มีภูมิทัศน์สามารถเปิดมุมมองสูริมน้ำแม่น้ำ เป็น

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
-วัสดุ ผิวนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	-อาคารข้างเคียง เรือนร้านค้าเก่า สวยงาม -อนุรักษ์อย่างดี มีปรับเป็นร้านค้ากาแฟ น่านั่ง -พื้นที่เปิดโล่ง อยู่ในบริเวณพื้นที่เปิดโล่งสำคัญของเมือง ได้รับการจัดภูมิทัศน์อย่างดี -สาธารณูปโภค ครบถ้วน -ที่จอดรถ จอดรอบพื้นที่	- สะแกกรัง -ผิวนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า ปัจจุบันเริ่มมีการตกแต่งอาคารเก่าให้มีชีวิตมากขึ้น โดยทำเป็นร้านขายของเก่า แสดงภาพประวัติศาสตร์เป็นต้น -มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นตรอกบริเวณใกล้เคียง ใช้เป็นที่จอดรถ -อยู่ใกล้สาธารณูปโภคต่างๆ เนื่องจากอยู่ใจกลางตลาดเมืองอุทัยธานี -มีที่จอดรถเพียงพอบริเวณตรอกใกล้เคียง	- ที่พักผ่อนเดินเล่นของประชาชน -ผิวนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า -มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียง -สาธารณูปโภคครบถ้วน ส่วนใหญ่อาคารโดยรอบเป็นของเอกชน -มีที่จอดรถเพียงพอบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียง
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนหรือไม่	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 20 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คน ทำงานได้เบี่ยเลี้ยงนอกเวลา ตามอัตราราชการ	ดำเนินการโดยชุมชน (มีการตั้งกองทุนถนนคนเดิน ดูแลโดยใช้ตัวแทนจากชุมชน มีการจัดสรรงบประมาณสนับสนุนจากเทศบาลจังหวัดและการค้าจังหวัด)/คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยง 150 บาท/คน (ปกติจ้าง 2 คน เพื่อทำความสะอาด ส่วนอื่นๆ เทศบาลจัดคนมาช่วยสนับสนุน เช่น ล้างถนน เดือนละ 2 ครั้ง)	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 20 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงวันละ 150 บาท
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการแข่งแข่งต่อหรือไม่	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	เก็บแผงละ 30 บาท เป็นค่าไฟ ค่าเก็บขยะ	ไม่มีการเก็บค่าแผง แต่ ผู้ค้าส่วนใหญ่จะบริจาคให้ แผงละประมาณ 20 บาท เป็นค่าขยะ	-แผงประจำ 20 บาท เป็นค่าขยะ -ค่าไฟ 20 บาท(ไม่บังคับจะใช้ไฟหรือไม่ก็ได้)
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	5,000-7,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	3,000-5,000บาท/ครั้ง เงินเข้าสมาคม(กongsong)	5,000-7,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	5,000-7,000บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)	500-1,000บาท/ครั้ง (ผู้ค้ามอบให้กongsong กongsongส่งมอบให้คนเก็บขยะต่อ)	5,000-7,000บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	ส่วนมากเป็นเรื่องของการเปิดให้ส้วมสาธารณะขอให้ส่งเสริมร้านค้าท้องถิ่น เอกลักษณะ งดเว้นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของเมา	ไม่มีการประกาศห้ามสูบบุหรี่ หรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยึดหยุ่นตามความเหมาะสม เพราะบางร้านเป็นร้านค้าชุมชนที่เปิดก่อนมีถนนคนเดิน	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์
21.เอกสารประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ อินเทอร์เน็ต	มี(ตามเอกสารแนบ)/ใช้ป้าย ใบปลิว อินเทอร์เน็ต	มีเอกสาร (ใช้ป้าย/ใบปลิว/รถ อินเทอร์เน็ตโฆษณาในช่วงแรก)
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	มีการทำประชาพิจารณ์ช่วงแรกปี 2552	ไม่มี	มี (ตามเอกสารแนบ)
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ ตามคาดหวังหรือไม่ อย่างไร	ได้ในระดับหนึ่ง โดยได้ประเมินและปรับลดให้เหมาะสมจาก 2 วัน เหลือ 1 วันต่อสัปดาห์	ได้ตามคาดในระดับหนึ่ง ถนนมีชีวิต มีความคึกคักขึ้น แต่เป้าหมายต้องการให้บ้านทุกหลังบนถนนคนเดินมีคนอยู่ เปิดบ้านทุกวันไม่ใช่แค่วันที่มีถนนคนเดิน (ปัจจุบันบ้านหลายหลังปิดตาย)	ได้ตามคาดในเชิงคุณภาพ เพราะจุดมุ่งหมายในการจัดถนนคนเดินเพื่อให้เมืองมีความคึกคักขึ้นและคนในชุมชนมีส่วนร่วมกันมากขึ้น(แต่ถ้ามองที่ค่าของเงิน ถือว่าขาดทุน เพราะเทศบาลมีรายจ่ายในการจัดกิจกรรมต่อครั้งมากกว่าเก็บค่าแผง)

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	- การเปลี่ยนนโยบายและทีมบริหารทำให้แผนการดำเนินงานเปลี่ยน - คนเริ่มน้อยลง ขยายไม่ดี มีหลายที่แต่ที่ราชริเองไกลจากแหล่งท่องเที่ยว	เจ้าของบ้านที่อยู่บนเส้นทางคนเดินไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปล่อยให้บ้านร้าง ไม่มาอยู่	-มีกำลังคน (ทีมผู้จัด) น้อย รับภาระมาก -แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ -ปัญหาฝนฟ้าอากาศ(ทุกเดือนสิงหาคม-ตุลาคม ปิดถนน เพราะจังหวัดนครสวรรค์เป็นปากแม่น้ำรับน้ำจากภาคเหนือทั้งหมด)
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	- ชุมชนตลาดเข้าออกลำบาก - คนในชุมชนอยู่เดิมมีฐานะ ไม่เดือดร้อน	เจ้าของบ้านที่อยู่บนเส้นทางคนเดินไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปล่อยให้บ้านร้าง ไม่มาอยู่	ช่วงปีแรกไม่ให้ความร่วมมือแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือได้ประโยชน์ร่วมกัน
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	การประสานความคิด การส่งเสริมเมืองที่ดีอยู่แล้วให้สวยงาม น่าเดินขึ้น	ทุกคนในชุมชนควรให้ความร่วมมือ ร่วมใจกัน ตั้งตัวตนของตัวเองมาเป็นจุดเด่นให้ได้ ทุกอย่างต้องเริ่มจากชุมชนก่อน แล้วภาครัฐ/เอกชนจะเข้ามาสนับสนุนเอง	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย เทศบาลไม่ควรหวังกำไร และควรมีการปรับแผนทุกปีไปตามการเปลี่ยนแปลงให้เหมาะกับสถานการณ์
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร(เช่น เหมือนกัน/ปรับเปลี่ยนอย่างไร)	ไม่มี	ตลาดสามชุก เชียงคาน (ปรับเปลี่ยนใส่ความเป็นอุทัยลงไป เพราะอุทัยเป็นเมืองเล็กแต่มีเรื่องเล่า)	ดูจากที่เอกชนเคยทำไว้ก่อน/แล้วนำมาปรับใช้ให้
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	บรรยากาศริมน้ำ ลานโล่งขนาดใหญ่ ไม่เน้นท่องเที่ยวเกินไป บรรยากาศเมืองคนจีนแบบเดิมๆ	ตั้งอยู่บนถนนที่มีประวัติศาสตร์ มีอาคารเก่า เป็นตลาดชาวบ้าน อบอุ่นมีเรื่องราวให้ค้นหาและเรียนรู้	คล้ายที่อื่น (ทั้งสินค้าและกิจกรรม) แต่อยู่ติดริมแม่น้ำ ตามชื่อถนนคนเดินเมืองสี่แคว
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	ต่างกัน ถนนคนเดินมีคนท้องถิ่น ชาวบ้านเป็นคนค้าและซื้อ มีของดีราชบุรีมากกว่าของอุปโภคบริโภคตลาดนัด มีพ่อค้าตลาดนัดบ้างแต่เป็นส่วนน้อย เน้นให้คนใช้เวลาวันหยุดสุดสัปดาห์สบายๆ ไม่เน้นค้าขายมาก	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีแนวโน้มวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ เป็นที่ศึกษาเรียนรู้ชุมชนได้เลย หากมีการพัฒนาเพิ่ม	ต่างกัน ทั้งวิธีการ ทั้งสินค้าและบรรยากาศมีการเลือกให้เหมาะสมกับจังหวัด ตลาดนัดเน้นขาย (เป็นอาชีพ) ถนนคนเดินคนขายบ้างก็เป็นคนว่างจากงานหลัก ลักษณะการขายไม่บังคับซื้อของ มาเดินพักผ่อนดูของ

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
30.มีข้อเสนอแนะในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆหรือไม่ อย่างไร	ความร่วมมือของคนในชุมชน ความต่อเนื่องของนโยบายบริหาร ตลอดจนศักยภาพของพื้นที่ต้องมีต้นทุนเดิมอยู่บ้าง	ความร่วมมือของคนในชุมชน ดึงเอาตัวตนและจิตวิญญาณของชุมชนออกมา ประกอบกับเรื่องราวประวัติศาสตร์ ทำให้เรื่องราวชุมชนมีการกล่าวถึงตลอด ไม่สูญหายไป	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย การใช้ถ้อยทีถ้อยอาศัยกับคนในชุมชน ช่วยทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	มี บางส่วนของคนในชุมชน คนเสียผลประโยชน์ก็มีบ้าง	แทบๆ ที่ไม่เข้าใจก็มีบ้าง ปัจจุบันร่วมมือกันดี	มีบ้าง แต่ไม่มาก
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร ท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี เพราะเปลี่ยนผู้บริหาร ชุดใหม่เน้นใช้งบประมาณการพัฒนาขึ้นมาป้องกันน้ำท่วม ถนนคนเดินปรับลดลงไป แล้วก่อประชาสัมพันธ์น้อยลงไปมาก	ไม่มี เพราะชาวบ้านจัดการกันเอง	ไม่มี ผู้บริหารชุดเดิมตลอด (ถึงเปลี่ยนทีมบริหารการทำถนนคนเดินย่อมได้รับการสนับสนุน เพราะมีอยู่ในแผนพัฒนาเมืองนครสวรรค์ เป็นจุดขายของการหาเสียง)
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่ อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้าอื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	-เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ทำให้คึกคัก มีกิจกรรมใหม่ๆ มาตลอด -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้นบ้าง มีรายได้เสริม -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออก - ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็ง -เดิมริมน้ำเป็นพื้นที่พักผ่อนอยู่แล้ว ถนนคนเดินช่วยให้คนมีกิจกรรมเดินพักผ่อนคลายทำร่วมกันทำมากขึ้น	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ -เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อน แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ -เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อน แลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	ไม่มี	ถนนคนเดินหนองฉาง อำเภอหนองฉาง	มีในอำเภออื่น เช่น ลาดยาว ดาคลี เขาทอง เป็นต้น

ตารางที่ ก-3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคอีสาน

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
1.วันลงพื้นที่	8-9 มีนาคม 2555	10-11 มีนาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	ต้นปี 2552	30 มกราคม 2553
3.วัน เวลาปิดถนน	ทุกวัน เวลาประมาณ 17.00 – 22.00 น. ช่วงท่องเที่ยวหน้าหนาวจะเปิดนานขึ้น	ทุกวันเสาร์ เวลา 17.00 – 24.00 น.
4.ความยาวถนนที่ปิด	1,800 เมตร	950 เมตร (เริ่มจาก 200 กว่าเมตร)
5.ความกว้างถนน	6 เมตร	20 เมตร
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก...ถึง...)	ถนนชายโขง จากซอยแรกไปจรดซอย 21	ถนนหน้าศูนย์ราชการ ผ่านแยกหน้าเมือง กลางเมือง และหลังเมือง
7.จำนวนร้านค้า	400-500 ร้าน รวมร้านค้าข้างทางที่ร่วมเปิดร้านด้วย	900 ร้าน
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	ถนนคนเดินชายโขง ถนนสายวัฒนธรรมที่สวยงามและมีเสน่ห์แบบดั้งเดิม	ถนนคนเดินขอนแก่น (สัญลักษณ์เป็นกระต๊อบข้าวเหนียว)
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	วางขายตามสะดวก โดยไม่เกะกะกีดขวางทางและหน้าร้านผู้อื่น	แบ่งเป็นแผงๆ ละ ประมาณ 2.00*2.00 ม.
10.ประเภทกิจกรรม	ค้าขาย ดนตรี เป็ดหมวก ศิลปะ	ค้าขาย ดนตรี เป็ดหมวก ศิลปะ ลานอาหาร กิจกรรมศิลปวัฒนธรรม
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เสน่ห์ย่านเก่า ถนนริมน้ำ ห้องแถวคนจีนปนลาว กว่า 620 หลัง เป็นชุมชนอนุรักษ์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุด และได้รับการดูแลสภาพและควบคุมด้วยเทศบัญญัติ โฮมสเตย์ บรรยากาศท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์	ถนนคนเดินขอนแก่นอยู่บนถนนสำคัญ มีขนาดใหญ่ ศูนย์ราชการสองข้างทาง ทำให้สามารถจัดกิจกรรมได้อย่างกว้างขวาง หลากหลาย สะดวก ไม่ติดขัดการเข้าออกของชุมชน พยายามส่งเสริมกิจกรรมสร้างสรรค์มากกว่าค้าขายอย่างเดียว มีอาหารอร่อยที่คัดสรรอย่างดี สินค้าทำมือสร้างสรรค์ ศิลปิน เป็นถนนคนเดินจำนวนไม่กี่แห่งของภาคอีสานที่คนข้ามจังหวัดก็มา

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	ถนนคนเดินชายโขงสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์การค้าของเมืองชายแดนฝั่งโขง เดิมเคยมีการค้าคึกคักทั้งไม้ และงานฝีมือ (หมอนที่นอนหนุน) ปัจจุบันกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ผู้คนมาเยือนมากที่สุด เป็นหน้าเมืองระหว่างไทยกับลาว	เป็นถนนศูนย์ราชการ แม้ไม่เก่าแก่ แต่สำคัญในเชิงเศรษฐกิจ และการปกครอง
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	เป็นถนนขนาดเล็ก ให้บรรยากาศอบอุ่น ใกล้ชิด เหมือนถนนในละแวกบ้าน ไม่ค่อยมีต้นไม้ แต่มีร่มเงาจากอาคาร ผิวถนนเรียบ ถาวร เดินง่าย ไม่มีทางเท้า แต่ถนนไม่พลุกพล่าน อาคารอนุรักษ์ สวยงาม มีการตกแต่ง มีข้าวของให้ดูตลอดทาง ทั้งเวลาเปิดและปิดถนน มีระยะการมองเห็นที่เหมาะสม เก็บรายละเอียดได้ พื้นที่เปิดโล่งเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารที่ทำให้มองเห็นแม่น้ำโขงได้ สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถไม่พอ ถนนซอยค่อนข้างแคบ และอาจบังหน้าร้าน	ถนนกว้างขวาง เดินสบาย ไม่แออัด มีการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้ โคมไฟ ทางวันแดดร้อนบ้าง ผิวถนนแข็งแรง เดินง่าย มีทางเท้าและ street furniture มีอาคารราชการ พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ ขนบตลอดถนน ทำให้ไม่อึดอัด ทั้งยังสามารถพักผ่อนระหว่างเดินได้ ที่จอดรถพอเพียง
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนน1 ครั้ง/คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงค่าตอบแทนหรือไม่	มีคณะทำงานเป็นผู้ดูแลหลัก เทศบาลมีส่วนร่วมบ้าง แต่บทบาทยังไม่ชัดเจน ไม่มีการจัดคน ไม่เก็บค่าธรรมเนียม ไม่มีค่าตอบแทนคนทำงาน ใช้การช่วยกันสอดส่องดูแล	บริหารจัดการโดยเทศบาลเป็นหลัก มีการมการเทศบาล มีสภาเมือง มีภาคีกลุ่มปฎิบัติกิจจากภาครัฐและเอกชนร่วมสนับสนุน (เทศบาล อบจ.จังหวัด สภาอุตสาหกรรม หอการค้า สภาทนายความ) ใช้คนครั้งละ 50 คน/ครั้ง ได้เบี่ยเลี้ยงล่วงหน้า
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการแข่งแข่งต่อหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง พยายามควบคุมด้วยระเบียบผู้ค้า

ภาคีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	ไม่มี	ประมาณ 80-110 บาท ต่อแผง (แผง 80 บาท ไฟฟ้า 5 บาทต่อดวง ชยะ 20 บาท) งานคัดสรรคิด 60บาท
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	ไม่มี	รายรับ 60,000 – 70,000 บาทต่อครั้ง หลังหักค่าใช้จ่าย เข้า เทศบาลเป็นหลัก
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	ไม่มี	งบประมาณรายจ่ายเฉลี่ยต่อปี 2,000,000 บาท หรือ 100,000-150,000 ต่อเดือน หรือ 30,000-40,000 ต่อครั้ง
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	รักษาความสะอาด ไม่ทำลายภาพลักษณ์ของเมืองอนุรักษ์ สินค้าพื้นเมืองท้องถิ่น ภูมิปัญญา	มีระเบียบผู้ค้า บัตรผู้ค้าชัดเจน กำหนดประเภทสินค้าที่ส่งเสริม คือ ศิลปะ ทำมือ สินค้าแปลก หายาก สินค้าภูมิปัญญาชาวบ้าน อนุรักษ์วัฒนธรรม สินค้าลดโลกร้อน
21.เอกสารประชาสัมพันธ์	ไม่มี	มีแผ่นพับประชาสัมพันธ์โดยเฉพาะ มีปรากฏในแผนที่ท่องเที่ยวของเมืองอินเตอร์เน็ต ป้ายผ้า
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	มีรายงานวิจัยของสถาบันการศึกษา	มีการประเมินของหน่วยงานและรายงานวิจัย
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ ตามคาดหวังหรือไม่ อย่างไร	ได้ตามที่คาดหวัง	ประมาณ 80-90%
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ความร่วมมือกันยังไม่เต็มที่ ยังต้องประสานความร่วมมือกันอยู่ บทบาทระหว่างชุมชนและเทศบาลยังคลุมเครือ	ส่วนมากเกี่ยวกับผู้ค้า หมุนเวียนเข้าออก แผงเร่
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	มีบ้างเรื่อง ความแออัดของรถที่มา ที่จอดรถ เสียงเพลง ชยะ	มีน้อย พยายามเลี่ยงพื้นที่เอกชนอยู่แล้ว
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	ร่วมมือร่วมใจ อนุรักษ์นำผลประโยชน์ ระบบกรรมการชุมชน	เลือกที่ตั้งที่ไม่มีปัญหา พุดคุยกันผ่านสภาเมืองทุก 3 เดือน ที่มงานถึงลูกถึงคน
27.มีโมเดลถนนคนเดินหรือไม่ปรับ	ศึกษาจากต่างประเทศบ้าง	ดูงานหลายที่ ทั้งเชียงใหม่ เชียงราย พิชญโก แต่ปรับใช้จากของเชียงราย

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
ใช้อย่างไร		มากที่สุด
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่แตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	แตกต่างชัดเจน ทั้งบริบท บรรยากาศ ระบบบริหาร	คล้ายของเชียงราย แต่ก็ต่างจากที่อื่น ที่นี้จะกว้างขวางกว่าที่อื่น สะดวก มีจุดขายที่สินค้า ดึงคนมาได้จากจังหวัดใกล้เคียง
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินนี้มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	ต่างกัน เพราะที่นี่ไม่เน้นการค้า ไม่เก็บค่าแผง แต่ให้ชุมชนและคนในท้องถิ่นได้มีพื้นที่ผ่อนคลาย ค้าขาย กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถนนนี้ปกติก็มีคนเดินมากอยู่แล้ว ยิ่งหน้าท่องเที่ยวเดินกันแทบไม่ได้ ก็เลยปิดถนนให้ คนได้เดิน อาคารบ้านเรือนได้พัก ไม่ทรุดโทรมเร็ว	ต่างกัน เพราะถนนคนเดินมีการสร้างสรรค์ คัดสรร มีกติกาและการควบคุมที่ต่างไป ถนนคนเดินไม่เน้นกำไร แต่เน้นเปิดพื้นที่การเดินในเมืองให้คนได้ผ่อนคลาย พบปะ ปฏิสัมพันธ์ เรียนรู้เมือง
30.มีข้อเสนอแนะในการทำถนนคนเดินแก่ที่อื่นๆหรือไม่ อย่างไร	เชียงคานไม่เหมือนที่อื่น ไม่มีเก็บเงิน ทำเอง ช่วยกันเองทั้งหมด ไม่พยายามจัดฉาก มีระบบดีๆ มีคณะทำงาน ที่มีตัวแทนผู้ประกอบการร้านอาหาร ที่พัก ร้านขายของที่ระลึก ขนส่ง ชาวบ้านทั่วไป ทุกคนต้องช่วยกัน ไม่ยึดเอาตัวเองเป็นหลัก เอาอนุรักษ์มานำธุรกิจ กำหนดกฎหมายมาคุมสภาพแวดล้อมเชิงอนุรักษ์ ได้ทันการ	การทำถนนคนเดินไม่ง่าย ต้องมีคนดำเนินการจริงจัง ใช้ระบบราชการมาบริหารไม่ได้ ต้องถึงกับคนพอควร ภาคอีสานมีการท่องเที่ยวไม่มากเท่าภาคอื่น แต่ละจังหวัดก็ห่างกัน คนท้องถิ่นกำลังซื้อก็น้อย เมืองใหญ่อย่างเดียวทำไม่ได้ โคราช อุดร อุบล ทำไม่ได้ มันต้องมีทั้งการท่องเที่ยว มีนักศึกษา มีคนเดิน มีเศรษฐกิจเมืองมาหนุนด้วย
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นไครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	แรกๆ มีอยู่ ปัจจุบันก็ยังกระทบกันบ้างเรื่องที่ดินเพราะถนนเล็กมาก ต้องขอความร่วมมือกัน เรื่องขยะหน้าบ้าน ใช้การประชุมกรรมการพูดคุยกันให้บ่อย บทบาทของเทศบาล ปัจจุบันก็ยังจะเข้าไปไม่ถึงถนนคนมากนักเพราะชุมชนยังดูแลเองอยู่	มีบ้าง แต่ปัญหาเรื่องการเข้าออกแทบไม่มีเลยเพราะถนนศูนย์ราชการมีบ้านเรือนอยู่น้อยมาก
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้อำนาจ การเปลี่ยนแปลงผู้บริหาร ท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	ก็มีอยู่บ้าง เดิมเป็นของชุมชน และต่อมาให้เทศบาลช่วยแต่ชุมชนยังจัดการเองอยู่โดยมีการกรมการดูแล ส่วนเทศบาล จังหวัด ททท. ก็ช่วยเรื่องประชาสัมพันธ์ ส่วนจราจรก็ดูแลเรื่องความสะดวก	มีบ้าง ถนนคนเดินก็เป็นนโยบายกึ่งเศรษฐกิจ-การเมืองอยู่ ทั้งยังมีการเมืองระหว่างผู้ค้า เรื่องเส้นสายในการเข้ามาขายในพื้นที่ พ่อค้ามาเฟีย การแข่งขันจริงจังกับการค้าและผลประโยชน์จนทำให้ถนนจาดเสน่ห์ที่ตั้งใจไว้แต่เดิมไป ปัญหาที่ต้องแก้ไขเป็นเรื่องๆ แนวทางก็ต้องรักษาไว้ให้ได้

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่ อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	เกี่ยวกับการท่องเที่ยว สังคม วัฒนธรรม สภาพแวดล้อมมากที่สุด โดยเฉพาะการกระตุ้นให้คนตระหนักถึงคุณค่าของประวัติศาสตร์ในบริบทปัจจุบัน เกี่ยวข้องกับสิทธิการเดินเท้า เน้นการเดินและจักรยานในชุมชน	เกี่ยวข้องกับทุกประเด็นที่กล่าวมา พยายามเน้นไปถึงคิ่ถนนให้คนเดินด้วย
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	ไม่มี	กำลังจะมีถนนคนเดินมะลิวัลย์หน้า มหาวิทยาลัยขอนแก่น เป็นถนนคนเดินเอกชน

ตารางที่ ก-4 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคใต้

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
1.วันลงพื้นที่	22-23 มีนาคม 2555	8-11 เมษายน 2555	14-20 เมษายน 2555	22-23 เมษายน 2555	18-20 พฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	22 กันยายน 2553	18 ธันวาคม 2552	13 เมษายน 2549	27 มีนาคม 2553	มีนาคม 2554
3.วัน เวลา ปิดถนน	ทุกวัน พุธ-ศุกร์ เวลา 16.00 - 22.00 น.	ทุกวัน ศุกร์ เสาร์อาทิตย์ เวลา 17.30 - 22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 16.00 - 22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 15.00 - 22.00 น.	ทุกวันศุกร์-เสาร์ เวลา 16.00 - 22.00 น.
4.ความยาวถนนที่ปิด	ประมาณ 500 เมตร	ลานที่จอดรถของสถานีรถไฟ ขนาดประมาณ 15 ม. * 38ม.	ประมาณ 400 เมตร	ประมาณ 1,000 เมตร	ประมาณ 700 เมตร
5.ความกว้างถนน	8 เมตร	ลานที่จอดรถของสถานีรถไฟ ขนาดประมาณ 40 ม.* 60 ม.	18 เมตร	6 เมตร	12 เมตร
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก...ถึง...)	ลานเพลิน Lime Light Avenue ถนนตีบุก ตัดใหม่	หน้าสถานีรถไฟ จังหวัดตรัง จุดตัดของถนนสถานีกับถนน พระราม6	ถนนศรีตาปี เชิงสะพานนริศ ริมเขื่อนแม่น้ำตาปี	ถนนสายกลาง (ทั้งสาย)	ถนนจะนะ จากแยกอนุบาลถึง แยกชุมสาย TOT
7.จำนวนร้านค้า	180 – 200 ร้าน	100 - 120 ร้าน	250 ร้าน	150 ร้าน	380-400 ร้าน
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	ตลาดปล่อยของ ปลดปล่อย ความเป็นตัวคุณ หรือ Phuket Indy Market	“สถานีคนเดิน : Chan-Chala Night Market”	ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี Walking street @ Suratthani	ถนนคนเดินหน้าทอน	ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก ถนนคนเดินเพลินกินของ หรอย ย้อนรอยบ่อয়ง
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 2.00 ม.*1.00 ม.	เป็นแผงๆ ละ 2.00 ม.*1.50 ม.

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
10.ประเภทกิจกรรม	การแสดงออกทุกประเภท ทั้ง ปล่อยร้อง เต้น เล่นดนตรี ดีเจ พิธีกร มายากล กายกรรม	การแสดงของนักเรียน นักศึกษาและเยาวชน รวมถึง คนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ	การแสดงของนักเรียน นักศึกษาและเยาวชน รวมถึง คนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ เต้นบีบอย	การแสดงของคนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ โดยจัดเป็น เวทีสำหรับการแสดงและ ประกวด	ดนตรี เป็ดหมวก วาดรูป หนังสื กลางแปลง หนังสืตะลุง
11.จุดเด่นและ ลักษณะเฉพาะ	เป็นที่ปล่อยของไม่เน้น เฉพาะธุรกิจการขาย -ปล่อยงานศิลปะ งานไอดี งานทำมือ ของคนภูเก็ต -ปล่อยดนตรีกันสดๆ จาก นักดนตรีมืออาชีพและ สมัครเล่นภูเก็ต -ปล่อยการแสดงหลากหลาย ทั้งร้องทั้งเต้นโดยเด็กภูเก็ต -ปล่อยอาหารหลากหลาย ชนิดฝีมือคนภูเก็ต -ปล่อยกิจกรรมดี ๆ ทุกรูป ตามแนวทาง เช่นหมวก รองเท้า เสื้อยืด ฯลฯ	เน้นสร้างความเป็นเอกลักษณ์ และความเป็นวิถีชีวิตชาว ตรัง โดยนำเสนอสินค้าใน ลักษณะ ขนมพื้นบ้าน อาหาร พื้นเมือง สินค้าที่ระลึก สินค้า หัตถกรรม ศิลปะและงานฝีมือ และในขณะเดียวกันก็ สอดแทรกการรณรงค์ให้ เยาวชนรุ่นใหม่ได้กล้า แสดงออกทางวัฒนธรรมหรือ กิจกรรมสร้างสรรค์สังคม เช่น การแสดงดนตรีเปิดหมวก การ ร้องรำทำเพลง	แหล่งรวมสินค้าท้องถิ่น อาหารพื้นเมือง แหล่งบันเทิง ทางวัฒนธรรม กิจกรรม เยาวชน ในบรรยากาศพักผ่อน ริมแม่น้ำตาปี	มีบรรยากาศค่อนข้างเป็น ตลาดนัดแบบย้อนยุค เพราะ ถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็น ฉากหลัง เรียงรายเป็นแนว ยาว ตลอดทั้งเส้น	มีกำแพงเมืองเก่าเป็น สัญลักษณ์ อยู่ในเขตเมืองอนุรักษ์ มีฉายหนังกลางแปลง หนังสื ตะลุง มีอาหารพื้นบ้าน กิจกรรมสร้างสรรค์ ดนตรี สินค้าอินดี้ ของสะสม

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผัง เมือง ประวัติศาสตร์	ไม่มีความสัมพันธ์กับ ประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านที่ พักผ่อน ออกกำลังกาย คือ Lime Light Avenue และ ลาน 72พรรษา	สัมพันธ์กับผังเมือง สถานี รถไฟเป็นที่รวมตัวของทุกคน นอกและในพื้นที่ เข้าถึงง่าย เห็นได้ชัดเจน ใกล้ตลาดและ ศูนย์การค้า	เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์ การติดต่อค้าขายทางน้ำ/ ท่าเรือนอนไปเกาะ	เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์ การติดต่อค้าขายตั้งแต่อดีต เป็นศูนย์รวมหน่วยงาน ราชการ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเป็นประตูสู่ เกาะสมุย	มีความสัมพันธ์กับผังเมืองและ ประวัติศาสตร์เมือง อยู่ในย่าน เก่า กลางเมือง มีกำแพงเมือง เป็นสัญลักษณ์ แต่ไม่ได้อยู่ใน แหล่งที่อยู่อาศัยมากนัก จึง จัดการพื้นที่ง่าย เพราะข้างหนึ่ง เป็นกำแพง อีกฟากหนึ่งเป็น พิพิธภัณฑสถานและหน่วยราชการ จึงส่งเสริมกิจกรรมถนนคน เดินได้ดี
13.องค์ประกอบ กายภาพที่ส่งเสริมถนน คนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	-ด้านหน้าติดถนนตีบๆตัดใหม่ เป็นเส้นทางสัญจรเข้าย่าน เมืองเก่า -ฝั่งตรงข้ามมีต้นไม้และภูมิ ทัศน์ ที่สวยงาม ของลาน 72 พรรษา -ที่จัดถนนคนเดินเป็นพื้นที่ เปิดโล่ง ผิวพื้นถนนคอนกรีต สำหรับจอดรถของ Lime Light Avenue	-มีพื้นที่กว้าง เนื่องจากปกติ เป็นที่จอดรถ -มีภูมิทัศน์เป็นสถานีรถไฟ เข้าไปนั่งพักผ่อนได้ ไม่มี ต้นไม้ให้ความร่มรื่น -ผิวถนนเป็นถนนเรียบลาด ยาง -กลุ่มอาคารข้างเคียงมีอาคาร เก่ากระจายตัวในละแวก เช่น โรงแรมศรีตรัง อาคารเก่าแบบ ชิโนย่านตลาดสด	-ถนนกว้างต่อกับทางเท้าที่ เป็นลานเดินริมน้ำ ทำให้มี พื้นที่มาก แม้จะปิดถนนเป็น ช่วงสั้น -มีภูมิทัศน์ริมแม่น้ำแม่น้ำตาปี มี ต้นไม้ร่มรื่น เป็นที่พักผ่อนของ ประชาชน -ผิวถนนเป็นถนนลาดยาง และ ส่วนปูบาตริมน้ำเป็น คอนกรีต -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่ เป็นอาคารเก่า บางส่วนปรับปรุง	-อาคารโดยรอบเป็นเรือน การค้าห้องแถวไม้แบบเก่า -มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการครบ -ไม่มีพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ ใช้พื้นที่หน้าบ้านที่ติดริมถนน -ไม่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ (ส่วนใหญ่เป็นรถมอเตอร์ไซด์)	- ถนนกว้าง - มีต้นไม้ร่มรื่น ทิวทัศน์ดีแม้ใน วันปกติ - ผิวถนนเรียบ คุณภาพผิวดี มีทางเท้า - มีกำแพงเก่า - มีพิพิธภัณฑสถานพะธำมรงค์ - สาธารณูปโภคครบ - จอดรถบนถนนรอบบริเวณ พอเพียง

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
14.การบริหารจัดการ โดยหน่วยงานใดบ้าง/ ใช้คนประมาณกี่คนต่อ การปิดถนนหนึ่งครั้ง/ คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยง หรือค่าตอบแทน หรือไม่	ดำเนินการโดยเอกชน ที่มี คนงานของตัวเองควบคุมครบ วงจร(เช่น ระบบไฟ เก็บของ เก็บขยะ)/ทั้งหมดใช้คน ประมาณ 8 คน /ค่าตอบแทน คิดรวมในเงินเดือนซึ่งปกติ เป็นพนักงานที่บริษัทอยู่แล้ว (ไม่เปิดเผยรายค่าจ้าง)	ดำเนินการโดยชมรมถนนคน เดินตรัง (ร่วมกับ ททท.ตรัง พาณิชย์จังหวัดตรัง สมาคม ธุรกิจท่องเที่ยวและหอ วัฒนธรรม ร่วมกันตั้งชมรม โดยใช้ตัวแทนจากแต่ละ หน่วยงานมาเป็นสมาชิก)/ใช้ คนประมาณ 5 คนในการปิด ถนน 1 ครั้ง(ส่วนใหญ่เป็น อป ภร.)/คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงวัน ละ 240 บาท	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 12 คน ต่อการปิดถนนหนึ่ง ครั้ง /คนทำงานได้เบี่ยเลี้ยงวันละ 240 บาท	ดำเนินการโดยชุมชน (รับผิดชอบเรื่องแผงและความ สะอาดกันเอง ส่วนไฟเทศบาล มาติดตั้งให้ ตัวแทนชุมชน ดูแล)	-เทศบาลเมืองสงขลาเป็น ผู้ดำเนินการหลัก ใช้คน ประมาณ 20 คนต่อครั้ง แบ่งเป็นเก็บเงิน เช็กแผง ดูแล สถานที่ ประชาสัมพันธ์ 10 คน และจราจร/เทศกิจ อีก 10 คน ได้เบี่ยเลี้ยงล่วงหน้าตามปกติ
15.มีการแบ่งให้เอกชน เข้ามาจัดการใหม่ เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาด นัด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการแข่งแผงต่อ หรือไม่	ไม่มี ทุกแผงขายของ ขึ้นตรง กับเจ้าของเท่านั้น	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี(ไม่เก็บเงิน แล้วแต่ผู้ขาย ตกลงกัน)	มีบ้าง เทศบาลทราบจะคัด ออก
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้า ต่อวัน	150 บาท	50 บาท	-แผงประจำ 20 บาท เป็นค่า ขยะ -แผงจับฉลาก 50 บาท	ไม่มีมีการเก็บค่าเช่า ค่าบำรุง หรือ ค่าใช้จ่ายใดๆ งบประมาณทั้งหมดในการ ดำเนินงานได้มาจากการ บริจาคโดยสมาชิกในชุมชน	50 บาทสำหรับแผงเล็ก เช่น อินดี้ 150 บาทสำหรับแผง เสื้อผ้าและเครื่องใช้ ส่วนแผง อาหารขึ้นกับขนาด ประมาณ 100-250 บาทต่อราย ส่วน

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
				และหน่วยงานต่างๆ ส่วน ช่องทางการสนับสนุนกิจกรรม เช่น ช่วยซื้อสต็อกเกอร์ เสื่อยึด ที่กองอำนวยการ โดยรายได้ จะนำเข้ากองทุนหน้าทอน	อนุรักษ์ไม่เก็บค่าธรรมเนียม
18.รายรับเฉลี่ยจากค่า เช่าแผงต่อ ครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	รายรับ 30,000-35,000 บาท/ ครั้ง เงินเข้าผู้จัด	5,000-6,000บาท/ครั้ง เงินเข้าชมรม	5,000-8,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	-	70,000-90,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล
19.รายจ่ายดำเนินงาน ต่อครั้ง	25,000 (ประมาณ 100,000/ เดือน)	1,200-1,500บาท/ครั้ง (ไม่รวมค่าเช่าที่จากรถไฟ)	2,880 บาท/ครั้ง	-	15,000-20,000 (ประมาณ 60,000-80,000/เดือน) หลักๆ เป็นค่าไฟ ประมาณ 25% ล่วงหน้า 75%
20.ระเบียบการและ กติกากการเข้ามาถนน คนเดินมีหรือไม่ (ขอ เอกสารแนบ ถ้ามี)	ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามเอา เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เข้า มาในถนนคนเดิน	มี (ตามเอกสารแนบ)	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่ส่วน อื่นๆตามเอกสารแนบ		ห้ามแอลกอฮอล์ การขาด ลา ของผู้ค้า มีบัตรผู้ประกอบการ การตรวจสอบใช้เดินสำรวจ รายแผง
21.เอกสาร ประชาสัมพันธ์ถนนคน เดิน ผัง แผนที่ มี หรือไม่ (ขอเอกสาร แนบ ถ้ามี)	มี(ตามเอกสารแนบ)	มี (ตามเอกสารแนบ)	ไม่มีเอกสาร(ใช้ป้าย/รถ โฆษณาในช่วงแรก)	มี (ตามเอกสารแนบ)	มีแผนที่เมืองแสดงตำแหน่ง ถนนคนเดิน

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	ไม่มี	ไม่มี	มีคนมาสัมภาษณ์ประกอบข้อมูล แต่ไม่มีงานที่บันทึกไว้	ไม่มี	มีประเมินโดยหน่วยงานเอง
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่อย่างไร	ได้เกินคาด มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น	ตามคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้าให้ความสนใจตลอด	ได้เกินคาด มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น	ได้ตามคาดในช่วงแรก	ประมาณ 80% พอใจผลการดำเนินงาน และให้ความร่วมมือดี
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ไม่มี	คนสนใจของกินมากกว่าสินค้าพื้นเมือง จึงต้องปรับประเภทสินค้า	พื้นที่ไม่พอสำหรับผู้ค้า รับผิดชอบ 250 ร้าน(มีโครงการจะขยายเพิ่ม)	มีคนเดินเกิดขึ้นตามกันทั่วเกาะ ทุกวัน แต่แม่ค้าเป็นกลุ่มเดิม	การเข้าออกของคนในพื้นที่ปัญหาผู้ค้าผิดแนวทางที่ต้องการส่งเสริม
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	ให้ความร่วมมือได้ประโยชน์ร่วมกัน	ให้ความร่วมมือดีเพราะผูกขาดโดยการเช่าที่	ให้ความร่วมมือได้ประโยชน์ร่วมกัน	ให้ความร่วมมือดี	มีบ้างในช่วงแรก ภายหลังปรับจนลงตัว
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	ความกล้าและกว้างขวางในพื้นที่	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย และระบบการจัดการ	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย และระบบการจัดการ	ทุกคนในชุมชนร่วมกัน	ทำงานเป็นทีม เข้าถึง แบ่งส่วนชัดเจน มีหัวหน้ากลุ่ม สอดส่องดูแลใกล้ชิด มีเทคนิคจัดการผู้ค้าโดยเฉพาะแผงเร่
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้หรือไม่ อย่างไร	ไม่มี พยายามทำ (ภูมิไจมา)	เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์/ นำมาปรับใช้ให้มีความเป็นตรัง เช่น เน้นเอกลักษณ์ด้านอาหาร เพราะตรังเป็นเมืองคนช่างกิน อาหารหลากหลายมีเอกลักษณ์	เชียงใหม่ พิษณุโลก/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของจังหวัดมาใช้เช่น เน้นพื้นที่พักผ่อน ร่วมกับการเดินเลือกสินค้า เน้นสินค้าที่มีเอกลักษณ์สุราษฎร์	เชียงใหม่/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของที่ตั้งถนนคนเดินมาใช้ คือถนนสายกลาง มีอาคารเก่าที่มีเอกลักษณ์ คนได้ดูอาคารควบคู่กับดูสินค้า(วันปกติมี	ปาย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน น่าน ชะอำ หัวหิน ไปศึกษาระบบการทำงาน จัดการคน บุคลากร กฎระเบียบ แต่ต้องมาปรับใช้เพราะคนทางใต้จะค่อนข้างแข็ง

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
				การค้าขายอยู่แล้ว)	
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	สร้างสีสัน โดยการจัดแนวทาง (Theme) ที่ต่างกันทุกสัปดาห์ มีการประกวดและให้ของรางวัลสำหรับผู้แต่งตัวตามแนวทาง มาเดินถนนคนเดิน	มีสีสันที่เป็นนานาชาติรถเข้าออก เป็นที่พบกันของผู้มาเยือน และเจ้าบ้าน มีสินค้าพื้นถิ่นเมืองตรัง	มีสินค้าที่แสดงออกถึงจังหวัด เช่น โอท็อปสุราษฎร์ ของ ทำมือ	ตั้งอยู่บนถนนที่มีประวัติศาสตร์ มีอาคารเก่าเป็นตลาดชาวบ้าน อบอุ้น	เป็นย่านกำแพงเมืองเก่า บ้านเรือนบนถนนมีน้อย ปัญหาไม่ค่อยมี ถนนกว้างขวาง ที่จอดรถพอเพียง อาหารได้ ประเพณี วัฒนธรรมได้
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัด โดยมีการเปิดพื้นที่สำหรับการแสดงความสามารถ มีการคัดเลือกสินค้า คัดเลือกผู้ค้า และกำหนดกติกาสำหรับผู้ที่มาถนนคนเดิน	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัด ถนนคนเดินมีแนวคิดมีเอกลักษณ์สื่อถึงความเป็นตรัง ไม่เน้นขายของอย่างเดียว เน้นการท่องเที่ยวด้วย	ต่างกัน ดีกว่าตลาดนัด สินค้าและบรรยากาศมีการเน้นความเป็นสุราษฎร์ธานี ตลาดนัดมีความเหมือนกันหมด ไม่มีเอกลักษณ์	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่าตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ด้วย	เป็นตลาดนัดย่อยๆ ที่มีการจัดระเบียบ บังคับการใช้พื้นที่ชัดเจน มีแนวคิด ไม่ใช่ค้าขายอย่างเดียว แต่ต้องส่งเสริมเอกลักษณ์เมืองเก่าด้วย เป็นนโยบายของราชการ
30.มีข้อเสนอแนะในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆ หรือไม่ อย่างไร	ควรมีการดำเนินการแบบครบวงจร เพราะทำให้ควบคุมให้ถนนคนเดินไปในทิศทางที่กำหนดไว้ได้ง่าย ทั้งผู้ค้า และนักท่องเที่ยว	ต้องมองโน้มน้าคนนอกที่เข้ามาท่องเที่ยวและมองความต้องการคนในพื้นที่เองด้วย ถนนคนเดินจึงจะไปรอด	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น	ความร่วมมือของคนในชุมชน	ควรศึกษาดูงานก่อนทำ นำมาปรับใช้ให้เหมาะสม ควรปรับปรุงกายภาพให้เอื้อต่อการเดิน ต้องอดทนรอจนกว่าจะติด ใช้เวลาเป็นปี

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	ไม่มี เพราะเป็นของเอกชน ดำเนินการในพื้นที่ของเอกชนด้วยกัน (คนกันเองทั้งนั้น)	ผู้จัดผลประโยชน์จากการประมวลพื้นที่รถไฟ ประสานความร่วมมือโดยแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน (ซับซ้อนมาก)	คนสัญจรที่ใช้เส้นทางประจำ ประสานความร่วมมือโดยขอความกรุณาแนะนำให้ใช้เส้นทางอื่น	ไม่มี	ชาวบ้านบางส่วน ตลาดเปิดท้ายที่อื่น ร้านค้ารถเข็นนอกถนนคนเดินที่เสียลูกค้า
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	ไม่มี เพราะเป็นของเอกชน ดำเนินการในพื้นที่ของเอกชน	มีการเปลี่ยนผู้บริหาร ทำให้นโยบายและแผนเปลี่ยนไปจึงต้องร่างใหม่โดยอาศัยตัวอย่างของเดิม	มีการเปลี่ยนผู้บริหาร ทำให้นโยบายและแผนเปลี่ยนไปจึงต้องร่างใหม่โดยอาศัยตัวอย่างของเดิม	ไม่มี เพราะชาวบ้านจัดการกันเอง	มี ถนนคนเดินเป็นนโยบายหาเสียงของนายกเทศมนตรี เป็นแผนนโยบายท่องเที่ยว การเปลี่ยนแปลงจะมีผลเมื่อนโยบายเปลี่ยน
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่ อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องถิ่นและผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	มากที่สุด คือ ท่องเที่ยว เศรษฐกิจชุมชน ส่งเสริมสังคม วัฒนธรรม เกี่ยวข้องน้อยกับเรื่องสุขภาพ สิทธิคนเดินเท้า

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
-สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนน โดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	แสดงออกของคนทุกเพศทุก วัย และมีการควบคุมในเรื่อง ของบุหรี่ยและเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัดโดย ทีมของผู้จัดเอง	แสดงออกของคนทุกเพศทุก วัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกัน	แสดงออกของคนทุกเพศทุก วัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกัน	แสดงออกของคนทุกเพศทุก วัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นกัน	
34.ในจังหวัดท่านมี ถนนคนเดินที่อื่นอีก หรือไม่ (ระบุ)	ไม่มี	ไม่มีถนนคนเดิน มีตลาดเปิด ท้ายช่วงเย็น ซึ่งเปิดมาก่อน ถนนคนเดิน	ถนนคนเดินเมืองท่าข้าม อำเภอพุนพิน	-ถนนคนเดินวันศุกร์ที่ตลาด เก่าปอดุด -ถนนคนเดินวันอาทิตย์ที่ ชุมชนละไม -ถนนคนเดินวันพฤหัสบดีที่ ชุมชนแม่น้ำ	ไม่มี

ภาคผนวก ข
ตารางสรุปการวิเคราะห์ระดับภาค

ตารางที่ ข-1 สรุปการวิเคราะห์ระดับภาค

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
ถนนที่สำรวจ	เชียงใหม่ เชียงราย (2 ที่) พิษณุโลก ลำปาง	ราชบุรี นครสวรรค์ อุทัยธานี	ขอนแก่น เชียงคาน	สงขลา ภูเก็ต ตรัง สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย	
1.วันลงพื้นที่	มกราคม 2555	เมษายน และพฤษภาคม 2555	เมษายน 2555	มีนาคม และพฤษภาคม 2555	มกราคมถึงพฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	กลุ่มบุกเบิกตั้งแต่ 2545 จนมี มากที่สุดในปัจจุบัน	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบายรัฐบาล ที่ส่งเสริมถนนคนเดินในทุก จังหวัด	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบายรัฐบาล ที่ส่งเสริมถนนคนเดินในทุก จังหวัด	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบาย รัฐบาลที่ส่งเสริมถนนคนเดินใน ทุกจังหวัด	ภาคเหนือมีมานานที่สุด คือ 10 ปี (2545-2555) ส่วนภาคอื่น พัฒนามาได้ 3-5 ปี
3.วัน เวลาปิดถนน	เสาร์/อาทิตย์	ศุกร์/เสาร์/อาทิตย์	วันเสาร์ ยกเว้นเชียงคานที่ปิดทุก วัน	พฤหัสบดี/ศุกร์/เสาร์/อาทิตย์	ส่วนมากเสาร์/อาทิตย์ หากมี หลายแห่งจะสลับวันกันไป
4.ความยาวถนนที่ปิด	มีความยาวมาก 500-2000 เมตร	ระยะทางสั้นๆ ประมาณไม่เกิน 500 เมตร	ประมาณ 950 เมตร ยกเว้นเชียง คานที่ยาวกว่า 2.8 กิโลเมตร	มีความยาวประมาณ 1000- 1500 เมตร	ภาคกลางมีระยะสั้น ส่วน ภาคเหนือมีระยะทางยาวกว่าที่ อื่น ยกเว้นเชียงคานที่ยาวกว่า 2.8 กิโลเมตร
5.ความกว้างถนน	6-15 เมตร	8-12 เมตร	6-20 เมตร	6-18 เมตร	เฉลี่ยประมาณ 12 เมตร ขึ้นกับ ขนาดถนนเดิมของพื้นที่นั้น
6.บริเวณที่ปิดถนน	กลางเมือง ย่านการค้าหน้า เมือง	กลางเมือง ย่านการค้าใกล้แม่น้ำ	กลางเมือง ย่านการค้าริมน้ำโขง	กลางเมือง ใกล้ทะเล	กลางเมือง ย่านการค้า ใกล้ แม่น้ำ
7.จำนวนร้านค้า	700 - 3,000 แผง	150 – 300 แผง	400 – 900 แผง	100 – 400 แผง	ขนาดเล็กเป็นหลัก 100-500 แผง ในภาคใต้ ขนาดกลางประมาณ 500-

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					1,000 แผง ในภาคอีสาน ขนาดใหญ่ 1,000-2,000 แผง และขนาดใหญ่มาก คือ 2,000-3,000 แผง พบเฉพาะในภาคเหนือ
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ กายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว สังคม และวัฒนธรรม	ส่วนมากเน้นจุดเด่นของพื้นที่
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งการใช้พื้นที่คล้ายตลาดนัด คือ ตามประเภทสินค้า แต่มีความต่างกับตลาดนัดที่กิจกรรมสังคม วัฒนธรรม และแนวคิดเฉพาะของพื้นที่นั้นๆ
10.ประเภทกิจกรรม	เน้นอัตลักษณ์ล้านนา สนุกสนาน มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ สิทธิ เสรีภาพ การเมือง	เน้นอัตลักษณ์ลุ่มน้ำภาคกลาง ชาวนา พ่อค้าจีน เมืองริมน้ำมีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ เสรีภาพ	เน้นอัตลักษณ์อีสาน ลุ่มน้ำโขง มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ สิทธิ เสรีภาพ	เน้นอัตลักษณ์ภาคใต้ บรรยากาศท่องเที่ยว ทะเล มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ เสรีภาพ	แปรไปตามพื้นที่ ทั้งเชิงอัตลักษณ์ ประเภทกิจกรรม ขนาดชุมชนหรือเมืองที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่ โดยกิจกรรมสังคม วัฒนธรรมจะโดดเด่นที่สุด
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	ขนาดใหญ่ หลากหลาย ล้านนา ประวัติศาสตร์ สนุกสนาน ศิลปะการแสดง ไร่พืชนานา ไร่รวง ย่อนยุค	ขนาดเล็ก กะทัดรัด บรรยากาศ ชุมชน ลุ่มน้ำ พ่อค้าจีน ความเก่าแก่ ย่อนยุค อาหารไทย ดั้งเดิม ศิลปะ ดนตรีร่วมสมัย	ขึ้นกับบริบท มีทั้งบรรยากาศ อนุรักษ์ และร่วมสมัย ศิลปะและอาหารพื้นเมืองและร่วมสมัย	ขนาดเล็ก บรรยากาศทันสมัย ผ่อนคลาย อาหารภาคใต้ ทะเล ไร่พืชนานา ไร่รวง ย่อนยุค	ขึ้นกับทรัพยากรดั้งเดิมในพื้นที่ว่ามียะไรโดดเด่น ก็จะนำมาหรือพื้นที่หรือจุดเด่นให้เห็นภาพนั้นๆ เพื่อสร้างจุดเด่นให้จดจำ

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
	อาหารพื้นเมือง				ได้
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	ถนนสัมพันธ์กับพื้นที่มาก ทั้ง เชิงความเป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อ แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ราชการ ความเก่าแก่ มี ประวัติศาสตร์ เรื่องเล่า	ถนนสัมพันธ์กับชุมชนดั้งเดิม มัก เกิดในย่านการค้า ย่านตลาดที่ เคยติดตลาดแล้วในอดีตจน ปัจจุบัน	ขึ้นกับพื้นที่ มีทั้งระดับชุมชน ระดับเมือง สัมพันธ์กับแหล่ง ท่องเที่ยว ศูนย์ราชการ ความ เก่าแก่ มีประวัติศาสตร์ เรื่องเล่า	ถนนสัมพันธ์กับย่านเก่าที่มี นักท่องเที่ยวคึกคักอยู่เดิม ถนนคนเดินปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้ มีจุดขายมากขึ้น	โดยมากเชื่อมโยงกับ ประวัติศาสตร์ของพื้นที่ เป็น ย่านการค้าเดิม ย่าน ประวัติศาสตร์เก่าแก่ ศูนย์รวม อำนาจการปกครอง
13.องค์ประกอบกายภาพที่ ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	ขนาดถนนรองรับได้มาก สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทางสวยงาม มี ร่มเงา อาคารเก่าสวยงามข้างเคียง โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถไม่เพียงพอกับ จำนวนผู้มาใช้	ขนาดถนนกะทัดรัด ใกล้เคียง สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทาง สวยงาม มีร่ม เงา อาคารเก่าสวยงามข้างเคียง โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถเพียงพอเพราะคนไม่ มากนัก	องค์ประกอบขึ้นกับพื้นที่ มีทั้ง แบบเล็กๆ กะทัดรัด บรรยากาศ ชุมชน ที่จอดรถกับแคบ และ แบบใหญ่โต กว้างขวาง เดินง่าย ที่จอดรถสะดวก พื้นที่เปิดโล่ง มาก	ขนาดถนนกะทัดรัด ใกล้เคียง สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทาง สวยงาม มีร่ม เงา อาคารเก่าและธรรมชาติ สวยงาม โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถเพียงพอเพราะคนไม่ มากนัก	จำเป็นต้องมีองค์ประกอบ สนับสนุนเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม องค์ประกอบเหล่านี้เป็นปัจจัย ให้เกิดลักษณะและบรรยากาศ เฉพาะ ตลอดจนปัญหาและ อุปสรรคของการใช้และเข้าถึง พื้นที่ด้วย
14.การบริหารจัดการโดย หน่วยงานใดบ้าง/ใช้คน ประมาณกี่คนต่อการเปิด ถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้ เบียดเสียดหรือคำตอบแทน หรือไม่	เทศบาลร่วมกับภาคีเครือข่าย ใช้คนจำนวนมาก ประมาณ 80-100 คน มีเฉพาะที่กาด กองต้าที่เป็นแบบชุมชน จัดการเอง	เทศบาลร่วมกับชุมชนในการ บริหารจัดการ ถนนขนาดเล็กมัก ดำเนินการเองโดยชุมชน ใช้คน ประมาณ 20 คน	เทศบาลร่วมกับชุมชนภาคี เครือข่ายในการบริหารจัดการ ใช้ คน 10-50 คนในการดำเนินการ ต่อละครั้ง	เทศบาลร่วมกับชุมชนในการ บริหารจัดการ มีทั้งรัฐและ เอกชนดำเนินการใช้คน 10-20 คน	เทศบาลเป็นองค์กรหลักในการ จัดการทั้งพื้นที่และงบประมาณ เป็นหน่วยงานที่พร้อมเพราะมี หลายฝ่ายอยู่ในองค์กร การ จัดการโดยเทศบาลจะมี ลักษณะเบ็ดเสร็จ ใช้กำลังคน

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					ได้เต็มที่ มีการเก็บ ค่าธรรมเนียมผู้ค้าและแบ่งปัน ค่าใช้จ่ายแก่คนทำงาน ในกรณีชุมชนจัดการจะเป็น แบบร่วมแรงร่วมใจ ไม่เก็บ ค่าธรรมเนียม ไม่มีการให้ ค่าตอบแทนคนทำงาน แต่ ชุมชนได้ประโยชน์จากการ กระตุ้นเศรษฐกิจสังคม วัฒนธรรมแก่พื้นที่ ส่วนเอกชนจะเป็นการบริหาร คล้ายเทศบาล
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	เครือข่ายพ่อค้าเป็นการ รวมตัวกันเองในกลุ่ม มีการ ใช้เครือข่ายศิลปิน	ใช้ความสนใจของผู้มาร่วมทั้ง ผู้ค้าและผู้จัดกิจกรรม ไม่มีการจัด ฉากมากนัก เป็นไปตามสภาพ เดิม	สำหรับเชียงใหม่ จะใช้กลไก ชุมชนเป็นผู้จัดสรรและจัดการ ส่วนของขอนแก่นใช้การคัดเลือก ตลอดจนการสมัครเข้ามาเอง โดยผู้จัดจะจัดการให้มีกิจกรรม สม่ำเสมอ	มีการจัดการผู้ค้าในช่วงแรก จน อยู่ตัว ผู้กิจกรรมมาโดยสมัคร ใจมาเอง เพราะมีคนเดินมาก เป็นที่ดึงดูด	เครือข่ายผู้ค้าผู้จัดกิจกรรมมี ส่วนในการจัดการให้เกิดถนน คนเดินที่มีความหลากหลาย และน่าสนใจ ทั้งนี้ขึ้นกับความ คึกคักของเศรษฐกิจ คนเดิน และนักท่องเที่ยวที่มีอยู่
16.มีการแข่งแข่งต่อหรือไม่	มีทำกันเอง ผู้จัดการไม่รับรู้	ไม่มี	มีทำกันเอง ผู้จัดการไม่รับรู้	ไม่มี	ถนนคนเดินขนาดใหญ่ คนมาก เงินหมุนเวียนสูงมักมีปัญหาคน แย่งกันเข้ามาและทำให้เกิดการ แข่งกันเอง

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	20-250 บาทต่อแผง ขึ้นกับขนาดพื้นที่และกิจกรรมที่ต้องการส่งเสริม โดยมากแจ้งเป็นค่าไฟและค่าขยะ	20-30 บาทโดยมากแจ้งเป็นค่าไฟและค่าขยะ	0-110 บาท โดยมากแจ้งเป็นค่าไฟและค่าขยะ	20-150 บาท โดยมากแจ้งเป็นค่าไฟและค่าขยะ	ค่าธรรมเนียมขั้นต่ำมีตั้งแต่ 0 บาท ถึง 250 บาท โดยขั้นต่ำสำหรับแผงมาตรฐาน มีค่าไฟและค่าขยะ ส่วนแผงอาหารมีที่นั่งทางจะเก็บมากตามพื้นที่ ส่วนแผงสินค้าอุปโภคบริโภคที่ต้องการควบคุมปริมาณ เช่น เสื้อผ้า จะเก็บแพงกว่าแผงสินค้าที่ต้องการส่งเสริม เช่น ของทำมือ ของสะสม ของพื้นเมือง OTOP
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อ ครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	30,000-90,000 บาทต่อครั้ง รายรับเหลือจ่ายเข้าเทศบาลหรือชุมชน ซึ่งจะสำรองเป็นค่าพัฒนาและกิจกรรมถนนคนเดิน เหลือจากนั้นเป็นรายรับ	3,000-7,000 บาทต่อครั้ง รายรับหากเหลือจ่าย จะเข้าชุมชนไว้พัฒนาและจัดกิจกรรมถนนคนเดิน	0-70,000 บาทต่อครั้ง รายรับหากเหลือจ่ายเข้าเทศบาลและหน่วยงานร่วมจัดการ ซึ่งจะสำรองเป็นค่าพัฒนาและกิจกรรมถนนคนเดิน เหลือจากนั้นเป็นรายรับ	5,000-90,000 บาทต่อครั้ง รายรับหากเหลือจ่ายจะเข้าผู้ดำเนินการ โดยมาก คือเทศบาล ซึ่งจะสำรองเป็นค่าพัฒนาและกิจกรรมถนนคนเดิน เหลือจากนั้นเป็นรายรับ	ถนนขนาดเล็ก ชุมชนจัดการ มักเก็บค่าธรรมเนียมพอแก่รายจ่ายจึงไม่มีรายรับมากนัก และไม่เหลือจ่าย แต่หากเทศบาลและภาคีเครือข่ายจัดการ มักเป็นถนนขนาดใหญ่ ร้านค้ามาก ใช้น้จืดจัดการมาก มีรายรับเหลือจ่ายเข้าหน่วยงาน
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	3,500 - 60,000 บาทต่อครั้ง	500 – 7000 บาทต่อครั้ง	0 - 40,000 บาทต่อครั้ง	1,200 - 25,000 บาทต่อครั้ง	รายจ่ายขึ้นกับขนาดถนนตลอดจนวิธีการจัดการ กรณีปิดถนนโดยไม่มียาธรรมเนียม

การวิเคราะห์รายการภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					มักจะไม่มีรายจ่าย เพราะ ค่าใช้จ่ายรับผิดชอบกันเองทั้ง ค่าไฟและเก็บขยะ หากถนน คนเดินขนาดใหญ่ มี ค่าธรรมเนียม ใช้คนมาก ค่าไฟ มาก ค่าดำเนินการของทีมงาน มาก ก็จะมีค่าใช้จ่ายสูงตามไป ด้วย
20.ระเบียบการและกติกา การเข้ามาถนนคนเดินมี หรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีทั้งระเบียบผู้ค้า เช่น การ ขาด ลา จำกัดประเภทสินค้า และกิจกรรมต้องห้าม ภาชนะ ที่ใช้ การประกอบอาหาร ตลอดจนระเบียบสถานที่และ คนเดิน เรื่องการเข้าออก การ จอดรถ ระเบียบชุมชน เช่น ความร่วมมือของคนในชุมชน ต่อถนนคนเดิน	มีระเบียบการ ข้อกำหนด แต่ไม่ มากนัก เพราะถนนขนาดเล็ก และเป็นคนในชุมชน	มีทั้งระบบธรรมนูญชุมชนในเชียง คาน และระบบจัดการของ เทศบาลคล้ายของภาคเหนือ	มีระเบียบการมากน้อยไปตาม ขนาด จำนวนผู้ค้าและความ ซับซ้อนของระบบจัดการ	ขนาดถนน จำนวนผู้ค้า รายรับ ความซับซ้อนของการจัดการ การมีส่วนร่วมของชุมชน มีผล ต่อระบบ ระเบียบมาก ถนนคน เดินขนาดใหญ่มักมีความ ซับซ้อนสูง ในขณะที่ยกมักใช้ การขอความร่วมมือเป็นกลไก ในการทำงาน
21.เอกสารประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดิน มี แผนที่มี หรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และได้รับการส่งเสริมจาก ประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	ใช้การบอกปากต่อปาก ได้รับการ ส่งเสริมจากประชาสัมพันธ์หลาย ระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และ ได้รับการส่งเสริมจาก ประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคน เดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และ ได้รับการส่งเสริมจาก ประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้ง คนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	ถนนคนเดินมักได้รับการ สนับสนุนโดยสื่อท่องเที่ยว ชาว ท้องถิ่น ททท. ตลอดจนจัดทำ สื่อของตนเองในรูปแบบพับ แผ่นป้าย เว็บไซต์

การวิเคราะห์รายการภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบถ้ามี)	ถนนคนเดินใหญ่ ๆ มักมีงานศึกษามาก ที่เปิดใหม่ยังไม่ค่อยมี	มีบ้างแต่ไม่ครอบคลุม โดยมากเป็นผลประเมินโดยหน่วยงาน	มีงานศึกษาบ้าง แต่ยังขาดงานวิจัยเชิงลึกของถนนคนเดินแต่ละแห่ง	มีบ้างแต่ไม่ครอบคลุม โดยมากเป็นผลประเมินโดยหน่วยงาน	มีผลประเมินหน่วยงานในเชิงสัมฤทธิ์ผล แต่ยังขาดการประเมินเชิงลึกให้เห็นลักษณะเฉพาะและแนวโน้ม
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่ อย่างไร	เป็นไปตามคาดหวัง มีแนวโน้มเพิ่มเชิงปริมาณ แต่เสื่อมถอยเชิงคุณภาพ	หลายแห่งเริ่มเสื่อมความนิยมลง บางแห่งปิดตัวแล้ว ที่เหลืออยู่ มักมีจุดเด่นและได้รับความร่วมมือมากจากชุมชน	เป็นไปตามคาดหวัง ยังอยู่ในช่วงทรงตัว	เป็นไปตามคาดหวัง ผลการดำเนินงานยังทรงตัว	ถนนคนเดินที่เปิดมานาน มีความอยู่ตัวในเชิงปริมาณ แต่มีแนวโน้มจะเสื่อมคุณภาพลง ต้องปรับตัวให้ผ่านปัญหาไปสู่ความยั่งยืนได้ ถนนคนเดินส่วนมากอยู่ในระยะ 3-5 ปี ที่ผ่านไปได้จึงยังคงอยู่แต่ทรงตัว ต้องการการพัฒนาไปสู่จุดที่อยู่ตัว และไปสู่ความยั่งยืนในที่สุด
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ปัญหาขัดแย้งผู้ค้า ความไม่สะดวกของเจ้าของพื้นที่ บริการสาธารณะไม่เพียงพอ ประสิทธิภาพการจัดการลดลง ขาดความแปลกใหม่ แนวโน้มการเมือง	ความร่วมมือของชุมชน คนเดินน้อยลง ปัญหาการเมือง นโยบายไม่คงที่	ความขัดแย้งของผู้ค้า ความร่วมมือของชุมชน ความไม่สะดวกของการเข้าออกที่จอดรถ	พื้นที่ขายไม่พอ ความไม่สะดวกของผู้อยู่อาศัย ขาดความเข้าใจร่วมกัน	ปัญหาแบ่งเป็นส่วนผู้จัดการ และการเมืองหน่วยงาน ผู้ค้า คนเดิน ผู้อาศัย ชุมชน แต่ละฝ่ายมีปัญหาและอุปสรรคที่ต่างกัน ประสานผลประโยชน์ร่วมกันไม่ได้

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจาก เจ้าของพื้นที่	มีมาก หากอยู่ในย่านชุมชน พักอาศัยการค้า คนฐานะดี ไม่ได้ประโยชน์ใดจากถนน คนเดิน	โดยมากอยู่ย่านการค้า จึงมักมี ปัญหาจากผู้อาศัยที่มีรายได้จาก การค้าเดิม ไม่ต้องการถนนคน เดิน	มีบ้างเรื่องความไม่สะดวกของ ชาวบ้าน แต่หากถนนคนเดินบน ถนนศูนย์ราชการมักไม่ค่อยมี ปัญหา	มีในช่วงแรก แต่โดยมากผู้ อาศัยเป็นผู้ค้าเอง	หากอยู่ในย่านชุมชนมักมี ปัญหา คนมีเงินไม่ต้องการพึ่ง ถนนคนเดิน หากอยู่ส่วน ราชการปัญหาลดลง หาก ชุมชนได้ประโยชน์ทางใดทาง หนึ่งก็จะดีขึ้น
26.กลไกในการจัดการให้ สำเร็จ	ความชัดเจนของกติกา การกำกับดูแลทั่วถึง การพูดคุยกัน การเลือกพื้นที่ให้ปลอดภัย ปัญหา	พูดคุยกัน หาจุดยืนร่วมกัน ไม่พยายามสร้าง จัดฉากเกินไป	ความชัดเจนของกติกา ถึงลูกถึงคน เข้าถึงชุมชน มีประชาพิจารณ์ เสียงพื้นที่ที่อาจมีปัญหา	ความร่วมมือ ทำงานเป็นทีม ถึงลูกถึงคน มีเทคนิคจัดการปัญหาผู้ค้า เลือกพื้นที่เหมาะสมแต่แรก	ความชัดเจนของกติกา มีความร่วมมือด้วยการหา จุดยืนร่วมกัน
27.มีโมเดลในการทำถนน คนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร(เช่น เหมือนกันหรือปรับเปลี่ยน บ้างอย่างไร)	สีลม เชียงใหม่ เชียงใหม่ เชียงใหม่ ต่างประเทศ	เชียงใหม่ พิษณุโลก อัมพวา	เชียงใหม่ เชียงใหม่ ปิ่น มะละกา	เชียงใหม่ เชียงใหม่ พิษณุโลก หัวหิน ภูเก็ต	
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดิน ที่ทำอยู่ มีความแตกต่าง จากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิถีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิถีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิถีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิถีจัดการ เป้าหมาย	จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถนนคนเดินจึงมีลักษณะร่วม กันแต่มีความแตกต่างไปตาม บริบทและปัจจัย ตลอดจน ทางเลือกของแต่ละที่

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่อย่างไร (เป็นตลาดนัดแล้วดี ไม่ดีอย่างไร)	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	ส่วนมากไม่เห็นว่าการเป็นตลาดนัดเป็นเรื่องแปลก แต่เชื่อว่าถนนคนเดินมีใช้ตลาดนัดที่มีแต่เรื่องค้าขายอย่างเดียว เพราะมีแนวคิด แนวทาง การควบคุม เป้าหมาย ต่างกัน
30.มีข้อเสนอแนะในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆหรือไม่ อย่างไร	เป็นโมเดลถนนคนเดินขนาดใหญ่ให้ที่อื่นได้ ทั้งเรื่องการปรับปรุงกายภาพ ระบบจัดการ การสร้างอัตลักษณ์	มีรูปแบบถนนคนเดินชุมชนของตนเอง ที่ยังต้องปรับให้อยู่ตัว แนะนำเรื่องการรักษาอัตลักษณ์ ความร่วมมือชุมชน	ระบบจัดการ การปรับกายภาพ การสร้างบรรยากาศ	มีหลากหลาย ต่างๆ กันไป เอกใช้ได้หลายโมเดล แต่ยังไม่ถึงเท่าที่ควร มองเรื่องความครบวงจรเป็นสำคัญ	แต่ละที่จะมีจุดแข็งต่างกัน ภาคเหนือได้เปรียบในเชิงบริบท อากาศ ประสบการณ์ ภาคกลางมีบริบท การอนุรักษ์บรรยากาศ และชุมชน ภาคใต้มีบรรยากาศ กายภาพ การท่องเที่ยว ภาคอีสานมีเรื่องการอนุรักษ์และการจัดการ
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นไครบ้างแล้วประสานความร่วมมือได้อย่างไร	มี พูดคุย วางแนวทางที่หลีกเลี่ยงการมีปัญหา อาศัยประสบการณ์ในการจัดการ	มี ชุมชน อาจต้องให้ชุมชนได้ประโยชน์ เช่น พัฒนากายภาพ สังคมแก่ชุมชนไปพร้อมกัน	มี ใช้การสร้างเครือข่ายประสานความร่วมมือและเจรจากรณีเกิดปัญหา มีเวทีสาธารณะ	มีบ้าง ใช้การขอความร่วมมือ และประนีประนอมไปตามกรณี	ปัญหามีทุกที่ การเจรจา ประนีประนอม หาจุดร่วมกัน ประสานประโยชน์ให้ลงตัวเป็นสำคัญ
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง เปลี่ยนแปลงผู้บริหารมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี ผู้ค้า มาเพีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเพีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเพีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเพีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มีปัญหาร่วมคล้ายกัน ต่างกันที่จะมีมากน้อยตรงจุดใด

การวิเคราะห์รายการภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่ อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	เกี่ยวหมด ท่องเที่ยว เศรษฐกิจชุมชน มากสุด รองมาเป็นสังคมวัฒนธรรม แต่ด้านสุดท้ายน้อยที่สุด	เกี่ยวมากเรื่องสังคมวัฒนธรรม รองมาเป็นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ด้านสุดท้ายไม่ค่อยเกี่ยว	เกี่ยวข้องมากเรื่องเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว รองมาเป็นสังคมวัฒนธรรม สิทธิคนเดินเท้า	เกี่ยวข้องมากเรื่องเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว รองมาเป็นสังคมวัฒนธรรม สิทธิคนเดินเท้า	ท่องเที่ยว เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เป็นประเด็นหลัก
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	มีอีกหลายแห่ง (ประมาณ 10 แห่งทั่วทั้งภาค)	มีบ้าง ไม่เกิน 5 แห่ง	มีน้อย ไม่เกิน 2-3 แห่ง	มีบ้าง ไม่เกิน 5 แห่ง	ถนนคนเดินมีมากในภาคเหนือ รองลงมาเป็นภาคใต้ กลางและตะวันออก ภาคอีสานมีถนนคนเดินน้อยที่สุด