

หมวดที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

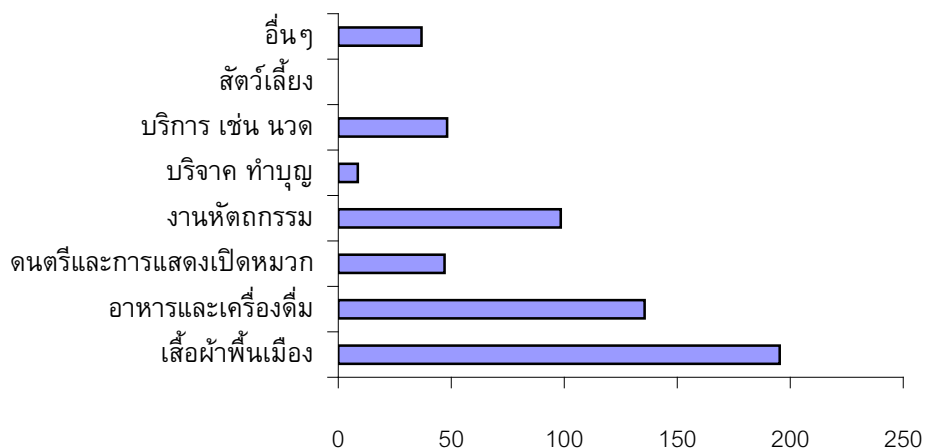
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการใช้จ่ายเงิน จำนวน 86 คน (ร้อยละ 86) เพื่อเสื้อผ้าอาหาร เครื่องดื่ม งาน หัตถกรรมและสินค้าตลอดจนบริการนวดตามลำดับ มีค่าใช้จ่ายทั้งหมด น้อยกว่าหรือเท่ากับ 200 บาท จำนวน 42 คน (ร้อยละ 42) รองลงมาเป็นระหว่าง 201 – 500 บาท จำนวน 32 คน (ร้อยละ 32) มีค่าใช้จ่าย สูงสุด 3,000 บาท ต่ำสุด 5 บาท มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 245.92 บาท ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 142.6012 ระดับ ความพึงพอใจต่อคุณภาพสินค้าและบริการส่วนใหญ่ในระดับมาก จำนวน 52 คน (ร้อยละ 52) รองลงมาเป็น ระดับมากที่สุดจำนวน 26 คน (ร้อยละ 26) ระดับความพึงพอใจต่อมารยาทของผู้ขายส่วนใหญ่มีในระดับมาก จำนวน 44 คน (ร้อยละ 44) รองลงมาเป็นระดับมากที่สุดจำนวน 26 คน (ร้อยละ 26)



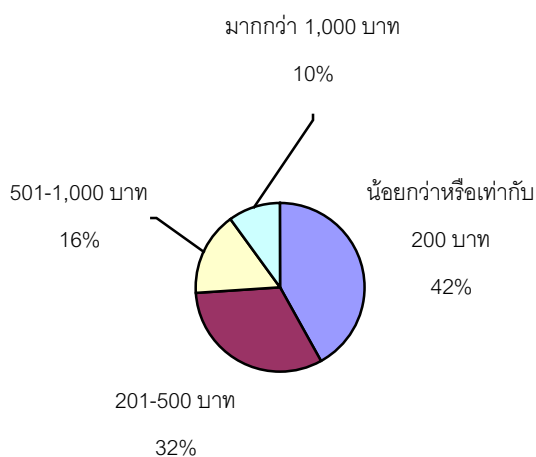
ภาพที่ 4.127 ชาวต่างชาติที่สนใจสินค้าหัตถกรรม



ภาพที่ 4.128 การนวดฝ่าเท้าจากชมรมพื้นบ้านต่างๆ ที่เปิดบริการนักท่องเที่ยว



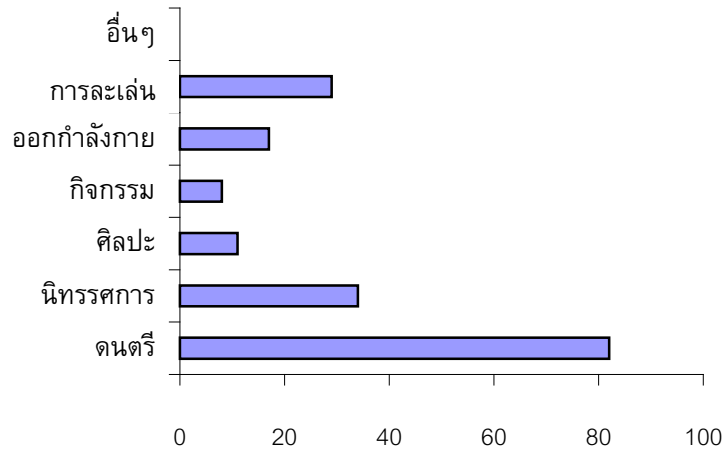
ภาพที่ 4.129 แสดงการใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการบนถนนคนเดิน



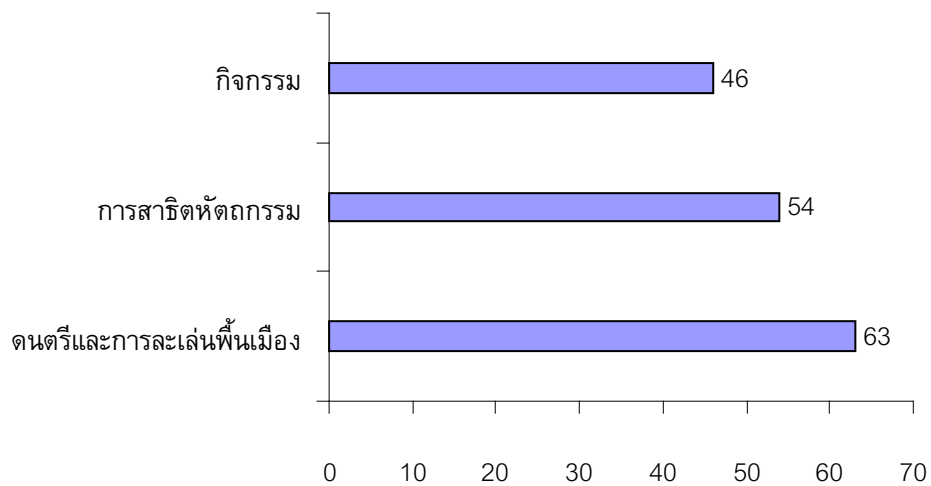
ภาพที่ 4.130 แสดงค่าใช้จ่ายของคนบนถนนคนเดิน

หมวดที่ 3 ข้อมูลด้านกิจกรรมส่งเสริมสังคม

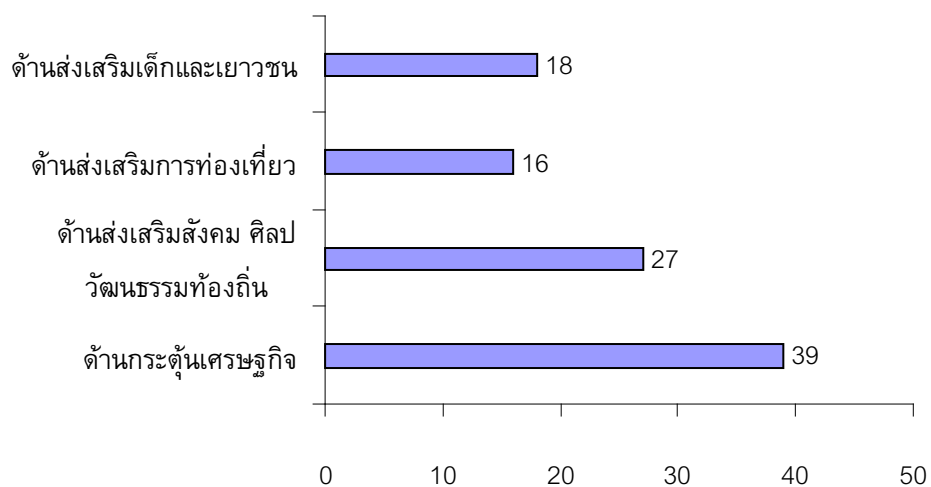
ด้านความพอใจและสนใจในกิจกรรมที่ส่งเสริมความรู้ ศิลปะ สุขภาพ และเยาวชน ส่วนใหญ่ตอบว่าพอใจและสนใจในกิจกรรมดนตรีและการแสดงเปิดหมวก จำนวน 82 คน (ร้อยละ 82) รองลงมาเป็นกิจกรรมนิทรรศการ จำนวน 34 คน (ร้อยละ 34) รองลงมาเป็นกิจกรรมเล่นต่างๆ จำนวน 29 คน (ร้อยละ 29) โดยเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ส่วนกิจกรรมประเภทส่งเสริมความเข้มแข็งของศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น ผู้ตอบแบบสอบถามพอใจและสนใจในกิจกรรมดนตรีพื้นเมืองและการเล่นพื้นบ้าน จำนวน 63 คน (ร้อยละ 63) รองลงมาเป็นสาธิตหัตถกรรม จำนวน 54 คน (ร้อยละ 54) โดยเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ในภาพรวมของ “ถนนคนเดินเชียงใหม่” ต้องการให้ส่งเสริมกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่นมากที่สุด จำนวน 39 คน (ร้อยละ 39) และรองลงมาคือ ส่งเสริมสังคม ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่นจำนวน 27 คน (ร้อยละ 27)



ภาพที่ 4.131 แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความรู้ ศิลปะ สุขภาพและเยาวชน



ภาพที่ 4.132 แสดงความพอใจต่อกิจกรรมประเภทส่งเสริมความเข้มแข็งของศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญา



ภาพที่ 4.133 แสดงความความต้องการให้ส่งเสริมกิจกรรมด้านต่างๆ

หมวดที่ 4 ข้อมูลความคิดเห็นต่อถนนคนเดิน (เป็นภาษาอังกฤษเพื่อให้ความหมายเดิมคงไว้อย่างสมบูรณ์)

ในภาพรวม กลุ่มตัวอย่างมีความคิดว่าถนนคนเดินมีความสำคัญต่อเมืองเชียงใหม่ในด้านต่างๆ ดังนี้

- Important to build a growing community
- Good opportunity for tourists to purchase local handicrafts and experience Thai snacks
- Can see merchants selling things that you don't see anywhere else.
- Students selling their art
- Opportunity to walk, talk and shop at leisure
- Economic growth for CM
- Encourage tourism
- Without traffic / less pollution
- Give local people the chance to sell their goods direct to public and take all the profit
- Attractive for tourist
- Good atmosphere
- Wonderful people
- Art activities, shops and music
- A relaxed environment
- Very good and excellent idea and atmospheres
- Promote Thai culture



ภาพที่ 4.134 ร้านเครื่องดนตรีพื้นเมือง

จุดเด่นของถนนคนเดินบนท่าแพต่างจากที่อื่น คือ

- Not much-but fun
- Nice area
- Pleasant music
- People not things to sell
- A lot of cultural activities
- Less variety of goods
- Nice people good atmosphere
- Relax and look casually at the stalls
- Different culture
- Its Thai culture
- Fresh food stalls
- Better community

ผู้ตอบแบบส่วนใหญ่เคยเดินถนนคนเดินที่อื่นทั้งในประเทศและต่างประเทศแล้ว จำนวน 71 คน (ร้อยละ 71) เป็นที่กรุงเทพฯ จำนวน 42 คน (ร้อยละ 42) รองลงมาเป็นอเมริกาและยุโรป



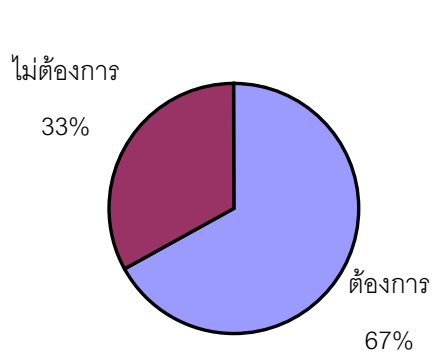
ภาพที่ 4.135 ชาวต่างชาติเดินถนนคนเดิน



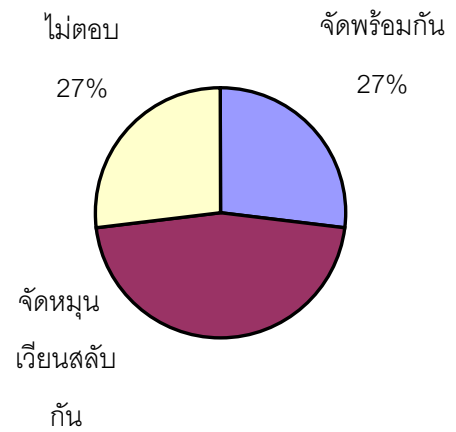
ภาพที่ 4.136 บริเวณอนุสาวรีย์สามกษัตริย์เป็นจุดที่นักท่องเที่ยวนิยมมาแวะพักชมการแสดง

หมวดที่ 5 ข้อมูลความต้องการในการพัฒนาโครงข่ายถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่

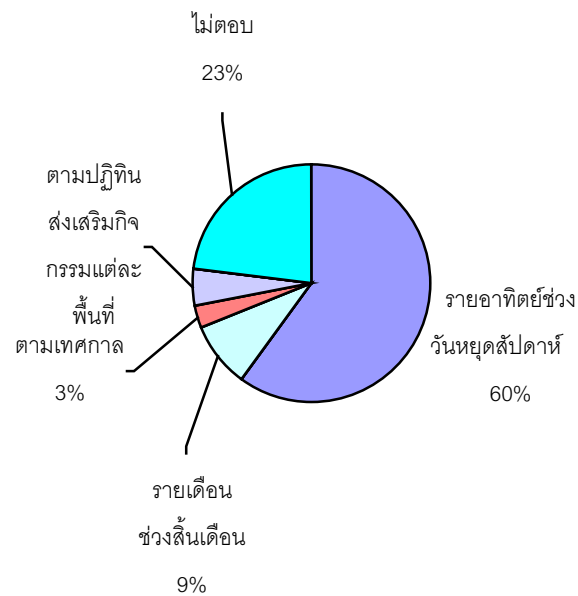
ผู้ตอบแบบส่วนใหญ่ต้องการให้มีถนนคนเดินบริเวณอื่นอีก จำนวน 67 คน (ร้อยละ 67) ต้องการให้จัดหมุนเวียน จำนวน 46 คน (ร้อยละ 46) เป็นรายอาทิตย์ในวันหยุดสุดสัปดาห์ จำนวน 60 คน (ร้อยละ 60) โดยจากถนน 11 สายที่คัดเลือกไว้ มีผู้ไม่ตอบแบบสอบถามในข้อนี้ส่วนหนึ่งเนื่องจากไม่รู้จักถนนตัวเลือก เพราะไม่ใช่คนท้องถิ่น สำหรับกลุ่มที่ตอบคำถาม มีผลว่า ถนนที่ถูกเลือกอันดับ 1 มากที่สุดมี 3 สาย คือ ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน (ไนท์บาซาร์) ถนนลอยเคราะห์ ส่วนที่เหลือถูกเลือกในสัดส่วนต่ำจึงไม่พิจารณา สภาพแวดล้อมที่ต้องการส่งเสริมให้เกิดขึ้นหรือปรับปรุงบนถนนคนเดินเส้นทางใหม่ คือ เพิ่มที่ทิ้งขยะ จำนวน 49 คน (ร้อยละ 49) เพิ่มที่นั่งพัก จำนวน 47 คน (ร้อยละ 47) จัดรถบริการเวียน จำนวน 44 คน (ร้อยละ 44) สร้างบรรยากาศเอกลักษณ์ล้านนา จำนวน 32 คน (ร้อยละ 32) จัดภูมิทัศน์ จำนวน 25 คน (ร้อยละ 25) จัดรถสุขา จำนวน 24 คน (ร้อยละ 24) ให้จัดที่จอดรถ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 19)



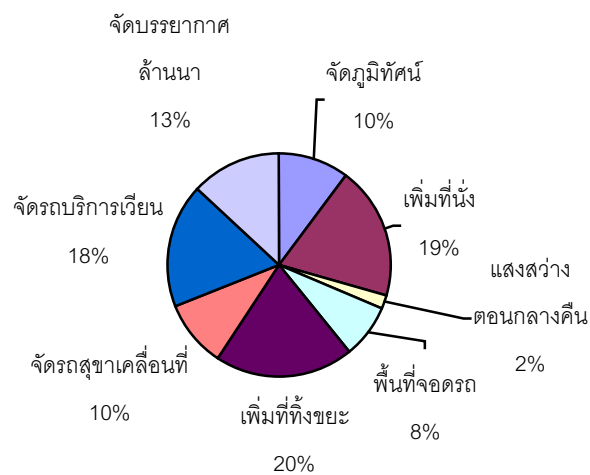
ภาพที่ 4.137 แสดงความต้องการพัฒนาถนนคนเดินบริเวณอื่น



ภาพที่ 4.138 แสดงข้อเสนอแนะรอบการจัดถนนคนเดิน

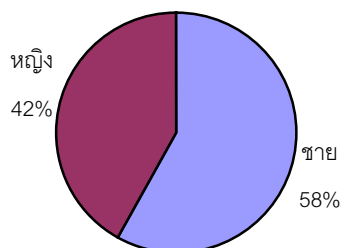
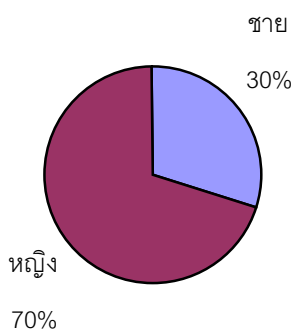


ภาพที่ 4.139 แสดงข้อเสนอแนะช่วงเวลาถนนคนเดิน

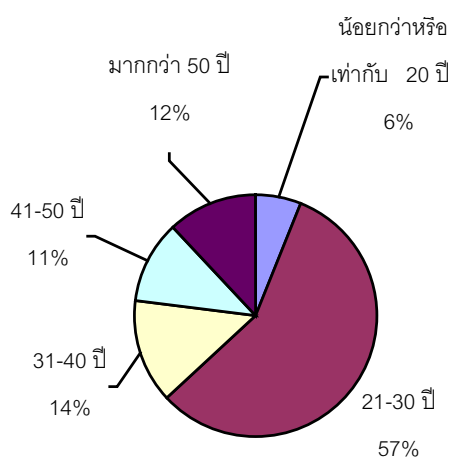
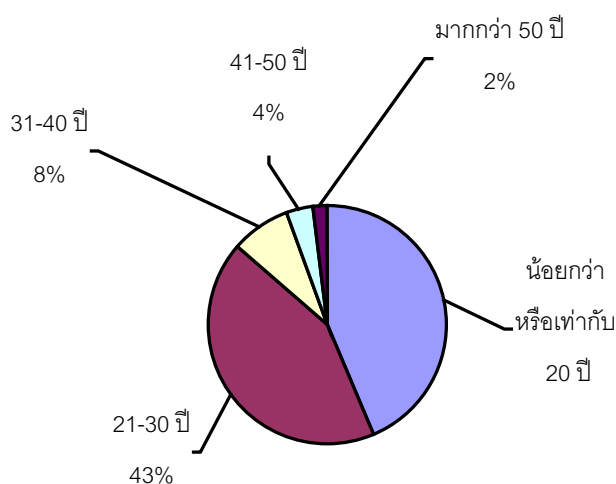


ภาพที่ 4.140 แสดงความต้องการให้จัดสภาพแวดล้อมบนถนนคนเดิน

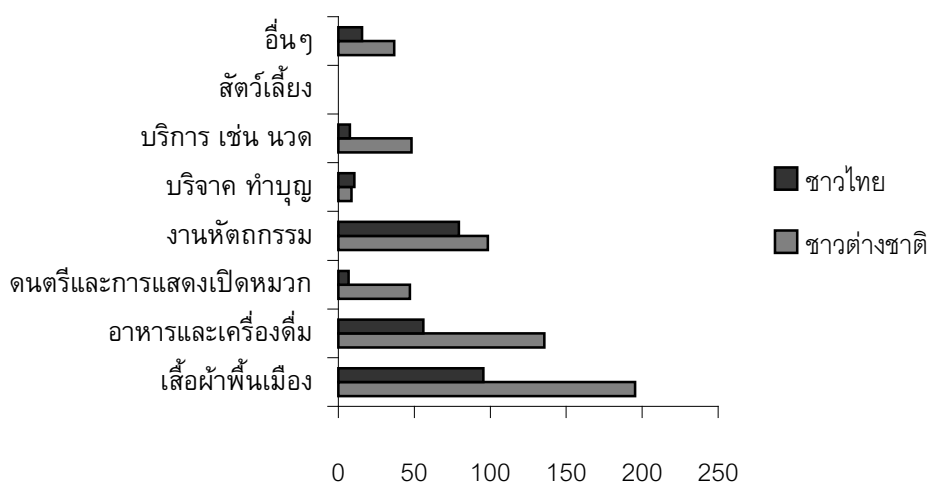
4.4.3 สรุปผลเปรียบเทียบผลระหว่างผู้ตอบแบบสอบถามคนไทยกับต่างชาติ จากหัวข้อ 4.4.1 และ 4.4.2
 กรณีของแผนภูมิวงกลม คนไทยอยู่ซ้ายมือ ชาวต่างชาติอยู่ขวามือ



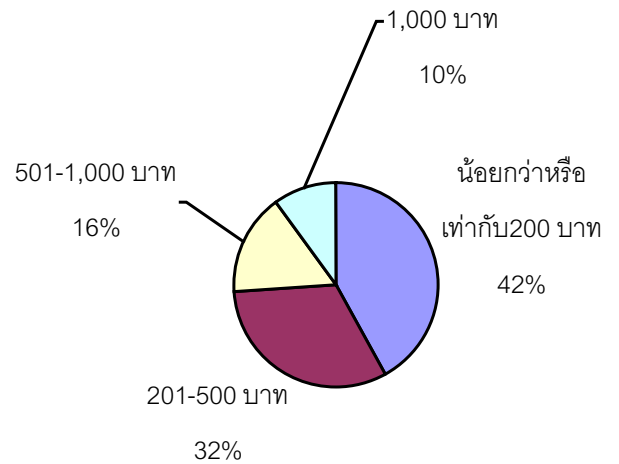
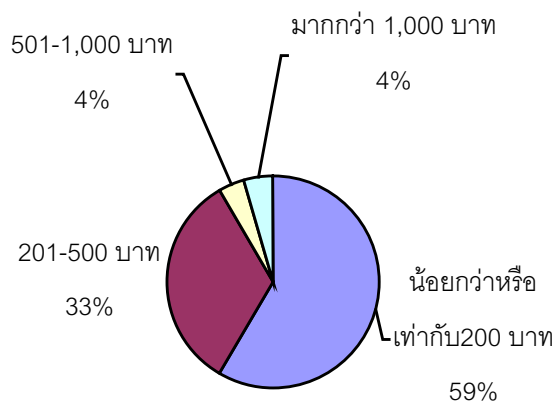
ภาพที่ 4.141 และ 4.142 เปรียบเทียบข้อมูลเกี่ยวกับเพศของคนไทยและชาวต่างชาติ



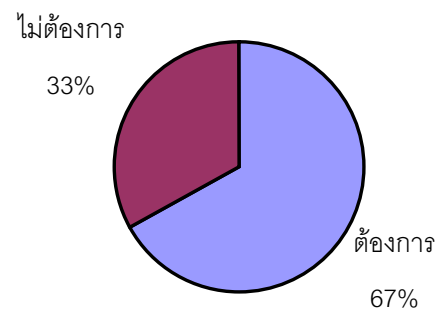
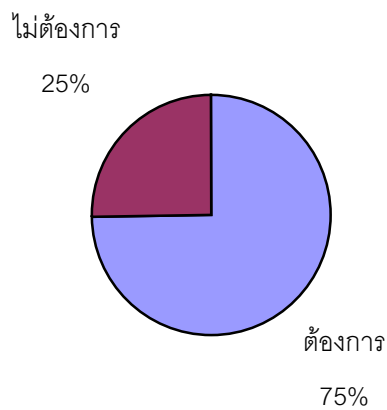
ภาพที่ 4.143 และ 4.144 เปรียบเทียบสัดส่วนอายุของคนไทยกับชาวต่างชาติ



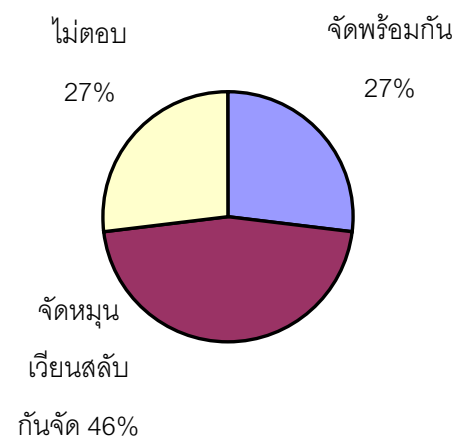
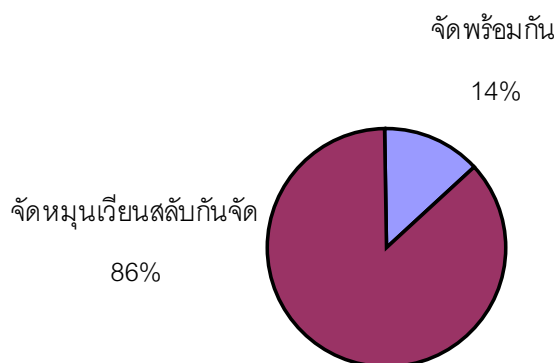
ภาพที่ 4.145 เปรียบเทียบการใช้จ่ายเงินเพื่อซื้อสินค้าและบริการบนถนนคนเดินของคนไทยกับชาวต่างชาติ



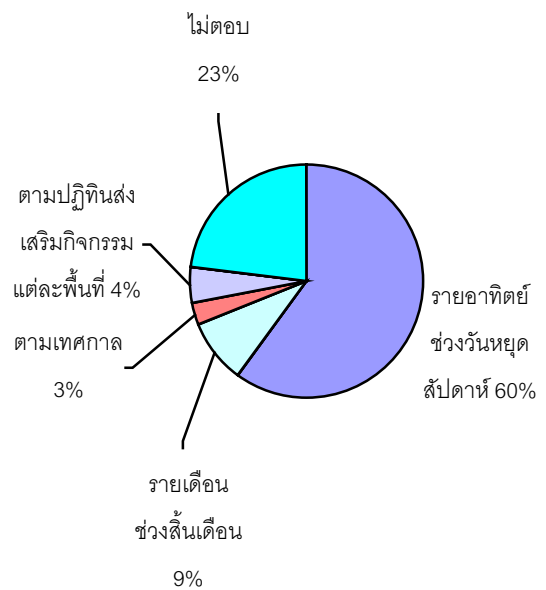
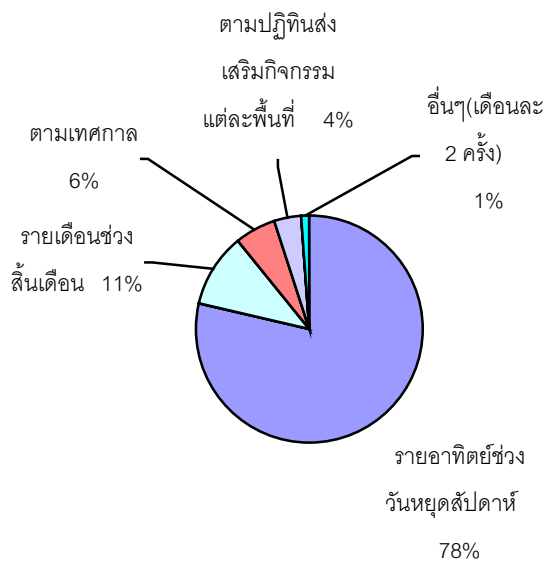
ภาพที่ 4.146 และ 4.147 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของคนบนถนนคนเดินระหว่างคนไทยกับชาวต่างชาติ



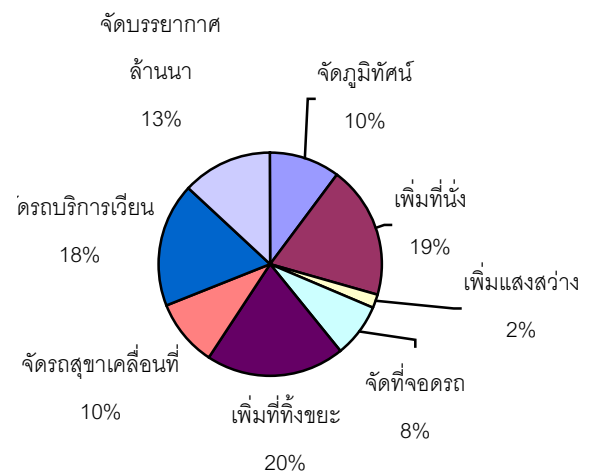
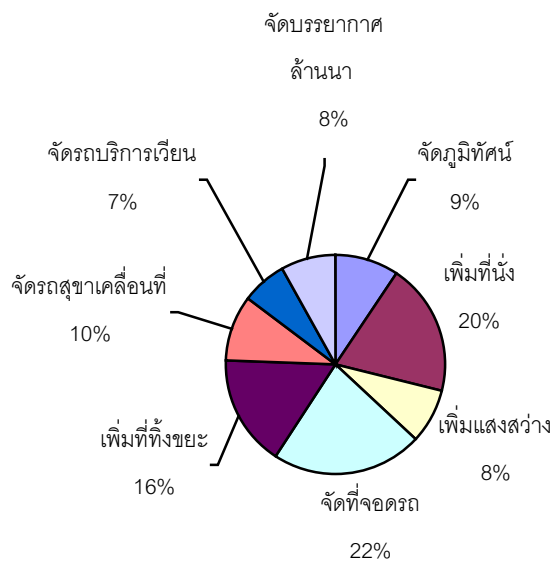
ภาพที่ 4.148 และ 4.149 เปรียบเทียบความต้องการให้มีถนนคนเดินบริเวณอื่นของคนไทยกับชาวต่างชาติ



ภาพที่ 4.150 และ 4.151 เปรียบเทียบข้อเสนอแนะรอบการจัดถนนคนเดินของคนไทยกับชาวต่างชาติ



ภาพที่ 4.152 และ 4.153 เปรียบเทียบข้อเสนอแนะช่วงเวลาจัดถนนคนเดินของคนไทยกับชาวต่างชาติ



ภาพที่ 4.154 และ 4.155 เปรียบเทียบความต้องการให้จัดสภาพแวดล้อมบนถนนคนเดินเส้นทางใหม่ของคนไทยกับชาวต่างชาติ

4.5 ผลของการประมวลความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องจากการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการนานาชาติ

การประชุมเชิงปฏิบัติการนานาชาติจัดขึ้นในวันที่ 5-7 ตุลาคม 2546 มีผู้เข้าร่วมประชุมเฉลี่ยวันละ 70 คน ประกอบด้วยคนไทยประมาณ 60 คน ชาวต่างชาติจำนวน 5 คน ในวันแรกผู้เข้าร่วมประชุมได้มีโอกาสเดินบนถนนคนเดิน วันที่สองเป็นการบรรยายโดยผู้เชี่ยวชาญประเทศเดนมาร์กและการนำเสนอผลงานทางวิชาการจำนวน 6 เรื่อง ในวันสุดท้าย ได้เสวนาระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับถนนคนเดิน โดยแบ่งเป็นกลุ่มสนทนาย่อย แยกประเด็นความเห็นและข้อเสนอแนะออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

- . ด้านสังคม
- . ด้านสิ่งแวดล้อม
- . ด้านเศรษฐกิจ
- . อื่นๆ

โดยมีรายละเอียดเรียงตามความเห็นที่มีการเสนอมากไปน้อย คือ ด้านสังคม (45 ประเด็น) ด้านสิ่งแวดล้อม (26 ความเห็น) ด้านเศรษฐกิจ (16 ความเห็น) สรุปได้ดังนี้

ด้านสังคม รวมทั้งสิ้น 45 ความเห็น

- ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของคนในชุมชนได้แก่ ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณสองข้างถนน ประชาชนและองค์กรต่างๆในจังหวัด เป็นอันดับแรก (14 ความเห็น) โดยเน้นการดำเนินงานอย่างมีระบบและมีแนวคิดชัดเจน มีการประเมินผลและมีการประชุมผู้บริหารจัดการอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการพัฒนาไปสู่ความยั่งยืน
- เสนอให้มีการปิดถนนเพื่อเป็นถนนคนเดินอย่างถาวร (8 ความเห็น)
- ควรดึงดูดด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาในเมืองเชียงใหม่มาผนวกกับกิจกรรมถนนคนเดิน ทั้งทางด้านการแต่งกายพื้นเมืองของผู้ค้าและนักท่องเที่ยวบนถนนคนเดิน (7 ความเห็น)
- จัดการแสดงที่เปิดกว้างสำหรับศิลปะล้านนาแขนงต่างๆ (7 ความเห็น)
- ไม่ควรเน้นประเด็นการท่องเที่ยวเพียงด้านเดียว แต่ควรเป็นพื้นที่นันทนาการสำหรับการพักผ่อน ออกกำลังกายและการแลกเปลี่ยน เรียนรู้วัฒนธรรมซึ่งกันและกัน (5 ความเห็น) เพราะเกิดประโยชน์กับคนในชุมชนมากกว่าการมุ่งเน้นด้านเศรษฐกิจ
- ควรผนวกกิจกรรมการเดินทัศนจร (Walking tour) ในแหล่งวัฒนธรรมสำคัญๆ เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เมืองเชียงใหม่และเป็นกุศโลบายในการสร้างพิพิธภัณฑ์ที่มีชีวิตจากกลุ่มชุมชนเดิมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะเป็นอุบายทางอ้อมที่จะทำให้สถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบไม่เข้ากับบริบทของพื้นที่ไม่สามารถเติบโตในเขตเมืองเก่าได้ต่อไป (3 ความเห็น)

ด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสิ้น 26 ความเห็น

- จัดสภาพแวดล้อมบนถนนคนเดิน ให้มีการแก้ไขปัญหาในการจัดสรรพื้นที่บนถนนคนเดินให้เป็นระเบียบเหมาะสม ยุติธรรม ไม่ทำลายบริบทรอบข้างและไม่รบกวนกิจกรรมอื่นบนถนนคนเดิน (13 ความเห็น)
- จัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เพียงพอ (7 ความเห็น)
- รณรงค์ให้จักรยานมาหรือจัดระบบขนส่งมวลชนเพื่อการประหยัดพลังงานและลดมลพิษ (4 ความเห็น)

- สร้างแรงจูงใจให้กลุ่มผู้ค้าขายหันมาใช้จักรยานหรือดัดแปลงจักรยานในการขนส่งสินค้าให้มากขึ้น ด้วยการให้สิทธิ์แก่ผู้ค้ากลุ่มนี้ก่อนผู้ใช้รถยนต์ (1 ความเห็น)
- ให้มีเวณชิ่งหรือขอใช้ราชพัสดุ ที่ราชการ เป็นพื้นที่เปิดโล่งหรือลานกิจกรรมสำหรับชุมชน (1 ความเห็น)

ด้านเศรษฐกิจ รวมทั้งสิ้น 16 ความเห็น

- สนับสนุนให้มีการค้าขายบนถนนคนเดิน 11 ความเห็น ไม่สนับสนุน 5 ความเห็น
- เสนอแนะให้มีการจัดการที่ดีกว่านี้ แต่อยากให้คุมเข้มการค้าขายให้อยู่ในกรอบที่ตั้งไว้ จัดพื้นที่สำหรับศิลปิน ได้แสดงงานศิลปะและการสาธิตที่ดีกว่านี้ จำกัดกลุ่มผู้ขายที่เป็นคนต่างถิ่น

อื่นๆ

เห็นว่าถนนคนเดินของเชียงใหม่ถือว่าประสบความสำเร็จในระดับหนึ่ง มีจุดแข็ง คือ เป็นเมืองศิลปวัฒนธรรมที่มีเอกลักษณ์ของตนเองที่สร้างเสน่ห์ ได้ให้แนวคิดสำหรับถนนคนเดินที่จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคตว่า หลายจุดที่มีกิจกรรมคนเดินอยู่แล้วและเกิดขึ้นต่างเวลา เป็นสถานที่ที่มีกิจกรรมยั่งยืน เช่น ตลาด มีบรรยากาศหลากหลาย มีนักท่องเที่ยวไปใช้ร่วมกับชาวบ้าน พื้นที่เหล่านี้มีศักยภาพเพียงพอที่จะปรับสภาพแวดล้อมให้ดีขึ้น น่าเดิน เท่ากับสร้างถนนคนเดินขึ้นอีกหลายแห่งพร้อมๆ กัน

ผลการตอบแบบสอบถามของผู้เข้าร่วมประชุมต่อการจัดทำโครงข่ายถนนคนเดินในอนาคต

ในการประชุมมีการแจกแบบสอบถามเกี่ยวกับถนน 11 สายว่ามีความเหมาะสมในการทำโครงข่ายถนนคนเดินในอนาคตหรือไม่ มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 17 คน สรุปความเห็นดังนี้

เส้นทางที่ 1 ถนนนิมมานเหมินท์ เห็นว่าเหมาะสม 6 คน ไม่เหมาะสม 6 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 5 คน มีข้อคิดเห็น ดังนี้

- ไม่มีกิจกรรมที่น่าสนใจสองข้างทาง
- ควรออกแบบโครงหลังคาคลุมถนน ประดับไม้เลื้อย ขยายทางเท้าให้กว้าง จัดและออกแบบร้านค้าแผงลอยให้สวยงามคงเอกลักษณ์ศิลปพื้นบ้าน
- เส้นทางยาวเกินไป
- ปัญหาที่จอดรถและห่างไกลตัวเมือง
- การจราจรสะดวกและปิดถนนได้ง่าย

เส้นทางที่ 2 ถนนอารักษ์ตั้งแต่แยกถนนราชมรรคาถึงประตูสวนปรุง เหมาะสม 3 คน ไม่เหมาะสม 7 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 7 คน มีข้อคิดเห็น ดังนี้

- ไม่มีเส้นทางเลี้ยวทางอื่น
- เป็นเส้นทางรถรอบเมือง จะเกิดปัญหาจราจรและไม่มีจุดดึงดูดการท่องเที่ยว

เส้นทางที่ 3 ถนนรอบอนุสาวรีย์สามกษัตริย์และถนนพระปกเกล้าตั้งแต่สี่แยกอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ถึงประตูเชียงใหม่ เห็นว่าเหมาะสม 9 คน ไม่เหมาะสม 2 คน ไม่ออกความเห็น 6 คน ข้อคิดเห็นดังนี้

- ควรปรับปรุงลักษณะอาคารโดยรอบให้มีลักษณะของศิลปะประเภทยุคเดียวกัน

- มี Node ของวัดต่างๆ ต่อเนื่องกันทั้งด้านประวัติศาสตร์ ความสัมพันธ์ของพื้นที่และความสำคัญพื้นที่กลางเวียง ช่วงหลวง หอคำ-เวียงแก้ว หอศิลป์และมีโครงข่ายของถนนให้คนใช้เส้นทางได้
- ต่อเนื่องกับถนนหลายสายจะเกิดปัญหาจราจร
- ก่อปัญหาจราจรน้อยกว่าถนนท่าแพ น่าจะปิดถนนบริเวณนี้เป็นการถาวร

เส้นทางที่ 4 ถนนราชดำเนินตลอดสาย เห็นว่าเหมาะสม 12 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 5 คน และมีข้อคิดเห็นดังนี้

- เป็นถนนสายตรงสามารถเดินได้สะดวก
- เป็นเส้นทางที่ผู้อาศัยมีจำนวนน้อย
- มี Node ต่อเนื่องกัน ทั้งด้านประวัติศาสตร์ ความสัมพันธ์ของพื้นที่และความสำคัญพื้นที่กลางเวียง ช่วงหลวง หอคำ-เวียงแก้ว หอศิลป์และมีโครงข่ายของถนนให้คนได้ใช้เส้นทางได้
- ควรปรับปรุงลักษณะอาคารโดยรอบให้มีลักษณะของศิลปะประเภทยุคเดียวกัน

เส้นทางที่ 5 ถนนช้างม้อย มีผู้เห็นว่าเหมาะสม 1 คน ไม่เหมาะสม 8 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 8 คน และมีข้อคิดเห็น ดังนี้

- กระทำธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์และสิ่งก่อสร้าง
- เป็นถนนสายหลักไปตลาดวโรรส หากปิดจะเกิดปัญหาจราจร

เส้นทางที่ 6 ถนนเจริญประเทศตั้งแต่สี่แยกสะพานนครพิงค์ถึงสามแยกศาลเจ้าปู่เก่า (ตลาดดอกไม้) มีผู้เห็นว่าเหมาะสม 0 คน ไม่เหมาะสม 8 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 9 คน เห็นว่าเป็นถนนสายอ้อมไปสู่ถนนท่าแพ จะเกิดปัญหาจราจรและที่จอดรถ

เส้นทางที่ 7 ถนนท่าแพตั้งแต่สามแยกวัดอุปคุตถึงประตูท่าแพ มีผู้เห็นว่าเหมาะสม 7 คน ไม่เหมาะสม 4 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 6 คน และมีข้อคิดเห็นดังนี้

- เป็นถนนคนเดินเดิม แต่มีปัญหาจราจร ควรจัดระบบให้ดีขึ้น
- ควรปรับปรุงลักษณะอาคารโดยรอบให้มีลักษณะของศิลปะเดียวกัน
- เดือดร้อนชาวบ้านที่อยู่บนถนนมากพอสมควร
- ควรจัดกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อผู้ที่อยู่อาศัยน้อยที่สุด ทำให้เป็น “ตลาดนัด” น้อยที่สุด

เส้นทางที่ 8 ถนนลอยเคราะห์ มีผู้เห็นว่าเหมาะสม 2 คน ไม่เหมาะสม 8 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 7 คน มีข้อคิดเห็น ดังนี้

- มีกิจกรรมขัดแย้ง วัดลอยเคราะห์มีการส่งเสริมศิลปะพื้นบ้านล้านนา ร้านค้าเป็นแหล่งราตรี
- เป็นถนนจากคูเมืองไปข้ามสะพานนารัฐ หากปิดถนนจะมีปัญหาจราจร

เส้นทางที่ 9 ถนนช้างคลานตั้งแต่สี่แยกวัดอุปคุตถึงสี่แยกโรงหนังแสงตะวัน (ไนท์บาซาร์) เห็นว่าเหมาะสม 5 คน ไม่เหมาะสม 5 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 7 คน และมีข้อคิดเห็นดังนี้

- เป็นตลาดขายของที่ระลึก หากจัดถนนคนเดินในวันอาทิตย์ จะมีปัญหาให้กับกลุ่มผู้ค้าเก่า

- ในที่สาธารณะเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวอยู่แล้ว จะเป็นการไม่กระจายการท่องเที่ยว
- ควรจัดระเบียบ ออกแบบร้านค้า แผงลอยให้สวยงาม ขยายทางเท้า

เส้นทางที่ 10 ถนนเจริญราษฎร์ตั้งแต่สี่แยกสะพานนวรัฐถึงสี่แยกสะพานนครพิงค์ (ย่านวัดเกต) เห็นว่าเหมาะสม 4 คน ไม่เหมาะสม 6 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 7 คน มีข้อคิดเห็น ดังนี้

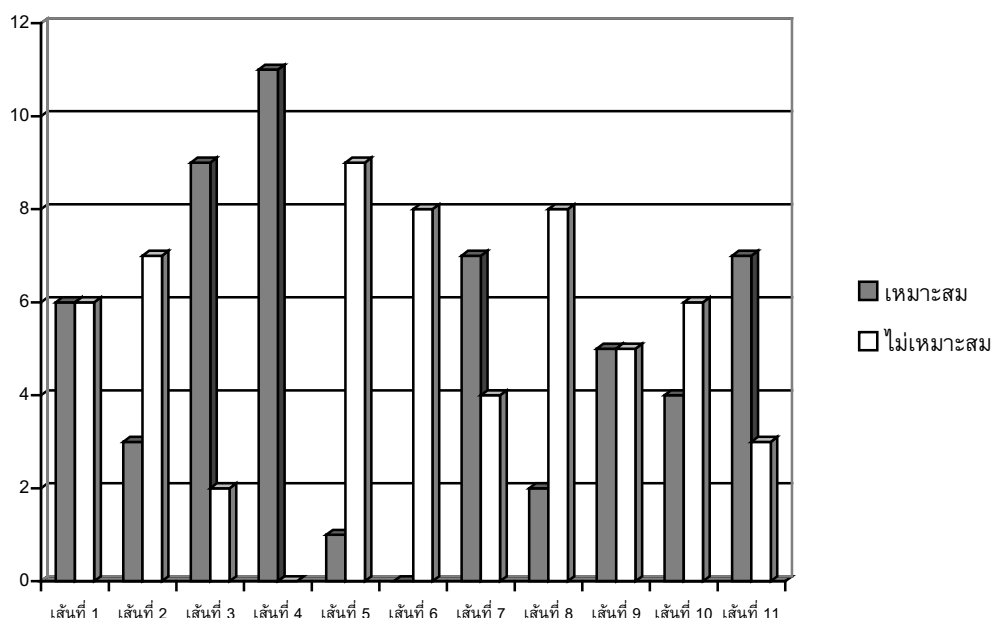
- เหมาะสม แต่ควรถามผู้อยู่อาศัยก่อน
- ถนนเล็กและแคบ จะเกิดปัญหาจราจรและที่จอดรถ

เส้นทางที่ 11 ถนนวัวลายตลอดสาย (ย่านเครื่องเงิน) เห็นว่าเหมาะสม 7 คน ไม่เหมาะสม 3 คน ไม่แสดงความคิดเห็น 7 คน และมีข้อคิดเห็น ดังนี้

- มีปัญหาที่จอดรถ
- ไม่มีจุดดึงดูดนักท่องเที่ยว
- มีกลุ่มชุมชนช่างเงินดั้งเดิม คือ หมื่นसार วัวลาย นันทารามและศรีสุพรรณ น่าจะส่งเสริมได้

ความคิดเห็นต่อเส้นทางที่เลือก 11 เส้นทางโดยรวม คือ

การกำหนดให้มีพื้นที่ Public Place ที่เหมาะสม เป็นความยั่งยืนของการพัฒนาเมืองอย่างแท้จริง เป็นแผนพัฒนาแบบผสมผสาน โดยยึดหลัก “วิถีชีวิต” ทางสังคมชุมชน ผนวกสภาวะทางเศรษฐกิจ และกระบวนการทางการเมืองร่วมกัน กำหนดเป็นนโยบายเมือง โดยมุ่งหมายเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตประชาชน



ภาพที่ 4.156 แสดงผลคัดเลือก 11 เส้นทางจากการสัมภาษณ์

เส้นทางที่ถูกเลือก 5 อันดับแรก คือ

1 ถนนนิมมานเหมินท์ 3 ถนนปกเกล้า 4 ถนนราชดำเนิน 7 ถนนท่าแพ 11 ถนนวัวลาย

ความคิดเห็นเกี่ยวกับ สิ่งสำคัญที่ควรพัฒนาเมืองเชียงใหม่เพื่อส่งเสริมถนนคนเดินที่ยั่งยืน คือ จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดการใช้รถยนต์ ปรับปรุงส่งเสริมและพัฒนาพื้นที่เพื่อการเดินเท้า เช่น บาทวิถี ทางข้าม สนับสนุนและอำนวยความสะดวก ปลอดภัยแก่การใช้จักรยาน และมีข้อเสนออื่นๆ ได้แก่

4.6 ผลสำรวจข้อมูลของคนเดินและผู้ค้าขายบนถนนคนเดิน

จากการได้ลงพื้นที่ทั้งในฐานะคนเดินและผู้ค้าโดยนำสินค้าไปขายด้วยตนเอง พบว่ามีข้อมูลดังนี้

1. คนเดินส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นสอดคล้องกับผลการสุ่มถามและแบบสอบถาม มีความถนัดในการมาอย่างสม่ำเสมอ ทั้งเพื่อเดินเล่น พักผ่อนและจับจ่าย ส่วนน้อยเป็นนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ นักท่องเที่ยวชาวไทย ส่วนหนึ่งเลือกเดินทางกลับหลังวันที่มีถนนคนเดิน เพราะเห็นว่าเป็นแหล่งผู้ผลิตจริงมาเอง จะได้สินค้าในราคาถูก ในด้านพฤติกรรม คนส่วนมากมาเดินเล่นและอาจซื้อของ มีความสนใจในกิจกรรมอื่นด้วย เช่น การแสดง เป็นต้น ของกลุ่มผู้ใช้ พบว่า เป็นวัยรุ่นและคนทำงานเป็นส่วนใหญ่ มีการคลุกกันในกลุ่มคนวัยอื่นตลอดจนสัตว์เลี้ยง ส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยปรากฏว่า ได้สร้างปัญหาต่อการเข้าออกของเจ้าของรอบบริเวณที่มีถนนคนเดิน เกิดเป็นข้อพิพาท หลายรายถึงกับต่อต้านโครงการถนนคนเดินเพราะนำความไม่สะดวกในการเข้าออก



ภาพที่ 4.157 การจอดรถภายในซอยที่เชื่อมกับถนนคนเดินถือเป็นปัญหาหนึ่งพบในปัจจุบัน



ภาพที่ 4.158 ปัญหากับผู้อยู่อาศัย

2. ผู้ค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ค้าที่มาประจำมีส่วนน้อยที่หมุนเวียนเข้ามา ซึ่งกลุ่มนี้มักเป็นผู้ค้าที่เข้ามาลองตลาด หากขายไม่ดีก็จะไม่มาต่อ อีกกลุ่มคือ ผู้ค้าที่มาจากจังหวัดใกล้เคียงจากจังหวัดลำปางถึงพิษณุโลกที่อาจมาไม่ได้ทุกครั้ง สิ่งที่น่าสนใจ คือ ผู้ค้าขายส่วนหนึ่งเป็นกลุ่มผู้ค้าที่ไปรับสินค้ามาอีกทอดหนึ่งและมีแหล่งจำหน่ายเดิมอยู่แล้ว ทั้งจากไนท์บาซาร์ บ้านถวาย บ่อสร้าง วัวลาย เป็นต้น แต่เมื่อมีถนนคนเดิน ทำให้แหล่งเดิมขายไม่ดี จึงมาถนนคนเดิน โดยมีแนวโน้มที่จะไปออกร้านขายในถนนเฉพาะกิจอื่นๆ เช่น สันกำแพงด้วย ซึ่งกลุ่มนี้มีความพร้อมเรื่องการผลิตและสต็อกสินค้าอย่างต่อเนื่องเพราะมีสภาพคล่องจากร้านเดิม ผิดกับผู้ผลิตท้องถิ่นที่เป็นมือใหม่ อาจมีสินค้าไม่พอ ผลิตไม่ทัน ตลอดจนติดกิจกรรมตามฤดูกาล กิจกรรมประเพณีที่เกิดขึ้นในชุมชน ทำให้ไม่มีความพร้อมเท่ากับกลุ่มที่เป็นผู้ค้าหลัก กลุ่มผู้ค้าที่นับว่าเป็นสีส้ม คือ กลุ่มนักศึกษาและเยาวชนที่ทำของทำมือมาขาย มาเล่นดนตรี มาเล่น Street Games หรือแม้แต่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาเล่นดนตรีก็เป็นสีส้มของกิจกรรมเช่นกัน



ภาพที่ 4.159 สินค้าทำมือผลงานของนักเรียนนักศึกษา

3. สินค้าที่ขายได้บนถนนคนเดินมักเป็นสินค้าท้องถิ่นที่ราคาไม่สูง แพลกหรือมีเอกลักษณ์ เช่น สินค้าทำมือที่มีรูปแบบหรือราคาที่ดูน่าสนใจให้ซื้อ มีราคาถูกกว่าตลาดทั่วไป เพราะผลิตเอง ต้นทุนต่ำ และสินค้าอีกกลุ่มหนึ่ง คือ สินค้ามีตำหนิหรือสินค้าเกรด B ที่ไม่ผ่านการตรวจคุณภาพจะมีการนำมาระบายสินค้าออกโดยตัวโรงงานเองหรือโดยไปรับมาจากโรงงานอีกทอดหนึ่ง



ภาพที่ 4.160 ตัวอย่างของสินค้าอุตสาหกรรมที่นำมาขายบนถนนคนเดิน

4. การเปรียบเทียบบริบทของพื้นที่จากกรณีของถนนคนเดินท่าแพกับถนนคนเดินในเขตคูเมืองปัจจุบัน การย้ายถนนคนเดินทำให้เกิดข้อมูลที่สำคัญต่อการวิจัย คือ ทำให้บริบทของพื้นที่เปลี่ยนไปโดยเป็นการ

ย้ายจากถนนสายนอกคูเมืองมาสู่ถนนย่อยในคูเมือง ซึ่งเปรียบเทียบสภาพจราจรแล้วพบว่า ถนนคนเดินในเขตคูเมืองทำให้รถติดน้อยลง เพราะมีใช้ระบบสัญจรหลักของเมือง ทำให้สนับสนุนหลักเกณฑ์ที่ตั้งไว้ว่า ถนนคนเดินไม่ควรเป็นถนนสายหลัก และถนนคนเดินในคูเมืองซึ่งมีผังถนนเชื่อมโยงกันในลักษณะไม่เป็นแนวตารางที่ชัดเจนตามการพัฒนามาจากถนนแต่โบราณ ทำให้มีทางหลบเลี่ยงหมุนเวียนจราจรได้ดีขึ้น และมีที่ให้จอดรถได้หลายจุด ซึ่งเป็นข้อมูลที่สอดคล้องกับการพัฒนาถนนคนเดินของเมืองในกรณีศึกษาว่า การขยายตัวสามารถเกิดได้ง่ายกว่าหากเป็นถนนที่มีการเชื่อมโยงกันในลักษณะไม่เป็นตาราง



ภาพที่ 4.161 การจอดรถบริเวณทางแยกเพื่อเข้าสู่ถนนคนเดิน



ภาพที่ 4.162 ภาพศิลปะสีของเยาวชนบนถนน



ภาพที่ 4.163 ที่นั่งเล่นเกม เป็นที่นั่งพับได้ไปในตัว

5. พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนเดิน การศึกษาพฤติกรรมผู้ใช้เป็นพื้นฐานของการศึกษาเรื่องคนเดินเท้าและพื้นที่สาธารณะที่สำคัญ เพราะคนเป็นหัวใจสำคัญ หากถนนคนเดินไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทำให้คนไม่มาใช้ ถนนคนเดินย่อมล้มเหลว งานของ Gehl 2001 ได้ใช้วิธีนี้ในการศึกษาเช่นกัน จากการสังเกตพฤติกรรมของผู้ใช้ พบข้อมูล คือ

- กิจกรรมที่คนทำเป็นหลัก คือ การมาเดินเล่นเพื่อชมสินค้าและกิจกรรม ส่วนหนึ่งมาเพื่อผ่อนคลายทุกสัปดาห์ที่มาได้ เมื่อเปรียบเทียบกิจกรรมแบบ Passive และ Active พบว่า มีกิจกรรม Active เป็นหลัก ทั้งนี้เพราะพื้นที่ที่เอื้อต่อกิจกรรม Passive อันได้แก่ การนั่งพัก หุดยืน อยู่นิ่งๆ นั้นมีอยู่จำกัด ทำให้กิจกรรม Passive จำกัดอยู่ในร้านกาแฟ ร้านวดเท้า และลานโล่งเป็นหลัก
- มุมมอง กิจกรรมการค้าขายที่มีการชวนสินค้าโชว์ได้ดึงดูดความสวยงามของสถาปัตยกรรมในหลายจุดทั้งที่ตามหลักการออกแบบพื้นที่สาธารณะถือว่าการมีสถาปัตยกรรมที่สวยงามและมีสัดส่วนที่เหมาะสมจะเอื้อต่อการเดินอย่างรื่นรมย์ แต่ปรากฏว่า สถาปัตยกรรมกลายเป็นฉากหลังที่ไม่ได้รับความสนใจจากคนเดินเท้า เนื่องจากมีสิ่งสนใจในระยะใกล้ตากว่า คือ ร้านค้าและการแสดง



ภาพที่ 4.164 บริเวณวัดถูกจับจองเป็นพื้นที่ขายอาหารให้กับนักท่องเที่ยว



ภาพที่ 4.165 รถตู้ดัดแปลงเป็นร้านขายเครื่องดื่มบนถนนคนเดิน

- พื้นที่ที่มีคนหนาแน่นที่สุด คือ บริเวณจุดศูนย์กลางบริเวณสี่แยกกลางเวียง การมีทางแยกทำให้เกิดเส้นทางหนึ่ง คือ ทำให้เกิดเส้นทางได้หลายแบบ สามารถกลับมาเดินโดยไม่รู้สึกเบื่อ สาเหตุหนึ่งที่ทำให้จุดศูนย์กลางมีความหนาแน่นสูง คือ มีการแสดง เมื่อเกิดความแออัดขึ้น ณ จุดนั้น ความรู้สึกผ่อนคลายของการเดินจะลดลง อธิบายตามหลักของปริมาณผู้ใช้ต่อพื้นที่ได้ว่า เมื่อความหนาแน่นของคนมากกว่าระยะสบายแล้ว การเดินจะเกิดขึ้นในลักษณะถูกบังคับให้เดินไป เกิดการเรียงแถวไล่หลังกันเดินไป ทำให้ความสนใจในการชมบริบทข้างทางน้อยลง พื้นที่ที่มีคนเบาบางที่สุด คือ พื้นที่ปลายเส้นทางแต่ละช่วงยกเว้นบริเวณลานประตูท่าแพที่มีจุดจบของกิจกรรมกระจายตัวบนลานดังกล่าว ในขณะที่จุดปลายจุด คนเลือกเดินย้อนกลับ โดยใช้การกวาดตามองแทน



ภาพที่ 4.166 บรรยากาศบริเวณสี่แยกกลางเวียง



ภาพที่ 4.167 บรรยากาศการเดินแม่มีฝนตกเล็กน้อยที่มีคนความหนาแน่นพอสมควร



ภาพที่ 4.168 และ 4.169 ถนนคนเดินเป็นพื้นที่กิจกรรม ที่ช่วยสร้างความสัมพันธ์ในครอบครัวได้

- สิ่งอำนวยความสะดวกมีอยู่ไม่พอเพียง โดยเฉพาะที่นั่งพักสาธารณะ จุดนั่งพักที่ใหญ่ที่สุด คือ บริเวณลานสามกษัตริย์ แต่ในบางช่วงที่มีกิจกรรมทำให้ที่นั่งพักลดลงหรือถูกบัง เมื่อไม่มีมุมมองคนจึงไม่เลือกนั่ง พื้นที่ทางเท้าที่ยกระดับบางจุดจึงกลายเป็นที่นั่ง และคนเลือกที่จะนั่งพักที่ร้านนวดเท้าด้วย แสดงให้เห็นว่าระยะทางรวมแล้วค่อนข้างไกลสำหรับการเดิน จากระยะทางที่คนจะเดินเฉลี่ย 400 – 500 เมตร ถนนคนเดินมีความยาว 1,400 เมตร จึงค่อนข้างลำบาก ร้านนวดที่มีคนใช้บริการมากที่สุด คือ บริเวณแยก เพราะมีมุมมองเห็นกิจกรรมและคนเดิน ร้านอาหาร ร้านกาแฟ เป็นที่พักในช่วงเวลาอาหาร ถึงขยะมีไม่เพียงพอเช่นกัน ส่วนห้องน้ำส่วนใหญ่ใช้บริการในวัดมีการเก็บค่าบริการ 3 บาท โดยการหยอดตู้ ถือเป็น การช่วยเหลือของวัดต่อถนนคนเดินเพราะรวบรวมความสงบในวัดและก่อความสกปรก



ภาพที่ 4.170 พื้นที่ภายในวัดที่ถูกบดบังด้วยแผงขายของ



ภาพที่ 4.171 พื้นที่บริเวณภายในวัดที่มีแผงขายของตั้งอยู่โดยรอบ

- ช่วงเวลาของการใช้และฤดูกาล ช่วงเวลาที่มีการใช้สูงสุดทั้งจากแบบสอบถามและจากข้อมูลที่ปรากฏ คือ เวลา 17.00 – 21.00 น. ในช่วงฤดูหนาว และเปลี่ยนเป็น 19.00 – 21.00 น. ในฤดูร้อน ทั้งนี้ปัจจัยที่สำคัญ คือ สภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมเพราะไม่มีแดด อากาศไม่ร้อน ความแตกต่างของฤดูนั้นไม่มีผลเท่าใดนักต่อการเดินทางบนถนนคนเดิน เพราะความต่างของอุณหภูมิแต่ละฤดูมีไม่มากนัก ความหนาแน่นในช่วง High Season และ Low Season เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว ความหนาแน่นไม่ต่างกันจนเห็นได้ชัด ทั้งนี้สนับสนุนด้วยข้อมูลว่าคนเดินส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นที่อยู่ในพื้นที่อยู่แล้ว จึงมาเดินโดยไม่เกี่ยวกับฤดูท่องเที่ยว สิ่งที่มีผลต่อความหนาแน่น คือ การจัดกิจกรรมพิเศษบนถนนคนเดิน หรือการมีกิจกรรมพิเศษที่เกิดขึ้นในเมืองที่มีคนมามากมาย ในคราวเดียว เช่น การจัดกีฬามหาวิทยาลัยทั่วประเทศที่เชียงใหม่ กิจกรรมลักษณะเหล่านี้กลับเป็นจุดเพิ่มคนเดินให้มากขึ้น นอกจากนี้ การที่ถนนคนเดินจัดขึ้นวันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ออกเดินทางกลับแล้วแต่เช้า ทำให้ไม่สามารถมาเดินได้ ทำให้นักท่องเที่ยวมิใช่คนเดินหลักบนถนนคนเดิน
- วิธีการเดินทาง คนที่มายังถนนคนเดินส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวเดินทางมาทั้งรถยนต์และจักรยานยนต์ โดยเห็นได้จากที่จอดรถจะเต็มในย่านใกล้เคียงจนรถกล้าเข้าไปในย่านพักอาศัย ทำให้เข้าออกลำบาก ทั้งนี้เป็นเพราะคนเดินส่วนหนึ่งมาจากเขตนอกเมืองที่ต้องใช้รถยนต์เป็นหลัก และอีกส่วนหนึ่งที่อยู่ในเมืองแต่ยังเลือกที่จะเอารถมาซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าการตระหนักถึงวัตถุประสงค์ของโครงการในการลดมลพิษประหยัดพลังงานไม่มีอยู่เท่าที่ควร

4.7 ผลสำรวจการมีส่วนร่วมของประชาชนเจ้าของร้านค้าบนถนนคนเดิน

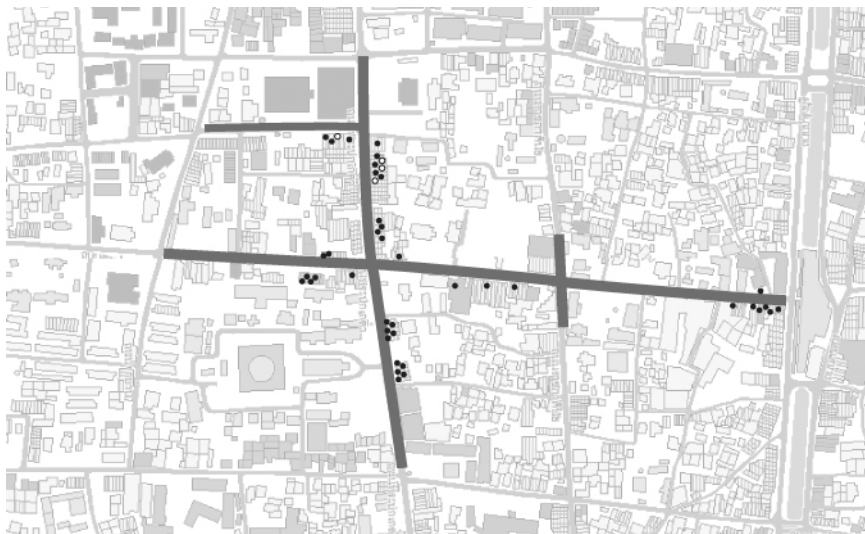
ตามผังการสำรวจการมีส่วนร่วมของเจ้าของร้านค้าบริเวณถนนคนเดิน พบว่า มีอยู่ประมาณร้อยละ 30 ที่เปิดร้านหรือออกมาร่วมชมบรรยากาศถนนคนเดินที่เกิดขึ้น ทั้งนี้พบว่ามีเหตุผล 3 ประการ คือ

1. เมื่อพิจารณาประเภทธุรกิจแล้ว มีใช้ธุรกิจที่ได้ประโยชน์ คือ คนเดินมิใช่เป้าหมาย กิจกรรมการค้าที่เกิดขึ้นไม่สอดคล้องกับกิจกรรมบนถนน ไม่ต้องการประชาสัมพันธ์ เช่น ซ่อมบำรุง ข่ายรถ เครื่องไฟฟ้า ทำเบาะ คลินิกรักษาโรค เป็นต้น
2. ร้านค้าที่เปิดอยู่ในเขตเมืองเก่า ส่วนมากดำเนินกิจการมานาน การอยู่ในเขตเมืองทำให้วันทำการปกติเป็นไปด้วยดีอยู่เดิม เจ้าของส่วนใหญ่มีฐานะดีจึงสามารถเข้าครอบครองได้ จึงไม่ต้องเปิดในวันที่มีถนนคนเดิน การมาขายอาจทำให้ต้องลดราคาหรือหาสินค้าราคาถูกมาแข่งกับผู้ผลิต ทำให้หลายร้านที่แม้สินค้าจะขายได้ก็ไม่สนใจที่จะร่วมการค้าบนถนนเท่าใดนัก



ภาพที่ 4.172 และ 4.173 ร้านค้าบางส่วนที่ร่วมเปิดร้านในวันอาทิตย์

3. ผู้ประกอบกิจการร้านค้ามีบ้านพักอยู่นอกบริเวณ เปิดร้านวันธรรมดาและปิดวันอาทิตย์
4. ร้านค้าบางส่วนที่อยู่อาศัยที่ร้านไม่สนใจในกิจกรรมถนนคนเดินที่เกิดขึ้น โดยเลือกที่จะอยู่ในบ้านหรือออกไปธุระนอกบ้านก่อนที่จะปิดถนนและกลับหลังจากถนนเปิดแล้ว โดยส่วนใหญ่ไม่ชอบใจในความไม่สะดวกในการเข้าออกได้อย่างอิสระ ทำให้แผนในวันอาทิตย์ต้องมีการเตรียมการล่วงหน้า ซึ่งกลุ่มนี้จากการศึกษาพบว่าเป็นกลุ่มที่มีความไม่พอใจต่อการดำเนินการของถนนคนเดินที่เกิดขึ้น มีบางส่วนต่อต้านในช่วงแรกแต่หลังจากการปิดถนนระยะหนึ่งพบว่าสามารถปรับตัวและปรับแผนการดำเนินชีวิตในวันอาทิตย์ช่วงบ่ายให้มาใช้เวลาพักผ่อนบนถนนคนเดินแทน



- ร้านค้าที่เปิดเป็นปกติอยู่แล้ว
- ร้านค้าที่เปิดเพื่อรับลูกค้าจาก
- ถนนคนเดิน

ภาพที่ 1.174 แสดงตำแหน่งร้านค้าที่มีส่วนร่วมในวันที่จัดถนนคนเดินราชดำเนิน

4.8 การมีส่วนร่วมของวัด

จากผลการสำรวจทั้ง 2 พื้นที่ คือ ถนนท่าแพ และ ถนนราชดำเนิน พบว่าวัด ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ทั้งด้วยการให้ร้านค้าออกร้าน บริการห้องน้ำ พื้นที่ขายอาหารพื้นเมือง

ภาพที่ 4.175 บรรยากาศแผงขายอาหารภายในวัดมหายาน





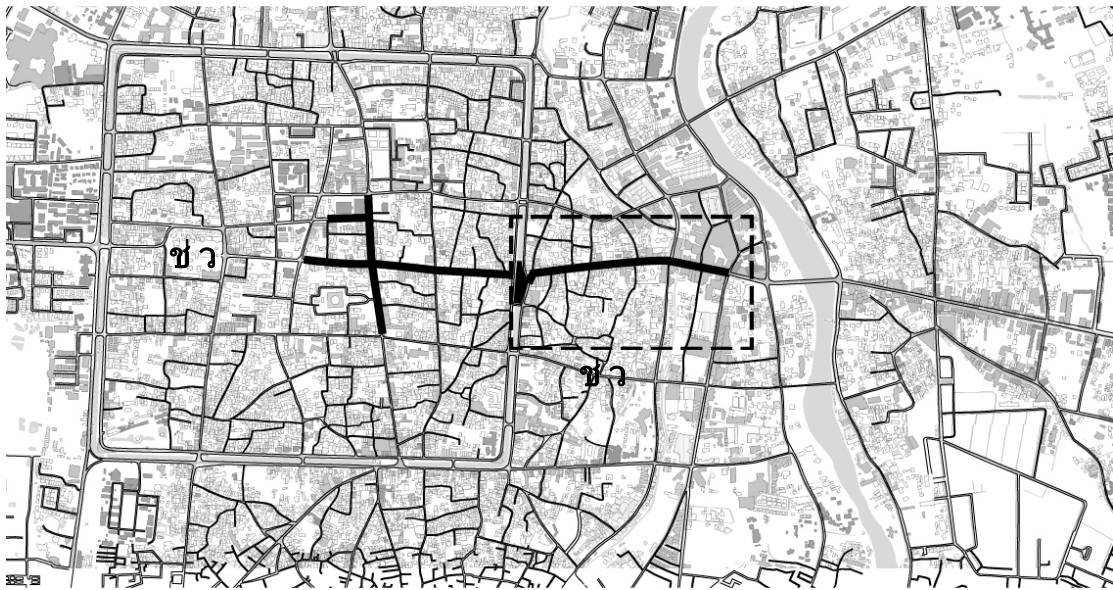
บทที่ 5

สรุปอภิปรายผลและเสนอแนะ

บทที่ 5

สรุปอภิปรายผลและเสนอแนะ

งานวิจัยเรื่อง ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่นี้ เป็นการศึกษาเพื่อให้ได้ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับถนนคนเดินของไทยเพื่อเป็นองค์ความรู้แก่การศึกษาและพัฒนาเมือง เสนอแนวทางการเลือกโครงข่ายถนนคนเดินที่มีศักยภาพ ตลอดจนหาแนวทางการเพิ่มศักยภาพ ประสิทธิภาพของถนนคนเดินในเมืองเชียงใหม่ ใช้พื้นที่ในเขตเมืองเชียงใหม่โดยเฉพาะ ถนนคนเดินปัจจุบันเป็นสถานที่สำรวจเก็บข้อมูล มีระยะเวลา 12 เดือน จากเดือนพฤษภาคม 2546 ถึงเมษายน 2547 ซึ่งเป็นช่วงที่มีการสลับพื้นที่ปิดถนนจัดใน 2 พื้นที่ด้วยกัน คือ ช่วง 5 เดือนแรกของการวิจัยเป็นถนนคนเดินที่ถนนท่าแพ (ช่วงที่ 1) ส่วนช่วง 7 เดือนหลังของการวิจัยได้เปลี่ยนมาจัดในพื้นที่เขตเวียงชั้นใน (ช่วงที่ 2)



ภาพที่ 5.1 แสดงพื้นที่ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นโครงการต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลา 2 ปีเศษ มีที่มาจากนโยบายรัฐบาลที่ต้องการจัดถนนคนเดินโดยเริ่มจากถนนสีลม กรุงเทพฯ ขยายมายังเขตภูมิภาคที่จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ ลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการท่องเที่ยว ระยะแรกใช้งบประมาณสนับสนุนประมาณ 20 ล้านบาท เป็นเวลา 10 สัปดาห์ ปัจจุบันอยู่ภายใต้การจัดการของเทศบาลนครเชียงใหม่ ร่วมกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง ใช้งบประมาณสัปดาห์ละ 7,000 – 30,000 บาท

เนื้อหาในบทนี้แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

ส่วนที่ 2 การสังเคราะห์แนวทางพัฒนาเมืองเชียงใหม่ตามแนวคิดเรื่องการเดินเท้า

ส่วนที่ 3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

5.1 ด้านการประเมินประสิทธิผล

การวัดความสำเร็จของถนนคนเดินปัจจุบัน ใช้กรอบแนวคิด เรื่อง พื้นที่สาธารณะของ Gehl, 2001 ที่กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะที่ประสบความสำเร็จวัดจากจำนวนและระยะเวลาของผู้ที่สมัครใจมาใช้พื้นที่นั้นๆ ผลการวิจัยจากการสำรวจพื้นที่ การใช้แบบสอบถาม การนับจำนวนผู้ใช้ การประชุมระดมความคิดเห็น การบันทึกภาพเหตุการณ์ตามช่วงเวลา การสัมภาษณ์ นำข้อมูลทั้งหมดมาสังเคราะห์ได้ผลสรุปว่า ในเชิงปริมาณ ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ประสบความสำเร็จดีมาก ด้วยข้อมูลสนับสนุน คือ 1) ดำเนินการต่อเนื่องมาแล้ว 2 ปีเศษนานที่สุดที่เคยมีมาในประเทศและมีแนวโน้มต่อเนื่องไปในอนาคต 2) มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สำหรับคนเดิน เดิมบนถนนท่าแพเมื่อเปลี่ยนมายังพื้นที่ใหม่ได้มีการขยายตัวจากประมาณ 900 เมตร เป็น 1,400 เมตร หรือประมาณ 1.5 เท่า 3) มีความหนาแน่นและความหลากหลายของการใช้พื้นที่สูง 4) มีอัตราผู้เข้ามาใช้พื้นที่คือ ประมาณ 33,000 คน โดยไม่ผูกผันตามตัวแปร อันได้แก่ สภาพอากาศ ฤดูกาล เทศกาล การประชาสัมพันธ์พิเศษ 5) มีมูลค่าทางเศรษฐกิจชัดเจนด้วยการสร้างรายได้จากการจับจ่ายของคนเดินประมาณ 9-10 ล้านบาทต่อวัน สร้างรายได้แก่วัดและสถานที่ที่สาธารณะต่างๆ จากการเช่าที่ของร้านค้า

ในเชิงคุณภาพ ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีผลบ่งชี้ความสำเร็จเชิงคุณภาพ คือ 1) สร้างและเพิ่มโอกาสแก่กิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรม 2) เป็นพื้นที่สาธารณะเมืองที่มีการใช้อย่างกว้างขวางต่อเนื่อง 3) เพิ่มโอกาสเศรษฐกิจแก่ท้องถิ่น 4) ส่งเสริมสภาพแวดล้อมแก่พื้นที่สำคัญของเมือง 5) สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและองค์กรภาครัฐ ท้องถิ่น เอกชนเพื่อการสาธารณะ

ผลการประเมินความสำเร็จของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ตามข้อ 5.1 นี้มีความสอดคล้องกับงานวิจัยของคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 2546 และการประเมินผลโครงการถนนคนเดินของเทศบาลนครเชียงใหม่ 2545

5.2 ด้านปัญหาและผลกระทบ

จากการสำรวจภาคสนาม การวิเคราะห์แบบสอบถาม การสัมภาษณ์ ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ มีผลบ่งชี้ว่าก่อให้เกิดปัญหาและผลกระทบหลายประการ คือ 1) ปัญหามลภาวะและผลกระทบต่อสุขภาพของผู้อยู่อาศัย 2) ความแออัดของการจราจร 3) การรุกร้าพื้นที่พักอาศัย 4) ผลกระทบต่อวิถีชีวิตปกติของชุมชน 5) การขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ 6) ความไม่สมดุลของกิจกรรมค้าขายต่อกิจกรรมประเภทอื่น 7) การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบตามหน่วยงานทำให้เกิดการใช้พื้นที่โดยไม่แบ่งแยกประเภท 8) ความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานในการทำงานวันสุดสัปดาห์ในระดับปานกลาง 9) การใช้พื้นที่วัดเพื่อเป็นที่ตั้งร้าน ห้องน้ำและจัดกิจกรรมก่อให้เกิดความไม่สงบและสภาพไม่น่าดูแก่ศาสนสถาน 10) ปัญหาขยะและสิ่งอำนวยความสะดวก 11) การดำเนินการที่เน้นการจัดการระยะสั้นทำให้ชะลอการดำเนินการไปสู่วัตถุประสงค์ของถนนคนเดินที่ยั่งยืน ผลตามข้อ 5.2 นี้เป็นประเด็นที่สอดคล้องกับงานวิจัยของชูวงศ์ 2546 และ พรทิพย์ 2546 และผลประเมินโครงการถนนคนเดินของเทศบาลนครเชียงใหม่ 2545

5.3 โอกาสและอุปสรรค

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ มาจากการยอมรับของคนท้องถิ่นที่มาจากการเข้าร่วมอย่างต่อเนื่องและการมีหน่วยงานรับผิดชอบ ทำให้ไม่ต้องล้มเลิกโครงการไปเหมือนถนนสีลม เมืองเชียงใหม่มีโอกาสพัฒนาเพราะมียุทธศาสตร์เมืองนำอยู่เป็นแม่บทสนับสนุนการพัฒนาถนนคนเดินที่ถาวรของเชียงใหม่ได้ต่อไป

อุปสรรคที่เป็นไปได้ คือ แผนแม่บทเกี่ยวกับเมืองน่าอยู่อาจให้ความสำคัญประเด็นเรื่องการพัฒนาการเดินทางน้อยและผิดทิศทางเพราะถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นกิจกรรมมิใช่การพัฒนาถนนคนเดินที่ถาวร

5.4 การเปรียบเทียบการเติบโตของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ณ ปัจจุบันกับเมืองอื่น

ขนาดของเมืองเชียงใหม่ นั้น มีความเหมาะสมเป็นเมืองคนเดิน คือ มีขนาดพอเหมาะ แต่ความเป็นถนนกิจกรรมระยะสั้นจึงห่างไกลกับเมืองต่างๆ ที่ปิดถนนถาวรแล้ว ผลของข้อที่ 5.4 นี้เปรียบเทียบพื้นที่เมืองบริบทเมือง ความยาวของถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่กับเมืองอื่นเพื่อสนับสนุนว่า หากเมืองเชียงใหม่พัฒนาจริงจัง สามารถมีโครงข่ายถนนคนเดินที่มีศักยภาพไม่แพ้เมือง ที่ได้ทำจนประสบความสำเร็จแล้ว ดังภาพ 5.2



ภาพที่ 5.2 เปรียบเทียบพื้นที่ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่กับเมืองในยุโรป ปรับปรุง Gehl and Gemzoe 1996

5.5 แนวทางการสร้างโครงข่ายถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมและผลการสำรวจข้อมูลประกอบการวิจัย พบว่า ส่วนใหญ่ทั้งคนไทยและต่างชาติมีความต้องการให้เกิดถนนคนเดินมากขึ้น เพื่อให้ได้คำตอบที่เป็นประโยชน์ต่อการขยายและสร้างโครงข่ายถนนคนเดินจึงมีการ วิจัยโดยวางวิธีวิจัยตามบทที่ 3 สรุปผลได้ดังนี้

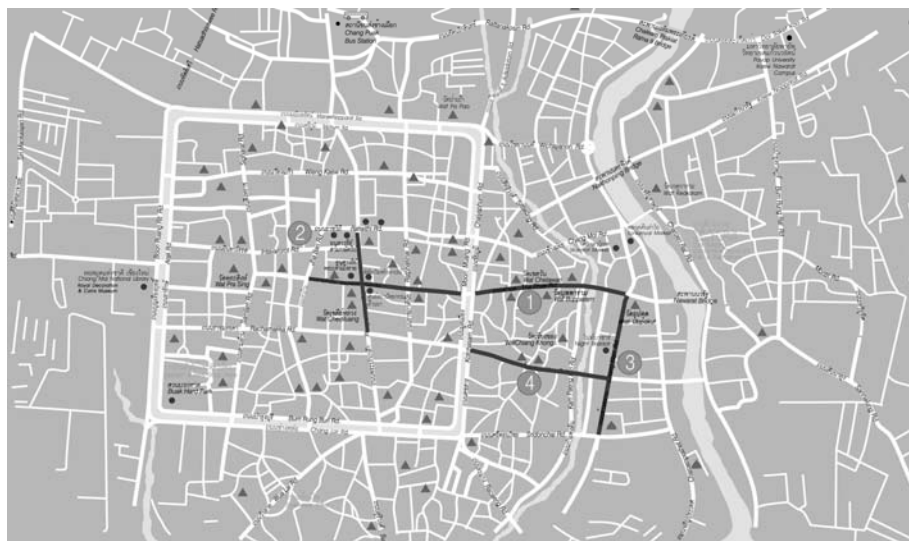
5.5.1 การหาพื้นที่เพื่อเป็นโครงข่ายถนนคนเดิน สรุปแนวทางในการคัดเลือกพื้นที่ได้ดังนี้

5.5.1.1 ศึกษาข้อมูลและสร้างกรอบแนวคิดของการพัฒนาที่ยั่งยืน

5.5.1.2 ตั้งเกณฑ์คัดเลือก ได้แก่ 1) การจราจร 2) การเข้าถึง 3) บริบทและศักยภาพพื้นที่ 4) ศักยภาพในการส่งเสริมสภาพแวดล้อมเมือง 5) ความเป็นย่านและชุมชน

5.5.1.3 สำรวจพื้นที่และข้อมูลเอกสาร ได้ผลเป็นตัวเลือกบนถนน 11 สายสังเคราะห์เป็นผังให้จัดลำดับถนนที่ต้องการเป็นถนนคนเดินของผู้ตอบ 400 คนและผู้สัมภาษณ์ 70 คน

5.5.1.4 ประมวลผลโครงข่ายใช้ข้อมูล 2 ส่วนประกอบกัน คือ ผลวิเคราะห์แบบสอบถามและ ผลการประชุมสัมมนา สรุปว่า แบบสอบถามจากตัวเลือกถนน 11 สาย ถนนที่แนวโน้มใกล้เคียงอันดับ 1 จาก Normal Curve มี 5 สาย คือ ถนนนิมมานเหมินท์ ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน ถนนปงเกล้า ถนนลอยเคราะห์ จากการสัมมนาถนนที่ถูกเลือกเป็นอันดับ 1 มากที่สุดโดยมีการเกาะกลุ่มกันของข้อมูลมี 5 สาย คือ ถนนท่าแพ ถนนราชดำเนิน ถนนช้างคลาน ถนนลอยเคราะห์ และถนนนิมมานเหมินท์ ส่วนที่เหลือถูกเลือกในสัดส่วนต่ำหลุดจากกลุ่มแรกมากจึงไม่นำมาพิจารณา ข้อมูลสองส่วนนี้ตรงกันในเรื่องชื่อแต่ต่างกันที่ลำดับ เมื่อดูในรายละเอียดแล้ว ถนนปงเกล้าและราชดำเนินที่ติดกันได้ถูกพัฒนาเป็นถนนคนเดินเดียวกันแล้ว จึงถูกนำมาบูรรวมกัน อย่างไรก็ตาม ถนนนิมมานเหมินท์มีความเชื่อมโยงน้อยกับถนนที่เหลือทั้งหมดจึงพิจารณาไม่รวมในโครงข่ายเดียวกัน แต่เป็นข้อมูลสนับสนุนความต้องการให้พัฒนาเป็นถนนคนเดินเช่นกัน ผังที่ได้ตามขั้นตอนนี้นำมาแยกย่อยได้ 4 เส้นทางต่อเนื่องกัน ดังภาพที่ 5.3



ภาพที่ 5.3 แสดงผลโครงข่ายถนนคนเดิน

- 1 ถนนท่าแพตั้งแต่แยกประตูน้ำจนถึงแยกวัดอุปคุต (ถนนคนเดินท่าแพ)
- 2 ถนนพระปกเกล้าตั้งแต่แยกอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ถึงสี่แยกธรรมศาลา และถนนราชดำเนินตั้งแต่โรงเรียนสตรีศรีเชียงใหม่ถึงตัววัดสุริยวงค์ (ถนนคนเดินราชดำเนิน)
- 3 ถนนช้างคลานตั้งแต่แยกวัดอุปคุตถึงสี่แยกโรงเรียนพระธาตุน้อย (โนนฟ้าฮาด)
- 4 ถนนลอยเคราะห์ตลอดสาย

5.5.1.5 ตรวจสอบความเหมาะสม เพื่อหาจุดที่ควรส่งเสริม และ/หรือ แก้ไขต่อไป สรุปดังนี้

5.5.1.5.1 ถนนท่าแพมีจุดเด่นด้านการเข้าถึง ด้านบริบทและศักยภาพของพื้นที่ ด้านศักยภาพในการส่งเสริมสภาพแวดล้อมเมือง ด้านความเป็นย่านและชุมชน แต่มีจุดด้อยด้านการจราจรเพราะเป็นถนนสายหลักไม่มีทางเลี้ยวที่คล่องตัวและเหมาะสม หากปิดถนนจะเกิดผลกระทบมาก (สนับสนุนด้วยผลการสำรวจในบทที่ 4 และสอดคล้องกับงานวิจัยของชูวงศ์ 2546)

5.5.1.5.2 ถนนราชดำเนิน มีจุดเด่นในทุกด้าน เป็นถนนด้านในคูเมืองมีใช้ทางสัญจรหลัก มีผังถนนเชื่อมโยงกันในลักษณะไม่เป็นแนวตารางชัดเจน ทำให้มีทางหลบเลี่ยง เข้าออกได้หลายทาง ขยายตัวได้ง่าย เป็นข้อมูลที่สอดคล้องกับการศึกษาว่า การขยายตัวสามารถเกิดได้ง่ายกว่าในเมืองเก่าที่พัฒนามาจากเมืองเก่าที่มีถนนเชื่อมโยงแบบไม่เป็นตารางชัดเจน



ภาพที่ 5.4 แสดงการขยายตัวของพื้นที่ถนนคนเดินราชดำเนินในช่วงที่ผ่านมา

5.5.1.5.3 ถนนช้างคลาน มีจุดเด่นเกือบทุกด้านยกเว้นด้านการจราจรที่เป็นถนนสายหลักเช่นกัน ด้านความเป็นย่านและชุมชน มีความเด่นมากเพราะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่คนรู้จักดี เป็นพื้นที่ที่ผู้คนเดินที่มีการสัญจรของคนเดินเท้าอย่างหนาแน่นโดยเฉพาะกลางคืน จึงเสนอแนะให้จัดการเป็นพื้นที่คนเดินโดยไม่ปิดถนนแต่เน้นให้มีคุณภาพการเดินเท้าที่ดี

5.5.1.5.4 ถนนลอยเคราะห์ มีจุดเด่นในด้านทำเลที่ตั้ง มีวัดสำคัญ คือ วัดลอยเคราะห์ มีร้านค้าที่สามารถเป็นส่วนหนึ่งของถนนคนเดินที่ดีได้แต่จัดการไม่เหมาะสม คือ เป็นแหล่งราตรี หากปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อกับถนนช้างคลานได้ เน้นกิจกรรมในลักษณะร้านอาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึกจะสามารถสร้างเป็นถนนอาหารและของที่ระลึกที่คนเดินจากไนท์บาซาร์ ท่าแพและราชดำเนินจะเดินมาพักทานอาหารและเครื่องดื่มได้

5.5.1.6 ยืนยันผลของผังโครงข่าย พบว่า โครงข่ายถนนคนเดินนี้มีความเหมาะสมตามเกณฑ์ที่ตั้งขึ้น เป็นโครงข่ายที่ต่อเนื่องและมีศักยภาพสูง ความเป็นไปได้ด้วยการพัฒนา ณ ปัจจุบัน สร้างผลกระทบน้อย สร้างสภาพแวดล้อมเมืองให้ดีขึ้นได้

5.5.2 การหาคำตอบเรื่องรูปแบบและการจัดการ

รูปแบบและการจัดการได้มาจากการสังเคราะห์ผลการวิจัยที่ผ่านมา ประกอบด้วย

- การสังเคราะห์ข้อมูลด้านผู้ใช้ จากการเก็บข้อมูลผู้ใช้ด้วย 2 วิธี คือ การสุ่มถามทุก 5 คน ณ จุดทางเข้าและการใช้แบบสอบถาม เมื่อนำผลสองส่วนมาตรวจสอบกันพบข้อมูลมีความสอดคล้องกันว่า ผู้ใช้ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เป็นคนท้องถิ่นเป็นหลักมีคนต่างถิ่นและนักท่องเที่ยวเป็นรอง เป็นแนวโน้มที่ดี แสดงว่า คนท้องถิ่นสนับสนุนถนนคนเดิน ดังนั้น รูปแบบและการจัดการควรไปในทิศทางเพื่อสร้างพื้นที่ร่วมระหว่างคนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้ร่วมกันได้อย่างไม่ขัดเขิน

- การสังเคราะห์ประเภทกิจกรรมที่ควรส่งเสริม พบว่า กิจกรรมหลักบนถนนคนเดิน คือ การค้าขาย แต่จากการวิเคราะห์ทางสถิติ พบว่า คนเดินส่วนใหญ่มีการจับจ่ายมีค่าเฉลี่ยประมาณ 200 กว่าบาทต่อคน ซึ่งไม่มากเทียบกับปริมาณการจับจ่ายทั่วไป เป็นแนวโน้มว่า คนเดินชมสินค้ามากกว่าซื้อจริง จึงเป็นไปได้ว่า หากจำนวนและความหนาแน่นของร้านค้าลดลงและทดแทนด้วยกิจกรรมประเภทอื่นมากขึ้น จะไม่มีผลทำให้จำนวนคนเดินลดลงไป ในทางกลับกันน่าจะทำให้คนเดินเพิ่มขึ้น เพราะความหลากหลายที่เป็นที่ชื่นชอบมากขึ้นของกลุ่มคนที่ไม่สนใจการจับจ่าย อีกทั้งทำให้ความแออัดลดลง สภาพแวดล้อมดีขึ้น เดินได้อย่างอิสระและรื่นรมย์มากขึ้น

- การสังเคราะห์แนวทางการจัดการ ในการดำเนินการ ณ ปัจจุบันนั้น ยังมีระบบขนส่งมารองรับ จึงเป็นการจัดการระยะสั้นให้มีกิจกรรมเกิดขึ้นตามรอบเวลาตามความเหมาะสม มีข้อเสนอแนะ ดังนี้ 1) ถนนท่าแพเนื่องจากผลกระทบการจราจร ควรเป็นถนนคนเดินเฉพาะวัน 2) ถนนราชดำเนินและถนนพระปกเกล้าเป็นถนนคนเดินวันอาทิตย์ตามเวลาเดิม คือ 13.00 – 22.00 น. 3+4) ถนนคนเดินลอยเคราะห์และช้างกลางเป็นถนนคนเดินเวลากลางคืนที่จะสนับสนุนกัน

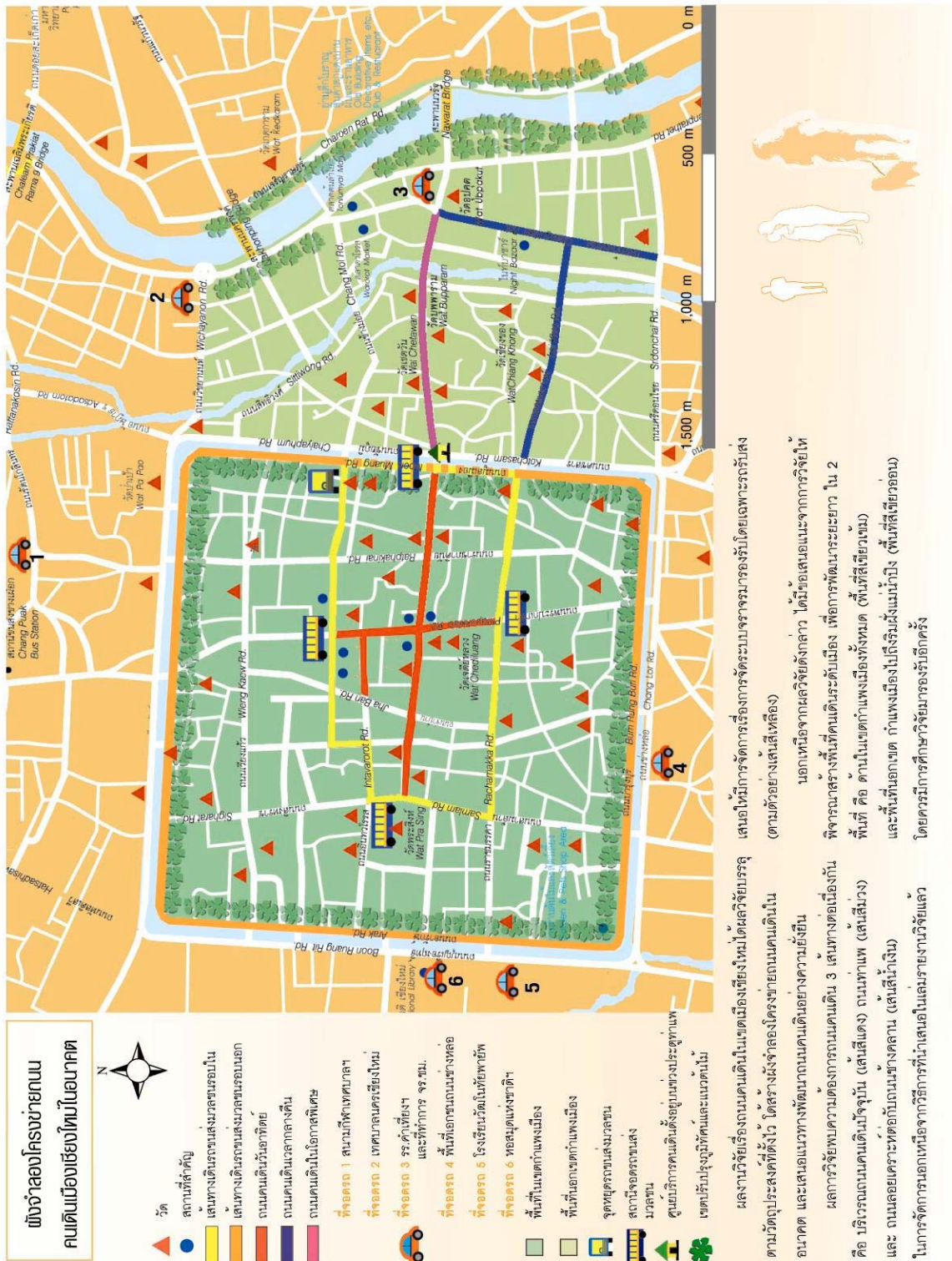
- ความต้องการให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนคนเดิน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นสอดคล้องกัน แต่มีความต้องการที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ คือ การเดินทางมาถนนคนเดิน กล่าวคือ กลุ่มคนท้องถิ่นต้องการที่จอดรถ ส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวและชาวต่างชาติต้องการรถสาธารณะเวียน แสดงให้เห็นว่า คนท้องถิ่นใช้รถส่วนตัวเป็นหลักซึ่งได้สอดคล้องกับสรุปผลการวิจัยส่วนของปัญหาและผลกระทบหัวข้อ 5.2 ว่า การมาถนนคนเดินด้วยรถส่วนตัวของคนท้องถิ่นทำให้เกิดปัญหาจราจรและมลพิษ ส่วนประเด็นความต้องการอื่นมีความตรงกันในทุกกลุ่ม คือ การจัดให้มีที่นั่งพักและที่ทิ้งขยะให้เพียงพอ จึงเป็นประเด็นที่ควรจัดการโดยเร่งด่วน

5.6 การอภิปรายผลการตรวจสอบถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ตามกรอบ “การพัฒนาที่ยั่งยืน”

- ด้านเศรษฐกิจ สร้างมูลค่าเชิงเศรษฐกิจได้จริง ควรควบคุมกิจกรรมการค้าให้ลดลง
- ด้านสังคม สร้างพื้นที่ทางสังคมที่สามารถกระตุ้นให้คนออกมาพบปะสังสรรค์ แลกเปลี่ยน เรียนรู้วัฒนธรรมซึ่งกันและกัน สามารถดึงดูดเด่นด้านศิลปวัฒนธรรมล้านนาในเมืองเชียงใหม่มาใช้ได้
- ด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อม ขาดมิติการพัฒนาด้านสภาพแวดล้อม เพราะสามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเฉพาะบริเวณปิดถนนเท่านั้น ยังขาดการพัฒนาสภาพแวดล้อมหลายด้าน โดยเฉพาะด้านการจราจร มลพิษ การให้ความสำคัญกับอาคารและโบราณสถาน

5.7 การอภิปรายผลการวิจัยต่อของวัตถุประสงค์ดั้งเดิมของถนนคนเดินตามนโยบายของรัฐบาล “ลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการท่องเที่ยว”

ผลการวิจัยแสดงว่า ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่บรรลุวัตถุประสงค์ดั้งเดิม คือ ด้านการท่องเที่ยว แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์เรื่อง การลดมลพิษและการประหยัดพลังงาน เพราะ ก่อให้เกิดมลพิษ มีการใช้พลังงานจากการเดินทาง การบรรลุวัตถุประสงค์เรื่องการท่องเที่ยว นั้น นับว่าประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก ทั้งเรื่อง การสร้างภาพลักษณ์แก่เมืองท่องเที่ยว สร้างพื้นที่จับจ่าย พักผ่อน เรียนรู้ศิลปวัฒนธรรมล้านนาได้ในพื้นที่เดียว อย่างไรก็ตาม พบว่า ถนนคนเดินก็มีผลกระทบต่อแหล่งจับจ่ายหลักอื่นที่นักท่องเที่ยวเคยเดินทางไป เช่น บ่อสร้าง บ้านถวาย ไนท์บาซาร์ ซึ่งหากมีงานวิจัยสนับสนุนในส่วนนี้จะได้อะไรชัดเจนขึ้น



ภาพที่ 5.6 แสดงผังจำลองโครงข่ายถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่โดยภาค

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีประวัติใช้วัดความสำเร็จ คือ การเป็นพื้นที่สาธารณะของคนท้องถิ่น ที่มีการใช้อย่างต่อเนื่อง มีความหลากหลายและมีเอกลักษณ์ มีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่ถนนคนเดินที่ยั่งยืนในอนาคต งานวิจัยนี้จึงต้องการศึกษาความต้องการของผู้ใช้ถนนคนเดินว่ามีความคิดเห็นอย่างไรต่อประเด็นต่างๆ และมีความต้องการพัฒนาในพื้นที่ใด ส่วนใด

กรอบความคิดของการวิจัย

บริบทของพื้นที่ศึกษา

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

การสร้างงานคนในพื้นที่สาธารณะ

บทบาทของชุมชน

ทำแบบสอบถาม

สำรวจพื้นที่ศึกษา

สร้างตัวเล็งเส้นทาง

สัมภาษณ์

สำรวจอย่างละเอียด

แบบสอบถาม

บูรณาการผลการวิจัย

สังเคราะห์แนวทางการจัดการ

การจัดการปัจจุบัน

- ถนนคนเดินวันอาทิตย์
- ถนนคนเดินกลางคืน
- ถนนคนเดินโอเอซิส

การพัฒนาในระยะยาว

- พื้นที่ในเขตเก่าแห่งเมือง
- พื้นที่นอกเขตเก่าแห่งเมือง
- ด้านทิศตะวันออกไปจนถึงริมฝั่งแม่น้ำ

ที่มา

ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่

โดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
พฤษภาคม 2547

ที่มาและวัตถุประสงค์ในการวิจัย

ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ที่มีมาจากรายการของรัฐบาล 2545 โดยเปิดถนนเพื่อลดมลพิษ ประหยัดพลังงานและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยขยายผลมาถึงเชียงใหม่ในฐานะเมืองในเขตภูมิภาค ปัจจุบันถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ดำเนินการมาแล้ว 2 ปีเศษ

งานวิจัยเรื่องโครงการถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย 3 ประการ คือ

- เพื่อสร้างฐานความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดิน
- เพื่อเสนอแนะทางกำจัดทำโครงข่ายเส้นทางและจัดการรูปแบบ
- เพื่อศึกษาถึงการพัฒนาที่ยั่งยืน ประสิทธิภาพของถนนคนเดิน

เกณฑ์ในการเลือกถนนเพื่อพัฒนาเป็นถนนคนเดิน

1. ด้านการจราจร หลีกเลี่ยงการเป็นถนนสายหลัก ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรและมลพิษ
2. ด้านการเข้าถึง เข้าถึงได้ง่ายด้วยการเดินหรือจักรยาน ตลอดจนมีพื้นที่ที่จอดรถเพียงพอในระยะที่สามารถเดินได้เพื่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชน
3. ด้านพื้นที่ ควรเป็นพื้นที่ที่มีสภาพและศักยภาพที่ดี
4. ด้านการส่งเสริมสภาพแวดล้อม อยู่ในทำเลที่สามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีแก่เมืองในภาพรวมได้
5. ด้านชุมชน มีความเป็นย่านและชุมชนที่เหมาะสม

องค์ประกอบในการสร้างถนนคนเดิน

1. วัสดุพื้นผิวถนน ควรเลือกการเดินที่ปลอดภัย
2. ส่วนตกแต่งถนน ควรมีการจัดวางองค์ประกอบส่วนตกแต่งให้เหมาะสม สวยงาม เพียงพอ
3. ภูมิทัศน์ควรปลูกไม้ยืนต้นท้องถิ่นให้ร่มรื่นกับการปลูกไม้คลุมดินบางส่วนเพื่อลดความร้อน
4. สภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมที่ดี มีจุดสนใจและเอกลักษณ์
5. ระบบขนส่งมวลชนและการจราจร มีระบบขนส่งมวลชนรวมกับการจัดเส้นทางสัญจรประเภทต่างๆ ให้เหมาะสมและปลอดภัย

ภาพที่ 5.7 แสดงแนวคิดเกี่ยวกับถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ในอนาคต

5.8 การสังเคราะห์เรื่อง Cost-Benefit ของถนนคนเดินที่มีต่อเมืองเชียงใหม่

Cost	Benefit
<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ประกอบด้วย 1. งบประมาณเริ่มต้น 20 ล้านบาท 2. ค่าใช้จ่าย 7,000 – 30,000 บาท/ครั้ง 3. ค่าดำเนินการของเจ้าหน้าที่โครงการ สัปดาห์ละ 10 – 20 คน ใช้งบเงินเดือน 4. ค่าไฟฟ้า เก็บจากผู้ออกร้าน 10 บาท/ราย 5. ค่าบริการสาธารณะ เทศบาลร่วมกับวัด หน่วยงานรัฐด้วยงบประมาณและบริจาค 6. ค่าเสื่อมราคาของพื้นที่ และของเจ้าของสถานที่ เช่น วัด ยังไม่มีการประมาณการ	<u>ด้านเศรษฐกิจ</u> ประกอบด้วย 1. เงินหมุนเวียนการจับจ่ายคิดจากการใช้จ่ายเฉลี่ยจากแบบสอบถาม 274 บาท/คน * จำนวนคน 35,000 คน เป็นเงินประมาณ 9-10 ล้านบาทต่อวัน ทั้งนี้ความผูกพันของคนเดินไม่ต่างกันในช่วงท่องเที่ยว 2. การได้นำเสนอสินค้าทดลองตลาด ของผู้ผลิตท้องถิ่นโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย 3. สร้างงาน รายได้ อาชีพเสริม 4. ส่งเสริมการท่องเที่ยว 5. สร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่เมืองท่องเที่ยว
<u>ด้านสังคม</u> 1. ผลกระทบต่อวิถีชีวิต พื้นที่อยู่อาศัย/ค้าขายของคนในพื้นที่ 2. ผลกระทบต่อศาสนสถาน จากการรบกวนความสงบ การจัดกิจกรรมไม่เหมาะสมในวัด	<u>ด้านสังคม</u> 1. สร้างพื้นที่สาธารณะเพื่อการสังคมนันทนาการ 2. ส่งเสริมคุณภาพชีวิตแก่เมือง 3. สร้างพื้นที่เพื่อคนเดินเท้า 4. ส่งเสริมครอบครัวได้ใช้เวลาทำกิจกรรมร่วมกันที่สร้างสรรค์ 5. ลดปัญหาเยาวชนด้วยการสร้างพื้นที่ให้ได้แสดงออก
<u>ด้านสภาพแวดล้อม</u> 1. เพิ่มมลพิษแก่พื้นที่ใกล้เคียง 2. ความแออัดของพื้นที่จอดรถเป็นมลทัศน 3. ผลกระทบต่อสุขภาพผู้อาศัยที่อยู่ใกล้เคียง 4. การจราจรที่คับคั่ง ทำให้เกิดอุบัติเหตุ	<u>ด้านสภาพแวดล้อม</u> 1. สร้างสภาพแวดล้อมและลดมลพิษ 3. นำไปสู่การพัฒนากระบวนการสุขภาพชุมชน ส่งมวลชนแก่เมือง 4. ส่งเสริมการสัญจรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

5.9 ประเด็นอื่นๆ

- การมีส่วนร่วมของประชาชน ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ขาดกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน ทำให้คนที่อยู่ในพื้นที่ได้รับผลกระทบ ถนนคนเดินในเมืองตัวอย่างแสดงให้เห็นว่า การพัฒนาถนน

คนเดินเป็นกระบวนการที่ใช้เวลาทำประชาพิจารณ์ต่อเนื่อง อาศัยเครือข่ายสังคมมาสนับสนุน เช่น กลุ่มทางเลือกเดินทางโดยไม่ใช้รถยนต์ จักรยาน Car Pool

- การพัฒนาเพื่อการเดินเท้า ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ควรขยายความจากกิจกรรมเฉพาะบริเวณไปสู่การพัฒนาการเดินเท้าในเมือง
- การสร้างจิตสำนึกและความตระหนักรู้ของผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติต่อการเดินเท้า คนเป็นทั้งผู้ขับขี่และคนเดิน แต่เวลาเป็นผู้ขับขี่จิตสำนึกต่อคนเดินมักลดลงไป ทั้งที่กฎหมายกำหนดสิทธิของคนเดินชัดเจน ดังนั้น จึงต้องสร้างจิตสำนึกและความตระหนักรู้ของผู้ขับขี่ที่ปฏิบัติต่อคนเดิน เป็นหน้าที่ของทุกฝ่ายที่ต้องช่วยกันให้ความรู้ อบรม ปลูกฝังจิตสำนึกให้เกิดขึ้น
- การใช้ศักยภาพและบริบทของพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมากของเมือง แต่ถูกนำมาใช้น้อย ควรทบทวนการใช้ประโยชน์มากขึ้น

ส่วนที่ 2 การสังเคราะห์แนวทางพัฒนาเมืองเชียงใหม่ตามแนวคิดการเดินเท้า

การวางแผนในภาพรวม การวางแผนในภาพรวมมีเพื่อกำหนดกรอบการพัฒนาและป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นในภาพรวม มีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. พัฒนาแผนแม่บทรองรับ เพราะการพัฒนาการเดินเท้านั้น เมืองประกอบด้วยหลายด้านมาเกี่ยวข้อง เป็นการคิดเชิงระบบที่ผสมผสานความเชี่ยวชาญและความรู้ในหลายองค์ประกอบ เพื่อป้องกันมิให้การพัฒนาด้านหนึ่งกระทบต่อด้านอื่น
2. มีระยะเวลาในการปรับเปลี่ยนเพื่อเตรียมพร้อมในการสร้างระบบกายภาพและให้เวลาแก่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคน
3. มีคณะทำงานที่มีความรู้ ความเข้าใจในประเด็นของการพัฒนาการเดินเท้าที่เป็นส่วนหนึ่งเพื่อเมือง นำอยู่ คณะผู้บริหารท้องถิ่นควรแสวงหาที่ปรึกษาที่เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเท้าทั้งในด้านเทคนิคการจราจรและขนส่ง และด้านสุนทรียศาสตร์ เพื่อให้เป็นไปตามหลักการออกแบบระบบที่ดี มีความสวยงามรื่นรมย์
4. มีการประสานความร่วมมือจากทุกฝ่ายทั้งรัฐและเอกชน ในส่วนของภาครัฐควรมีการประสานงานระหว่างหน่วยงานให้การดำเนินงานโครงสร้าง ระบบไฟฟ้า ประปา ระบายน้ำ โทรศัพท์ ดำเนินไปพร้อมกัน เอกชนเป็นส่วนสำคัญอีกส่วนหนึ่งเพราะพื้นที่เอกชนเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เมือง การที่เอกชนพร้อมใจกันปรับปรุงสภาพแวดล้อมของอาคารบ้านเรือนให้ดีขึ้น เป็นการสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่สำคัญ การปรับปรุงสภาพแวดล้อมมิใช่เพียงการปลูกต้นไม้และรักษาความสะอาดหน้าร้าน แต่รวมถึงการบำรุงรักษาสภาพอาคารให้สวยงามน่าดูไม่ขัดกับบริบทโดยรอบโดยกระทำเป็นประจำตามรอบเวลาอันควร การไม่ติดตั้งป้ายร้านค้าหรือแต่งหน้าร้านเกะกะรุงรังที่เป็นมลทัศน การไม่รุกรัลทางเท้าแม้จะเป็นด้วยวัตถุประสงค์เพื่อการสร้างความสวยงาม แต่ทำให้ทางเท้าหายไปหรือแคบลงไป

5. มีการออกกฎระเบียบควบคุมการใช้งานของคนในระยะยาว ประกอบด้วย มาตรฐานการออกแบบทางเท้าและพื้นที่คนเดิน เทศบัญญัติเฉพาะควบคุมอาคารใหม่และปรับปรุงอาคารเก่า ตลอดจนป้ายโฆษณาต่างๆ

แนวทางการพัฒนาการเดินเท้าสำหรับเมืองเชียงใหม่ในภาพรวม เรียบเรียงและสังเคราะห์ความรู้จากการวิจัยเพื่อเป็นแนวทางพัฒนาโดยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. **สร้างระบบขนส่งมวลชนในเมืองเชียงใหม่** ขนส่งมวลชนเป็นกลไกสำคัญที่จะลดการใช้รถยนต์และเพิ่มการเดินอย่างมีคุณภาพในเมือง เมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันต้องการระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมต่อจากในเมืองถึงนอกเมืองให้เพียงพอ และรับคนจากจุดเชื่อมต่อสู่ระบบเวียนในเมือง
2. **พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพเป็นพื้นที่เพื่อการเดินเท้า** คุณภาพการเดินเท้าของเมืองในภาพรวมเป็นหนึ่งในคุณภาพชีวิตของคนในเมือง จากการสำรวจพื้นที่ในระหว่างวิจัยพบพื้นที่คนเดินที่ต้องการพัฒนาคุณภาพ โดยเสนอแนวทางพัฒนาประกอบด้วยดังนี้
 - **ถนนรอบคูเมืองด้านในและถนนสายหลักภายในคูเมือง**
แนวทาง พัฒนาทางเท้าโดยกำจัดสิ่งกีดขวางออกและขยับแนวเฟอร์นิเจอร์บนทางเท้าให้อยู่ในแนวเดียวกันเพื่อเคลียร์พื้นที่เดินให้กว้างขึ้น ปรับปรุงสภาพแวดล้อมกายภาพ สถาปัตยกรรม และภูมิทัศน์ ให้มีความสะอาดตา ในระยะยาวเสนอให้ปิดถนนบางสาย เช่น ถนนราชดำเนิน เป็นถนนคนเดินที่ถาวรได้ โดยอาจประณีตประណให้รถในพื้นที่เข้าได้บ้าง น่าจะเป็นทางเลือกที่เหมาะสม
 - **พื้นที่ริมน้ำ มีพื้นที่หลัก ได้แก่ ริมแม่น้ำปิงและคลองแม่ข่า**
แนวทาง พัฒนาพื้นที่ขนาดใหญ่เป็นสวนสาธารณะริมน้ำเพื่อพักผ่อน ส่วนพื้นที่แคบยาวขนานลำน้ำควรเข้าถึงได้ต่อเนื่องโดยปรับปรุงสภาพแวดล้อมเป็นแบบทางเดินธรรมชาติ (Linear Park and Natural Trail) มีภูมิทัศน์ธรรมชาติสวยงาม
 - **พื้นที่เชื่อมต่อเมืองด้านตะวันออก ย่านถนนท่าแพ ลอยเคราะห์ และช้างคลาน**
แนวทาง พัฒนาเป็นพื้นที่คนเดินประเภทถนนจับจ่ายตามประวัติศาสตร์ที่เป็นถนนการค้าของเมือง พัฒนาสภาพแวดล้อมกายภาพเกี่ยวกับทางเท้า เฟอร์นิเจอร์ ผิวดิน สถาปัตยกรรม จัดการป้ายโฆษณา
 - **พื้นที่ตลาดในเมือง ประกอบด้วย ถนนช่วงเมรุ (ตรอกเล่าโจ้ว) ตลาดต้นลำไย ตลาดวโรรส ไปจนถึงริมแม่น้ำปิง ตลอดจนย่านตลาดต่างๆ เช่น ตลาดช้างเผือก ตลาดสุเทพ ตลาดธานีรินทร์ ตลาดประตูเชียงใหม่**
แนวทาง ควรพัฒนาพื้นที่ที่คนเดินโดยคงถนนเพื่อการสัญจรของรถไว้เนื่องจากความต้องการในการขนส่งทั้งของผู้ขายและผู้ซื้อ แต่ควรพัฒนาพื้นที่ทางเท้าให้กว้าง มีคุณภาพ จัดระเบียบหาบเร่แผงลอย ควบคุมรถสาธารณะที่เข้าออกทั้งจุดจอดและเวลารับส่งให้ชัดเจน

- พื้นที่รอบสถานศึกษา พื้นที่รอบสถานศึกษามีการเดินเท้าที่เข้มข้นและมีรอบเวลาที่ชัดเจนตามเวลาเข้าออกสถานศึกษา

แนวทาง เน้นเป็นพื้นที่คนเดินที่มีคุณภาพ โดยคงระบบสัญจรของรถยนต์ไว้และพัฒนาพื้นที่คนเดินให้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน ในบางพื้นที่อาจทำเป็นพื้นที่เฉพาะคนเดินแบบ Shared Street ประกอบระบบ Traffic Calming แก่รถยนต์ที่เข้ามาในพื้นที่ตามความเหมาะสม

- พื้นที่แหล่งท่องเที่ยวในเมืองและนอกเมือง เช่น วัวลาย บ่อสร้าง บ้านถวาย

แนวทาง ควรพัฒนาระบบเดินเท้าเอื้อต่อการจับจ่ายได้อย่างปลอดภัย สะดวกสบาย มีที่จอดรถส่วนบุคคลและขนส่งมวลชนนำเที่ยวเชื่อมต่อกับเมืองที่เพียงพอ

กระบวนการพัฒนาพื้นที่ตัวอย่างของเมืองเชียงใหม่ : ถนนราชดำเนิน

เพื่อความเข้าใจและนำไปใช้ได้จริง ได้ศึกษาผ่านพื้นที่ตัวอย่างเพิ่มเติมเพื่อลงรายละเอียด โดยเลือกถนนราชดำเนินเป็นกรณีศึกษามีพื้นที่จากประตูท่าแพถึงวัดพระสิงห์



ภาพที่ 5.7 พื้นที่ตัวอย่างถนนราชดำเนิน



เกณฑ์การพิจารณาพื้นที่นี้เป็นพื้นที่ตัวอย่างเนื่องจากมีบริบทที่เหมาะสม มีจำนวนคนเดินเข้มข้น อยู่เดิม มีความเป็นย่านและมีพื้นที่ขอบชัดเจน มีจุดศูนย์รวมและจุดหมายทางทั้งต้นทางและปลายทาง เป็นถนนที่มุ่งสู่วัดสำคัญของเชียงใหม่ คือ วัดพระสิงห์ ผ่านสี่แยกกลางเวียงสถานที่สวรรคตของปฐมกษัตริย์แห่งอาณาจักรล้านนา มีศาสนสถานเก่าแก่อยู่ตลอดสองข้างทาง เป็นถนนแกนหลักแนวตะวันออก - ตะวันตกของเมืองเชื่อมต่อกับถนนท่าแพย่านการค้าสำคัญ มีสภาพแวดล้อมและสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า มีเรื่องราวประวัติศาสตร์หลากหลาย เป็นถนนที่คนรับรู้ว่าเป็นถนนคนเดิน จึงเป็นการเริ่มต้นที่ดีในการทำให้กิจกรรมถนนคนเดินมีการสร้างสภาพแวดล้อมถาวรให้พัฒนาไปสู่ถนนคนเดินถาวร

สภาพปัญหาบนถนนราชดำเนิน (ภาพประกอบหน้าถัดไป)

1. ทางเท้า ขนาดความกว้างที่ไม่ได้มาตรฐาน การยกระดับทางเท้าหน้าร้านทำให้เกิดระดับต่างกันตลอดพื้นที่และบีบพื้นที่ทางเดินหลักให้ลดลง มีการรुकล้ำทางเท้าเพื่อการใช้งานอื่น
2. พื้นที่ถนน เป็นถนน 2 ช่องจราจรและมีไหล่ทาง มีการจราจรพลุกพล่านตลอดวัน มีรถยนต์จอด 2 ข้าง พื้นถนนได้รับการปรับปรุงเป็นบล็อกตัวหนอน ซึ่งมีสภาพใช้งานได้ตลอดแนว
3. เฟอร์นิเจอร์บนทางเท้า กีดขวางทางเดิน ขรุขระ ไม่มีการจัดการร่วมกัน

4. ต้นไม้และการการตกแต่งภูมิทัศน์ มีการปลูกต้นไม้ตลอดแนว แต่ส่วนใหญ่ก็ติดขวางการเดิน
5. เอกลักษณะของถนน แม้มีเอกลักษณ์ที่ชัดเจนแต่พื้นที่บางช่วงไม่ได้รับการพัฒนากายภาพจนทรุดโทรม
6. มีพื้นที่เปิดโล่งที่มีศักยภาพแต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาหลายจุด
7. สถาปัตยกรรม ถนนราชดำเนินประกอบด้วยอาคารอนุรักษ์หลายแห่ง ที่ยังปิดตัวเองจากการเข้าถึง รกรุงรัง เป็นที่จอดรถ ส่วนอาคารเอกชนทรุดโทรม ตั้งป้ายโฆษณา ตกแต่งไม่กลมกลืนสภาพโดยรอบ



ปัญหาลดลงได้เมื่อยกระดับน้อยลงหรือทำเป็นทางลาด

ปัญหาระดับทางเท้าหน้าร้านสูง



ทางเท้าแคบถูกกีดขวางด้วยเฟอร์นิเจอร์ถนนและการรुक้า



การแก้ไขโดยจัดแนวเฟอร์นิเจอร์ตามทางเท้าแนวขอบถนน เพิ่มระยะร่นหน้าร้าน จัดเป็นที่นั่งให้คนเดิน

การแต่งร้านและป้ายโฆษณา



แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย

1. สร้างขนส่งมวลชน เสนอให้มีระบบขนส่งมวลชนของเมืองมารองรับ โดย เชื่อมต่อที่จุดศูนย์รวมทางเข้าออก 2 จุด คือ วัดพระสิงห์และประตูท่าแพ และผ่านถนนราชดำเนินเพื่อเป็นบริการแก่พื้นที่
2. เปลี่ยนระบบการสัญจรจากใช้รถมาสู่การเดิน เนื่องจากพื้นที่มีการใช้งานที่หลากหลาย ส่วนหนึ่งเป็นร้านค้าที่มีกิจกรรมการใช้รถขนส่ง จึงเสนอให้เป็นถนนราชดำเนินเป็นถนนที่เน้นการเดินเท้า คือ คนและรถใช้พื้นที่ร่วมกันแต่ให้สิทธิแก่คนเดินเท้าเป็นหลักโดยจัดการพื้นที่ทางเท้าให้มีความปลอดภัย รวดเร็วไม่ต้องควบคุมความเร็วให้ไม่เป็นอันตรายแก่คนเดินเท้า ควบคุมรถสาธารณะที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านเข้าออก ธุรกิจขนาดใหญ่ให้จอดรถด้านหลังอาคารในพื้นที่ส่วนบุคคล ริมถนนให้จอดรถได้ชั่วคราว สองข้างถนนมีทางจักรยาน และจุดจอดและล้อจักรยาน
3. พัฒนาสภาพแวดล้อมของคนเดิน ซึ่งสำหรับถนนราชดำเนินนี้ พบว่า มีการพัฒนามาบ้างแล้ว แต่ยังไม่สมบูรณ์ แนวทางปรับปรุงสภาพแวดล้อม มีรายละเอียด ดังนี้
 - ทางเท้า ควรมีการพัฒนาเพื่อรองรับการเดินอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การจัดการทางเท้าทั้งหมดให้มีระยะ Clear Pathway โดยกำหนดระยะทางเดินโดยไม่มีสิ่งกีดขวางตลอดแนวอย่างน้อย 1.50 เมตร (ระยะคนเดินสวนกันได้) มีระยะ Curb ระยะหน้าร้านที่เป็นแนวชัดเจน สิ่งก่อสร้างและองค์ประกอบถนนที่รูก้าทางเท้าควรย้ายออกทั้งหมดและจัดวางไว้เป็นแนวขอบถนน การยกระดับบนทางเท้าติดกับหน้าร้านควรปรับใหม่ให้เป็นทางลาดจากหน้าร้านลงมายังถนนให้สามารถขยายการเดินได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนระดับ อาคารที่มีการร่นเข้าไปจากแนวทางเท้าหน่วยงานท้องถิ่นควรเสนอจัดภูมิทัศน์ให้สวยงามและบำรุงรักษาให้เหมือนพื้นที่สาธารณะเพื่อใช้พื้นที่ส่วนหนึ่งเพื่อเป็นจุดพักย่อยแก่คนเดิน โดยอาจมีการจัดวางที่นั่งพัก โทรศัพท์ ป้าย
 - องค์ประกอบถนน เสนอให้มีการออกแบบให้ใช้พื้นที่น้อยรวมการใช้งานเข้าด้วยกัน ไม่ว่า ที่นั่ง เสาไฟ โทรศัพท์ ตู้ไปรษณีย์ ถังขยะ ป้าย สัญญาณต่างๆ โดยการติดตั้งจะต้องอยู่นอกเขตพื้นที่ทางเดินทั้งหมดโดยย้ายไปวางในแนว Curb ที่ออกแบบให้กว้างขึ้นในจุดที่ต้องมีการติดตั้งองค์ประกอบถนนที่ใช้พื้นที่มาก เช่น ตู้โทรศัพท์ ให้มีเฉพาะจุดที่กว้างพอ
 - ต้นไม้และการตกแต่งภูมิทัศน์ ควรมีการปลูกต้นไม้ยืนต้นตลอดแนวให้ร่มเงา โดยเป็นต้นไม้ที่มีความหมายแก่พื้นที่ มีคำอธิบายให้ความรู้เรื่องพืชพรรณประกอบ หากเป็นไปได้ ควรย้ายตำแหน่งต้นไม้เดิมที่ขวางทางเดินมาอยู่แนว Curb ด้วย
 - สร้างเอกลักษณ์ของถนน โดยยึดข้อมูลประวัติศาสตร์ของพื้นที่
 - พื้นที่เปิดโล่ง ถนนราชดำเนินมีพื้นที่เปิดโล่งที่มีศักยภาพหลายจุด โดยเฉพาะทางแยกหลัก มีความเชื่อมโยงเชิงพื้นที่แต่ถูกบดบังด้วยอาคารพาณิชย์ หากสามารถพัฒนาพื้นที่เหล่านั้นให้ใช้งานได้ เปิดมุมมองให้เชื่อเชิญเข้าไปใช้ จะเป็นพื้นที่พักผ่อนและประกอบกิจกรรมเมืองได้
 - จุดแวะพัก ตามมาตรฐานการเดิน ทุกระยะประมาณ 400 เมตรควรมีจุดแวะพักย่อย และทุก 800 เมตรมีจุดแวะพักหลัก เมื่อวางตำแหน่งตามพื้นที่จริงแล้ว ทั้งจุดแวะพักย่อยและหลักมีอยู่ในพื้นที่และมีการใช้งานโดยคนเดินอยู่แล้ว หากแต่ยังไม่ได้รับการจัดการเรียบร้อย จึงเสนอให้ปรับปรุงพื้นที่ต่อไปเป็นจุดแวะพักหลัก คือ ประตูท่าแพ สีแยกกลางเวียง สีแยกหน้าสถานีตำรวจ และลานด้านหน้าวัดพระสิงห์ ส่วนจุดแวะพักย่อย ได้แก่ พื้นที่วัดทุกแห่ง บริเวณหน้า

สถานบริการน้ำมันเชลล์ ด้านหน้าบริษัท Perfect Laundry ด้านหน้า AUA ด้านหน้าร้านกาแฟต่าง ๆ ด้านหน้าคริสตจักร

- สถาปัตยกรรม อาคารบนถนนราชดำเนินทั้งหมดควรบูรณะให้มีสภาพที่ดี สถานที่ประวัติศาสตร์ควรเข้าถึงได้และมีการบอกเล่าเรื่องราว อาคารเอกชนควรปรับปรุงสภาพอาคารให้ดีขึ้น สวยงาม กลมกลืนกับสภาพแวดล้อม พื้นที่ชั้นล่างรวมถึงการจัดวางสินค้าและเฟอร์นิเจอร์ที่ใกล้ตาคนเดิน ควรมีการดูแลให้มีสภาพดีอยู่เสมอ มีการกำหนดขนาดและแบบป้ายโฆษณา อาคารสร้างใหม่ควรมีการร่นระยะเข้าไปจากถนนเดิม เพื่อเปิดถนนให้กว้างขึ้นลดความแออัด และอาจใช้เป็นที่ยอดรถชั่วคราวส่วนบุคคลได้ รวบรวมกันต่างๆ ควรโปร่ง การตกแต่งอาคาร รวบรวมกระเบื้องไม้ หรืออื่นๆ คำนึงถึงให้เป็นที่น่าดูได้ เพื่อเป็นที่พักแก่คนเดินทาง การแสดงความมีน้ำใจด้วยน้ำดื่มหน้าบ้านเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งแก่ทางเท้า

ส่วนที่ 3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

ข้อจำกัดหลายประการ คือ องค์ความรู้ของไทยที่เกี่ยวข้องกับการเดินเท้ามีน้อยและความรับรู้ของคนไทยต่อถนนคนเดินเป็นกิจกรรมทำให้การพัฒนาไม่ถูกทาง การเพิ่มองค์ความรู้ควรแทรกไปในทุกระดับในหลายมิติ ให้การเดินเท้าเป็นประเด็นที่ได้รับความสำคัญมากขึ้น

หัวข้องานวิจัยที่สามารถวิจัยต่อยอดขยายองค์ความรู้ ได้แก่

- 1) งานวิจัยเกี่ยวกับคุณภาพของการเดินเท้าของไทยที่สัมพันธ์กับตัวแปรด้านต่างๆ งานวิจัยลักษณะนี้เป็นฐานข้อมูลที่สำคัญยิ่งต่อการตัดสินใจของผู้บริหารท้องถิ่นในการวางแผนพัฒนาเมือง เป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของการพัฒนาคุณภาพการเดินเท้าที่ดีที่เมืองในกรณีศึกษาได้ใช้จนประสบความสำเร็จมาแล้ว
- 2) งานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดินในเงื่อนไขและตัวแปร ระเบียบวิธีวิจัยอื่นที่สามารถวิเคราะห์ได้ผลที่ต่างออกไปเพื่อนำผลมาอภิปรายให้ได้ข้อมูลสนับสนุนหรือโต้แย้งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาถนนคนเดินต่อไป

บรรณานุกรม

- กระทรวงพลังงาน. รายงานการประชุมเชิงปฏิบัติการด้านยุทธศาสตร์พลังงานแห่งชาติครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ, 2546.
- กรุงเทพมหานคร. 2545 สตรีล้านนาที่ทำแพเมื่อการท่องเที่ยวสวนศิลปะ. ฉบับวันที่ 7 มีนาคม 2545.
- กรุงเทพมหานคร. เชียงใหม่ดีด้วย 3 ก.พ.ปิดถนนคนเดินตั้งแต่ประตูท่าแพ-แยกอุปกุด. 2545.
- คณะกรรมการธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ทศนคติของประชาชนชาวเชียงใหม่ต่อโครงการถนนคนเดิน. เชียงใหม่, 2546
- คมชัดลึก. หน้า 39, ฉบับวันที่ 30 กันยายน 2546.
- งานวิจัยและประเมินผล, กองวิชาการและแผนงาน เทศบาลนครเชียงใหม่. การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้อาศัยบริเวณชอยถนนท่าแพต่อโครงการถนนคนเดินเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว. เชียงใหม่, 2545.
- งานวิจัยและประเมินผล, กองวิชาการและแผนงาน เทศบาลนครเชียงใหม่. การสำรวจความคิดเห็นของผู้ใช้อาศัย ผู้ประกอบการบนถนนท่าแพต่อโครงการถนนคนเดิน. เชียงใหม่, 2545.
- ชูวงศ์ มณีนี. ผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการถนนคนเดินท่าแพต่อประชาชนที่อาศัยบริเวณถนนท่าแพและถนนช้างคลาน. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. เชียงใหม่, 2546.
- เชียงใหม่นิวส์. ภาพอดีตถนนท่าแพ..เส้นทางการค้าของเชียงใหม่. ฉบับวันที่ 21 สิงหาคม 2545.
- เชียงใหม่นิวส์. โรคเฉื่อยชาที่ทำแพ. ฉบับวันที่ 19 มิถุนายน 2545.
- เทศบาลนครเชียงใหม่. แผนพัฒนาเทศบาลนครเชียงใหม่ 2545, เชียงใหม่ 2545
- ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. การประเมินผลการดำเนินการโครงการถนนคนเดินที่สี่ลม. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 8. ขอนแก่น, 2545.
- นภาพร วงศ์ปี. ความพึงพอใจในงานของผู้ปฏิบัติงานในโครงการถนนคนเดินจังหวัดเชียงใหม่. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. เชียงใหม่, 2546.
- นิธิ เอียวศรีวงศ์. รถยนต์อสุรกายบนถนน. ศูนย์ศึกษาปัญหาเมืองเชียงใหม่. เชียงใหม่, 2545.
- พรทิพย์ สุชาติศิริทรัพย์. ความคิดเห็นด้านสุขภาพของประชาชนต่อโครงการถนนคนเดินท่าแพ. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. เชียงใหม่, 2546.
- กองออกแบบ สำนักการโยธา. มาตรฐาน (แนะนำ) การออกแบบบาทวิถีและเฟอร์นิเจอร์. กรุงเทพฯ, 2540.
- มติชน. 10 มหัตถรรพ์ล้านนาที่ทำแพ วันละล้าน ชื้อหน้าบ้านให้คนเดินคุ้มหรือไม่. ฉบับวันที่ 4 มีนาคม 2545.
- ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี. แนวความคิดเรื่องการเดินเท้าและถนนคนเดินในประเทศไทย. ฮอมภูมิ ครั้งที่ 1. เชียงใหม่, 2546.
- สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่. รายงานสรุปผลการดำเนินงานโครงการเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ของจังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่, 2545.
- สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่. รายงานสถิติจังหวัด ปี 2545. 2545.

สำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต 1 จังหวัดเชียงใหม่. สถิติการท่องเที่ยว, 2544

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ข้อมูลผลิตภัณฑ์จังหวัดเชียงใหม่ ปี 2538 – 2544, 2541.

Appleyard, D. *Public Street for Public Uses*. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1987.

Dalby, E. *Space sharing by pedestrians and vehicles*. Transport and Road Research Laboratory. Birkshire, 1976.

Francis M. *The Making of Democratic Streets, Public Street for Public Uses*. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1987.

Gehl, J. *Life Between Buildings: Using Public Spaces*. 4th Edition. The Danish Architectural Press. Copenhagen, 2001.

Gehl, J and Gemzoe, L. *Public Spaces Public Life*. The Danish Architectural Press. Copenhagen, 1996.

Hall, E.T. *The Hidden Dimension*, Doubleday. New York, 1966.

Harrison, M. *Promoting the Urban Experience in Portland, Oregon*. Public Street for Public Use. Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987.

Hass-Klau, C. *The Pedestrian and City Traffic*. Belhaven Press. 1990.

Jacobs, J. *The Death and Life of Great American Cities*. Random House. New York, 1961.

Lang, Jon. *Urban design : the American experience*. John Wiley. New York, 1994.

Lee, D. *Street as Private Good*. Public Street for Public Use. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1987.

Moudon, A. *Public Street for Public Uses*. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1987.

Cohen, N. *Urban Planning Conservation and Preservation*. McGraw-Hill, 2001.

OTAK. *Pedestrian Facilities Guidebook*. Washington State. 1997.

Pushkarev, B. *Urban Space for Pedestrians*. The MIT Press. 1978.

Rapoport, A. *Pedestrian Street Use: Culture and Perceptio*. Public Street for Public Uses. Van Nostrand Reinhold Company. New York, 1987.

Southworth, M. and Eran Ben, J. *Streets and the shaping of towns and cities*. McGrawhill. New York. 1991.

Sucher, D. *City Comforts: How to Build an Urban Village*. City Comforts Press. Seattle, 1995.

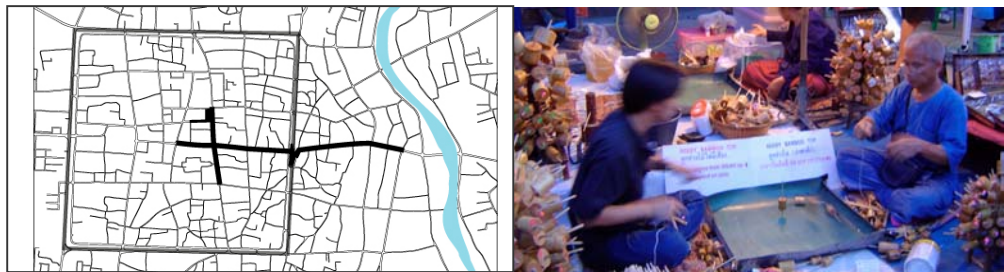
Warren, R. *The Urban Oasis: Guideways and Greenways in the Human Environment*. McGraw-Hill, 1997.

Whyte, W.H. *Recovering the Center*. Doubleday. New York, 1988.

Whyte, W.H. *The Social Life of Small Urban Spaces*, Conservation Foundation. Washington D.C, 1980.

Web Site

www.americawalks.org



ภาคผนวก

ภาคผนวก ข

ตารางแสดงผลการสำรวจสภาพและปัญหาบนถนนสายหลักในเขตพื้นที่ศึกษา

ถนน	ปัญหาที่พบ												
	1. ไม่มีทางเท้า	2. มีทางเท้าแต่ขนาด / ความสูงไม่ได้มาตรฐาน	3. มีการรื้อทำลายของร้านค้าและการจอดรถบนทางเท้า	4. คุณภาพและการจัดวาง Street Furniture	5. คุณภาพของวัสดุพื้นผิวทางเท้า	6. ไม่มีทางข้าม	7. มีทางข้าม แต่ไม่ปลอดภัย	8. การเข้าถึงของคนพิการ	9. ขาดแคลนร่มเงา	10. สภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์เสื่อมโทรม	11. แสงสว่างไม่เพียงพอ	12. สภาพถนนไม่ดี	13. สภาพการจราจร(แออัด, รถวิ่งด้วยความเร็ว) และมลพิษ
ในเขตคูเมือง													
บุญเรืองฤทธิ์	●	●	●	●			●	●					●
อารักษ์		●	●	●			●	●					●
มณีนพรัตน์		●	●	●			●	●					●
ศรีภูมิ		●	●	●			●	●					●
ชัยภูมิ		●	●	●			●	●					●
มูลเมือง		●	●	●			●	●					●
คชสาร	●	●	●	●			●	●					●
ราชเชียงใหม่		●	●	●			●	●					●
ช่างหล่อ	●	●	●	●			●	●					●
บำรุงบุรี		●	●	●			●	●					●
สิงหาราช		●	●	●			●	●					●
เวียงแก้ว	●			●							●		

ปัญหา ที่พบ	ถนน	1. ไม่มีทางเท้า	2. มีทางเท้าแต่ขนาด / ความสูง ไม่ได้มาตรฐาน	3. มีการรุกล้ำของร้านค้าและการจอดรถบนทางเท้า	4. คุณภาพและการจัดวาง Street Furniture	5. คุณภาพของวัสดุพื้นผิวทางเท้า	6. ไม่มีทางข้าม	7. มีทางข้าม แต่ไม่ปลอดภัย	8. การเข้าถึงของคนพิการ	9. ขาดแคลนร่มเงา	10. สภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์เสื่อมโทรม	11. แสงสว่างไม่เพียงพอ	12. สภาพถนนไม่ดี	13. สภาพการจราจร(แออัด, รถวิ่งด้วยความเร็ว) และมลพิษ
พระปกเกล้า		●	●	●	●				●			●		
อินทวโรธ		●	●	●	●				●					
ราชดำเนิน			●	●	●				●					●
ราชมรรคา		●	●	●	●				●			●		
สามล้าน		●	●	●	●				●			●		
จ่าบ้าน		●	●	●	●				●			●		
ราชภาดินัย		●	●	●	●				●			●		
ราชวิถี			●	●	●				●		●			
นอกเขตคูเมือง														
นิมมานเหมินท์			●	●	●			●	●	●				●
ห้วยแก้ว			●	●	●			●	●	●	●			●
สุเทพ			●	●	●	●		●	●	●				●
มหิดล			●	●	●	●	●	●	●	●				●
ทิพย์เนตร		●	●	●	●			●	●		●			●

ปัญหา ที่พบ	ถนน	1. ไม่มีทางเท้า	2. มีทางเท้าแต่ขนาดเล็ก / ความสูงไม่ได้มาตรฐาน	3. มีการรุกล้ำของร้านค้าและการจอดรถบนทางเท้า	4. คุณภาพและการจัดวาง Street Furniture	5. คุณภาพของวัสดุพื้นผิวทางเท้า	6. ไม่มีทางข้าม	7. มีทางข้าม แต่ไม่ปลอดภัย	8. การเข้าถึงของคนพิการ	9. ขาดแคลนร่มเงา	10. สภาพแวดล้อม ภูมิทัศน์เสื่อมโทรม	11. แสงสว่างไม่เพียงพอ	12. สภาพถนนไม่ดี	13. สภาพการจราจร(แออัด, รถวิ่งด้วยความเร็ว) และมลพิษ
		•	•	•	•			•	•		•			•
วิทยาลัย		•	•	•	•			•	•		•			•
ข้างเผือก			•	•	•			•	•	•	•	•		•
โชตนา			•	•	•			•	•	•	•	•		•
วิทยานนท์		•	•	•	•				•	•	•	•		•
ข้างม้อย			•	•	•			•	•		•			•
ท่าแพ			•	•	•			•	•					•
ลอยเคราะห์			•	•	•	•			•		•			
ศรีดอนไชย			•	•	•			•	•		•			•
ข้างคลาน			•	•	•			•	•		•			•
เจริญประเทศ		•	•	•	•			•	•	•	•	•		•
เจริญราษฎร์		•	•	•	•			•	•	•	•			•
ช่วงเมรุ			•	•	•				•					•

ภาคผนวก ค แบบสอบถาม

แบบสอบถาม “โครงการถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่”

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย “โครงการถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่”

ภายใต้การสนับสนุนของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อศึกษา สำนวนประสิทธิภาพและประสิทธิผลของ “ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่” ในปัจจุบัน
- เพื่อหาและวิเคราะห์แนวทางตลอดจนความต้องการด้านการพัฒนาสำหรับโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดินในอนาคต

คำชี้แจง กรุณาใส่เครื่องหมาย / ลงใน หน้าคำตอบที่ท่านเลือกหรือเติมคำในช่องว่างที่กำหนดให้

 ข้อมูลประชากร
--

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุปี
3. ภูมิลำเนา คนท้องถิ่นในเชียงใหม่ อำเภอ.....
จังหวัดอื่น (ระบุจังหวัด).....

 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

4. ในแต่ละครั้งที่ท่านเดิน “ถนนคนเดิน” ท่านใช้จ่ายเงินกับสิ่งใดบ้าง ในราคาเท่าใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
ไม่มีค่าใช้จ่าย

รายการ	ราคา (บาท)
เสื้อผ้าพื้นเมือง	
อาหารและเครื่องดื่ม	
ดนตรีและการแสดงที่มีการเก็บเงินหรือเปิดหมวกขอเงิน	
งานหัตถกรรม เช่น งานแกะสลัก เครื่องจักสาน, เครื่องปั้นดินเผา	
การบริจาค ทำบุญ	
สัตว์เลี้ยง	
บริการ เช่น นวดตัว นวดฝ่าเท้า นวดแผนโบราณ	
อื่นๆ โปรดระบุ.....	
รวม	

5. ระดับความพึงพอใจของท่านต่อสินค้าและบริการที่ได้รับ

รายการ	ระดับความพึงพอใจ					หมายเหตุ
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
คุณภาพสินค้าและบริการ						
ราคา						
มารยาทผู้ขาย						



ข้อมูลด้านสังคม

6. กิจกรรมที่ท่านมีความพอใจและสนใจใน 2 กลุ่มต่อไปนี้ คือ กิจกรรมใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

6.1 กลุ่มที่ 1 กิจกรรมประเภทส่งเสริมความรู้ ศิลปะ สุขภาพ และเยาวชน

ดนตรีและการแสดงเบ็ดหมวก

นิทรรศการ

ศิลปะวาดภาพบนถนน

กิจกรรมบนเวทีสำหรับเด็กเล็ก

การออกกำลังกาย เช่น เต้นแอโรบิค

กิจกรรมสตรีทเอ็กซ์-ทริมของวัยรุ่น เช่น เล่นสเก็ตบอร์ด โชว์อื่นๆ

อื่นๆ โปรดระบุ.....

6.2 กลุ่มที่ 2 กิจกรรมประเภทส่งเสริมความเข้มแข็งของศิลปวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น

ดนตรีพื้นเมืองและการละเล่นพื้นบ้าน

การสาธิตงานหัตถกรรม

กิจกรรมเกี่ยวกับศาสนาในบริเวณวัด

อื่นๆ โปรดระบุ.....

7. ในภาพรวมของ “ถนนคนเดินเชียงใหม่” ท่านต้องการให้ส่งเสริมด้านใดมากที่สุด (ตอบ 1 ข้อเท่านั้น)

ด้านกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน

ด้านส่งเสริมสังคม ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น

ด้านส่งเสริมการท่องเที่ยว

ด้านส่งเสริมเด็กและเยาวชน

อื่นๆ โปรดระบุ.....



ข้อมูลด้านความตระหนัก/ความสำคัญถนนคนเดินเชียงใหม่

8. ท่านคิดว่า “ถนนคนเดิน” มีความสำคัญต่อเมืองเชียงใหม่อย่างไร?

.....
.....

9. ท่านเคยเดิน “ถนนคนเดิน” ที่อื่นทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศหรือไม่?

ไม่เคย

เคย ที่ไหนโปรดระบุ.....

ท่านคิดว่าจุดเด่นของถนนคนเดินบนถนนท่าแพแตกต่างจากที่อื่นที่เคยไปอย่างไร?

.....
.....
.....
.....



ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การทำโครงการช่วยถนนคนเดิน (ให้ดูรายชื่อถนนพร้อมผังประกอบ)

คำชี้แจง ถนนคนเดินเป็นหนึ่งในแนวคิดของการพัฒนาเมืองที่น่าอยู่ที่มีการใช้ในประเทศพัฒนาแล้วมากกว่า 100 ปี ถนนคนเดินสร้างโอกาสในการใช้พื้นที่สาธารณะของคนในเมืองสำหรับส่งเสริมทั้งกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและสร้างโครงข่ายเส้นทางถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่ในอนาคต การวิจัยนี้จึงมีการสำรวจเพื่อหาเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาต่อไป โดยแผนการพัฒนาของถนนคนเดินแต่ละสายนั้นเป็นส่วนที่จะต้องพิจารณาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของรายละเอียดในแต่ละเส้นทางซึ่งเป็นส่วนที่นอกเหนือจากขอบเขตการวิจัยในครั้งนี้

10. ท่านต้องการให้มีการพัฒนาถนนคนเดินบริเวณอื่นด้วยหรือไม่

ต้องการ

ไม่ต้องการ

11. ถ้าท่านตอบต้องการในข้อ 10 จากผังถนนที่แนบ ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาเบื้องต้นแล้วว่ามีความเป็นไปได้ในการเป็นถนนคนเดินโปรดเรียงลำดับเส้นทางที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นถนนคนเดินตามความคิดของท่าน (โปรดตอบให้ครบทั้ง 11 สาย)

เลขที่	ชื่อถนน	ลำดับที่	หมายเหตุ
1	ถนนนิมมานเหมินท์ (ช่วงหอศิลปวัฒนธรรม มช.)		
2	ถนนอารักษ์ (หน้าสวนบวกหาด)		
3	ถนนปกเกล้า (บริเวณอนุสาวรีย์สามกษัตริย์)		
4	ถนนราชดำเนิน (จากโรงแรมมนตรีถึงวัดพระสิงห์)		
5	ถนนช้างม้อย (หน้าตลาดวโรรส)		
6	ถนนเจริญประเทศ (หน้าตลาดไม้ดอกริมแม่น้ำปิง)		
7	ถนนท่าแพ (ถนนคนเดินปัจจุบัน)		
8	ถนนลอยเคราะห์ (ถนนขนานถนนท่าแพ)		
9	ถนนช้างคลาน (หน้าไนท์บาซาร์)		
10	ถนนเจริญประเทศ (เลียบแม่น้ำย่านวัดเกตุ)		
11	ถนนวัวลาย (ย่านเครื่องเงิน)		

12 จาก 5 อันดับแรกที่ท่านเลือกในข้อ 11

12.1 ท่านมีข้อเสนอแนะให้มียุทธศาสตร์ใด ?

จัดพร้อมกัน

หมุนเวียนสลับกันจัด

12.2 ท่านคิดว่าควรจัดในช่วงไหน (ตอบได้เพียง 1 ข้อ)

รายอาทิตย์ช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์

รายเดือนช่วงสิ้นเดือน

ตามเทศกาลประเพณีของชาติและท้องถิ่น

ตามปฏิทินส่งเสริมกิจกรรมของแต่ละพื้นที่

อื่นๆ โปรดระบุ.....

13. สภาพแวดล้อมที่ท่านอยากส่งเสริมให้เกิดขึ้นหรือปรับปรุงบนถนนคนเดินเส้นทางใหม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

จัดภูมิทัศน์

เพิ่มที่นั่งพัก

แสงสว่างตอนกลางคืน

พื้นที่จอดรถ

เพิ่มจุดทิ้งขยะ

จัดรถสุขาเคลื่อนที่

จัดรถบริการเวียนรอบเมืองมายังพื้นที่ถนนคนเดิน

จัดให้มีบรรยากาศเฉพาะตัวที่เป็นเอกลักษณ์ (ระบุ เช่น ล้านนา/สมัยใหม่).....

อื่นๆ โปรดระบุ.....

ขอขอบคุณที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม