



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์
ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่
Pedestrian Routes in Chiangmai City

ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี และคณะ

ธันวาคม 2547

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ Pedestrian Routes in Chiangmai City

คณะผู้วิจัย

ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี

รุจิยา มุสิกะลักษณ์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ชุดโครงการนโยบายและแผนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ชุดโครงการนโยบายและแผนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ศาสตราจารย์ ดร.ทวีป ศิริวิศมี ผู้ประสานงาน คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ตลอดจนทีมงานทุกท่าน

ขอบคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ขอขอบคุณคณะทำงานถนนคนเดินของเมืองเชียงใหม่ที่ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูล ขอขอบคุณผู้เข้าร่วมสัมมนา และ Lars Gemzoe and Helle Sohlt จาก the School of Architecture, Royal Danish Academy of Fine Arts ในฐานะ Guest Speakers

ขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อวรณ์ โอภาสพัฒนกิจ คุณสุกิจ กันจันะ คุณพรทิพย์ ปิเปอ์ และทีมผู้ช่วยวิจัยคณะอุตสาหกรรมเกษตร (แอม ยัม ปอ ไข่ จุน รัก ปู ภา และโน้ต) สำหรับการสนับสนุนการเก็บข้อมูลและตรวจแบบสอบถาม

ขอบคุณอาจารย์ ดร.อภิโชค เลขะกุล สำหรับการให้คำปรึกษาและอนุเคราะห์วรรณกรรม ขอขอบคุณนักวิจัยในชุดโครงการฯ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิฑูรย์ เหลียวรุ่งเรือง อาจารย์สถาปนา กิตติกุล อาจารย์สมชาย บุรณะรุ่งเรืองกิจ อาจารย์กรุณา รัชชวิณ อาจารย์รุจิยา มุสิกะลักษณ์ และผู้ช่วยวิจัย กุสุมา บุญกาญจน์

ท้ายที่สุดนี้ ขอขอบคุณครอบครัวที่ให้ความสนับสนุนและกำลังใจร่วมเดินสำรวจถนนงานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี

คณะผู้วิจัย

บทคัดย่อ

รายงานวิจัยนี้ศึกษาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ในแง่ของเศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อม มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างฐานความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดิน เสนอแนวทางการจัดทำโครงข่ายเส้นทาง กิจกรรมบนถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่อย่างยั่งยืน และศึกษาถึงการเพิ่มศักยภาพประสิทธิภาพถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ขอบเขตพื้นที่ใช้พื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยเน้นพื้นที่ถนนคนเดินปัจจุบันเป็นฐานในการเก็บข้อมูล วิจัยใช้การทบทวนและสรุปวิเคราะห์เนื้อหาจากวรรณกรรม การสำรวจ การตั้งเกณฑ์คัดเลือก การทำแบบสอบถาม การระดมความคิดเห็นจากสมัชชากลุ่มย่อย การนับจำนวน การสังเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยพบว่า ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นถนนคนเดินของคนท้องถิ่นมากกว่านักท่องเที่ยว โดยมีจำนวนคงที่ไม่เปลี่ยนแปลงในช่วงต่างๆ ในรอบปี คือ ประมาณ 33,000 คนต่อวัน ดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจนในแง่ของสังคมและเศรษฐกิจ คือ มีจำนวนคนเดินที่มีแนวโน้มคงที่ มีกิจกรรมสังคมที่สร้างสรรค์และเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น มีปริมาณการใช้จ่ายหมุนเวียนสูงโดยประมาณการเป็นเงิน 9-10 ล้านบาทต่อวัน ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีจุดเด่นที่คนตระหนักรู้ด้านสังคมและเศรษฐกิจแต่มีจุดด้อยด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะถนนคนเดินเชิงวัฒนธรรมนี้สามารถปรับลดกิจกรรมค้าขายลงเป็นกิจกรรมประเภทอื่นโดยไม่กระทบต่อจำนวนคนเดินเพราะผลสำรวจพบว่า คนมาเดินเล่นชมกิจกรรมและสินค้ามากกว่าจับจ่าย ด้านการสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในอนาคต พบว่า คนส่วนใหญ่ต้องการให้มีถนนคนเดินที่อื่นอีก ผลโครงข่ายที่เป็นไปได้ประกอบด้วย ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน ถนนลอยเคราะห์ ถนนราชดำเนิน ถนนพระปกเกล้า โดยเสนอให้มีการจัดการถนนคนเดินตามความต้องการใช้พื้นที่ของสาธารณชน ส่วนถนนคนเดินบริเวณอื่นเสนอให้ชุมชนเลือกที่จะพัฒนาและจัดการตามศักยภาพและความต้องการ

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีความต้องการการพัฒนาใน 2 ระดับ คือ การพัฒนาคุณภาพถนนคนเดินปัจจุบัน และการพัฒนาระยะยาวเพื่อรองรับการไปสู่ถนนคนเดินที่ถาวรและยั่งยืน ซึ่งงานวิจัยนี้เสนอแนะว่า ถนนด้านในคูเมืองมีศักยภาพที่น่าจะได้รับการพัฒนาเป็นพื้นที่เน้นคนเดิน ซึ่งหากทำได้ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นถนนคนเดินถาวรแห่งแรกของไทย

Abstract

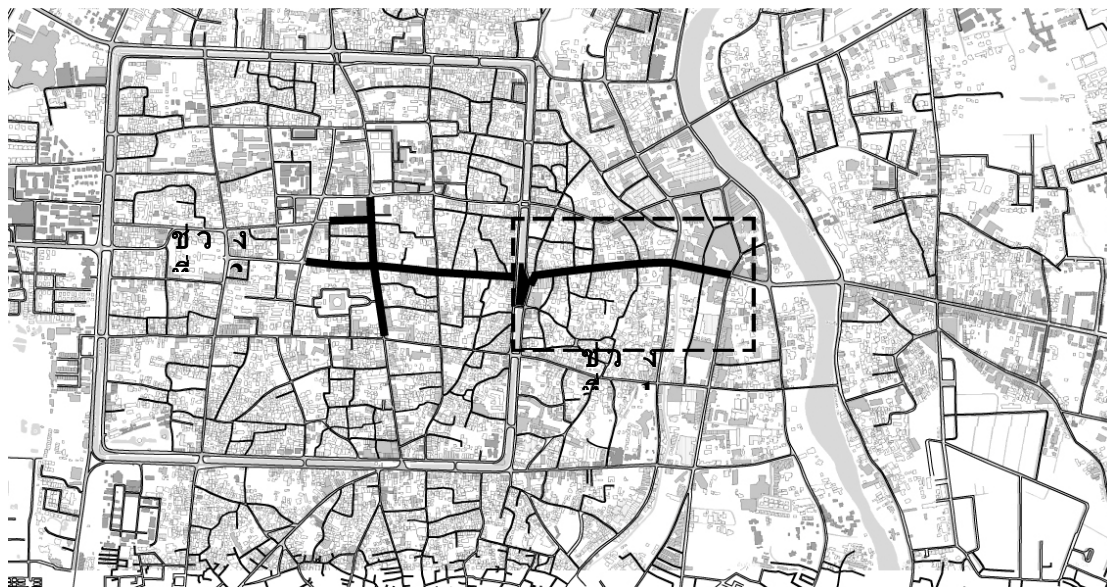
This research studies the Pedestrian Street in Chiang Mai, Thailand. The objectives are to build up body of knowledge concerning pedestrian street development, suggest the probable and sustainable network of pedestrian street in Chiang Mai and find ways to enhance potentials and effectiveness. The scope of area is within the Chiang Mai Municipality especially in the present pedestrian street, which is used for data collecting ground. The methods used are content analysis, surveying, criteria setup, questionnaires, focus group seminar and quantitative analysis.

The findings are that, the users in the pedestrian street in Chiang Mai, from the sampling and questionnaires, are mainly local people. The number of users tends to be constant all year round; 33,000 persons per day with estimated spendings of 9-10 millions baht a day. The success indicators yields that the pedestrian street in Chiang Mai well-succeeded in terms of social and economic aspects but fails to address the environmental issues. The proposed future pedestrian street network in Chiang Mai consists of the network of Thapae Road, Changklan Road, Loikroh Road and the area of Rajadamnoen and Prapokklao Road.

There are two levels of development for the pedestrian street in Chiang Mai. The present development is to improve the quality of the existing pedestrian street while the future development is to aim for the sustainable pedestrian street. With careful long term planning and development, the present Chiang Mai pedestrian street has the potential to be the first permanent pedestrian street in Thailand.

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

งานวิจัยเรื่อง ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่นี้ เป็นการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับถนนคนเดิน เพื่อเป็นองค์ความรู้แก่การศึกษาและพัฒนาเมือง เสนอแนวทางการเลือกโครงข่ายถนนคนเดินที่มีศักยภาพ ตลอดจนหาแนวทางการเพิ่มศักยภาพ ประสิทธิภาพของถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่ ใช้พื้นที่ในเขตเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะถนนคนเดินปัจจุบันเป็นสถานที่สำรวจเก็บข้อมูล ช่วงเวลาวิจัยมีระยะเวลา 12 เดือน จากเดือนพฤษภาคม 2546 ถึงเมษายน 2547 เป็นช่วงที่มีการสลับพื้นที่ปิดถนนใน 2 พื้นที่ด้วยกัน คือ ที่ถนนท่าแพ และถนนราชดำเนินรวมพื้นที่เชื่อมต่อโดยรอบ



ภาพที่ 1 แสดงพื้นที่ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่

สรุปการวิจัย

1 ด้านการประเมินประสิทธิผล ได้ผลสรุปว่า

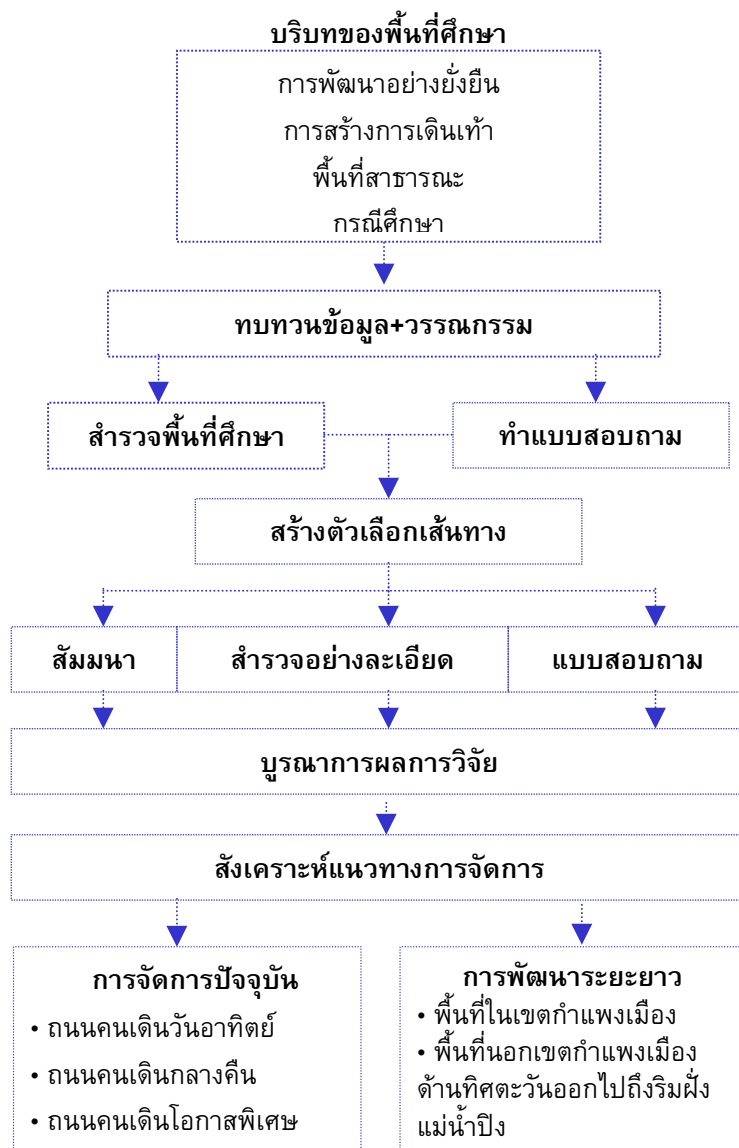
ในเชิงปริมาณ ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ประสบความสำเร็จดีมาก คือ 1) มีการดำเนินการต่อเนื่องมาแล้ว 2 ปีเศษนานที่สุดที่เคยมีมาในประเทศ 2) มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สำหรับคนเดินจากเดิมบนถนนท่าแพ ปัจจุบันเมื่อเปลี่ยนมายังพื้นที่ใหม่ได้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากประมาณ 900 เมตร ขยายเป็น 1,400 เมตร หรือประมาณ 1.5 เท่า 3) มีความหนาแน่นและความหลากหลายของการใช้พื้นที่มากครอบคลุมทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อม 4) มีอัตราผู้เข้ามาใช้คงที่คือ ประมาณ 33,000 คน โดยไม่ผันผวนตามตัวแปร ได้แก่ สภาพอากาศ ฤดูกาล หน้าที่เทศกาล การประชาสัมพันธ์พิเศษ 5) มีมูลค่าทางเศรษฐกิจชัดเจนสามารถสร้างรายได้จากการจับจ่ายประมาณ 9-10 ล้านบาทต่อวัน ตลอดจนรายได้แก่วัดและสถานที่ที่ถึงสาธารณะต่างๆ

ในเชิงคุณภาพ ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีผลบ่งชี้ความสำเร็จเชิงคุณภาพ คือ 1) การสร้างโอกาสให้เกิดกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมที่เพิ่มขึ้น 2) การเป็นพื้นที่สาธารณะแก่เมืองที่มีการใช้อย่างกว้างขวางและต่อเนื่อง 3) การเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจและผู้ผลิตท้องถิ่น 4) การส่งเสริมสภาพแวดล้อมแก่พื้นที่สำคัญของเมือง 5) การใช้พื้นที่สาธารณะที่มีการครอบครอง ได้แก่ วัด สถานที่ราชการให้เกิดประโยชน์ 6) การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรภาครัฐ ท้องถิ่น เอกชนเพื่อการสาธารณะ

2 ด้านปัญหาและผลกระทบ

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีผลบ่งชี้ว่าก่อให้เกิดปัญหาและผลกระทบหลายประการ คือ 1) ปัญหามลภาวะและผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัยจากการคับคั่งของรถส่วนตัวที่เข้ามายังพื้นที่ 2) ความแออัดของการจราจร 3) การรुकล้ำพื้นที่พืักอาศัย 4) ผลกระทบต่อวิถีชีวิตปกติของคนในชุมชน 5) การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน 6) ความไม่สมดุลของกิจกรรมก่อให้เกิดความแออัดของร้านค้าทำให้การเดินทางผ่านคลาญลดลงและลดโอกาสในการสร้างสรรค์กิจกรรมประเภทอื่น 7) การจัดการในลักษณะแบ่งพื้นที่ตามหน่วยงานทำให้เกิดการใช้พื้นที่โดยไม่มีกรแบ่งแยกประเภท 8) ความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานในการทำงานวันสุดสัปดาห์อยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง 9) การใช้พื้นที่วัดเพื่อเป็นที่ตั้งร้าน ห้องน้ำและจัดกิจกรรมก่อให้เกิดความไม่สงบ 10) ปัญหาจัดการขยะและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่เพียงพอ 11) การดำเนินการจัดการระยะสั้นไม่มีการพัฒนากายภาพ ทำให้ชะลอการดำเนินการไปสู่ถนนคนเดินที่ถาวรและยั่งยืน

3 แนวทางการศึกษาเพื่อสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่



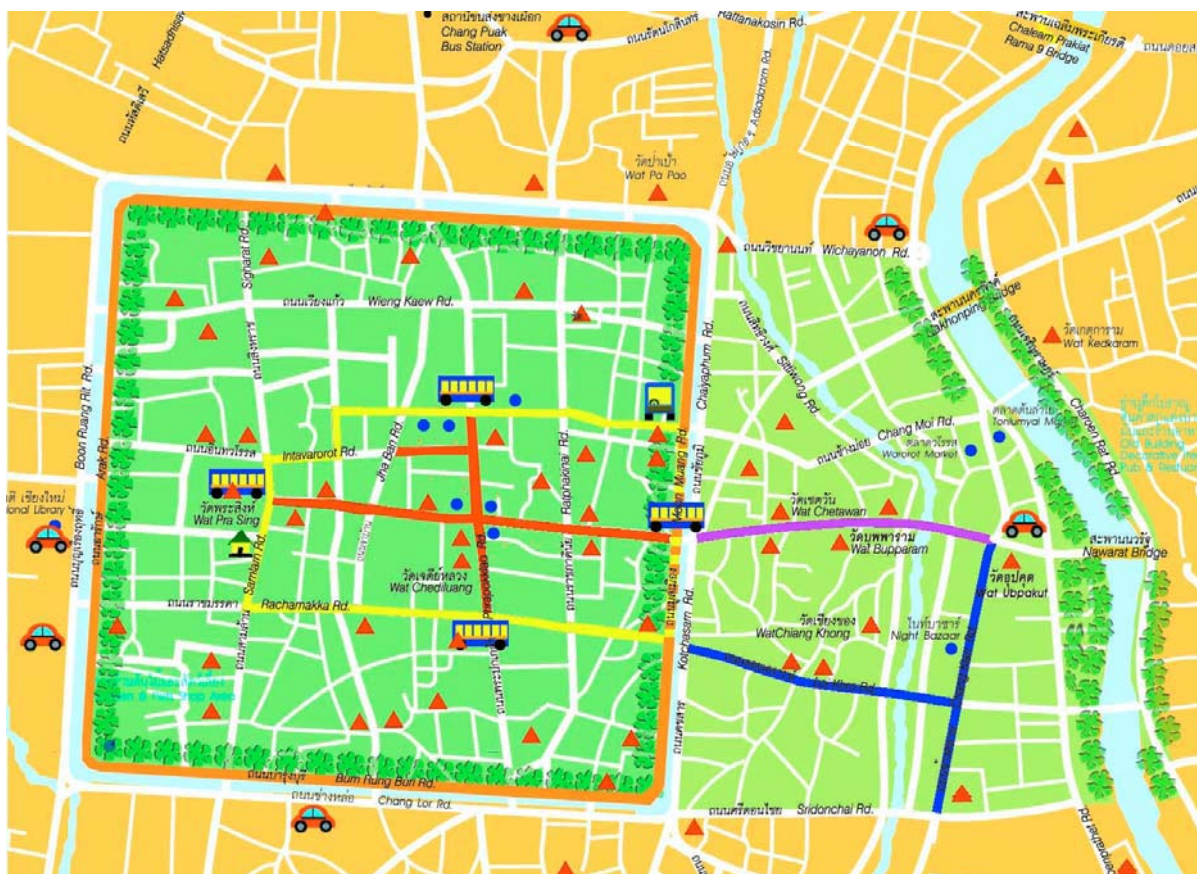
ภาพที่ 3 แสดงแนวทางการศึกษาเพื่อสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่

4 การเปรียบเทียบการเติบโตของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ณ ปัจจุบันกับเมืองอื่น

เมืองเชียงใหม่ นั้น มีความเหมาะสมเป็นเมืองคนเดิน กล่าวคือ มีขนาดพอเหมาะ มีบริบททางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมที่สนับสนุนการเป็นพื้นที่คนเดิน ถนนคนเดินเชียงใหม่แม้มีขนาดที่ใกล้เคียงกับเมืองที่ทำถนนคนเดินแล้ว แต่ความเป็นถนนคนเดินที่วัดจากความสมดุลระหว่างรถยนต์และคนเดินระยะเวลาในการปิดถนนแล้ว ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นถนนกิจกรรมเฉพาะวันอาทิตย์ จึงยังห่างไกลเมื่อเทียบกับเมืองต่างๆ ที่ปิดถนนถาวรแล้ว แต่ผลของข้อนี้ชี้ให้เห็นว่า หากเมืองเชียงใหม่พัฒนาจริงจัง สามารถมีโครงข่ายถนนคนเดินที่มีศักยภาพได้

5 การสังเคราะห์ผังเส้นทางและแนวทางการพัฒนาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่

ผลการวิจัยได้ทราบว่า โครงข่ายถนนคนเดินในเชียงใหม่ที่มีความเป็นไปได้ ณ ปัจจุบัน ประกอบด้วย 3 จุดใหญ่ คือ ถนนคนเดินราชดำเนินตัดกับถนนปกเกล้า ถนนคนเดินลอยเคราะห์ต่อกับถนนช้างคลาน และถนนท่าแพ



ภาพที่ 3 แสดงผังเส้นทางและแนวทางการพัฒนาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่

สารบัญ

กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร/บทความสำหรับเผยแพร่	ง
สารบัญ	ช
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญและที่มาการวิจัย	2
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา	3
1.4 วิธีวิจัย	3
1.5 แผนงานของโครงการ	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม	
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้อง	7
2.2 กรณศึกษา	17
2.3 ปัญหาและสถานการณ์การเดินเท้าของไทย	22
2.4 ข้อมูลเฉพาะของพื้นที่ศึกษา	24
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 สรุปข้อมูลและแหล่งข้อมูลเบื้องต้น	32
3.2 การทบทวนข้อมูล	32
3.3 การออกแบบและสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล	33
3.4 การเก็บข้อมูลภาคสนามและประมวลผล	35
3.5 การประมวลผลความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง	35
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	35
3.7 การสรุปข้อมูล	35
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 ผลสำรวจภาคสนาม	37
4.2 จำนวนคนเดินและสัดส่วนคนท้องถิ่นต่อนักท่องเที่ยวจากที่อื่น	43
4.3 ร่างตัวเลื่อยเส้นทางเบื้องต้นเพื่อใช้ในแบบสอบถาม	47
4.4 ผลการวิเคราะห์แบบสอบถาม	74
4.5 ผลของการประมวลผลความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องจากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการนานาชาติ	93
4.6 ผลสำรวจข้อมูลคนเดินและผู้ค้าขายบนถนนคนเดิน	97
4.7 ผลสำรวจการมีส่วนร่วมของประชาชนเจ้าของร้านค้าบนถนนคนเดิน	102
4.8 การมีส่วนร่วมของวัด	103

บทที่ 5 สรุปอภิปรายผลและเสนอแนะ	
ส่วนที่ 1 สรุปและอภิปรายผลผลการวิจัย	106
5.1 ด้านการประเมินประสิทธิผล	106
5.2 ด้านปัญหาและผลกระทบ	106
5.3 ด้านโอกาสและอุปสรรค	106
5.4 การเปรียบเทียบการเติบโตของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ณ ปัจจุบันกับเมืองอื่น	107
5.5 แนวทางการสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย	108
5.6 การอภิปรายผลการตรวจสอบถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ตามกรอบ การพัฒนาที่ยั่งยืน	110
5.7 การอภิปรายผลการวิจัยต่อวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของถนนคนเดินตามนโยบายของรัฐบาล	110
5.8 การสังเคราะห์เรื่อง Cost-Benefit ของถนนคนเดินที่มีต่อเมืองเชียงใหม่	113
5.9 ประเด็นอื่นๆ	113
ส่วนที่ 2 การสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ตามแนวคิดการเดินเท้า	114
ส่วนที่ 3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ	119
บรรณานุกรม	120
ภาคผนวก	123
ภาคผนวก ก ข้อมูลการออกแบบเพื่อการเดินเท้า	124
ภาคผนวก ข ตารางแสดงผลการสำรวจสภาพและปัญหาบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ศึกษา	137
ภาคผนวก ค แบบสอบถาม	140

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1	แสดงพื้นที่ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่	ง
ภาพที่ 2	แสดงแนวทางการศึกษาเพื่อสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่	จ
ภาพที่ 3	แสดงผังเส้นทางและแนวทางการพัฒนาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	ฉ
ภาพที่ 2.1	การดูล้อเลียนจาก New York Tribune 5 เมษายน 2468	7
ภาพที่ 2.2 และ 2.3	ตัวอย่างเมืองไร่วิวและมีชีวิต	8
ภาพที่ 2.4	จตุรัสในโคเปนเฮเกน	9
ภาพที่ 2.5	อาคารใหญ่เกินไปที่ไม่ส่งเสริมการเดิน	9
ภาพที่ 2.6	อาคารสัดส่วนมนุษย์ส่งเสริมการเดิน	9
ภาพที่ 2.7	ลักษณะเมืองที่ให้ความสำคัญระหว่างคนกับรถต่างกัน	10
ภาพที่ 2.8	ถนนในโคเปนเฮเกน	11
ภาพที่ 2.9	หน้าร้านจุดสนใจในการเดินเท้า	11
ภาพที่ 2.10	บันไดอาคารเป็นที่พักของคนเดิน	11
ภาพที่ 2.11	ขอบตึกแต่งอาคาร ที่สามารถใช้เป็นที่นั่งพักได้	12
ภาพที่ 2.12	องค์ประกอบที่ใช้เป็นที่ผ่อนคลายของคนเดินเท้า	12
ภาพที่ 2.13 ถึง 2.15	แสดงการใช้ที่นั่งพักของคน	13
ภาพที่ 2.16	บริเวณพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำเมืองโคเปนเฮเกน	13
ภาพที่ 2.17 และ 2.18	ถนนในเมืองโคเปนเฮเกนก่อนและหลังเปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน	18
ภาพที่ 2.19	ผังเมืองโคเปนเฮเกนแสดงพื้นที่ที่พัฒนาเป็นถนนคนเดิน	19
ภาพที่ 2.20 และ 2.21	ถนนคนเดินในโคเปนเฮเกน จักรยานสาธารณะจากการสนับสนุนจากเอกชน	20
ภาพที่ 2.22 และ 2.23	ถนนสายที่ 16 เมืองเดนเวอร์ โคโลราโด สหรัฐอเมริกา	21
ภาพที่ 2.24 ถึง 2.26	กิจกรรมบางส่วนที่เกิดขึ้นบนถนนสีลม	21
ภาพที่ 2.27 ถึง 2.30	กิจกรรมบางส่วนที่เกิดขึ้นบนถนนสีลม	22
ภาพที่ 2.31	บรรยากาศทางเท้าที่มีร่มเงาจากต้นไม้	22
ภาพที่ 2.32	ชุ่มน้ำดื่มบนทางเท้า ความมีน้ำใจต่อคนเดิน	
22		
ภาพที่ 2.33 และ 2.34	สิ่งกีดขวาง ที่พบเห็นเป็นประจำ บนทางเท้า	23
ภาพที่ 2.35	ทางเท้าในสิงคโปร์	23
ภาพที่ 2.36	พื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	24
ภาพที่ 2.37	ตำแหน่งสถานที่ท่องเที่ยวในเขตพื้นที่ศึกษา	25
ภาพที่ 2.38	แสดงแผนที่เมืองเชียงใหม่ในอดีต	26
ภาพที่ 2.39 ถึง 2.44	ภาพถ่ายถนนท่าแพในอดีตและปัจจุบัน	27
ภาพที่ 2.45	แสดงสภาพการจราจรภายในเขตเมืองเชียงใหม่	28
ภาพที่ 3.1 และ 3.2	แสดงกลุ่มผู้เก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์และการนับ	34
ภาพที่ 3.3 และ 3.4	แสดงการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามและภาพผัง	35
ภาพที่ 4.1	แสดงความความหนาแน่นของผู้ใช้ถนนคนเดินท่าแพบันทึกตามเวลาที่เปลี่ยนไป	37
ภาพที่ 4.2	แสดงบรรยากาศถนนคนเดินท่าแพ	38

ภาพที่ 4.3	แสดงความความหนาแน่นของผู้เข้าใช้ถนนคนเดินราชดำเนินบันทึกตามเวลาที่เปลี่ยนไป	39
ภาพที่ 4.4	แสดงบรรยากาศถนนคนเดินราชดำเนิน	40
ภาพที่ 4.5	แสดงการแบ่งพื้นที่คู่มือร้านค้าบนถนนคนเดินท่าแพของหน่วยงานต่างๆ	41
ภาพที่ 4.6	แสดงการแบ่งพื้นที่คู่มือร้านค้าบนถนนคนเดินราชดำเนินของหน่วยงานต่างๆ	41
ภาพที่ 4.7	แสดงถนนและพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการปิดถนน	42
ภาพที่ 4.8	แสดงที่จอดรถบนถนน ตรอกและซอยในบริเวณใกล้กับถนนคนเดินราชดำเนิน	43
ภาพที่ 4.9	แสดงตำแหน่งนับผู้เข้าถนนคนเดินท่าแพ	44
ภาพที่ 4.10	แสดงจำนวนผู้เข้าในแต่ละจุดเข้าถนนคนเดินท่าแพ ตั้งแต่ 13.00 น.- 22.00 น.	44
ภาพที่ 4.11	เปรียบเทียบจำนวนผู้เข้าถนนคนเดินท่าแพตามเวลา	44
ภาพที่ 4.12	แสดงตำแหน่งทางเข้าถนนคนเดินราชดำเนิน - พระปกเกล้า	45
ภาพที่ 4.13	แสดงจำนวนผู้เข้าถนนคนเดินราชดำเนิน ในแต่ละทางเข้าตั้งแต่ 13.00 น.- 22.00 น.	45
ภาพที่ 4.14	เปรียบเทียบจำนวนผู้เข้าโครงการถนนคนเดินราชดำเนินในแต่ละชั่วโมง	46
ภาพที่ 4.15	ความหนาแน่นของคนเดิน เปลี่ยนแปลงตามเวลาภายในช่วงปิดถนน 12 ชั่วโมง	46
ภาพที่ 4.16	แสดงถนนสายหลักในเขตพื้นที่ศึกษาที่ทำการสำรวจ	47
ภาพที่ 4.17	ผังแสดงตัวเลือกเส้นทางถนนคนเดิน	50
ภาพที่ 4.18	สภาพทั่วไปของถนนนิมมานเหมินท์	51
ภาพที่ 4.19	ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนนิมมานเหมินท์	52
ภาพที่ 4.20	สภาพถนนนิมมานเหมินท์	52
ภาพที่ 4.21	สภาพทางเท้าบนถนนนิมมานเหมินท์	52
ภาพที่ 4.22	ย่านร้านขายของตกแต่งบ้าน	52
ภาพที่ 4.23	หอประชุมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่	52
ภาพที่ 4.24	สวนสุขภาพในช่วงเย็น	52
ภาพที่ 4.25	หอศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	52
ภาพที่ 4.26	สภาพทั่วไปของถนนอารักษ์	53
ภาพที่ 4.27	ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนอารักษ์	53
ภาพที่ 4.28	บริเวณทางเท้าด้านคูเมือง มุมมองจากแยกถนนราชมรรคา	54
ภาพที่ 4.29	อันตรายของผู้เดินเท้า จากต้นไม้ที่ปลูก	54
ภาพที่ 4.30	ทางเท้าด้านตรงข้ามสวนบวกหาด	54
ภาพที่ 4.31	ร้านค้าสัตว์เลี้ยงและอุปกรณ์จัดสวน	54
ภาพที่ 4.32	สภาพทั่วไปของถนนพระปกเกล้า	55
ภาพที่ 4.33	ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนพระปกเกล้า	55
ภาพที่ 4.34	บริเวณลานอนุสาวรีย์สามกษัตริย์	56
ภาพที่ 4.35	สภาพถนนพระปกเกล้า	57
ภาพที่ 4.36	สภาพทางเท้า ซึ่งมีตู้โทรศัพท์ตั้งกีดขวาง	57
ภาพที่ 4.37	ย่านร้านอาหารข้างอนุสาวรีย์สามกษัตริย์	57
ภาพที่ 4.38	วัดพันเตา	57
ภาพที่ 4.39	องค์พระประธานในโบสถ์ มุมมองจากบนทางเท้า	57
ภาพที่ 4.40	วัดเจติยหลวง	57

ภาพที่ 4.41 วัดเจ็ดลิน	57
ภาพที่ 4.42 สภาพทั่วไปของถนนราชดำเนิน	58
ภาพที่ 4.43 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนราชดำเนิน	58
ภาพที่ 4.44 วัดพระสิงห์	59
ภาพที่ 4.45 มุมมองจากทางเท้าบริเวณสี่แยกกลางเวียง	59
ภาพที่ 4.46 สภาพถนนราชดำเนิน	59
ภาพที่ 4.47 สภาพทางเท้าบนถนนราชดำเนิน	59
ภาพที่ 4.48 วัดพันอ้น	59
ภาพที่ 4.49 สภาพทั่วไปของถนนช้างม้อย	60
ภาพที่ 4.50 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนช้างม้อย	60
ภาพที่ 4.51 บรรยากาศในช่วงกลางวัน	61
ภาพที่ 4.52 บรรยากาศในช่วงกลางคืน	61
ภาพที่ 4.53 บรรยากาศในช่วงกลางวัน	61
ภาพที่ 4.54 บรรยากาศในช่วงกลางคืน	61
ภาพที่ 4.55 สภาพถนนและทางเท้าบนถนนช้างม้อย	61
ภาพที่ 4.56 สภาพทั่วไปของถนนเจริญประเทศ	62
ภาพที่ 4.57 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนเจริญประเทศ	62
ภาพที่ 4.58 บรรยากาศในช่วงกลางวันบริเวณตลาดดอกไม้	63
ภาพที่ 4.59 บรรยากาศในช่วงกลางคืนบนตลาดดอกไม้	63
ภาพที่ 4.60 บรรยากาศในช่วงกลางวันมุมมองจากสะพานนครพิงค์	63
ภาพที่ 4.61 สภาพถนนและทางเท้า	63
ภาพที่ 4.62 บรรยากาศในช่วงกลางวัน	63
ภาพที่ 4.63 บรรยากาศในช่วงกลางคืน	63
ภาพที่ 4.64 สภาพทั่วไปของถนนท่าแพ	64
ภาพที่ 4.65 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนท่าแพ	64
ภาพที่ 4.66 สภาพถนนและทางเท้าบนถนนท่าแพ	65
ภาพที่ 4.67 สิ่งกีดขวางบนทางเท้า	65
ภาพที่ 4.68 อาคารโบราณบนถนนท่าแพ	65
ภาพที่ 4.69 วัดแสนฝาง	65
ภาพที่ 4.70 อาคารโบราณบนถนนท่าแพ	65
ภาพที่ 4.71 วัดบุพพาราม	65
ภาพที่ 4.72 วัดมหาวัน	65
ภาพที่ 4.73 สภาพทั่วไปของถนนลอยเคราะห์	66
ภาพที่ 4.74 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนลอยเคราะห์	66
ภาพที่ 4.75 สภาพถนนลอยเคราะห์	67
ภาพที่ 4.76 สภาพทางเท้าบนถนนลอยเคราะห์	67
ภาพที่ 4.77 บรรยากาศถนนลอยเคราะห์เวลากลางวัน	67
ภาพที่ 4.78 บรรยากาศถนนลอยเคราะห์เวลากลางคืน	67

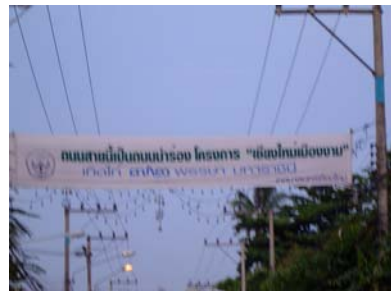
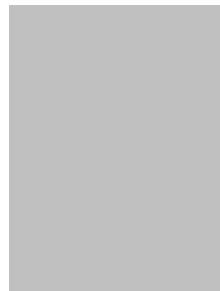
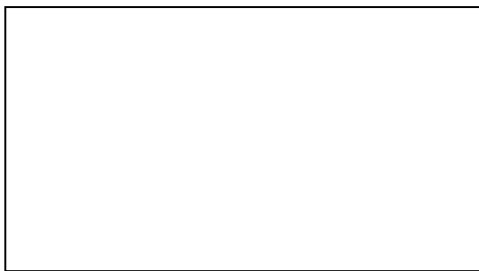
ภาพที่ 4.79 บริเวณที่นั่งพักของร้าน	67
ภาพที่ 4.80 บรรยากาศถนนลอยเคราะห์เวลากลางคืน	67
ภาพที่ 4.81 วัดลอยเคราะห์	67
ภาพที่ 4.82 สภาพทั่วไปของถนนช้างคลาน	68
ภาพที่ 4.83 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนช้างคลาน	68
ภาพที่ 4.84 สภาพถนนและทางเท้าบนถนนช้างคลาน	69
ภาพที่ 4.85 พื้นที่ว่างระหว่างอาคาร	69
ภาพที่ 4.86 บรรยากาศถนนช้างคลานเวลากลางวัน	69
ภาพที่ 4.87 บรรยากาศถนนช้างคลานเวลากลางคืน	69
ภาพที่ 4.88 บรรยากาศของไนท์บาร์ชาเวลากลางคืน	69
ภาพที่ 4.89 สภาพทั่วไปของถนนเจริญราษฎร์	70
ภาพที่ 4.90 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนเจริญราษฎร์	70
ภาพที่ 4.91 บรรยากาศสวนสาธารณะในช่วงกลางวัน	71
ภาพที่ 4.92 บรรยากาศสวนสาธารณะในช่วงกลางคืน	71
ภาพที่ 4.93 บรรยากาศถนนในช่วงกลางวัน	71
ภาพที่ 4.94 บรรยากาศถนนในช่วงกลางคืน	71
ภาพที่ 4.95 บรรยากาศร้านค้าริมถนนในช่วงกลางวัน	71
ภาพที่ 4.96 คริสตจักรที่ 1 เชียงใหม่	71
ภาพที่ 4.97 บรรยากาศร้านค้าริมถนนในช่วงกลางคืน	71
ภาพที่ 4.98 สภาพทั่วไปของถนนวัวลาย	72
ภาพที่ 4.99 ความหนาแน่นของการจราจรบนถนนวัวลาย	72
ภาพที่ 4.100 ร้านขายเครื่องเงินบนถนนวัว	73
ภาพที่ 4.101 สภาพยามเย็นของถนนวัวลายมุมมองสู่ประตูเชียงใหม่	73
ภาพที่ 4.102 สภาพถนนและทางเท้าบนถนน	73
ภาพที่ 4.103 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับเพศ	74
ภาพที่ 4.104 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับอายุ	74
ภาพที่ 4.105 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับภูมิสำเนา	74
ภาพที่ 4.106 แสดงถิ่นที่อยู่อาศัยของคนเดินที่เป็นชาวเชียงใหม่	74
ภาพที่ 4.107 และ 4.108 แสดงกิจกรรมการจับจ่ายสินค้าบนถนนคนเดิน	75
ภาพที่ 4.109 แสดงการใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการบนถนนคนเดิน	75
ภาพที่ 4.110 แสดงค่าใช้จ่ายของคนบนถนนคนเดิน	76
ภาพที่ 4.111 นักแสดงเปิดหมวกหุ่นยาร์บนถนนคนเดิน	76
ภาพที่ 4.112 การแสดงบนถนนคนเดิน	77
ภาพที่ 4.113 แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความรู้ ศิลปะ สุขภาพและเยาวชน	77
ภาพที่ 4.114 แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความเข้มแข็งของศิลปวัฒนธรรม	77
ภาพที่ 4.115 แสดงความความต้องการให้ส่งเสริมกิจกรรมด้านต่าง ๆ	78
ภาพที่ 4.116 แสดงความตระหนักในสำคัญของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	78
ภาพที่ 4.117 กลุ่มนักท่องเที่ยวสูงอายุลำนานบนถนนคนเดินท่าแพ	79

ภาพที่ 4.118	ของเล่นจากลูกช่างไม้ไม้แบบโบราณโดยผู้ขายมักจะสาธิตการผลิตและวิธีการเล่น	79
ภาพที่ 4.119	แสดงความต้องการให้มีถนนคนเดินบริเวณอื่น	80
ภาพที่ 4.120	แสดงข้อเสนอแนะรอบการจัดถนนคนเดิน	80
ภาพที่ 4.121	แสดงข้อเสนอแนะช่วงเวลาถนนคนเดิน	80
ภาพที่ 4.122	แสดงความต้องการให้จัดสภาพแวดล้อมบนถนนคนเดิน	81
ภาพที่ 4.123	ผลการเลือก 11 เส้นทางของผู้ตอบแบบสอบถามคนไทย 300 คน	82
ภาพที่ 4.124	แสดงข้อมูลเกี่ยวกับเพศ	83
ภาพที่ 4.125	แสดงข้อมูลเกี่ยวกับอายุ	83
ภาพที่ 4.126	แสดงข้อมูลเกี่ยวกับภูมิสำเนา	83
ภาพที่ 4.127	ชาวต่างชาติที่สนใจสินค้าหัตถกรรม	84
ภาพที่ 4.128	การนัดผ้าเท้าจากชมรมพื้นบ้านต่างๆ ที่เปิดบริการนักท่องเที่ยว	84
ภาพที่ 4.129	แสดงการใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการบนถนนคนเดิน	85
ภาพที่ 4.130	แสดงค่าใช้จ่ายของคนบนถนนคนเดิน	85
ภาพที่ 4.131	แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความรู้ ศิลปะ สุขภาพและเยาวชน	86
ภาพที่ 4.132	แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความเข้มแข็งของศิลปวัฒนธรรมฯ	86
ภาพที่ 4.133	แสดงความต้องการให้ส่งเสริมกิจกรรมด้านต่างๆ	86
ภาพที่ 4.134	ร้านเครื่องดนตรีพื้นเมือง	87
ภาพที่ 4.135	ชาวต่างชาติบนถนนคนเดิน	88
ภาพที่ 4.136	บริเวณหน้าลานอนุสาวรีย์สามกษัตริย์เป็นจุดแวะพักและชมการแสดง	88
ภาพที่ 4.137	แสดงความต้องการให้มีการพัฒนาถนนคนเดินบริเวณอื่น	89
ภาพที่ 4.138	แสดงข้อเสนอแนะรอบการจัดถนนคนเดิน	89
ภาพที่ 4.139	แสดงข้อเสนอแนะช่วงเวลาถนนคนเดิน	89
ภาพที่ 4.140	แสดงความต้องการให้จัดสภาพแวดล้อมบนถนนคนเดิน	89
ภาพที่ 4.141 และ 4.142	เปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับเพศของคนไทยและชาวต่างชาติ	90
ภาพที่ 4.143 และ 4.144	เปรียบเทียบสัดส่วนอายุ ของคนไทยกับชาวต่างชาติ	90
ภาพที่ 4.145	เปรียบเทียบการใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการของคนไทยกับชาวต่างชาติ	90
ภาพที่ 4.146 และ 4.147	เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่างคนไทยกับชาวต่างชาติ	91
ภาพที่ 4.148 และ 4.149	เปรียบเทียบความต้องการถนนคนเดินบริเวณอื่นของคนไทยกับชาวต่างชาติ	91
ภาพที่ 4.150 และ 4.151	เปรียบเทียบข้อเสนอแนะรอบการจัดถนนคนเดินของคนไทยกับชาวต่างชาติ	91
ภาพที่ 4.152 และ 4.153	เปรียบเทียบข้อเสนอแนะช่วงเวลาจัดถนนคนเดินของคนไทยกับชาวต่างชาติ	92
ภาพที่ 4.154 และ 4.155	เปรียบเทียบความต้องการจัดสภาพแวดล้อมถนนคนเดินคนไทยกับชาวต่างชาติ	92
ภาพที่ 4.156	แสดงผลคัดเลือก 11 เส้นทางจากการสัมภาษณ์	96
ภาพที่ 4.157	การจอตกรภายในซอยที่เชื่อมกับถนนคนเดินถือเป็นปัญหาหนึ่งพบในปัจจุบัน	97
ภาพที่ 4.158	ปัญหากับผู้อยู่อาศัย	97
ภาพที่ 4.159	สินค้าทำมือผลงานของนักเรียนนักศึกษา	98
ภาพที่ 4.160	ตัวอย่างของสินค้าอุตสาหกรรมที่นำมาขายบนถนนคนเดิน	98
ภาพที่ 4.161	การจอตกรบริเวณทางแยกเพื่อเข้าสู่ถนนคนเดิน	99
ภาพที่ 4.162	ภาพศิลปะสีของเยาวชนบนถนน	99

ภาพที่ 4.163 ที่นั่งเล่นเกมเป็นที่นั่งพักได้	99
ภาพที่ 4.164 บริเวณวัดถูกจับจองเป็นพื้นที่ขายอาหารให้กับนักท่องเที่ยว	100
ภาพที่ 4.165 รถตู้ดัดแปลงเป็นร้านขายเครื่องดื่มบนถนนคนเดิน	100
ภาพที่ 4.166 บรรยากาศบริเวณสี่แยกกลางเวียง	100
ภาพที่ 4.167 บรรยากาศการเดินทางที่มีคนหนาแน่นพอสมควร	101
ภาพที่ 4.168 และ 4.169 ถนนคนเดินเป็นพื้นที่กิจกรรม ที่ช่วยสร้างความสัมพันธ์ในครอบครัวได้	101
ภาพที่ 4.170 พื้นที่ภายในโบราณสถานที่ถูกบดบังด้วยแผงขายของ	101
ภาพที่ 4.171 พื้นที่บริเวณภายในวัดที่มีแผงขายของตั้งอยู่โดยรอบ	102
ภาพที่ 4.172 และ 4.173 ร้านค้าบางส่วนที่ร่วมเปิดร้านในวันอาทิตย์	103
ภาพที่ 1.174 แสดงตำแหน่งร้านค้าที่มีส่วนร่วมในวันที่จัดถนนคนเดินราชดำเนิน	103
ภาพที่ 4.175 บรรยากาศแผงขายอาหารภายในวัดมหาวัน	103
ภาพที่ 5.1 แสดงพื้นที่ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่	105
ภาพที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบพื้นที่ถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่กับเมืองในยุโรป	
ปรับปรุงจาก Gehl and Gemzoe 1996	107
ภาพที่ 5.3 แสดงผลโครงข่ายถนนคนเดิน	108
ภาพที่ 5.4 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ถนนคนเดินราชดำเนิน	109
ภาพที่ 5.5 แสดงผังจำลองโครงข่ายถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ในอนาคต	111
ภาพที่ 5.6 แสดงแผนผังแนวคิดการศึกษาโครงข่ายถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	112
ภาพที่ 5.7 แสดงพื้นที่ตัวอย่างถนนราชดำเนิน	116
ภาพที่ 5.8 แสดงสภาพปัญหาบนพื้นที่ตัวอย่าง	117

สารบัญตาราง

ตารางที่ 2.1	สถานการณ์การจราจรจังหวัดเชียงใหม่ชั่วโมงเร่งด่วน	29
ตารางที่ 2.2	รายได้และรายจ่ายเฉลี่ยในจังหวัดเชียงใหม่ ปี 2543	29
ตารางที่ 2.3	ข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัดเชียงใหม่ ปี 2538 – 2544	30
ตารางที่ 4.1	แสดงจำนวนผู้เข้าในแต่ละจุดเข้าถนนคนเดินท่าแพ ตั้งแต่ 13.00 น.- 22.00 น.	44
ตารางที่ 4.2	แสดงจำนวนผู้เข้าถนนคนเดินราชดำเนินทุกทางเข้าตั้งแต่ 13.00 น.- 22.00 น.	45



บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาการวิจัย

“ ระบบคมนาคมขั้นพื้นฐานที่มีการบันทึกไว้ในประวัติศาสตร์นั้นคือ การเดินเท้า เป็นระบบที่มีความยืดหยุ่นสูงสุดตามความต้องการของผู้เดินที่นึกอยากจะก้าวเดินไป ส่วนระบบอื่นๆ นั้นได้ถูกออกแบบเพิ่มขึ้นมาเพื่อความสบายและขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ...” Jon Lang, 1994

การพัฒนาเมืองและเทคโนโลยีเพื่อการขนส่งและการสัญจรของคนในเมืองตั้งแต่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เกิดระบบการขนส่ง การจราจรที่พึงพารถยนต์ การสร้างถนนเพื่อรองรับ การเพิ่มพื้นที่ถนนในขณะที่พื้นที่เมืองเท่าเดิม ย่อมสูญเสียพื้นที่ส่วนอื่นไปเพื่อชดเชย ซึ่งพื้นที่ที่สูญเสียไปนั้น ได้แก่ พื้นที่สาธารณะ เช่น สวนสาธารณะหรือพื้นที่เปิดโล่งของเมือง และพื้นที่ที่ขนาบไปกับแนวถนนเดิม คือ ทางเท้าและพื้นที่สำหรับคนเดิน ปัญหาของการเพิ่มถนนเพื่อรองรับรถยนต์ที่มีต่อการดำรงชีวิตในเมืองมีหลายประการ กล่าวคือ หนึ่ง กระทบต่อสวัสดิภาพความปลอดภัยของคนเดินเท้า สอง เพิ่มมลพิษและมลทัศน์ เป็นเหตุของความเสื่อมถอยของสุขภาพ สาม ค่าใช้จ่ายของรถยนต์เพิ่มค่าครองชีพ สี่ เพิ่มการใช้พลังงานของประเทศและของโลก ห้า ถนนลดพื้นที่ประกอบกิจกรรมสาธารณะของเมือง ตัดขาดการติดต่อระหว่างชุมชนที่เคยเดินเท้าไปมาหาสู่กันได้สะดวก ทำลายจิตวิญญาณของชุมชน ทำลายสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ของเมือง หก ถนนมีผลกระทบต่อบริณสถานและอาคารอนุรักษ์

แนวโน้มการพัฒนาเมืองในปัจจุบันได้มุ่งเน้น “ความเป็นเมืองน่าอยู่” (Livable City) โดยคุณภาพของการเดินเท้าเป็นหนึ่งในแผนการพัฒนา มีแนวทางหลายประการด้วยกัน ได้แก่ การพัฒนาพื้นที่ของคนเดินเท้า การจำกัดการใช้รถยนต์ การสร้างระบบขนส่งมวลชน การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน รูปแบบที่นำมาใช้อย่างกว้างขวางลักษณะหนึ่ง คือ การเปลี่ยนถนนสำหรับรถมาเป็นถนนสำหรับคนเดิน โดยเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาหลักในเมืองทั่วโลกที่ได้รับการยอมรับว่ามีข้อดีหลายประการ คือ ด้านเศรษฐกิจ ถนนคนเดินเป็นถนนเศรษฐกิจและเส้นทางท่องเที่ยวที่สำคัญในเมืองที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากการใช้จ่าย สร้างรายได้จำนวนมากแก่ท้องถิ่นและประเทศ ด้านสังคม ถนนคนเดินสร้างพื้นที่และกิจกรรมร่วมของคนในเมือง ด้านสภาพแวดล้อม ถนนคนเดินช่วยลดมลพิษ การใช้พลังงาน สร้างสภาพแวดล้อมที่รื่นรมย์น่าอยู่แก่เมือง

เมืองในประเทศไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 – 2549) ได้ถูกกำหนดให้พัฒนาเพื่อสร้างความน่าอยู่ของเมืองเช่นกัน โครงการถนนคนเดินได้เกิดขึ้นในช่วงต้นของแผนในเมืองนำร่องหลายเมือง มีรูปแบบที่เป็นถนนคนเดินเชิงวัฒนธรรมและจับจ่าย ที่นับว่าให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี เพราะเป็นแหล่งขายสินค้าท้องถิ่น เป็นการประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการตลาดที่ได้ผลกว้างเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้หลากหลาย ในแง่การท่องเที่ยว ถนนคนเดินได้รับการส่งเสริมให้เป็นหนึ่งใน Tourist Attraction ในเมืองท่องเที่ยว

แม้จะได้รับการส่งเสริมเป็นอย่างดี แต่การพัฒนาถนนคนเดินในไทยยังเป็นกิจกรรมชั่วคราวที่ไร้ทิศทางและความชัดเจน การจัดการเป็นหน้าที่ของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและกำลังคน ขาดความร่วมมือร่วมใจของประชาชน ขาดการวางแผนที่ชัดเจนเพื่อรองรับในระยะสั้นและในระยะยาว ขาดความเชื่อมโยงกับการพัฒนาเมืองในภาพรวมทั้งเรื่องของผังเมือง ระบบขนส่งมวลชน และศักยภาพของพื้นที่ เหล่านี้ล้วนนำมาซึ่งความเสื่อมถอยของถนนคนเดินและการยอมรับจากประชาชนทั้งที่ถนนคนเดินเป็นหลักการที่ดี อีกทั้งเมื่อ

มองไปถึงการศึกษาวิจัยที่เกี่ยวกับถนนคนเดินแล้ว หัวข้อของถนนคนเดินเป็นเรื่องใหม่ของไทยและถูกมองว่าเป็นประเด็นเล็ก มีผลงานวิจัยที่ออกมาเป็นรูปธรรมเฉพาะประเด็น ทำให้องค์ความรู้ที่จะสามารถหยิบยกมาใช้มีอยู่น้อยมาก มีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเป็นข้อมูลแก่การพัฒนาถนนคนเดินต่อไป

โครงการวิจัย เรื่อง ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่จึงเป็นโครงการวิจัยนำร่องที่มุ่งศึกษาองค์ประกอบที่สำคัญของการพัฒนาถนนคนเดินเพื่อให้เกิดองค์ความรู้และสร้างแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดินของเมืองเชียงใหม่และเป็นกรณีศึกษาแก่การพัฒนาถนนคนเดินของเมืองอื่นต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1 เพื่อสร้างฐานความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดินโดยคำนึงถึงศักยภาพของพื้นที่ ความต้องการและความมีส่วนร่วมของประชาชนโดยมีหลักการที่สอดคล้องกับหลักการวางผังและออกแบบชุมชนเมืองที่ดี
- 1.2.2 เพื่อเสนอแนวทางการเลือกและจัดทำโครงข่ายเส้นทางและกิจกรรมบนถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่อย่างยั่งยืน เพื่อสร้างความน่าอยู่และนำมาซึ่งผลตอบแทนและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่และนำไปพัฒนาใช้กับเมืองอื่นต่อไป
- 1.2.3 เพื่อศึกษาถึงการเพิ่มศักยภาพ ประสิทธิภาพของถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 พื้นที่ที่ศึกษา

ครอบคลุมพื้นที่ในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ ประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร

1.3.2 รายละเอียดของเนื้อหาที่ศึกษา

1.3.3 ศึกษาข้อมูลและองค์ประกอบพื้นฐานของถนนคนเดินท่าแพที่มีอยู่ ณ ปัจจุบัน ประกอบด้วย

- องค์ประกอบทางกายภาพ จุดเด่น จุดด้อยและสภาพปัญหาของพื้นที่
- ข้อมูลผู้ใช้ถนนคนเดิน ประกอบด้วย จำนวนผู้ใช้ ณ ปัจจุบันและแนวโน้มของสัดส่วนประเภทผู้ใช้ระหว่างนักท่องเที่ยวและคนท้องถิ่น
- ระยะเวลาของการใช้ถนนคนเดิน ณ ปัจจุบันและความสัมพันธ์กับปริมาณผู้ใช้ในแต่ละช่วงเวลา

1.3.4 ศึกษาความเห็น พฤติกรรมและความต้องการของผู้ใช้และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของถนนคนเดินในด้านความพึงพอใจ ณ ปัจจุบัน และความต้องการในการพัฒนา ปรับปรุง และโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดินที่ต้องการให้พัฒนาต่อไปในอนาคต

1.3.5 ศึกษาความคิดเห็นต่อถนนคนเดินว่าส่งเสริมความน่าอยู่ของเมืองได้อย่างแท้จริงหรือไม่ ในด้านใด

1.3.6 ศึกษากรณีศึกษาที่มีการพัฒนาที่เหมาะสมและยั่งยืน

1.3.7 จัดทำโครงข่ายเส้นทางและกิจกรรมบนถนนคนเดินอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลการพัฒนาของเมือง

1.4 วิธีวิจัย

- 1.4.1 การรวบรวม ทบทวนเอกสารและวรรณกรรม ข้อมูลพื้นที่เบื้องต้น ได้แก่ ข้อมูลด้านผังเมือง มาตรฐานถนน ทางเท้า และพื้นที่คนเดิน กรณีศึกษาต่างประเทศ ผลการประเมินถนนคนเดิน สถิติ ผังแนวนอน

และอาคาร ภาพถ่ายทางอากาศ เส้นทางจราจรและการเดินรถ ผังเส้นทางท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวในเขตเมืองเชียงใหม่

- 1.4.2 การออกแบบและสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล
- 1.4.3 การเก็บข้อมูลภาคสนามและประมวลผลข้อมูลที่เก็บบนถนนคนเดินท่าแพและถนนคนเดินในคูเมือง (ถนนราชดำเนินและประปกเกล้า) โดยวิธีการแจกจ่ายผู้ใช้ต่อวัน การบันทึกภาพกิจกรรม การสอบถามประเภทคนเดิน การทำแบบสอบถามแบบสุ่ม และนำข้อมูลทั้งหมดมาประมวลผลและจัดทำสถิติเพื่อการวิเคราะห์
- 1.4.4 การประมวลผลความคิดเห็นโดยจัดประชุมเชิงปฏิบัติการไม่เกิน 100 คน จากหน่วยราชการ รัฐบาล ภาคเอกชน ประชาชนทั่วไป นักวิชาการ นักศึกษา ผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศร่วมแลกเปลี่ยนประสบการณ์การพัฒนาถนนคนเดิน ให้แนวทางและความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ โดยนำเสนอข้อมูลเอกสารและผลการสำรวจภาคสนามเบื้องต้นเพื่อเป็นข้อมูลแก่ที่ประชุมด้วย
- 1.4.5 การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยการทำสถิติการแจกแจงความถี่ อัตราส่วนร้อยละ การแปรข้อมูลเป็นภาพ ผังโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดิน แนวทางการพัฒนาพื้นที่คนเดิน
- 1.4.6 การสรุปข้อมูลขั้นสุดท้ายและจัดทำบทสรุปและข้อเสนอแนะ ในรูปของภาคเอกสารและ CD Rom ผังโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดินและรายงานฉบับย่อ

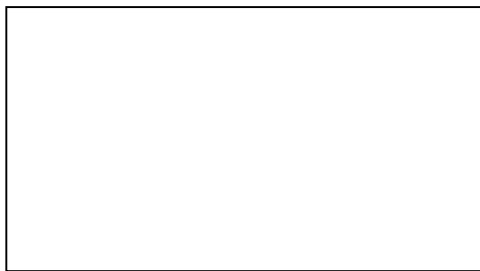
1.5 แผนงานของโครงการ

เดือนที่	ขั้นตอนดำเนินการวิจัย	กิจกรรม	ผลที่ได้
1 - 6	1. ทบทวนเอกสารวรรณกรรมและข้อมูลพื้นที่เบื้องต้น	1. รวบรวมและทบทวนข้อมูล 2. สัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลพื้นที่ 3. ประมวลผลข้อมูลเพื่อออกแบบเครื่องมือ	1. ได้ข้อมูลและผลการประมวลผลเบื้องต้น ได้ข้อมูลเตรียมลงพื้นที่ภาคสนาม
	2. การสร้างเครื่องมือในการเก็บข้อมูล	1. สำรวจและบันทึกภาพถนนคนเดินท่าแพ 2. จัดหาผู้เชี่ยวชาญและผู้ช่วยเก็บข้อมูล 3. สร้างและทดสอบเครื่องมือก่อนลงภาคสนาม 4. ปรับปรุงเครื่องมือ (ถ้ามี)	1. ผลสำรวจเบื้องต้น 2. ผู้เชี่ยวชาญและผู้ช่วย 3. เครื่องมือและผลทดสอบเครื่องมือ
	3. การเก็บข้อมูลภาคสนามและประมวลผล	1. เก็บข้อมูลด้วยการแจกจ่ายผู้ใช้ต่อวัน การสอบถาม 2. นำข้อมูลทั้งหมดมาประมวลผลและจัดทำสถิติเพื่อการวิเคราะห์	1. ผลการสำรวจเชิงปริมาณและคุณภาพ 2. รายงานความก้าวหน้า

เดือนที่	ขั้นตอนดำเนินการวิจัย	กิจกรรม	ผลที่ได้
7	4. ประมวลความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง	1. การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการกำหนดแนวทางการพัฒนา และโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดินที่มีความเป็นไปได้ตามศักยภาพของพื้นที่ ประมวลผลการประชุม และร่างโครงข่ายเส้นทางเบื้องต้น	1. ความคิดเห็นและประเด็น 2. นำเสนอผลเบื้องต้น 3. แนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน
8	5. การเก็บข้อมูลเพิ่มเติมและวิเคราะห์ข้อมูล	1. เก็บข้อมูลภาคสนามเพิ่มเติม 2. วิเคราะห์เนื้อหาเชิงปริมาณและคุณภาพ 3. แปลข้อมูลเป็นภาพและผังโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดิน	1. ผลการสำรวจเพิ่มเติม 2. ผลการวิเคราะห์ 3. ภาพ ร่างผังโครงข่ายถนนคนเดินและเอกสารประชาสัมพันธ์
9	6. ปรับปรุงรายละเอียดจัดทำเล่มรายงาน	1. ปรับปรุงรายละเอียด 2. สรุปโครงการจัดทำเล่มรายงาน	ร่างรายงานวิจัยสุดท้าย พร้อมเอกสารประกอบ
10-12	7. สังเคราะห์สรุปข้อมูลร่วมกับโครงการที่เกี่ยวข้อง	สังเคราะห์และสรุปข้อมูลร่วมกับโครงการที่เสนอในชุดเดียวกัน	ข้อมูลเพิ่มเติม (ถ้ามี)
	8. นำเสนอและเผยแพร่	นำเสนอและเผยแพร่ด้วยการจัดประชุม	เผยแพร่ผลงานวิจัยต่อสาธารณะเพื่อการนำไปใช้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.6.1 ได้ฐานความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดินที่คำนึงถึงศักยภาพด้านต่างๆ ของพื้นที่ ความต้องการ และความร่วมมือร่วมใจของประชาชนให้สอดคล้องกับหลักการวางผังและออกแบบชุมชนเมืองที่ดี
- 1.6.2 ได้แนวทางการเลือกเส้นทางและโครงข่ายเส้นทางและกิจกรรมบนถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ อย่างยั่งยืน ที่นำไปสู่การสร้างที่น่าอยู่และนำมาซึ่งผลตอบแทนและมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่และนำไปพัฒนาใช้กับเมืองอื่นต่อไป
- 1.6.3 ได้เพิ่มศักยภาพ ประสิทธิภาพของถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่



บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

“ทุกการเดินทางเริ่มต้นและจบลงด้วยการเดินเท้า”

“การเดินเท้าเป็นการเดินทางที่เก่าแก่และพื้นฐานที่สุดที่มีการบันทึกในประวัติศาสตร์ มีความยืดหยุ่นสูงสุดตามความต้องการของผู้เดินที่นึกอยากจะก้าวเดินไป ส่วนระบบอื่นๆ นั้นได้ถูกออกแบบเพิ่มขึ้นมาเพื่อความสบายและขนส่งได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว”

“เมื่อพูดถึงถนน เราจะนึกถึงรถ เพราะเราติดในความสะดวกสบายของรถยนต์ จนลืมไปว่าการเดินเท้ามีคุณค่า เป็นเหมือนปลาที่ไม่รู้ว่ามันว่ายอยู่ในน้ำ เราไม่เห็นคุณค่าของการเดินเพราะเราไม่ได้เสียอะไรเพื่อให้ได้มา”

“เพราะเมืองเป็นสถานที่พบปะของผู้คน เมืองที่ดีต้องการสมดุลและปฏิสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนกับเมือง การเดินเป็นการสร้างโอกาสให้เกิดกิจกรรมสาธารณะอย่างไม่ตั้งใจ ไม่ซับซ้อน”

“การเดินสามารถทำให้คนเห็นจิตภาพของเมืองในรายละเอียดที่การเดินทางด้วยวิธีอื่นทำไม่ได้ เพราะความเร็วต่ำพอที่จะเก็บรายละเอียด มีระยะจากวัตถุมองเห็นพอเหมาะ คนเดินจึงมีส่วนร่วมในบรรยากาศของเมือง เมืองที่มีคนเดินแสดงถึงชีวิตชีวา ภาพลักษณ์ของเมืองจึงสะท้อนอยู่ที่พื้นที่ที่คนเดิน”

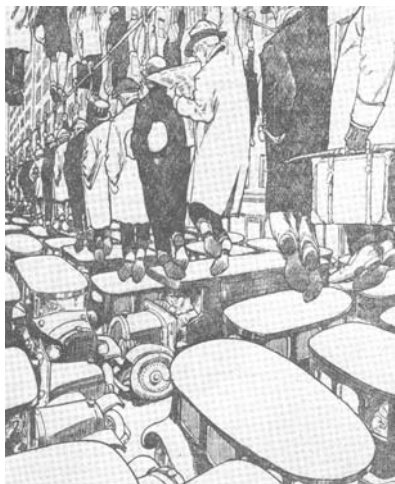
“ถ้าวัตถุประสงค์ของเมืองมีเพื่อประชาชนผู้อยู่อาศัย และวิกฤตพลังงานได้ผลักดันไปสู่เมืองที่เล็กลง เราควรหาทางทำให้ชุมชนเมืองเป็นที่ให้คนผ่อนคลายจากความเหนื่อยล้าจากการทำงาน มากกว่าจมอยู่ในหมอกม่านมลพิษ”

“ในแต่ละปีเราใช้เงินมหาศาลเพื่อเพิ่มและพัฒนาด้านให้รองรับความต้องการใช้รถที่เพิ่มขึ้น ปริมาณรถยนต์เป็นส่วนแปรผันตรงกับจำนวนประชากร เมื่อประชากรเพิ่ม รถก็ต้องเพิ่ม แล้วถนนเท่าใดจึงจะพอ ถึงเวลาหรือยังที่จะทบทวนว่าจะลดการรองรับรถยนต์ แต่เพิ่มนโยบาย งบประมาณอย่างจริงจังเพื่อขนส่งมวลชนและการเดิน”

“แนวคิดเรื่องการเดินเท้าในโลกมีประวัติศาสตร์ยาวนานพอๆ กับการเกิดเมือง จะเห็นว่า เมืองโบราณที่มีการอนุรักษ์มีลักษณะของเมืองคนเดิน คือ มีถนนแคบ คดเคี้ยว มีอาคารร้านค้าเรียงรายสองข้าง” (Appleyard 1987; Gehl 2001; Jane 1992; Moudon 1987; Pushkarev 1978; Southworth 1997; Warren 1997)

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดสากล เรื่อง การเดินเท้า



ภาพที่ 2.1 การเดินล้อเลียนจาก New York Tribune 5 เมษายน 2468

กว่าครึ่งหนึ่งของมลพิษทางอากาศในเมืองใหญ่มาจากรถยนต์ ความพยายามในการลดมลพิษจึงเป็นเหตุสำคัญของการหันมาใช้ในการเดิน (Moudon 1987) การเปิดโอกาสให้คนเดินมีนัยสำคัญทางประชาธิปไตย เพราะถนน

ในอดีตการเดินทางเท้าเป็นหนทางหลัก (Primary means) ในการเดินทางโดยใช้ประกอบการขนส่งโดยสัตว์ต่าง ถนนในสมัยโบราณจึงเป็นเส้นทางสัญจรของคนและสัตว์ต่างเท่านั้น ต่อมาการคมนาคมพัฒนาขึ้น มีเกวียน รถลากที่มีความเร็วสูง มีปริมาณมากขึ้น จนเกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า ปัญหาที่ถูกบันทึกว่า เกิดขึ้นมานานตั้งแต่ก่อนคริสตกาล เช่น ในประวัติศาสตร์ของโรมัน การจราจรกรุงโรมเพิ่มมากขึ้นจนต้องออกคำสั่งห้ามรถม้าเข้าเขตเมืองช่วงพระอาทิตย์ขึ้นและตก และให้ใช้ถนนเพื่อเดินเท้าเท่านั้น ในยุโรปหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ถนนโบราณแบบยุคกลาง (Medieval Street) ที่มีลักษณะแคบ เล็ก คดเคี้ยวไม่สามารถรองรับปริมาณการใช้รถและพื้นที่จอดรถได้ถูกปรับเปลี่ยนให้เป็นถนนคนเดินที่ไม่มีรถเข้า เมื่อเข้ายุคปฏิวัติอุตสาหกรรมมีการผลิตรถยนต์จนกลายเป็นระบบการสัญจรหลักทำให้เกิดปัญหาในเมืองใหญ่ ปัญหาที่เกิดขึ้นทำให้เกิดแนวคิดในการส่งเสริมการเดินทางเท้าโดยสร้างเครือข่ายการเดินทางในเมืองขึ้น ประเด็นนี้ได้จำกัดเฉพาะเรื่องการสัญจรเท่านั้น แต่ขยายมิติอย่างกว้างขวาง เช่น

เป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองที่ทุกคนเข้าถึงได้โดยไม่จำกัดบทบาท (Francis 1987; Appleyard 1987) ถนนเป็นภาพลักษณ์ของเมืองเพราะเป็นพื้นที่ที่คนสามารถมองเห็นและสัมผัสได้ไม่ใช่ภาพผ้งที่มองจากเบื้องบน (Pushkarev 1978) เมืองแห่งการไร้รถทั่วโลกเปลี่ยนมาใช้ระบบถนนคนเดิน ทำให้ชีวิตในเมืองเปลี่ยนไปมาก (Gehl 2001) เมืองที่ปิดถนนมีผลสำรวจว่า ระดับของคาร์บอนมอนนอกไซด์ลดลงได้มาก เช่น ถนนกินซ่าลดลงเหลือ 1 ใน 5 ส่วนถนนสายที่ 5 ในนิวยอร์ก ลดลงเหลือ 1 ใน 6 สำหรับนครเวียนนาลดลงกว่าร้อยละ 70 (Warren 1997) ถนนคนเดินทำให้เกิดร้านค้าจนกลายเป็นถนนจับจ่ายหลักที่ทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น (Harrison 1987) การใช้งานของถนนนั้น ขึ้นกับบริบททางวัฒนธรรมและการรับรู้ที่กำหนดพฤติกรรมของการใช้งานของคน (Rapoport 1987) ถนนแบบ Woonerven สำหรับคนเดินย่านพักอาศัยในเนเธอร์แลนด์ยอมให้คนใช้ถนนร่วมกับรถแต่จำกัดพื้นที่รถให้อยู่เฉพาะบางบริเวณ จำกัดความเร็วรถให้ต่ำมากจนเกือบเท่าการเดินให้คนมีภาพของการเดินเท้าเป็นหลักโดยมีรถแทรกตัวอยู่อย่างจำกัด (Gehl 2001; Soothworth 1997; Warren 1997) และวิธีนี้ถูกใช้ในเมือง Oxford สหราชอาณาจักร เรียกว่า Shared Street หรือ Space Sharing (Dalby 1976) แนวคิดเหล่านี้รวมเรียกว่า Pedestrianization เป็นแนวคิดที่เปลี่ยนการใช้ถนนโดยแยกหรือใช้ร่วมกันระหว่างรถและคนเดินเท้าแต่เน้นความสำคัญที่คนเดินมากกว่ารถยนต์

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับเมือง

เมืองคนเดิน (Pedestrian City)

กระบวนการพัฒนาเมืองคนเดินเกิดขึ้น ประมาณกลางคริสต์ศตวรรษที่ 20 โดยเริ่มจากในยุโรป ในประวัติศาสตร์การพัฒนาปรากฏปัญหาเริ่มต้นเหมือนกัน คือ การต่อต้านจากประชาชนเพราะเคยชินในความสะดวกสบายของรถยนต์ ความรับรู้ที่ถนนเป็นที่ให้รถวิ่งมีใช้ที่คนเดิน ความไม่เคยชินกับการทำกิจกรรมนอกอาคาร การต่อต้านจากร้านค้าเพราะกลัวผลกระทบต่อการธุรกิจ แต่เมื่อเวลาผ่านไปกลับได้รับการยอมรับและคานิยมเพราะสร้างกิจกรรมและชีวิตชีวาในเมือง ส่งผลให้ร้านค้าเพิ่มยอดขายและมูลค่า หน้าหลักในการพัฒนาพื้นที่คนเดินแม้ปรากฏว่าเป็นของภาครัฐ แต่ในหลายที่มีการเริ่มต้นโดยพ่อค้าและประชาชนเพราะเห็นว่าพื้นที่ถนนคนเดินที่อื่น ๆ นั้นประสบความสำเร็จและเพิ่มมูลค่าแก่ธุรกิจได้ (Appleyard 1987; Cohen 2001; Gehl 2001; Jane 1992; Moudon 1987; Pushkarev 1978; Southworth 1997; Warren 1997)

เมืองมีชีวิตและไม่มีชีวิต (Lively and Un-lively City)



เมืองที่มีคนเดินจะมีชีวิตชีวาถือเป็นคุณค่าและองค์ประกอบสำคัญของเมืองน่าอยู่ การวางผังเมืองมีผลอย่างมากต่อคนเดิน เมืองที่มีองค์ประกอบทางผังเมืองที่ดี มีระบบการสัญจรที่ชัดเจน มีอาคารที่มีสัดส่วนมนุษย์วางตัวต่อเนื่องกัน มีการสัญจรด้วยการเดิน มีพื้นที่ภายนอกเชื่อมต่อกิจกรรมที่คนใช้เป็นประจำ พบได้มากในเมืองเก่าที่จากกระบวนการปรับตัวมานับร้อยปี หรือในเมืองใหม่ที่พัฒนาโดยให้ความสำคัญกับระบบสัญจร เมืองเหล่านี้ประสบความสำเร็จในฐานะเมืองท่องเที่ยว เป็นกรณีศึกษา เป็นที่ปรารถนาของการอยู่อาศัย แต่ในทางกลับกัน เมืองที่มีอาคารสูงใหญ่เกินไป คละระดับการสัญจรทั้งใต้ดินหรือลอยฟ้า ไร้รถเกินพอดี มีระยะเดินทางไกล เราจะเห็นได้เพียงอาคาร ที่โล่งกว้างใหญ่ รถวิ่ง

ภาพที่ 2.2 และ 2.3 ตัวอย่างเมืองไร้ชีวิตและมีชีวิต ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996

เมืองแห่งรถยนต์ (Automobile city) และเมืองคนเดิน (Pedestrian city)

การออกแบบทางกายภาพของเมืองมีผลให้เมืองนั้นเป็นเมืองแห่งรถหรือเมืองคนเดิน อาทิเช่น การมีหรือไม่มีสิ่งกีดขวางมุมมอง ระยะทางจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่ง ความช้าหรือเร็วของการเคลื่อนที่ การมีหลายระดับ การมุ่งเข้าหากันหรือหันออกจากกัน ความช้าหรือเร็วของการจราจร เป็นต้น โดยปรกติคนเดินด้วยความเร็วประมาณ 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นความเร็วที่จะสามารถจับรายละเอียดสิ่งต่างๆ ในระยะที่มองเห็นได้ เช่น เห็นลักษณะอาคารที่ชั้นล่างหรือเห็นสิ่งที่ยอยู่บนผิวทางในระดับสายตา ซึ่งรายละเอียดที่เก็บได้นี้จะลดลงเมื่อความเร็วของการเคลื่อนที่เพิ่มขึ้น ในเมืองแห่งรถยนต์ ความเร็วของรถจะสูงกว่าการเดินถึง 10 เท่า ทำให้เราไม่เห็นรายละเอียดได้ทัน คนเดินรู้สึกถึงความไม่ปลอดภัยของการสัญจรในเมือง จึงไม่เลือกเดิน ผลคือ ระดับและปริมาณของกิจกรรมและโอกาสสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมจะลดลงไปโดยอัตโนมัติ ในทางกลับกันเมืองคนเดินมีความเร็วของการสัญจรต่ำ การลดความเร็วลงจาก 60 เป็น 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีผลโดยตรงต่อการเพิ่มจำนวนคนบนถนนกล่าวคือ จะเพิ่มขึ้น 10 เท่าตามไปด้วย ทำให้เพิ่มระดับและปริมาณของกิจกรรมและเปิดโอกาสแก่การสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมที่มีความหมาย เมื่อคนใช้เวลาเพิ่มขึ้นในเมือง ความมีชีวิตชีวา ก็จะเพิ่มขึ้นด้วย (Gehl 2001)

ถนนและจัตุรัส (Street and Square)

ถนนและจัตุรัสเป็นองค์ประกอบพื้นฐานของเมืองมาแต่โบราณ ถนนพัฒนาจากการเคลื่อนที่ตามแนวแกนของคน ส่วนจัตุรัสเป็นพื้นที่ที่ถนนหลายสายมาบรรจบเป็นจุดพัก เมื่อประกอบเป็นเมือง ขนาดถนน จัตุรัส และอาคารมีผลต่อการสร้างสภาพแวดล้อมการเดิน เมืองที่มีถนน จัตุรัสและอาคารที่มีขนาดพอเหมาะกับสัดส่วนมนุษย์ มีอาคารเรียงรายต่อเนื่องกันจะทำให้อาคารและถนนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เมืองแบบนี้จะส่งเสริมให้เกิดการเดินและเกิดชีวิตบนถนน ดังตัวอย่างเมืองเก่าๆ ในยุโรป ตลาดในเมืองในเอเชีย ในขณะที่เมืองสมัยใหม่ที่มีถนนเป็นถนนสำหรับรถ จัตุรัสมีลักษณะใหญ่โต โอ้อวด เมืองแบบนี้ไม่เชื้อเชิญให้คนเข้ามาปฏิสัมพันธ์กัน เพราะขนาดพื้นที่ข่มสัดส่วนคนเกินกว่าจะกวาดสายตาได้ทั่วถึง ระยะห่างระหว่างการโอบล้อมของที่ว่างมีมากเกินไปจนคนลังเลที่จะเข้ามาใช้ (Cohen 2001; Gehl 2001; Southworth 1997)



ภาพที่ 2.4 จัตุรัสในโคเปนเฮเกน
ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996



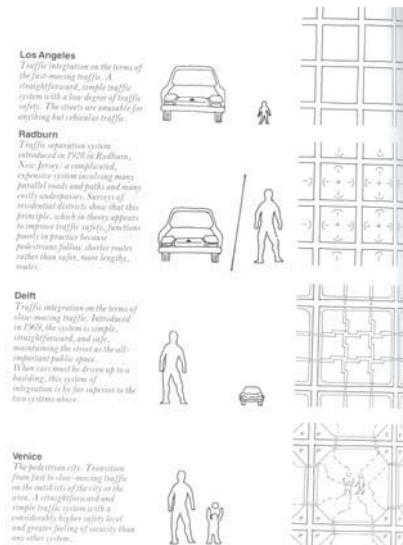
ภาพที่ 2.5 อาคารใหญ่เกินไปที่ไม่ส่งเสริมการเดิน



ภาพที่ 2.6 อาคารสัดส่วนมนุษย์ส่งเสริมการเดิน
ที่มา: Cohen 2001

ในแง่ของการจราจร การแยกจราจรจากกันเด็ดขาดทำให้การสัญจรชัดเจนและมีประสิทธิภาพกว่าการรวมกัน ถ้าการสัญจรหลายอย่างมารวมกัน จะสร้างความสับสนและไม่ชัดเจนในทุกการสัญจร (Gehl 2001)

ภาพที่ 2.7 ลักษณะเมืองที่ให้ความสำคัญระหว่างคนกับรถต่างกัน ที่มา: Gehl 2001



ระบบขนส่งมวลชนและความสัมพันธ์กับการเพิ่มการเดินทาง

เมืองมีพื้นที่จำกัด การเพิ่มจำนวนประชากรมีผลต่อการเพิ่มจำนวนรถยนต์ส่วนตัวที่สร้างความแออัดและมลพิษ ขนส่งมวลชนจึงเป็นทางเลือกในการเดินทางในเมืองที่ลดปัญหาดังกล่าวได้ การเดินก็เป็นหนึ่งหนทางของการเดินทางที่มีข้อดี คือ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รื่นรมย์ ไม่ต้องการพื้นที่มาก ขนส่งมวลชนและการเดินจัดเป็นระบบที่เกื้อหนุนกัน เพราะเมื่อมีขนส่งมวลชนจะเกิดการเดินจากจุดรับส่งขนส่งมวลชนไปสู่จุดหมาย เกิดเป็นโครงข่ายคนเดินซ้อนทับกับโครงข่ายขนส่งมวลชน

การสร้างพื้นที่ระหว่างคนเดินและรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมือง

แม้ขนส่งมวลชนจะมีประสิทธิภาพ แต่ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของการเดินทางได้ การใช้รถยนต์จึงยังคงมีอยู่ ดังนั้น การจัดการปฏิสัมพันธ์พื้นที่ระหว่างคนเดินและรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองจึงเป็นแนวทางในการพัฒนาควบคู่กัน มีหลายวิธีการ ได้แก่ การแยกการจราจรของคนกับรถอย่างถาวร (Permanent Traffic Separation) โดยการกั้นทางด้วยอุปกรณ์ติดตายหรือติดตัวควบคุม ตัวอย่าง ได้แก่ ถนนคนเดินยุโรปทั่วไป การแยกการจราจรของคนกับรถเป็นบางเวลา (Temporary Traffic Separation) ตัวอย่าง ได้แก่ ถนนศรีสว่างวงศ์ในสปป.ลาว หรือถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ การใช้ถนนร่วมกันโดยเอื้อต่อการเดินเท้า (Shared Street) โดยควบคุมความเร็วรถให้เอื้อต่อคนเดิน เป็นแนวคิดที่เชื่อว่าสามารถใช้ประโยชน์ของทางได้สูงสุดโดยพัฒนาจากย่านพักอาศัย มาสู่ย่านจับจ่ายในเมืองโดยอาจให้เฉพาะรถคนในพื้นที่หรือขนส่งมวลชนหรือรถบริการเข้าแต่ออกแบบองค์ประกอบให้ลดความเร็วการขับขี่ ตัวอย่าง ได้แก่ เมืองในยุโรปโดยเฉพาะสหราชอาณาจักรหรือการคงสภาพถนนของรถไว้และพัฒนาพื้นที่ทางเท้าให้เหมาะสม เช่น ถนน Orchard ประเทศสิงคโปร์

มาตรฐานแนะนำการออกแบบพื้นที่คนเดิน

การพัฒนาการเดินทางในเขตเมืองต้องมีพื้นฐานการออกแบบเพื่อส่งเสริมการเดินทาง เมืองที่พัฒนาระบบการเดินทางที่ดีจะมีมาตรฐานตามความต้องการพื้นฐานของคนเดิน 3 ประการ คือ สะดวกสบายปลอดภัย ได้แก่ มีทางเท้าที่ได้ขนาด สามารถเดินสวนกันได้ มีลักษณะเป็น Clear Pathway คือ ไม่มีสิ่งกีดขวาง มีภูมิทัศน์และองค์ประกอบถนนที่เพียงพอและเหมาะสมต่อการใช้งาน ร่มรื่น สวยงาม มีเรื่องราวและแผนที่บอกทาง มีจุดแวะพักเพื่อผ่อนคลาย มีการตกแต่งอาคารที่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม มีความปลอดภัย มีป้ายเตือน สัญลักษณ์ สัญญาณแคะคนพิการ มีทางลาดสำหรับรถเข็น มีแสงสว่างที่เพียงพอ (แนวทางออกแบบดูในภาคผนวก ก)

สถาปัตยกรรมและสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดิน



ภาพที่ 2.8 ถนนโคเปนเฮเกน
ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996

สถาปัตยกรรมมีผลอย่างมากในการสร้างความน่าสนใจ หากอาคารใหญ่ หน้าตาซ้ำยาว ปิดทึบมีทางเข้าออกน้อยจะลดบรรยากาศที่น่าเดิน อาคารเล็กดูน่าสนใจ ทางเข้าออกมากจุด จะเอื้อต่อการเดิน ระยะห่างระหว่างอาคารมีผลต่อความต้องการเดิน เพราะระยะห่างทำให้เกิดช่องว่าง หากมากเกินไปจะไม่น่าสนใจ ผิดกับอาคารที่วางตัวติดหรือใกล้กัน เช่น ห้องแถวจะมีอะไรให้ดูต่อเนื่องและเพลิดเพลิน ช่องเปิดหรือที่ว่างมีผลต่อการเดินเช่นกัน หากคนเดินสามารถมองผ่านช่องเปิดที่ว่างเข้าไปในอาคาร จะทำให้การเดินน่าสนใจ ระดับมีส่วนเพิ่มลดการเดิน พื้นที่ที่มองเห็นได้ในระดับตาเป็นพื้นที่คนจะเข้าไปใช้งาน พื้นที่ที่มีการยกระดับหรือลดระดับลงไปใต้ดินโดยไม่มีสิ่งล่อใจจะกลายเป็นพื้นที่ตาย เช่น ทางเดินยกระดับ สะพานลอย ทางเดินใต้ดิน ที่ออกแบบอย่างดีแต่คนไม่ใช้ หลายเมืองจึงต้องปรับแก้ (Gehl 2001; Sucher 1995; Whyte 1987)



ภาพที่ 2.9 หน้าร้านจุดสนใจใน
การเดินเท้า ที่มา: Sucher 1995



ภาพที่ 2.10 บันไดอาคารเป็นที่พัก
ของคนเดิน ที่มา: Gehl 2001

พฤติกรรมมนุษย์ : การเดิน หยุดยืน นั่ง พุดคุยพบปะและอื่นๆ

ปัจจัยหลายประการ เช่น เวลา จำนวนคน สถานการณ์ สถานที่ สภาพอากาศ ขนาดพื้นที่ วัฒนธรรม เป็นตัวกำหนดพฤติกรรมการเดินทาง โดยทั่วไปทางกว้าง 1 เมตรจะรองรับคนเดินสวนกันได้ 10-15 คนต่อนาที และทางเท้ากว้าง 10 เมตรจะรับคนเดินสวนกันได้มากกว่าร้อยคนต่อนาที โดยจะน้อยลงหากมีการสัญจรของรถเข็น คนพิการ รถเข็นของ รถเข็นเด็กเล็ก เข้าร่วมด้วย ถ้าความหนาแน่นของคนเดินเกินมาตรฐาน พฤติกรรมของคนจะเปลี่ยนเป็นแยกกันเดินเป็น 2 แถวไปกลับ สถานการณ์สร้างความแออัดหรือเร่งรัดการเดินได้ เช่น การจับกลุ่มมุงดูเหตุการณ์ สถานที่บางแห่งมีนัยของการเดินเร็ว เช่น สถานีขนส่ง บางแห่งเดินช้า เช่น แหล่งจับจ่าย พื้นที่ต่างวัฒนธรรมมีนัยต่อพฤติกรรมต่างกัน วัสดุผิวทางมีผลต่อการเดินเช่นกัน ผิวทางหิน กรวด หยาบ ผิวที่ไม่เรียบเสมอกันไม่เหมาะต่อการเดิน ผิวเรียบ ลื่น เปียก มีน้ำนองคนเดินจะหลีกเลี่ยงเช่นกัน ระยะทางที่เหมาะสมที่คนปกติจะเดินเฉลี่ยประมาณ 400 – 500 เมตร แต่บรรยากาศรอบข้างมีผลต่อการเดินได้ไกลหรือใกล้กว่า บรรยากาศที่ดีทำให้ระยะทางดูสั้นลง การมองเห็นจุดหมายจะทำให้คนเลือกเดินเส้นทางที่สั้นที่สุด แม้จะไม่ใช่วางที่จัดไว้ให้เดิน การจัดถนนคนเดินที่ดีจึงควรคำนึงถึงการเลี้ยวทางยาวและตรง คำนึงถึงการบังจุดหมายและสร้างบรรยากาศการเดินจะทำให้คนรู้สึกถึงจุดหมายโดยไม่รู้ตัวและไม่พยายามที่จะเดินลัด ในที่โล่งกว้างพฤติกรรมของคนจะเกาะอยู่ตามขอบโดยอัตโนมัติ เพราะรู้สึกปลอดภัย

พฤติกรรมการยืน โดยทั่วไปคนหยุดยืนได้ทุกที่ตามสถานการณ์ เช่น หยุดเมื่อพบคนรู้จักเพื่อทักทาย แต่การหยุดยืนเพื่อที่จะพักสักระยะ ระยะเวลา มองดูสิ่งรอบตัวเป็นมิติที่ต่างไป จากการศึกษาวิจัยหลายเรื่องโดยเฉพาะ The Hidden Dimension ของ Edward T.Hall พบว่าคนจะเลือกหยุดยืนตามขอบหรือใกล้ขอบอาคาร โดยมีจุดที่มีมุมมองได้รอบเพื่อสำรวจ เป็นจุดที่คนยืนรู้สึกปลอดภัยไม่ต้องระวังข้างหลังแต่มองเห็นด้านหน้าโดยไม่เด่นเกินไป Christopher Alexander ใน A Pattern Language กล่าวถึงความสำคัญของพื้นที่ขอบ (Edge) ว่า ถ้าพื้นที่ขอบไม่น่าสนใจ พื้นที่ส่วนที่เหลือก็หมดความน่าสนใจไปด้วย พื้นที่ลักษณะที่คนชอบ คือ ที่กึ่งปกคลุม มีร่มเงาแต่โล่งพอ เช่น ใต้ชายคาแบบ Colonnade ใต้ร่มเงาต้นไม้ ในชอกอาคารมีที่นั่งได้เช่นขอบตึกแต่ง หรือ องค์ประกอบถนน จุดเพื่อยืนพักหรือเอนตัวฟังเล็กน้อยอย่างไม่ตั้งใจเป็นจุดที่จะถูกใช้มากเช่นกัน ดังจะเห็นว่า คนเลือกยืนเอนพิงเสา Ballard เสาไฟ หรือสิ่งที่ยาวอยู่ในบริเวณนั้นเพื่อแกล้มือ ซึ่งจากการศึกษาแล้วจุดเหล่านี้ถูกใช้มากในที่พักรอในเมืองใหญ่ เมืองที่โล่ง ไม่มีม้านั่ง เสา ต้นไม้ ที่นั่งหรือเอนพิง เป็นการยากที่คนจะหยุดยืน เมืองที่เสริมให้คนหยุดยืนใช้เวลาในที่ภายนอก จะมีหน้าตาอาคารที่ไม่ธรรมดาและมีที่หยุดพักนั่งพิงที่หลากหลาย (Good cities for staying out having irregular facades and a variety of supports in their outdoor spaces)

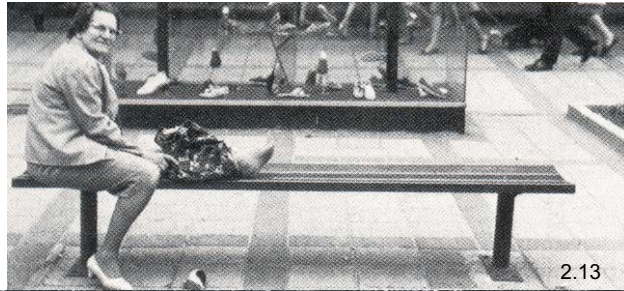


ภาพที่ 2.11 ขอบตึกแต่ง อาคาร ที่สามารถใช้เป็น ที่นั่ง พัก ได้



ภาพที่ 2.12 องค์ประกอบที่ใช้เป็นที่พักผ่อนของคนเดินเท้า ที่มา: Gehl 2001

คนเรานั่งในที่สาธารณะเพื่อหลายวัตถุประสงค์ เช่น กิน ดื่ม คุย พัก หลับ ดูนก หากไม่มีที่นั่งคนจะเลือกที่จะเดินผ่านไปโดยไม่หยุด การจัดวางที่นั่งในที่สาธารณะต้องใช้หลักการจัดพื้นที่ที่เหมาะสม มีช่องว่างเพื่อให้พื้นที่เต็ม ปัจจัยหลายอย่างมีส่วนสนับสนุน เช่น ร่มเงาสำหรับเมืองร้อนและที่บังลมสำหรับเมืองหนาว ตำแหน่งที่ตั้งและบรรยากาศ ลักษณะที่นั่ง ความสามารถในการมองไปรอบๆ การมีที่คุ้มกันด้านหลังให้ความรู้สึกปลอดภัย ในที่กว้างคนเลือกที่จะนั่งเกาะตามขอบหรือใกล้ตัวอาคารเช่นเดียวกับการยืน ชนิดที่นั่งแบ่งได้ 2 แบบ คือ แบบหลัก (Primary Seating) เป็นลักษณะของที่นั่งเพื่อการนั่ง เช่น เก้าอี้สนามในลักษณะแบบ Chair หรือ Bench เหมาะกับคนที่มีความต้องการที่นั่งที่เหมาะสม เช่น คนทำงานหรือคนสูงอายุที่ต้องระวังการวางตัวหรือมีปัญหาด้านการนั่ง และ แบบรอง (Secondary Seating) ที่มีได้ออกแบบมาเพื่อนั่งโดยตรงแต่ถูกเลือกใช้นั่งพัก เช่น ขอบน้ำพุ บันไดและระดับ บัวของอาคาร กระบะต้นไม้ เสาเตี้ยๆ เป็นต้น คนกลุ่มที่จะเลือกนั่งที่แบบรองมีพฤติกรรมสบายๆ เช่น เด็กและวัยรุ่น คนทั่วไปในวันหยุด เป็นต้น ซึ่งที่นั่งลักษณะนี้เป็นที่นิยมใช้ในพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ที่มีคนมาก เพราะที่นั่งแบบแรกไม่สามารถจัดไว้ได้พอ ในเมืองบางเมือง เช่น เวนิซ จัดได้ว่าเป็นเมืองที่นั่งได้ (Sittable City) เพราะองค์ประกอบทุกส่วนของพื้นที่สาธารณะที่กล่าวแล้วมีขนาดพอเหมาะที่จะนั่งได้ ไม่ว่าจะเป็นการยกขอบ เสาไฟ ขอบกระถามต้นไม้ บัวอาคาร ฯลฯ (Gehl 2001; Sucher 1995)



2.13



2.14



2.15

ภาพที่ 2.13 ถึง 2.15 แสดงการใช้ที่นั่งพักของคน
ที่มา: Gehl 2001



ภาพที่ 2.16 บริเวณพื้นที่สาธารณะริมน้ำเมืองโคเปนเฮเกน
ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996

2.1.3 การทบทวนแนวคิดของไทยที่มีต่อการเดินเท้าและถนนคนเดิน

แนวคิดเรื่องการเดินเท้าในประเทศไทยยังไม่ได้เป็นส่วนสำคัญของการออกแบบและวางผังเมือง ดังจะเห็นได้ว่า จากนโยบายระดับชาติ ระดับเมือง ลงมาถึงงานวิจัยและงานศึกษาต่างๆ มีมิติของการพัฒนาเมืองโดยคำนึงถึงระบบการเดินเท้าน้อย ส่วนใหญ่เน้นในภาพรวม คือ การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดี สร้างเมืองน่าอยู่ แต่มีได้ระบุหรือมีแผนการดำเนินงานที่รองรับในเรื่องการเดินเท้าที่มีนัยสำคัญ ในแง่ผังเมือง โครงสร้างเมืองในประเทศไทยโดยเฉพาะเมืองเชียงใหม่ มีจุดศูนย์รวมต่างๆ อยู่ทั้งในเขตเมือง เมืองมีลักษณะแผ่โดยไร้ทิศทางเกือบทุกเมืองไม่มีระบบขนส่งมวลชน ผังเมืองและระบบการจราจรในปัจจุบันไม่ได้ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการสัญจรที่ไม่ใช้รถยนต์

การทบทวนข้อมูลจากสื่อต่างๆ ที่มีต่อถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน เป็นการพูดถึงช่วงที่มีการปิดถนนจัดกิจกรรม 10 महत्त्वर्यที่ท่าแพ ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2545 สรุปได้ว่าเป็นประเด็นที่พูดถึงในแง่ของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบนถนนในลักษณะชั่วคราว มีมิติเกี่ยวกับการลดมลพิษอยู่บ้างแต่ไม่ใช่ประเด็นหลัก เป็นจุดที่ต่างจากมุมมองของถนนคนเดินสากล มิได้มีประเด็นการจัดการระบบต่างๆ ขึ้นมารองรับ

ประมวลข่าวประกอบด้วย

- ชเนศวร์ เจริญเมือง 2545 บทความ “ถนนคนเดินที่ท่าแพ” สรุปว่า ถนนคนเดินท่าแพเป็นการประชาสัมพันธ์ มุ่งหวังส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นผลิตภัณฑ์ที่เลียนแบบมาประเทศอุตสาหกรรมที่มีเมืองขนาดใหญ่ โดยมี 3 รูปแบบ คือ เน้นที่การซื้อขายเป็นหลัก เน้นทางด้านวัฒนธรรมเป็นหลัก และแบบผสมผสาน มีผลประโยชน์ในการจัดโครงการอยู่กับคนบางกลุ่ม
- พลเมืองเหนือ 2545 ให้ทรรศนะเกี่ยวกับข้อดีของโครงการว่า ทำให้คนเชียงใหม่มีโอกาสเดินบนถนนควรดำเนินงานโดยคนท้องถิ่น รูปแบบควรหลากหลาย ส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม ในแง่ของการลดมลพิษพบว่า สัปดาห์สุดท้ายของโครงการปิดถนนได้ผลสวนทางกับเป้าหมาย คือ ปริมาณฝุ่นละอองสูงเกินค่ามาตรฐาน
- หน้าต่างล้านนา 2545 โครงการ “มหัศจรรย์ล้านนาที่ท่าแพ” สามารถที่จะตั้งหลักได้ เป็นงานส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเบ็ดเสร็จ และประสบความสำเร็จในเชิงการตลาด แต่สิ่งที่น่าสนใจ คือ คำประกาศให้มี “ถนนคนเดินที่ยั่งยืน” ขึ้นในเมืองนี้ โดยระบุว่าเป็นสิ่งที่ประชาชนเรียกร้องอยากให้มี ซึ่งภาระการจัดงานจะตกอยู่กับหน่วยงานราชการในจังหวัดและชุมชนที่ต้องสร้างจุดดึงดูดและความน่าสนใจเพื่อให้โครงการนี้เดินหน้าไปตามนโยบายให้ได้
- กรุงเทพธุรกิจ 2545 เป็นถนนคนเดินที่ได้รับการขานรับอย่างดีจากชุมชนชาวท่าแพ เป็นภาพที่น่าประทับใจ ทำให้มีรูปภาพของคนในชุมชนกลับมาด้วยวัฒนธรรมดั้งเดิม คือ “วัฒนธรรมการเดิน” เป็นถนนคนเดินที่ผสมผสานเอกลักษณ์และวัฒนธรรมท้องถิ่นแบบล้านนาไว้อย่างงดงาม มีเสน่ห์เฉพาะตัวที่ไม่อาจหาที่ไหนในโลกเหมือน
- พรทิพย์ ณ เชียงใหม่ 2545 การทำถนนคนเดินที่ท่าแพมีข้อดีอยู่มาก ช่วยลดมลพิษ ทำให้คนในชุมชนได้ออกมาเดินพบปะพูดคุยและทำกิจกรรมต่างๆ อย่างหลากหลาย อยากให้คงความเป็นเอกลักษณ์ของถนนท่าแพที่ผสมผสานวัฒนธรรมล้านนา แทนการกลายเป็นพื้นที่อย่างเช่นถนนหน้าไนท์บาซาร์
- เชียงใหม่นิวส์ 2545 หลังจากโครงการถนนคนเดินท่าแพที่ได้รับความนิยมจากประชาชนในช่วงแรก มีการช่วยจัดการอย่างเข้มงวดจากเจ้าหน้าที่ส่วนกลางมาจัดระเบียบอย่างเคร่งครัด แต่เมื่อเวลาผ่านไปได้เกิดความหย่อนยานจึงทำให้ไม่มีความเป็นระเบียบ อาทิเช่น มีการปล่อยให้รถเข้าไปวิ่ง ปล่อยให้ขยะ

เลยในเรื่องการจำหน่ายสินค้าซึ่งไม่เข้ากับบรรยากาศ ทำให้ดูคล้ายกับเป็นงานมหกรรมสินค้าราคาถูก จึงมีความเห็นว่าควรมีผู้เข้าไปดำเนินการอย่างจริงจังก่อนที่จะเสียเอกลักษณ์ไปมากกว่านี้

- มติชน 2545 “10 มหัศจรรย์ล้านนาที่ทำแพ วันละล้าน ชื้อหน้าบ้านให้คนเดินคุ่มหรือไม่” การปิดถนนทำแพเพื่อการลดมลพิษนั้นได้ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรและเพิ่มมลพิษในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ ถนนช้างคลานย่านตลาดไนซ์บาซาร์ จึงทำให้เกิดผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว แต่เมื่อพิจารณาจากผลการวิจัยแล้วพบว่าสามารถลดฝุ่นละอองขนาดเล็กได้ถึงไม่น้อยกว่า 30% เมื่อเทียบกับวันธรรมดา ดังนั้นในแง่การเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของคนในชุมชนแล้วจึงถือว่าคุ้มค่าต่อการลงทุน

2.1.4 ผลงานวิจัยและ/หรือผลสำรวจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ผลการศึกษาของระวีวรรณ โอพารัตน์มณี 2546 ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับลักษณะของถนนคนเดินในประเทศไทยไว้ว่า บริบททางวัฒนธรรมนั้นถือเป็นสิ่งสำคัญของการพัฒนาถนนคนเดินในประเทศไทย ด้วยเอกลักษณ์ของไทยที่แตกต่างกับชาติตะวันตก อันเนื่องมาจากความหลากหลายของกิจกรรมบนทางเท้า เอกลักษณ์สถาปัตยกรรม ความสดใสนิวชีวิตชีวาของสภาพอากาศ รวมไปถึงบรรยากาศที่อบอุ่นและเป็นมิตร โดยมีประเด็นว่า ปัจจุบันการเดินเท้าภายในประเทศไทยนั้นยังคงห่างไกลจากมิติของถนนคนเดินหลายด้าน อาทิ ขาดการคำนึงถึงการลดการใช้รถยนต์และพัฒนาขนส่งมวลชนทดแทนความปลอดภัยสำหรับคนเดิน การป้องกันแสงแดดและความร้อน ความสำคัญของคนพิการ การบำรุงรักษาสภาพถนนและทางเท้าอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งมีมิติต่างๆ เหล่านี้จะส่งเสริมการเดินเท้าในระยะยาว โดยมุ่งไปที่การสร้างถนนคนเดินอย่างยั่งยืนที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานแนวคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ สิทธิคนเดินเท้าที่เหมาะสมกับบริบทของสังคม วัฒนธรรมไทย ภายใต้ความร่วมมือของภาครัฐและประชาชนอย่างจริงจัง
- ผลการประเมินโครงการถนนคนเดินที่สี่ลมของรัชชัย เหล่าศิริหิรัญทอง 2545 สรุปได้ว่า ผู้ที่มาเที่ยวงานได้ตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของโครงการเป็นอย่างดีในด้านการประหยัดพลังงานเนื่องจากมีผู้ใช้รถไฟฟ้า BTS เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 - 300 ลดปริมาณคาร์บอนมอนนอกไซด์ลงร้อยละ 50 - 70 ลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กในบรรยากาศลงได้ร้อยละ 30 - 60 นอกจากนี้ยังสามารถช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมีผู้สนใจมาเที่ยวงานประมาณวันละ 50,000 - 150,000 คน
- รายงานสรุปผลการดำเนินงานโครงการเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่ของสำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ “10 มหัศจรรย์ล้านนาที่ทำแพ” ถือว่าประสบความสำเร็จในด้านการลดมลพิษด้านฝุ่นละอองลดลงร้อยละ 40 คาร์บอนไดออกไซด์ ต่ำกว่าวันปกติร้อยละ 25 สภาพการจราจรโดยรวมไม่ติดขัดมากนัก โดยถือว่าสามารถลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมได้ถึงร้อยละ 93.30 สำหรับผลด้านเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่าสามารถเผยแพร่สินค้า “หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์” ให้เป็นที่รู้จักในกลุ่มนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ทำให้มีเงินหมุนเวียนอาทิร้อยละประมาณ 15 ล้านบาท โดยประชาชนชาวท่าแพมีความคิดเห็นที่จะให้ปิดถนนทำแพแบบยั่งยืน รวมทั้งเสนอให้มีการปิดถนนสายอื่นๆ เพิ่มขึ้น เช่น ถนนช้างคลาน เป็นต้น
- คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2545 ตรวจวัดคุณภาพอากาศของถนนคนเดินท่าแพ พบว่า การจำกัดบริเวณไม่ให้รถผ่านถนนท่าแพตั้งแต่แยกอุตุจนถึงประตูท่าแพสามารถช่วยลดมลพิษจากยานพาหนะในบริเวณดังกล่าว แต่อาจทำให้เกิดมลพิษบริเวณอื่นๆ แทน เนื่องจากปัญหารถติดปัญหาฝุ่นละออง ควรมีมาตรการในการในการจัดการสิ่งแวดล้อม

- ผลการศึกษาของคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2546 เรื่อง ทักษะคติของประชาชนชาวเชียงใหม่ต่อโครงการถนนคนเดิน พบว่า มีวัตถุประสงค์ในการมาถนนคนเดินเพื่อชมร้านค้าและบรรยากาศ ร้อยละ 80 มีการใช้จ่ายต่อครั้งประมาณ 100 – 300 บาท ทักษะคติต่อการจัดงานโดยรวมส่วนใหญ่พอใจในบรรยากาศ ร้านค้า กิจกรรม แต่เรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกอยู่ระดับน้อย
- สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ผลการสำรวจความคิดเห็นและความพึงพอใจ สัปดาห์ที่ 1-10 โครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว จังหวัดเชียงใหม่ กุมภาพันธ์ถึงเมษายน 2545 พบว่า ส่วนมากจะเดินทางมาเที่ยวด้วยยานพาหนะส่วนตัว รถจักรยาน และการเดินเท้าตามลำดับ สำหรับกิจกรรมที่พอใจ คือ กิจกรรมศิลปะ การแสดง กิจกรรมสำหรับเด็ก กิจกรรมภายในวัด ส่วนใหญ่มีความเห็นเกี่ยวกับการจัดโครงการอย่างยั่งยืนและควรขยายพื้นที่ถนนคนเดินไปสู่บริเวณถนนในเทศบาล เพื่อประโยชน์ด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยวและลดมลพิษในพื้นที่
- เทศบาลนครเชียงใหม่ กรกฎาคม 2545 ศึกษาใน 3 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ทักษะคติของประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อโครงการถนนคนเดิน พบว่า ส่วนใหญ่พึงพอใจในการจัดโครงการในหัวช่องทางเหตุการณ์มากที่สุด และพึงพอใจด้านการอำนวยความสะดวกในการจอดรถน้อยที่สุด มีแนวโน้มจะมาเที่ยวชมอีก มีข้อเสนอแนะว่าควรจะมีการจัดโครงการในช่วงเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ และเดือนเมษายน มีความถี่ในการจัดโครงการ 2 ครั้งต่อเดือน การจอดรถควรปรับปรุงให้ดีขึ้น ส่วนที่ 2 ศึกษาทักษะคติของผู้ประกอบการบนถนนท่าแพในจังหวัดเชียงใหม่ที่มีต่อโครงการถนนคนเดินพบว่าผู้ประกอบการเข้าใจว่าวัตถุประสงค์ในการจัดงานถนนคนเดินเพื่อการลดมลพิษจากควันรถยนต์ ผู้ดูแลเองและเสียง รองลงมาคือ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว อนุรักษ์และสืบสานขนบธรรมเนียมประเพณีเพิ่มรายได้ให้ชุมชน ประหยัดพลังงาน ตามลำดับ ส่วนมากเห็นเกี่ยวกับการจัดถนนคนเดิน ส่วนที่ไม่เห็นด้วยมีเหตุผลจากปัญหาการนำรถเข้าออกไม่สะดวก ผู้ขายสินค้าเป็นกลุ่มเดียวกันกับพ่อค้าที่ขายของบริเวณไนท์บาร์ซาร์ การจัดการไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย มีขยะมาก ทำความสกปรกให้แก่หน้าร้านเสนอเพื่อปรับปรุงดังนี้ คือ การจัดที่นั่งพัก การประชาสัมพันธ์ การจัดสถานที่จอดรถ ความเป็นระเบียบเพิ่มห้องน้ำและที่ทิ้งขยะ การจัดระเบียบการจราจร ตามลำดับ มีความเห็นใกล้เคียงกันต่อการส่งมอบงานที่ให้แก่ประชาคมถนนท่าแพรับผิดชอบ ส่วนใหญ่เห็นสมควรให้จัดถนนคนเดินท่าแพต่อไป และกว่าครึ่งหนึ่งเห็นสมควรให้จัดถนนคนเดินบริเวณอื่นด้วย เช่น ถนนช้างคลาน ถนนมูลเมือง และถนนหน้าวัดพระสิงห์ ส่วนที่ 3 สำรวจความคิดเห็นผู้อยู่อาศัยบริเวณซอยย่อยของถนนท่าแพต่อโครงการถนนคนเดิน พบว่า ผู้อยู่อาศัยบริเวณซอยแยกจากถนนท่าแพเห็นเกี่ยวกับการปิดถนนคนเดินวันอาทิตย์ ร้อยละ 76.56 เพราะช่วยลดมลพิษ สร้างรายได้ และส่งเสริมการท่องเที่ยว สำหรับผู้ที่ไม่เห็นด้วยนั้นมีผลมาจากปัญหาการจราจรที่ไม่สะดวกสำหรับผู้อยู่อาศัย มีความเข้าใจว่าจุดประสงค์ของการจัดถนนคนเดินเพื่อการอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรม รองลงมาคือ ลดมลพิษ ส่งเสริมการท่องเที่ยวและช่วยส่งเสริมอาชีพ ส่วนใหญ่เห็นเกี่ยวกับการปิดถนนบริเวณสี่แยกวัดอุปคุต-ช่วงประตูท่าแพ เวลาในการปิดถนน 12.00-24.00 น. นั้นเหมาะสมแล้ว เห็นด้วยในการปิดถนนสายอื่นๆ อาทิ ถนนช้างคลาน ลอยเคราะห์ไนท์บาร์ซาร์ โดยต้องการให้แก้ไขปรับปรุง คือ จัดอบรมผู้ประกอบการค้าขาย ลดมลภาวะจากการปรุงอาหาร เพิ่มจำนวนถังขยะและบริการสุขาเคลื่อนที่ จัดให้มีการจอดรถ ควบคุมการจราจรไม่ให้เกิดบริเวณทางคนเดินอย่างเคร่งครัด มีป้ายห้ามจอดบริเวณทางเข้าซอยต่างๆ จัดให้มีกิจกรรมหลากหลายแปลกใหม่ จัดให้มีกิจกรรมการเล่นสำหรับเด็กเพิ่มขึ้น จัดให้มีการขายสินค้าพื้นถิ่นเพิ่มขึ้น
- ชูวงศ์ มณีศิริ 2546 ศึกษาผลกระทบทางสุขภาพของโครงการถนนคนเดินท่าแพต่อประชาชนที่อาศัยบริเวณถนนท่าแพ และถนนช้างคลาน พบว่า ผลกระทบเชิงบวกทางสุขภาพแก่ผู้อยู่อาศัยมีในด้านที่

เกี่ยวกับการได้มีพื้นที่เพื่อผ่อนคลายเป็นความรู้สึกลึกซึ้งปลอดภัยไม่เจ็บปวด แต่เชิงลบในแง่ของร้านค้าจากภายนอกที่มีมากเกินไปและรบกวนวิถีชีวิตและพื้นที่ทางเท้าของร้านค้าเดิม มีผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวัน บนถนนข้างกลางซึ่งเป็นถนนแยกจากถนนท่าแพ พบปัญหาจราจรติดขัดและมลพิษที่สูงขึ้น ความปลอดภัยในการข้ามถนนและการเดินเท้าลดลงเพราะการจราจรที่ติดขัดบนถนนข้างกลาง

- พรทิพย์ สุทธศิริทรัพย์ 2546 ศึกษาความคิดเห็นด้านสุขภาพประชาชนต่อโครงการถนนคนเดินท่าแพ โดยศึกษาความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของโครงการ พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับวัตถุประสงค์ที่เทศบาลนครเชียงใหม่ตั้งไว้ให้เป็นถนนคนเดินอย่างยั่งยืน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจ แต่ผลการศึกษาปรากฏว่า ประชาชนมีความเข้าใจวัตถุประสงค์เพื่อการส่งเสริมวัฒนธรรมอันดีงามเป็นอันดับแรก ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนเป็นอันดับรอง ลดมลพิษและความยั่งยืนเป็นลำดับท้าย โดยใช้ให้เห็นข้อดี ข้อเสียของโครงการ คือ ข้อดี เป็นการส่งเสริมวัฒนธรรมและภูมิปัญญาล้านนา สร้างความสัมพันธ์ในครอบครัว ทำให้เมืองมีที่ผ่อนคลายเป็นพิเศษ ส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจ ธรรมชาติที่สวยงามและประหยัดพลังงาน เป็นเวทีแสดงความสามารถ ส่วนข้อเสีย คือ กระทบการค้า ย่านไนท์บาซาร์ จราจรติดขัด สิ้นเปลืองพลังงาน อากาศรอบบริเวณเป็นพิษ เพิ่มภาระเจ้าหน้าที่ สร้างความเดือดร้อนให้ผู้อยู่อาศัยบนถนน เป็นช่องทางหาประโยชน์
- นภาพร วงศ์ปี 2546 ศึกษาความพึงพอใจในงานของผู้ปฏิบัติงานในโครงการถนนคนเดินจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจระดับน้อยถึงปานกลางสะท้อนปัญหาการจัดการถนนคนเดิน
- ลำดวน ศรีศักดิ์ อ่างใน คมชัดลึก 2546 กล่าวถึงปัญหาจราจรเมืองเชียงใหม่ว่า อัตราการเพิ่มของจำนวนรถยนต์ของเชียงใหม่ นับจากปี 2535 ถึง 2543 เพิ่มขึ้นในอัตราปีละ 13-15% ปัจจุบันมีรถจดทะเบียนถึง 900,000 คัน เทียบเท่ากับอัตราการเติบโตกับประชากร 1:1 ในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีรถ 3,000 – 5,000 คันแออัดในจุดทางแยกจากนอกเมืองสู่ตัวเมือง และยังมีผลกระทบไปถึงปัญหาสุขภาพตามสถิติของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ที่เกี่ยวกับโรคเมร็งปอดที่มีสถิติสูงที่สุดในประเทศ โรคทางเดินหายใจอื่นๆ ด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเมืองเชียงใหม่มีอัตราการตายจากอุบัติเหตุสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศไทย
- ดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง เสนอแนะแนวทางในคมชัดลึก 2546 เช่นกันว่า ในการแก้ปัญหาว่าต้องมองที่องค์รวมของปัญหาและเร่งดำเนินการในการกระจายความเจริญออกจากเขตเมือง ปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบผังเมืองให้มีการใช้ที่ดินอย่างเป็นระบบ จัดเตรียมทางเลือกการเดินทาง
- ในระดับนโยบายของชาติจากการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านยุทธศาสตร์พลังงานแห่งชาติของกระทรวงพลังงานที่จะมีผลต่อการพัฒนาถนนคนเดินโดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับการรองรับด้านขนส่งมวลชนได้แก่ การพิจารณาผลของการใช้พลังงานในภาคการขนส่งของประเทศที่สูงมากถึง 37% ของรายได้ประชาชาติ ที่ทำให้มีการพิจารณางบประมาณนับแสนล้านบาทเพื่อพัฒนาขนส่งมวลชนทั้งในกรุงเทพมหานคร ระหว่างเมืองและในเมืองหลัก ซึ่งจะมีผลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนตัว ที่จะส่งผลส่งเสริมการสัญจรด้วยการเดินในเมืองในมากขึ้น

2.2 กรณีศึกษา

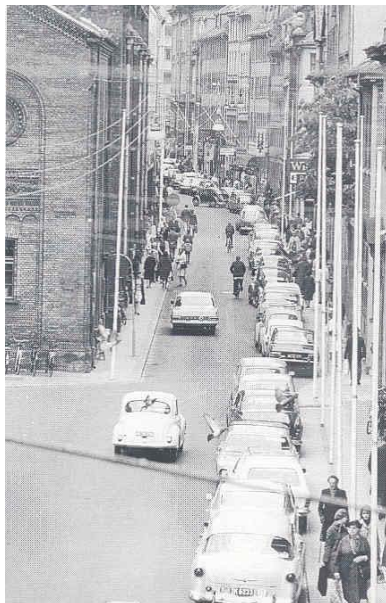
การเลือกกรณีศึกษานี้เป็นการเลือกเมืองที่มีระบบถนนคนเดินที่ได้รับการยอมรับ โดยเป็นเมืองที่ผู้วิจัยได้มีโอกาสเดินทางไปศึกษาเพื่อเก็บข้อมูลด้วยตนเองประกอบด้วย เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมืองเดนเวอร์ มลรัฐโคโลราโด สหรัฐอเมริกา และถนนสีลม ประเทศไทย

สรุปองค์ประกอบเงื่อนไขการเดินเท้าของทุกกรณีศึกษามีหลายประการดังนี้

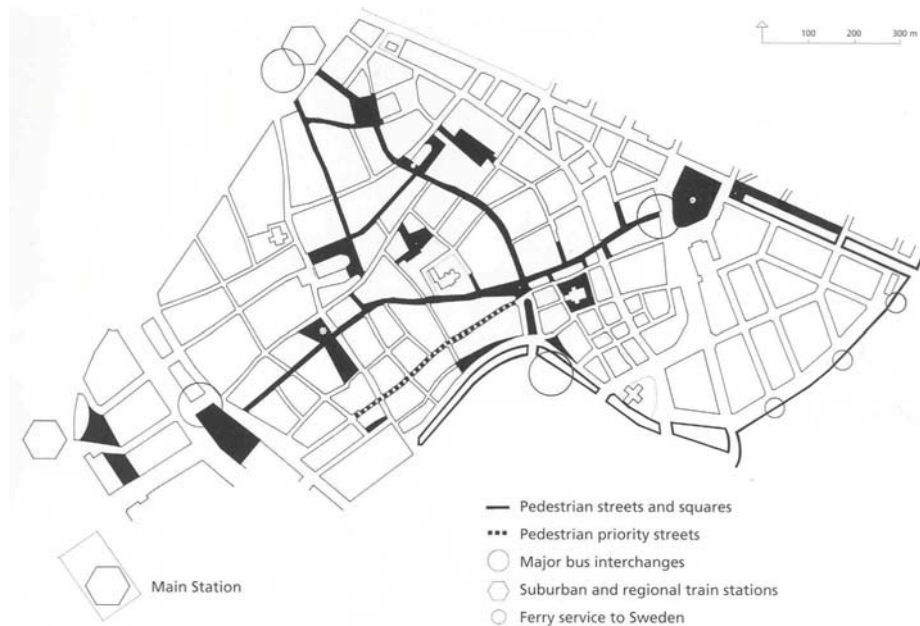
- มีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ
- มีระบบจัดการที่จอดรถในเมือง
- ใช้นโยบาย Traffic Calming เช่น การจำกัดความเร็ว การเก็บค่าธรรมเนียม การจำกัดการเข้าออก การกำหนดผู้มีสิทธิเข้าเมือง การเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถ การให้ส่วนลดภาษีแก่ผู้ไม่มีรถส่วนตัวที่อาศัยในเมือง การเก็บภาษีน้ำมัน
- มีการออกแบบระบบการเดินเท้าให้คนจะสามารถเดินเท้าได้อย่างสะดวก สบาย ปลอดภัย
- มีการสร้างแรงจูงใจในการเดิน เช่น รูปลักษณ์ของอาคารที่สวยงาม ทศนียภาพที่รื่นรมย์ มีร้านค้าและแหล่งจับจ่าย จัดจุดน้ำดื่มสาธารณะ ที่นั่ง
- มีการสนับสนุนให้ใช้จักรยาน เช่น การจัดจักรยานสาธารณะทั่วไปโดยเอกชนสนับสนุนอาศัยจักรยานเป็นสื่อในการโฆษณาสินค้า การจัดหาที่จอดที่หาง่ายและปลอดภัยใกล้กับสถานีขนส่งมวลชน
- มีการใช้กลยุทธ์จิตวิทยา และประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างสำนึกและความร่วมมือจากประชาชน

2.2.1 กรณีศึกษาที่ 1 ถนนคนเดิน เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก

ในปี ค.ศ. 1962 ถนน Stroget ในโคเปนเฮเกน เป็นถนนสายแรกที่ถูกเปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์จากคนหลายกลุ่มอย่างหนัก เช่น “ถนนคนเดินในเดนมาร์กไม่มีวันประสบความสำเร็จ” หรือ “เราเป็นชาวเดนมาร์กไม่ใช่ฮิวดาเลียน...การใช้พื้นที่สาธารณะนอกบ้านไม่ใช่จิตวิญญาณของชาวฮอร์ดิก” แต่ด้วยพัฒนาการอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากความสำเร็จของถนนสายแรก สู่สายต่อๆ มาจากถนน ปรับเปลี่ยนเป็นถนนคนเดินและลานจอดรถถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง ปัจจุบันถนนคนเดินในเดนมาร์กมีความยาวประมาณ 3.2 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจาก ค.ศ.1962 ถึง 6 เท่าตัว เป็นโครงข่ายถนนคนเดินที่ยาวที่สุดแห่งหนึ่งในโลก



ภาพที่ 2.17 และ 2.18 ถนนในเมือง Copenhagen ก่อนและหลังเปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน
ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996



ภาพที่ 2.19 ผังเมืองโคเปนเฮเกนแสดงพื้นที่ที่พัฒนาเป็นถนนคนเดิน
ที่มา: Gehl and Gemzoe 1996

ความสำเร็จของถนนคนเดินในโคเปนเฮเกนมาจาก

- ระบบขนส่งมวลชนทั้งรถไฟใต้ดินและรถประจำทางที่เป็นโครงข่ายเดียวกัน ทำให้สะดวกในการเดินทาง
- การลดการอำนวยความสะดวกในการใช้รถยนต์ โดยจัดที่จอดรถไว้จำกัดเพียง 3,000 กว่าคัน เก็บค่าธรรมเนียมจอดรถแพง ภาษีน้ำมันสูงเพื่อชดเชยสิ่งแวดล้อม ทำให้คนเห็นว่าการใช้รถยนต์มีค่าใช้จ่ายสูง
- การส่งเสริมการขี่จักรยานเป็นพาหนะหลักโดยไม่จำกัดระดับชั้น อาชีพ และฐานะ คนเดนมาร์กขี่จักรยานได้หลายสิบกิโลเมตรต่อวัน เป็นส่วนสำคัญที่ลดปริมาณรถยนต์บนถนน โดยภาครัฐและเอกชนส่งเสริมอย่างชัดเจน ทำทางจักรยานแยกจากรถ จัดจักรยานสาธารณะหยอดเหรียญ ภาคเอกชนบริจาคจักรยานแลกกับการติดป้ายโฆษณาสินค้า
- การสร้างวัฒนธรรมการเดิน การส่งเสริมให้คนเดินแม้ในระยะทางที่ไกล ทำให้เกิดวัฒนธรรมการเดิน ถนนคนเดินมีคนเดิน 80,000 คนต่อวัน ซึ่งมากกว่าปริมาณรถยนต์ที่วิ่งทั้งหมดในเมืองในหนึ่งวัน
- การมีสมดุลในการเลือกวิธีการเดินทาง 3 วิธี คือ รถส่วนตัว รถจักรยาน ขนส่งมวลชน มีสัดส่วนเท่ากัน ปริมาณคนที่ใช้รถยนต์ในแต่ละวันมีเพียงร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับการเดินทางทั้งหมด
- การปรับปรุงสภาพถนนและภูมิทัศน์อาคารโดยรอบถนนคนเดินเป็นแหล่งจับจ่าย ปรับลานสาธารณะว่างเปล่าเป็นลานเมืองเพื่อทำกิจกรรม โดยภาครัฐและเอกชนร่วมกันดำเนินการ
- การมีระบบฐานข้อมูลของคนเดินเท้าและข้อมูลของรถยนต์ที่ดี มีสถาบันวิจัยและสถานศึกษาที่เอาใจใส่จริงจังและให้ความสำคัญกับการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิจัยปริมาณ พื้นที่ และสัดส่วนการใช้งานของคนเดินเท้าและรถยนต์ไว้อย่างสมบูรณ์ ทำให้ประชาชนและรัฐมีข้อมูลว่าสภาพอยู่ในจุดใด มีการวัดระดับการพัฒนาได้ชัดเจน มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มพื้นที่คนเดินอย่างเป็นรูปธรรม เช่น เทียบพื้นที่ของรถที่ลดลงไป 1 คันเท่ากับพื้นที่คนเดินเท้าได้อีก 2 คน เป็นต้น

- การพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไปและรับฟังเสียงประชาชนและให้โอกาสแก่ภาครัฐและผู้มีอำนาจทางการเมืองปกครองได้ดำเนินการได้ถูกแนวทาง นับแต่ 40 ปีที่แล้ว ถนนในเดนมาร์กถูกเปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน โดยรับฟังความเห็นของประชาชน การพัฒนาอย่างช้าทำให้ถนนคนเดินแทรกซึมเข้าไปในวัฒนธรรมของคนเดนมาร์กที่ครั้งหนึ่งเคยมองว่ามีชีวิตวิญญูณเดิมของเมืองกลายเป็นพื้นที่สาธารณะในเมืองที่มีการใช้งานสูงสุด (รวบรวมจาก Gehl and Gemzoe 1996)



ภาพที่ 2.20 และ 2.21 ถนนคนเดินในเมืองCopenhagen และจักรยานสาธารณะจากการสนับสนุนจากเอกชน

2.2.2 กรณีศึกษาที่ 2 16th Street เมืองเดนเวอร์ มลรัฐโคโลราโด สหรัฐอเมริกา

ถนน 16 ของเมืองเดนเวอร์เป็นตัวอย่างของการพัฒนาถนนคนเดินแบบเมืองสมัยใหม่ในอเมริกา บริเวณเดิมของถนน 16 เป็นพื้นที่ค้าขายในเมือง ในปี ค.ศ. 1982 ได้รับการปรับปรุงเป็นห้างสรรพสินค้า ร้านค้า โรงหนัง โรงแรมอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน และปิดถนนเป็นถนนคนเดินและมีรถราง (Shuttle) วิ่งวนไปกลับรับส่งคนโดยไม่เก็บเงิน ความสำเร็จของถนนคนเดินสาย 16 เมืองเดนเวอร์ ได้แก่

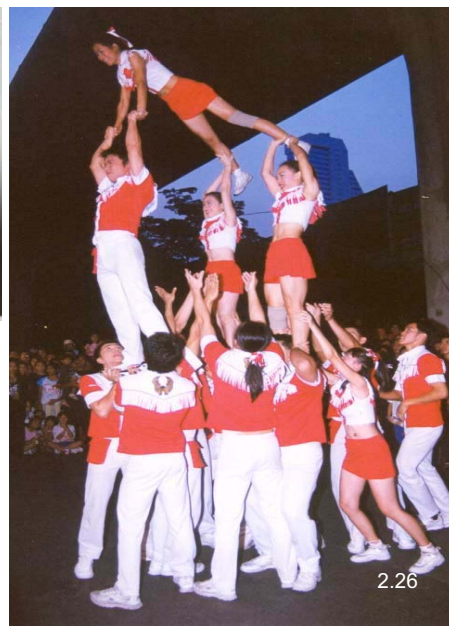
- ปรับปรุงพื้นที่เก่าของเมืองเป็นรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับการใช้ชีวิตของคนยุคปัจจุบันที่รวมความสะดวกสบายไว้ที่เดียวกัน มีพื้นที่เดินในและนอกอาคาร สามารถใช้ได้ทั้งในเวลาอากาศร้อนและหนาว
- สร้างทางเท้ากว้างที่ออกแบบเอื้อต่อการเดิน มีทางลาด มีการใช้วัสดุประดับตกแต่งที่สวยงามน่าเดิน
- มีระบบขนส่งเวียนแบบรถรางบนดินเพื่ออำนวยความสะดวก สวยงาม และไม่เก็บค่าโดยสาร
- มีระบบรถโดยสารประจำทางรับส่งจากจุดต่างๆ ในเมืองไปยังถนน 16 โดยไม่เก็บค่าโดยสาร
- มีระบบการดูแลสถานที่โดยการกำกับดูแลของรัฐ ทำให้พื้นที่สะอาด สวยงามอยู่เสมอ
- มีพื้นที่จอดรถรองรับสำหรับผู้ขับรถมาจอดใกล้เคียงและลงเดินแทนการใช้รถ



ภาพที่ 2.22 และ 2.23 ถนนสายที่ 16 เดนเวอร์ โคโลราโด สหรัฐอเมริกา ที่มา : Dixon 1999

2.2.3 กรณีศึกษาที่ 3 ในประเทศไทย ถนนสีลม ถนนคนเดินนารองของประเทศไทย

โครงการถนนคนเดินของสีลมนับเป็นโครงการนารองของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2545 เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว ใช้งบประมาณ 30 ล้านบาท โดยเลือกถนนสีลม เพราะมีกิจกรรม และการจราจรหนาแน่นที่สุด หากสามารถปิดถนนได้ ถนนสายอื่นย่อมทำได้ หลังจากกิจกรรมวันแรก 7 สัปดาห์ จบลง ก็มิได้มีการสานต่อ จึงนับเป็นโครงการจุดประกายเรื่องถนนคนเดินที่ใช้งบประมาณมากแต่ขาดการวางแผนรองรับต่อเนื่องทำให้ขาดโอกาสในระยะยาว ทั้งที่มีขนส่งมวลชนรองรับทั้งรถประจำทางและรถไฟฟ้า



ภาพที่ 2.24 ถึง 2.26 กิจกรรมบางส่วนที่เกิดขึ้นบนถนนสีลม ที่มา: ธวัชชัย 2545



ภาพที่ 2.27 ถึง 2.30 กิจกรรมบางส่วนที่เกิดขึ้นบนถนนสีลม ที่มา: ธวัชชัย 2545

2.3 ปัญหาและสถานการณ์การเดินเท้าของไทย

ทางเท้าในเมืองไทยเป็นพื้นที่ที่มีเสน่ห์เฉพาะตัวเพราะมีกิจกรรมเข้มข้นและมีความต่อเนื่องกับของร้านค้าที่เป็นเหมือนการเคลื่อนไหวของพื้นที่สาธารณะสู่พื้นที่ส่วนบุคคล มีการเอื้ออาทรกัน เช่น การสร้างร่มเงาบรรยากาศ บริการน้ำดื่ม วางสินค้าขาย ตกแต่งที่มีสีสันตามอย่างเมืองตะวันออก จึงจัดเป็นทางเท้าที่มีคุณค่าน่าเดินในแง่ของมุมมองทางสังคม ดังรูป



ภาพที่ 2.31 บรรยากาสทางเท้า ที่มีร่มเงาจากต้น

ภาพที่ 2.32 ชุ่ม น้ำดื่ม บนทางเท้า ความมีน้ำใจ ต่อคน

แต่ในแง่ของกายภาพแล้วคุณภาพการเดินเท้าในเมืองของไทยนับว่าต่ำกว่ามาตรฐานการเดินเท้าที่ดี ถนนในเมืองบางแห่งไม่มีแม้ทางเท้า หรือมีแต่ไม่ได้มาตรฐานทั้งความกว้างและความสูง ถูกลิตรอนพื้นที่จากการบุกรุก ถูกกีดขวางด้วยป้ายสัญญาณและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะต่างๆ ขาดการดูแลรักษาให้มีสภาพเดินได้อย่างสะดวก สบาย ปลอดภัย



ภาพที่ 2.33 และ 2.34 สิ่งกีดขวางที่พบเห็นเป็น
ประจำบนทางเท้า

การออกแบบพื้นที่เพื่อการเดินเท้าของไทยนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการออกแบบตามข้อกำหนด กฎหมายเกี่ยวกับถนนที่ต้องการให้มีการขออนุญาตก่อสร้าง แม้อ้างอิงจากข้อกำหนดของสากลแต่ในทางปฏิบัติมีการอนุโลมการสร้างจริงให้เป็นไปตามสภาพพื้นที่และความต้องการในการขยายตัวของเมือง การสร้างใหม่หรือปรับปรุงถนนมิได้เป็นไปโดยแผนแม่บทการพัฒนาเมืองที่มีการส่งเสริมการเดิน การพัฒนาเกี่ยวกับถนนจึงละเลยพื้นที่ที่คนเดินไปเป็นการขยายช่องทางรถวิ่งมากกว่า ตามกฎหมายสากลทางเท้าจะต้องมีช่องทางเดินที่ไม่มีสิ่งกีดขวางเช่นเดียวกับที่ช่องทางเดินรถจะต้องไม่มีสิ่งขวาง แต่ปรากฏว่า การเพิ่มองค์ประกอบต่างๆ บนทางเท้า กลับกีดขวางทางเดินโดยไม่มีการจัดการ เป็นเรื่องที่น่าสนใจเมื่อเราเปรียบเทียบกันว่า หากมีป้าย หรือต้นไม้อยู่บนทางรถวิ่ง คงจะเป็นเรื่องใหญ่ แต่เมื่อสิ่งเหล่านี้วางเกะกะบนทางเท้ากลับไม่มีการจัดการใดๆ การจัดการสิ่งกีดขวางบนทางเท้า นั้น จริงแล้ว สามารถแก้ไขได้ด้วยการใช้การออกแบบเพื่อรวมองค์ประกอบต่างๆ เข้าไว้ด้วยกันให้มากที่สุด จัดวางให้อยู่แนวตรงกัน ในขณะที่พื้นที่ทางเท้าจะต้องมีความกว้างเพียงพอที่จะรองรับการใช้สอยต่างๆ ที่เกิดขึ้น เมืองใหญ่หลายเมืองออกแบบทางเท้าให้กว้างกว่ากฎหมายกำหนดเพื่อให้มีการสร้างบรรยากาศการเดินมากขึ้น เช่น การวางที่นั่ง การตกแต่งหน้าร้านที่สวยงาม โดยความร่วมมือจากร้านค้า



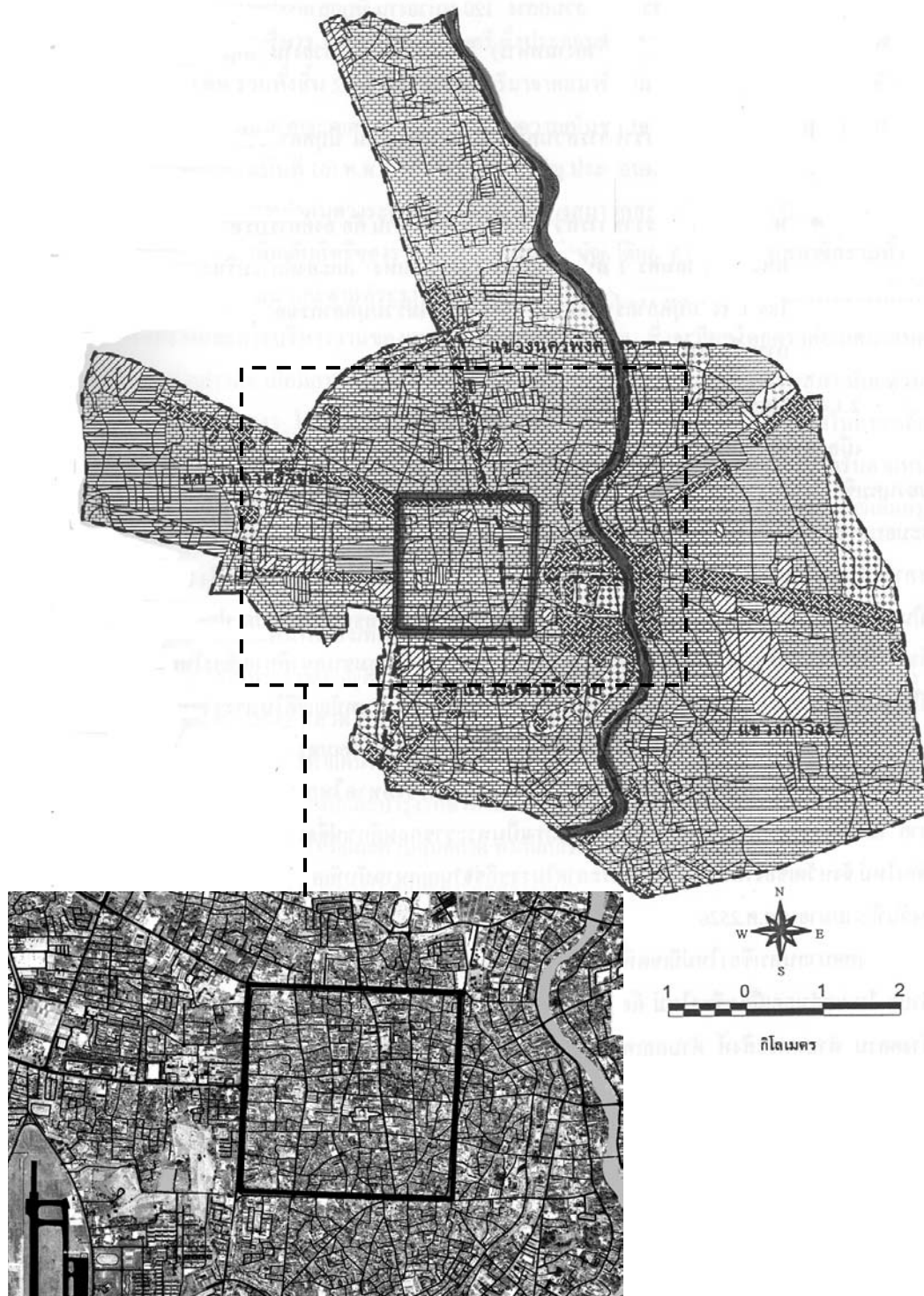
ภาพที่ 2.35 ทางเท้าใน
สิงคโปร์

ตามหลักการออกแบบเมื่อมีสิ่งที่น่าสนใจ คนจะเดินช้าลงและหยุดดูสิ่งนั้นๆ ดังนั้น การที่ร้านค้าพยายามจะดันพื้นที่ร้านออกมาจนชิดทางเท้าโดยไม่เผื่อพื้นที่เพื่อการตกแต่งเพราะเห็นว่าเป็นการขยายพื้นที่ขายนั้น จึงนับเป็นความเข้าใจที่ผิดเพราะไม่เอื้อต่อการหยุดดู เมื่อสินค้านำมาวางกองเกะกะไว้โดยไม่ตกแต่งให้ดี คนมักจะเลี่ยงหลบสิ่งกีดขวางและเดินเลยผ่านไป แต่หากร้านค้าใช้พื้นที่ชิดทางเท้าในการสร้างความสวยงามแก่หน้าร้าน คนก็จะหันมองและหยุดดูสินค้าที่ต้องการขายได้

2.4 ข้อมูลเฉพาะของพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษา หมายถึง พื้นที่บริเวณด้านในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ตามกรอบในภาพที่ 2.50

เทศบาลนครเชียงใหม่มีขนาดประมาณ 40.216 ตารางกิโลเมตร มีประชากร 157,037 คน อยู่ในเขตจังหวัดเชียงใหม่มีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 20,107.057 ตารางกิโลเมตร และมีประชากร 1,600,850 คน



ภาพที่ 2.36 พื้นที่ศึกษาเขตเทศบาลนครเชียงใหม่