สัญญาเลขที่ MRG5480276

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ
การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล สถาบันอาศรมศิลป์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกอ. และ สกว.ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

กิตติกรรมประกาศ

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

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

งานสำรวจถนนคนเดิน 15 สายในช่วงเวลา 1 ปี เป็นการเดินทางเพื่อเก็บข้อมูลอย่างเข้มข้นภายใต้เวลาอันจำกัด เพราะถนนคนเดินมีช่วงเปิดเพียงสัปดาห์ละ 1 - 3 วัน หากไม่มีผู้ช่วยวิจัยที่ดี ย่อมไม่อาจสำเร็จลงได้ ผู้วิจัยขอขอบคุณลูกศิษย์ปริญญาโท รหัส 55 นางสาวชมพูนุท คงพุนพิน นางสาวอภิญญา ผลสวัสดิ์ นางสาวอาภาภรณ์ วงศ์ลักษณพันธ์ สำหรับความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลภาคสนามบางส่วน และหวังว่าการฝึกภาคสนามครั้งนี้จะเป็นประโยชน์แก่วิทยานิพนธ์ของนักศึกษาในภายหน้า ขอขอบคุณคุณวราภรณ์ เล้ารัตนานุรักษ์ คุณศิวรรจน์ จารุกิตติ์นราธร และบุคลากรสังกัดศูนย์วิจัยและบริการวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สำหรับความช่วยเหลือด้านการประสานงานวิจัยจนแล้วเสร็จ

ท้ายที่สุด ขอขอบคุณครอบครัวสำหรับการร่วมสำรวจถนนคนเดินบางครั้งและสำหรับกำลังใจตลอดระยะเวลาวิจัยนี้ หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับคำแนะนำเพื่อปรับปรุงวิจัยต่อไป

ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี

กรกฎาคม 2555

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทคัดย่อ

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

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผ่านถนนคนเดินใน 4 ภาคของประเทศไทย
2. เพื่ออภิปรายการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดิน ตลอดจนพลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกได้

คำหลัก: ถนนคนเดิน, พื้นที่สาธารณะ, การเดินเท้า, ตลาดนัด, เมือง

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Abstract

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

This research aims:

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

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary)
ทุนพัฒนาศักยภาพในการทำงานวิจัยของอาจารย์รุ่นใหม่

---

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

2. **ชื่อหัวหน้าโครงการ หน่วยงานที่สังกัด ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ โทรสาร และ e-mail**

ผศ.ดร. ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200
โทรศัพท์ 053 942528 ต่อ 106 โทรสาร 053 221448 โทรศัพท์มือถือ 0816137162
e-mail : rawiwan@arc.cmu.ac.th

3. **สาขาวิชาที่ทำการวิจัย** สถาปัตยกรรม

4. **ปัญหาที่ทำการวิจัย และความสำคัญของปัญหา**

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต่อเนื่องจนอยู่ตัว แต่ขณะเดียวกัน ก็มีจำนวนหนึ่งไม่ประสบความสำเร็จ เพราะถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักว่ามุ่งแต่จะค้าขายกันเกินควร หรือถึงขั้นปิดตัวลงไปเพราะไม่มีคนมาใช้ ถนนคนเดินจึงถือเป็นปรากฏการณ์เมืองที่ซับซ้อนของสังคมไทย ที่สะท้อนลักษณะเฉพาะของสังคมตะวันออกในแง่ของการใช้ตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมิใช่เป็นลักษณะของไทยเท่านั้น แต่พบว่าเป็นลักษณะร่วมของเมืองในเอเชีย แต่ก็ยังมีงานวิจัยไม่มากที่ศึกษาเพื่อนำไปสู่ความรู้ความเข้าใจในพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะในแบบของไทยและเอเชีย ซึ่งนับเป็นองค์ความรู้ทางสังคมวัฒนธรรมที่ขาดหายไป หากมีการศึกษาจะมีประโยชน์ทั้งเชิงแนวคิดทฤษฎีและเชิงประยุกต์ ให้เกิดความก้าวหน้าทางวิชาการและวิชาชีพอย่างมีนัยสำคัญได้

งานวิจัยนี้ต่อยอดจากงานวิจัยที่ผ่านมา ด้วยการขยายพื้นที่ศึกษาไปถึง 15 แห่ง ใน 4 ภาคของไทย และใช้แนวคิดบูรณาการเกี่ยวกับ 'พื้นที่สาธารณะ' 'การเดินเท้า' 'ถนนคนเดิน' และ 'ตลาดนัด' องค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้จะนำความก้าวหน้าทางวิชาการและให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะของไทย และขยายไปสู่ของสังคมตะวันออกและโต้แย้งกับแนวคิดแบบตะวันตกได้ การประยุกต์ใช้องค์ความรู้นี้จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะในรูปแบบถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืนทั้งของไทยและของประเทศใกล้เคียงที่มีบริบทสังคมวัฒนธรรมคล้ายคลึงกัน

5. การดำเนินงานโครงการ

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองไทยและรูปแบบการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น ตลอดจนอภิปรายพลวัตความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกและโยงสู่แนวคิดของวรรณกรรมตะวันตก มีแผนการวิจัย ดังนี้

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

6. ขอบเขตของการวิจัย

1. **ขอบเขตพื้นที่** ศึกษาข้อมูลเชิงประจักษ์ในการลงเก็บข้อมูลพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทยโดยเลือกพื้นที่ศึกษาจากแนวคิด (Theoretical sampling) จากถนนคนเดินที่จัดเป็นรอบประจำมาอย่างต่อเนื่องจนอยู่ตัวและเป็นที่รับรู้ ถูกใช้งานสม่ำเสมอและจดจำได้ โดยคาดว่าจะศึกษาถนนคนเดินที่มีผู้ใช้มากเป็นลำดับต้นๆ ของแต่ละภาค โดยขั้นตอนการสำรวจและเลือกถนนเป็นส่วนหนึ่งของวิจัยนี้
2. **ขอบเขตเวลา** เป็นการศึกษาข้อมูลปัจจุบันและย้อนหลังไป ณ ปีที่มีการทำถนนคนเดินนั้นขอบเขตการวิจัยครอบคลุมเวลาวิจัย 12 เดือน โดยศึกษาข้อมูลพื้นฐานเป็นเวลา 3 เดือน ลงภาคสนาม 6 เดือน วิเคราะห์และสรุปผลวิจัย 3 เดือน
3. **ขอบเขตเนื้อหา** ศึกษาให้ครอบคลุมเนื้อหาหลักที่กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์ คือ การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดและการอภิปรายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองในรูปแบบที่พบ

7. สรุปผลสำหรับการใช้งานที่เหมาะสม

ลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

จากการศึกษาพบว่าถนนคนเดินสะท้อนวิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะเดิมที่เคยเป็นย่านคนเดิน เมื่อแนวคิดการใช้ถนนเพื่อกิจสาธารณะแพร่หลายในสังคมไทย ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นจากทำตามอย่างกันมาจนเกิดเป็นรูปแบบพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ ปิดถนนให้คนเดินเป็นบางวันบางเวลา ข้อมูลทุติยภูมิชี้ให้เห็นว่า มีถนนคนเดินที่เปิดดำเนินการต่อเนื่องถึงปัจจุบันประมาณ 30 แห่ง โดยพบในภาคเหนือ ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามลำดับ โดยมีเศรษฐกิจของเมือง ปริมาณการท่องเที่ยว และต้นทุนทางวัฒนธรรมการติดตลาดในแต่ละภาค เป็นปัจจัยสำคัญ

จากการเก็บข้อมูลภาคสนามบนถนนคนเดิน 15 สาย พบว่า ถนนคนเดินแบ่งได้เป็นหลายขนาด ได้แก่ **ถนนคนเดินขนาดใหญ่** พบตามเมืองใหญ่ที่เศรษฐกิจดี คนมีกำลังซื้อสูง และปริมาณนักท่องเที่ยวมีมาก ประกอบด้วย ถนนคนเดินเชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น เชียงคาน **ถนนคนเดินขนาดกลาง** พบได้ตามเมืองหลักหรือรองของภาคที่เศรษฐกิจดี คนมีกำลังซื้อ และมีนักท่องเที่ยวพอสมควร ได้แก่ ถนนคนเดินพิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา **ถนนคนเดินระดับชุมชน**เกิดจากความต้องการของชุมชน โดยอาจอยู่ในเมืองใหญ่ รองหรือเล็กก็ได้ ประกอบด้วย ถนนคนเดินสันโค้งน้อย กาดกองต้า เชียงคานหน้าทอน ส่วน**ถนนคนเดินเครือข่ายรัฐร่วมกับเอกชน** ถือเป็นการทำตลาดนัดโดยใช้ชื่อถนนคนเดินเป็นสื่อประชาสัมพันธ์โดยอาจเกิดบนลานหรือที่ว่างของเอกชนหรือรัฐและประสานความร่วมมือ เช่น ถนนคนเดินภูเก็ต สถานีคนเดินตรัง

ถนนคนเดินพัฒนาโดยการสร้างเสริมบริบทเดิมของถนนและเมืองให้ชัดเจนขึ้น ด้วยการปรับปรุงกายภาพ ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคมวัฒนธรรม ของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญ การมีถนนคนเดินมีข้อดีต่อชุมชนและเมืองทั้งในเชิงเศรษฐกิจ เชิงสังคมและวัฒนธรรม ถนนคนเดินทำให้คนเรียนรู้ รักและหวงแหนและคุณค่าของพื้นที่สาธารณะเมืองมากขึ้น และมีผลให้องค์ประกอบเมืองที่สำคัญไม่สูญหายไป ทั้งยังดำรงอยู่ได้ในสังคมปัจจุบัน แต่ถนนคนเดินก็มีข้อด้อยที่ต้องพึ่งพาระบบจัดการเป็นครั้งคราว ต้องการการประสานความร่วมมือสูง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

และในหลายกรณีก็สร้างปัญหาแก่ชุมชนและเมือง อาทิ รถติด การเข้าออก ความขัดแย้งระหว่างกลุ่มผลประโยชน์

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน ผลสำรวจองค์ประกอบกายภาพแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่อย่างหลากหลายขององค์ประกอบถนนที่เอื้อต่อการเป็นถนนคนเดิน ไม่ว่าจะเป็นขนาดถนน องค์ประกอบถนน ภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม ตลอดจนพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมต่อจากถนน ถนนคนเดินพึ่งพาองค์ประกอบกายภาพ ไปพร้อมกับใช้ความหมายทางประวัติศาสตร์ สังคมและวัฒนธรรมขององค์ประกอบเหล่านี้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ถนนคนเดินให้ชัดเจนขึ้น

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่ทำให้พบข้อมูลสำคัญยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ้อนทับอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน ทั้งสัดส่วนพื้นที่แผงค้า ลักษณะการจัดวางแผงค้าการแบ่งประเภทสินค้า เครือข่ายผู้ค้าหมุนเวียน ที่ไม่ต่างจากตลาดนัด เมื่อพิจารณาร่วมกับกติกา ระเบียบ วิธีการเก็บค่าธรรมเนียมและบรรยากาศ จะพบว่าคล้ายกับตลาดนัดมาก อย่างไรก็ตาม ถนนคนเดินไม่ได้ถูกจัดวางให้เป็นตลาดนัดทั่วไป เพราะมีการจำกัดปริมาณและคุณภาพของการค้าตามแนวทาง (Theme) และกติกาที่กำหนด สิ่งสำคัญที่ทำให้ความเป็นตลาดนัดถนนคนเดินต่างจากตลาดนัดทั่วไป คือ กิจกรรม โดยเฉพาะเชิงสังคมและวัฒนธรรม

ด้านการจัดการถนนคนเดินเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยระดับเมืองมีเทศบาลหรือชุมชนเป็นแกนหลัก ตลอดจนภาคีกลุ่มเอกชนดำเนินงาน โดยระบบประสานความร่วมมือกันและผลประโยชน์ระหว่างกลุ่ม การจัดสรรค่าตอบแทนเหล่านี้ใช้รายได้จากค่าธรรมเนียมแผงค้าเป็นสำคัญ ถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จสามารถสร้างรายได้แก่หน่วยงานได้เป็นอย่างดี

พัฒนาการของถนนคนเดินไทย พบว่ามีแบบแผนที่ทำตามกัน ทั้งการจัดวางพื้นที่และบริหารจัดการได้ด้วยการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ทำให้มีลักษณะร่วมของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผสานกิจกรรมที่คล้ายคลึงกัน

พลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

ถนนคนเดินเกิดขึ้นจากนโยบายภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ขณะเดียวกันก็เป็นความต้องการของคนในเมืองที่ต้องการให้มีถนนคนเดินเพื่อสร้างพื้นที่สาธารณะเมือง ทำให้มีถนนคนเดินเกิดขึ้นทั่วประเทศ ผลการศึกษาถนนคนเดิน 15 สายพบว่า ถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเป็นอันดับแรก และมีกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และสร้างเสริมสังคมวัฒนธรรมท้องถิ่นเป็นอันดับรองลงมา โดยพบว่ามีความเกี่ยวข้องค่อนข้างน้อยกับการส่งเสริมสุขภาพ ตลอดจนสิทธิและเสรีภาพของคนเดินเท้า

หากพิจารณาลักษณะของถนนคนเดินในเมืองของไทย ได้พบความสอดคล้องกับนิยามของพื้นที่สาธารณะในวรรณกรรมตะวันตก ในขณะเดียวกัน ถนนคนเดินได้แสดงลักษณะสำคัญของพื้นที่สาธารณะตะวันออกหลายประการ เราอาจกล่าวได้ว่า การเกิดขึ้นของถนนคนเดินจึงเป็นกระบวนการทางสังคมของการ "สร้างและรื้อฟื้นพื้นที่ถนนให้กลับมาเป็นพื้นที่สาธารณะโดยใช้รูปแบบตลาดนัดที่คนชื่นชอบและสอดแทรกกิจกรรมและวิถีชีวิตที่เป็นที่ต้องการของคนรุ่นใหม่ โดยเสริมเรื่องราวประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรมของเมืองเข้าไป" ถนนคนเดินจึงเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปลี่ยนความจำเจของถนนและสภาพแวดล้อมไปสู่ความเคลื่อนไหว ชีวิตชีวา และการสร้างความหมายแก่สถานที่

ถนนคนเดินยังได้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของการใช้พื้นที่สาธารณะไปสู่การส่งเสริมเดินเท้าในเมืองที่แตกต่างกันระหว่างแนวคิดตะวันตกและตะวันออก แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบถาวร ในขณะที่เมืองตะวันออกมีข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้พัฒนาไปได้ในเชิงกิจกรรมชั่วครั้งคราวไปตามเวลาและสถานที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดินของไทยเป็นรูปแบบหนึ่งของการส่งเสริมการเดินเท้า โดยไม่ได้หมายถึงการปิดถนนให้คนเดินอย่างถาวรเสมอไป ถนนคนเดินแบบเปิดปิดบางเวลาเพื่อทำกิจกรรมรายครั้งจึงมีมานานและยังคงมีอยู่ในเมืองทั่วโลก เพราะถนนนับเป็นโครงข่ายพื้นที่สาธารณะที่ใหญ่ที่สุดของเมือง การทำกิจกรรมบนถนนเป็นบางโอกาสจึงถือการปลดปล่อยและการใช้งานอเนกประสงค์ของพื้นที่สาธารณะ นักวิชาการทั้งตะวันตกและตะวันออกยังตั้งข้อสังเกตว่าการใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นเสน่ห์ของเมืองในเอเชีย เพราะถนนทำหน้าที่เชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม ฉากชีวิตของถนนในเอเชียสะท้อนวัฒนธรรมเครือญาติที่ชื่นชอบการมาอยู่และผ่อนคลายร่วมกัน

นอกจากนี้ ความเป็นตลาดนัดมีแนวคิดสัมพันธ์กับแนวคิดของถนนคนเดิน การติดตลาดบนถนนเปลี่ยนแบบแผนการใช้พื้นที่สาธารณะ สร้างความแตกต่างและความหมายใหม่แก่พื้นที่ ตลาดมีลักษณะสำคัญคือ เป็นที่พบปะทางสังคมที่สามารถเชื่อมโยงคนต่างกลุ่ม ต่างชาติพันธุ์ ต่างวัฒนธรรมที่พื้นที่ประชาคมรูปแบบอื่นทำไม่ได้ เป็นสถานที่สำคัญของเมืองที่แสดงให้เห็นสถานะทางเศรษฐกิจ สังคมวัฒนธรรมของคนในสังคม

เมื่อผนวกผลวิจัยถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยกับแนวคิดพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดินและตลาดนัด ได้พบว่าถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทยจึงเป็นหนึ่งในการจัดวางและใช้พื้นที่สาธารณะเมืองให้สอดคล้องกับความต้องการและวิถีชีวิตชุมชน โดยสอดคล้องทั้งกับวรรณกรรมตะวันตกที่ยอมรับการรื้อฟื้นพื้นที่ที่มีอยู่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ และสอดคล้องกับการใช้พื้นที่สาธารณะตามวิถีสังคมไทยและสังคมตะวันออกที่มีมาแต่โบราณ ด้วยรูปแบบตลาดนัดที่นับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่เป็นที่ชื่นชอบมาจนปัจจุบัน เมื่อถูกปรับโฉม เปลี่ยนชื่อ ผสานกิจกรรมตามรูปแบบการดำเนินชีวิตของคนเข้าไปมากขึ้น ถนนคนเดินแบบตลาดนัดจึงดำรงอยู่เพื่อตอบโจทย์ปัญหาเมืองการขยายตัวทางกายภาพของเมือง จนปัญหาพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้เพื่อรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่ ผ่านพื้นที่สาธารณะ คือ ถนนและตลาดที่ถูกผสานไว้ด้วยกัน

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

งานวิจัยนี้มีข้อจำกัดเรื่องเวลา เพราะเป็นงานวิจัยที่ขยายขอบเขตพื้นที่ศึกษาออกไปเพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมมากยิ่งขึ้น จากที่กำหนดศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย ได้ทำการสำรวจรวม 15 ถนน เพื่อให้ครอบคลุมและเป็นตัวแทนความหลากหลายของกลุ่มประชากร ตลอดจนเห็นรูปแบบหลักรูปแบบย่อยได้ชัดเจนขึ้น ประกอบกับถนนคนเดินส่วนใหญ่มีช่วงเวลาเปิดเฉพาะสุดสัปดาห์ ทำให้การลงพื้นที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต่อเนื่องทำได้ยาก สภาพอากาศเป็นปัจจัยสำคัญรองลงมา ในช่วงเวลาวิจัย มีน้ำท่วมอย่างหนักในหลายพื้นที่ของไทย ทำให้แผนการเก็บข้อมูลล่าช้าออกไป มีผลให้กำหนดการส่งวิจัยล่าช้าออกไปกว่าเดิม

งานวิจัยเสนอแนะว่า ถนนคนเดินควรได้รับการศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบถึงความเสี่ยงปัจจุบันและอนาคต และควรมีการระดมความคิดเห็น ประสบการณ์เป็นเครือข่ายเผยแพร่ความรู้และประสบการณ์ และนำไปสู่วิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะที่เหมาะสมและยั่งยืน

Output จากโครงการวิจัยที่ได้รับทุน ประกอบด้วย

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญ

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

หน้า

4.2 บทอภิปราย: พลวัตของพื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย 89

บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย **95**

5.1 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์ 95

5.2 องค์ความรู้จากงานวิจัย 98

5.3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ 98

บรรณานุกรม 100

ภาคผนวก 105

ภาคผนวก ก ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนน 106

ภาคผนวก ข ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับภาค 135

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญตาราง

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สารบัญภาพ

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มา ความสำคัญ และปัญหา

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

นักวิชาการตะวันตกได้ชี้ให้เห็นวิวัฒนาการและความสำคัญของพื้นที่สาธารณะว่า พื้นที่สาธารณะเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมือง ทั้งยังเป็นประเด็นได้รับความสนใจมานานหลายศตววรรษแล้ว ในยุคประวัติศาสตร์โบราณ พื้นที่สาธารณะถูกกำหนด จัดวางและมองไว้อย่างโอ่อ่า ใหญ่โต มีแบบแผน เช่น พลาซ่าและจัตุรัส มุมมองดังกล่าวถูกศึกษาตีความในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะ**มิติของสิทธิ เสรีภาพ และความสามารถในการเข้าถึงได้** โดยคนทุกคนโดยไม่เกี่ยวกับขนาด ตำแหน่งหรือสัณฐานพื้นที่ (Appleyard, 1987; Crawford, 1995; Fraser, 1990; Habermas, 1989) ในขณะเดียวกันยังมี**มิติเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะเชิงสังคมและวัฒนธรรม** ที่เน้นว่าพื้นที่สาธารณะควรเป็นพื้นที่ทั่วไปในชีวิตประจำวัน ที่เอื้อให้เกิดความมีชีวิตชีวาในเมือง ทำให้พื้นที่ในชีวิตประจำวันถูกดึงให้มีบทบาทในฐานะพื้นที่สาธารณะด้วย (Cullen, 1971; Jacobs, 1961; Moudon, 1987; Whyte, 1976) รากฐานความคิดของสองมุมมองนี้ นำมาสู่การปฏิบัติในช่วงเวลาต่อมา

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินในวิถีตะวันออก เพราะตระหนักว่าถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญยิ่ง เป็นพื้นที่ที่มีอยู่กว้างขวางที่สุด พบได้ทั่วไป เข้าถึงได้โดยคนทุกคน สนองตอบความต้องการของคนมาช้านาน และมีพลวัตที่แปรเปลี่ยนไปตามสังคมวัฒนธรรมทั้งในเชิงสถานที่และเวลา ในทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศในแถบโลกตะวันออกมีการพัฒนาพื้นที่สาธารณะแบบถนนคนเดินขึ้นจำนวนมาก ทั้งในจีน ญี่ปุ่น เกาหลี ฮ่องกง สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาวและไทย โดยเฉพาะในประเทศไทยมีการพัฒนาถนนคนเดินในแบบเฉพาะตัวที่คล้ายกับถนนตลาด (Market Street) ในระยะไม่ถึง 10 ปี ที่ผ่านมา ถนนคนเดินได้ถูกสร้างขึ้นและแพร่กระจายสู่เมืองต่างๆ ไปในทุกภาคของประเทศไทย จนกล่าวได้ว่า "มีอยู่ทุกหนทุกแห่ง" ทั้งโดยนโยบายภาครัฐและการผลักดันของภาคประชาชน ถนนคนเดินส่วนมากได้รับการตอบรับอย่างดีและดำเนินการมาต่อเนื่องจนอยู่ตัว แต่ขณะเดียวกัน ก็มีถนนคนเดินส่วนหนึ่งไม่ประสบความสำเร็จ เพราะถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างหนักว่ามุ่งแต่จะค้าขายกันเกินควร หรือถึงขั้นปิดตัวลงไปเพราะไม่เป็นมีคนมาใช้ ถนนคนเดินจึงถือเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมเมืองที่ซับซ้อนของสังคมไทย เพราะสะท้อนลักษณะเฉพาะของสังคมตะวันออกในแง่ของการใช้ตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งมิใช่เป็นลักษณะของไทยเท่านั้น แต่พบว่าเป็นลักษณะร่วมของเมืองในเอเชีย ดังที่ปรากฏว่ามีถนนคนเดินแบบตลาดที่คล้ายกันกับของไทยในหลายเมือง อาทิ เซี่ยงไฮ้ เฉิงตู เกียวโต โซล ฮ่องกง สิงคโปร์ หลวงพระบาง ฮานอย ฮอยอัน ปีนัง มะละกา กัวลาลัมเปอร์ และอื่นๆ (นิธิ เอี่ยวศรีวงศ์, 2546) แต่ก็ยังมีงานวิจัยจำนวนน้อยที่ศึกษาเชิงลึก เพื่อนำไปสู่ความรู้ความเข้าใจในพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะไทยและตะวันออก เพื่อสร้างความก้าวหน้าทางวิชาการและวิชาชีพอย่างมีนัยสำคัญได้

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด โดยใช้แนวคิดที่ยังไม่มีการศึกษาร่วมกันมาก่อน ประกอบด้วยแนวคิด 'พื้นที่สาธารณะ' 'การเดินเท้า' 'ถนนคนเดิน' และ 'ตลาดนัด' เป็นการศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดินที่เกิดขึ้น และชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ทางสังคมวัฒนธรรมของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย งานวิจัยนี้มุ่งต่อยอดงานวิจัยที่ผ่านมา (ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์, 2547) **องค์ความรู้**ที่ได้จากงานวิจัยนี้จะนำความก้าวหน้าทางวิชาการและให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะของไทย และขยายไปสู่ของสังคมตะวันออกและโต้แย้งกับแนวคิดแบบตะวันตกได้ **การประยุกต์ใช้องค์ความรู้นี้**จะเป็นประโยชน์ต่อการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาพื้นที่สาธารณะในรูปแบบถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทาง และยั่งยืนทั้งของไทยและเอเชียที่มีบริบทสังคมวัฒนธรรมคล้ายคลึงกัน

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1.2.1 เพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผ่านพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

1.2.2 เพื่ออภิปรายการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดิน ตลอดจนพลวัตความเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออกได้

1.3 วิธีวิจัย

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อค้นหาลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองไทย และรูบการใช้พื้นที่สาธารณะที่เกิดขึ้น ตลอดจนอภิปรายพลวัตความเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทย และเชื่อมโยงไปสู่ความเข้าใจในแนวคิดพื้นที่สาธารณะของตะวันออก มีแผนการวิจัย ดังนี้

1.3.1 ทบทวนแนวคิดและวรรณกรรม

1.3.2 สำรวจนำร่อง กำหนดเกณฑ์และคัดเลือกพื้นที่ศึกษา และออกแบบเครื่องมือภาคสนาม

1.3.3 เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพในการเก็บข้อมูลจนกว่าจะอิ่มตัว (Saturation)

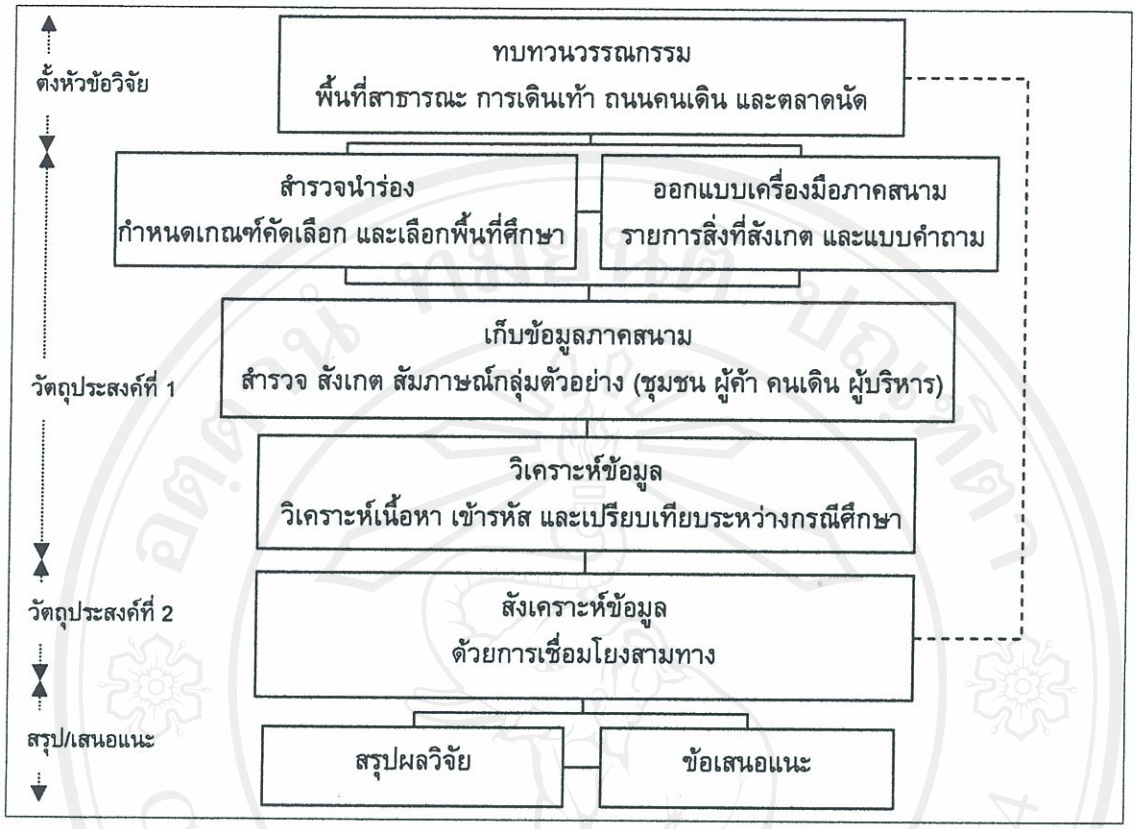
1.3.4 วิเคราะห์ข้อมูลภาคสนามด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) เข้ารหัสข้อมูล (Coding) แล้วนำผลมาเปรียบเทียบระหว่างกรณีศึกษา (Cross-case comparison) เพื่อสรุปลักษณะสำคัญของถนนคนเดินตามวัตถุประสงค์ที่ 1

1.3.5 สังเคราะห์ผลวิจัยเกี่ยวกับพลวัตพื้นที่สาธารณะ.oประเด็นจากภาคสนามและวรรณกรรม ตามวัตถุประสงค์ที่ 2

1.3.6 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์ทั้ง 2 ข้อ

1.3.7 เสนอแนะผลจากการวิจัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 1-1 แสดงวิธีวิจัยตลอดโครงการ

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตพื้นที่

ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย จากถนนคนเดินที่จัดเป็นรอบประจำมาอย่างต่อเนื่องจนอยู่ตัว สม่ำเสมอ เป็นที่รับรู้และจดจำได้

1.4.2 ขอบเขตเวลา

มีระยะเวลาวิจัย 12 เดือน

1.4.3 ขอบเขตเนื้อหา

ครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

1.5 แผนการดำเนินงานตลอดโครงการ

ตารางที่ 1-1 แสดงแผนการดำเนินงานวิจัย

เดือน	กิจกรรม (Activities)	ผลของกิจกรรม (Output)
1 - 2	พบนักวิจัยที่ปรึกษา สร้างกรอบแนวคิด คัดเลือกพื้นที่ศึกษา เรียบเรียงวรรณกรรม	วรรณกรรมและแนวคิดทฤษฎี
2 - 4	วางกรอบแนวความคิดและวิธีวิจัย เตรียมเครื่องมือวิจัย สำรวจและคัดเลือกพื้นที่ศึกษา	กรอบแนวคิด วิธีวิจัย คำถาม เครื่องมือเก็บข้อมูล
4 - 10	ลงพื้นที่ละเอียดเพื่อบันทึกกายภาพ สังคม วัฒนธรรมในพื้นที่	ผลการวิเคราะห์ รายงานความก้าวหน้า
10 - 12	สรุปร่างรายงาน ทุนวิจัย และนำเสนอบทความในที่ประชุมวิชาการนานาชาติ	สังเคราะห์ผลและสรุปบทความทางวิชาการ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ได้สร้างแนวคิดการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดที่สามารถอธิบายปรากฏการณ์สังคมที่เกิดขึ้นและอภิปรายกับกรอบแนวคิดทฤษฎีพหุมิติที่วางไว้

1.6.2 ได้ความรู้ความเข้าใจเพื่อนำไปกำหนดนโยบายสาธารณะเกี่ยวกับการพัฒนาถนนคนเดินอย่างถูกทางและยั่งยืน

1.6.3 ได้องค์ความรู้วิชาการเพื่อใช้แต่งหนังสือ/ตำรา เรื่อง ถนนคนเดินไทย

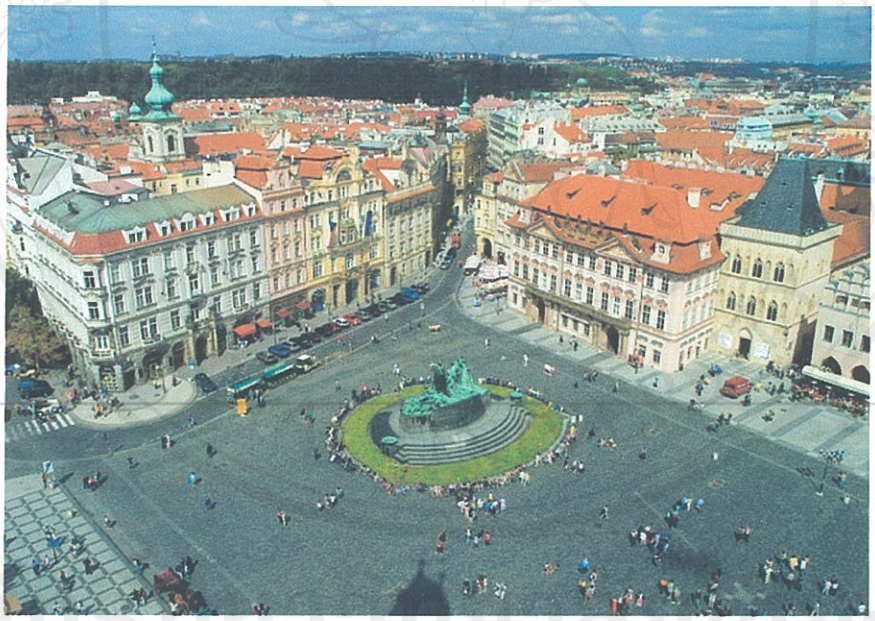
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 2
แนวคิดและทฤษฎี

เนื้อหาในบทนี้ทบทวนแนวคิดและทฤษฎี 4 ส่วน ประกอบด้วย พื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด

2.1 พื้นที่สาธารณะ

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

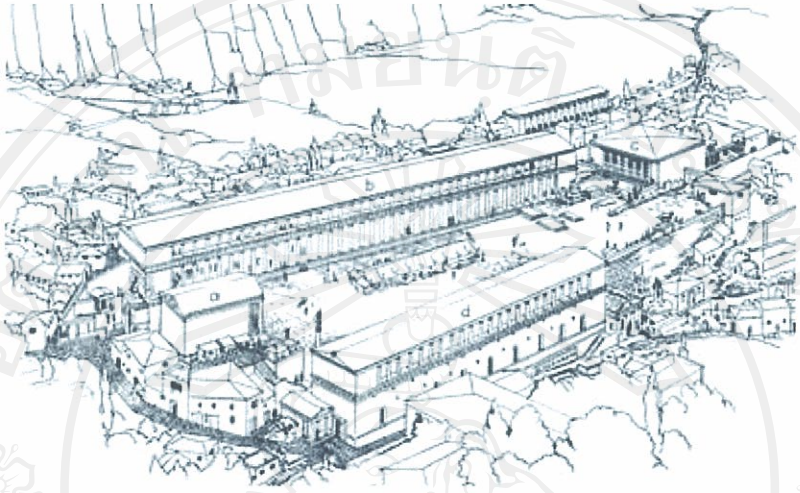


ภาพที่ 2-1 แสดงพื้นที่สาธารณะแบบจตุรัสเมืองในแบบประเพณีของตะวันตก

ประวัติศาสตร์การศึกษาและตีความเรื่องพื้นที่สาธารณะมีมานับร้อยปีมาแล้ว ในบทที่แล้วได้กล่าวพอสังเขปถึงประวัติศาสตร์ของพื้นที่สาธารณะที่เริ่มต้นแบบยิ่งใหญ่ อลังการ มาสู่มุมมองเรื่องสิทธิ เสรีภาพในพื้นที่สาธารณะที่เท่าเทียมและเข้าถึงได้ มาจนถึงพื้นที่สาธารณะเชิงสังคมที่เน้นคนและวิถีชีวิต มาสู่ยุคของการออกแบบชุมชนเมืองที่นำเอาแนวคิดมาประยุกต์และพัฒนาพื้นที่สาธารณะไปทั่วโลก และเข้าสู่ยุคทุนนิยมที่โต้แย้งเรื่องการซื้อขายและใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อเป็นสินค้าบริโภค

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

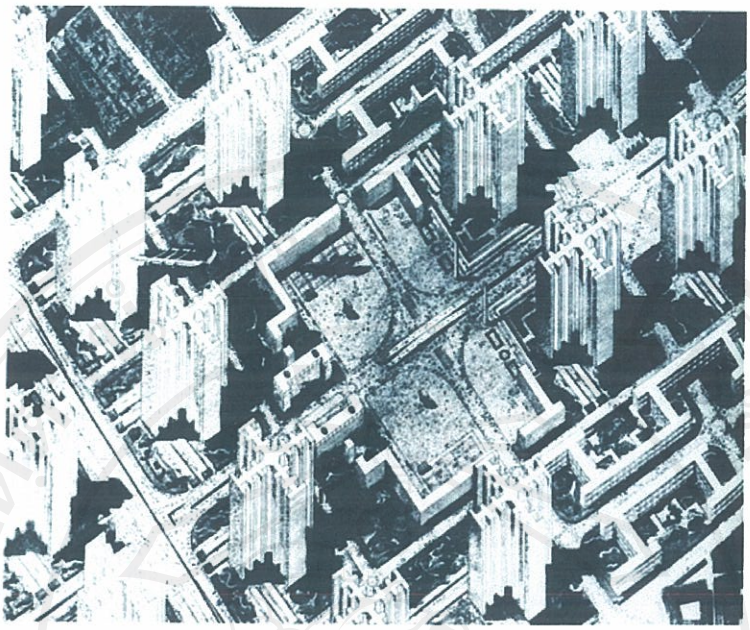
กาญจน์ นทีวุฒิกุล (2550) ได้ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะโดยแบ่งเป็น 3 ช่วงเวลา คือ **ยุคแบบแผนประเพณี (Traditional Era) ยุคสมัยใหม่ (Modern Era) และยุคปัจจุบัน (Present time)** ดังนี้



ภาพที่ 2-2 แสดงพื้นที่สาธารณะแบบแผนประเพณี กรีกอโกรา
ที่มา : www.aestheism.about.com

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

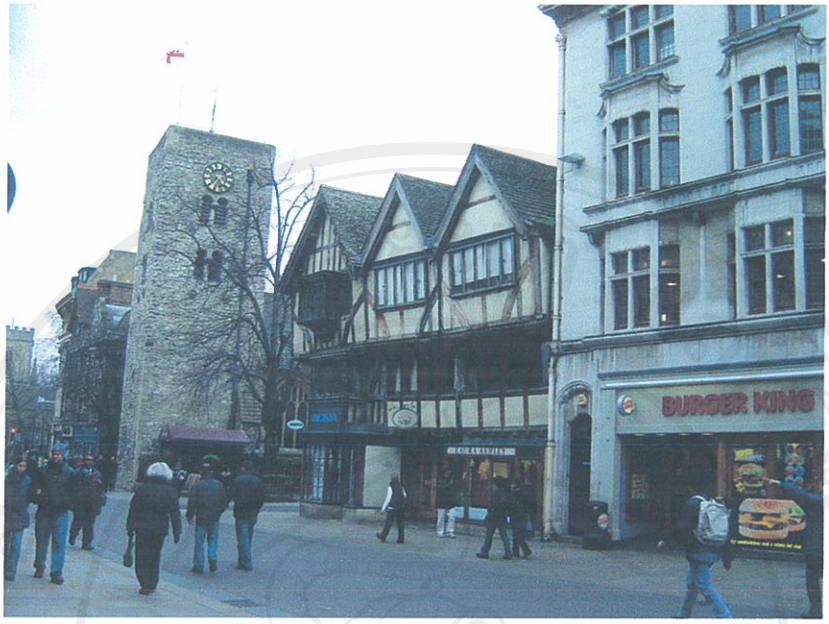
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 2-3 แสดงพื้นที่สาธารณะยุคสมัยใหม่
ที่มา : Corbusier, 1987

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 2-4 แสดงพื้นที่สาธารณะยุคปัจจุบันของถนนคอร์นมาร์เก็ต อ็อกฟอร์ด

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

นักวิชาการและนักคิดในมุมมองเชิงสังคม-กายภาพของพื้นที่สาธารณะเน้นความสัมพันธ์ของกิจกรรมของคนโดยเฉพาะการเดินเท้า โดยกล่าวว่า พื้นที่สาธารณะกับการเดินเท้าเป็นเรื่องที่แยกจากกันไม่ขาด เพราะความเคลื่อนไหวของคนช่วยสร้างพื้นที่สาธารณะให้มีชีวิต และช่วยหล่อเลี้ยงจิตวิญญาณเมืองให้มีชีวา Jacobs (1961) นักคิดแถวหน้า กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะที่ดีวัดได้จากการมีคนเดินคนใช้ อย่างสม่ำเสมอและหลากหลาย ทั้งเชิงเวลา กิจกรรม กลุ่มคน เพศ วัย และฤดูกาล ส่วน Whyte (1980) และ Gehl (2001) ได้กล่าวสอดคล้องกันว่า พื้นที่สาธารณะที่ดีสามารถวัดได้จากปริมาณคนใช้และความสามารถในการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายพื้นที่สาธารณะและส่วนตัวที่อยู่โดยรอบทั้งระดับชุมชนและเมือง พื้นที่สาธารณะที่ดีจึงควรโล่งว่าง มีการใช้งานอเนกประสงค์ เข้าถึงง่ายทั้งการเดินเท้าและการสัญจรประเภทอื่น ทั้งยังต้องสอดคล้องกับความสบายตามสภาพภูมิอากาศของแต่ละท้องถิ่น Bill Hillier (1989) กล่าวถึงพื้นที่สาธารณะที่ดีว่าต้องมีลักษณะเป็น 'ชุมชนเสมือน' (Virtual community) กล่าวคือ เป็นที่ซึ่งคนมารวมกันเพื่อทำกิจกรรมบางอย่างโดยที่คนเหล่านั้นไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน

Schmidt and Nemeth (2010) ได้ชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สาธารณะที่สำคัญและเคลื่อนไหวสูงสุดถูกค้นพบโดยผู้ใช้เองเพราะผู้ใช้รู้จักพื้นที่นั้นๆ ดีที่สุด ซึ่งพื้นที่เหล่านี้อยู่ที่ใดก็ตามที่คนเข้าไปพบและใช้งาน Loukaitou-Sideris (1996) กล่าวว่าพื้นที่สาธารณะอาจเกิดในพื้นที่รกร้างถูกละเลย พื้นที่เหล่านี้เคยเป็นรอยแยกของเมืองที่ไม่ถูกใช้มานาน (A crack in the city) เมื่อคนเข้าไปพบและนำกลับมาใช้ได้อีก คุณค่าความหมายจึงกลับมาสู่พื้นที่สาธารณะนั้น เขายังกล่าวว่า เมืองมีรอยแยกน้อยใหญ่อยู่จำนวนมาก อยู่ที่ว่าจะค้นหาและรู้วิธีออกแบบจัดการให้กลับมาใช้ได้หรือไม่

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่เมืองจะได้รับกับสิทธิได้ใช้ของคนเมือง พื้นที่สาธารณะในปัจจุบันจึงต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในหลายด้าน ทั้งกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

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

ภาพที่ 2-5 แสดงพื้นที่สาธารณะระหว่างอาคาร (เมืองหล้า สาธารณรัฐประชาชนจีน)

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Achihara (1989) นักวิชาการและออกแบบภูมิทัศน์เมืองชาวญี่ปุ่นกล่าวว่าการพัฒนาเมืองโดยเฉพาะเมืองตะวันออกที่มีเนื้อเมืองเดิมซับซ้อน มีเรื่องราวมาก ต้องใช้วิธีการทั้งการเติมเข้าไป (Addition) จากภายในสู่ภายนอก และการลดทอนลงจากภายนอกสู่ภายใน (Subtraction) ซึ่งท้ายที่สุดต้องมุ่งออกแบบลงถึงรายละเอียดของถนน ไม่ว่าจะเป็นความสัมพันธ์ระหว่างอาคารกับถนน เส้นระนาบของอาคาร ถนน ทางเท้ากับการเข้าถึงของคน กิจกรรม

Connor (1983) และ McGee (1967) นักวิชาการเรื่องเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของเมืองในโลกตะวันออกมิได้ถูกสร้างอย่างจงใจและเป็นแบบแผนเหมือนอย่างเมืองในตะวันตก แต่เกิดจากการขยับขยายตัวจากสังคมชนบทมาสู่เมือง (From rural town to urban city) เป็นกระบวนการเติบโตตามธรรมชาติของความต้องการที่เพิ่มขึ้น (Growth by needs)ไม่มีแบบแผน (Non-structured) ไม่เป็นทางการ (Informal) ตามรากฐานเศรษฐกิจเกษตรกรรม (Agriculture-based economy) เขายังกล่าวว่า การที่เมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นอาณานิคมตะวันตก ทำให้มีลักษณะสำคัญร่วมกันของเมืองอาณานิคม (Colonial city) ที่มีกลิ่นอายพื้นเมืองผสมกับตะวันตก ตลอดจนจีนและอินเดีย ทำให้เมืองมีโครงสร้างต่างไปจากเมืองในภูมิภาคอื่นของเอเชีย

นักวิชาการที่เปิดประเด็นพื้นที่สาธารณะในสังคมไทยอย่างเชื่อมโยงมิติไทยกับตะวันตก มีหลายท่านด้วยกัน นิธิ เอี่ยวศรีวงศ์ (2546) กล่าวว่า

> ' . . . สิทธิเสรีภาพในการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นเรื่องสำคัญแก่ทุกคน แต่ในระยะร้อยกว่าปี นับตั้งแต่ยุคนำความทันสมัยมาสู่ประเทศจนถึงปัจจุบัน มีบางอย่างเกิดขึ้นพื้นที่สาธารณะในสังคมไทย **อย่างแรก** ก็คือ พื้นที่สาธารณะเก่าหายไป ในขณะที่คนเข้าถึงพื้นที่สาธารณะอย่างใหม่ที่เกิดขึ้นได้ยาก หรือต้องเข้าไปภายใต้การกำกับอย่างเข้มงวดรัดกุมจากฝ่ายผู้มีอำนาจ จนทำให้พื้นที่เหล่านั้นไม่ได้เป็น "สาธารณะ" จริง **อย่างที่สอง** คือ ความไม่เท่าเทียมกันของคนกลุ่มต่างๆ ในการสร้างพื้นที่สาธารณะในสังคม พื้นที่สาธารณะเก่าหายไปนั้นมีตัวอย่างให้เห็นมากมาย นับตั้งแต่ในทางกายภาพ ข่วงกลางบ้านก็หายไป วัดถูกหลวงพ่อยึดไปเป็นพื้นที่ของตนเองเด็ดขาด พื้นที่ซึ่งไม่เป็นกายภาพก็หายไป ไม่เป็นเวทีสำหรับการแสดงออกซึ่งความคิดเห็นของคนในท้องถิ่นอีกแล้ว ตรงกันข้ามกับที่กล่าวแล้ว พื้นที่ซึ่งเกิดใหม่ก็ไม่ได้เปิดกว้างแก่กิจกรรมทุกอย่าง แต่ตกอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้มีอำนาจอย่างใกล้ชิด . . .'

ขวัญสรวง อติโพธิ (2548) กล่าวว่า เมืองในแทบทุกภูมิภาคของไทยเกิดและขยายตัวอย่างไร้ระบบทั้งขาดการเตรียมการและการจัดการที่ดี การจัดการพื้นที่ของเมือง จึงมุ่งเน้นประโยชน์ใช้สอยของแต่ละภาคส่วน ขาดการออกแบบพื้นที่สาธารณะ เพื่อให้สมาชิกชุมชน ได้พบปะแลกเปลี่ยน ข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งสร้างสรรค์กิจกรรม อันเป็นส่วนสำคัญ ของการดำรงชีวิตในสภาพพื้นที่เดียวกัน ขวัญสรวงกล่าวย้อนไปในประวัติศาสตร์ไทยว่า

> 'สมัยอยุธยา สมัยสุโขทัย ต้นรัตนโกสินทร์ มีแม่น้ำลำคลอง ศาลาวัด มีทุ่งพระสุเมรุ อะไรต่างๆ มารองรับหมู่เหล่าตามบริบทเดิม แต่พอมาปัจจุบัน วัดก็ด้อยถอยลงไปมาก ภูมิศาสตร์ชีวิต พฤติกรรมจากไป ตลาดสดก็อ่อนแรง ขณะเดียวกันชีวิตใหม่ๆ ตัวตนใหม่ๆ สถาบันต่างๆที่เป็นกลุ่มทางสังคมก็อยากจะมีกิจกรรม ซึ่งที่ว่างเก่าๆ เดิมรองรับไม่ได้ จึงมีความจำเป็นว่า ชีวิตหมู่เหล่าใหม่ๆในที่ว่างสาธารณะหน้าใหม่ๆ เห็นท่าจะเป็นเรื่องจำเป็น เรียกอีกอย่างว่าเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการคบหา ถ้าไม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

มีโครงสร้างก็ไม่รู้จะไปคบกันยังไง มันมี 2 อย่างคือ หนึ่งตรงนี้มันเปลือก แต่กิจกรรมชีวิตที่มายึดใช้ เกิดขึ้นมานี่มันเป็นชีวิต ดังนั้น ลานเมืองหรือที่ว่างอันเป็นพื้นที่สาธารณะก็คือโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการดำเนินกิจกรรมหลากหลาย ที่สอดคล้องกับชีวิตและความต้องการในชุมชน'

ภาพที่ 2-6 พื้นที่สาธารณะไทยในอดีต ถนนท่าแพ
ที่มา : คลังภาพหลวงอนุสารสุนทร

ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ (2551) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของโลกตะวันออกเกิดจากการผสานของที่ว่างภายในและภายนอกเรือน บ้าน และชุมชน โดยใช้ลานระดับต่างๆ ที่มีอยู่แล้วทำหน้าที่เชื่อมต่อกันไป โครงสร้างของพื้นที่สาธารณะจึงไม่จำเป็นต้องใหญ่โต ตายตัว หรือมีลำดับศักย์มากมาย แต่เน้นความเชื่อมต่อกับชุมชน มีความเป็นธรรมชาติ (Organic) สบายในสภาวะอากาศร้อนชื้น ไขศรีได้ศึกษาตามแนวคิดพื้นที่สาธารณะไทยในชุมชนในกรุงเทพมหานครแล้วพบว่า พื้นที่สาธารณะไทยมักเป็นพื้นที่ขนาดเล็กที่เป็นทางลัด จุดตัดหรือจุดพบปะของโครงข่ายสัญจรในชุมชนโดยพบกิจกรรมการค้าควบคู่กันไปเสมอ ทั้งแบบถาวร เช่น ตลาด แบบชั่วคราว เช่น หาบเร่ รถเข็น แผงลอยหรือตลาดนัด

ศรีศักร วัลลิโภดม (2554) และ Chia (2003) กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของตะวันออกโดยเฉพาะเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ว่าเชื่อมโยงกับความเชื่อทางสังคมและวัฒนธรรมอยู่มาก โดยปรากฏหลักฐานชัดเจนในมีหมุดหมายต่างๆ ของบ้านและเมือง เช่น หลักบ้าน เสาเมือง สะดือเมือง หลักเมือง ประตู กำแพง คูน้ำ ซึ่งดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง (2542) กล่าวว่า สัญลักษณ์เหล่านี้เป็นเครื่องหมายกำกับหน้าที่ความหมาย ลำดับศักย์ของพื้นที่สาธารณะเอาไว้ ตามโครงสร้างสังคมที่มีระดับชั้น แต่ละพื้นที่จึงมีหน้าที่และความหมายเฉพาะอย่าง และที่สำคัญ คือ เป็นสถานที่รวมตัวกันระหว่างคนต่างชนชั้น เพื่อสื่อสารกันทางสังคมวัฒนธรรมและความเชื่อ นอกเหนือจากการเป็นพื้นที่สาธารณะเชิงกายภาพทั่วไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ในมุมมองพื้นที่สาธารณะของไทยมีความเฉพาะตัวของเงื่อนไข สังคม วัฒนธรรมและสภาพแวดล้อม ขวัญสรวง อติโพธิ (2548) ได้กล่าวว่า พื้นที่สาธารณะของไทยไม่จำเป็นต้องโล่งว่างและใหญ่โต แต่ควรเป็นพื้นที่ที่คนคุ้นเคย มีขนาดพอเหมาะ อบอุ่น ใกล้ชิด มีร่มเงา ระบายอากาศได้ดี มีที่ว่างที่มีชั้นเชิงเลื่อนไหลต่อเนื่อง ตลอดจนมีพื้นที่ที่ใกล้หรือติดดินจนสามารถจะนั่งได้เมื่อต้องการ อีกทั้งกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะมักสัมพันธ์กับการกินการใช้ในชีวิตประจำวัน ในขณะที่ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี (2555) ได้กล่าวถึงลักษณะสังคมเครือญาติในสังคมเกษตรกรรมว่ามีรูปแบบปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนอย่างใกล้ชิดมีผลให้คนในสังคมชื่นชอบพื้นที่สาธารณะที่รู้สึกมีส่วนร่วมกันของคนในกลุ่ม พวก หรือ ชุมชน โดยมีขนาดที่พอเหมาะตามสัดส่วนการใช้ ไม่ใหญ่โต หรูหราจนข่มคนที่เข้าไปใช้งาน เน้นความโปร่งสบายตามธรรมชาติ และสามารถทำกิจกรรมได้ตามวิถีสังคมตน พื้นที่สาธารณะอาจปรากฏในพื้นที่ประจำวัน เช่น บ่อน้ำ ลำธาร ลาน เกี่ยวข้าว นวดข้าว ตำข้าว ลานวัด ตลาด หรือพื้นที่เกิดชั่วครั้งคราวตามงานประเพณี งานศพ งานแต่งงาน พื้นที่เหล่านี้ คือ ที่ที่คนมาเจอกัน พูดคุยสารทุกข์สุขดิบ รับรู้ข่าวสาร ผ่านการซุบซิบ นินทา หรือการป่าวประกาศเป็นทางการ ดังนั้น พื้นที่สาธารณะของสังคมเกษตรกรรมจึงไม่แยกขาดจากที่อยู่และที่ทำกิน และกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะก็เป็นไปตามวิถีชีวิต

ภาพที่ 2-7 พื้นที่สาธารณะของไทย ที่เน้นบรรยากาศธรรมชาติ ใกล้ชิด

วิมลศรี ลิ้มธนาเจริญ (2537) ได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นพื้นที่สาธารณะของไทยที่เกิดจากการสร้าง “ระบบย่านเชิงสังคมหลายระดับ” โดยกล่าวว่า ในระดับเรือนจะมีชานและข่วง ในระดับบ้านที่มีลานกลางบ้านหรือใจบ้าน และในระดับเมืองที่มีลานกลางเมืองแบบสนามหลวงหรือข่วงเมือง นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่เล็กพื้นที่น้อยที่เป็นรูรั่วและรอยต่อระหว่างเรือน บ้าน และเมือง วิมลศรีชี้ให้เห็นว่า พื้นที่สาธารณะในหลายระดับเหล่านี้ คือ ลักษณะสำคัญของไทยที่นับวันจะเลือนหายไปเพราะการวางผังเมืองสมัยใหม่มีแบบแผนมากเกินไป ทำให้พื้นที่ว่างแบบเดิมกลายเป็นความไร้ระเบียบและถูกถมเต็ม อีกทั้งยังเกิดพัฒนาระบบเส้นทางการจราจรระหว่างเมืองแบบท่อ เช่น ซูเปอร์ไฮเวย์ ทางด่วน ถนนวงแหวน ที่ตัดขาดความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่อย่างสิ้นเชิง ทำให้การเคลื่อนที่ในแนวราบโดยเฉพาะการเดินเท้าของผู้คนอย่างอิสระแบบเห็นหน้าค่าตา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

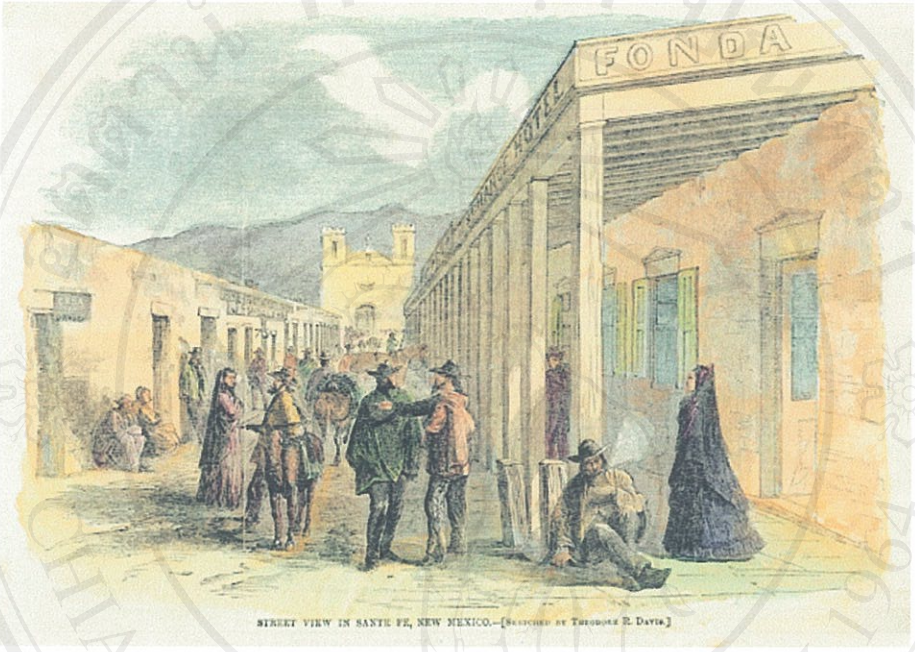
วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม (2548) ได้กล่าวถึงการบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะของไทยว่า เป็นการจัดการเชิงยุทธศาสตร์ มีปัจจัย มีความซับซ้อนและพลวัตสูง และยังมีข้อจำกัดที่โครงสร้างกฎหมายและระบบ จึงจำเป็นต้องจัดการแบบเครือข่ายประสานพลัง พลังที่สำคัญ ประกอบด้วย **พลังฝ่ายนโยบายและการจัดการ**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

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า แนวคิดของพื้นที่สาธารณะของตะวันตก แม้มีบางส่วนคล้ายคลึงกับของตะวันออก อาทิ ลักษณะกายภาพของพื้นที่สาธารณะที่ดีที่ต้องเข้าถึงง่าย ยืดหยุ่น อเนกประสงค์ และเป็นที่ยอมรับและใช้งานโดยผู้คนหมู่มาก แต่ก็มีมิติที่แตกต่างหลายประการ ทั้งในเชิงรูปธรรมของขนาดพื้นที่ ระยะการใช้ สัดส่วน ความใกล้ชิด และเชิงนามธรรมเกี่ยวกับหน้าที่ บทบาท ระดับ ช่วงชั้น สัญลักษณ์และความหมาย จะเห็นว่า แนวคิดพื้นที่สาธารณะของสังคมตะวันออกจะไม่เน้นขนาด ความโดดเด่น แบบแผนทางการ แต่เน้นความพอเหมาะน่าสบาย เป็นธรรมชาติ เป็นที่เป็นทาง เข้าถึงได้ไม่ขัดเขิน อบอุ่นใกล้ชิด ในขณะเดียวกันขีดจำกัดของการพัฒนาเมืองในเชิงโครงสร้าง กฎหมาย และระบบของสังคมตะวันออกโดยเฉพาะไทยเองมีความเฉพาะตัว ทำให้การบริหารจัดการพื้นที่สาธารณะเมืองมีเงื่อนไขที่ต่างไป ลักษณะเหล่านี้มีนัยยะสำคัญต่อลักษณะสังคมวัฒนธรรม ที่ทำให้ต้องศึกษาเฉพาะบริบทสังคมตะวันออกให้เข้าใจอย่างถ่องแท้ในการพัฒนาพื้นที่สาธารณะทั้งสิ้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

2.2 แนวคิดการส่งเสริมการเดินเท้า

การเดินเท้าถือว่าเป็นประเด็นสำคัญของการพัฒนาเมืองที่ควบคู่ไปกับแนวคิดของพื้นที่สาธารณะ เพราะการเดินเป็นหนทางหลักในไปมาหาสู่กันแต่โบราณ จัดเป็นหนทางพื้นฐานที่สุดในการสร้างประสบการณ์เรียนรู้เมือง และเป็นหลักการสำคัญในการออกแบบชุมชนเมืองในมีความยั่งยืน สวยงามและน่าอยู่ (Erickson, 2001)



ภาพที่ 2-8 บรรยากาศถนนซานตาเฟ เม็กซิโก ในอดีต
ที่มา : www.online.nmartmuseum.org

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

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

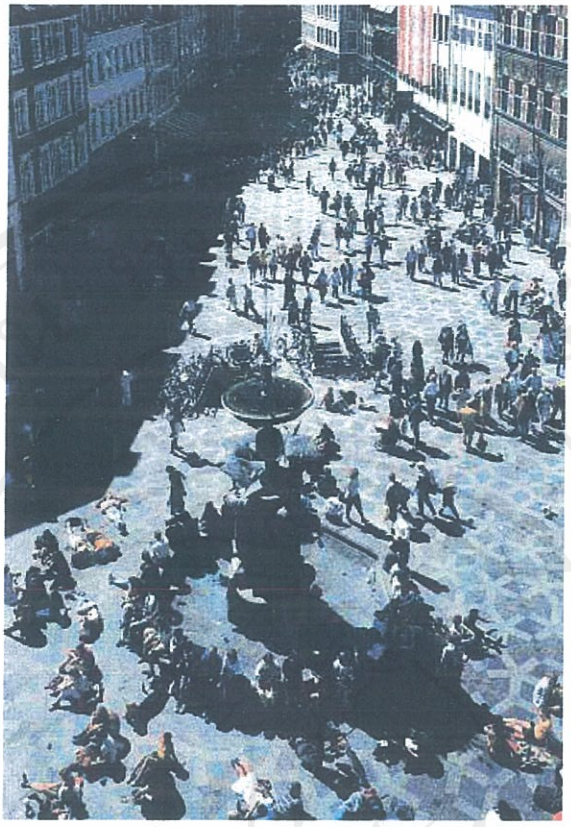
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

จากที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้ว่า ประวัติศาสตร์การเดินเท้านั้นเก่าแก่มาตั้งแต่ยุคประวัติศาสตร์โบราณ แต่กระบวนการพัฒนาการเดินเท้าพึ่งถูกพัฒนาอย่างกว้างขวางในช่วงกลางของคริสต์ศตวรรษที่ 20 ประวัติศาสตร์ของเมืองในโลกตะวันตกได้แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาพื้นที่คนเดินในระยะแรกเป็นไปโดยภาครัฐ แต่ระยะต่อมามักเกิดจากการชุมชนเองทั้งภาคธุรกิจและประชาชนเพราะเห็นประสบการณ์ที่สำเร็จ ความพยายามในการพัฒนาการเดินเท้ายังถูกบันทึกว่าได้รับการต่อต้านอย่างมากในช่วงแรก โดยเฉพาะจากความไม่สะดวกของผู้ใช้รถยนต์ที่รับรู้มาแต่เดิมว่าถนนเป็นที่ให้รถวิ่งมิใช่ที่คนเดิน ปัญหาการเข้าออกของร้านค้าและเคหสถาน ปัญหาความไม่สบายของการเดินในสภาพอากาศที่ผันแปร ความไม่คุ้นเคยกับการใช้ชีวิตนอกอาคาร ตลอดจนผลกระทบต่อวิถีชีวิต แต่เมื่อเวลาผ่านไป คนสามารถปรับตัวปรับใจเข้าสู่วิถีการเดินเท้า สามารถตระหนักและรับรู้ถึงคุณค่าเชิงสังคมและสิ่งแวดล้อมของการเดินที่มีต่อคุณภาพชีวิตเมือง มองเห็นประโยชน์เชิงเศรษฐกิจทั้งจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ยอดขายของร้านค้า และมูลค่าที่ดิน (Appleyard 1987; Gehl 2001; Jacobs 1992; Moughtin, 2003)

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 2-10 การส่งเสริมพื้นที่คนเดินร่วมกับการสัญจรอื่น (ถนนคอร์นมาร์เก็ต สหราชอาณาจักร)

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

1. ถนนวูเนอร์เว็นในเนเธอร์แลนด์ ยอมให้คนใช้ถนนร่วมกับรถแต่จำกัดพื้นที่รถให้อยู่เฉพาะบางบริเวณ และจำกัดความเร็วรถให้ต่ำมาก

2. ถนนคอร์นมาร์เก็ตในเมืองอออกฟอร์ดในสหราชอาณาจักร ใช้วิธีปิดถนนบางส่วนเพื่อใช้ร่วมกัน (Shared Street) ระหว่างคนเดินกับรถประจำทาง

3. ถนนสาย 16 ในนครเดนเวอร์ใช้การสร้างรถรางคู่ขนานกับทางเท้าคนเพื่อให้คนเดินคู่ไปกับการขนส่งคนจำนวนมาก

4. ถนนสตรอยท์ของเดนมาร์กเป็นการปิดถนนทั้งสายเพื่อการเดินเท้าเท่านั้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 2-12 การสร้างจุดสนใจให้พื้นที่คนเดิน (ย่านไชน่าทาวน์ กัวลาลัมเปอร์)

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

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

เมื่อมองภาพรวมของแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาการเดินเท้าในทั่วโลก จะพบวิธีคิดทั้งที่คล้ายกันและต่างกัน ความคล้ายคลึงกันของการส่งเสริมการเดินเท้าทั่วโลก คือ การพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่มีอยู่เดิมให้เป็นพื้นที่กิจกรรมของคนเดินมากขึ้น โดยเฉพาะการปิดถนนเป็นบางวันบางเวลาเพื่อจัดกิจกรรมค้าขาย พบปะกัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการเดินเท้าที่ผ่านมาได้แสดงให้เห็นว่า การสร้างการเดินเท้าในพื้นที่สาธารณะของเมืองช่วยส่งเสริมให้เมืองมีชีวิตชีวา เป็นคุณค่าและองค์ประกอบสำคัญของเมืองน่าอยู่ การออกแบบสภาพแวดล้อมคนเดินที่ดีต้องพึ่งพาระบบพื้นที่สาธารณะที่เป็นโครงข่ายให้คนเคลื่อนไหวได้อย่างมีอิสระ มีทางเลือกเชื่อมต่อระดับชุมชนและเมืองอย่างทั่วถึง มีระบบการสัญจรและขนส่งมวลชนรองรับ มีการออกแบบสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การเดินอย่างรื่นรมย์ ปลอดภัย ตลอดจนมีการส่งเสริมกิจกรรมบนพื้นที่สาธารณะที่เอื้อให้คนมาใช้ที่นับเป็นตัวชี้วัดสำคัญของพื้นที่สาธารณะนั้นด้วย แต่เงื่อนไขและข้อจำกัดของแต่ละสังคมทำให้แบบแผนการพัฒนาการเดินเท้าเป็นไปตามสภาพที่แตกต่างกัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

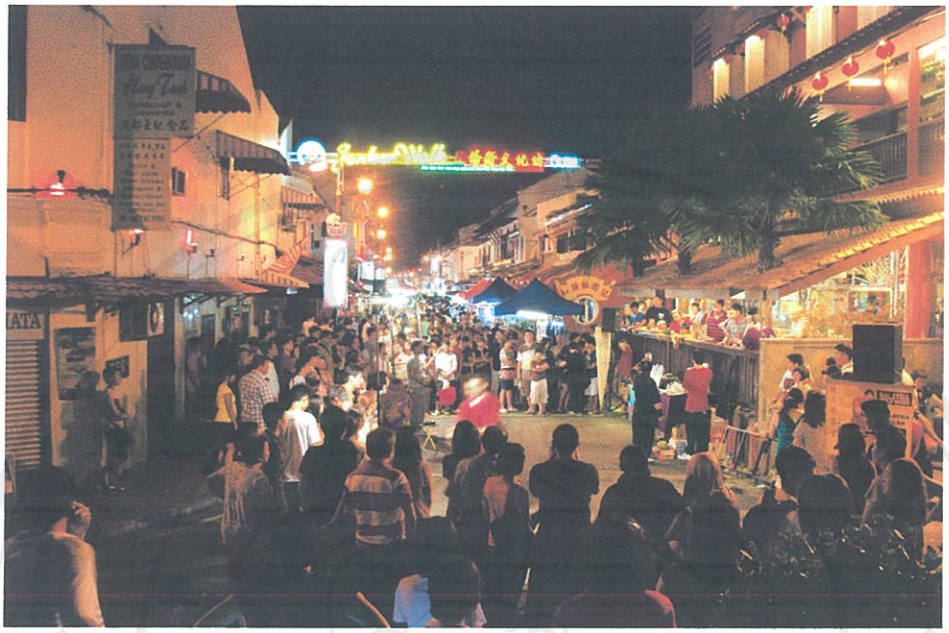
2.3 ถนนคนเดิน

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

ภาพที่ 2-13 ถนนคนเดินแบบถาวร (ถนนเซนต์แคทารีน เมืองบอร์กโดซ์ ประเทศฝรั่งเศส)

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพ 2-14 ถนนคนเดินช่วงค่ำทุกวันหยุดสุดสัปดาห์ (ถนนจองเกอร์ มะละกา)

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

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

ประเด็นถนนคนเดินในแบบตลาดถูกกล่าวโดยนักวิชาการตะวันตกบางท่านว่าเป็นปรากฏการณ์ของเมืองรูปแบบหนึ่ง Gemzoe (1999) กล่าวว่า รูปแบบถนนคนเดินแบบตลาดนัดนั้นมีมานานแล้วในโลก พบได้ในชุมชนเมืองที่มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจร่วมกับชุมชนชนบทโดยเฉพาะภาคเกษตรกรรม การปิดถนนในเมืองให้เป็นตลาดนัดเป็นการเปิดโอกาสให้คนในและนอกเมืองได้แลกเปลี่ยนสินค้าและมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน ซึ่งตัวอย่างที่เห็นได้คือ Farm market ที่เกษตรกรนำสินค้าที่ตนผลิตมาขายในเมืองและคนเมืองนำสินค้าอุปโภคจากโรงงานมาแลกเปลี่ยนกับคนชนบท นักวิชาการไทยได้กล่าวคล้ายกันถึงลักษณะของถนนคนเดินที่มีบางเวลามีลักษณะร่วมกับตลาดนัด สมรักษ์ ชัยสิงกานานนท์ (2549) กล่าวไว้ว่าถนนตลาดนัดเปลี่ยนแบบแผนการใช้ถนนเป็นพื้นที่กิจกรรม มีนัยยะของการเอื้อให้คนได้ปลดปล่อยอิสระทั้งแก่ตนเองและแก่พื้นที่สาธารณะจากความจำเจ จากภาพเดิมๆ ของถนนในเมืองใหญ่ที่พลุกพล่านด้วยรถ เต็มไปด้วยฝุ่นควัน ให้มีความเคลื่อนไหวช้าลงและมีอากาศบริสุทธิ์ขึ้น หรือในทางกลับกัน กิจกรรมบนถนนอาจเปลี่ยนให้ถนนในเมืองเล็กๆ ได้มีชีวิตชีวาและไม่เงียบเหงาจนเกินไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Crawford (1999) นักวิชาการที่เน้นแนวคิดพื้นที่สาธารณะในชีวิตประจำวัน กล่าวถึงคุณค่าของกิจกรรมชั่วคราวทั้งหลายรวมถึงตลาดนัด หาบเร่และแผงลอย ว่าทำให้เกิดความแตกต่างแก่พื้นที่ ทั้งยังยอมรับเงื่อนไขเฉพาะของเวลา หน้า ฤดูกาล สภาพอากาศ พื้นที่กิจกรรมเหล่านี้สำคัญต่อคนเมืองเพราะยินยอมให้คนสร้างความหมายใหม่ๆ บนพื้นที่ที่แปรไปตามกิจกรรมสังคมและจินตนาการของคนท้องถิ่น เธอย้ำว่าในสังคมเมืองที่เต็มไปด้วยคนหลายชนชั้น ทั้งชนชั้นสูง ชนชั้นกลาง ชนชั้นแรงงาน ตลอดจนคนชายขอบเร่ร่อน คนเหล่านี้มีโอกาสในพื้นที่สาธารณะไม่เท่ากัน ชนชั้นสูงอาจมีทางเลือกใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อคนกลุ่มที่มีกำลังซื้อโดยเฉพาะ ในขณะที่ชนชั้นกลางซึ่งเป็นคนกลุ่มใหญ่ของสังคมเมือง ต้องการพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ ที่เอื้อให้คนจับจ่ายเพื่อผ่อนคลายได้ตามกำลังทรัพย์ที่มี ชนชั้นล่างต้องการโอกาสผ่อนคลายบ้างและซื้อหาสิ่งจำเป็นในราคาประหยัด ในขณะที่คนชายขอบ คนเร่ร่อนก็ต้องการแสวงหามุมที่ตนเองจะได้เข้ามามีส่วนร่วมในสังคม นอกจากนี้ในเมืองยังมีทั้งคนท้องถิ่น ผู้มาเยือนและนักท่องเที่ยว คนเหล่านี้แปรเปลี่ยนบทบาทและพฤติกรรมได้ คนท้องถิ่นเมื่อไปต่างถิ่นกลายเป็นผู้มาเยือนหรือนักท่องเที่ยวย่อมมีพฤติกรรมการพักผ่อนและจับจ่ายใช้สอยต่างไปจากแบบแผนเดิมที่ท้องถิ่นตน ความต้องการเหล่านี้เป็นพลวัตสังคมเมืองที่นักออกแบบเมืองต้องคิดถึงในการรื้อฟื้นหรือสร้างสรรค์พื้นที่สาธารณะขึ้นมาใหม่ เพื่อให้เมืองเป็นพื้นที่ประจำวันของคนได้มากที่สุด

บทความจาก Sustainable Cities Collective (2011) กล่าวถึงเอกลักษณ์ของถนนในเอเชียไว้อย่างน่าสนใจว่า ถนนตลอดจนพื้นที่สาธารณะในเอเชียมีความโดดเด่นและหลากหลาย ถนนในเอเชียมีปริมาณการใช้งานของคนมากกว่าในตะวันตกมาก บ่อยครั้งถนนยังคลาคล่ำไปถึงดึกดื่นเที่ยงคืน ถนนไม่ใช่แค่เส้นทางขนส่ง แต่มีหน้าที่ทางสังคม โดยเป็นทั้งสถานประกอบกิจการค้า เป็นเวทีการเมือง ศาสนา ประชาคม เป็นที่พบปะรวมตัวกันของครัวเรือน ญาติมิตรและเพื่อนฝูง บางครั้งก็เป็นห้องกินข้าวและห้องนั่งเล่นของคนเมือง กิจกรรมหลักบนถนนมีตั้งแต่การเดินดูคนดูของ การกิน การนั่ง การยืน ตลอดจนเกมการละเล่นที่พอจะเกิดขึ้นได้ในที่จำกัด สิ่งเหล่านี้สะท้อนวัฒนธรรมเอเชียที่ชื่นชอบการมาอยู่รวมกันและมองว่าเป็นการผ่อนคลายได้เป็นอย่างดี อีกทั้งเมืองในเอเชียส่วนมากกลายเป็นเมืองใหญ่ มหานคร บ้านจึงมีขนาดเล็กลง ถนนจึงกลายเป็นที่ปลดปล่อยมากขึ้น คำถามสำคัญของนักออกแบบและบริหารเมืองคือทำอย่างไรให้ถนนตลอดจนที่สาธารณะเหล่านี้ยังคงความมีชีวิตชีวาอยู่โดยไม่หนาแน่นหรือรกรุงรังเกินไป

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพ 2-15 ถนนคนเดินราชดำเนิน เชียงใหม่

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

ถนนคนเดินในปัจจุบันถูกกระตุ้นโดยภาครัฐและเอกชนให้เกิดในเมืองหลายเมืองของไทยเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจและส่งเสริมการท่องเที่ยว จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่า ถนนคนเดินของไทยมีลำดับศักย์ต่างกัน **ถนนคนเดินขนาดใหญ่** พบในเมืองใหญ่ ที่มีประชากรและนักท่องเที่ยวมาก กำลังซื้อสูง มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย และมีเครือข่ายชุมชนและผู้ค้าตลาดนัดที่กว้าง ขวาง ตลอดจนมีรูปลักษณ์เฉพาะตัวที่ชัดเจน จึงจะสามารถดึงทั้งผู้ซื้อ ผู้ขายและผู้ร่วมจัดการมาได้มาก ถนนคนเดินในเมืองหลัก มักมีขนาดความยาวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าหนึ่งกิโลเมตร มีร้านค้าในหลักเกินกว่าหนึ่งพันร้านขึ้นไป และใช้ระบบการบริหารจัดการผ่านภาคีความร่วมมือ ประกอบด้วย สำนักงานจังหวัดและเทศบาลซึ่งเป็นผู้จัดหาสถานที่และอำนวยความสะดวก สำนักงานท่องเที่ยวระดับท้องถิ่นทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ตำรวจจราจรทำหน้าที่จัดระบบจราจรให้คล่องตัว สำนักงานการไฟฟ้าท้องถิ่น ทำหน้าที่จัดหาและเก็บค่าไฟฟ้าจากผู้ค้า สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดและสำนักงานพาณิชย์จังหวัด ทำหน้าที่จัดหาผู้ค้าขายและร่วมส่งเสริมกิจกรรมตามโอกาส หน่วยงานเหล่านี้ทำงานภายใต้งบประมาณของการปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบกับค่าธรรมเนียมจากผู้ค้า สำหรับผู้แทนชุมชน วัด โรงเรียน และศาสนสถานในพื้นที่ถนนคนเดิน มีส่วนร่วมเปิดพื้นที่ของตนเพื่อ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

ถนนคนเดินระดับรอง พบในระดับเมืองตลอดจนชุมชนที่มีขนาดไม่ใหญ่นัก หรือมีเครือข่ายผู้ซื้อผู้ขายและผู้ร่วมจัดการในขนาดไม่ใหญ่นัก จัดเป็นระดับที่พบทั่วไปในเมืองขนาดกลาง มีขนาดเฉลี่ยมีความยาวไม่เกินหนึ่งกิโลเมตร มีร้านค้าไม่ถึงพันร้าน มีผู้ซื้อและผู้ค้าผสมผสาน ทั้งภายในและภายนอก มีทั้งคนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว มีการจัดการถนนคนเดินตามกำลังการปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมกับพหุภาคีรัฐและเอกชนที่คล้ายกันกับถนนคนเดินขนาดใหญ่ เท่าที่สำรวจพบ ถนนคนเดินในเมืองส่วนใหญ่ของไทยจัดอยู่ในระดับรอง

ถนนคนเดินระดับเล็ก เป็นถนนคนเดินระดับชุมชน เช่น ตำบล หมู่บ้าน ที่เกิดจากความต้องการภายในชุมชนในการแลกเปลี่ยนสินค้าที่ตนผลิตได้ในครัวเรือน ตลอดจนต้องการซื้อขายสินค้าอุปโภคบริโภคราคาประหยัดแบบที่มีขายในตลาดนัด เป็นการซื้อขายกันเองในชุมชนร่วมกับพ่อค้าเร่ตลาดนัดในพื้นที่ใกล้เคียง ด้วยการบริหารจัดการโดยชุมชนและเครือข่ายพ่อค้าเร่เอง ที่ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้จัดการ ผู้ขาย และผู้ซื้อ (ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี, 2553)

งานวิจัยและงานศึกษาถนนคนเดินของไทยมีช่วงระยะการศึกษาประมาณ 10 ปีมาแล้ว โดยเริ่มจากถนนคนเดินที่สีลมและเชียงใหม่ในปี พ.ศ.2545 มีประเด็นศึกษาดังนี้

1. ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง (2545) ประเมินผลการดำเนินงานบนถนนสีลมพบว่าการมีรถไฟฟ้ามาถนนสีลมทำให้ถนนคนเดินสีลมประสบความสำเร็จในเป้าหมายลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ภาครัฐตั้งไว้

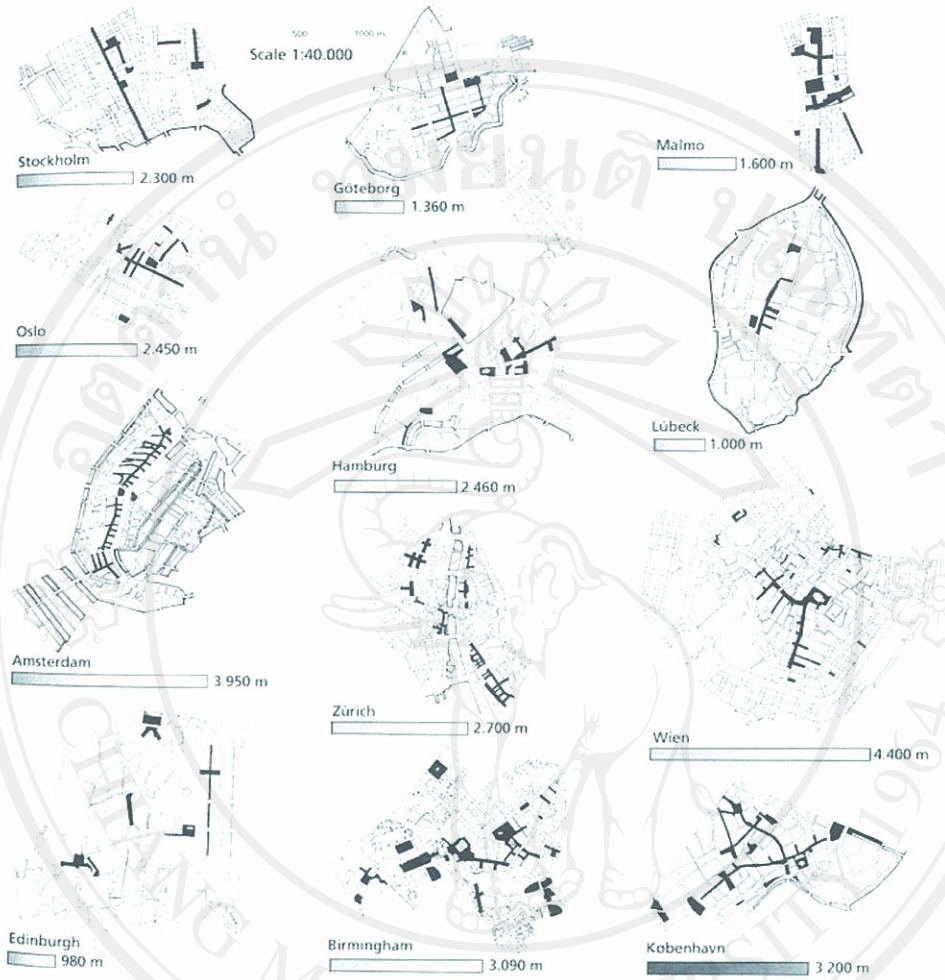
2. เทศบาลนครเชียงใหม่ (2545) ประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานถนนคนเดินท่าแพแล้วพบว่าบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้คล้ายกับที่ธวัชชัยพบ

3. นภาพร วงศ์ปี (2546) ประเมินความพึงพอใจของผู้ปฏิบัติงานบนถนนคนเดินเชียงใหม่ พบว่ามีความพอใจค่อนข้างน้อยเพราะใช้เวลาวันหยุดมาทำงาน ต้องจัดการพื้นที่ในวันรุ่งขึ้น ทั้งผู้อยู่อาศัยได้รับผลกระทบค่อนข้างมากจากการจำกัดเข้าออก และมลพิษ

4. การศึกษาถนนคนเดินที่ศรีสะเกษของลำพึง บัวจันอัฐ (2551) พบว่าสามารถสร้างรายได้แก่เมืองนับสิบล้านบาทต่อเดือน โดยพบประเด็นว่าการพัฒนาช่วงแรกมีความขัดแย้งเชิงความเห็นและผลประโยชน์แต่เมื่อประสานความขัดแย้งได้ก็สามารถเดินหน้าต่อไปได้

5. ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณีและรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547) ศึกษาถนนคนเดินเชียงใหม่พบว่าถนนคนเดินเชียงใหม่พบว่าประสบความสำเร็จในเชิงเศรษฐกิจและสังคม แต่ไม่ได้ลดมลพิษและประหยัดพลังงานเพราะขาดแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่จะช่วยลดการใช้รถส่วนตัวลงได้ อีกทั้งแนวคิดการเดินเท้าของตะวันตกไม่สามารถอธิบายปรากฏการณ์ถนนคนเดินไทยได้เพราะปัจจัย เงื่อนไขและแนวคิดที่ต่างกัน โดยงานวิจัยนี้ได้เปรียบเทียบขนาดถนนคนเดินไทยกับตะวันตก ดังภาพที่ 2-16 ในหน้าถัดไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 2-16 การเปรียบเทียบความยาวไทยกับถนนคนเดินในยุโรป
ที่มา : ระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547)

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า งานวิจัยเกี่ยวกับถนนคนเดินของไทยเป็นการประเมินผลกิจกรรมถนนคนเดิน มีเพียงงานวิจัยของระวิวรรณ โอพารรัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547) ที่ศึกษาถนนคนเดินเชิงกายภาพและสังคม วรรณกรรมเหล่านี้แสดงคุณประโยชน์ของถนนคนเดินต่อเมืองในแง่เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

2.4 ตลาดนัด

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

ภาพที่ 2-17 ตลาดนัดกรีนมาร์เก็ต ย่านอัพตอนพาร์ค ค.ศ.1905
ที่มา : www.bbc.co.uk

งานศึกษาวิจัยเกี่ยวกับตลาดนัดว่าเริ่มมีขึ้นในสังคมตะวันตกเมื่อเกือบร้อยปีมาแล้ว ทฤษฎีที่มีการศึกษาค่อนข้างมาก คือ ทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) ซึ่งเริ่มต้นโดย Christaller (1933) ชาวเยอรมันที่ใช้ความรู้ทางภูมิศาสตร์มาอธิบายระบบเมืองกับพื้นที่แหล่งกลางทางเศรษฐกิจของเมืองทั้งในเชิงหน้าที่ บทบาท ขอบเขต และลำดับศักย์ของพื้นที่แหล่งกลางนั้นๆ โดยทฤษฎีแหล่งกลางถูกพัฒนาต่อเนื่องเรื่อยมา เพื่ออธิบายย่านการค้าสำคัญในโลก เช่น ตลาด ศูนย์การค้า แต่มีส่วนน้อยที่นำมาใช้ศึกษากับตลาดนัด ทฤษฎีแหล่งกลางโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับขอบเขต ระยะทาง ลำดับศักย์ของตลาด ถูกนำมาใช้เพื่อศึกษาตลาดนัดในเอเชีย อเมริกาใต้ และอาฟริกา ภายใต้มีหลักการพื้นฐานว่า ลำดับศักย์ของตลาดนัดจะสัมพันธ์กับ 1) ความหลากหลายของประเภทของสินค้าและบริการที่มีในตลาด 2) ตำแหน่งที่ตั้ง และ 3) เส้นทางคมนาคม อีกทั้งการกระจายตัวของตลาดนัด วันนัดพบ ขนาดของตลาด และระยะการเดินทางมายังตลาดสัมพันธ์อย่างลึกซึ้งผู้ค้าและผู้ซื้อที่มีแนวโน้มจะเป็นเครือข่ายของคนกลุ่มเดียวกันที่หมุนเวียนกันไปเพื่อซื้อและขายกันตามกำลังที่ตนเองจะทำได้

นอกจากงานศึกษาตามทฤษฎีแหล่งกลางแล้ว ยังมีงานศึกษาเกี่ยวกับตลาดนัดในฐานะปรากฏการณ์สังคมในหลายประเทศโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนาที่มีตลาดนัดหลงเหลืออยู่น้อยลงเพราะได้กลายเป็นระบบตลาดประจำและถาวร ตลอดจนซูเปอร์สโตร์ขนาดใหญ่ ประเด็นที่พบในงานศึกษาตลาดนัดเชิงปรากฏการณ์สังคม อาทิ เหตุปัจจัยให้เกิดตลาดนัดและรูปแบบที่แตกต่างกันไป ความเปลี่ยนแปลงตามสภาพ

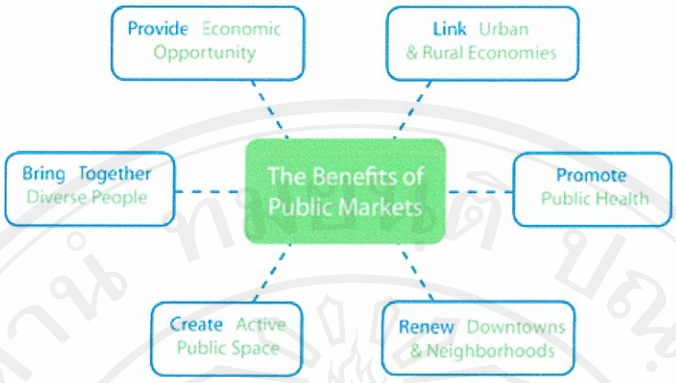
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

เศรษฐกิจและสังคมของตลาดนัด แบบแผนของการแลกเปลี่ยนสินค้า ระบบหมุนเวียนสินค้า ตลอดจนบทบาทหน้าที่ของตลาดนัดต่อชุมชน

ภาพ 2-18 ภาพถนนตลาดสินค้าเกษตร ที่ตลาดเกษตรกรยูเนี่ยนสแควร์ กรุงนิวยอร์ก

Project for Public Places – Placemaking for communities ซึ่งเป็นกลุ่มนักเคลื่อนไหวเพื่อพื้นที่สาธารณะในอเมริกา ได้กล่าวถึงความสำคัญของตลาดบนพื้นที่สาธารณะว่าไม่เพียงแต่เชื่อมโยงชนบทกับเมือง แต่ยังช่วยหมุนเวียนเงินในชุมชน เอื้อโอกาสการทำธุรกิจความเสี่ยงต่ำแก่ผู้มีทุนน้อยได้ค้าขาย เอาเงินกลับไปยังชุมชนและเอาของในชุมชนมาหมุนเวียนภายนอก สินค้าที่มาขายในตลาดแบบนี้มักมาจากแหล่งผลิตชนบท เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม วงจรประโยชน์โดยรวมของตลาดสาธารณะดังภาพที่ 2-19 ได้แก่ ให้โอกาสทางธุรกิจแก่ผู้ไม่มีกำลังลงทุน โยงชนบทกับเมือง ส่งเสริมสุขภาวะสาธารณะ ช่วยรื้อฟื้นย่านและเมือง สร้างพื้นที่สาธารณะที่เคลื่อนไหว เชื่อมกลุ่มคนที่หลากหลายเข้าด้วยกัน เขากล่าวว่า ที่สำคัญที่สุด คือ ตลาดเป็นที่พบปะทางสังคมที่สามารถเชื่อมโยงคนต่างกลุ่ม ต่างชาติพันธุ์ ต่างวัฒนธรรมได้ ในขณะที่พื้นที่ประชาคมอื่นๆ ทำไม่ได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



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

นักวิชาการไทย อาทิ สันติ เศวตวิมล (2544) กล่าวว่า รากเหง้าของตลาดทั่วโลกล้วนมาจากตลาดนัด เพราะในอดีต สังคมมนุษย์เป็นแบบพึ่งตนเอง ผลิตพืชผลไว้รับประทานในครัวเรือน เมื่อสามารถผลิตได้ในปริมาณที่มากเกินกว่าความต้องการ จึงนำผลผลิตส่วนเกินนั้นไปแลกเปลี่ยนกับสิ่งที่ไม่สามารถผลิตขึ้นมาได้ เนื่องจากวันปกติจะทำงานในไร่นา จึงต้องนัดวันกันซื้อขายสินค้า ณ สถานที่ใดสถานที่หนึ่งที่พบปะกันได้ตลอดจนมีการนัดรวมตัวกันครั้งใหญ่ในรอบเดือน เช่น วันเพ็ญ เพื่อให้เกิดเครือข่ายที่กว้างขวางกว่าปกติ ต่อมาเมื่อสังคมบ้านเจริญขึ้นเป็นเมือง ส่งผลให้ความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคขยายตัวขึ้น และระบบการผลิตเปลี่ยนเป็นอุตสาหกรรมมากขึ้น จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องมีแหล่งหรือสถานที่สำหรับซื้อขายสินค้า หรือ ตลาด ในสถานที่ที่คนในสังคมหรือชุมชนนั้นรู้จัก และสามารถเดินทางไปมาได้สะดวก เป็นศูนย์กลางการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดย่านตลาดที่เป็นทั้งที่อยู่อาศัยและสถานที่ค้าขายอย่างถาวร เกิดมีตลาดหลายระดับเพื่อขายส่งต่อเป็นทอด ขายส่ง ขายปลีก ขายเลหลัง ตลอดจนส่งออกไปยังต่างประเทศ

ภาพที่ 2-20 บรรยากาศตลาดหมู่บ้าน
ที่มา : พรชัย ใจมา, 2553

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

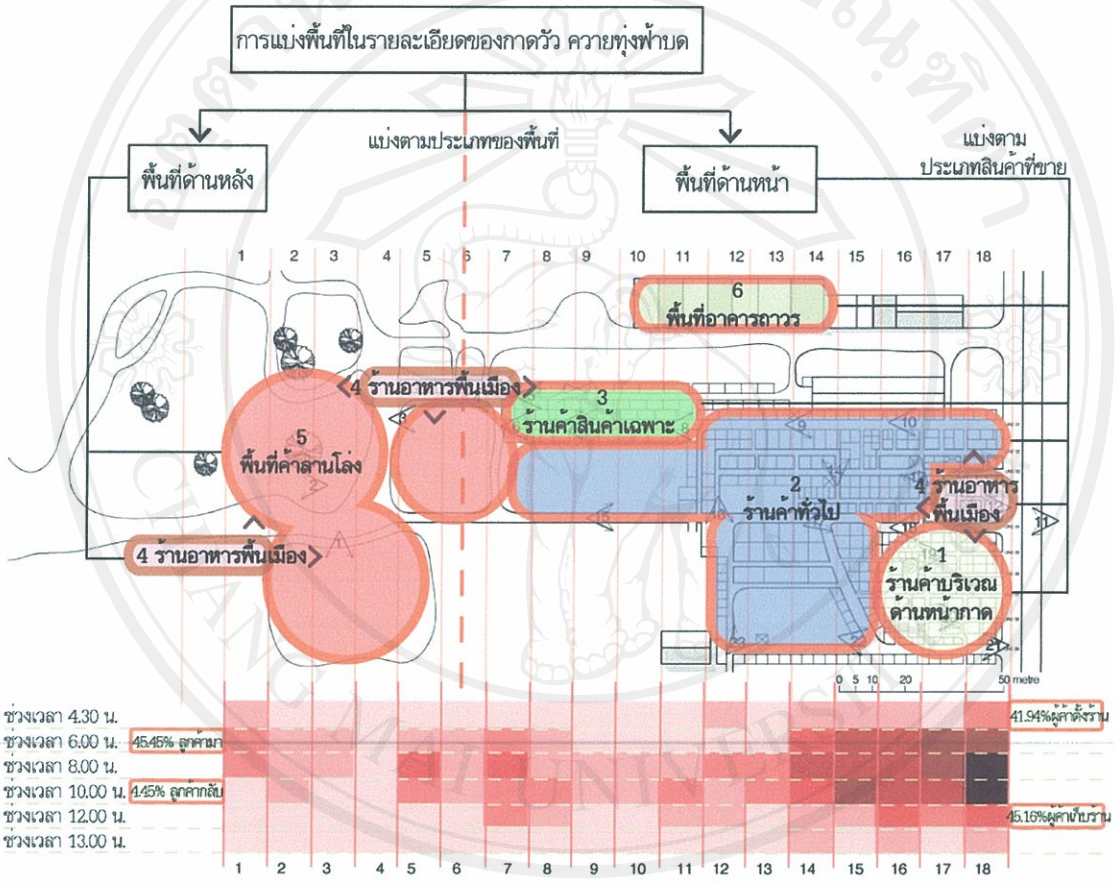
งานวิจัยเชิงภูมิศาสตร์และเศรษฐศาสตร์ชุมชนมีพบอยู่ในสาขาที่เกี่ยวข้อง อาทิ งานวิจัยตลาดนัดในเชียงใหม่ ของ กนกพร กระบวนศรี (2531) งานศึกษาเรื่องกาดวัวควายของ ชูสิทธิ์ ชูชาติ (2538) ส่วนของศึกษาในเชิงของผังเมืองและสภาพแวดล้อมมีปรากฏในงานวิจัยเกี่ยวกับตลาดในกรุงเทพฯของเกียรติ จิวะกุล และคณะ (2525) และงานวิจัย เรื่อง กาดวัวควายทุ่งฟ้าบด เชียงใหม่ (แผ่นดิน อุนจะนำ, 2553) นอกจากนี้ยังพบงานศึกษาเชิงสังคมและมานุษยวิทยาที่ชี้ให้เห็นว่าตลาดเป็นพื้นที่ที่มีความหมายต่อสังคมไทย ดังที่สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์ (2549) ได้กล่าวว่า คนไทยถือว่าตลาดนัดเป็น 'พื้นที่แห่งชีวิต' เพราะตลาดนัดสามารถแปรเปลี่ยนสถานะและพื้นที่เดิมๆ ให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและพื้นที่แห่งการบริโภคเพื่อหลีกหนีความจำเจมาโลดแล่นเคลื่อนไหวตามอารมณ์ เป็นพื้นที่สาธารณะที่คนชื่นชอบอย่างไม่เสื่อมคลาย

ภาพที่ 2-21 ตลาดนัดเป็นที่พบปะของคนต่างกลุ่ม จากภาพ เมืองสิง ประเทศลาว

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

สำคัญยิ่งต่อประสิทธิภาพการเดินจับจ่ายและการสร้างความน่าสนใจในภาพรวม เขาพบว่าตลาดนัดถูกแบ่งอย่างง่าย ด้วยปัจจัยหลายประการ กล่าวคือ แบ่งตามประเภทสินค้า เช่น ของสด ของแห้ง เสื้อผ้า หัตถกรรม แบ่งตามความจำเป็นในการเข้าออก ขนาดพื้นที่ การระบายอากาศ กลิ่น และควัน เช่น ส่วนค้าสัตว์ ส่วนอาหาร หรือแม้แต่แบ่งตามความสนใจเฉพาะกลุ่ม เช่น พระเครื่อง ของสะสม การแบ่งส่วนเหล่านี้เป็นไปอย่างหลวมๆ ตามความต้องการและสภาพจริงที่มีคนเข้าและออกตลอดเวลา เสน่ห์ของตลาดนัดอยู่ที่ความไม่จำเจ ใกล้ชิด ท้องถิ่น ติดดิน อบอุ่นแบบญาติมิตร ต่อรองได้และไม่แพง



ภาพที่ 2-22 การจัดวางพื้นที่ตลาดนัดกาดวัวควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่
ที่มา : แผ่นดิน อุนจะนำ, 2553

ศรีศักร วัลลิโภดม (2554) ยังกล่าวว่า ตลาดนัดชนบทหลายแห่งเป็นจับจ่ายเพียงจุดเดียว ที่หลายชุมชนหรือหลายชาติพันธุ์ในถิ่นฐานใกล้เคียงมีได้ร่วมกัน ตลาดนัดชนบทจึงเต็มไปด้วยสีสันของสินค้าพื้นบ้าน มีความหลากหลายของภาษา ชาติพันธุ์ ที่ปรากฏในลักษณะหน้าตา ตลอดจนเสื้อผ้า ทำให้บ่อยครั้งตลาดนัดชนบทห่างไกลกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวของคนต่างถิ่นที่ต้องการมาชมบรรยากาศเหล่านี้ ตลาดชนบทยังได้หมุนเวียนมาในเมืองด้วยเช่นกัน ในแบบของเกษตรกรหรือผู้ผลิตนำของจากแหล่งผลิตมาขายคนเมืองในแบบ Farm market ซึ่งเราพบได้ตามลานเมือง เช่น ในเมืองอ็อกฟอร์ด ปารีส เกียวโต เชียงใหม่ กรุงเทพฯ หรือเมืองอื่นๆ ก็ยังคงพบได้อยู่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์ (2546) กล่าวว่า ถนนคนเดินไทยเป็นหนึ่งในแนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนดใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชน การปิดถนนทำให้สามารถใช้ถนนเป็นลานกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจและกลายเป็นพื้นที่สาธารณะกลางเมือง เกียรติ จิวะกุล (2525) ได้ย้ำถึงลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินไทยว่า **เป็นการปิดถนนชั่วคราวเป็นบางวันบางเวลาเพื่อจัดกิจกรรมผสมผสานทั้งท่องเที่ยว กิจกรรม ค้าขาย วิถีชีวิตในรูปแบบที่คล้ายกับตลาดนัด** ซึ่งกิตติกร ใจบุญ (2549) ชี้ให้เห็นว่าถนนคนเดินมีเสน่ห์ในความเป็นตลาดนัดเพราะตลาดนัดนับเป็นพื้นที่สาธารณะทางเศรษฐกิจและสังคมที่เก่าแก่ที่สุด เป็นที่ชื่นชอบของคนไทยมานาน และยังดำรงอยู่มาจนปัจจุบัน ตลาดนัดต่างจากตลาดประจำตรงที่มีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงไปทั้งเวลา ผู้ใช้ กิจกรรม สินค้า สถานที่อันเป็นเสน่ห์ให้คนมาโดยไม่เบื่อ

แนวคิดที่มองว่าถนนคนเดินไทยมีรูปแบบคล้ายกับตลาดนัดถูกกล่าวในงานวิจัยหลายเรื่องด้วยกัน ระวิวรรณ โอฬารรัตน์มณีและรุจิยา มุสิกะลักษณ์ (2547) ศึกษาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่ ชี้ให้เห็นจากผลสำรวจกลุ่มตัวอย่างบนถนนคนเดินพบว่า คนมองว่าถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่มีรูปแบบคล้ายตลาดนัดเชิงวัฒนธรรม ทำให้คนได้สัมผัสวัฒนธรรมของเชียงใหม่ที่หลากหลายในสถานที่เดียว ส่วนแผ่นดิน อุนจะนำ (2553) ศึกษากาดนัดวัวควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่ ได้อภิปรายผลเชื่อมโยงว่าตลาดนัดมีความคล้ายคลึงกับถนนคนเดินในหลายประการทั้งในเรื่องกลุ่มผู้ใช้ ลักษณะเฉพาะที่คนชื่นชอบ บรรยากาศ การจัดวางพื้นที่ เวลา กิจกรรม

การอภิปรายเชื่อมโยงระหว่างถนนคนเดิน ตลาดนัดและพื้นที่สาธารณะถูกกล่าวไว้อย่างมีนัยสำคัญโดยกิตติกร ใจบุญ (2549) ในบทความว่าด้วยปรากฏการณ์ตลาดในสังคมไทยว่า

> *'ถนนคนเดินไทยเป็นตลาดนัดที่สะท้อนวิวัฒนาการของตลาดไปตามกายภาพเมืองของไทยที่นับว่าเป็นลักษณะเฉพาะ ความเป็นตลาดที่เกิดขึ้นบนถนนคนเดินไทยนั้นเป็นหัวข้อที่ควรมีการศึกษาวิจัยเพราะตลาดเป็นพื้นที่สาธารณะของไทยที่ผนวกพื้นที่เศรษฐกิจ-สังคมไว้ด้วยกันอย่างเหนียวแน่น'*

โดยเชื่อมโยงกับที่วิมลศรี ลิ้มธนากุล (2537) ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของความเปลี่ยนแปลงเมืองและย่านของกรุงเทพมหานคร ว่า

> *'เมื่อเมืองขยายตัวทางกายภาพจนพื้นที่ปฏิสัมพันธ์สังคมลดลงหรือเปลี่ยนบทบาทไป คนในเมืองจึงแสวงหาพื้นที่สาธารณะที่ยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนเพื่อรื้อฟื้นความสัมพันธ์ทางสังคมขึ้นใหม่'*

กิตติกร ใจบุญ (2549) ยังได้ตั้งข้อสังเกตจากงานของวิมลศรีว่า

> *'ถนนคนเดินนับเป็นหนึ่งในวิธีการแสวงหาพื้นที่สาธารณะเพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์สังคม ดังที่วิมลศรีได้กล่าวไว้ ดังนั้น การศึกษาถนนคนเดินเพื่อคลี่คลายระบบความสัมพันธ์และบทบาทของถนนคนเดินแบบตลาดนัดที่มีต่อวิถีชีวิตเมืองของไทยเพื่อตอบคำถาม*

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ว่า ถนนคนเดินสะท้อนภาพพลวัตการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สาธารณะเมืองในสังคมไทยอย่างไรจึงเป็นประเด็นที่ควรศึกษายิ่ง'

จะเห็นได้ว่า การเกิดของกิจกรรมค้าขายบนพื้นที่สาธารณะในลักษณะของตลาดนัดจึงไม่ใช่เรื่องใหม่ในสังคมโดยเฉพาะกับสังคมไทย เพราะคนไทยชื่นชอบการจับจ่ายและใช้ตลาดนัดเป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนพบปะ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างบ้านและชุมชนมาแต่โบราณ การเกิดตลาดอาจเกิดได้ในลาน ข่วง ถนน วัด หรือสถานที่พบปะอื่นๆ การเปลี่ยนรูปและวิวัฒนาการของตลาดนัดไปตามสภาพสังคมวัฒนธรรมที่เปลี่ยนไป รวมถึงแบบถนนคนเดินของไทย ที่เป็นหนึ่งในปรากฏการณ์เมืองในสังคมไทยที่ควรแก่การศึกษาให้เข้าใจยิ่งขึ้น

2.5 บทสรุป

เนื้อหาบทนี้ได้ชี้ให้เห็นประเด็นพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด ในมุมมองตะวันตกและตะวันออก วรรณกรรมตะวันตกได้ชี้ให้เห็นถึงวิวัฒนาการของแนวคิดที่ชัดเจนของทั้งสี่ส่วนโดยเฉพาะพื้นที่สาธารณะและการเดินเท้าที่ถูกศึกษาร่วมกันมานานพอที่จะเกิดแนวคิด และทฤษฎีที่ชัดเจน ในขณะที่ถนนคนเดินเป็นรูปแบบหนึ่งของการพัฒนาทั้งพื้นที่สาธารณะและการเดินเท้าเพื่อเป้าหมายการพัฒนาคุณภาพชีวิตเมือง ส่วนประเด็นตลาดนัดแม้จะถูกแยกออกมาจากในมิติการศึกษาพื้นที่สาธารณะและการเดินเท้าของตะวันตก แต่ก็ปรากฏการติดตลาดนัดบนพื้นที่สาธารณะและถนนในเมืองต่างๆ ของตะวันตกมานาน เพียงแต่การศึกษาเอนไปในทางความเชื่อมโยงเศรษฐกิจเมืองและชนบท ซึ่งนับว่ายังขาดการศึกษาตลาดนัดในฐานะพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะ

ในทางกลับกัน วรรณกรรมเกี่ยวกับเมืองในเอเชียตะวันออกโดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ชี้ให้เห็นความเฉพาะตัวของการเกิดเติบโตของเมืองทั้งในเชิงโครงสร้างเมืองและการพัฒนาพื้นที่เมืองของโลกตะวันออกที่มีรากฐานเกษตรกรรม ทำให้เมืองมีโครงสร้างซับซ้อน ไม่เป็นทางการ ยืดหยุ่นไปตามการใช้งาน (Chifos and Yabes, 2000; O'Conner, 1983) นักวิชาการที่ศึกษาโลกตะวันออกชี้ให้เห็นว่าถนนในเอเชียเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญ ไม่ใช่แค่ทางสัญจร แต่เป็นทุกสิ่งทุกอย่างของเศรษฐกิจและสังคมของชีวิตในเมือง การใช้ชีวิตบนถนนเป็นวัฒนธรรมตะวันออก ทำให้ถนนไม่เคยหลับใหลอย่างแท้จริง อีกทั้งนักวิชาการไทยได้ชี้ชัดว่าในบรรดาพื้นที่สาธารณะทั้งหลายของไทย ตลาดนับว่ามีบทบาทสำคัญที่สุดต่อวิถีชีวิตเมือง แต่ขณะเดียวกัน ตลาดก็ถูกจัดระบบเข้าสู่การค้าขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่สาธารณะแบบเดิมๆ หายไป จึงจำเป็นต้องมีการสร้างตลาดรูปแบบใหม่ๆ เพื่อทดแทนตลาดเดิมที่หายไป โดยตลาดรูปแบบใหม่ต้องรองรับความต้องการพื้นที่ที่มากกว่าการซื้อขาย แต่เพื่อกิจกรรมสังคมวัฒนธรรมในวิถีชีวิตของคนเมืองปัจจุบัน

เมื่อย้อนมาดูที่ถนนคนเดินไทย ทำให้เห็นภาพสะท้อนเบื้องต้นของถนนคนเดินไทยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน ตลาดนัด และเชื่อมโยงกับลักษณะเฉพาะของเมืองในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลายประการ การทบทวนแนวคิดที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ตลาดนัด ตลอดจนการทบทวนข้อมูลเกี่ยวกับถนนคนเดินของไทยเป็นการทำความเข้าใจเบื้องต้นเพื่อกำหนดกรอบมุมมองของงานวิจัย ตลอดจนให้กรอบแนวคิดในการสำรวจเก็บข้อมูลภาคสนามตามวิธีวิจัยในบทต่อไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 3
วิธีวิจัย

3.1 วิธีวิจัย

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

3.1.1 สอบทวนแนวคิดที่เกี่ยวข้อง คือ พื้นที่สาธารณะ การเดินเท้า ถนนคนเดิน และตลาดนัด

3.1.2 สำรวจและคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

3.1.3 ออกแบบเครื่องมือในการเก็บข้อมูลภาคสนามเชิงคุณภาพ ประกอบด้วย

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

3.1.4 เก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยวิธีการเชิงคุณภาพจนกว่าข้อมูลจะอิ่มตัว (Saturation) ประกอบด้วย

- การสำรวจกายภาพของถนนคนเดินทั้ง 4 สาย เพื่อศึกษาการจัดวางและใช้พื้นที่ และความเชื่อมโยงระหว่างถนนคนเดินระดับย่านและเมือง
- การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ กิจกรรม ความคิดเห็นที่มีต่อถนนคนเดิน

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

3.1.6 สร้างแนวคิดจากผลความเชื่อมโยง (Conceptualization) เพื่ออธิบายลักษณะเฉพาะ รูปแบบความสัมพันธ์ และพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองบนถนนคนเดินแบบตลาดนัด

3.1.7 อภิปรายผลวิจัยตามวัตถุประสงค์และเชื่อมโยงผลวิจัยสู่บริบทวิชาการและบริบทอื่นที่เกี่ยวข้อง

3.1.8 สรุปข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.2 ขอบเขตของการวิจัย

3.2.1 ขอบเขตพื้นที่

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

3.2.2 ขอบเขตเวลา

มีระยะเวลาวิจัย 12 เดือน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2554 ถึง กรกฎาคม 2555

3.3.3 ขอบเขตเนื้อหา

ศึกษาให้ครอบคลุมเนื้อหาหลักที่กล่าวไว้ในวัตถุประสงค์ คือ การใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดและการอภิปรายพลวัตการเปลี่ยนแปลงของการใช้พื้นที่สาธารณะเมืองในรูปแบบที่พบ

3.3 พื้นที่ศึกษาถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

3.3.1 การสำรวจข้อมูลถนนคนเดินในประเทศไทย

จากการสำรวจถนนคนเดินในประเทศไทยจากสื่อประชาสัมพันธ์ เช่น อินเทอร์เน็ต ประกอบการสำรวจนำร่องในถนนคนเดินสายหลักของแต่ละภาค พบว่าเมืองส่วนใหญ่ของไทยได้พัฒนาถนนหรือพื้นที่สาธารณะให้เป็นถนนคนเดินที่มีชื่อหรืออัตลักษณ์ของเมืองนั้น โดยพบข้อมูลเบื้องต้น ดังนี้

ภาคเหนือ ประกอบด้วย

1. ถนนคนเดินราชดำเนิน สันกำแพง วัวลาย และต้นเปา จังหวัดเชียงใหม่
2. กาดเจียงฮายรำลึก จังหวัดเชียงราย
3. ถนนคนเดินหนองจองคำ และปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน
4. ถนนคนเดินกาดกองต้า จังหวัดลำปาง
5. ถนนคนน่าน
6. ถนนคนเดินลำพูน
7. ถนนคนเดินกว๊านพะเยา จังหวัดพะเยา
8. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก

ภาคกลางและภาคตะวันออก ได้แก่

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

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย

1. ถนนคนเดินขอนแก่น
2. ถนนคนเดินชายโขง จังหวัดเลย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้ ได้แก่

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

3.3.2 การเลือกพื้นที่ศึกษา

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

ตารางที่ 3-1 รายการพื้นที่ศึกษาถนนคนเดิน 4 ภาค 15 สาย

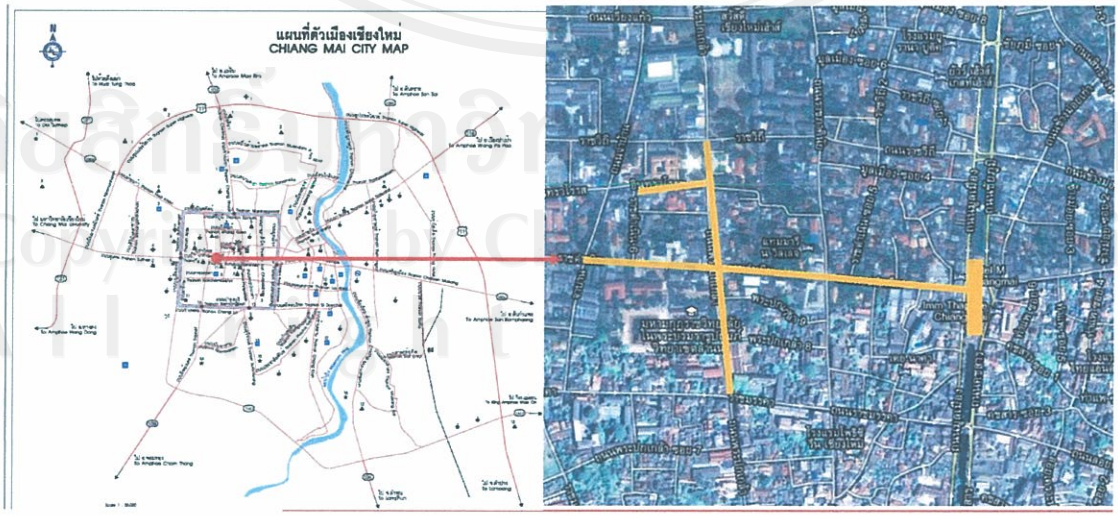
ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคใต้
1. กาดเจียงฮาย	1. ราชบุรี	1. ขอนแก่น	1. ภูเก็ต
2. สันโค้งน้อย เชียงราย	2. อุทัยธานี	2. เชียงคาน	2. ตรัง
3. เชียงใหม่	3. นครสวรรค์		3. สุราษฎร์ธานี
4. ลำปาง			4. เกาะสมุย
5. พิษณุโลก			5. สงขลา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.3.3 แผนที่และผังกายภาพเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา

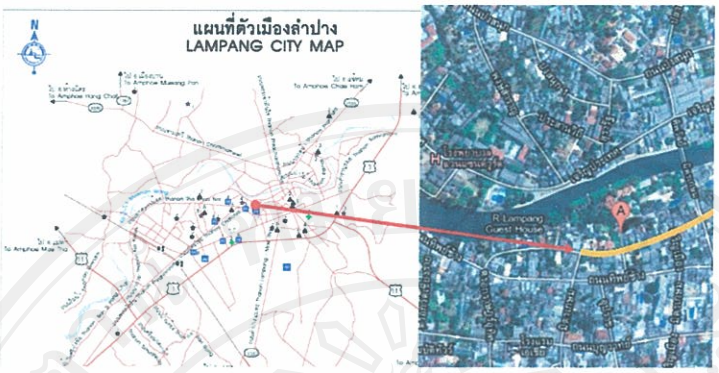
ภาพที่ 3-1 ผังถนนเดินกาดเจียงฮาย จังหวัดเชียงราย

ภาพที่ 3-2 ผังถนนคนม่วน สันโค้งน้อย จังหวัดเชียงราย

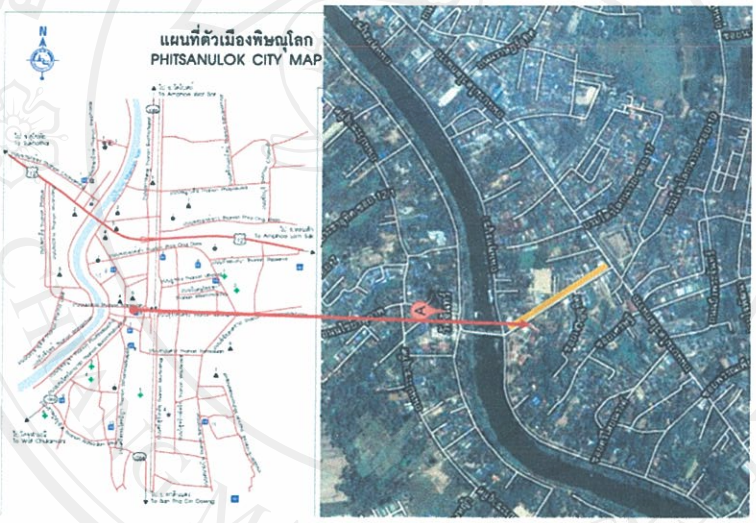


ภาพที่ 3-3 ผังถนนคนเดินเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 3-4 ผังถนนคนเดิน จังหวัดลำปาง

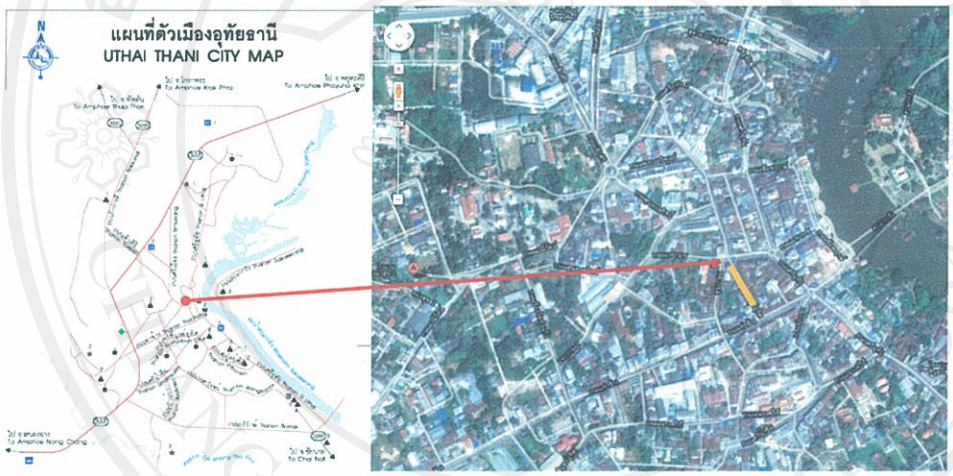


ภาพที่ 3-5 ผังถนนคนเดิน จังหวัดพิษณุโลก

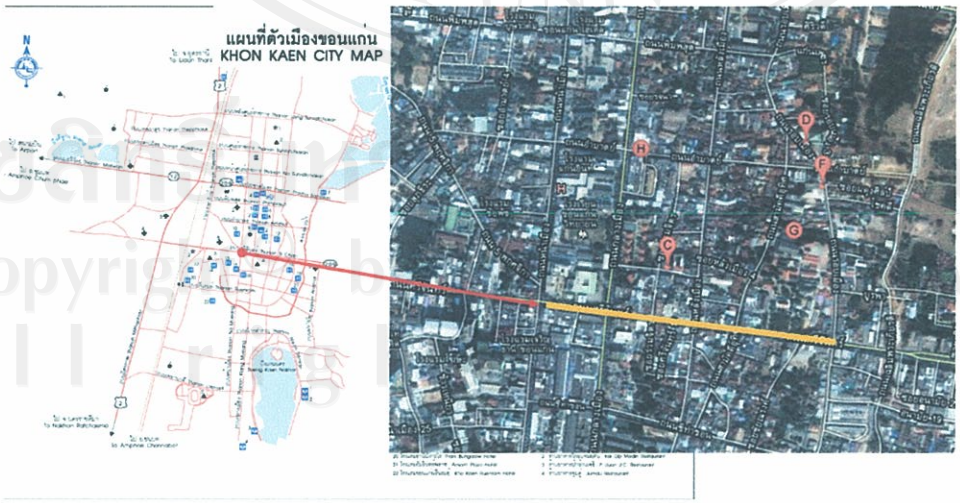
ภาพที่ 3-6 ผังถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกี๊ จังหวัดราชบุรี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 3-7 ผังถนนคนเดินนครสวรรค์

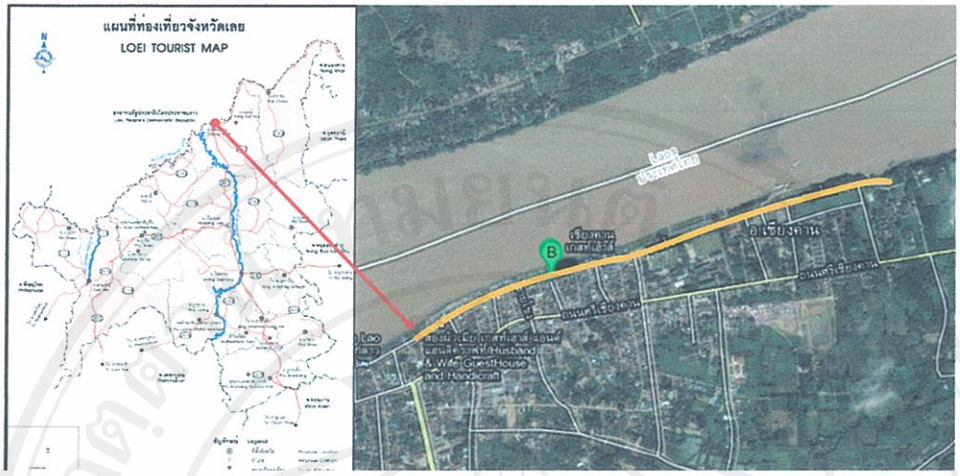


ภาพที่ 3-8 ผังถนนคนเดินตรอกโรงยา จังหวัดอุทัยธานี

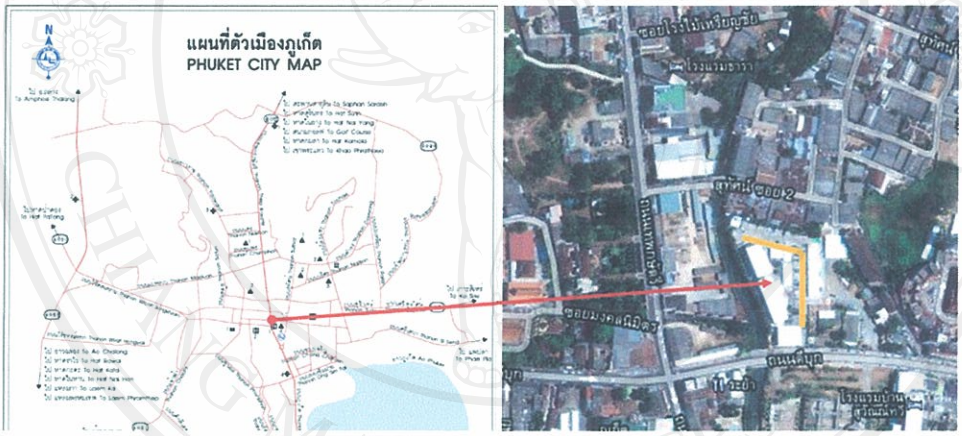


ภาพที่ 3-9 ผังถนนคนเดิน จังหวัดขอนแก่น

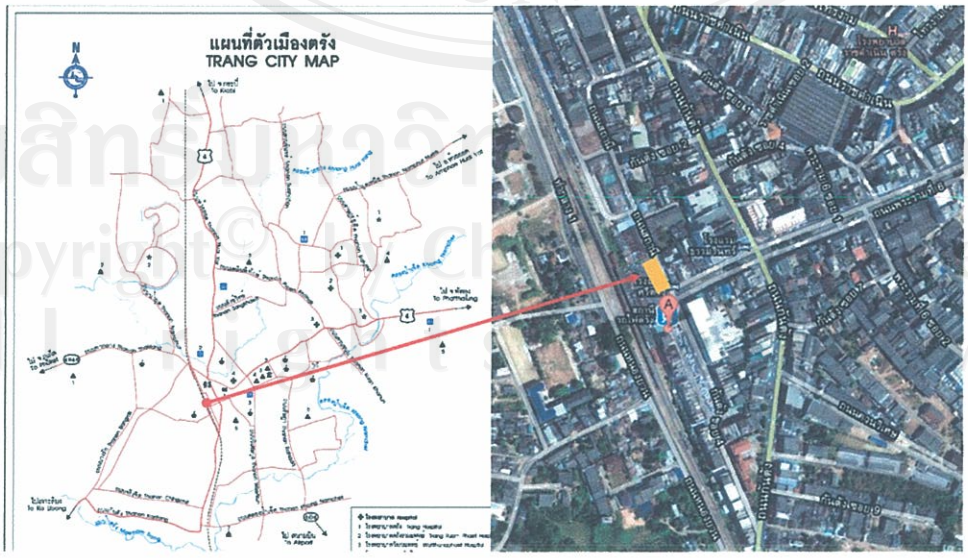
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 3-10 ผังถนนคนเดินชายโขงเชียงคาน จังหวัดเลย

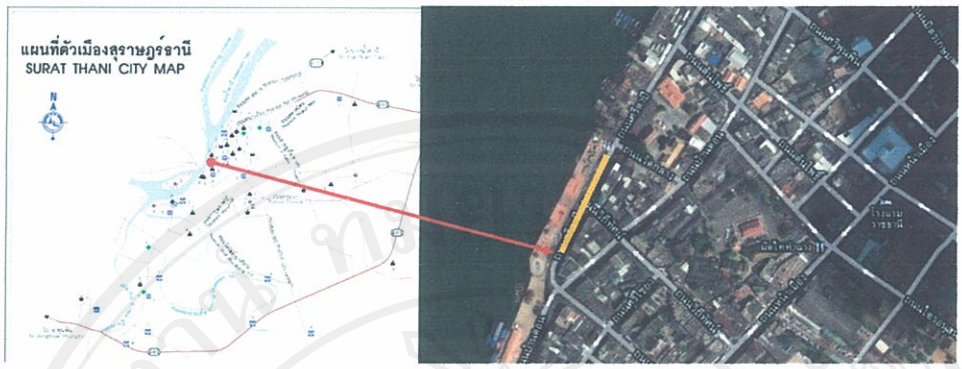


ภาพที่ 3-11 ผังถนนคนเดินหลาดปล่อยของ จังหวัดภูเก็ต

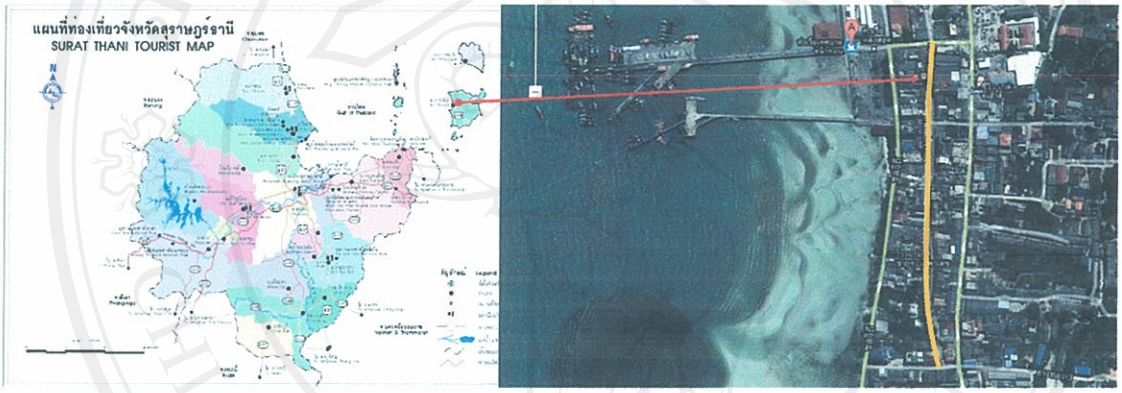


ภาพที่ 3-12 ผังถนนคนเดินสถานีคนเดิน จังหวัดตรัง

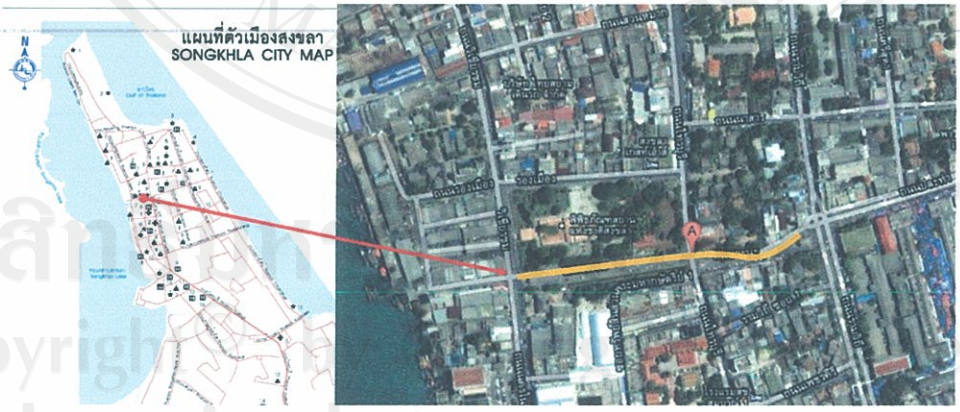
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 3-13 ผังถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี



ภาพที่ 3-14 ผังถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย

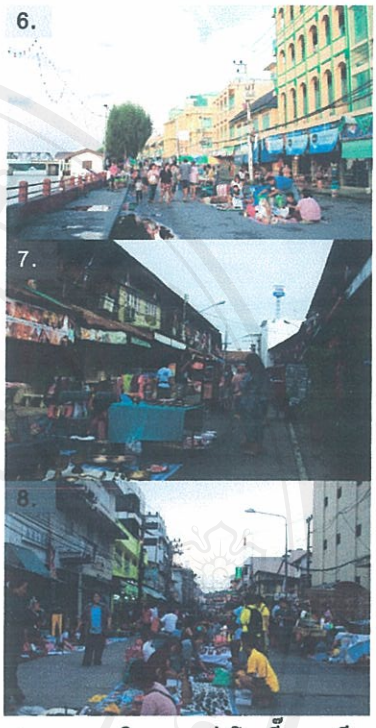


ภาพที่ 3-15 ผังถนนคนเดินสงขลา

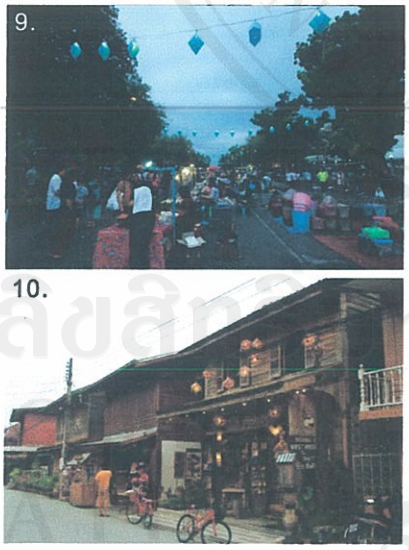
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.3.4 ภาพถ่ายเบื้องต้นของพื้นที่ศึกษา

1. ถนนคนเดินกาดเจียงฮายร่าลึก เชียงราย
2. ถนนคนเดินสันโค้งน้อย เชียงราย
3. ถนนคนเดินเชียงใหม่
4. ถนนคนเดินกาดกองต้า ลำปาง
5. ถนนคนเดินพิษณุโลก



6.ถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกี๊ ราชบุรี
7.ถนนคนเดินตรอกโรงยา อุทัยธานี
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์



9.ถนนคนเดินขอนแก่น
10.ถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน

11. ถนนคนเดินหลาดปล่อยของ ภูเก็ต
12. ถนนคนเดินสถานีคนเดิน ตรัง
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี
14. ถนนคนเดินหน้าทอนดึกดัก สมุย
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก สงขลา

ภาพที่ 3-16 ภาพบรรยากาศพื้นที่ศึกษาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย

3.4 กลุ่มตัวอย่าง

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

ภาพที่ 3-17 แสดงบริบทการเก็บข้อมูลสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.5 เครื่องมือวิจัย

ใช้เครื่องมือสำรวจ ประกอบด้วย กล้องดิจิตอล แผนที่ ผัง และแถบวัดระยะ และแบบรายการสำรวจสังเกตและสัมภาษณ์ รายการตามคำถามหลัก ดังนี้

ตารางที่ 3-2 รายการสำรวจ สังเกตและสัมภาษณ์

กลุ่มคำถามสัมภาษณ์	รายการสำรวจและสังเกต	แบบสัมภาษณ์			
		คนในชุมชน	ผู้ค้า	คนเดิน	ผู้บริหารจัดการ
1. **ข้อมูลพื้นฐานถนนคนเดิน** ประกอบด้วย วันเริ่มดำเนินการ วันเวลาปิดถนน ความยาวและความกว้างถนน บริเวณที่ปิด แนวทางการเลือกพื้นที่เป็นถนนคนเดิน จำนวนร้านค้า การจัดแบ่งและใช้พื้นที่ ประเภทกิจกรรม	x				x
2. **จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ** ชื่อที่ใช้ ประชาสัมพันธ์ ประวัติศาสตร์ของถนนและความสัมพันธ์กับเมือง องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน	x	x	x	x	x
3. **การบริหารจัดการ** (หน่วยงาน / จำนวนคน /ค่าตอบแทน) เครือข่าย / ค่าธรรมเนียมผู้ค้า /รายรับจากค่าธรรมเนียม / รายจ่ายการดำเนินงาน / ระเบียบและกติกา / การประชาสัมพันธ์ / ผลสำรวจสถานะการดำเนินงาน / ผลวิจัยที่มีอยู่					x
4. **ปัญหาและอุปสรรค การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ข้อแนะนำ** ปัญหา / ผลกระทบ / แนวทางแก้ไข การดูงาน / ความแตกต่างที่พบ / ข้อแนะนำ	x	x	x	x	x
5. **ความเห็นต่อลักษณะถนนคนเดินแบบตลาดนัด**	x	x	x	x	x
6. **ประเด็นที่เกี่ยวข้อง** การท่องเที่ยว / เศรษฐกิจชุมชน / ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน / สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม / สุขภาพและสุขภาวะ / สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า / อื่นๆ	x	x	x	x	x

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

3.6 การเก็บข้อมูล

ใช้การเก็บข้อมูลในพื้นที่ถนนคนเดินทั้ง 4 ภาค รวม 15 ถนน ในวันที่มีการจัดถนนคนเดิน ตั้งแต่เริ่มต้นจนจบกิจกรรม ประกอบด้วย

1. การสำรวจกายภาพ เพื่อบันทึกข้อมูลกายภาพของพื้นที่ตามกรอบที่กำหนด
2. การสังเกต ใช้การสังเกตบรรยากาศ กิจกรรม ลักษณะ และจดบันทึกด้วยคำบรรยาย ภาพถ่าย ตลอดจนผังกายภาพ
3. การสัมภาษณ์ ใช้การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างทั้ง 4 ด้วยแบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structure interview) ตามกรอบคำถามที่ตั้งขึ้น ใช้เวลาสัมภาษณ์เฉลี่ย 1 ชั่วโมงต่อคน

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

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

3.8 การสรุปผลวิจัย

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 4
ผลการวิจัย

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด ใช้การศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดิน และชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ของการใช้พื้นที่สาธารณะ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างคน วิถีชีวิต และความคิดเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะในวิถีไทย เพื่อให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินไทย ที่เป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืน

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

4.1 ลักษณะเฉพาะตัวของถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

4.1.1 ลักษณะพื้นฐานของถนนคนเดินจากการสำรวจถนนคนเดินใน 4 ภาคของไทย

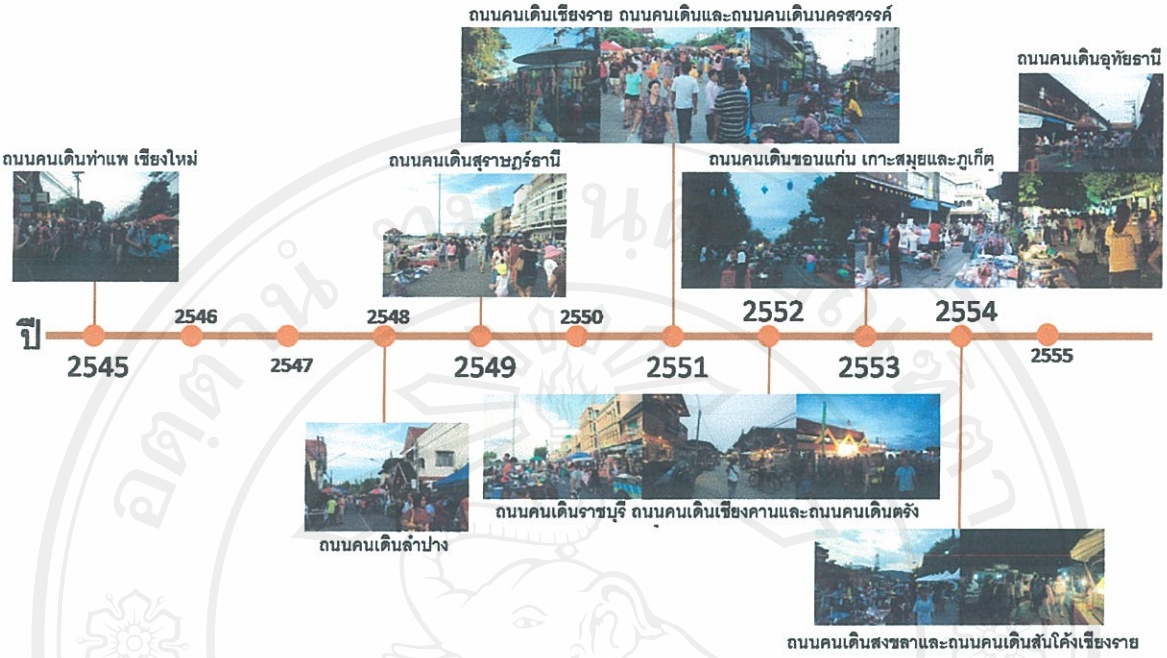
- **ความเป็นมาของถนนคนเดินไทย**

การเก็บข้อมูลประวัติศาสตร์ของถนนที่เป็นพื้นที่ศึกษา ได้พบว่า แต่เดิมในทุกพื้นที่ศึกษาล้วนมีถนนคนเดินมาตั้งแต่ครั้งที่ยังไม่มีรถยนต์ใช้แพร่หลาย ถนนคนเดินเหล่านี้มักอยู่ในแหล่งการค้าและตลาดของเมือง ถนนคนเดินในอดีตตามคำบอกเล่าของคนในชุมชนมักเชื่อมโยงกับเส้นทางคมนาคมทางน้ำ หรือเส้นทางขนส่งสินค้าหลักในสมัยก่อน เมืองเหล่านี้มีแม่น้ำเป็นหน้าเมืองและมีถนนคนเดินเป็นถนนหน้าเมือง หรือถนนกลางเมืองที่เป็นย่านคนเดินอย่างหนาแน่น การอ้างอิงภาพถ่ายโบราณของแต่ละเมืองทำให้ได้ภาพถนนคนเดินในอดีตในยุคที่เมืองยังไม่เติบโตจนหนาแน่นมากนัก

กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาได้ให้ข้อมูลความเป็นมาของถนนคนเดินว่าที่มีอยู่และแพร่หลายในปัจจุบันเกิดจากการรื้อฟื้นถนนคนเดินหรือพื้นที่ที่มีคนใช้งานมากมาแต่เดิม มาปรับรูปลักษณ์ตามแบบตามถนนคนเดินยุคปัจจุบัน ที่เกิดตามนโยบายถนนคนเดินลดมลพิษ ประหยัดพลังงาน ส่งเสริมการท่องเที่ยวของยุครัฐบาลทักษิณ ในปีพ.ศ. 2545 โดยเฉพาะถนนคนเดินสีลม กรุงเทพฯและถนนคนเดินท่าแพ เชียงใหม่ ทั้งสองแห่งกลายเป็นโมเดลในการจัดการถนนคนเดินยุคปัจจุบันของไทยจนขยายตัวไปทั่วประเทศ จะเห็นได้จากถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาที่เกิดตามมาในเวลาไล่เลี่ยกัน คือ ถนนคนเดินลำปาง[1] (ในปี 2548) ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี (ในปี 2549) ถนนคนเดินเชียงราย ถนนคนเดินพิษณุโลก ถนนคนเดินนครสวรรค์ (ในปี 2551) ถนนคนเดินราชบุรี ถนนคนเดินเชียงคานและถนนคนเดินตรัง (ในปี 2552) ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินอุทัยธานี ถนนคนเดินเกาะสมุย ถนนคนเดินภูเก็ต (ในปี 2553) ถนนคนเดินสงขลาและถนนคนเดินสันโค้ง เชียงราย (ในปี 2554) ดังภาพที่ 4-1

[1] เดิมเคยเปิดดำเนินการมาก่อน แต่ปิดตัวไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 4-1 ลำดับเวลาของการพัฒนาถนนคนเดินทั้ง 15 สาย สรุปผลการสำรวจพื้นที่และสัมภาษณ์กลุ่ม

ตัวอย่างเรื่องความเป็นมาของถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาทำให้ทราบว่า ในช่วงหนึ่งทศวรรษที่ผ่านมา มีถนนคนเดินเกิดขึ้นใหม่เกือบทุกปี แต่หากพิจารณาข้อมูลทั้งประเทศ พบว่ามีถนนคนเดินเกิดขึ้นใหม่ทุกปีอย่างต่อเนื่อง ไปพร้อมกับการปรับลด หรือเปิดปิดเฉพาะช่วงสำคัญ หรือปิดตัวถาวร ทำให้แนวโน้มของการเกิดถนนคนเดินในทศวรรษที่ผ่านมา อยู่ในภาวะค่อนข้างสมดุลจากการเพิ่มขึ้นและลดลงไปพร้อมกัน

- **ชื่อถนน ลักษณะย่าน วันเวลา และขนาดถนน**

การสำรวจชื่อถนนคนเดินแต่ละแห่ง ดังสรุปในตาราง 4-1 พบว่า ถนนคนเดินถูกตั้งชื่อเรียกขานเพื่อสื่ออัตลักษณ์ที่ต้องการให้ผู้มาเยือนรับรู้ จากการประมวลผลสำรวจ 15 ถนน พบว่า ถนนคนเดินในเมืองใหญ่มักใช้**ชื่อเมืองหรือชุมชน**เพื่อสื่อถึงตำแหน่งทำเลที่ตั้งที่สำคัญ เช่น ถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินพิษณุโลก ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินนครสวรรค์ ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี ถนนคนเดินสงขลา เพราะเมืองใหญ่เหล่านี้เป็นจุดหมายปลายทางการค้า ขนส่ง ท่องเที่ยวของภาค ทำให้สามารถใช้ทำเลที่ตั้งเป็นชื่อโดยอาจพ่วงชื่อเพิ่มเติม เช่น รำลึก แต่แรก เก่าแก่ เพื่อให้จดจำลักษณะได้มากยิ่งขึ้น

การตั้งชื่อเรียกถนนคนเดินที่พบมากที่สุด คือ ใช้ชื่อเพื่อสื่อถึง**ความเป็นย่านโดยเฉพาะย่านตลาดและการค้า** เพื่อลักษณะเฉพาะของถนนคนเดินแบบตลาดที่ต้องการให้เป็นที่จดจำ เช่น กาดเจียงฮายรำลึก สื่อถึงลักษณะกาดเก่าของเมืองเชียงราย หลาดปล่อยของภูเก็ตสื่อถึงบรรยากาศตลาดที่มีอัตลักษณ์ ถนนคนเดินกาดกองต้าสื่ออัตลักษณ์ของย่านการค้าริมน้ำ ตลาดโคยกี๊กี๋ใช้ชื่อตลาดเก่าริมน้ำของราชบุรี ถนนคนเดินตรอกโรงยาสื่อประวัติศาสตร์ของตรอกการค้าเก่าที่อนุรักษ์ไว้ ถนนคนเดินชายโขงสื่อถึงย่านการค้าเก่าริมน้ำโขง สถานีคนเดินตรัง สื่อถึงย่านสถานีรถไฟเก่า ลักษณะเหล่านี้สะท้อนอยู่ในองค์ประกอบถนน สื่อประชาสัมพันธ์ เครื่องหมาย สัญลักษณ์บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน นอกจากนี้ถนนคนเดินสื่อถึง**บรรยากาศ**

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

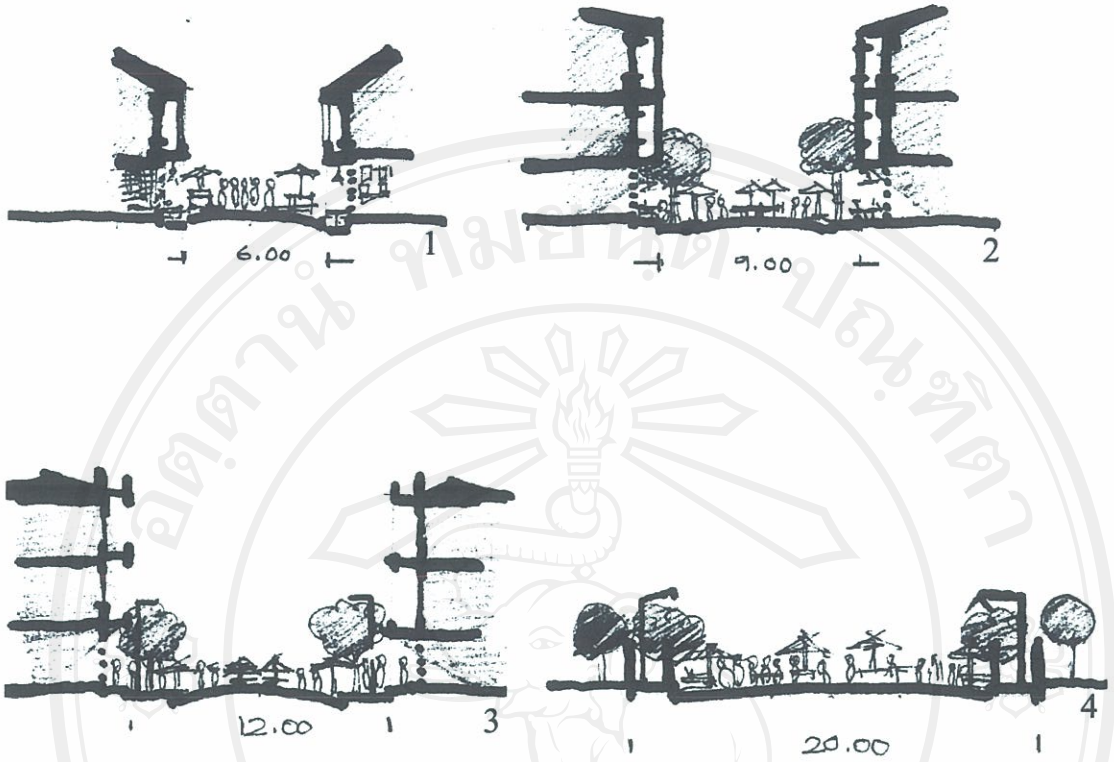
เลขหมู่.....
สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เฉพาะ โดยเฉพาะความสนุกสนาน เก่าแก่ และบรรยากาศท้องถิ่นที่สื่อในภาษาถิ่น เช่น กาดเจียงฮาย รำลึก ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย ถนนคนเดินหน้าทอน สรุปประเด็นเกี่ยวกับชื่อได้พบว่า ชื่อถนนคนเดินมีความสัมพันธ์กับย่านที่ถนนนั้นตั้งอยู่ โดยเฉพาะย่านตลาด ย่านการค้า ย่านประวัติศาสตร์ ย่านกลางเมือง ย่านริมน้ำ ย่านสถานีรถไฟ เพราะย่านเหล่านี้เป็นสัญลักษณ์ของเมืองมาแต่เดิม นอกจากความเป็นย่าน ชื่อถนนยังสัมพันธ์กับบรรยากาศที่สื่อความสนุกสนาน ย้อนยุค เก่าแก่ ตลอดจนความเป็นท้องถิ่นที่สื่อด้วยภาษาถิ่นในชื่อถนนด้วย โดยถูกสื่อไว้ในเอกสารประชาสัมพันธ์ดังตัวอย่างในภาพ 4-2

ภาพที่ 4-2 ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ถนนคนเดินที่แสดงลักษณะของย่าน
ที่มา : Guidechiangmai

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

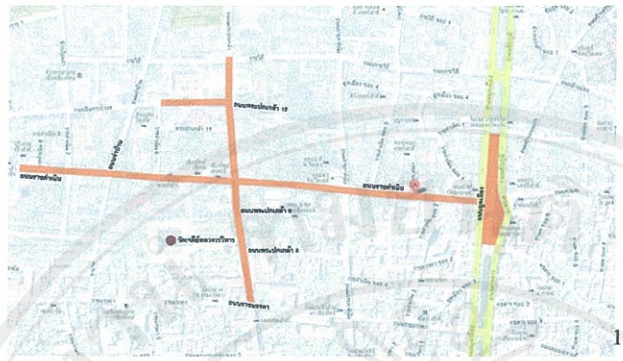


ภาพที่ 4-3 ขนาดหน้าตัดถนนคนเดิน แบ่งได้เป็น 4 ระดับ

ภาพที่ 4-3 แสดงให้เห็นสัดส่วนของความกว้างถนนต่อความสูงของอาคารข้างเคียง ที่มีผลต่อการสร้างบรรยากาศต่างกันไป ซึ่งจะกล่าวต่อไปในเรื่ององค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมการเดิน

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



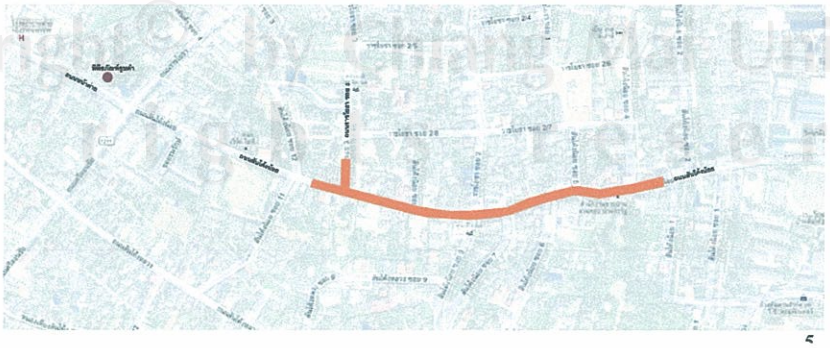
1

2

3

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

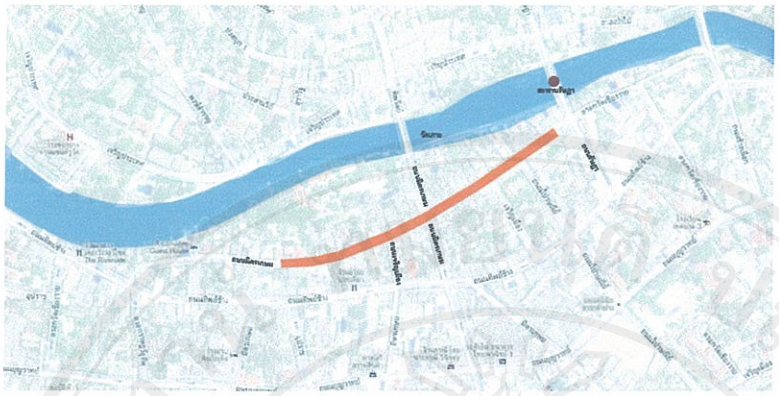
4



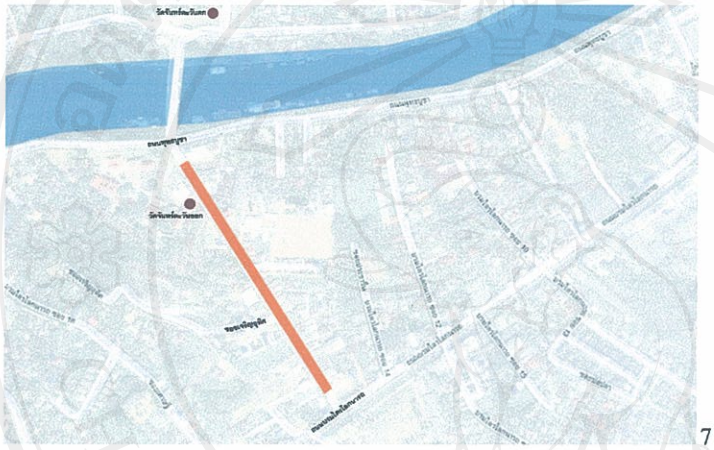
5

ภาพ 4-4 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวมาก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



6



7

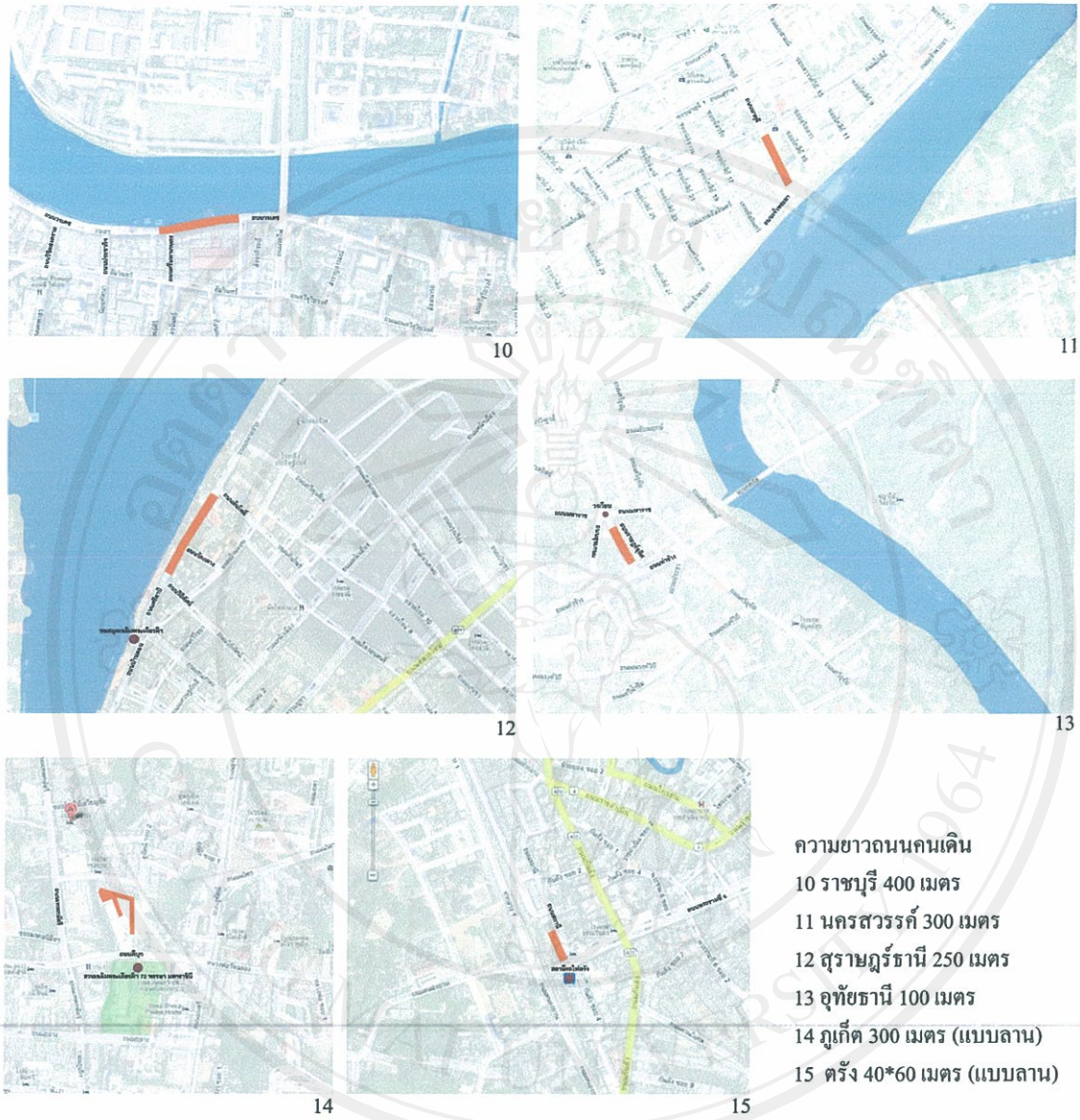
ความยาวถนนคนเดิน
6 กาดกองต้า 600 เมตร
7 พิษณุโลก 500 เมตร
8 สงขลา 500 เมตร
9 หน้าทอน 450 เมตร

8

9

ภาพ 4-5 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวปานกลาง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพ 4-6 ถนนคนเดินกลุ่มที่มีความยาวน้อยและแบบลาน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ความยาวถนนเป็นตัวกำหนดคนเดินและขนาดถนนคนเดินที่สำคัญ เพราะการเดินวนไปและกลับจะทำให้มีระยะการเดินเป็น 2 เท่าของความยาว นั่นคือ คนที่มาเดินถนนคนเดิน หากเดินจนทั่วอาจจะเดินได้ระยะทางตั้งแต่ 300 เมตร ไปจนถึง 4,000 เมตร วรรณกรรมตะวันตกในบทที่ 2 กล่าวว่าความยาวมีนัยยะสื่อถึงระยะทางที่คนจะเดินได้โดยไม่เมื่อยหรือเบื่อเกินไป ซึ่งระยะเหมาะสมที่คนทั่วไปจะเดินไม่ต้องพึ่งบรรยากาศรอบข้างและไม่ต้องแวะพัก คือ 400 - 500 เมตร หากเกินกว่านี้ต้องมีสิ่งดึงดูดใจให้เพลิดเพลินจนลืมเมื่อย หรือมีจุดแวะพัก ซึ่งจากการสำรวจพบว่าถนนคนเดินทุกแห่งมีบรรยากาศให้ดูตลอดทางและมีจุดแวะพักสม่ำเสมอ แต่อาจต่างกันที่ปริมาณที่จัดให้ว่าพอหรือไม่ เพียงใด ซึ่งจากการสำรวจพบว่าที่นั่งในร้านค้ามีอยู่พอสมควรแต่ขาดแคลนที่นั่งสาธารณะในระยะที่เหมาะสม ทำให้พบเห็นคนนั่งพักตามขอบทางเท้าอยู่บ่อยครั้ง

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

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

จากการประมาณการจำนวนคนต่อหน่วยพื้นที่ พบว่าถนนคนเดินมีจำนวนคนเดินตั้งแต่หลักพันคนไปถึงเกือบแสนคน โดยความต่างนอกจากตามพื้นที่ ยังแปรไปตามหน้าเทศกาลหรือสภาพอากาศ รายละเอียดดังตารางที่ 4-1

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

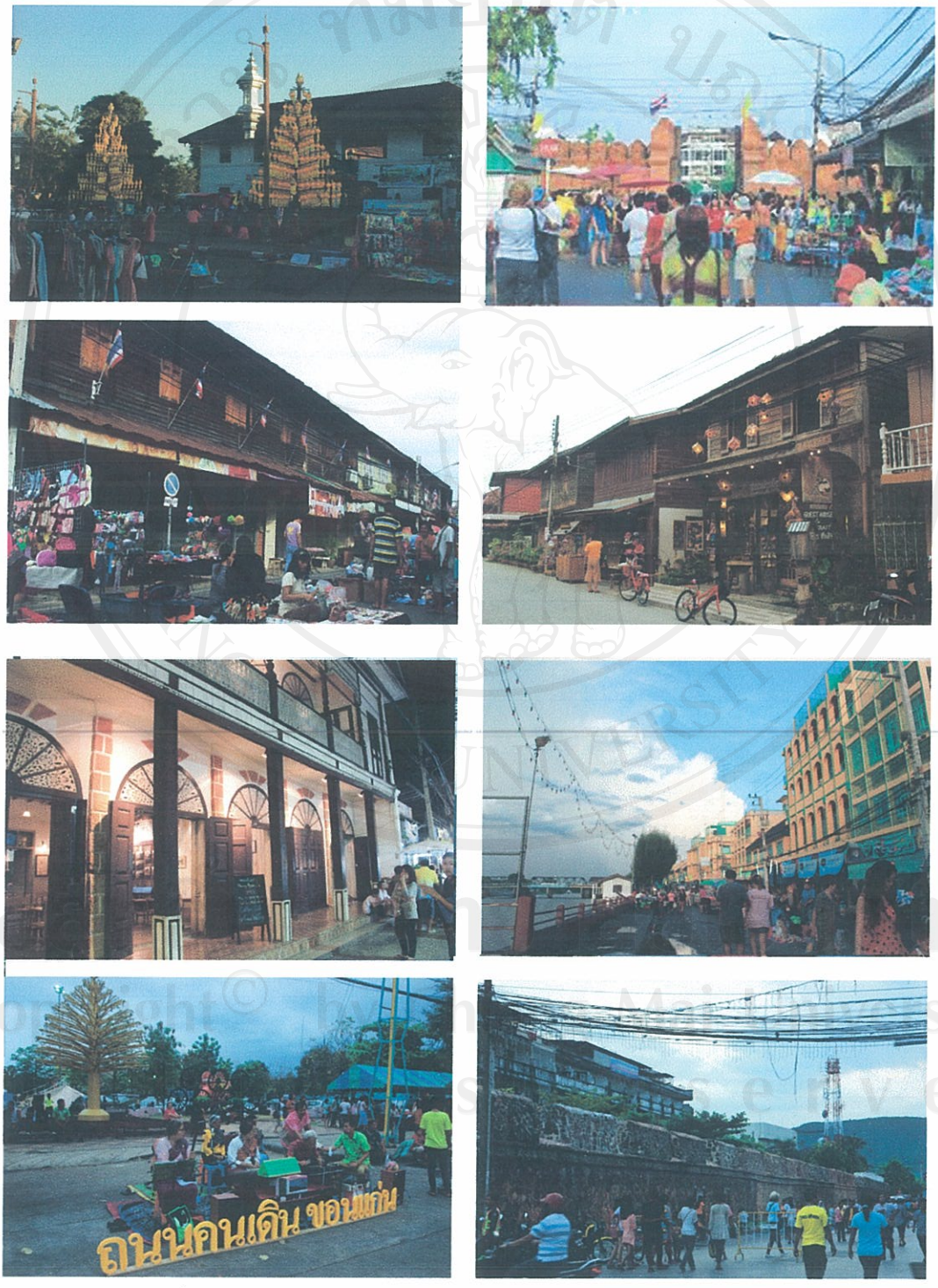
ตารางที่ 4-1 สรุปเปรียบเทียบชื่อถนน ลักษณะย่าน วันเวลา และขนาดถนนในพื้นที่ศึกษา

ถนนคนเดิน	ชื่อถนน	ลักษณะย่าน	วัน-เวลา	ความกว้าง/ยาว	จำนวนคน/วัน
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	ถนนธนาลัย อำเภอเมือง	ย่านตลาด/สถานราชการ	ทุกวันเสาร์ 16.00-24.00 น.	15 เมตร 1,200 เมตร	30,000-60,000
2. ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย	ถนนสันโค้งน้อย อำเภอเมือง	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-23.00 น.	9 เมตร 900 เมตร	10,000-15,000
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	ถนนราชดำเนิน ถนนพระปกเกล้า	ย่านการค้ากลางเมือง	ทุกวันอาทิตย์ 16.00-22.00 น.	9 เมตร 2,000 เมตร	50,000-90,000
4. กาดกองต้า	ถนนตลาดเก่า อำเภอเมือง	ย่านตลาดกองต้า/ชุมชน	ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ 16.00-22.00 น.	6 เมตร 600 เมตร	10,000-15,000
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	ถนนสังฆบูชา อำเภอเมือง	ย่านตลาด/สถานราชการ	ทุกวันเสาร์ 16.00-24.00 น.	12 เมตร 500 เมตร	10,000-15,000
6. ถนนคนเดินโคยกี้ราชบุรี	ถนนวรเดช อำเภอเมือง	ย่านตลาดเก่า/ริมน้ำแม่กลอง	ทุกวันเสาร์-อาทิตย์ 16.00-22.00 น.	12 เมตร 400 เมตร	5,000-9,000
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ถนนราษฎร์อุทิศ อำเภอเมือง	ย่านชุมชนการค้า	ทุกวันเสาร์ 15.00-20.00 น.	6 เมตร 100 เมตร	3,000-8,000
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ซอยศรีไกรลาส อำเภอเมือง	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันเสาร์ 17.00-23.00 น.	12 เมตร 300 เมตร	9,000-12,000
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	ถนนหน้าศูนย์ราชการ	ย่านสถานราชการ	ทุกวันเสาร์ 17.00-24.00 น.	20 เมตร 950 เมตร	20,000-45,000
10.ถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน เลย	ถนนชายโขง อำเภอเชียงคาน	ย่านการค้า/ชุมชนริมน้ำโขง	ทุกวัน 17.00-24.00 น.	6 เมตร 1,800 เมตร	9,000-45,000
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	ถนนดีบุกตัดใหม่ บริเวณลานเพลิน	ย่านท่องเที่ยวลานกิจกรรม	ทุกวันพฤหัสบดี-ศุกร์ 16.00-22.00 น.	8 เมตร 300 เมตร	8,000-10,000
12. สถานีคนเดินตรัง	ลานจอดรถสถานีรถไฟ	ย่านสถานีรถไฟ	ทุกวันเสาร์ 17.30-22.00 น.	ลานขนาด 40*60 เมตร	5,000-8,000
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	ถนนศรีตาปี	ย่านการค้าชุมชน	ทุกวันเสาร์ 16.00-22.00 น.	18 เมตร 250 เมตร	5,000-8,000
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	ถนนสายกลาง	ย่านการค้า/ชุมชน	ทุกวันเสาร์ 15.00-22.00 น.	6 เมตร 450 เมตร	5,000-8,000
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	ถนนจะนะ	ย่านการค้า/ส่วนราชการ	ทุกวันศุกร์-เสาร์ 16.00-22.00 น.	12 เมตร 500 เมตร	10,000-20,000

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

- **จุดเด่น ที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง**

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



ภาพที่ 4-7 ตัวอย่างบริบทของสถานที่ถูกใช้เพื่อเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

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

หากพิจารณาในแง่ผังเมือง ถนนคนเดินทั้งหมดอยู่บนถนนหรือระบบขนส่งสำคัญของเมือง โดยมีทั้งที่เป็นถนนย่านเก่าและย่านใหม่ อยู่หน้าเมือง ติดแม่น้ำ ทะเลสาบ และทะเล โดยจำเป็นต้องมีทำเลใกล้การขนส่ง การจราจร มีพื้นที่ข้างเคียงที่กว้างพอที่จะจัดการการเข้าออกและการจอดรถได้

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

ตารางที่ 4-2 จุดเด่น ที่ตั้ง และความสัมพันธ์กับเมือง

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	**จุดเด่น** เป็นถนนคนเดินแห่งแรกของเชียงราย มีขนาดใหญ่ มีร้าวงเป็นจุดขายสำคัญ เน้นบรรยากาศตลาดโบราณและงานวัดพื้นเมือง ส่งเสริมสินค้าพื้นบ้าน เกษตรอินทรีย์ **ที่ตั้ง** อยู่บนถนนการค้าเก่าของเมืองเชียงรายที่เคยเป็นถนนคนเดินมาแต่เดิม มีตลาด วัด คุก และอาคารทั้งราชการและเอกชนเป็นหมุดหมายสำคัญ มีลานเมืองเป็นส่วนประกอบสนับสนุนที่สำคัญ
2. ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	**จุดเด่น** เป็นถนนคนเดินระดับชุมชนที่มีขนาดใหญ่ มีร้าวงเป็นจุดขายไม่ต่างจากถนนคนเดินกาดเจียงฮาย เน้นบรรยากาศกันเองสนุกสนาน มีส่วนร่วมระหว่างร้านค้าและชุมชนที่เข้มแข็ง **ที่ตั้ง** อยู่บนถนนชุมชนสันโค้งน้อยซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมของเมืองเชียงราย มีวัดสำคัญและลานชุมชนที่ทำกิจกรรมได้หลากหลาย ถนนสามารถเชื่อมต่อสู่เมืองเชียงรายได้หลายทาง

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	**จุดเด่น** เป็นถนนคนเดินเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีอัตลักษณ์ล้านนาชัดเจน ทั้งการตกแต่งสถานที่ สินค้า บริการ สถานที่ บริบทโดยรอบ มีการใช้งานต่อเนื่อง สม่ำเสมอและยาวนานที่สุด **ที่ตั้ง** อยู่บนถนนสำคัญที่สุดของเมือง คือ สีแยกกลางเวียง มีอาคารและพื้นที่ประวัติศาสตร์โดยรอบทั้งวัด วัง เรือนร้านค้า เรือนร้านนา ข่วง ลาน ตรอก เป็นถนนหนึ่งที่บอกเล่าเรื่องเมืองเชียงใหม่ได้
4. กาดกองต้า	**จุดเด่น** เป็นถนนสายวัฒนธรรมที่สวยงามมีเอกลักษณ์ มีบรรยากาศที่สะท้อนถึงความเป็นย่านเมืองเก่าทั้งอาคารโดยรอบและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ **ที่ตั้ง** มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต คือ ย่านการค้ากาดกองต้า และมีสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	**จุดเด่น** เป็นถนนคนเดินที่จำหน่ายสินค้าประเภทศิลปะ หัตถกรรม ของที่ระลึก สินค้าพื้นเมือง สินค้าโอทอปและผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดพิษณุโลก **ที่ตั้ง** อยู่ในย่านชานเมืองที่เทศบาลกำลังขยายความเจริญออกไป มีภูมิทัศน์ที่สวยงามใกล้ริมแม่น้ำน่านและวัดที่สำคัญของเมือง
6. ถนนคนเดินโคยกี๊ราชบุรี	**จุดเด่น** เป็นถนนคนเดินริมน้ำที่มีพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำขนานไปกับถนนคนเดิน มีบริบทตลาดเก่าและเมืองของชาวจีนอพยพที่มีสีสันของเรือนร้านค้าริมน้ำ ผู้คน วิถีชีวิตดั้งเดิม อาคารบ้านเรือน **ที่ตั้ง** เป็นถนนการค้าขนานไปกับลำน้ำที่เป็นเส้นทางการค้าโบราณ สุดทางด้วยทางรถไฟอันเป็นจุดเปลี่ยนของการค้าสมัยใหม่ ตัวเมืองเชื่อมโยงกับชุมชนการค้าของชาวจีนและพหุชาติพันธุ์
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	**จุดเด่น** เป็นถนนที่นำเอกลักษณ์ของเมือง และวิถีชีวิตอันสงบเงียบเรียบง่ายของชาวอุทัยธานีมาใช้ในการจัดบรรยากาศ และเป็นแกนในการขับเคลื่อนย่านการค้า บรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดนัดแบบย้อนยุค ถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า มีห้องแถวไม้เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอด **ที่ตั้ง** มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านชุมชนการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต มีเอกลักษณ์ทั้งด้านสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตแบบเก่า
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	**จุดเด่น** มีวิธีการนำเสนอ การจัดวางพื้นที่ขายสินค้า โดยเน้นความเป็นพื้นบ้าน ง่ายๆ ติดดิน เน้นวัฒนธรรมอาหาร วิถีชีวิตพื้นบ้านริมน้ำภาคกลาง มีการแสดงของคนในท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค **ที่ตั้ง** ถนนมีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ โดยเป็นย่านตลาดโต้รุ่ง ตลาดเก่าของชาวจีนริมปากแม่น้ำและเป็นที่จัดกิจกรรมแห่เจ้าพ่อเจ้าแม่ เชิดสิงโตในช่วงเทศกาลตรุษจีน
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	**จุดเด่น** อยู่บนถนนสำคัญ มีขนาดใหญ่ ศูนย์ราชการสองข้างทาง ทำให้สามารถจัดกิจกรรมได้อย่างกว้างขวาง หลากหลาย สะดวก ไม่ติดขัดการเข้าออกของชุมชน พยายามส่งเสริมกิจกรรมสร้างสรรค์มากกว่าค้าขายอย่างเดียว มีอาหารอร่อยที่คัดสรรอย่างดี สินค้าทำมือสร้างสรรค์ศิลปิน เป็นถนนคนเดินจำนวนไม่กี่แห่งของภาคอีสานที่คนข้ามจังหวัดก็มา **ที่ตั้ง** เป็นถนนศูนย์ราชการ สำคัญในเชิงเศรษฐกิจ และการปกครอง
10. ถนนคนเดินชายโขง เชียงคานเลย	**จุดเด่น** เป็นถนนเสน่ห์ย่านเก่าริมน้ำโขง มีห้องแถวจีนกว่า 620 หลัง เป็นชุมชนอนุรักษ์ขนาดใหญ่ที่ได้รับการดูแลและควบคุมด้วยเทศบัญญัติ มีโฮมสเตย์เชิงอนุรักษ์ที่คนมาเยือนมากที่สุดแห่งหนึ่ง **ที่ตั้ง** ถนนคนเดินชายโขงมีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์การค้าของเมืองชายแดนฝั่งโขง เดิมเคยมีการค้าดึกดักทั้งไม้ และงานฝีมือ (ที่นอนนุ่น) เป็นถนนหน้าเมืองระหว่างไทยกับลาว

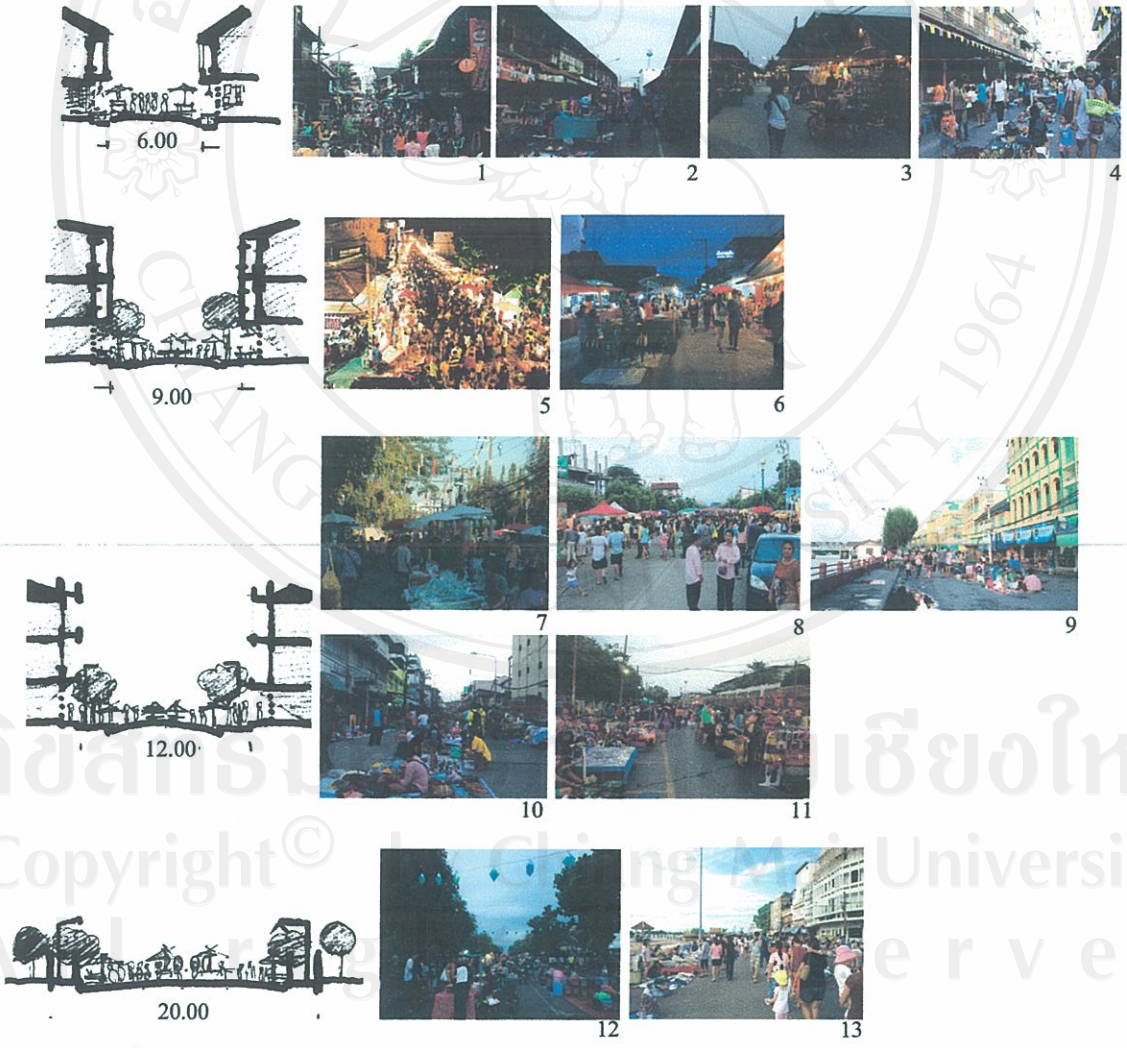
ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดิน	จุดเด่นและความสัมพันธ์กับเมือง
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	**จุดเด่น** เป็นพื้นที่ใหม่สำหรับคนรุ่นใหม่ สำหรับนำเสนอ หรือ "ปล่อยของ" ตามชื่อที่ตั้งขึ้น ไม่เน้นเฉพาะการค้าขาย แต่เน้นทั้งงานศิลปะ งานสร้างสรรค์ งานทำมือ ดนตรีและการแสดงสดจากนักดนตรีมืออาชีพและสมัครเล่น ทั้งร้องทั้งเต้น ทั้งยังมีอาหารภูเก็ตหลากหลายชนิด **ที่ตั้ง** ไม่มีความสัมพันธ์เชิงประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านที่พักผ่อนและออกกำลังกายของเมือง
12. สถานีคนเดินตรัง	**จุดเด่น** เป็นลานคนเดินที่เน้นสร้างความเป็นเอกลักษณ์และความเป็นวิถีชีวิตชาวตรัง อาทิ ขนมพื้นบ้าน อาหารพื้นเมือง หัตถกรรม ศิลปะและงานฝีมือ ตลอดจนส่งเสริมการแสดงออกทางวัฒนธรรมหรือกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม เช่น การแสดงดนตรีเปิดหมวก การร้องรำทำเพลง **ที่ตั้ง**สัมพันธ์กับประวัติศาสตร์และผังเมือง มีสถานีรถไฟเป็นที่รวมตัวของทั้งคนนอกและในพื้นที่ เข้าถึงง่าย เห็นได้ชัดเจน ใกล้ตลาดและศูนย์การค้า
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	**จุดเด่น** เป็นแหล่งรวมสินค้าท้องถิ่น อาหารพื้นเมือง แหล่งบันเทิงทางวัฒนธรรม กิจกรรมเยาวชน ในบรรยากาศพักผ่อนริมแม่น้ำตาปี **ที่ตั้ง** เป็นย่านหน้าเมืองริมน้ำตาปี มีประวัติศาสตร์การติดต่อค้าขายทางน้ำ เป็นท่าเรือไปเกาะต่างๆ
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	**จุดเด่น** เป็นถนนที่มีบรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดแบบย้อนยุค เพราะถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอดทั้งเส้น **ที่ตั้ง** อยู่บริเวณที่เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์การติดต่อค้าขายตั้งแต่อดีต เป็นศูนย์รวมหน่วยงานราชการ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเป็นประตูสู่เกาะสมุย
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	**จุดเด่น** มีกำแพงเมืองเก่าเป็นสัญลักษณ์ อยู่ในเขตเมืองอนุรักษ์ มีฉายหนังกลางแปลง หนังตะลุง มีอาหารพื้นบ้าน กิจกรรมสร้างสรรค์ ดนตรี สินค้าเฉพาะกลุ่ม ของสะสม **ที่ตั้ง** มีความสัมพันธ์กับผังเมืองและประวัติศาสตร์ อยู่ในย่านการค้าเก่ากลางเมือง มีมีพิพิธภัณฑ์หน่วยราชการ กำแพงเมืองเป็นสัญลักษณ์ จึงส่งเสริมกิจกรรมถนนคนเดินได้ดี จัดการพื้นที่ง่าย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

- **องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน**

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



ภาพที่ 4-8 ภาพหน้าตัดและภาพถ่ายถนนหน้ากว้างต่างกัน และผลของขนาดถนนต่อบรรยากาศ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดินหน้ากว้างน้อย มีหน้ากว้างถนนประมาณไม่เกิน 6 เมตร ประกอบด้วย ถนนคนเดินกาดกองต้า ตรอกโรงยา ราชบุรี ถนนชายโขง หน้าทอน จะมีองค์ประกอบถนนแบบถนนในชุมชนการค้าเก่าของเมืองที่พัฒนามาจากทางเดินเท้าหรือทางรถลากขนาดเล็ก เป็นชุมชนเก่าที่มีอาคารที่เป็นเอกลักษณ์โดยเฉพาะเรือนแถวจีนที่เกาะชิดไปกับขอบถนนโดยไม่มีทางเท้าให้คนเดิน คนจึงเดินเกาะไปกับหน้าร้านและใช้ร่มเงาชายคาร้านค้าเป็นที่คุ้มแดดฝนแทนร่มเงาต้นไม้ที่มีอยู่ไม่มากนักเพราะที่ว่างมีน้อย ระยะเหล่านี้เอื้อให้เกิดบรรยากาศที่ใกล้ชิดระหว่างคนเดินด้วยกัน คนเดินกับเจ้าของอาคาร และคนเดินกับองค์ประกอบถนนโดยรอบ ไม่ว่าจะเป็นอาคาร สินค้าหน้าร้าน ตลอดจนสิ่งประดับถนนที่มักเกิดจากการประดับด้วยเจ้าของอาคารร้านค้านั้น เช่น กระถางต้นไม้ ม้านั่ง โคมไฟ ในส่วนพื้นที่เปิดโล่งบนถนนเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารเพื่อกันไฟลุกลามตามแบบแผนการออกแบบห้องแถวจีนโบราณ ตลอดจนเกิดจากศาสนสถานและพื้นที่โล่งชุมชนบนถนนมาแต่เดิม องค์ประกอบเหล่านี้ทำให้คนเดินเพลิดเพลินกับบรรยากาศชุมชนไปพร้อมกับบรรยากาศถนนคนเดินในวันที่ติดตลาดขึ้น แม้โดยกายภาพอาจกีดขวางทางเดินทั้งยังไม่มีทางเท้าที่น่าจะเสี่ยงอุบัติเหตุจากการเฉี่ยวชนของยวดยาน แต่ปรากฏว่าอุบัติเหตุรถยนต์บนถนนเหล่านี้มีน้อยกว่าถนนขนาดใหญ่ เพราะรถที่เข้ามาในพื้นที่จำเป็นต้องชะลอความเร็วตามขนาดถนนที่เล็ก และความพลุกพล่านของคนเดินบนถนน ในประเด็นของการเข้าออกและความพอเพียงของที่จอดรถพบว่าเป็นปัญหามาก เพราะถนนแคบและไม่มีพื้นที่ว่างให้จอดรถมากนัก ก่อให้เกิดความรำคาญกับเจ้าของบ้านเรือนในบริเวณค่อนข้างมาก

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4-3 องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดิน
1. กาดเจียงฮายรำลึก	ถนนมีขนาดกว้างขวาง เดินง่าย ไม่แออัดจนเกินไป มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเรียบ มีทางเท้า เดินสะดวก มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง มีทัศนียภาพสวยงาม พร้อมพื้นที่เปิดโล่งส่วนด้านหน้าถนนกว้างขวาง สามารถตั้งโต๊ะเวทีพักผ่อน ร้าวง ทำให้คนอยู่นานขึ้น ส่วนที่จอดรถตามข้างทาง
2. ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย	มีถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินชม จำนวนคนไม่มากเกินไป มีต้นไม้บ้าง พื้นถนนเรียบ มีทางเท้าบางส่วน มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง โดยเฉพาะวัด มีลานโล่งหลายจุด และมีร้านค้าสำคัญๆ เป็นจุดนัดพบได้ดี มีสาธารณูปโภคครบ มีที่จอดรถพอเพียง
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	มีถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินและชมบรรยากาศได้ทั่วถึง แต่แออัดในวันที่คนมาก มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเป็นตัวหนอน บางช่วงเริ่มหลุดร่อนเดินสะดุดได้ มีทางเท้า มีอาคารข้างเคียงที่สวยงามและส่งเสริมกิจกรรม มีทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อมไปตลอดทาง พื้นที่เปิดโล่งมีอยู่ทั้งส่วนปลายและกลาง ทำให้เป็นจุดหมายได้ดี แต่ที่นั่งพักมีน้อยไป มีที่จอดรถไม่พอรบกวนที่อยู่อาศัย อาคาร วัด โดยรอบ
4. กาดกองต้า	มีถนนแคบ ผิวถนนเป็นถนนเก่าเทคอนกรีต มีกลุ่มอาคารโดยรอบเป็นอาคารที่พักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้เก่าที่มีความสวยงามและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ มีต้นไม้บ้าง มีที่จอดรถเพียงพอ สามารถจอดในตรอกบริเวณใกล้เคียงได้
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	มีถนนกว้างเป็นเส้นทางสัญจรเข้าเมือง พื้นถนนลาดยางผิวเรียบ มีทางเท้าทั้งสองฝั่ง มีต้นไม้และภูมิทัศน์ ที่สวยงาม ของแม่น้ำน่านบริเวณสะพานสุพรรณกัลยา มีอาคารข้างเคียงเป็นวัดและที่พักอาศัย มีสาธารณูปโภคตลอดทั้งสาย มีที่จอดรถเพียงพอ
6. ถนนคนเดินโคยกี๊ราชบุรี	ตัวถนนอยู่ริมน้ำ ขนาดพอเหมาะ เข้าถึงได้ง่าย มีภูมิทัศน์ ต้นไม้ได้รับการออกแบบและจัดอย่างดี วัสดุ ผิวถนนราดยาง มีทางเท้า กลุ่มอาคารข้างเคียงเป็นเรือนร้านค้าเก่า สวยงาม อนุรักษ์อย่างดี มีปรับเป็นร้านกาแฟ เหมาะแก่การนั่งพักผ่อน มีพื้นที่เปิดโล่งอยู่ในบริเวณพื้นที่เปิดโล่งสำคัญของเมือง มีสาธารณูปโภคครบถ้วน มีที่จอดรถโดยรอบพื้นที่
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	เป็นถนนตรอกที่แยกจากถนนสายหลักในตลาด สามารถเข้าถึงได้ง่าย มองเห็นได้ชัดเจนมีภูมิทัศน์เป็นตัวอาคารเก่าครึ่งไม้ครึ่งตึกโดยรอบ ไม่มีต้นไม้ แต่มีชายคาบ้านเก่ากันแดดกันฝน ผิวถนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า ปัจจุบันเริ่มมีการตกแต่งอาคารเก่าให้มีชีวิตมากขึ้น โดยทำเป็นร้านขายของเก่า แสดงภาพประวัติศาสตร์ เป็นต้น มีพื้นที่เปิดโล่งเป็นตรอกบริเวณใกล้เคียง ซึ่งใช้เป็นที่จอดรถ อยู่ใกล้สาธารณูปโภคและมีที่จอดรถบริเวณตรอกใกล้เคียง
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ถนนตรอกในย่านตลาด เชื่อมต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ สามารถเข้าถึงได้ง่าย มีภูมิทัศน์เปิดสู่ริมแม่น้ำ เป็นที่พักผ่อนเดินเล่นของประชาชนผิวถนนเป็นคอนกรีต กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าที่อยู่อาศัยและร้านค้า มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียงสาธารณูปโภคครบถ้วน มีที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและซอยใกล้เคียง
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	มีถนนกว้างขวาง เดินสบาย ไม่แออัด มีการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้ โคมไฟ ผิวถนนแข็งแรง เดินง่าย มีทางเท้าและ street furniture มีอาคารราชการ พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะใหญ่ข้างทาง ทำให้ไม่อึดอัด พักผ่อนระหว่างเดินได้ มีที่จอดรถพอเพียง
10. ถนนคนเดินชายโขง เชียงคานเลย	เป็นถนนขนาดเล็ก ให้บรรยากาศอบอุ่น ใกล้ชิด เหมือนถนนในละแวกบ้าน ถนนมีต้นไม้น้อย แต่มีร่มเงาจากอาคาร ผิวถนนเรียบ เดินง่าย ไม่มีทางเท้า แต่ถนนไม่พลุกพล่าน มีกลุ่มอาคารอนุรักษ์ที่สวยงาม มีการตกแต่ง มีข้าวของให้ดูตลอดทาง ทั้งเวลาเปิดและปิดถนน มีระยะการมองข้างที่เหมาะสม เก็บรายละเอียดได้ พื้นที่เปิดโล่งเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารที่ทำให้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดิน	องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดิน
	มองเห็นแม่น้ำโขงได้ มีระบบสาธารณูปโภคครบ แต่มีที่จอดรถไม่พอ ถนนซอยค่อนข้างแคบ
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	เป็นพื้นที่เปิดโล่ง ผิวพื้นถนนคอนกรีต สำหรับจอดรถของโครงการ Lime Light Avenue ด้านหน้าติดถนนดีบุกตัดใหม่ มีรถเยอะ เป็นเส้นทางสัญจรเข้าย่านเมืองเก่า มีต้นไม้น้อยแต่ฝั่งตรงข้ามมีต้นไม้และภูมิทัศน์ ที่สวยงามของลาน 72 พรรษาฯ ใช้นั่งพักผ่อนได้
12. สถานีคนเดินตรัง	มีพื้นที่กว้าง ผิวถนนเป็นถนนเรียบลาดยาง เวลาปกติเป็นที่จอดรถของสถานีรถไฟ มีภูมิทัศน์เป็นสถานี มีคนพลุกพล่านตลอดเวลา ไม่มีต้นไม้ ได้ร่มเงาจากกลุ่มอาคารข้างเคียง มีอาคารเก่ากระจายตัวในละแวก เช่น โรงแรมศรีตรัง อาคารเก่าแบบชิโนย่านตลาดสด
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	เป็นถนนกว้างต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ ทำให้มีพื้นที่มาก ผิวถนนลาดยางเรียบ ส่วนฟุตบาตริมน้ำเป็นคอนกรีต มีต้นไม้ร่มรื่น มีภูมิทัศน์สวยงามริมแม่น้ำตาปี เป็นที่พักผ่อนของประชาชน กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าแซมกับส่วนที่ปรับใหม่
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	มีถนนแคบ รถวิ่งทางเดียว อาคารโดยรอบเป็นเรือนการค้าห้องแถวไม้เก่า มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ไม่มีพื้นที่เปิดโล่ง ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่หน้าบ้านที่ติดถนน จอดรถบริเวณใกล้เคียง
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	มีถนนกว้าง มีต้นไม้ร่มรื่น ทิวทัศน์ดีแม้ในวันปกติ ผิวถนนเรียบ คุณภาพผิวดี มีทางเท้า มีกำแพงเก่า มีพิพิธภัณฑ์พะโต๊ะรงค์ มีระบบสาธารณูปโภคครบ จอดรถบนถนนรอบบริเวณได้

ผลการสำรวจพบว่า ถนนคนเดินแต่ละแห่งใช้เลือกองค์ประกอบกายภาพต่างกัน องค์ประกอบกายภาพที่โดดเด่นและถูกใช้มากที่สุด คือ สถาปัตยกรรมข้างทางที่มีความสูงสัมพันธ์กับขนาดความกว้าง (Height to width ratio) โดยเฉพาะเรือนแถวไม้ย่านการค้าชาวจีนที่เน้นบรรยากาศโอบล้อม ใกล้ชิด มีรายละเอียดให้ชมมาก รองลงมา คือ บรรยากาศริมน้ำ เน้นความเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่อึดอัด ผ่อนคลายธรรมชาติ อากาศบริสุทธิ์ องค์ประกอบถัดมา คือ พื้นที่เปิดโล่งแบบลาน หรืออาคารสาธารณะ ซึ่งเน้นการใช้เป็นพื้นที่กิจกรรมขนาดใหญ่ แยกจากถนนเพื่อลดความแออัด เช่น รำวง การแสดง

องค์ประกอบเหล่านี้ถูกกำหนดแต่เดิมเมื่อมีการเลือกพื้นที่ถนนคนเดิน องค์ประกอบชุมชนที่มีสถาปัตยกรรมหนาแน่น สัมพันธ์กับการจัดการที่ต้องใช้ชุมชนเป็นฐาน ซึ่งพบว่ามีอยู่ไม่น้อย แสดงให้เห็นว่าชุมชนต้องการทำถนนคนเดิน ในขณะที่องค์ประกอบกายภาพอื่นๆ ไม่ต้องพึ่งพาความร่วมมือจากชุมชนมากเท่ากับแบบแรก เพราะเหตุที่เมืองนั้นๆ ไม่มีย่านการค้าเก่าแก่อย่างชัดเจน ตลอดจนกลุ่มจัดการเล็งเห็นปัญหาที่จะเกิดขึ้น จึงเลี่ยงย่านการค้าชุมชน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 4-9 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินเชียงราย

ภาพที่ 4-10 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสันโค้งน้อย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 4-11 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินเชียงใหม่

ภาพที่ 4-12 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินกาดกองต้า ลำปาง

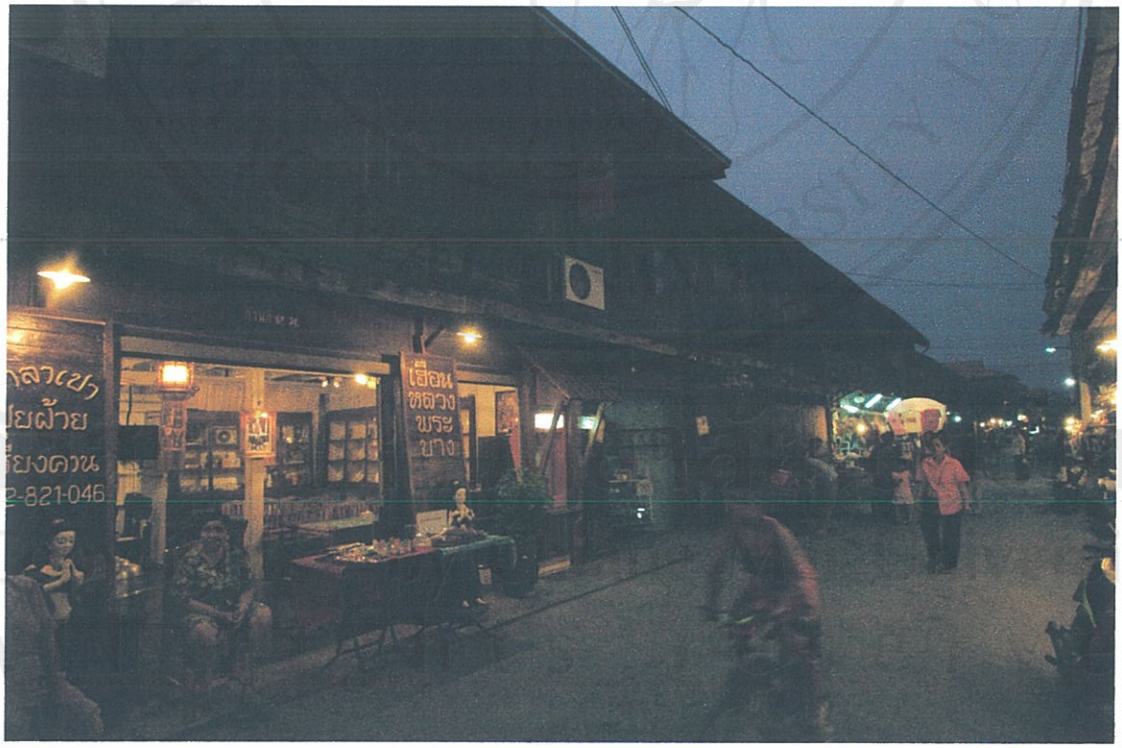
ภาพที่ 4-13 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินพิษณุโลก

ภาพที่ 4-14 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกี๊ราชบุรี

ภาพที่ 4-15 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินอุทัยธานี

ภาพที่ 4-16 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินนครสวรรค์

ภาพที่ 4-17 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินขอนแก่น



ภาพที่ 4-18 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน

ภาพที่ 4-19 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินหลาดปล่อยของภูเก็ต

ภาพที่ 4-20 องค์ประกอบกายภาพของสถานีคนเดินตรัง

ภาพที่ 4-21 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี

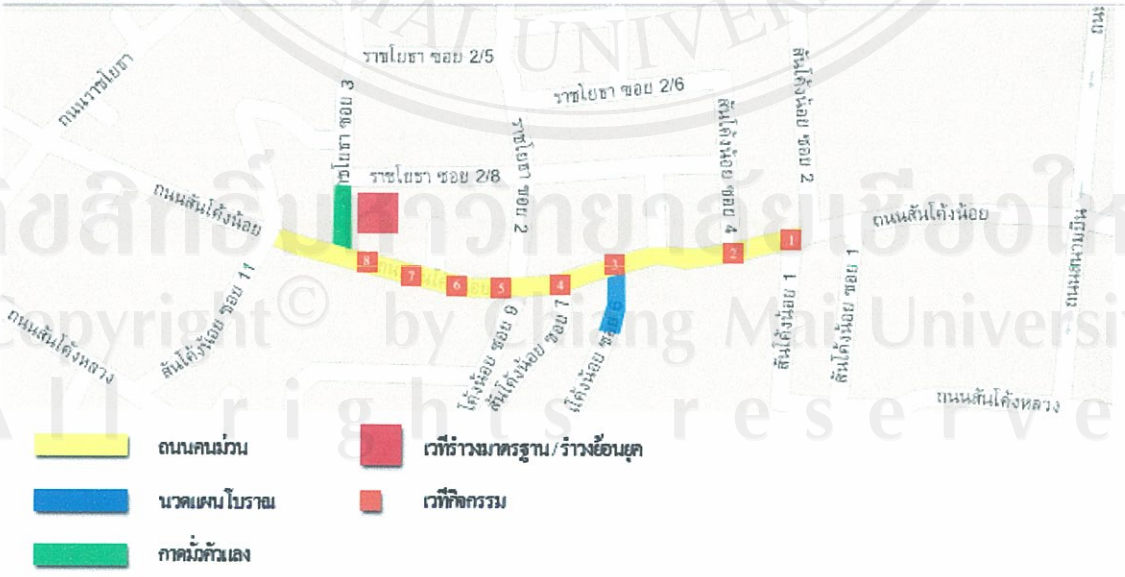
ภาพที่ 4-22 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินหน้าทอน เกาะสมุย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาพที่ 4-23 องค์ประกอบกายภาพของถนนคนเดินสงขลาแต่แรก

- **การจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดิน**

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



ภาพที่ 4-24 ตัวอย่างการวางผังร้านค้าและกิจกรรมถนนคนเดิน

ที่มา : www.sankhongstreet.com

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

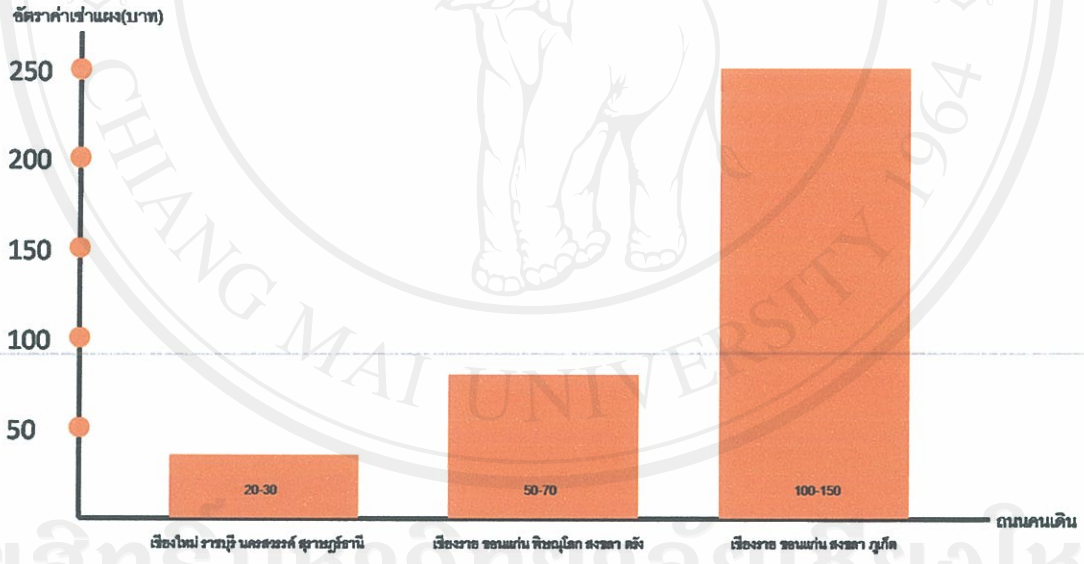
จากภาพที่ 4-25 ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษาเน้นส่งเสริมสินค้าที่สอดคล้องกับแนวคิดของถนนคนเดิน ไม่เน้นสินค้าโรงงานมากเกินไป เพื่อไม่ให้เหมือนกับตลาดนัดทั่วไป กลุ่มสินค้าที่ต้องการส่งเสริมส่วนมากเป็นสินค้าที่มีท้องถิ่น สินค้าทำมือ (Hand-made) สินค้าของกลุ่มเยาวชนและนักศึกษา สินค้าของกลุ่มคนพิการ ของเก่า สินค้าของกลุ่มเกษตรกร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

ภาพที่ 4-25 บรรยากาศการค้าขายบนถนนคนเดิน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

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

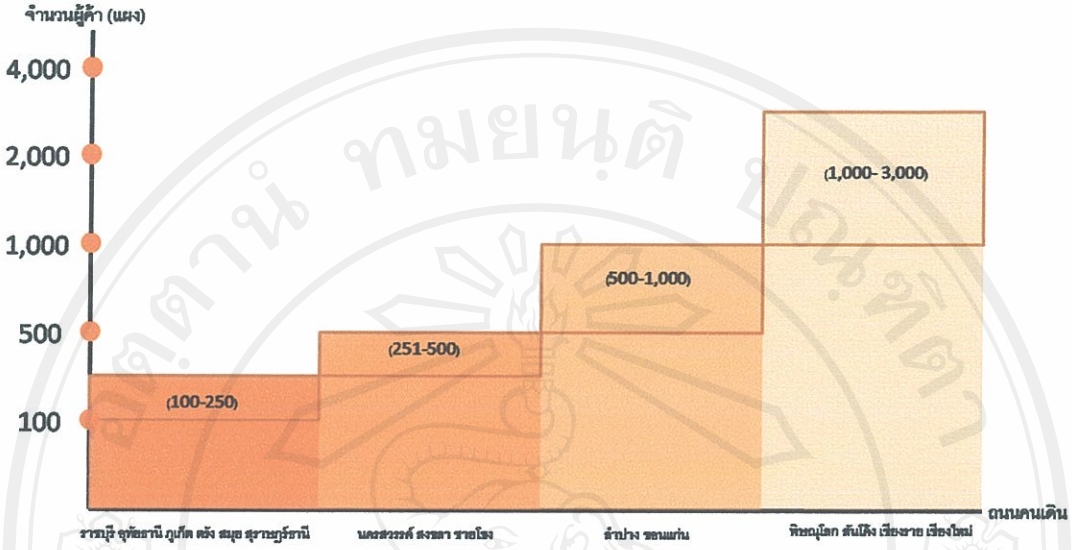


ภาพที่ 4-26 แสดงอัตราการเก็บค่าแผงถนนคนเดิน

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

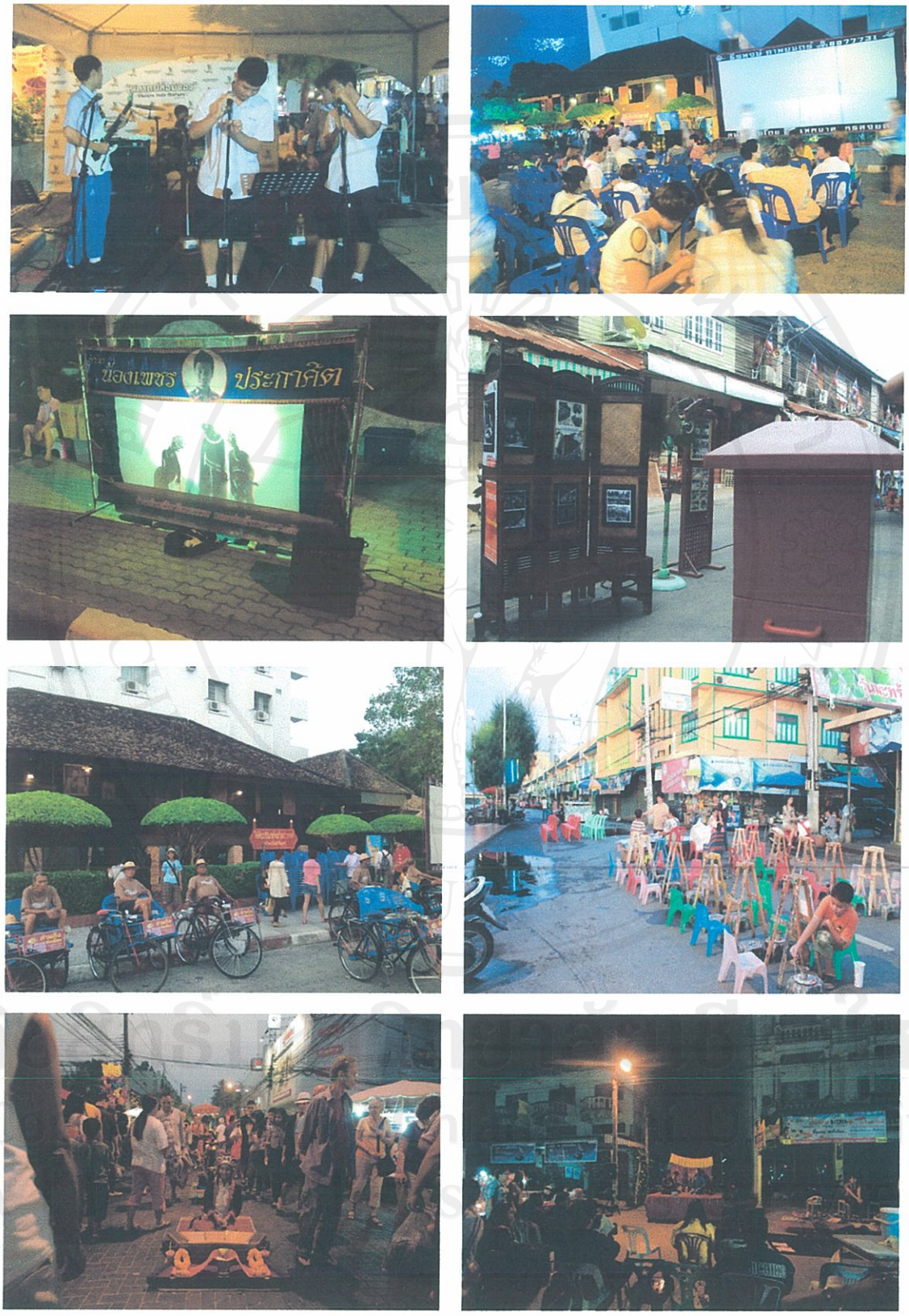
ถนนคนเดินพิษณุโลก (ประมาณ 1,000 ร้าน) สันโค้ง (ประมาณ 1,300 ร้าน) เชียงราย (ประมาณ 2,300 ร้าน) และเชียงใหม่ (ประมาณ 3,000 ร้าน)



ภาพที่ 4-27 แสดงจำนวนผู้ค้าบนถนนคนเดิน

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved



ภาพที่ 4-28 บรรยากาศของการจัดกิจกรรมบนถนนคนเดิน

จากภาพ 4-28 การจัดวางพื้นที่กิจกรรมของถนนคนเดินมักจัดกระจายไปในพื้นที่ ทั้งในส่วนต้น ส่วนกลางและส่วนปลาย โดยขึ้นกับบริบทของพื้นที่ โดยเฉพาะการมีอยู่ของลานโล่ง พื้นที่ว่าง อาคารสาธารณะ เช่น วัด ที่เชื่อมต่อจากแนวถนน ลานหรือพื้นที่เหล่านี้ทำหน้าที่เป็นเหมือนกระเปาะโปร่ง โล่ง สบาย ไม่แออัด ไม่เคลื่อนไหวและไหลเลื่อนเกินไปแบบพื้นที่จับจ่าย จึงกลายเป็นพื้นที่สำหรับผู้ต้องการทำกิจกรรมการแสดงออกได้อย่างอเนกประสงค์ ในขณะเดียวกัน คนเดินยังได้ใช้พื้นที่เพื่อหยุดพักและผ่อนคลายจากการเดินจับจ่ายมาต่อเนื่องเป็นระยะหนึ่งแล้ว

กิจกรรมที่พบบนถนนคนเดินมีความหลากหลายสูง บางกิจกรรมกลายเป็นจุดเด่นของถนนคนเดิน เช่น กิจกรรมร่ำวง ลีลาศ หนังกลางแปลง หนังตะลุง จากการสัมภาษณ์พบว่าคนเดินจำนวนหนึ่งตั้งใจมาทำกิจกรรมมากกว่ามาจับจ่าย พื้นที่จัดกิจกรรมมักแปรไปตามบริบทของพื้นที่และตัวกิจกรรมเอง หากพื้นที่ส่งเสริมและกิจกรรมมีความน่าสนใจเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ มักถูกจัดให้อยู่ในที่ที่มีจุดเด่น มีฉากหลังที่สวยงาม ตลอดจนมีความโล่งกว้างมากพอที่คนจะมาชุมนุมจำนวนมากได้ แต่หากเปรียบเทียบกับส่วนค้าขายแล้ว พื้นที่กิจกรรมมีขนาดโดยรวมเล็กกว่าส่วนค้าขายมาก จนมีความต้องการจากคนเดินให้เพิ่มส่วนนี้ให้มากขึ้น

จากการสำรวจ จะเห็นได้ว่าการจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดินสะท้อนลักษณะร่วมของถนนคนเดินกับตลาดนัดในเรื่องการจัดวางและการใช้พื้นที่ที่แปรไปตามประเภทสินค้า ความสะดวกในการเข้าออก ความจำเป็นในการใช้สาธารณูปโภค ตลอดจนเงื่อนไขเรื่องสุขอนามัยและความปลอดภัยของพื้นที่ การจัดวางพื้นที่ของถนนคนเดินพบว่าเอื้อต่อการใช้พื้นที่อย่างเต็มศักยภาพ กล่าวคือ มีการใช้พื้นที่อย่างสูงสุดไปจนถึงขอบเขตพื้นที่ส่วนตัวที่อาจเป็นอาคารร้านค้า ที่อยู่อาศัย อาคารราชการ ศาสนสถานและอื่นๆ ในหลายกรณียังใช้พื้นที่โล่งข้างทางถนนคนเดิน ไม่ว่าจะเป็นลาน ศาสนสถาน ตรอก ซอก ซอย ตลอดจนพื้นที่ร้านค้าส่วนตัวที่สามารถดึงคนเข้าไปภายในอาคารได้ การใช้พื้นที่เหล่านี้ถูกใช้เพื่อการค้าและทำกิจกรรมที่หลากหลาย โดยมีพื้นที่การค้าเป็นหลักสนับสนุนถนนคนเดินในเชิงเศรษฐกิจ ส่วนพื้นที่กิจกรรมทำหน้าที่สนับสนุนถนนคนเดินในเชิงสังคม วัฒนธรรม ตลอดจนการเมือง การปกครองอื่นๆ ตามแต่วาระโอกาส

การสำรวจความเห็นเกี่ยวกับความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน ดังตารางที่ 4-4 พบว่ากลุ่มตัวอย่างชื่นชอบและมองเห็นคุณค่าของความเป็นตลาดนัด เพราะตลาดนัดมีความสนุกสนาน ถูกกับจริตคนไทยที่ไม่ชอบเรื่องเครียด เป็นแบบแผนเกินไป ทั้งเห็นว่าตลาดนัดเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวันที่คุ้นเคยมาแต่เดิม กลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่มเห็นพ้องกันว่า แม้ถนนคนเดินมีการจัดวางคล้ายตลาดนัด แต่ก็ไม่เหมือนตลาดนัดไปเสียทั้งหมด เพราะมีการควบคุม กำกับดูแล และส่งเสริมด้านสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจชุมชน ไม่เฉพาะแต่การค้าขายของอุปโภคบริโภคทั่วไป แต่คัดสรรให้เป็นเอกลักษณ์ท้องถิ่น ทำให้คนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยวต้องการมาใช้พื้นที่ร่วมกันได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	รูปแบบความเป็นตลาดนัดบนถนนคนเดิน
1. กาดเจียงฮายรำลึก	ตั้งใจให้เหมือนตลาดที่ความสนุกและความเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวัน แต่มีการวางแนวทางสร้างกิจกรรม พัฒนาสร้างสภาพแวดล้อม ไม่เน้นค้าขายอย่างเดียว
2. ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย	สนุกสนาน เป็นลักษณะทางสังคมล้านนา แตกต่างกับตลาดนัด ที่การควบคุมทั้งแนวทาง ประเภทผู้ค้าขาย กิจกรรม ผู้ดำเนินการที่เป็นกรรมการชุมชน เน้นปฏิสัมพันธ์คนในชุมชนมากกว่ารายได้
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	อาจเหมือนตลาดตรงที่มีการค้าขายเป็นหลัก แต่แตกต่างที่การเน้นแนวทาง แนวคิด การสื่อสัญลักษณ์ของพื้นที่ การเปิดโอกาส พื้นที่ให้กลุ่มคนหลากหลาย
4. กาดกองต้า	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัดเน้นขายไม่เลือกที่ ถนนคนเดินเป็นที่พักผ่อน เรียนรู้วัฒนธรรมเก่าเกิด ประโยชน์ต่อคนในชุมชนทั้งรายได้และการท่องเที่ยว
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัดที่เน้นการขาย ถนนคนเดินเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย เช่น รำวงย้อนยุคโดยกลุ่มแม่บ้าน
6. ถนนคนเดินโคยกี๊ราชบุรี	ต่างกัน ถนนคนเดินมีคนท้องถิ่น ชาวบ้านเป็นคนค้าและซื้อ มีของดีราชบุรีมากกว่าของตลาดนัด มีพ่อค้าตลาดนัดบ้างแต่เป็นส่วนน้อย เน้นให้คนใช้เวลาวันหยุดสุดสัปดาห์สบายๆ
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่เป็นที่ศึกษาเรียนรู้ชุมชนได้
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ต่างกัน ทั้งวิธีการ ทั้งสินค้าและบรรยากาศมีการเลือกให้เหมาะสมกับจังหวัด ตลาดนัดเน้นขาย (เป็นอาชีพ) ถนนคนเดินคนขายบ้างก็เป็นคนว่างจากงานหลัก ลักษณะการขายไม่บังคับซื้อของมาเดินพักผ่อนดูของ
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	ต่างกัน เพราะถนนคนเดินมีการสร้างสรรค์ คัดสรร มีกติกาและการควบคุมที่ต่างไป ถนนคนเดินไม่เน้นกำไร แต่เน้นเปิดพื้นที่การเดินในเมืองให้คนได้ผ่อนคลาย พบปะ ปฏิสัมพันธ์ เรียนรู้เมือง
10. ถนนคนเดินชายโขงเชียงคาน เลย	ต่างกัน เพราะที่นี่ไม่เน้นการค้า ไม่เก็บค่าแผง แต่ให้ชุมชนและคนในท้องที่ได้มีพื้นที่ผ่อนคลายค้าขาย กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถนนนี้ปกติก็มีคนเดินมากอยู่แล้ว ยิ่งหน้าท่องเที่ยวเดินกันแทบไม่ได้ ก็เลยปิดถนนให้ คนได้เดิน อาคารบ้านเรือนได้พัก ไม่ทรุดโทรมเร็ว
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัด โดยมีการเปิดพื้นที่สำหรับการแสดงความสามารถ มีการคัดเลือกสินค้า คัดเลือกผู้ค้า และกำหนดกติกาสำหรับผู้ที่มาถนนคนเดิน
12. สถานีคนเดินตรัง	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัด ถนนคนเดินมีแนวคิดที่มีเอกลักษณ์สื่อถึงความเป็นตรัง ไม่เน้นขายของอย่างเดียว เน้นการท่องเที่ยวด้วย
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	ต่างกัน ดีกว่าตลาดนัด สินค้าและบรรยากาศมีการเน้นความเป็นสุราษฎร์ ตลาดนัดมีความเหมือนๆกันหมดทุกที่ ไม่มีเอกลักษณ์
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ด้วย
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	เป็นตลาดนัดย่อยๆ ที่มีการจัดระเบียบ บังคับการใช้พื้นที่ชัดเจน มีแนวคิด ไม่ใช่ค้าขายอย่างเดียว แต่ต้องส่งเสริมเอกลักษณ์เมืองเก่าด้วย เป็นนโยบายของราชการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

- **การบริหารจัดการ**

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

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

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

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

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

การบริหารถนนคนเดินที่มีคนมาใช้พื้นที่นับหมื่นคนและมีช่วงเวลาหลายชั่วโมงต่อวัน จำเป็นต้องใช้คนจำนวนมาก เพื่อควบคุมตั้งแต่การจัดการปิดถนนและการจราจร การควบคุมที่จอดรถ การเก็บค่าธรรมเนียมผู้ค้า การจัดเสริมทดแทนแผงค้าที่ไม่มา การเก็บขยะ การดูแลสาธารณูปโภค ตลอดจนการเตรียมพร้อมหน่วยบรรเทาสาธารณภัยในกรณีฉุกเฉิน จากการสำรวจพบว่า จำนวนคนที่ใช้แปรไปตามขนาดของถนนคนเดิน ถนนคนเดินขนาดใหญ่มีคนเดินมาก มีแผงค้า และกิจกรรมมาก จึงใช้คนจัดการมากตามไปด้วย ได้แก่ กาดเจียงฮาย สันโค้งน้อย เชียงใหม่ และขอนแก่น โดยใช้คน 50 - 100 คน โดยระดมคนจากเทศบาลและภาคี ส่วนถนนคนเดินขนาดกลางถึงเล็ก ได้แก่ กาดกองต้า พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ตรัง สงขลา มักใช้คนน้อยตามลงมาโดยเฉลี่ยใช้คน 10 - 20 คน ส่วนถนนคนเดินระดับชุมชน ได้แก่ เชียงคาน ตรอกโรงยา และหน้าทอน มักไม่มีการจัดวางคนไว้ชัดเจน หรือมีก็น้อยมาก 2 - 3 คน เพื่อดูแลความเรียบร้อยของสถานที่ และใช้การช่วยกันมาสอดส่องดูแลและขอความร่วมมือจากหน่วยงานเพื่อจัดจราจร การเข้าออกและสาธารณูปโภค

การจัดกำลังคนจำนวนมาก ตลอดจนการใช้สาธารณูปโภคบนถนนคนเดินมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหลักมี 2 ส่วน คือ ค่าเบี้ยเลี้ยงล่วงเวลาแก่คนทำงานและค่าไฟแสงสว่างของร้านค้า จากที่กล่าวแล้วในหัวข้อการจัดวางและใช้พื้นที่ถนนคนเดินในข้างต้นพบว่า รายได้หลักของถนนคนเดินมาจาก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ค่าธรรมเนียมแผงค้า ถนนคนเดินที่มีขนาดใหญ่ ได้แก่ กาดเจียงฮาย สันโค้งน้อย เชียงใหม่ และขอนแก่น แม้เก็บค่าธรรมเนียมไม่สูงมาก แต่ก็เน้นที่จำนวนแผงค้าที่มีมาก ทำให้มีรายรับต่อครั้ง 70,000 - 90,000 บาทต่อครั้ง และมีรายจ่าย 20,000 - 60,000 บาทต่อครั้ง จึงยังมีรายรับคงเหลือเข้าหน่วยงานบริการจัดการโดยไม่ขาดทุน ทั้งเหลือไปหมุนเวียนเพื่อซ่อมบำรุงสถานที่หรือจัดกิจกรรมใหญ่ประจำปีหรือประจำหน้าเทศกาลและเหลือเป็นรายได้หน่วยงานต่อไป ถนนคนเดินขนาดกลางถึงเล็ก ได้แก่ กาดกองต้า พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต ตรัง สงขลา มักมีการเก็บค่าธรรมเนียมปานกลางถึงสูง เพราะมีจำนวนร้านค้าไม่มากนัก หากเก็บน้อยจะไม่คุ้มค่าใช้จ่าย รายรับของค่าธรรมเนียมอยู่ในหลักพันถึงสามหมื่นกว่าบาท และมีรายจ่ายหลักพันบาทต่อการดำเนินงานหนึ่งครั้ง โดยมากดำเนินการแบบเท่าทุน ไม่เหลือจ่าย ส่วนถนนคนเดินระดับชุมชนที่ไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม ได้แก่ ถนนคนเดินเชียงคาน และหน้าทอน ก็จะไม่มีรายได้ จากค่าธรรมเนียมและไม่มีรายจ่ายประจำ โดยค่าไฟฟ้าให้ผู้ค้าพ่วงไฟฟ้าจากข้างเคียงหรือเสาไฟสาธารณะและจ่ายตรงจากการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และช่วยกันเก็บและจ่ายค่าคนเก็บขยะ ในแบบร่วมด้วยช่วยกัน

ตารางที่ 4-5 การจัดการทรัพยากรคนและงบประมาณบนถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา

ถนนคนเดิน	หน่วยงาน	จำนวนคน	ค่าตอบแทน	รายรับ	รายจ่าย
1. กาดเจียงฮาย รำลึก	เทศบาล ร่วมกับเครือข่ายภาครัฐ	ประมาณ 100 คน	เบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลา	เฉลี่ย 80,000 - 90,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
2. ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย	เทศบาลตำบลรอบเวียง ร่วมกับชุมชนและจราจร	ประมาณ 80 คน	เบี้ยเลี้ยง ค่าล่วงเวลา	เฉลี่ย 80,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	ภาคี เทศบาลเมือง เทศกิจ จราจร พาณิชย์ อุตสาหกรรม	ประมาณ 80 คน	ได้ค่าตอบแทน	เฉลี่ย 80,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาท/ครั้ง
4. กาดกองต้า	คณะกรรมการชุมชน ตัวแทนคนในชุมชน	ประมาณ 18 คน	ไม่มีเบี้ยเลี้ยง	ไม่มี	ไม่มี
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	เทศบาลร่วมกับองค์กรเอกชน	ประมาณ 24 คน	คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยง วันละ 150 บาท	เฉลี่ย 30,000-35,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 3,600 บาท/ครั้ง
6. ถนนคนเดินโคยกี๊ราชบุรี	เทศบาลร่วมกับเครือข่าย	ประมาณ 20 คน	ได้เบี้ยเลี้ยงนอกเวลาตามอัตราราชการ	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ชุมชนเป็นหลัก ร่วมกับเทศบาล จังหวัดและหอการค้า	คนทำความสะอาด 2 คน เทศบาลมาช่วย เดือนละ 2 ครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 3,000-5,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าสมาคมถนนคนเดิน	เฉลี่ย 500-1,000 บาท/ครั้ง
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	เทศบาล	ใช้คน 20 คน ต่อหนึ่งครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 5,000-7,000 บาท/ครั้ง
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	เทศบาลและสภาเมือง ปัญจมิตร	ใช้คน 50 คน/ครั้ง	ได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท/คน	เฉลี่ย 60,000 – 70,000 บาท/ครั้ง	เฉลี่ย 30,000-40,000 บาท/ครั้ง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดิน	หน่วยงาน	จำนวนคน	ค่าตอบแทน	รายรับ	รายจ่าย
	ได้แก่ เทศบาล จังหวัด หอการค้า อุตสาหกรรม สภาทนายความ			เงินเข้าเทศบาล	
10. ถนนคนเดินชายโขงเชียงคาน เลย	ชุมชนเป็นหลักมีเทศบาลร่วมสนับสนุน	ไม่มีการจัดคนแต่ใช้ความร่วมมือช่วยกัน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
11. หลาดปล่อยของภูเก็ต	ทีมงานเอกชน	ใช้คนประมาณ 8 คน	ค่าตอบแทนคิดรวมในเงินเดือนซึ่งปกติเป็นพนักงานที่บริษัทอยู่แล้ว(ไม่เปิดเผยรายค่าจ้าง)	เฉลี่ย 30,000-35,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าผู้จัด	เฉลี่ย 25,000 บาท/ครั้ง (ประมาณ 100,000 บาท/เดือน)
12. สถานีคนเดินตรัง	ชมรมถนนคนเดินตรัง จากหลายภาคส่วนได้แก่ ททท. ตรัง พาณิชย์จังหวัดตรัง สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวและหอวัฒนธรรมตรัง	ใช้คนประมาณ 5 คนในการปิดถนน 1 ครั้ง	คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 240 บาท	เฉลี่ย 5,000-6,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าชมรม	เฉลี่ย 1,200-1,500บาท/ครั้ง (ไม่รวมค่าเช่าที่จากรถไฟ)
13. ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี	เทศบาล	ใช้คน 12 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง	คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 240 บาท	เฉลี่ย 5,000-8,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 2,880 บาท/ครั้ง
14. ถนนคนเดินหน้าทอนเกาะสมุย	ชุมชน มีเทศบาลสนับสนุน	ไม่มีการจัดคน แต่ใช้ชุมชนสอดส่องดูแล	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
15. ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก	เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการหลัก	ใช้คนประมาณ 20 คนต่อครั้ง เก็บเงินดูแลสถานที่ประชาสัมพันธ์	ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลาตามปกติ	เฉลี่ย 70,000-90,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	เฉลี่ย 15,000-20,000 ต่อครั้ง (60,000 - 80,000 บาท/เดือน) เป็นค่าไฟ 25% ล่วงเวลา 75%

การบริหารจัดการถนนคนเดิน ประกอบด้วยคน 4 กลุ่มหลัก คือ ชุมชน ผู้ค้า คนเดิน และผู้บริหารจัดการ ความราบรื่นของการดำเนินงานกับคนหมู่มาก จึงขึ้นกับการประสานงานและขอความร่วมมือตลอดจนประชาพิจารณ์กับชุมชน ซึ่งถือเป็นด่านแรกที่ต้องทำความเข้าใจในข้อตกลงร่วมกันของการเข้ามาใช้พื้นที่ ส่วนที่สำคัญรองลงมาคือ การจัดวางกติกากับผู้ค้านับร้อยนับพันคน ตลอดจนคนเดินนับพันนับหมื่นคน ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย ดังนั้น การจัดวางระเบียบของการใช้พื้นที่ในวันที่มีถนนคนเดินจึงเป็นเรื่องสำคัญ ถนนคนเดินจะมีกองอำนวยการตั้งเต้นท์ทำงานตั้งแต่บ่าย เพื่อรับเรื่องราวต่างๆ โดยเฉพาะรับลงชื่อผู้ค้าจรและผู้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

หมุนเวียนมาจัดกิจกรรม ตลอดจนรับฟังข้อคิดเห็น ปัญหารายวันต่างๆ เช่น การพลัดหลง ของหาย เก็บของได้ การทะเลาะเบาะแว้งในพื้นที่ ในแต่ละวันมีผู้มาติดต่อมาก โดยเฉพาะผู้ค้าจรและผู้จัดกิจกรรมที่จะมารอก่อนตลาดเปิดและลดลงไปเมื่อได้รับจัดสรรพื้นที่ หรือได้ทราบว่าไม่มีพื้นที่เหลืออีก ผู้ดำเนินจัดการถนนคนเดินจึงเป็นกลุ่มสำคัญที่ขาดไม่ได้และต้องเป็นเป็นคนที่ลุยได้ ประนีประนอมปัญหาได้ และรู้เทคนิควิธีจัดการกับผู้ค้าที่มีสารพัดรูปแบบ ทั้งยังต้องเป็นคนเสียสละ เห็นประโยชน์ส่วนรวมเพราะการมาทำงานในวันหยุดได้รับค่าตอบแทนไม่มากนัก ประมาณ 150 - 240 บาทต่อคนเท่านั้น

ตาราง 4-6 แสดงให้เห็นว่า ถนนคนเดินทุกแห่งมีระเบียบกำกับผู้ค้าชัดเจน การเข้ามาค้าบนถนนต้องมาลงชื่อและได้รับการคัดสรร พร้อมกำหนดที่ขายและบัตรผู้ขายชัดเจน เมื่อเข้ามาค้าขายต้องมาสม่ำเสมอ อาจขาดได้บ้างแต่ต้องแจ้งล่วงหน้าเพื่อผู้จัดจะเสริมผู้ค้าจรที่มาลงชื่อรอให้ได้สิทธิ์แทน (Stand by) หากลาเกินกำหนดจะถูกตัดสิทธิ์ ผู้ค้าต้องขายตามประเภทสินค้าที่ส่งเสริมและควบคุมในแต่ละส่วนพื้นที่ที่จัดไว้ มีความประพฤติที่เหมาะสม ตลอดจนห้ามเช่าช่วงต่อให้ผู้อื่น ข้อห้ามเหล่านี้ เมื่อพิจารณาแล้วจะคล้ายกับระเบียบผู้ค้าขายในตลาดนัดทั่วไป จะแตกต่างก็ตรงข้อกำหนดประเภทสินค้าบนถนนคนเดินที่มักจะเน้นของพื้นเมือง ทำมือ ศิลปะ สร้างสรรค์ และไม่ส่งเสริมสินค้าสำเร็จจากโรงงานมากนัก ในขณะที่กติกาของคนเดินจะเป็นเรื่องข้อห้ามเพื่อความปลอดภัย ความเรียบร้อยหรือสุขอนามัยสาธารณะ เช่น ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามจอดรถขวางทางเข้าออก ห้ามดื่มสุราและของมึนเมา ห้ามวิวาท ตลอดจนขอความร่วมมือเรื่องความประพฤติที่เหมาะสม

ปัญหาในการบริหารจัดการของถนนคนเดินส่วนมากเป็นเกี่ยวกับการดูแลความสะดวกแก่ชุมชน การจัดการพื้นที่ค้าขายให้พอความต้องการของผู้ค้าและเหมาะกับขนาดพื้นที่ การเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่สูงเกินไป การจัดการที่จอดรถและทางเดินให้เพียงพอแก่คนเดิน การจัดกำลังคนทำงานให้เหมาะสม ซึ่งประเด็นเหล่านี้ถือเป็นประเด็นพื้นฐานของการจัดการกับคนสี่กลุ่มที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแล้ว นอกจากนี้ ยังมีปัญหาประจำตามหน้าฤดูกาล เช่น ฝนตก คนน้อย ถือเป็นปัญหาที่ต้องปรับแก้หรือยอมรับสภาพ ปัญหาสำคัญที่ซ่อนอยู่ประการหนึ่ง คือ การเมือง ทั้งการเมืองจากฝ่ายบริหาร เนื่องจากการเปลี่ยนชุดผู้บริหาร โดยเฉพาะเทศบาล ที่อาจมีการเปลี่ยนนโยบาย เช่น สนับสนุนถนนคนเดินน้อยลง หันไปทำอย่างอื่นมากขึ้น การปรับอัตราค่าธรรมเนียมหรือการเมืองผู้ค้ามาเฟียแก่งแย่งพื้นที่ค้าและแฝงตัวเช่าช่วง และปัญหาสินค้าโรงงานที่เบียดพื้นที่สินค้าและกิจกรรมที่ต้องการส่งเสริม ปัญหาการแข่งขันกันของถนนคนเดินใหม่ๆ ที่กระจายไปทั่วเมือง ปัญหาการขาดการประชาสัมพันธ์ ปัญหาเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาซับซ้อนที่ไม่ถูกเปิดเผย แต่ก็กล่าวเป็นนัยว่ามีอยู่ และถือว่าเป็นปัญหาหลักที่กัดกร่อนถนนคนเดินอยู่เบื้องหลัง ทำให้บรรยากาศถนนคนเดินตึงเครียด และบ่อยครั้งคนเดินก็สามารถรับรู้ปัญหาเหล่านี้จากบรรยากาศตึงเครียดที่เกิดขึ้นได้

ถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา มีช่วงเวลาดำเนินการมาแล้วประมาณ 1-10 ปี ถนนคนเดินที่ดำเนินงานมานานพอสมควรและมีการจัดการเป็นระบบ มีการประชาสัมพันธ์ชัดเจน อย่างน้อยที่สุดจะมีการออกสื่อท้องถิ่น เช่น หนังสือพิมพ์ วิทยุ อินเทอร์เน็ท เมื่อเริ่มเปิดดำเนินการ และอาจลดลงไปเมื่อคนจดจำได้ไม่ต่างจากตลาดที่ติดแล้ว ถนนคนเดินขนาดใหญ่บางแห่งมีแผ่นพับแจกนักท่องเที่ยวไม่ต่างจากแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่น เพราะถือว่าเป็นกลไกสำคัญของการรักษาความต่อเนื่องของการดำเนินงาน ถนนคนเดินที่เปิดมานาน มักมีผลสำรวจสัมฤทธิ์ผลของการดำเนินงานชัดเจน หลายแห่งถูกศึกษาโดยสถาบันการศึกษาต่างๆ ทำให้ทราบผลที่กว้างขวางผ่านการวิจัยเป็นระบบ และนำผลสำรวจและวิจัยมาปรับปรุงแก้ไขถนนคนเดินให้ดีขึ้น แต่ถนนคนเดินที่พึ่งเริ่มดำเนินการ ตลอดจนถนนคนเดินเครือข่ายเอกชนทำเอง มักจะขาดการสำรวจผลที่เป็นรูปธรรม ทำให้ต้องใช้การปรับแก้ไปตามสภาพ โดยขาดฐานข้อมูล

ความรู้ความเข้าใจไปบ้าง อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารจัดการถนนคนเดินได้ชี้ให้เห็นในประเด็นการศึกษาดูงานถนนคนเดินเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ โดยพบว่า ผู้ดำเนินงานถนนคนเดินส่วนมากได้ศึกษาดูงานถนนคนเดินมาก่อน โดยเฉพาะจากถนนคนเดินที่ดำเนินงานมานาน เช่น เชียงใหม่ เชียงราย เชียงคาน ซึ่งถนนคนเดินเหล่านี้กลายเป็นโมเดลศึกษาของถนนคนเดินที่เปิดตามหลังมา นอกจากนี้ ยังมีการศึกษาดูงานตลาดสามชุกตลอดจนต่างประเทศหลายแห่ง เป็นแนวทางด้วย ผู้ดำเนินงานเมื่อเรียนรู้โมเดลการจัดการ แล้วนำมาปรับให้เข้ากับบริบทของตนเอง ทำให้การดำเนินการถนนคนเดินช่วงหลังง่ายกว่ากลุ่มบุกเบิกมาก

ตารางที่ 4-6 กฎ ระเบียบ กติกา การสำรวจผลและศึกษาดูงานของผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการ

ถนนคนเดิน	กฎ ระเบียบและกติกาการใช้พื้นที่	ปัญหาในการจัดการ	การประชาสัมพันธ์	ผลสำรวจ/วิจัยโดยหน่วยงาน	การศึกษาดูงานความแตกต่างที่พบ
1. กาดเจียงฮายรำลึก	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า	ยังมีข้อร้องเรียนจากร้านค้าเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสูง	มีเว็บไซต์ www.chiangraiwalkstreet.wordpress.com	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	เชียงใหม่ แต่ปรับหลายส่วน
2. ถนนคนม่วน สันโค้งน้อย	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า และชุมชน	ยังต้องพัฒนาให้นิ่งและอยู่ตัว	มีเว็บไซต์ www.sankhongstreet.com	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	เชียงใหม่ เชียงราย ปาย
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า	สถานที่แคบ ที่จอดรถไม่พอ การเช้งต่อร้าน	ประชาสัมพันธ์ปากต่อปาก นักท่องเที่ยว ตลอดจนสื่อสิ่งพิมพ์	มีทั้งโดยเทศบาลและนักวิจัย	ดูงานจากต่างประเทศ แล้วนำมาปรับใช้
4. กาดกองต้า	ห้ามขายบุหรี่และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน/ห้ามทะเลาะวิวาท	พื้นที่ไม่เพียงพอ/แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ	ไม่มี ตลาดเริ่มเป็นที่รู้จักกว้างขวาง จากปากต่อปากคนให้ความสนใจ	มี เช่น ข้อมูลในเว็ปไซต์ต่างๆ	ไม่มี(อยากทำ/เป็นที่แรกในภาคเหนือ และเป็นต้นแบบให้กับที่อื่นๆ ในภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย)
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	ห้ามขายบุหรี่และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	พื้นที่ไม่เพียงพอ	มีในช่วงที่เริ่มเปิดถนน (ใช้ป้าย/รถ)	ไม่มี	เชียงใหม่และเชียงรายโดยนำมาปรับเปลี่ยนในเรื่องการแบ่งโซนสินค้า ลักษณะสินค้าที่เป็นของท้องถิ่น
6. ถนนคนเดินโคยกี้ ราชบุรี	กติกาการเปิดให้สม่ำเสมอ ส่งเสริมสินค้าท้องถิ่นเอกลักษณ์ งดเว้นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของเมา	การเปลี่ยนนโยบายและทีมบริหารมีผลต่อแผนดำเนินงาน คนเริ่มน้อยลง ขายไม่ดี มีหลายที่ ไกลจากแหล่งท่องเที่ยวอื่น	มีแผ่นป้ายอินเตอร์เน็ต	มีการทำประชาพิจารณ์ช่วงแรกปี 2552	N/A

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ถนนคนเดิน	กฎ ระเบียบและกติกาการใช้พื้นที่	ปัญหาในการจัดการ	การประชาสัมพันธ์	ผลสำรวจ/วิจัยโดยหน่วยงาน	การศึกษาดูงานความแตกต่างที่พบ
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ห้ามสูบ ดื่ม หรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยกเว้นร้านค้าชุมชนที่เปิดก่อนมีถนนคนเดิน	เจ้าของบ้านไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปล่อยให้บ้านร้าง	มีใช้ป้าย ใบปลิว อินเตอร์เน็ต	ไม่มี	ตลาดสาม ชุก, เชียงคาน (ปรับเปลี่ยนใส่ความเป็นอุทัยลงไป เพราะอุทัยเป็นเมืองเล็กๆ แต่มีเรื่องเล่า)
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์	มีกำลังคน น้อย ผู้ค้าไม่ทำตามกฎ ปัญหาสภาพอากาศ (เดือนสิงหาคม-ตุลาคม)	มีเอกสาร ป้าย/ใบปลิว/รถ อินเตอร์เน็ต	มี	ดูจากที่เอกชนเคยทำไว้ก่อน/แล้วนำมาปรับใช้ให้
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	มีระเบียบผู้ค้า บัตรผู้ค้าชัดเจนกำหนดประเภทสินค้าที่ส่งเสริม	ส่วนมากเกี่ยวกับผู้ค้า หมุนเวียนเข้าออกแผงเร่	มีแผ่นพับ ประชาสัมพันธ์ แผนที่ท่องเที่ยว อินเตอร์เน็ต ป้ายผ้า	มีการประเมินหน่วยงานและรายงานวิจัย	
10. ถนนคนเดิน ชายโขง เชียงคาน เลย	รักษาความสะอาด ไม่ทำลายภาพลักษณ์ของเมืองอนุรักษ์ สินค้าพื้นเมือง ท้องถิ่นภูมิปัญญา	ความร่วมมือกันยังไม่เต็มที่ บทบาทระหว่างชุมชนและเทศบาลยังคลุมเครือ	ไม่มี	มีรายงานวิจัย	
11. หลาดปล่อยของ ภูเก็ต	ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	ไม่มี	มี	ไม่มี	ไม่มี
12. สถานีคนเดิน ตรัง	กติกาผู้ค้าและคนเดิน	คนสนใจของกินมากกว่า สินค้าพื้นเมือง จึงต้องปรับประเภทสินค้า	มี	ไม่มี	เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์/นำมาปรับ เช่น เน้นเอกลักษณ์ด้านอาหาร และเอกลักษณ์อื่นๆ
13. ถนนคนเดิน สุราษฎร์ธานี	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่ส่วนอื่นๆ	พื้นที่ไม่พอสำหรับผู้ค้ารับได้สูงสุด 250 ร้าน (จะขยายเพิ่ม)	ใช้ป้าย/รถโฆษณาในช่วงแรก	ไม่มี	เชียงใหม่ พิษณุโลก/นำมาปรับใช้ เน้นพื้นที่พักผ่อน เน้นสินค้าที่มีเอกลักษณ์
14. ถนนคนเดิน หน้าทอน เกาะสมุย	ไม่มี	มีถนนคนเดินเกิดขึ้นตามกันทั่วเกาะ ทุกวัน แต่แม่ค้าเป็นกลุ่มเดิม	มี	ไม่มี	เชียงใหม่/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของที่ตั้งถนนคนเดินมาใช้ คือถนนสายกลาง มีอาคารเก่าที่มีเอกลักษณ์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

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

ตารางที่ 4-7 ข้อเสนอแนะจากผู้เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานถนนคนเดิน

ถนนคนเดิน	ข้อเสนอแนะต่อที่อื่น
1. กาดเจียงฮายรำลึก	การเลือกพื้นที่แต่แรกสำคัญ ควรเป็นพื้นที่ที่มีความขัดแย้งน้อย การจัดระบบให้ชัดเจน คนมาทำต่อจะง่าย ระบบต้องนิ่ง ไม่ควรเปลี่ยนบ่อยเพราะกระทบไปหมด
2. ถนนคนม่วนสันโค้งน้อย	ยังพึ่งเริ่มต้น ชุมชนต้องคุยกันให้มากๆ ใช้ความเข้าใจ และควรมีข้อมูลประเมินเพื่อพัฒนาต่อไป
3. ถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว
4. กาดกองต้า	ถ้าจะทำเพื่อชุมชนต้องเข้มแข็ง ต้องเอาจุดเด่นของชุมชนออกมาเป็นจุดขาย
5. ถนนคนเดินเมืองพิษณุโลก	ควรเอาจุดเด่นของจังหวัดตนเองมาใช้ ไม่ใช่ทำตามกระแสอย่างเดียว
6. ถนนคนเดินโคยกี๊ราชบุรี	ความร่วมมือของคนในชุมชน ความต่อเนื่องของนโยบายบริหาร ตลอดจนศักยภาพของพื้นที่ต้องมีต้นทุนเดิมอยู่บ้าง
7. ตรอกโรงยาอุทัยธานี	ความร่วมมือของคนในชุมชน ดึงเอาตัวตนและจิตวิญญาณของชุมชนออกมา ประกอบกับเรื่องราวประวัติศาสตร์ ทำให้เรื่องราวชุมชนไม่สูญหายไป
8. ถนนคนเดินนครสวรรค์	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย การใช้ถ้อยทีถ้อยอาศัยกับคนในชุมชน ช่วยทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น
9. ถนนคนเดินขอนแก่น	การทำถนนคนเดินไม่ง่าย ต้องมีคนดำเนินการถึงลูกถึงคน ใช้ระบบราชการบริหารไม่ได้ เมืองใหญ่อย่างเดียวก็ทำไม่ได้ เพราะภาคอีสานมีการท่องเที่ยวไม่มาก แต่ละจังหวัดห่างกัน คนมีกำลังซื้อน้อย ต้องมีทั้งการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจเมืองหนุน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

4.1.2 ลักษณะการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดของไทย

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ชุมชนกับเมือง หรือกลายเป็นถนนคนเดินระดับเมืองไปในที่สุด โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดการทั้งหมด แต่ในทางกลับกัน ถนนคนเดินระดับเมืองอาจซบเซาลงและโอนถ่ายให้ชุมชนดูแลเองและกลายเป็นถนนคนเดินชุมชนให้ที่สุด เหล่านี้ คือพลวัตสองทางที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ถนนคนเดินเกิดจากบริบทเดิมที่มีอยู่ แล้วนำมาเสริมใหม่ให้ชัดเจนขึ้นด้วยการปรับปรุงกายภาพและเสริมด้วยการตลาดและการประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคมวัฒนธรรมของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญที่สุดโดยปรากฏชัดเจนในชื่อ จุดเด่นที่ตั้ง และข้อมูลที่เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ จะเห็นได้ว่า องค์ประกอบเหล่านี้มีอยู่อย่างมากมายในเมืองต่างๆ ของไทย ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบถนนแบบตรอกซอยโค้งไปมา สถาปัตยกรรมเก่าแก่สวยงาม สัญลักษณ์เมืองที่มีความหมาย ต้นไม้ท้องถิ่น องค์ประกอบถนนต่างๆ การมีถนนคนเดินเป็นการกระตุ้นให้คนในสังคมตระหนักถึงต้นทุนของความเป็นเมืองของไทยที่มีคุณค่า เมื่อนำมาปัดฝุ่น ขัดเกลา เสริมเรื่องเล่า และถ่ายทอดใหม่ จึงทำให้คนรุ่นหลังได้เรียนรู้จักและคุณค่าของพื้นที่สาธารณะเมือง ต้องการรักษาองค์ประกอบเมืองเหล่านี้ไม่ให้สูญหายไป ทั้งยังสามารถดำรงอยู่ได้ในสังคมปัจจุบัน

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดินเป็นอย่างมาก จากที่สำรวจพบว่า ถนนคนเดินส่วนมากมีสภาพผิวถนนเหมาะสม แต่ต่างกันที่ขนาดความกว้าง ระยะร่นของอาคารจากถนน ตลอดจนสถาปัตยกรรมสองข้างถนน ถนนที่แคบ เล็ก คดเคี้ยว ระยะร่นน้อยและมีบริบทรอบข้างมาก ทำให้ถนนดูอบอุ่น ใกล้ชิด มีเอกลักษณ์ของตัวเองที่ชัดเจน และสร้างเคลื่อนไหวได้ง่าย เหมาะจะเป็นถนนคนเดินในระดับชุมชน แต่ก็มีข้อเสียเรื่องความคับแคบ พื้นที่ไม่พอแก่การจัดวางพื้นที่ค้าขายและเดิน การเข้าออกยาก ที่จอดรถไม่เพียงพอ และจัดภูมิทัศน์และร่มเงาได้น้อย โดยเฉพาะในวันที่คนมามาก ส่วนถนนหน้ากว้างพอเหมาะ ประกอบกับมีสถาปัตยกรรมสวยงามอยู่ในระยะใกล้ตา มีพื้นที่เปิดโล่งติดน้ำหรือเปิดสู่ลานหรือที่สาธารณะข้างเคียง จะมีข้อดีที่องค์ประกอบถนนยังอยู่ในระยะใกล้พอจะเป็นฉากหลังให้แก่ถนนคนเดิน ไม่คับแคบอึดอัด สามารถจัดวางพื้นที่ค้าขาย เดิน กิจกรรมได้พอเหมาะ ตลอดจนจัดการการเข้าออกและที่จอดรถได้ดี ในขณะที่ถนนหน้ากว้างมาก หรือลานเมืองอาจมีข้อดีเรื่องความกว้างขวาง โล่งสบาย จัดพื้นที่ค้าขายและกิจกรรมได้มาก แต่ก็มีข้อเสียที่การขาดฉากหลังที่ดี ทำให้ถนนคนเดินดูขาดอัตลักษณ์ กล่าวโดยสรุป ถนนคนเดินเป็นการใช้พื้นที่สาธารณะโดยไม่จำกัดเฉพาะแต่ถนนที่คนเดินและทำกิจกรรมเท่านั้น แต่ยังใช้องค์ประกอบทั้งหมดของถนนและพื้นที่ข้างเคียง ไม่ว่าจะเป็นอาคาร บ้านเรือน ต้นไม้ ลาน ศาสนสถาน พื้นที่เปิดโล่ง แม่น้ำ ตรอก ซอย ที่เชื่อมต่อกันไป องค์ประกอบเหล่านี้เป็นทั้งฉากหลัง เป็นช่องทางเข้าออกและจอดรถ เป็นกระเป๋าโล่ง ที่คนจะขยายขอบเขตการเดินออกไปเพื่อปรับเปลี่ยนบรรยากาศก่อนจะกลับเข้ามาเดินบนพื้นที่ทางเดินหลักอีกครั้ง ซึ่งหากพิจารณาแล้ว องค์ประกอบเหล่านี้มีอยู่มากมายในเมืองของไทย ก็เพราะผลจากวิวัฒนาการความเป็นเมืองของไทยมีความเฉพาะตัวที่กล่าวแล้วในวรรณกรรม

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่ทำให้พบข้อมูลสำคัญยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ้อนทับอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน การประเมินพื้นที่กายภาพพบความคล้ายคลึงกันว่า กว่าร้อยละ 75 ของพื้นที่ที่ไม่ใช่ทางสัญจรเป็นพื้นที่แผงค้า โดยมีจำนวนแผงค้าไปตามขนาดพื้นที่ถนนคนเดินที่มีอยู่ โดยพบว่ามีร้านค้าตั้งแต่หลักร้อยไปถึงหลักพัน มีทั้งที่ไม่เก็บค่าแผงค้าและที่เก็บในอัตราต่างกันไปตามแนวคิดและระบบจัดการ การจัดวางแผงค้าบนถนนคนเดินยังถูกแบ่งไว้ไม่ต่างจากการแบ่งส่วน (Zone) ของตลาดนัด โดยเฉพาะการแบ่งตามประเภทสินค้าและขนาดพื้นที่แผงค้า ทั้งลักษณะการจัดวางแผงของผู้ค้าก็คล้ายตลาดนัด คือ เป็นแบบแบกะดินหรือลอยจากพื้นไม่มากนัก ประกอบการแขวนโครงอย่างง่ายด้วยร่มและแผงตาราง หากพิจารณาที่ตัวผู้ค้าเอง ก็เป็นกลุ่มผู้ค้าหมุนเวียนของตลาดนัดถนนคนเดินในลักษณะเวียนไปหลายๆ ที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ไม่ต่างจากเครือข่ายตลาดนัดอื่น และเมื่อพิจารณาร่วมกับกติกา ระเบียบผู้ค้า วิธีการเก็บค่าธรรมเนียม สังเกตบรรยากาศการเปิดถนน จับจองพื้นที่ของผู้ค้าจร การตั้งแผง การจัดวางสินค้า การเดินเก็บค่าธรรมเนียม ตลอดจนการถกเถียงกันระหว่างผู้ค้าในเรื่องต่างๆ จะพบว่าเป็นบรรยากาศเดียวกันกับการติดตลาดนัด

อย่างไรก็ตามการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างได้พบว่า ถนนคนเดินไม่ได้เหมือนกับตลาดนัดเสียทีเดียว แต่คนเห็นว่าถนนคนเดินเป็นพื้นที่อรรถประโยชน์ที่มีมากกว่าการค้าขาย ทั้งยังแตกต่างที่มีการควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามที่ประชาคมเมืองต้องการ ถนนคนเดินแม้มีกายภาพคล้ายตลาดนัด แต่ก็มีบรรยากาศเฉพาะ มีแนวคิด แนวทางที่สร้างสรรค์ และเป็นพื้นที่แห่งโอกาสที่คนหลายกลุ่มจะเข้ามาทำมาหากิน จับจ่าย ของพื้นบ้าน ของทำมือ ของแปลก ในราคาไม่แพง เป็นพื้นที่ผ่อนคลายเปลี่ยนบรรยากาศจากวันทำงานที่จำเจและน่าเบื่อมาสู่บรรยากาศสบายและไม่มีพิธีรีตรองมาก ถนนคนเดินยังเป็นพื้นที่แสดงออกพบปะสังสรรค์และมีปฏิสัมพันธ์ของคนต่างกลุ่ม ซึ่งพื้นที่เหล่านี้ปัจจุบันได้เลือนหายไป ทั้งเชิงกายภาพ หน้าที่และบทบาท

ประเด็นสุดท้ายที่ศึกษาเป็นการชี้ให้เห็นเบื้องหลังของการทำถนนคนเดิน ทั้งที่เกี่ยวข้องผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลไกในการบริหารจัดการ การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ปัญหา และข้อเสนอแนะต่างๆ ถนนคนเดินไม่ว่าระดับใดล้วนเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยไล่ระดับจากระดับเมืองที่มีเทศบาลเป็นแกนหลัก ระดับชุมชนมีกรรมการชุมชนเป็นแกนหลัก และระดับรัฐร่วมเอกชนที่มีกลุ่มเครือข่ายร่วมกันดำเนินงาน ภาคีการทำงานเหล่านี้ประสานความร่วมมือกันในขณะเดียวกันก็มีการคานอำนาจและผลประโยชน์ระหว่างกัน ความราบรื่นของระบบบริหารอยู่ที่ความกลมเกลียวกันของกลุ่มทำงานที่ไม่ยึดผลประโยชน์มากจนเกินไป

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

การจัดการถนนคนเดินมักมีกติกากำหนดชัดเจนโดยเฉพาะกติกาผู้ค้าเกี่ยวกับการค้าขาย การขาด การลา การห้ามเช่าช่วง การห้ามทะเลาะวิวาท ห้ามขายของมึนเมา การทำเสียงรบกวน การขอความร่วมมือจากคนเดินเรื่องการดื่มของมึนเมา การรักษาความสะอาด การประพฤติตนให้เหมาะสมตามวัฒนธรรมไทย และการให้ความสะดวกคนในชุมชนเรื่องการเข้าออกที่พักอาศัย ตลอดจนขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้น แม้มีกติกาชัดเจนแต่ปัญหาในการดำเนินการถนนคนเดินก็มีอยู่เป็นประจำ ทั้งเรื่องจุกจิกของการดูแลคนหมู่มากที่ต่างจิตต่างใจ ไปจนเรื่องเงินและผลประโยชน์ ตลอดถึงการเมืองท้องถิ่นและพ่อค้ามาเฟีย การจัดการถนนคนเดินจึงต้องเกาะติดสถานการณ์ตลอดเวลา ไม่สามารถละทิ้งได้

การพัฒนาถนนคนเดินไทยจากถนนคนเดินสีลมที่เป็นสายแรกในปี 2545 มาจนครบ 10 ปีในปัจจุบันยังคงได้รับความนิยมต่อเนื่องและมีการใช้งานสม่ำเสมอ ไม่ต่างจากตลาดนัดที่ติดแล้ว ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา ถนนคนเดินมีวิวัฒนาการของการใช้พื้นที่สาธารณะโดยเฉพาะถนนโครงข่ายพื้นที่ต่อจากถนนอย่างต่อเนื่องและน่าสนใจ ถนนคนเดินไทยมีแบบแผนที่ทำตามกันมาจึงมีรูปแบบการจัดวางพื้นที่และบริหาร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

จัดการคล้ายๆ กัน ถนนคนเดินระดับเมืองมักอ้างอิงจากถนนคนเดินเชียงใหม่ ถนนคนเดินเชียงราย ในขณะที่ถนนคนเดินระดับชุมชนมักอ้างอิงจากถนนคนเดินขนาดเล็ก เช่น ปาย เชียงคาน กาดกองต้า ตลอดจนพัฒนาโมเดลตนเอง เช่น ตรอกโรงยา การแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทำให้ถนนคนเดินไทยมีลักษณะร่วมของถนนคนเดินแบบตลาดนัดผสานกิจกรรม แต่ขณะเดียวกันก็มีความแตกต่างเชิงขนาดและอัตลักษณ์ท้องถิ่นจากบริบทที่แตกต่างกันไปในแต่ละท้องที่

จากการสำรวจแผนพัฒนาถนนคนเดินในอนาคตในพื้นที่ศึกษา พบว่าถนนคนเดินไทยขึ้นกับการทำงานของนโยบายบริหาร การทำงานของทีมงานที่เกี่ยวข้อง การประชาสัมพันธ์ ตลอดจนความชื่นชอบที่คนยังมีให้ถนนคนเดินและมาใช้งานสม่ำเสมอ แต่สิ่งเหล่านี้แปรเปลี่ยนไปตลอดเวลา จึงเป็นคำถามที่น่าคิดว่าถนนคนเดินจะดำรงอยู่ไปเพื่อทำหน้าที่พื้นที่สาธารณะแก่เมืองได้อีกนานหรือไม่ เพียงใด ตัวอย่างจากภาคสนามได้แสดงให้เห็นว่าถนนคนเดินบางแห่ง เช่น เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น สงขลา สามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง ไม่มีแนวโน้มลดลง ทั้งที่การประชาสัมพันธ์น้อยลงกว่าเดิม มีลักษณะของตลาดที่ติดแล้ว ในขณะที่ถนนคนเดินบางแห่งมีความแกว่งตัวตามการท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เช่น ถนนคนเดินชายโขง เชียงคาน มีคนเดินต่างกันมากกว่าสิบเท่าตัวระหว่างช่วงมีและไม่มีนักท่องเที่ยว แต่ก็อยู่ได้ด้วยการถัวเฉลี่ยรายรับ ถนนคนเดินบางแห่ง เช่น ถนนคนเดินราชบุรีเป็นถนนริมน้ำที่สวยงามมากสายหนึ่ง มีองค์ประกอบกายภาพสมบูรณ์แบบ แต่ได้ปรับลดจำนวนวันที่ปิดถนนลงเพราะนโยบายการจัดการถนนคนเดินที่เปลี่ยนไป ตลอดจนการเสื่อมความนิยมไปเพราะการประชาสัมพันธ์และการจัดกิจกรรมน้อยลง ถนนคนเดินบางแห่งมีองค์ประกอบกายภาพถนนที่เหมาะสมแก่การเป็นถนนคนเดิน ชุมชนมีความเข้มแข็งและมีความต้องการพื้นที่กิจกรรมสาธารณะแต่ถนนคนเดินยังปิดตัวลงไป อาทิ ถนนคนเดินปากแพรก กาญจนบุรี ที่ปิดตัวลงเพราะคนเดินและคนขายน้อยลง ตัวอย่างเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่า ถนนคนเดินยังเป็นกิจกรรมที่ไม่ยั่งยืน ดำเนินไปได้เท่าที่มีการส่งเสริม อีกทั้งเมื่อสอบถามถึงการวางแผนพัฒนาถนนคนเดินเชิงโครงสร้างไปสู่ระบบการเดินเท้าพื้นที่คนเดิน พื้นที่สาธารณะที่ถาวรกว่าที่เป็นอยู่ ได้พบว่า ไม่มีแผนงานในเมืองใดในพื้นที่ศึกษาที่มุ่งไปสู่การสร้างพื้นที่การเดินเท้าที่ถาวรและเป็นระบบ ซึ่งเป็นประเด็นที่ท้าทายการดำรงอยู่ของถนนคนเดินที่ยั่งยืนในระยะยาว

4.2 บทอภิปราย: พลวัตของพื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

4.2.1 การเชื่อมโยงผลวิจัยกับประเด็นที่เกี่ยวข้อง

ผลวิเคราะห์ในหัวข้อที่ 4.1 สะท้อนให้เห็นถึงการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทยในพื้นที่ศึกษา ถนนคนเดินทั้ง 15 แห่งที่มีแบบแผนร่วมและแตกต่างกันอย่างน่าสนใจ การวิเคราะห์ผลสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับถนนคนเดินพบความเชื่อมโยงกับประเด็นที่เกี่ยวข้องหลายประเด็นที่สะท้อนพลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะของในเมืองของไทย

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ประจำบนถนนคนเดินที่สามารถรับรู้ข่าวสารถนนคนเดินระหว่างผู้ค้าด้วยกัน ส่วนคนเดินก็พบว่ามีทั้งที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงและที่มาไกลจากจังหวัดใกล้เคียง เช่น ถนนคนเดินเชียงรายมีคนจากภาคเหนือตอนบน เช่น พะเยา แม่ฮ่องสอน ในขณะที่ถนนคนเดินเชียงใหม่ก็มีคนจากเชียงราย ลำปาง ลำพูนมาสม่ำเสมอ ถนนคนเดินขอนแก่น ก็มีคนจากสุรินทร์ อุดรธานี มาเดินประจำ เป็นต้น ถนนคนเดินยังหน้าที่ตลาดนัดหมุนเวียนสินค้าชนบทสู่เมือง ดังจะเห็นว่ามีสินค้าเกษตรกรรม หัตถกรรม การแสดงพื้นบ้านจากหมู่บ้านใกล้เคียง และทำหน้าที่ตลาดระบายสินค้าผลิตเกินจากเมืองสู่เมืองและชุมชนข้างเคียงไปพร้อมกัน

ประเด็นที่ควบคู่ไปกับด้านเศรษฐกิจ คือ การส่งเสริมสังคมและวัฒนธรรมท้องถิ่นและเมือง การใช้ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะเพื่อจัดกิจกรรมอันหลากหลายเพื่อคนต่างกลุ่มได้มาใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกัน เป็นประเด็นหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมความเข้มแข็งและรื้อฟื้นปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนที่เสื่อมถอยลงให้กลับคืนมา ไม่ว่าจะเป็นการฟ้อนรำ รำวง ลีลาศ หนังตะลุง เพลงพื้นบ้าน ถนนคนเดินยังช่วยรื้อฟื้นความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์ของพื้นที่ ทำให้คนเห็นภูมิหลังที่ชุมชนมีแต่อาจมองข้ามไป ทำให้คนรุ่นใหม่หวนกลับมาใส่ใจหวงแหนและรักษ์ชุมชนของตนเองมากขึ้น

แต่ประเด็นที่มีการกล่าวถึงน้อย คือ ประเด็นสิ่งแวดล้อม สุขภาพ สุขภาวะ ตลอดจนสิทธิและเสรีภาพในพื้นที่สาธารณะ จากการสำรวจถนนคนเดินทั้งหมดพบว่าประเด็นเหล่านี้ถูกพูดถึงในถนนคนเดินเพียง 2-3 แห่ง ได้แก่ ถนนคนเดินขอนแก่น ถนนคนเดินหน้าทอน และถนนคนเดินเชียงคาน ข้อค้นพบนี้ยืนยันผลวิจัยของผู้วิจัยเมื่อปี 2547 ว่าถนนคนเดินไทยยังก้าวข้ามไปไม่ถึงจุดของการสร้างระบบการเท้าในเมืองและการพัฒนาเมืองที่ถาวร

การเชื่อมโยงผลวิจัยตามประเด็นที่เกี่ยวข้องสะท้อนให้เห็นหน้าที่และบทบาทของถนนคนเดินในฐานะพื้นที่สาธารณะเชิงเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม โดยพบว่าถนนคนเดินแต่ละแห่งกระตุ้นเศรษฐกิจได้จำนวนมาก ถนนคนเดินระดับเมือง อาทิ ถนนคนเดินเชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น ตลอดจนถนนคนเดินระดับชุมชน เช่น ถนนคนเดินเชียงคาน มีเงินหมุนเวียนในหน้าท่องเที่ยวสูงนับสิบล้านบาทต่อครั้ง และยังเป็นแหล่งกลางกระจายผลิตภัณฑ์จากกลุ่มวิสาหกิจชุมชนจากการได้ยอดสั่งของราคาส่ง (Wholesale order) ตามมานอกเหนือการค้าปลีกบนถนนจำนวนมาก ถนนคนเดินถูกใช้โดยคนต่างกลุ่ม ต่างเพศ ต่างวัย ต่างความคิด ความสนใจ แต่สามารถมาใช้พื้นที่ร่วมกันได้จากความหลากหลายที่ถนนคนเดินมีให้ แต่ประเด็นเศรษฐกิจบนถนนคนเดินที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นกว่าการส่งเสริมด้านอื่นทำให้ถนนคนเดินเสื่อมถอยลง เพราะปัญหาการแก่งแย่งพื้นที่ขาย การเข้ามาหาประโยชน์จากถนนคนเดิน ปัญหาจากความต้องการของนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้นเกินกว่าศักยภาพของถนนจะรับได้ ปัญหาการเปลี่ยนมือไปสู่นายทุนต่างถิ่นที่เข้ามาซื้ออาคารหรือที่ดินบนถนนคนเดินและเปลี่ยนสภาพแวดล้อมเพื่อการท่องเที่ยว เน้นการตักตวงผลประโยชน์อย่างเห็นแก่ตัวจนเสียความเป็นท้องถิ่นไป ผลกระทบของการใช้งานพื้นที่อย่างต่อเนื่องแต่ขาดการบำรุงรักษาทำให้พื้นที่ถนนและชุมชนเสื่อมโทรมลง ข้อค้นพบเหล่านี้สะท้อนภาวะเสื่อมถอยของถนนคนเดินไปสู่การเป็นสินค้าบริโภคดังกล่าวในวรรณกรรมตะวันตก เมื่อพิจารณาร่วมกับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการขาดการประเมินสถานะการดำเนินงานถนนคนเดินอย่างต่อเนื่องและการขาดองค์ความรู้ที่นำไปสู่การพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่ยั่งยืน ที่ครอบคลุมประเด็นและมุมมองพื้นที่สาธารณะที่ดี ทำให้มีแนวโน้มความเสื่อมถอยลงของถนนคนเดินในฐานะพื้นที่สาธารณะเมืองในระยะยาว

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2.2 การเชื่อมโยงผลวิจัยกับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

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

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

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

ส่วนในมุมมองของเอเชีย นักวิชาการจากหลายพื้นที่ อาทิ Connor, McGee, นิธิ เอี่ยวศรีวงศ์ ศรีศักร วัลลิโภดม, ขวัญสรวง อติโพธิ, ปรานอม ตันสุขานันท์, ไขศรี ภักดิ์สุขเจริญ พื้นที่สาธารณะมีความแตกต่างจากของตะวันตกเพราะเหตุผลหลายประการ **หนึ่ง** คือ เมืองตะวันออกตั้งอยู่บนฐานของสังคมเพาะปลูก เมืองเกิดจากการทำป่าให้เป็นนา ทำนาเป็นบ้าน ทำบ้านเป็นเมือง ดังนั้น เมืองจึงมีโครงสร้างสังคมเกษตรกรรมอยู่ในรากเหง้า ความแตกต่างนี้ส่งผลต่อองค์ประกอบ ชีวิต ผู้คนและวัฒนธรรมการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองตั้งแต่อดีตมาถึงปัจจุบัน **สอง** คือ เมืองตะวันออกถูกวางโครงสร้างตามความสัมพันธ์ทางเครือญาติ พื้นที่สาธารณะจึงเป็นรอยต่อระหว่างกลุ่มบ้านตามเครือญาติ โดยมีลานหรือทางเชื่อมเป็นพื้นที่ร่วมกัน **สาม** เมืองตะวันออกที่มีเนื้อเมืองเดิมซับซ้อน มีประวัติศาสตร์และเรื่องราวมาก **สี่** เมืองในโลกตะวันออกมิได้ถูกสร้างอย่างจงใจและเป็นแบบแผนเหมือนอย่างเมืองในตะวันตก แต่เกิดจากการขยับขยายตัว

จากสังคมชนบทมาสู่เมืองตามความต้องการที่เพิ่มขึ้น ห้า เมืองในตะวันออกล้วนได้รับอิทธิพลตะวันตกมาไม่มากก็น้อย แต่เป็นการเลือกรับปรับเปลี่ยน ทำให้เกิดรูปแบบเมืองในปัจจุบันที่มีความเฉพาะตัว

วิมลศรี ลิ้มธนากุล (2537) กล่าวถึง พื้นที่สาธารณะตะวันออกมีลักษณะเป็นระบบย่านเชิงสังคม ที่เกิดจากการผสานของที่ว่างภายในและภายนอกเรือน บ้าน และชุมชน ซึ่งขวัญสรวง อติโพธิ (2548) ชี้ให้เห็นว่าพื้นที่สาธารณะไม่จำเป็นต้องโล่งว่าง ใหญ่โต แต่ต้องเป็นพื้นที่ที่คนคุ้นเคย มีขนาดพอเหมาะ อบอุ่น ใกล้ชิด มีร่มเงา ระบายอากาศได้ดี มีชั้นเชิงเลื่อนไหลต่อเนื่องเชื่อมต่อได้ดี ตลอดจนมีพื้นที่ที่ใกล้หรือติดดินจนสามารถจะนั่งได้เมื่อต้องการ พื้นที่สาธารณะไม่จำเป็นต้องตายตัว หรือมีลำดับศักย์มากมาย แต่สามารถรวบรวมคนที่แตกต่างหลากหลายให้สามารถสื่อสารกันทางสังคมวัฒนธรรมและความเชื่อ พื้นที่สาธารณะตะวันออกจึงมีปรากฏในพื้นที่ประจำวัน หรือเกิดชั่วครั้งคราวตามวาระและโอกาสและครรลองของวิถีชีวิตเช่นเดียวกัน

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

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

โดยเฉพาะมุมมองเชิงระบบและกิจกรรม แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบ และใช้แผนกลยุทธ์การพัฒนาเมืองเป็นกลไก ข้อดีของการพัฒนาเชิงระบบ คือ ความยั่งยืนในระยะยาว แต่มีเงื่อนไขที่ใช้งบประมาณสูง ใช้กลไกบริการเมืองที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนพึ่งพาองค์ความรู้หลายด้าน ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้เป็นอุปสรรคของเมืองตะวันออกส่วนมาก ทำให้การพัฒนาไปได้ในลักษณะเชิงกิจกรรมเป็นหลัก

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

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

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

วรรณะ ไม่จำกัดโอกาสของการเข้าไปใช้พื้นที่ จึงเหมาะสมกับเมืองที่มีคนหลากหลายทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ

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

วรรณกรรมเกี่ยวกับตลาดในโลกตะวันออก อาทิ สันติ เศวตวิมล ศรีศักย์ วัลลิโภดม ฉัตรทิพย์ นาถสุภา ได้สะท้อนสังคมตะวันออกว่าเป็นสังคมเกษตรกรรมที่มีกำลังการผลิตสูง เหลือกินเหลือใช้ แต่เพราะชีวิตต้องทำงานในไร่นา ทำให้ตลาดนัดเป็นรูปแบบตลาดที่เหมาะสม อีกทั้งตลาดนัดยังมีเสน่ห์ที่ความไม่ตายตัว จำเจ จัดวางแบ่งอย่างง่ายๆ ตามประเภท ความต้องการและสภาพจริง ตลาดนัดยังเป็นแหล่งจับจ่ายที่เต็มไปด้วยสีสัน จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวของคนต่างถิ่น ตลาดนัดจึงทำหน้าที่หลายอย่าง คือ เป็นสัญลักษณ์ทางเศรษฐกิจของสังคมเกษตรกรรม เป็นจุดบริการเคลื่อนที่สำหรับคนเมืองและชนบท เป็นแหล่งรวมการค้าขาย แลกเปลี่ยน สินค้าและข่าวสาร เป็นเครื่องมือรักษาสมดุลทางการผลิตและการบริโภคระหว่างชนบทกับเมือง เป็นพื้นที่แห่งชีวิตและความหมาย เป็นพื้นที่สาธารณะที่คนชื่นชอบไม่เสื่อมคลาย

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

แต่ถนนคนเดินไทยมีแนวโน้มความเสี่ยงจากการกลายเป็นสินค้าเพื่อบริโภคดังที่วรรณกรรมกล่าวไว้ โดยเฉพาะการเน้นพื้นที่ค้าขายมากเกินไป การเน้นปริมาณสินค้าอุปโภคบริโภคไม่ต่างจากตลาดนัดอื่น การจัดฉากสร้างภาพ ตลอดจนการมุ่งค้าขายโดยขาดความอบอุ่น กันเอง เป็นมิตร ที่เป็นเสน่ห์สำคัญของตลาดนัดในวิถีตะวันออกไป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 5
สรุปผลการวิจัย

งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาการใช้พื้นที่สาธารณะเป็นถนนคนเดินแบบตลาดนัด ใช้การศึกษาพหุมิติเพื่อคลี่คลายความเข้าใจในปรากฏการณ์ถนนคนเดิน ชี้ให้เห็นอัตลักษณ์ของการใช้พื้นที่สาธารณะ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างคน วิถีชีวิต ความคิดความเชื่อเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะในวิถีไทย เพื่อให้ผลเชิงเปรียบเทียบองค์ความรู้ถนนคนเดินไทย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาถนนคนเดินของไทยอย่างเข้าใจ ถูกทางและยั่งยืน

5.1 สรุปผลวิจัยตามวัตถุประสงค์

5.1.1 ถนนคนเดินแบบตลาดนัดในเมืองของไทย

ถนนคนเดินถือเป็นปรากฏการณ์ที่สะท้อนวิวัฒนาการของพื้นที่สาธารณะเดิมที่เคยเป็นย่านคนเดินในอดีต เมื่อแนวคิดการใช้ถนนเพื่อกิจกรรมสาธารณะแพร่หลายในสังคมไทยโดยการส่งเสริมและผลักดันของภาครัฐ ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นตามกันมาจากการเรียนรู้ถนนคนเดินที่เปิดก่อนหน้า จนเกิดเป็นรูปแบบพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ เป็นการปิดถนนให้คนเดินในวันหยุดสุดสัปดาห์ พบมากที่สุดในภาคเหนือรองลงมา คือ ภาคกลาง ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามลำดับ ตามปัจจัยที่ต่างกัน คือ เศรษฐกิจของเมือง ปริมาณการท่องเที่ยว และต้นทุนทางวัฒนธรรมการติดตลาดในแต่ละภาค

ถนนคนเดินไทยมีขนาดแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเฉพาะขนาดพบว่าถนนคนเดินไทยมีขนาดตั้งแต่ร้อยเมตรไปถึงสองพันเมตร ถนนคนเดินขนาดใหญ่ พบตามเมืองที่ปริมาณการท่องเที่ยวมากประกอบด้วย เชียงราย เชียงใหม่ ขอนแก่น เชียงคาน ถนนคนเดินขนาดกลาง พบได้ตามเมืองหลักและรองของภาคที่การท่องเที่ยวมีพอสมควร ได้แก่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ราชบุรี สุราษฎร์ธานี และสงขลา ซึ่งความยาวของถนนคนเดินเหล่านี้ โดยเฉลี่ยแล้วมีความยาวกว่าถนนคนเดินในตะวันตกที่เสนอไว้ในบทที่ 2 แต่ลักษณะการจัดการแบบเปิดเป็นเวลาทำให้ถนนคนเดินไทยมีข้อด้อยกว่าตะวันตกในเชิงเวลาและระบบจัดการ

ถนนคนเดินไทยเกิดจากการสร้างเสริมบริบทเดิมให้ชัดเจน ด้วยการปรับปรุงกายภาพ การตลาดและการประชาสัมพันธ์ ถนนคนเดินจึงใช้ลักษณะกายภาพ ประวัติศาสตร์ สังคม วัฒนธรรม ของเมืองหรือชุมชนที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่เป็นต้นทุนที่สำคัญที่สุด การมีถนนคนเดินเป็นการกระตุ้นให้คนในสังคมตระหนักถึงต้นทุนของความเป็นเมืองของไทยที่มีคุณค่า ทำให้องค์ประกอบเมืองเหล่านี้ไม่สูญหายไป แต่ยังดำรงอยู่ได้ในสังคมปัจจุบัน ทำให้คนเรียนรู้จักและคุณค่าของพื้นที่สาธารณะเมืองมากขึ้น

องค์ประกอบกายภาพของถนนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมบรรยากาศถนนคนเดิน ผลสำรวจองค์ประกอบกายภาพแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่อย่างหลากหลายขององค์ประกอบถนนที่เอื้อต่อการเป็นถนนคนเดินของไทย ไม่ว่าจะเป็นขนาดถนน องค์ประกอบถนน ภูมิทัศน์ สถาปัตยกรรม ลานและพื้นที่สาธารณะที่เชื่อมจากถนนออกไป ถนนคนเดินพึ่งพาองค์ประกอบกายภาพ ไปพร้อมกับใช้ความหมายทางประวัติศาสตร์สังคมและวัฒนธรรมขององค์ประกอบเหล่านี้เพื่อสร้างภาพลักษณ์ถนนคนเดินให้ชัดเจนขึ้น

ผลการศึกษาเรื่องการจัดวางและใช้พื้นที่บนถนนคนเดินพบข้อมูลที่ยืนยันความเป็นตลาดนัดที่ซ้อนทับอยู่บนถนนคนเดินอย่างชัดเจน ทั้งสัดส่วนการใช้ การจัดวางการแบ่งส่วนตามประเภทสินค้า ขนาดและลักษณะการจัดวางแผงค้า ตลอดจนกลุ่มผู้ค้าแบบเครือข่ายผู้ค้าหมุนเวียนของตลาดนัดถนนคนเดิน ไม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ต่างจากเครือข่ายตลาดนัดอื่น เมื่อพิจารณาร่วมกับกติกา ระเบียบผู้ค้า วิธีการเก็บค่าธรรมเนียม บรรยากาศ ได้ยืนยันความเป็นตลาดนัดบนถนนอย่างชัดเจน

แต่ถนนคนเดินไม่ได้ถูกจัดวางให้เป็นตลาดนัดทั่วไป เพราะจำกัดปริมาณและคุณภาพของการค้าไปตามแนวทาง (Theme) ที่กำหนด ภายใต้การควบคุมกติกาการค้าขาย สิ่งสำคัญที่ทำให้ความเป็นตลาดนัดถนนคนเดินต่างจากตลาดนัดทั่วไป คือ กิจกรรม ถนนคนเดินเกิดจากเครือข่ายความร่วมมือโดยระดับเมืองมีเทศบาลเป็นแกนหลัก ระดับชุมชนมีกรรมการชุมชนเป็นแกนหลัก และระดับเอกชนที่มีกลุ่มเอกชนดำเนินงาน โดยระบบประสานความร่วมมือกันและผลประโยชน์ระหว่างกลุ่มบริหารจัดการ ชุมชนเจ้าของพื้นที่ ผู้ค้าและคนเดิน โดยใช้คนควบคุมแลพื้นที่มากน้อยไปตามทรัพยากรที่มีและความจำเป็น ถนนคนเดินชุมชนขนาดเล็กอาจไม่มีการจ้างคนทำงาน ในขณะที่ขนาดใหญ่ใช้คนมากถึงร้อยคน การจัดสรรค่าตอบแทนเหล่านี้ใช้รายได้จากค่าธรรมเนียมแผงเป็นสำคัญ ถนนคนเดินขนาดใหญ่สามารถสร้างรายได้แก่หน่วยงานได้เป็นอย่างดี การจัดการถนนคนเดินมักมีกติกากำหนดชัดเจนโดยเฉพาะกติกาชุมชน ผู้ค้า และคนเดิน

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

5.1.2 พลวัตของการใช้พื้นที่สาธารณะในเมืองของไทย

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

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

วรรณกรรมได้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงของพื้นที่สาธารณะไปสู่การเดินเท้า ที่ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างของแนวคิดตะวันตกและตะวันออกเกี่ยวกับการเดินเท้าอย่างมีนัยสำคัญ แนวคิดตะวันตกเน้นการพัฒนาเชิงระบบ มีระบบเอื้อให้สามารถจัดการพื้นที่คนเดินที่ถาวร จนเป็นเครือข่ายพื้นที่สาธารณะได้อย่างแท้จริง แต่แนวคิดตะวันออกยังใส่ใจคุณภาพการเดินเท้าน้อย ทั้งยังมีข้อจำกัดที่ทำให้พัฒนาไปได้ในเชิงกิจกรรมเป็นหลัก พึ่งพาการปรับเปลี่ยนการใช้งานระหว่างคนและรถไปตามเวลาและสถานที่ พื้นที่สาธารณะเพื่อการเดินจึงเป็นแบบกึ่งเปิดกึ่งปิดตามข้อตกลงของพื้นที่แบบเป็นครั้งคราว ตามเงื่อนไขและข้อจำกัด

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

นักวิชาการตะวันตกและตะวันออกกล่าวพ้องกันเกี่ยวกับรูปแบบถนนคนเดินแบบตลาดนัดว่ามีมานาน การติดตลาดบนถนนจึงเป็นการพบปะกันของคนหลายกลุ่ม เปลี่ยนแบบแผนการใช้ถนนเป็นพื้นที่กิจกรรมที่เอื้อให้คนได้ปลดปล่อยอิสระทั้งแก่ตนเองและแก่พื้นที่สาธารณะจากความจำเจเดิมที่พลุกพล่านให้มีความเคลื่อนไหวช้าลงและมีอากาศบริสุทธิ์ขึ้น หรือในทางกลับกัน กิจกรรมบนถนนอาจเปลี่ยนให้ถนนที่เงียบเหงาให้มีชีวิตชีวา คุณค่าของกิจกรรมชั่วคราวทั้งหลายรวมถึงตลาดนัด หาบเร่และแผงลอย คือ การสร้างความแตกต่างและความหมายใหม่แก่พื้นที่ ตามเงื่อนไขเฉพาะของเวลา หน้า ฤดูกาล สภาพอากาศ วิถีชีวิตและจินตนาการของคนท้องถิ่น โดยไม่จำกัดชนชั้น วรรณะ และโอกาส

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

5.2 องค์ความรู้จากงานวิจัย

องค์ความรู้เชิงวิชาการที่ได้จากงานวิจัยนี้ชี้ให้เห็นถึงความเชื่อมโยงที่ซ่อนอยู่ในถนนคนเดินของไทย โดยเฉพาะลักษณะถนนคนเดินไทยที่ไม่เหมือนของสังคมตะวันตก โดยได้ชี้ให้เห็นถึงคุณค่าของถนนคนเดินที่เกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะ ถนน การเดินเท้า และตลาดนัดที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกัน องค์ความรู้นี้นำมาซึ่งความเข้าใจในปรากฏการณ์สังคมของการใช้พื้นที่สาธารณะ ที่ชี้ให้เห็นว่า แนวคิดของสังคมตะวันออกมีความเฉพาะตัว การพัฒนาและส่งเสริมเมืองตะวันออกจึงควรอิงอยู่บนฐานความรู้ที่เหมาะสมกับบริบทของตนเอง

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

5.3 ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะ

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

สภาพอากาศเป็นปัจจัยสำคัญรองลงมา ในช่วงเวลาวิจัยปี 2554 มีน้ำท่วมอย่างหนักในหลายพื้นที่ของไทย ทำให้แผนการเก็บข้อมูลแปรปรวนไปตามความสามารถในการเข้าถึงได้ และแผนการเก็บข้อมูลล่าช้าออกไป 2 เดือน แต่ผู้วิจัยยังคงมุ่งมั่นที่จะส่งวิจัยตามกำหนดเวลา ทำให้ช่วงการเขียนสรุปวิจัยนี้สั้นลงกว่าเดิม มีผลให้กำหนดการส่งวิจัยล่าช้าออกไปกว่าเดิม

อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยเฉพาะกลุ่มตัวอย่างทุกท่านในทุกสถานที่ที่ไป ทั้งนี้เพราะทุกท่านต่างเล็งเห็นประโยชน์ร่วมกันว่าองค์ความรู้ของถนนคนเดินควรถูก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ศึกษา รวบรวม และจัดการให้เป็นระบบ เพื่อเป็นข้อมูลแก่ผู้เกี่ยวข้องได้ ประกอบกับความกรุณาจากอาจารย์ที่ปรึกษา ความช่วยเหลือจากนักศึกษาผู้ช่วยวิจัย ทำให้งานวิจัยนี้สำเร็จลงได้

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยนี้ **ประการแรก** คือ ถนนคนเดินควรได้รับการศึกษาและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทราบถึงสถานะ ปัญหา ความเสี่ยงปัจจุบันและอนาคต **ประการที่สอง** สถาบันการศึกษาวิจัยควรทำหน้าเป็นแหล่งรวบรวมความรู้เกี่ยวกับถนนคนเดินให้ครอบคลุมและต่อเนื่อง และ **ประการสุดท้าย** ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องควรได้มีการระดมความคิดเห็น ประสบการณ์ร่วมกันเป็นเครือข่ายเพื่อให้องค์ความรู้และประสบการณ์ได้รับการเผยแพร่และนำไปใช้ประโยชน์ให้มากที่สุด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

บรรณานุกรม

กองบรรณาธิการ วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม. (2548). *การพัฒนาพื้นที่ว่างสาธารณะเพื่อความเป็นเมืองน่าอยู่*. **วารสารการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม**. ปีที่ 28 ฉบับที่ 1.

กนกพร กระบวนศรี. (2531). *ตลาดนัดหมุนเวียนชนบทในภาคเหนือ กรณีศึกษาเขตเชียงใหม่-ลำพูน*. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

กาญจน์ นทีวุฒิกุล. (2550). *ตรรกะของการใช้พื้นที่ว่างสาธารณะประโยชน์ในเมืองเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ดุษฎีนิพนธ์.

กิตติกร ใจบุญ. (2549). ตลาดกับวิถีชีวิต : บทสำรวจเบื้องต้นเกี่ยวกับการศึกษาเรื่องตลาดในสังคมไทย. ใน *ตลาดในชีวิต ชีวิตในตลาด* หน้า 19-102. สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์ บรรณาธิการ. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิรินธร.

เกียรติ จิวะกุล และคณะ. (2525). *ตลาดในกรุงเทพฯ : การขยายตัวและพัฒนาการ*. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กำธร กุลชล. (2545). *การออกแบบชุมชนเมืองคืออะไร การคิดตามหาคำตอบในรอบ 40 ปี*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ขวัญสรวง อติโพธิ. (2548). *ที่ว่างในสังคมไทย*. บรรยายพิเศษคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

_____. (2548). ลานเมืองเพื่อชีวิตสาธารณะและท้องถิ่นน่าอยู่. บทสัมภาษณ์ เนชั่นแชนแนล ทีทีวี 1 วันที่ 24 ธันวาคม 2548.

ไขศรี ภักดีสุขเจริญ. (2551). *ซอยลัดประหยัดพลังงาน : พื้นที่ว่างสาธารณะขนาดเล็ก-พื้นที่ทางสังคมของชุมชนไทย*. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ฉัตรทิพย์ นาถสุภา และคณะ. (2553). *เศรษฐกิจหมู่บ้านไทยในอดีต ฉบับภาพ*. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ : สร้างสรรค์.

ชูวงศ์ มณีศิริ. (2546). *ผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการถนนคนเดินท่าแพต่อประชาชนที่อาศัยอยู่บนถนนท่าแพและถนนช้างคลาน*. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

ชูสิทธิ์ ชูชาติ. (2538). *กาดงัว (ตลาดวัว) : มิติหนึ่งของภาพสะท้อนในการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของสังคมชาวนาภาคเหนือตำเภอ* กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ. รายงานวิจัย.

ดวงจันทร์ เจริญเมือง. (2542). *เมืองในสังคมไทย กำเนิด พัฒนาการ และแนวโน้ม*. เชียงใหม่ : สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง. (2545). *การประเมินผลการดำเนินงานถนนคนเดินที่สีลม*. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 8. ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

นภาพร วงศ์ปี. (2546). *ความพึงพอใจในงานของผู้ปฏิบัติงานในโครงการถนนคนเดินจังหวัดเชียงใหม่*. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

นิธิ เอียวศรีวงศ์. (2546). พื้นที่สาธารณะในสังคมไทย. *มติชนรายวัน*. วันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2546 ปีที่ 26 ฉบับที่ 9376.

ประชาคม ลุนาชัย. (2554). *ในตลาดมีชีวี ในวิถีมีชีวิต*. กรุงเทพฯ : อินสปายร์.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ปรานอม ตันสุขานันท์. (2549). ความมีกับความเป็นเมืองในสยาม. ใน *วารสารสังคมลุ่มน้ำโขง* ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 พฤษภาคม-สิงหาคม 2549 หน้า 81-102.

_____. (2551). *พื้นที่สาธารณะในเมือง ชีวิตเมืองขอนแก่น*. เชียงใหม่ : แมกซ์ปรินท์.

เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์. (2546). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของผู้บริโภคในการจัดกิจกรรมถนนคนเดินท่าแพ จังหวัดเชียงใหม่*. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. การค้นคว้าอิสระระดับมหาบัณฑิต.

แผ่นดิน อุนจะนำ. (2553). *การส่งเสริมอัตลักษณ์กาดวัวควายทุ่งฟ้าบดเชียงใหม่เพื่อการท่องเที่ยวชุมชน*. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

ระวิวรรณ โอฬารรัตน์มณี และรุจิยา มุสิกะลักษณ์. (2547). *ถนนคนเดินในเขตเมืองเชียงใหม่*. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์.

ระวิวรรณ โอฬารรัตน์มณี. (2553). *การประสานความร่วมมือในการพัฒนาถนนคนเดินเมืองเชียงใหม่*. เอกสารประกอบการบรรยายการประชุมสถาปนิกชุมชนแห่งเอเชีย 2553. เชียงใหม่ : กองทุนพัฒนาที่อยู่อาศัยแห่งเอเชีย.

ลำพึง บัวจันอัฐ. (2551). *การประเมินมูลค่าทางเศรษฐกิจจากผลกระทบด้านการท่องเที่ยว: กรณีศึกษาโครงการถนนคนเดินจังหวัดศรีสะเกษ*. ศรีสะเกษ : มหาวิทยาลัยราชภัฏศรีสะเกษ.

วิมลศรี ลิ้มธนากุล. (2537). *ผลกระทบของระบบเมืองสมัยใหม่ที่มีต่อระบบย่านของคนในกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต

ศรีศักร วัลลิโภดม. (2552). *เรือนไทย บ้านไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ.

_____. (2554). *พัฒนาการทางสังคม-วัฒนธรรมไทย*. กรุงเทพฯ : เมืองโบราณ.

สมรักษ์ ชัยสิงห์กานานนท์. (2549). *ตลาดในชีวิต ชีวิตในตลาด*. กรุงเทพฯ : ศูนย์มานุษยวิทยาสิริน-ธร.

สันติ เศวตวิมล. (2544). *ตำนานตลาดไทย*. กรุงเทพฯ : ประพันธ์สาสน์.

สิทธิพร ภิรมย์รื่น. (2553). *การวางแผนกายภาพ*. กรุงเทพฯ : ภาควิชาออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

อนุสารสุนทร, หลวง. (มปป.) คลังภาพเก่าเมืองเชียงใหม่.

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

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

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

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

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

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

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

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Crawford M. (1995). Contesting the public realm : struggles over public space in Los Angeles. In *Journal of Architectural Education*, Vol. 49/1, pp. 4-9, September 1995.

_____. (1999). Blurring the Boundaries: Public Space and Private Life. *Everyday Urbanism*. Chase J, Crawford M, and Kaliski J eds,. New York : Monacelli Press.

Cullen G. (1996). *The concise townscape*. Amsterdam : Architectural Press.

Dick H.W. and Rimmer P.J. (1998). Beyond the Third World City : The new urban geography of Southeast Asia. In *Urban Studies*, Vol.53, No.12, pp. 2303-2321.

Dobbins M. (2009). *Urban design and people*. New Jersey : John Wiley & Sons.

Erickson B. (2001). The armature and fabric as a model for understanding spatial organization. In *Approaching urban design. The design process*. pp. 21-39. Harlow : Pearson Education.

Fraser N. (1990). Rethinking the public sphere : A contribution to the critique of actually existing democracy. In *Social Text* No.25/26 (1990), pp.56-80.

Gaffikin F, Mcelsowney M, Sterrett K. (2010). Creating shared public space in the contested city : the role of urban design. In *Journal of Urban Design*, Vol.15, No.4, pp. 493-513, November 2010.

Gehl J. (1989). A changing street life in a changing society. In *Places* Vol. 6(1) pp. 8-16. Sanfrancisco : College of Environmental Design UC Berkeley.

Gehl J. (2001). *Life between buildings. Using public spaces*. 4th Edition. Copenhagen : The Danish Architectural Press.

Gehl J and Gemzoe L. (1996). *Public spaces public life*. Copenhagen : The Danish Architectural Press.

Gemzoe L. (1999). Creating livable cities by pedestrianization. Paper presented at the *International Workshop on Pedestrian Street : Creating Livable Cities by Pedestrianization*. Chiang Mai : Chiang Mai University

Gudeman S. (1986). *Economics as culture: Models and Metaphors of Livelihood*. London : Routledge.

Habermas J. (1989). *The structural transformation of the public sphere: An inquiry into a category of bourgeois society*. Cambridge : MIT Press.

Haiyin Y. (2002). *Research on the design of the city walking environment*. Wuhan University of Technology.

Harrison M. (1987). Promoting the urban experience in Portland, Oregon. In *Public street for public use*. Portland : VNR.

Hillier B. (1989). The architecture of urban object. In *Ekistics* 334-January.

Hou B. (2002). Commercial pedestrian street planning and design patterns based on statistical analysis. *Planner* Vol.18(5) pp.49-52.

Jacobs J. (1961). *The death and life of great American cities*. London : Penguin Books.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

Kasetsiri C. Overview of research and studies on Southeast Asia in Thailand : "Where do we come from? Who are we? Where are we going?". In Southeast Asian Studies in the 21st Century : Self awareness and mutual struggle. *Thammasart Review* Volume 3(1) pp 25-53, June 1998. Bangkok : Thammasart University.

Kiang H C, Liang L B and Limin H. (2010). *On Asian Streets and Public Space.* Singapore : NUS Press.

Lefebvre H. (1996). The right to the city. In Writings on Cities, Kofman E and Lebas E eds pp. 63-181. Oxford : Blackwell.

Loukaitou-Sideries A. (1996). Cracks in the city : addressing the constraints and potentials of urban design. In *Journal of Urban Design*, Vol.1, No.1, pp. 91-104.

Lynch K. (1960). *The image of the city.* Cambridge : MIT Press.

Madanipour A. (2003). *Public and private spaces of the city.* London : Routledge.

McGee G. (1967). *The Southeast Asian city : a social geography of the primate cities of Southeast Asia.* New York : Frederick A. Praeger.

Moughtin C. (2003). *Urban design : street and square.* Boston : Architectural Press.

Moudon A.V. (1987). Public streets for public use. Portland : VNR.

Neal Z. (2010). *Seeking common ground : three perspectives on public space.* Paper presented at the Institution of Civil Engineers on Urban Design and Planning.

Neill W. J.V. (2004). *Urban planning and cultural identity.* London : Routledge.

O'Conner R. A. (1983). *A Theory of indigenous Southeast Asian urbanism.* Singapore : Institute of Southeast Asian Studies.

Oranratmanee R. (2008). *Rural homestays : Interrelationships between space, social interaction and meaning in Northern Thailand.* Oxford : Oxford Brookes University. PhD Thesis.

Partners for Livable Communities. (2000). *The livable city : revitalizing urban communities.* New York : McGraw Hill.

Pushkarev B. (1978). *Urban space for pedestrians.* Massachusetts : MIT Press.

Rapoport A. (1977). *House, form and culture.* New Jersey : Prentice-Hall.

_____. (1987). Pedestrian street use : culture and perception. In *Public street for public use.* Portland : VNR.

Roberts M and Greed C. (2001). *Approaching urban design. The design process.* Harlow : Pearson Education.

Romanos M. (2000). Need for structural reform in intermediate size cities : Environmental management in Chiang Mai, Thailand. In *Southeast Asian Urban Environments: Structured and spontaneous*, Chifos and Yebes eds. Tempe : Arizona State University.

Schimdt S and Nemeth J. (2010). Space, place and the city : emerging research on public space design and planning. *In Journal of Urban Design* Vol. 15 No. 4 pp. 453-457 November 2010.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Website

www.aestheism.about.com

www.bbc.co.uk

www.online.nmartmuseum.org

www.pps.org

www.sankhongstreet.com

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก
ตารางการวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ ก-1 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคเหนือ

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

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
10.ประเภทกิจกรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี รำวง ลีลาศ ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี รำวง ลาศ ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	ศิลปะ การแสดง ดนตรี ฟ้อนรำ ล้านนา นวดไทย เปิดหมวก เยาวชน รณรงค์ทางสังคมวัฒนธรรม	การเดินพักผ่อนของคนในพื้นที่ พื้นที่แลกเปลี่ยนความคิด สินค้า และการแสดงออกที่สร้างสรรค์	เป็นการเผยแพร่วิถีชีวิต ศิลปะ วัฒนธรรมพื้นบ้าน สินค้าพื้นเมืองและผลิตภัณฑ์จากภูมิปัญญาท้องถิ่นของจังหวัดพิษณุโลก
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เป็นถนนคนเดินแห่งแรกของเชียงราย มีขนาดใหญ่ มีร้านค้าเป็นจุดขายสำคัญ เน้นบรรยากาศตลาดโบราณและงานวัดพื้นเมือง ส่งเสริมสินค้าพื้นบ้าน เกษตรอินทรีย์	เป็นถนนคนเดินระดับชุมชนที่มีขนาดใหญ่ มีร้านค้าเป็นจุดขาย เน้นบรรยากาศกันเอง สนุกสนาน มีส่วนร่วมระหว่างร้านค้าและชุมชนที่เข้มแข็ง	เป็นถนนคนเดินเก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ มีอัตลักษณ์ล้านนาที่ชัดเจนทั้งสินค้า บริการ สถานที่ บริบทโดยรอบ มีการใช้งานต่อเนื่อง สม่ำเสมอและยาวนานที่สุด	เป็นถนนสายวัฒนธรรมที่สวยงามมีเอกลักษณ์ ยังคงไว้ซึ่งบรรยากาศที่สะท้อนถึงความเป็นย่านเมืองเก่าเห็นได้จากอาคารโดยรอบและวิถีชีวิตของคนในพื้นที่	จำหน่ายสินค้าประเภทศิลปะหัตถกรรม ของที่ระลึก สินค้าพื้นเมือง สินค้าโอทอปและผลิตภัณฑ์ชุมชนของจังหวัดพิษณุโลก
12.ตำแหน่งถนนความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	อยู่บนถนนการค้าเก่าของเมืองเชียงรายที่เคยเป็นถนนคนเดินมาแต่เดิม มีตลาด วัด คุก และอาคารทั้งราชการและเอกชนเป็นหมุดหมายสำคัญ มีลานเมืองเป็นส่วนประกอบสนับสนุนที่สำคัญ	อยู่บนถนนชุมชนสันโค้งน้อยซึ่งเป็นชุมชนดั้งเดิมของเมืองเชียงราย มีวัดสำคัญและลานชุมชนที่ทำกิจกรรมได้หลากหลาย ถนนสามารถเชื่อมต่อสู่เชียงรายได้หลายทาง	อยู่บนถนนสำคัญที่สุดของเมือง คือ สีแยกกลางเวียง มีอาคารและพื้นที่ประวัติศาสตร์โดยรอบทั้งวัด วัง เรือนร้านค้า เรือนร้านนา ข่วง ลาน ตรอก เป็นถนนหนึ่งที่บอกเล่าเรื่องเมืองเชียงใหม่ได้	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต(ย่านการค้ากาดกองต้า) และมีกลุ่มสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์	ไม่มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านชานเมืองที่เทศบาลกำลังขยายความเจริญ มีภูมิทัศน์ที่สวยงามใกล้ริมแม่น้ำน่านและวัด รวมถึงการประดับหัวเสาไฟของถนนทั้งสาย
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน	ถนนมีขนาดกว้างขวาง เดินง่าย ไม่แออัดจนเกินไป มีต้นไม้ร่มรื่น	ถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินชม คนไม่มากเกินไป มีต้นไม้บ้าง	ถนนขนาดพอเหมาะแก่การเดินและชมบรรยากาศได้ทั่วถึง แต่ก็แออัดในวันที่คนมาก	-ผิวถนนเป็นถนนเก่าเทคอนกรีต -กลุ่มอาคารโดยรอบเป็น	-มีถนนกว้างเป็นเส้นทางสัญจรเข้าเมือง -มีต้นไม้และภูมิทัศน์ ที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
-ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	ผิวถนนเรียบ มีทางเท้า เดินสะดวก มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้าง ทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อม พื้นที่เปิดโล่งส่วนด้านหน้าถนนกว้างขวาง สามารถตั้งโต๊ะเวทีพักผ่อน รำวง ทำให้คนอยู่นานขึ้น ที่จอดรถพอมี วันที่คนมากอาจต้องจอดไกล	ถนนเรียบ มีทางเท้าบางส่วน มีอาคารประวัติศาสตร์อยู่บ้างโดยเฉพาะวัด ลานโล่งมีหลายจุด และมีร้านค้าสำคัญๆ เป็นจุดนัดพบได้ดี สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถพอเพียง คนยังไม่มากนัก	มีต้นไม้ร่มรื่น ผิวถนนเป็นตัวหนอน บางช่วงเริ่มหลุดร่อนเดินสะดุดได้ มีทางเท้า มีอาคารข้างเคียงที่สวยงามและส่งเสริมกิจกรรม ทิวทัศน์ ไปตลอดทาง ทัศนียภาพสวยงาม ตกแต่งไฟพร้อมพื้นที่เปิดโล่งมีอยู่ทั้งส่วนปลายและกลาง ทำให้เป็นจุดหมายได้ดี แต่ที่นั่งพักมีน้อยไป พื้จอดรถไม่พอ รบกวนที่อยู่อาศัย อาคาร วัด โดยรอบ	อาคารที่พักอาศัย ส่วนใหญ่เป็นอาคารไม้เก่าที่มีความสวยงามและมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์	สวยงาม ของแม่น้ำน่าน บริเวณสะพานสุพรรณกัลยา -ที่จัดถนนคนเดินเป็นพื้นถนนลาดยาง ผิวเรียบ มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.50 ม.ทั้งสองฝั่ง -อาคารข้างเคียงเป็นวัดและที่พักอาศัย มีสาธารณูปโภคตลอดทั้งสาย มีร้านอาหารเครื่องดื่ม -มีที่จอดรถเพียงพอ(เนื่องจากถนนกว้าง)
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนหรือไม่	เทศบาลทำเอง ร่วมกับตำรวจจราจร ใช้คนประมาณ 100 คน ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลา	เทศบางตำบลรอบเวียง ร่วมกับชุมชนสันโค้งน้อยและตำรวจจราจร ใช้คนประมาณ 80 คน ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลา	ความร่วมมือจากหน่วยงานราชการหลายส่วนทั้งจังหวัด เทศบาล อุตสาหกรรม พาณิชย์จังหวัด เทศกิจ จราจร ใช้คนประมาณ 80 คน ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลา	ดำเนินการโดยคณะกรรมการชุมชน ใช้ตัวแทนคนในชุมชนช่วยกันสอดส่องดูแลความเรียบร้อยในแต่ละจุดรวมประมาณ 18 คน(ไม่มีเบี้ยเลี้ยง)/หลังเลิกขายของ ผู้ขายทุกคนต้องช่วยกันทำความสะอาดพื้นที่ของตนเองให้เป็นปกติ	ดำเนินการโดยเอกชน เทศบาล/ใช้คน 24 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง -ขยะ 6 คน -เทศกิจ 6 คน -ลงทะเบียน 10 คน -คนคุม 4 คน /คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเองของพ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเองของพ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี แต่มีการรวมตัวกันเองของพ่อค้าที่ชวนกันมา	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการเซ้งแผงต่อหรือไม่	มี แต่ไม่เป็นที่เปิดเผย	ไม่มี	มี แต่ไม่เป็นที่เปิดเผย	ไม่มี	ไม่มี
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	50-100 บาท เป็นค่าไฟและค่าขยะ	70 บาท เป็นค่าไฟและค่าขยะ	20 บาท เป็นค่าไฟและค่าขยะ	ไม่มี (หากผู้ค้าประสงค์ใช้ไฟให้ติดต่อกันเองระหว่างผู้ค้ากับเจ้าของบ้านเพื่อทำการขอใช้ไฟ)	50 บาท -ค่าไฟ (จ่ายให้เอกชน 15 บาท) -ค่าเช่าแผง (จ่ายให้เทศบาล 35 บาท)
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อ ครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	เฉลี่ย 80,000-90,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 80,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 80,000 บาทต่อครั้ง	ไม่มี	รายรับ 30,000-35,000 บาท/ครั้ง เงินเทศบาล
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	เฉลี่ย 60,000 บาทต่อครั้ง	ไม่มี	3,600/ครั้ง
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า (เอกสารแนบ)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้าและชุมชน (เอกสารแนบ)	มี ส่วนมากเกี่ยวกับระเบียบผู้ค้า (เอกสารแนบ)	ห้ามขายบุหรี่และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน/ห้ามทะเลาะวิวาทหรือก่อความวุ่นวายในกาด	ห้ามขายบุหรี่และเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในถนนคนเดิน
21.เอกสาร	มีเว็บไซต์	มีเว็บไซต์	ประชาสัมพันธ์แบบปากต่อปาก	ไม่มี เนื่องจากเป็นตลาดที่จัด	มีในช่วงที่เริ่มเปิดถนน (ใช้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
ประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน ผัง แผนที่ มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	www.chiangraiwalkstreet.wordpress.com	www.sankhongstreet.com	โดยนักท่องเที่ยว ตลอดจนสื่อสิ่งพิมพ์ท่องเที่ยวหลายระดับ	โดยชุมชน เพื่อคนในชุมชน ซึ่งทุกคนรู้จักกันดีหลังจากนั้นตลาดเริ่มรู้จักกว้างขวางขึ้น เนื่องจากปากต่อปากและหน่วยงานราชเริ่มให้ความสนใจ มีกลุ่มนักเรียนนักศึกษาและคนทั่วไปมาดูงาน	ป้าย/รถโฆษณา)
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	ยังไม่มีรายงานสำรวจเป็นรูปธรรม	มี ทั้งโดยเทศบาลและวิจัย	มี เช่น ข้อมูลในเว็ปไซต์ต่างๆ	ไม่มี
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่อย่างไร	ตามคาดหมาย แต่ยังต้องปรับปรุงพัฒนาให้ต่อเนื่อง มีคนต้องการให้มีทั้งเสาร์อาทิตย์	ยังต้องประชาสัมพันธ์ให้แพร่หลายมากขึ้น	ตามคาดหมาย แต่ยังต้องปรับปรุงพัฒนาให้ต่อเนื่อง	เกินคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้าให้ความสนใจดี	เกินคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ยังมีข้อร้องเรียนจากร้านค้าเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมสูงไป	ยังต้องพัฒนาให้นิ่งและอยู่ตัว	สถานที่แคบ ที่จอดรถไม่พอ การเซ้งต่อร้าน	พื้นที่ไม่เพียงพอ/แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ	พื้นที่ไม่เพียงพอ
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	ยังคงมีอยู่ ใช้การปรับตัวและพฤติกรรม เช่น การเข้าออกพื้นที่ ขยะหน้าร้าน	มีปัญหาเรื่องความเข้าใจร่วมกันของคนในชุมชนที่มีทั้งคนอยากและไม่อยากให้ทำ ปัญหา เสียงดัง ผลประโยชน์ที่ได้	ยังคงมีอยู่ ใช้การปรับตัวและพฤติกรรม เช่น การเข้าออกพื้นที่ ขยะหน้าร้าน	ช่วง 3-6 เดือนแรกคนในพื้นที่(ที่ไม่ได้ประโยชน์)ไม่ให้ความร่วมมือประท้วงเรื่องมีเสียงดังวุ่นวายแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือดี(ชิน/รับได้)	ให้ความร่วมมือดีได้ประโยชน์ร่วมกัน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	การสร้างโมเดลถนนคนเดินของตนเอง มีเอกลักษณ์ วางระเบียบแบ่งพื้นที่ชัดเจน สร้างจุดขายร่วงย้อนยุค มีเครือข่ายพ่อค้าแม่ค้าทั้งจากคนเมือง เยาวชนคนรอบนอก ชาวเขา	ใช้การพูดคุย ตั้งกรรมการให้ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เน้นบรรยากาศสบายๆ ความสนุกสานแบบล้านนา ไม่จริงจังเกินไป มีทุนสนับสนุนตั้งต้นจาก สสส.	การเลือกที่ตั้งที่ส่งเสริมถนนคนเดินให้เกิดขึ้น การเน้นอัตลักษณ์ล้านนา การเป็นจุดหมายท่องเที่ยวสำคัญ ระยะเวลาในการพัฒนาจนอยู่ตัว เกิดระบบระเบียบ ชัดเจน ความเข้มแข็งและร่วมมือกันของเครือข่ายทีมงานและผู้เกี่ยวข้อง การเลี่ยงพื้นที่ชุมชนที่อาจกระทบง่าย	ผู้นำชุมชนต้องใจกว้าง เสียสละ กว้างขวางในพื้นที่/คนในพื้นที่ต้องมีความร่วมมือร่วมใจกันและทุกคนต้องเคารพกฎ	เทศบาลกับคนในพื้นที่ต้องร่วมมือร่วมใจกัน
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร(เช่น เหมือนกันหรือปรับเปลี่ยนบ้างอย่างไร)	เชียงใหม่ แต่ปรับหลายส่วน	เชียงใหม่ เชียงราย ปาย	ดูงานจากต่างประเทศ แล้วนำมาปรับใช้	ไม่มี (อยากทำ/เป็นที่แรกในภาคเหนือและเป็นต้นแบบให้กับที่อื่นๆ ในภาคเหนือ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย)	เชียงใหม่และเชียงรายโดยนำมาปรับเปลี่ยนในเรื่องการแบ่งโซนสินค้า ลักษณะสินค้าที่เป็นของท้องถิ่น
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	แตกต่าง เน้นความเป็นกาดย้อนยุค มีบรรยากาศสวนตุงโคมแบบเชียงราย มีความสนุกสนานแบบตลอดและงานวัด กิจกรรมหลากหลาย ทำให้คนมาได้บ่อยๆ ไม่เบื่อ	ต่างตรงที่เน้นความสนุกเหมือนเข้ามาในชุมชนขนาดเล็ก ให้ชิดอบอุ่น การแสดงของชาติพันธุ์ วัฒนธรรม ความเชื่อที่หลากหลาย	แตกต่างอย่างชัดเจน ความเป็นล้านนา บรรยากาศ สภาพแวดล้อม อาหาร ผู้คน วัฒนธรรม กิจกรรมสังคม พร้อมทุกด้าน	มีบรรยากาศที่มีความเป็นตลาดเก่าเล็กๆ อบอุ่น มีอาคารเก่าและมีวิถีชีวิตของคนในท้องที่ให้เห็น ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของคนลำปาง	คล้ายกับที่อื่น แต่ปรับใช้โดยเน้นสินค้าในจังหวัด เช่น สินค้าโอทอป

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
CHIANG MAI UNIVERSITY
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	ตั้งใจให้เหมือนตลาดที่ความสนุกและความเป็นพื้นที่ในชีวิตประจำวัน แต่มีการวางแนวทาง สร้างกิจกรรม พัฒนาสภาพแวดล้อม ไม่เน้นค้าขายอย่างเดียว	แตกต่างที่การควบคุมทั้งแนวทาง ประเภทผู้ค้าขาย กิจกรรม ผู้ดำเนินการที่เป็นกรรมการชุมชน เน้นปฏิสัมพันธ์คนในชุมชนมากกว่ารายได้	อาจเหมือนตลาดตรงที่มีการค้าขายเป็นหลัก แต่แตกต่างที่การเน้นแนวทาง แนวคิด การสื่อสัญลักษณ์ของพื้นที่ การเปิดโอกาส พื้นที่ให้กลุ่มคนหลากหลาย	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัดเน้นขายไม่เลือกที่ ถนนคนเดินเป็นที่พักผ่อน เรียนรู้วัฒนธรรมเก่าเกิด ประโยชน์ต่อคนในชุมชนทั้งรายได้และการท่องเที่ยว	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัดที่เน้นการขาย ถนนคนเดินเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนด้วย เช่น ร้าวงย้อนยุคโดยกลุ่มแม่บ้าน อสม.
30.มีข้อแนะนำในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆ หรือไม่ อย่างไร	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว	ยังพึ่งเริ่มต้น ชุมชนต้องคุยกันให้มากๆ ใช้ความเข้าใจ และควรมีข้อมูลประเมินเพื่อพัฒนาต่อไป	จัดวางจุดยืน แนวทาง ภาพลักษณ์ ระบบ ระเบียบ การใช้พื้นที่ให้ชัดเจน จัดแบ่งผลประโยชน์ให้ลงตัว	ถ้าจะทำเพื่อชุมชนต้องเข้มแข็ง ต้องเอาจุดเด่นของชุมชนออกมาเป็นจุดขาย	ควรเอาจุดเด่นของจังหวัดตนเองมาใช้ ไม่ใช่ทำตามกระแสอย่างเดียว
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	ร้านค้าที่ไม่เปิดวันเสาร์ เข้าออกที่อยู่อาศัยลำบาก ขยะเหลือหน้าร้าน คณะทำงานก้อต้องพูดคุย อำนวยความสะดวก กำกับผู้ค้าให้ดี	คนไม่เข้าใจยังมีมาก ปัญหารบกวน เสียงดัง ต้องเจรจา	ชุมชน คนในเมืองที่เบื่อรถติด มลภาวะที่มีอยู่บ้าง ต้องพูดคุย ผ่อนปรน อำนวยความสะดวกตามเหมาะสม	ช่วง 3-6 เดือนแรกคนในพื้นที่(ที่ไม่ได้ประโยชน์)ไม่ให้ความร่วมมือประท้วงเรื่องมีเสียงดังวุ่นวายแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือดี(ชิน/รับได้)	ไม่มี เพราะได้ประโยชน์ร่วมกันทุกฝ่าย
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี เนื่องจากใกล้เปลี่ยนนายกฯ คนใหม่ มีความหวั่นเกรงเรื่องค่าธรรมเนียมการสนับสนุน	มีบ้าง ส่วนมากจากชุมชนที่ยังมีเสียงต่างกัน	มีทั้งระดับบริหาร การแบ่งผลประโยชน์ แบ่งพื้นที่ดูแล ระดับเครือข่ายผู้ค้าที่แย่งกันมาค้าขาย นโยบายที่เปลี่ยนแปลงมีผบ้างแต่ไม่มาก	ไม่มี เพราะเป็นของชุมชน บริหารจัดการเอง ค่อนข้างมีความเข้มแข็งยืนหยัดได้ด้วยตัวเอง	ไม่มี เพราะนักการเมืองท้องถิ่นเป็นคนเดิมทุกสมัย และทุกฝ่ายเห็นตรงกันสนับสนุนให้มีถนนคนเดิน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคเหนือ	เชียงราย	สันโค้ง เชียงราย	เชียงใหม่	ลำปาง	พิษณุโลก
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	เกี่ยวข้องทุกประเด็น แต่การเดินเท้ายังไม่ถูกพูดถึง	เกี่ยวข้องทุกประเด็น แต่การเดินเท้ายังไม่ถูกพูดถึง	เกี่ยวข้องกับทุกประเด็น แต่เรื่องสิทธิการเดินเท้ายังไม่ได้รับการพูดถึงมากนัก	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แลกเปลี่ยนความคิด พักผ่อนของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	มี ทั้งที่แม่จัน แม่สาย เวียงเชียงรุ่ง เชียงของ เชียงแสน สันโค้ง ป่างิ้ว	มี ทั้งที่ในเมือง แม่จัน แม่สาย เวียงเชียงรุ่ง เชียงของ เชียงแสน ป่างิ้ว	มี วัวลาย สันกำแพง ต้นเปา และถนนคนเดินเอกชนอีกหลายแห่ง	ไม่มี แต่มีถนนวัฒนธรรม ซึ่งเงียบกว่าถนนคนเดิน	ไม่มี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ ก-2 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคกลาง

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
1.วันลงพื้นที่	26-27 เมษายน 2555	26-28 พฤษภาคม 2555	24-25 พฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	23 เมษายน 2552 (เดิมมีวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์)	วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2553	13 เมษายน 2551
3.วัน เวลาปิดถนน	ทุกวันเสาร์และอาทิตย์ ตั้งแต่เวลา ตั้งแต่เวลา 17.00-22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 15.00-20.00	ทุกวันศุกร์และเสาร์ ตั้งแต่เวลา 17.00-23.00
4.ความยาวถนนที่ปิด	ประมาณ 400 เมตร	ประมาณ 100 ม.	ประมาณ 300 ม.
5.ความกว้างถนน	12 เมตร	6 ม.	12 ม.
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก...ถึง...)	ถนนวรเดช จากตลาดโต้รุ่ง (หอนาฬิกา) ไปเกือบถึงสะพานทางรถไฟ	ถนนราษฎร์อุทิศ (ตรอกโรงยา)	ถนนมาตุลี ซอยศรีไกรลาส
7.จำนวนร้านค้า	250-300	150-200	250-300
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	ถนนคนเดินตลาดเก่าโคยกี้ ราชบุรี	ถนนคนเดินตรอกโรงยา ย่านการค้า ตลาดโบราณ บ้านสะแกกรัง/ถนนสายวัฒนธรรมไทยจีน	ถนนคนเดินนครสวรรค์ "วิถีชีวิตชุมชน คืนถนนให้คนเดิน"
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมีขนาด 2.00 ม.* 2.00 ม.	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมีขนาด 2.00 ม.*2.00 ม.	แบ่งเป็น 2 ช่องเดินมีแผงกลาง แต่ละแผงมีขนาด 2.00 ม.*2.00 ม.
10.ประเภทกิจกรรม	จำหน่ายสินค้าทั่วไป สินค้าทำมือ สินค้าท้องถิ่น มีเวทีการแสดง มีลานริมน้ำขนาดใหญ่ จัดกิจกรรมนวดไทยและเวทีการแสดง ตลอดจนอัฒจันทร์ริมน้ำแสดงกิจกรรมแสงสีเสียง แข่งเรือ	มีการจำหน่ายสินค้าของชุมชนแล้วยังมีกิจกรรมเสวนา (บางวาระ) การแสดงภาพเก่าเล่าเรื่อง กิจกรรมวาดภาพและงานประดิษฐ์การแสดงดนตรีของกลุ่มเยาวชน การออกบูทสอนงานฝีมือจากกลุ่มสถานศึกษาใกล้เคียง	กิจกรรมบนเวทีจากนักเรียน นักศึกษาจากสถาบันต่าง ๆ ในจังหวัดนครสวรรค์ พร้อมเปิดโอกาสให้ผู้มีความสามารถในแขนงต่าง ๆ ได้ใช้เวทีในการแสดงความสามารถ และการแสดงดนตรี ศิลปวัฒนธรรมพื้นบ้านต่าง ๆ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เป็นถนนคนเดินริมน้ำที่มีพื้นที่สาธารณะริมแม่น้ำขนานไปกับถนนคนเดินเป็นเสน่ห์ทางกายภาพที่เห็นได้ชัดเจนของพื้นที่นี้ บริบทตลาดเก่าและเมืองของชาวจีนอพยพที่มีสัสันของเรือนร้านค้าริมน้ำ อาหารการกินดั้งเดิมที่มีอยู่มากมาย รสชาติดี เสน่ห์ของเมืองดั้งเดิมที่การท่องเที่ยวยังไม่เข้ามามากนัก ผู้คน วิถีชีวิตดั้งเดิมยังคงเหลืออยู่ อาคารบ้านเรือนได้รับการดูแลความสะอาดและสภาพให้น่าอยู่	นำเอกลักษณ์ของเมือง และวิถีชีวิตอันสงบเงียบเรียบง่ายของชาวอุทัยธานีมาใช้ในการจัดบรรยากาศ และเป็นแกนในการขับเคลื่อนย่านการค้า บรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดนัดแบบย้อนยุค เพราะถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาวตลอดทั้งเส้น (ใช้เสียงเพลงเพิ่มความครึกครื้น)	สินค้าคล้ายที่อื่นๆ แต่วิธีการนำเสนอการจัดวางพื้นที่ขายสินค้า โดยเน้นความเป็นพื้นบ้าน วางขายแบบง่ายๆ ติดดิน เน้นวัฒนธรรมอาหาร วิถีชีวิตพื้นบ้านริมน้ำภาคกลาง ประกอบการแสดงออกของคนในท้องถิ่น เช่น รำวงย้อนยุค
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	เป็นถนนการค้าหลักของเมือง ขนานไปกับลำน้ำถือเป็นเส้นทางการค้าและหน้าเมืองมาแต่โบราณ ถนนที่เชื่อมถนนคนเดินล้วนเป็นตลาดและย่านการค้าหนาแน่น สุดทางด้วยทางรถไฟอันเป็นจุดเปลี่ยนของการค้าสมัยใหม่ ตัวเมืองเชื่อมโยงกับชุมชนการค้าของชาวจีนและกลุ่มชาติพันธุ์จากหลายแหล่งทั้งไตโยน ลาวโซ่ง จีนแต้จิ๋ว กะเหรี่ยง ที่อาศัยอยู่ในอำเภอข้างเคียง	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์โดยเป็นย่านชุมชนการค้าเก่าที่มีความเจริญตั้งแต่ในอดีต มีเอกลักษณ์ทั้งด้านสถาปัตยกรรม วัฒนธรรม และวิถีชีวิตแบบเก่า	มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ โดยเป็นย่านตลาดโต้รุ่ง ตลาดเก่าของชาวจีนริมปากแม่น้ำ และเป็นที่จัดกิจกรรมแห่เจ้าพ่อเจ้าแม่ เชิดสิงโตในช่วงเทศกาลตรุษจีน
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้	-ตัวถนนอยู่ริมน้ำ ขนาดพอเหมาะ เข้าถึงได้ง่าย -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ได้รับการออกแบบอย่างดี -วัสดุ ผิวถนนเป็นแอสฟัลท์ มีทางเท้า	-เป็นถนนตรอกที่แยกจากถนนสายหลักในตลาด สามารถเข้าถึงได้ง่าย มองเห็นได้ชัดเจน -มีภูมิทัศน์เป็นตัวอาคารเก่าครึ่งไม้ครึ่งตึก โดยรอบ ไม่มีต้นไม้ แต่เดินไปไม่ไกลจะถึงแม่น้ำ	-ถนนตรอกในย่านตลาด เชื่อมต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ สามารถเข้าถึงได้ง่าย แม้จะปิดถนนเป็นช่วงสั้น -มีภูมิทัศน์สามารถเปิดมุมมองสู่ริมน้ำแม่น้ำ เป็น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
-วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	-อาคารข้างเคียง เรือนร้านค้าเก่า สวยงาม อนุรักษ์อย่างดี มีปรับเป็นร้านกาแฟ น่านั่ง -พื้นที่เปิดโล่ง อยู่ในบริเวณพื้นที่เปิดโล่งสำคัญของเมือง ได้รับการจัดภูมิทัศน์อย่างดี -สาธารณูปโภค ครบถ้วน -ที่จอดรถ จอดรอบพื้นที่	สะแกกรัง -ผิวถนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า ปัจจุบันเริ่มมีการตกแต่งอาคารเก่าให้มีชีวิตมากขึ้น โดยทำเป็นร้านขายของเก่า แสดงภาพประวัติศาสตร์ เป็นต้น -มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นตรอกบริเวณใกล้เคียง ใช้เป็นที่จอดรถ -อยู่ใกล้สาธารณูปโภคต่างๆ เนื่องจากอยู่ใจกลางตลาดเมืองอุทัยธานี -มีที่จอดรถเพียงพอบริเวณตรอกใกล้เคียง	ที่พักผ่อนเดินเล่นของประชาชน -ผิวถนนเป็นถนนคอนกรีตเรียบ -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่าของเอกชน เป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า -มีพื้นที่เปิดโล่ง เป็นที่จอดรถบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียง -สาธารณูปโภคครบถ้วน ส่วนใหญ่อาคารโดยรอบเป็นของเอกชน -มีที่จอดรถเพียงพอบริเวณเลียบริมแม่น้ำและตรอกซอยใกล้เคียง
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนหรือไม่	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 20 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คน ทำงานได้เบี้ยเลี้ยงนอกเวลา ตามอัตราราชการ	ดำเนินการโดยชุมชน (มีการตั้งกองทุนถนนคนเดิน ดูแลโดยใช้ตัวแทนจากชุมชน มีการจัดสรรงบสนับสนุนจากเทศบาลจังหวัดและการค้าจังหวัด)/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยง 150 บาท/คน (ปกติจ้าง 2 คน เพื่อทำความสะอาด ส่วนอื่นๆ เทศบาลจัดคนมาช่วยสนับสนุน เช่น ล้างถนน เดือนละ 2 ครั้ง)	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 20 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 150 บาท
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการเชื่องแผงต่อหรือไม่	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	เก็บแผงละ 30 บาท เป็นค่าไฟ ค่าเก็บขยะ	ไม่มีการเก็บค่าแผง แต่ ผู้ค้าส่วนใหญ่จะบริจาคให้ แผงละประมาณ 20 บาท เป็นค่าขยะ	-แผงประจำ 20 บาท เป็นค่าขยะ -ค่าไฟ 20 บาท(ไม่บังคับจะใช้ไฟหรือไม่ก็ได้)
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	5,000-7,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	3,000-5,000บาท/ครั้ง เงินเข้าสมาคม(กองกลาง)	5,000-7,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	5,000-7,000บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)	500-1,000บาท/ครั้ง (ผู้ค้ามอบให้กองกลาง กองกลางส่งมอบให้คนเก็บขยะต่อ)	5,000-7,000บาท/ครั้ง (ไม่มีกำไร)
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	ส่วนมากเป็นเรื่องของการเปิดให้สม่ำเสมอ ขอให้ส่งเสริมสำค้าท้องถิ่น เอกลักษณ์ งดเว้นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของเมา	ไม่มีการประกาศห้ามสูบ ดื่ม หรือขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ยืดหยุ่นตามความเหมาะสม เพราะบางร้านเป็นร้านค้าชุมชนที่เปิดก่อนมีถนนคนเดิน	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่/เครื่องดื่มแอลกอฮอล์
21.เอกสารประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน ผัง แผนที่ มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ อินเตอร์เน็ต	มี(ตามเอกสารแนบ)/ใช้ป้าย ใบปลิว อินเตอร์เน็ต	มีเอกสาร (ใช้ป้าย/ใบปลิว/รถ อินเตอร์เน็ต โฆษณาในช่วงแรก)
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	มีการทำประชาพิจารณ์ช่วงแรกปี 2552	ไม่มี	มี (ตามเอกสารแนบ)
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ ตามคาดหวังหรือไม่ อย่างไร	ได้ในระดับหนึ่ง โดยได้ประเมินและปรับลดให้เหมาะสมจาก 2 วัน เหลือ 1 วันต่อสัปดาห์	ได้ตามคาดในระดับหนึ่ง ถนนมีชีวิต มีความคึกคักขึ้น แต่เป้าหมายต้องการให้บ้านทุกหลังบนถนนคนเดินมีคนอยู่ เปิดบ้านทุกวันไม่ใช่แค่วันที่มีถนนคนเดิน (ปัจจุบันบ้านหลายหลังปิดตาย)	ได้ตามคาดในเชิงคุณภาพ เพราะจุดมุ่งหมายในการจัดถนนคนเดินเพื่อทำให้เมืองมีความคึกคักขึ้นและคนในชุมชนมีส่วนร่วมกันมากขึ้น(แต่ถ้ามองที่ค่าของเงิน ถือว่าขาดทุน เพราะเทศบาลมีรายจ่ายในการจัดกิจกรรมต่อครั้งมากกว่าเก็บค่าแผง)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	- การเปลี่ยนนโยบายและทีมบริหารทำให้แผนการดำเนินงานเปลี่ยน - คนเริ่มน้อยลง ขายไม่ดี มีหลายที่แต่ที่ราชรีเองไกลจากแหล่งท่องเที่ยว	เจ้าของบ้านที่อยู่บนเส้นถนนคนเดินไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปล่อยให้บ้านร้าง ไม่มาอยู่	-มีกำลังคน (ทีมผู้จัด) น้อย รับภาระมาก -แม่ค้าไม่ปฏิบัติตามกฎ -ปัญหาฝนฟ้าอากาศ(ทุกเดือนสิงหาคม-ตุลาคม ปิดถนน เพราะจังหวัดนครสวรรค์เป็นปากแม่น้ำรับน้ำจากภาคเหนือทั้งหมด)
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	- ชุมชนตลาดเข้าออกลำบาก - คนในชุมชนอยู่เดิมมีฐานะ ไม่เดือดร้อน	เจ้าของบ้านที่อยู่บนเส้นถนนคนเดินไม่ให้ความร่วมมือเท่าที่ควร ปล่อยให้บ้านร้าง ไม่มาอยู่	ช่วงปีแรกไม่ให้ความร่วมมือแต่ปัจจุบันให้ความร่วมมือดีได้ประโยชน์ร่วมกัน
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	การประสานความคิด การส่งเสริมเมืองที่ดีอยู่แล้วให้สวยงาม น่าเดินขึ้น	ทุกคนในชุมชนควรให้ความร่วมมือ ร่วมใจกัน ดึงตัวตนของตัวเองมาเป็นจุดเด่นให้ได้ ทุกอย่างต้องเริ่มจากชุมชนก่อน แล้วภาครัฐ/เอกชนจะเข้ามาสนับสนุนเอง	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย เทศบาลไม่ควรหวังกำไร และควรมีการปรับแผนทุกปีไปตามการเปลี่ยนแปลงให้เหมาะกับสถานการณ์
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร(เช่นเหมือนกัน/ปรับเปลี่ยนอย่างไร)	ไม่มี	ตลาดสามชุก เชียงคาน (ปรับเปลี่ยนใส่ความเป็นอุทัยลงไป เพราะอุทัยเป็นเมืองเล็กแต่มีเรื่องเล่า)	ดูจากที่เอกชนเคยทำไว้ก่อน/แล้วนำมาปรับใช้ให้
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่อย่างไร	บรรยากาศริมน้ำ ลานโล่งขนาดใหญ่ ไม่เน้นท่องเที่ยวเกินไป บรรยากาศเมืองคนจีนแบบเดิมๆ	ตั้งอยู่บนถนนที่มีประวัติศาสตร์ มีอาคารเก่า เป็นตลาดชาวบ้าน อบอุ่นมีเรื่องราวให้ค้นหาและเรียนรู้	คล้ายที่อื่น (ทั้งสินค้าและกิจกรรม) แต่อยู่ติดริมแม่น้ำ ตามชื่อถนนคนเดินเมืองสี่แคว
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่อย่างไร	ต่างกัน ถนนคนเดินมีคนท้องถิ่น ชาวบ้านเป็นคนค้าและซื้อ มีของดีราชบุรีมากกว่าของอุปโภคบริโภคตลาดนัด มีพ่อค้าตลาดนัดบ้างแต่เป็นส่วนน้อย เน้นให้คนใช้เวลาวันหยุดสุดสัปดาห์สบายๆ ไม่เน้นค้าขายมาก	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่า ตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ เป็นที่ศึกษาเรียนรู้ชุมชนได้เลย หากมีการพัฒนาเพิ่ม	ต่างกัน ทั้งวิธีการ ทั้งสินค้าและบรรยากาศมีการเลือกให้เหมาะสมกับจังหวัด ตลาดนัดเน้นขาย (เป็นอาชีพ) ถนนคนเดินคนขายบ้างก็เป็นคนว่างจากงานหลัก ลักษณะการขายไม่บังคับซื้อของมาเดินพักผ่อนดูของ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคกลาง	ราชบุรี	อุทัยธานี	นครสวรรค์
30.มีข้อแนะนำในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆหรือไม่อย่างไร	ความร่วมมือของคนในชุมชน ความต่อเนื่องของนโยบายบริหาร ตลอดจนศักยภาพของพื้นที่ต้องมีต้นทุนเดิมอยู่บ้าง	ความร่วมมือของคนในชุมชน ดึงเอาตัวตนและจิตวิญญาณของชุมชนออกมา ประกอบกับเรื่องราวประวัติศาสตร์ ทำให้เรื่องราวชุมชนมีการกล่าวถึงตลอด ไม่สูญหายไป	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย การใช้ถ้อยทีถ้อยอาศัยกับคนในชุมชน ช่วยทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	มี บางส่วนของคนในชุมชน คนเสียผลประโยชน์ก็มีบ้าง	แรกๆ ที่ไม่เข้าใจก็มีบ้าง ปัจจุบันร่วมมือกันดี	มีบ้าง แต่ไม่มาก
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี เพราะเปลี่ยนผู้บริหาร ชุดใหม่เน้นใช้งบประมาณการพัฒนาริมน้ำป้องกันน้ำท่วม ถนนคนเดินปรับลดลงไป แล้วก้อประชาสัมพันธ์น้อยลงไปมาก	ไม่มี เพราะชาวบ้านจัดการกันเอง	ไม่มี ผู้บริหารชุดเดิมตลอด (ถึงเปลี่ยนทีมบริหารการทำถนนคนเดินย่อมได้รับการสนับสนุน เพราะมีอยู่ในแผนพัฒนาเมืองนครสวรรค์ เป็นจุดขายของการหาเสียง)
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่ อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม -สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้าอื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	-เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ทำให้คึกคัก มีกิจกรรมใหม่ๆ มาตลอด -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้นบ้าง มีรายได้เสริม -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออก - ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็ง -เดิมริมน้ำเป็นพื้นที่พักผ่อนอยู่แล้ว ถนนคนเดินช่วยให้คนมีกิจกรรมเดินผ่อนคลายทำร่วมกันทำมากขึ้น	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	ไม่มี	ถนนคนเดินหนองฉาง อำเภอหนองฉาง	มีในอำเภออื่น เช่น ลาดยาว ตาคลี เขาทอง เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ ก-3 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคอีสาน

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	ถนนคนเดินชายโขงสัมพันธ์กับประวิศาสตร์การค้าของเมืองชายแดนฝั่งโขง เดิมเคยมีการค้าคึกคักทั้งไม้ และงานฝีมือ (หมอนที่นอนนุ่น) ปัจจุบันกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ที่คนมาเยือนมากที่สุด เป็นหน้าเมืองระหว่างไทยกับลาว	เป็นถนนศูนย์ราชการ แม้ไม่เก่าแก่ แต่สำคัญในเชิงเศรษฐกิจ และการปกครอง
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	เป็นถนนขนาดเล็ก ให้บรรยากาศอบอุ่น ใกล้ชิด เหมือนถนนในละแวกบ้าน ไม่ค่อยมีต้นไม้ แต่มีร่มเงาจากอาคาร ผิวถนนเรียบ ถาวร เดินง่าย ไม่มีทางเท้า แต่ถนนไม่พลุกพล่าน อาคารอนุรักษ์ สวยงาม มีการตกแต่ง มีข้าวของให้ดูตลอดทาง ทั้งเวลาเปิดและปิดถนน มีระยะการมองข้างที่เหมาะสม เก็บรายละเอียดได้ พื้นที่เปิดโล่งเกิดจากระยะเว้นว่างระหว่างอาคารที่ทำให้มองเห็นแม่น้ำโขงได้ สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถไม่พอ ถนนซอยค่อนข้างแคบ และอาจบังหน้าร้าน	ถนนกว้างขวาง เดินสบาย ไม่แออัด มีการตกแต่งถนนด้วยต้นไม้ โคมไฟ กางวันแดดร้อนบ้าง ผิวถนนแข็งแรง เดินง่าย มีทางเท้าและ street furniture มีอาคารราชการ พื้นที่เปิดโล่ง สวนสาธารณะ ขนาบตลอดถนน ทำให้ไม่อึดอัด ทั้งยังสามารถพักผ่อนระหว่างเดินได้ ที่จอดรถพอเพียง
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนน1 ครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงค่าตอบแทนหรือไม่	มีคณะทำงานเป็นผู้ดูแลหลัก เทศบาลมีส่วนร่วมบ้าง แต่บทบาทยังไม่ชัดเจน ไม่มีการจัดคน ไม่เก็บค่าธรรมเนียม ไม่มีค่าตอบแทนคนทำงาน ใช้การช่วยกันสอดส่องดูแล	บริหารจัดการโดยเทศบาลเป็นหลัก มีกรรมการเทศบาล มีสภาเมือง มีภาคีกลุ่มปัญจมิตรทั้งจากภาครัฐและเอกชนร่วมสนับสนุน (เทศบาบ อบจังหวัด สภาอุตสาหกรรม หอการค้า สภาทนายความ) ใช้คนครั้งละ 50 คน/ครั้ง ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลา
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการเซ้งแผงต่อหรือไม่	ไม่มี	มีบ้าง พยายามควบคุมด้วยระเบียบผู้ค้า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

ภาคอีสาน	เชียงคาน	ขอนแก่น
ใช้อย่างไร		มากที่สุด
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่แตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	แตกต่างชัดเจน ทั้งบริบท บรรยากาศ ระบบบริหาร	คล้ายของเชียงราย แต่ก็ต่างจากที่อื่น ที่นี่จะกว้างขวางกว่าที่อื่น สะดวก มีจุดขายที่สินค้า ดึงคนมาได้จากจังหวัดใกล้เคียง
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินนี้มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	ต่างกัน เพราะที่นี่ไม่เน้นการค้า ไม่เก็บค่าแผง แต่ให้ชุมชนและคนในท้องที่ได้มีพื้นที่ผ่อนคลาย ค้าขาย กระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ถนนนี้ปกติก็มีคนเดินมากอยู่แล้ว ยิ่งหน้าท่องเที่ยวเดินกันแทบไม่ได้ ก็เลยปิดถนนให้ คนได้เดิน อาคารบ้านเรือนได้พัก ไม่ทรุดโทรมเร็ว	ต่างกัน เพราะถนนคนเดินมีการสร้างสรรค์ คัดสรร มีกติกาและการควบคุมที่ต่างไป ถนนคนเดินไม่เน้นกำไร แต่เน้นเปิดพื้นที่การเดินในเมืองให้คนได้ผ่อนคลาย พบปะ ปฏิสัมพันธ์ เรียนรู้เมือง
30.มีข้อแนะนำในการทำถนนคนเดินแก่ที่อื่นๆหรือไม่ อย่างไร	เชียงคานไม่เหมือนที่อื่น ไม่มีเก็บเงิน ทำเอง ช่วยกันเองทั้งหมด ไม่พยายามจัดฉาก มีระบบดีๆ มีคณะทำงาน ที่มีตัวแทนผู้ประกอบการ ร้านอาหาร ที่พัก ร้านขายของที่ระลึก ขนส่ง ชาวบ้านทั่วไป ทุกคนต้องช่วยกัน ไม่ยึดเอาตัวเองเป็นหลัก เอาอนุรักษ์มานำธุรกิจ กำหนดกฎหมายมาคุมสภาพแวดล้อมเชิงอนุรักษ์ได้ทันการ	การทำถนนคนเดินไม่ง่าย ต้องมีคนดำเนินการจริงจัง ใช้ระบบราชการมาบริหารไม่ได้ ต้องถึงกถึงคนพอควร ภาคอีสานมีการท่องเที่ยวไม่มากเท่าภาคอื่น แต่ละจังหวัดก็ห่างกัน คนท้องถิ่นกำลังซื้อก็น้อย เมืองใหญ่อย่างเดียวทำไม่ได้ โคราช อุดร อุบล ทำไม่ได้ มันต้องมีทั้งการท่องเที่ยว มีนักศึกษา มีคนเดิน มีเศรษฐกิจเมืองมาหนุนด้วย
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	แรกๆ มีอยู่ ปัจจุบันก็ยังกระทบกันบ้างเรื่องที่จอดรถเพราะถนนเล็กมาก ต้องของความร่วมมือกัน เรื่องขยะหน้าบ้าน ใช้การประชุมกรรมการพูดคุยกันให้บ่อย บทบาทของเทศบาล ปัจจุบันก็ยังเจาะเข้าไม่ถึงถนนคนมากนักเพราะชุมชนยังดูแลเองอยู่	มีบ้าง แต่ปัญหาเรื่องการเข้าออกแทบไม่มีเลยเพราะถนนศูนย์ราชการมีบ้านเรือนอยู่น้อยมาก
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	ก็มีอยู่บ้าง เดิมเป็นของชุมชน และต่อมาให้เทศบาลช่วยแต่ชุมชนยังจัดการเองอยู่โดยมีกรรมการดูแล ส่วนเทศบาล จังหวัด ททท. ก็ช่วยเรื่องประชาสัมพันธ์ ส่วนจราจรก็ดูแลเรื่องความสะดวก	มีบ้าง ถนนคนเดินก็เป็นนโยบายกึ่งเศรษฐกิจ-การเมืองอยู่ ทั้งยังมีการเมืองระหว่างผู้ค้า เรื่องเส้นสายในการเข้ามาขายในพื้นที่ พ่อค้ามาเฟีย การเซ้งแผง จริงจังกับการค้าและผลประโยชน์จนทำให้ถนนจาดเสน่ห์ที่ตั้งใจไว้แต่เดิมไป ปัญหาก็ต้องแก้ไปเป็นเรื่องๆ แนวทางก็ต้องรักษาไว้ให้ได้

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ ก-4 การวิเคราะห์ข้อมูลระดับถนนในภาคใต้

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
1.วันลงพื้นที่	22-23 มีนาคม 2555	8-11 เมษายน 2555	14-20 เมษายน 2555	22-23 เมษายน 2555	18-20 พฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	22 กันยายน 2553	18 ธันวาคม 2552	13 เมษายน 2549	27 มีนาคม 2553	มีนาคม 2554
3.วัน เวลา ปิดถนน	ทุกวัน พฤหัส-ศุกร์ เวลา 16.00 - 22.00 น.	ทุกวัน ศุกร์ เสาร์อาทิตย์ เวลา 17.30 - 22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 16.00 - 22.00 น.	ทุกวันเสาร์ ตั้งแต่เวลา 15.00 - 22.00 น.	ทุกวันศุกร์-เสาร์ เวลา 16.00 - 22.00 น.
4.ความยาวถนนที่ปิด	ประมาณ 500 เมตร	ลานที่จอดรถของสถานีรถไฟ ขนาดประมาณ 15 ม. * 38ม.	ประมาณ 400 เมตร	ประมาณ 1,000 เมตร	ประมาณ 700 เมตร
5.ความกว้างถนน	8 เมตร	ลานที่จอดรถของสถานีรถไฟ ขนาดประมาณ 40 ม.* 60 ม.	18 เมตร	6 เมตร	12 เมตร
6.บริเวณที่ปิดถนน (ชื่อถนนนับจาก...ถึง...)	ลานเพลิน Lime Light Avenue ถนนดีบุก ตัดใหม่	หน้าสถานีรถไฟ จังหวัดตรัง จุดตัดของถนนสถานีกับถนนพระราม6	ถนนศรีตาปี เชิงสะพานนริศ ริมเขื่อนแม่น้ำตาปี	ถนนสายกลาง (ทั้งสาย)	ถนนจะนะ จากแยกอนุบาลถึงแยกชุมสาย TOT
7.จำนวนร้านค้า	180 – 200 ร้าน	100 - 120 ร้าน	250 ร้าน	150 ร้าน	380-400 ร้าน
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	หลาดปล่อยของ ปลดปล่อยความเป็นตัวคุณ หรือ Phuket Indy Market	"สถานีคนเดิน : Chan-Chala Night Market"	ถนนคนเดินสุราษฎร์ธานี Walking street @ Suratthani	ถนนคนเดินหน้าทอน	ถนนคนเดินสงขลาแต่แรก ถนนคนเดินเพลินกินของหรอย ย้อนรอยบ่อยาง
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 1.50 ม.*1.50 ม.	เป็นแผงๆ ละ 2.00 ม.*1.00 ม.	เป็นแผงๆ ละ 2.00 ม.*1.50 ม.

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
10.ประเภทกิจกรรม	การแสดงออกทุกประเภท ทั้งปล่อยร้อง เต้น เล่นดนตรี ดีเจ พิธีกร มายากล กายกรรม	การแสดงของนักเรียน นักศึกษาและเยาวชน รวมถึงคนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ	การแสดงของนักเรียน นักศึกษาและเยาวชน รวมถึงคนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ เต้นบีบอย	การแสดงของคนในชุมชน เช่น ร้องเพลง เต้น รำ โดยจัดเป็นเวทีสำหรับการแสดงและประกวด	ดนตรี เปิดหมวก วาดรูป หนังกลางแปลง หนังตะลุง
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	เป็นที่ปล่อยของไม่เน้นเฉพาะธุรกิจการขาย -ปล่อยงานศิลปะ งานไอเดีย งานทำมือ ของคนภูเก็ต -ปล่อยดนตรีกันสดๆ จากนักดนตรีมืออาชีพและสมัครเล่นภูเก็ต -ปล่อยการแสดงหลากหลายทั้งร้องทั้งเต้นโดยเด็กภูเก็ต -ปล่อยอาหารหลายหลากชนิดฝีมือคนภูเก็ต -ปล่อยกิจกรรมดีๆทุกพุธตามแนวทาง เช่นหมวก รองเท้า เสื้อยืด ฯลฯ	เน้นสร้างความเป็นเอกลักษณ์และความเป็นวิถีชีวิตชาวตรัง โดยนำเสนอสินค้าในลักษณะ ขนมพื้นบ้าน อาหารพื้นเมือง สินค้าที่ระลึก สินค้าหัตถกรรม ศิลปะและงานฝีมือ และในขณะเดียวกันก็สอดแทรกการรณรงค์ให้เยาวชนรุ่นใหม่ได้กล้าแสดงออกทางวัฒนธรรมหรือกิจกรรมสร้างสรรค์สังคม เช่น การแสดงดนตรีเปิดหมวก การร้องรำทำเพลง	แหล่งรวมสินค้าท้องถิ่น อาหารพื้นเมือง แหล่งบันเทิงทางวัฒนธรรม กิจกรรมเยาวชน ในบรรยากาศพักผ่อนริมแม่น้ำตาปี	มีบรรยากาศค่อนข้างเป็นตลาดนัดแบบย้อนยุค เพราะถนนเส้นนี้เป็นย่านการค้าเก่า (เรือนการค้าห้องแถวไม้) เป็นฉากหลัง เรียงรายเป็นแนวยาว ตลอดทั้งเส้น	มีกำแพงเมืองเก่าเป็นสัญลักษณ์ อยู่ในเขตเมืองอนุรักษ์ มีฉายหนังกลางแปลง หนังตะลุง มีอาหารพื้นบ้าน กิจกรรมสร้างสรรค์ ดนตรี สินค้าอินดี้ ของสะสม

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
12.ตำแหน่งถนนความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	ไม่มีความสัมพันธ์กับประวัติศาสตร์ แต่อยู่ในย่านที่พักผ่อน ออกกำลังกาย คือ Lime Light Avenue และลาน 72พรรษา	สัมพันธ์กับผังเมือง สถานีรถไฟเป็นที่รวมตัวของทั้งคนนอกและในพื้นที่ เข้าถึงง่าย เห็นได้ชัดเจน ใกล้ตลาดและศูนย์การค้า	เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์ การติดต่อค้าขายทางน้ำ/ท่าเรือนอนไปเกาะ	เป็นย่านเมือง ประวัติศาสตร์ การติดต่อค้าขายตั้งแต่อดีต เป็นศูนย์รวมหน่วยงานราชการ ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และเป็นประตูสู่เกาะสมุย	มีความสัมพันธ์กับผังเมืองและประวัติศาสตร์เมือง อยู่ในย่านเก่า กลางเมือง มีกำแพงเมืองเป็นสัญลักษณ์ แต่ไม่ได้อยู่ในแหล่งที่อยู่อาศัยมากนัก จึงจัดการพื้นที่ง่าย เพราะข้าหนึ่งเป็นกำแพง อีกฟากฟนึ่งเป็นพิพิธภัณฑ์และหน่วยราชการ จึงส่งเสริมกิจกรรมถนนคนเดินได้ดี
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	-ด้านหน้าติดถนนดีบุกตัดใหม่เป็นเส้นทางสัญจรเข้าย่านเมืองเก่า -ฝั่งตรงข้ามมีต้นไม้และภูมิทัศน์ ที่สวยงาม ของลาน 72 พรรษา -ที่จัดถนนคนเดินเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ผิวพื้นถนนคอนกรีตสำหรับจอดรถของ Lime Light Avenue	-มีพื้นที่กว้าง เนื่องจากปกติเป็นที่จอดรถ -มีภูมิทัศน์เป็นสถานีรถไฟเข้าไปนั่งพักผ่อนได้ ไม่มีต้นไม้ให้ความร่มรื่น -ผิวถนนเป็นถนนเรียบลาดยาง -กลุ่มอาคารข้างเคียงมีอาคารเก่ากระจายตัวในละแวก เช่น โรงแรมศรีตรัง อาคารเก่าแบบชิโนย่านตลาดสด	-ถนนกว้างต่อกับทางเท้าที่เป็นลานเดินริมน้ำ ทำให้มีพื้นที่มาก แม้จะปิดถนนเป็นช่วงสั้น -มีภูมิทัศน์ริมน้ำแม่น้ำตาปี มีต้นไม้ร่มรื่น เป็นที่พักผ่อนของประชาชน -ผิวถนนเป็นถนนลาดยาง และส่วนฟุตบาตริมน้ำเป็นคอนกรีต -กลุ่มอาคารข้างเคียงส่วนใหญ่เป็นอาคารเก่า บางส่วนปรับใหม่	-อาคารโดยรอบเป็นเรือนการค้าห้องแถวไม้แบบเก่า -มีระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการครบ -ไม่มีพื้นที่เปิดโล่งขนาดใหญ่ ใช้พื้นที่หน้าบ้านที่ติดริมถนน -ไม่มีปัญหาเรื่องที่จอดรถ (ส่วนใหญ่เป็นรถมอเตอร์ไซค์)	- ถนนกว้าง - มีต้นไม้ร่มรื่น ทิวทัศน์ดีแม้ในวันปกติ - ผิวถนนเรียบ คุณภาพผิวดี มีทางเท้า - มีกำแพงเก่า - มีพิพิธภัณฑ์พะตำมะรงค์ - สาธารณูปโภคครบ - จอดรถบนถนนรอบบริเวณพอเพียง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนหรือไม่	ดำเนินการโดยเอกชน ที่มีคนงานของตัวเองควบคุมครบวงจร(เช่น ระบบไฟ เก็บของเก็บขยะ)/ทั้งหมดใช้คนประมาณ 8 คน /ค่าตอบแทนคิดรวมในเงินเดือนซึ่งปกติเป็นพนักงานที่บริษัทอยู่แล้ว (ไม่เปิดเผยรายค่าจ้าง)	ดำเนินการโดยชมรมถนนคนเดินตรัง (ร่วมกับ ททท.ตรัง พาณิชย์จังหวัดตรัง สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวและหอวัฒนธรรม ร่วมกันตั้งชมรมโดยใช้ตัวแทนจากแต่ละหน่วยงานมาเป็นสมาชิก)/ใช้คนประมาณ 5 คนในการปิดถนน 1 ครั้ง(ส่วนใหญ่เป็น อปภร.)/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 240 บาท	ดำเนินการโดยเทศบาล ใช้คน 12 คน ต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง /คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงวันละ 240 บาท	ดำเนินการโดยชุมชน (รับผิดชอบเรื่องแผงและความสะอาดกันเอง ส่วนไฟเทศบาลมาติดตั้งให้ ตัวแทนชุมชนดูแล)	-เทศบาลเมืองสงขลาเป็นผู้ดำเนินการหลัก ใช้คนประมาณ 20 คนต่อครั้ง แบ่งเป็นเก็บเงิน เช็คแผง ดูแลสถานที่ ประชาสัมพันธ์ 10 คน และจราจร/เทศกิจ อีก 10 คน ได้เบี้ยเลี้ยงล่วงเวลาตามปกติ
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
16.มีการเซ้งแผงต่อหรือไม่	ไม่มี ทุกแผงขายของ ขึ้นตรงกับเจ้าของเท่านั้น	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี(ไม่เก็บเงิน แล้วแต่ผู้ขายตกลงกัน)	มีบ้าง เทศบาลทราบจะคัดออก
17.ค่าธรรมเนียมผู้ค้าต่อวัน	150 บาท	50 บาท	-แผงประจำ 20 บาท เป็นค่าขยะ -แผงจับฉลาก 50 บาท	ไม่มีการเก็บค่าเช่า ค่าบำรุง หรือ ค่าใช้จ่ายใดๆ งบประมาณทั้งหมดในการดำเนินงานได้มาจากการบริจาคโดยสมาชิกในชุมชน	50 บาทสำหรับแผงเล็ก เช่น อินดี้ 150 บาทสำหรับแผงเสื้อผ้าและเครื่องใช้ ส่วนแผงอาหารขึ้นกับขนาด ประมาณ 100-250 บาทต่อราย ส่วน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
				และหน่วยงานต่างๆ ส่วนช่องทางการสนับสนุนกิจกรรม เช่น ช่วยซื้อสติ๊กเกอร์ เสื้อยืด ที่กองอำนวยการ โดยรายได้จะนำเข้ากองทุนหน้าทอน	อนุรักษ์ไม่เก็บค่าธรรมเนียม
18.รายรับเฉลี่ยจากค่าเช่าแผงต่อ ครั้ง / รายรับเข้าหน่วยงานใด	รายรับ 30,000-35,000 บาท/ครั้ง เงินเข้าผู้จัด	5,000-6,000บาท/ครั้ง เงินเข้าชมรม	5,000-8,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล	-	70,000-90,000บาท/ครั้ง เงินเข้าเทศบาล
19.รายจ่ายดำเนินงานต่อครั้ง	25,000 (ประมาณ 100,000/เดือน)	1,200-1,500บาท/ครั้ง (ไม่รวมค่าเช่าที่จากรถไฟ)	2,880 บาท/ครั้ง	-	15,000-20,000 (ประมาณ 60,000-80,000/เดือน) หลักๆ เป็นค่าไฟ ประมาณ 25% ล่วงเวลา 75%
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	ห้ามสูบบุหรี่ ห้ามเอาเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์เข้ามาในถนนคนเดิน	มี (ตามเอกสารแนบ)	ขอความร่วมมือไม่สูบบุหรี่ส่วนอื่นๆตามเอกสารแนบ		ห้ามแอลกอฮอล์ การขาด ลา ของผู้ค้า มีบัตรผู้ประกอบการ การตรวจสอบใช้เดินสำรวจรายแผง
21.เอกสารประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน ผัง แผนที่ มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มี(ตามเอกสารแนบ)	มี (ตามเอกสารแนบ)	ไม่มีเอกสาร(ใช้ป้าย/รถโฆษณาในช่วงแรก)	มี (ตามเอกสารแนบ)	มีแผนที่เมืองแสดงตำแหน่งถนนคนเดิน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบ ถ้ามี)	ไม่มี	ไม่มี	มีคนมาสัมภาษณ์ประกอบข้อมูล แต่ไม่มีงานที่บันทึกไว้	ไม่มี	มีประเมินโดยหน่วยงามเอง
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่อย่างไร	ได้เกินคาด มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น	ตามคาดหวัง มีทั้งคนเดินและผู้ค้าให้ความสนใจตลอด	ได้เกินคาด มีทั้งคนเดินและผู้ค้ามากขึ้น	ได้ตามคาดในช่วงแรก	ประมาณ 80% พอใจผลการดำเนินงาน และให้ความร่วมมือดี
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ไม่มี	คนสนใจของกินมากกว่าสินค้าพื้นเมือง จึงต้องปรับประเภทสินค้า	พื้นที่ไม่พอสำหรับผู้ค้า รับได้สูงสุด 250 ร้าน(มีโครงการจะขยายเพิ่ม)	มีถนนคนเดินเกิดขึ้นตามกันทั่วเกาะ ทุกวัน แต่แม่ค้าเป็นกลุ่มเดิม	การเข้าออกของคนในพื้นที่ ปัญหาผู้ค้าผิดแนวทางที่ต้องการส่งเสริม
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	ให้ความร่วมมือดีได้ประโยชน์ร่วมกัน	ให้ความร่วมมือดีเพราะผูกขาดโดยการเช่าที่	ให้ความร่วมมือดีได้ประโยชน์ร่วมกัน	ให้ความร่วมมือดี	มีบ้างในช่วงแรก ภายหลังปรับจนลงตัว
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	ความกล้าและกว้างขวางในพื้นที่	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย และระบบการจัดการ	ความร่วมมือกับคนทุกภาคฝ่าย และระบบการจัดการ	ทุกคนในชุมชนร่วมกัน	ทำงานเป็นทีม เข้าถึง แบ่งส่วนชัดเจน มีหัวหน้ากลุ่มสอดส่องดูแลใกล้ชิด มีเทคนิคจัดการผู้ค้าโดยเฉพาะแผงเร่
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร	ไม่มี พี่อยากทำ (ภูมิใจมาก)	เชียงใหม่ ประจวบคีรีขันธ์/นำมาปรับใช้ให้มีความเป็นตรัง เช่น เน้นเอกลักษณ์ด้านอาหาร เพราะตรังเป็นเมืองคนช่างกิน อาหารหลากหลายมีเอกลักษณ์	เชียงใหม่ พิษณุโลก/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของจังหวัดมาใช้เช่น เน้นพื้นที่พักผ่อน ร่วมกับการเดินเลือกสินค้า เน้นสินค้าที่มีเอกลักษณ์สุราษฎร์	เชียงใหม่/นำมาปรับใช้ให้ โดยยกเอาความโดดเด่นของที่ตั้งถนนคนเดินมาใช้ คือถนนสายกลาง มีอาคารเก่าที่มีเอกลักษณ์ คนได้ดูอาคารควบคู่กับดูสินค้า(วันปกติมี	ปาย เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน น่าน ชะอำ หัวหิน ไปศึกษาระบบการทำงาน จัดการคนบุคลากร กฎระเบียบ แต่ต้องมาปรับใช้เพราะคนทางใต้จะค่อนข้างแข็ง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
				การค้าขายอยู่แล้ว)	
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	สร้างสีสัน โดยการจัดแนวทาง (Theme) ที่ต่างกันทุกสัปดาห์ มีการประกวดและให้ของรางวัลสำหรับผู้ที่แต่งตัวตามแนวทาง มาเดินถนนคนเดิน	มีสีสันที่เป็นชานชาลารถเข้าออก เป็นที่พบกันของผู้มาเยือน และเจ้าบ้าน มีสินค้าพื้นถิ่นเมืองตรัง	มีสินค้าที่แสดงออกถึงจังหวัด เช่น โอทอปสุราษฎร์ ของ ทำมือ	ตั้งอยู่บนถนนที่มีประวัติศาสตร์ มีอาคารเก่า เป็นตลาดชาวบ้าน อบอุ่น	เป็นย่านกำแพงเมืองเก่า บ้านเรือนบนถนนมีน้อย ปัญหาไม่ค่อยมี ถนนกว้างขวาง ที่จอดรถพอเพียง อาหารใต้ ประเพณี วัฒนธรรมใต้
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่ อย่างไร	มีมากกว่าความเป็นตลาดนัด โดยมีการเปิดพื้นที่สำหรับการแสดงความสามารถ มีการคัดเลือกสินค้า คัดเลือกผู้ค้า และกำหนดกติกาสำหรับผู้ที่มาถนนคนเดิน	ต่างกัน ถนนคนเดินไม่ใช่ตลาดนัด ถนนคนเดินมีแนวคิดมีเอกลักษณ์สื่อถึงความเป็นตรัง ไม่เน้นขายของอย่างเดียว เน้นการท่องเที่ยวด้วย	ต่างกัน ดีกว่าตลาดนัด สินค้าและบรรยากาศมีการเน้นความเป็นสุราษฎร์ธานี ตลาดนัดมีความเหมือนกันหมด ไม่มีเอกลักษณ์	ต่างกัน ถนนคนเดินดีกว่าตลาดนัดเน้นขายของ ถนนคนเดินมีเน้นวัฒนธรรมของแต่ละพื้นที่ด้วย	เป็นตลาดนัดย่อยๆ ที่มีการจัดระเบียบ บังคับการใช้พื้นที่ชัดเจน มีแนวคิด ไม่ใช่ค้าขายอย่างเดียว แต่ต้องส่งเสริมเอกลักษณ์เมืองเก่าด้วย เป็นนโยบายของราชการ
30.มีข้อแนะนำในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆ หรือไม่ อย่างไร	ควรมีการดำเนินการแบบครบวงจร เพราะทำให้ควบคุมให้ถนนคนเดิน ไปในทิศทางที่กำหนดไว้ได้ง่าย ทั้งผู้ค้า และนักท่องเที่ยว	ต้องมองในแง่คนนอกที่เข้ามาท่องเที่ยวและมองความต้องการคนในพื้นที่เองด้วย ถนนคนเดินจึงจะไปรอด	ควรขอความร่วมมือจากทุกฝ่าย ทำให้เกิดการจัดการง่ายขึ้น	ความร่วมมือของคนในชุมชน	ควรศึกษาดูงานก่อนทำ นำมาปรับใช้ให้เหมาะสม ควรปรับปรุงกายภาพให้เอื้อต่อการเดิน ต้องอดทนรอจนกว่าจะติด ใช้เวลาเป็นปี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วเราประสานความร่วมมือได้อย่างไร	ไม่มี เพราะเป็นของเอกชนดำเนินการในพื้นที่ของเอกชนด้วยกัน (คนกันเองทั้งนั้น)	ผู้ขัดผลประโยชน์จากการประมูลพื้นที่รถไฟ ประสานความร่วมมือโดยแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน (ซับซ้อนมาก)	คนสัญจรที่ใช้เส้นทางประจำประสานความร่วมมือโดยขอความกรุณาแนะนำให้ใช้เส้นทางอื่น	ไม่มี	ชาวบ้านบางส่วนตลาดเปิดท้ายที่อื่นร้านค้ารถเข็นนอกถนนคนเดินที่เสียลูกค้า
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง การเปลี่ยนแปลงผู้บริหารท้องถิ่นมีผลต่อถนนคนเดินไหม	ไม่มี เพราะเป็นของเอกชนดำเนินการในพื้นที่ของเอกชน	มี การเปลี่ยนผู้บริหาร ทำให้นโยบายและแผนเปลี่ยนไปจึงต้องร่างใหม่โดยอาศัยตัวอย่างของเดิม	มี การเปลี่ยนผู้บริหาร ทำให้นโยบายและแผนเปลี่ยนไปจึงต้องร่างใหม่โดยอาศัยตัวอย่างของเดิม	ไม่มี เพราะชาวบ้านจัดการกันเอง	มี ถนนคนเดินเป็นนโยบายหาเสียงของนายกเทศมนตรี เป็นแผนนโยบายท่องเที่ยว การเปลี่ยนแปลงจะมีผลเมื่อนโยบายเปลี่ยน
33.ท่านคิดว่าถนนคนเดินเกี่ยวข้องกับประเด็นนี้หรือไม่อย่างไร -การท่องเที่ยว -เศรษฐกิจชุมชน -ความเข้มแข็งและปฏิสัมพันธ์ชุมชน -สร้างเสริมสังคมวัฒนธรรม	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	เกี่ยวทุกประเด็นที่มี -เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวสำหรับคนในท้องที่และผู้มาเยือน -ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้ เกิดที่ปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ชุมชนเข้มแข็งขึ้น -สร้างเสริมสังคมและวัฒนธรรม โดยใช้เป็นพื้นที่	มากที่สุด คือ ท่องเที่ยวเศรษฐกิจชุมชน ส่งเสริมสังคมวัฒนธรรม เกี่ยวข้องน้อยกับเรื่องสุขภาพ สิทธิคนเดินเท้า

ภาคใต้	ภูเก็ต	ตรัง	สุราษฎร์ธานี	เกาะสมุย	สงขลา
-สุขภาพและสุขภาวะ -สิทธิในการใช้ถนนโดยคนเดินเท้า อื่นๆ มีเพิ่มเติมหรือไม่	แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย และมีการควบคุมในเรื่องของบุหรีและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์อย่างเคร่งครัดโดยทีมของผู้จัดเอง	แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	แสดงออกของคนทุกเพศทุกวัย -มีสุขภาพสุขภาวะที่ดี มีพื้นที่ส่วนรวม พักผ่อนแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน	
34.ในจังหวัดท่านมีถนนคนเดินที่อื่นอีกหรือไม่ (ระบุ)	ไม่มี	ไม่มีถนนคนเดิน มีตลาดเปิดท้ายช่วงเย็น ซึ่งเปิดมาก่อนถนนคนเดิน	ถนนคนเดินเมืองท่าข้าม อำเภอพุนพิน	-ถนนคนเดินวันศุกร์ที่ตลาดเก่าบ่อผุด -ถนนคนเดินวันอาทิตย์ที่ชุมชนละไม -ถนนคนเดินวันพฤหัสบดีที่ชุมชนแม่น้ำ	ไม่มี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ข
ตารางสรุปการวิเคราะห์ระดับภาค

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ ข-1 สรุปการวิเคราะห์ระดับภาค

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
ถนนที่สำรวจ	เชียงใหม่ เชียงราย (2 ที่) พิษณุโลก ลำปาง	ราชบุรี นครสวรรค์ อุทัยธานี	ขอนแก่น เชียงคาน	สงขลา ภูเก็ต ตรัง สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย	
1.วันลงพื้นที่	มกราคม 2555	เมษายน และพฤษภาคม 2555	เมษายน 2555	มีนาคม และพฤษภาคม 2555	มกราคมถึงพฤษภาคม 2555
2.ก่อตั้งเมื่อ	กลุ่มบุกเบิกตั้งแต่ 2545 จนมีมากที่สุดในปัจจุบัน	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบายรัฐบาลที่ส่งเสริมถนนคนเดินในทุกจังหวัด	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบายรัฐบาลที่ส่งเสริมถนนคนเดินในทุกจังหวัด	เริ่มมีถนนคนเดินนับแต่ปี 2550 ส่วนมากเป็นตามนโยบายรัฐบาลที่ส่งเสริมถนนคนเดินในทุกจังหวัด	ภาคเหนือมีมานานที่สุด คือ 10 ปี (2545-2555) ส่วนภาคอื่นพัฒนามาได้ 3-5 ปี
3.วัน เวลาปิดถนน	เสาร์/อาทิตย์	ศุกร์/เสาร์/อาทิตย์	วันเสาร์ ยกเว้นเชียงคานที่ปิดทุกวัน	พฤหัสบดี/ศุกร์/เสาร์/อาทิตย์	ส่วนมากเสาร์/อาทิตย์ หากมีหลายแห่งจะสลับวันกันไป
4.ความยาวถนนที่ปิด	มีความยาวมาก 500-2000 เมตร	ระยะทางสั้นๆ ประมาณไม่เกิน 500 เมตร	ประมาณ 950 เมตร ยกเว้นเชียงคานที่ยาวกว่า 2.8 กิโลเมตร	มีความยาวประมาณ 1000-1500 เมตร	ภาคกลางมีระยะสั้น ส่วนภาคเหนือมีระยะทางยาวกว่าที่อื่น ยกเว้นเชียงคานที่ยาวกว่า 2.8 กิโลเมตร
5.ความกว้างถนน	6-15 เมตร	8-12 เมตร	6-20 เมตร	6-18 เมตร	เฉลี่ยประมาณ 12 เมตร ขึ้นกับขนาดถนนเดิมของพื้นที่นั้น
6.บริเวณที่ปิดถนน	กลางเมือง ย่านการค้าหน้าเมือง	กลางเมือง ย่านการค้าใกล้แม่น้ำ	กลางเมือง ย่านการค้าริมน้ำโขง	กลางเมือง ใกล้ทะเล	กลางเมือง ย่านการค้า ใกล้แม่น้ำ
7.จำนวนร้านค้า	700 - 3,000 แผง	150 – 300 แผง	400 – 900 แผง	100 – 400 แผง	ขนาดเล็กเป็นหลัก 100-500 แผง ในภาคใต้ ขนาดกลางประมาณ 500-

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					1,000 แผง ในภาคอีสาน ขนาดใหญ่ 1,000-2,000 แผง และขนาดใหญ่มาก คือ 2,000-3,000 แผง พบเฉพาะในภาคเหนือ
8.ชื่อถนนคนเดิน สโลแกน หรือคำขวัญ (ถ้ามี)	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ กายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม	มี เกี่ยวกับเชิงประวัติศาสตร์ เศรษฐกิจ ท่องเที่ยว สังคม และวัฒนธรรม	ส่วนมากเน้นจุดเด่นของพื้นที่
9.การจัดแบ่งและใช้พื้นที่	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งพื้นที่เป็นส่วนๆ ตามประเภทสินค้า กิจกรรม และแนวคิดที่ต้องการส่งเสริม ขนาดแผงประมาณ 1.5*2 เมตร	แบ่งการใช้พื้นที่คล้ายตลาดนัด คือ ตามประเภทสินค้า แต่มีความต่างกับตลาดนัดที่กิจกรรมสังคม วัฒนธรรม และแนวคิดเฉพาะของพื้นที่นั้นๆ
10.ประเภทกิจกรรม	เน้นอัตลักษณ์ล้านนา สนุกสนาน มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ สิทธิ เสรีภาพ การเมือง	เน้นอัตลักษณ์ลุ่มน้ำภาคกลาง ชาวนา พ่อค้าจีน เมืองริมน้ำมีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ เสรีภาพ	เน้นอัตลักษณ์อีสาน ลุ่มน้ำโขง มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ สิทธิ เสรีภาพ	เน้นอัตลักษณ์ภาคใต้ บรรยากาศท่องเที่ยว ทะเล มีกิจกรรมหลากหลาย ทั้งสิ่งแวดล้อม สังคม วัฒนธรรม สุขภาวะ เสรีภาพ	แปรไปตามพื้นที่ ทั้งเชิงอัตลักษณ์ ประเภทกิจกรรม ขนาดชุมชนหรือเมืองที่ถนนคนเดินนั้นตั้งอยู่ โดยกิจกรรมสังคมวัฒนธรรมจะโดดเด่นที่สุด
11.จุดเด่นและลักษณะเฉพาะ	ขนาดใหญ่ หลากหลาย ล้านนา ประวัติศาสตร์ สนุกสนาน ศิลปะการแสดง รำฟ้อนล้านนา รำวง ย้อนยุค	ขนาดเล็ก กะทัดรัด บรรยากาศชุมชน ลุ่มน้ำ พ่อค้าจีน ความเก่าแก่ ย้อนยุค อาหารไทยดั้งเดิม ศิลปะ ดนตรีร่วมสมัย	ขึ้นกับบริบท มีทั้งบรรยากาศอนุรักษ์ และร่วมสมัย ศิลปะและอาหารพื้นเมืองและร่วมสมัย	ขนาดเล็ก บรรยากาศทันสมัย ผ่อนคลาย อาหารภาคใต้ ตะลุง ทะเล ประวัติศาสตร์ เก่าแก่ ย้อนยุค	ขึ้นกับทรัพยากรดั้งเดิมในพื้นที่ว่ามีอะไรโดดเด่น ก็จะนำมารื้อฟื้นหรือจัดฉากให้เห็นภาพนั้นๆ เพื่อสร้างจุดเด่นให้จดจำ

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
	อาหารพื้นเมือง				ได้
12.ตำแหน่งถนน ความสัมพันธ์กับผังเมือง ประวัติศาสตร์	ถนนสัมพันธ์กับพื้นที่มาก ทั้งเชิงความเป็นศูนย์กลาง เชื่อมต่อ แหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ราชการ ความเก่าแก่ มีประวัติศาสตร์ เรื่องเล่า	ถนนสัมพันธ์กับชุมชนดั้งเดิม มักเกิดในย่านการค้า ย่านตลาดที่เคยติดตลาดแล้วในอดีตจนปัจจุบัน	ขึ้นกับพื้นที่ มีทั้งระดับชุมชน ระดับเมือง สัมพันธ์กับแหล่งท่องเที่ยว ศูนย์ราชการ ความเก่าแก่ มีประวัติศาสตร์ เรื่องเล่า	ถนนสัมพันธ์กับย่านเก่าที่มีนักท่องเที่ยวคึกคักอยู่เดิม ถนนคนเดินปรับเปลี่ยนพื้นที่ให้มีจุดขายมากขึ้น	โดยมากเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ของพื้นที่ เป็นย่านการค้าเดิม ย่านประวัติศาสตร์เก่าแก่ ศูนย์รวมอำนาจการปกครอง
13.องค์ประกอบกายภาพที่ส่งเสริมถนนคนเดิน -ตัวถนน -ภูมิทัศน์ ต้นไม้ -วัสดุ ผิวถนน -อาคารข้างเคียง -พื้นที่เปิดโล่ง -สาธารณูปโภค -ที่จอดรถ -อื่นๆ (ถ้ามี)	ขนาดถนนรองรับได้มาก สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทางสวยงาม มีร่มเงา อาคารเก่าสวยงามข้างเคียง โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถไม่เพียงพอกับจำนวนผู้มาใช้	ขนาดถนนกะทัดรัด ใกล้ชิด สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทาง สวยงาม มีร่มเงา อาคารเก่าสวยงามข้างเคียง โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถเพียงพอเพราะคนไม่มากนัก	องค์ประกอบขึ้นกับพื้นที่ มีทั้งแบบเล็กๆ กะทัดรัด บรรยากาศชุมชน ที่จอดรถดับแคบ และแบบใหญ่โต กว้างขวาง เดินง่าย ที่จอดรถสะดวก พื้นที่เปิดโล่งมาก	ขนาดถนนกะทัดรัด ใกล้ชิด สภาพผิวถนนดี ภูมิทัศน์ข้างทาง สวยงาม มีร่มเงา อาคารเก่าและธรรมชาติสวยงาม โครงข่ายพื้นที่เปิดโล่ง สาธารณูปโภคครบ ที่จอดรถเพียงพอเพราะคนไม่มากนัก	จำเป็นต้องมีองค์ประกอบสนับสนุนเชิงกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม องค์ประกอบเหล่านี้เป็นปัจจัยให้เกิดลักษณะและบรรยากาศเฉพาะ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคของการใช้และเข้าถึงพื้นที่ด้วย
14.การบริหารจัดการโดยหน่วยงานใดบ้าง/ใช้คนประมาณกี่คนต่อการปิดถนนหนึ่งครั้ง/คนทำงานได้เบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนหรือไม่	เทศบาลร่วมกับภาคีเครือข่าย ใช้คนจำนวนมาก ประมาณ 80-100 คน มีเฉพาะที่กาดกองต้าที่เป็นแบบชุมชนจัดการเอง	เทศบาลร่วมกับชุมชนในการบริหารจัดการ ถนนขนาดเล็กมักดำเนินการเองโดยชุมชน ใช้คนประมาณ 20 คน	เทศบาลร่วมกับชุมชนภาคีเครือข่ายในการบริหารจัดการ ใช้คน 10-50 คนในการดำเนินการต่อละครั้ง	เทศบาลร่วมกับชุมชนในการบริหารจัดการ มีทั้งรัฐและเอกชนดำเนินการใช้คน 10-20 คน	เทศบาลเป็นองค์กรหลักในการจัดการทั้งพื้นที่และงบประมาณ เป็นหน่วยงานที่พร้อมเพราะมีหลายฝ่ายอยู่ในองค์กร การจัดการโดยเทศบาลจะมีลักษณะเบ็ดเสร็จ ใช้กำลังคน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					ได้เต็มที่ มีการเก็บค่าธรรมเนียมผู้ค้าและแบ่งปันค่าใช้จ่ายแก่คนทำงาน ในกรณีชุมชนจัดการจะเป็นแบบร่วมแรงร่วมใจ ไม่เก็บค่าธรรมเนียม ไม่มีการให้ค่าตอบแทนคนทำงาน แต่ชุมชนได้ประโยชน์จากการกระตุ้นเศรษฐกิจสังคมวัฒนธรรมแก่พื้นที่ ส่วนเอกชนจะเป็นการบริหารคล้ายเทศบาล
15.มีการแบ่งให้เอกชนเข้ามาจัดการไหม เช่น เครือข่ายพ่อค้าตลาดนัด	เครือข่ายพ่อค้าเป็นการรวมตัวกันเองในกลุ่ม มีการใช้เครือข่ายศิลปิน	ใช้ความสมัครใจของผู้มาร่วมทั้งผู้ค้าและผู้จัดกิจกรรม ไม่มีการจัดฉากมากนัก เป็นไปตามสภาพเดิม	สำหรับเชียงคาน จะใช้กลไกชุมชนเป็นผู้คัดสรรและจัดการส่วนของขอนแก่นใช้การคัดเลือกตลอดจนการสมัครเข้ามาเอง โดยผู้จัดจะจัดการให้มีกิจกรรมสม่ำเสมอ	มีการจัดการผู้ค้าในช่วงแรก จนอยู่ตัว ผู้กิจกรรมมาโดยสมัครใจมาเอง เพราะมีคนเดินมากเป็นที่ดึงดูด	เครือข่ายผู้ค้าผู้จัดกิจกรรมมีส่วนในการจัดการให้เกิดถนนคนเดินที่มีความหลากหลายและน่าสนใจ ทั้งนี้ขึ้นกับความคึกคักของเศรษฐกิจ คนเดินและนักท่องเที่ยวที่มีอยู่
16.มีการเซ้งแผงต่อหรือไม่	มีทำกันเอง ผู้จัดการไม่รับรู้	ไม่มี	มีทำกันเอง ผู้จัดการไม่รับรู้	ไม่มี	ถนนคนเดินขนาดใหญ่ คนมาก เงินหมุนเวียนสูงมักมีปัญหาคนแย่งกันเข้ามาและทำให้เกิดการเซ้งกันเอง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
					มักจะไม่มีรายจ่าย เพราะค่าใช้จ่ายรับผิดชอบกันเองทั้งค่าไฟและเก็บขยะ หากถนนคนเดินขนาดใหญ่ มีค่าธรรมเนียม ใช้คนมาก ค่าไฟมาก ค่าดำเนินการของทีมงานมาก ก็จะมีค่าใช้จ่ายสูงตามไปด้วย
20.ระเบียบการและกติกาการเข้ามาถนนคนเดินมีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีทั้งระเบียบผู้ค้า เช่น การขาด ลา จำกัดประเภทสินค้าและกิจกรรมต้องห้าม ภาชนะที่ใช้ การประกอบอาหาร ตลอดจนระเบียบสถานที่และคนเดิน เรื่องการเข้าออก การจอดรถ ระเบียบชุมชน เช่น ความร่วมมือของคนในชุมชนต่อถนนคนเดิน	มีระเบียบการ ข้อกำหนด แต่ไม่มากนัก เพราะถนนขนาดเล็กและเป็นคนในชุมชน	มีทั้งระบบธรรมนูญชุมชนในเชียงคาน และระบบจัดการของเทศบาลคล้ายของภาคเหนือ	มีระเบียบการมากน้อยไปตามขนาด จำนวนผู้ค้าและความซับซ้อนของระบบจัดการ	ขนาดถนน จำนวนผู้ค้า รายรับ ความซับซ้อนของการจัดการ การมีส่วนร่วมของชุมชน มีผลต่อระบบ ระเบียบมาก ถนนคนเดินขนาดใหญ่มักมีความซับซ้อนสูง ในขณะที่เล็กมักใช้การขอความร่วมมือเป็นกลไกในการทำงาน
21.เอกสารประชาสัมพันธ์ถนนคนเดิน ผัง แผนที่ มีหรือไม่ (ขอเอกสารแนบ ถ้ามี)	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และได้รับการส่งเสริมจากประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	ใช้การบอกปากต่อปาก ได้รับการส่งเสริมจากประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และได้รับการส่งเสริมจากประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	มีสื่อของตนเอง เป็นที่รับรู้ และได้รับการส่งเสริมจากประชาสัมพันธ์หลายระดับ ทั้งคนเดิน สื่อเอกชน ท้องถิ่น รัฐ	ถนนคนเดินมักได้รับการสนับสนุนโดยสื่อท่องเที่ยว ข่าวท้องถิ่น ททท. ตลอดจนจัดทำสื่อของตนเองในรูปผ่านพับ แผ่นป้าย เว็บไซต์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
22.ผลสำรวจเบื้องต้นมีหรือไม่ (ขอรายงานแนบถ้ามี)	ถนนคนเดินใหญ่ ๆ มักมีงานศึกษามาก ที่เปิดใหม่ยังไม่ค่อยมี	มีบ้างแต่ไม่ครอบคลุม โดยมากเป็นผลประเมินโดยหน่วยงาน	มีงานศึกษาบ้าง แต่ยังขาดงานวิจัยเชิงลึกของถนนคนเดินแต่ละแห่ง	มีบ้างแต่ไม่ครอบคลุม โดยมากเป็นผลประเมินโดยหน่วยงาน	มีผลประเมินหน่วยงานในเชิงสัมทธิ์ผล แต่ยังขาดการประเมินเชิงลึกให้เห็นลักษระเฉพาะและแนวโน้ม
23.ผลสัมฤทธิ์ที่ได้ตามคาดหวังหรือไม่ อย่างไร	เป็นไปตามคาดหวัง มีแนวโน้มเพิ่มเชิงปริมาณ แต่เสื่อมถอยเชิงคุณภาพ	หลายแห่งเริ่มเสื่อมความนิยมลง บางแห่งปิดตัวแล้ว ที่เหลืออยู่มักมีจุดเด่นและได้รับความร่วมมือมากจากชุมชน	เป็นไปตามคาดหวัง ยังอยู่ในช่วงทรงตัว	เป็นไปตามคาดหวัง ผลการดำเนินงานยังทรงตัว	ถนนคนเดินที่เปิดมานาน มีความอยู่ตัวในเชิงปริมาณ แต่มีแนวโน้มจะเสื่อมคุณภาพลง ต้องปรับตัวให้ผ่านปัญหาไปสู่ความยั่งยืนได้ ถนนคนเดินส่วนมากอยู่ในระยะ 3-5 ปี ที่ผ่านไปได้จึงยังคงอยู่แต่ทรงตัว แต้องการการพัฒนาไปสู่จุดที่อยู่ตัว และไปสู่ความยั่งยืนในที่สุด
24.ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน (ถ้ามี)	ปัญหาขัดแย้งผู้ค้า ความไม่สะดวกของเจ้าของพื้นที่ บริการสาธารณะไม่เพียงพอ ประสิทธิภาพการจัดการลดลง ขาดความแปลกใหม่ แนวโน้มการเมือง	ความร่วมมือของชุมชนคนเดินน้อยลง ปัญหาการเมือง นโยบายไม่คงที่	ความขัดแย้งของผู้ค้า ความร่วมมือของชุมชน ความไม่สะดวกของการเข้าออกที่จอดรถ	พื้นที่ขายไม่พอ ความไม่สะดวกของผู้อยู่อาศัย ขาดความเข้าใจร่วมกัน	ปัญหาแบ่งเป็นส่วนผู้จัดการและการเมืองหน่วยงาน ผู้ค้า คนเดิน ผู้อาศัย ชุมชน แต่ละฝ่ายมีปัญหาและอุปสรรคที่ต่างกัน ประสานผลประโยชน์ร่วมกันไม่ได้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
25.ผลกระทบต่อผู้อาศัย ความร่วมมือที่ได้รับจากเจ้าของพื้นที่	มีมาก หากอยู่ในย่านชุมชน พักอาศัยการค้า คนฐานะดี ไม่ได้ประโยชน์ใดจากถนนคนเดิน	โดยมากอยู่ย่านการค้า จึงมักมีปัญหาจากผู้อาศัยที่มีรายได้จากการค้าเดิม ไม่ต้องการถนนคนเดิน	มีบ้างเรื่องความไม่สะดวกของชาวบ้าน แต่หากถนนคนเดินบนถนนศูนย์ราชการมักไม่ค่อยมีปัญหา	มีในช่วงแรก แต่โดยมากผู้อาศัยเป็นผู้ค้าเอง	หากอยู่ในย่านชุมชนมักมีปัญหา คนมีเงินไม่ต้องการพึ่งถนนคนเดิน หากอยู่ส่วนราชการปัญหาลดลง หากชุมชนได้ประโยชน์ทางใดทางหนึ่งก็จะดีขึ้น
26.กลไกในการจัดการให้สำเร็จ	ความชัดเจนของกติกา การกำกับดูแลทั่วถึง การพูดคุยกัน การเลือกพื้นที่ให้ปลอดปัญหา	พูดคุยกัน หาจุดยืนร่วมกัน ไม่พยายามสร้าง จัดฉากเกินไป	ความชัดเจนของกติกา ถึงลูกถึงคน เข้าถึงชุมชน มีประชาพิจารณ์ เลี่ยงพื้นที่ที่อาจมีปัญหา	ความร่วมมือ ทำงานเป็นทีม ถึงลูกถึงคน มีเทคนิคจัดการปัญหาผู้ค้า เลือกพื้นที่เหมาะแต่แรก	ความชัดเจนของกติกา มีความร่วมมือด้วยการหาจุดยืนร่วมกัน
27.มีโมเดลในการทำถนนคนเดินจากที่อื่นหรือไม่ นำมาใช้อย่างไร(เช่น เหมือนกันหรือปรับเปลี่ยนบ้างอย่างไร)	สีลม เชียงใหม่ เชียงราย ต่างประเทศ	เชียงใหม่ พิษณุโลก อัมพวา	เชียงใหม่ เชียงราย ปีนัง มะละกา	เชียงใหม่ ชียงราย พิษณุโลก หัวหิน ภูเก็ต	
28.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากที่อื่นหรือไม่ อย่างไร	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิธีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิธีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิธีจัดการ เป้าหมาย	ต่างที่อัตลักษณ์ แนวคิด รูปแบบ โมเดลวิธีจัดการ เป้าหมาย	จากการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ถนนคนเดินจึงมีลักษณะร่วมกันแต่มีความแตกต่างไปตามบริบทและปัจจัย ตลอดจนทางเลือกของแต่ละที่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

การวิเคราะห์รายภาค	ภาคเหนือ	ภาคกลาง	ภาคอีสาน	ภาคใต้	สรุป
29.ท่านคิดว่าถนนคนเดินที่ทำอยู่ มีความแตกต่างจากตลาดนัดหรือไม่อย่างไร (เป็นตลาดนัดแล้วดี ไม่ดีอย่างไร)	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	มีส่วนเหมือนแต่ต่างที่การควบคุม แนวคิด วิธีจัดการ ผลที่ได้รับที่กว้างกว่า	ส่วนมากไม่เห็นว่าการเป็นตลาดนัดเป็นเรื่องแปลก แต่เชื่อว่าถนนคนเดินมิใช่ตลาดนัดที่มีแต่เรื่องค้าขายอย่างเดียว เพราะมีแนวคิด แนวทาง การควบคุม เป้าหมาย ต่างกัน
30.มีข้อแนะนำในการทำถนนคนเดินแก่ถนนคนเดินที่อื่นๆหรือไม่ อย่างไร	เป็นโมเดลถนนคนเดินขนาดใหญ่ให้ที่อื่นได้ ทั้งเรื่องการปรับปรุงกายภาพ ระบบจัดการ การสร้างอัตลักษณ์	มีรูปแบบถนนคนเดินชุมชนของตนเอง ที่ยังต้องปรับให้อยู่ตัว แนะนำเรื่องการรักษาอัตลักษณ์ ความร่วมมือชุมชน	ระบบจัดการ การปรับกายภาพ การสร้างบรรยากาศ	มีหลากหลาย ต่างๆ กันไป เอกใช้ได้หลายโมเดล แต่ยังไม่นิ่งเท่าที่ควร มองเรื่องความครบวงจรเป็นสำคัญ	แต่ละที่จะมีจุดแข็งต่างกัน ภาคเหนือได้เปรียบในเชิงบริบท อากาศ ประสบการณ์ ภาคกลางมีบริบท การอนุรักษ์บรรยากาศ และชุมชน ภาคใต้มีบรรยากาศ กายภาพ การท่องเที่ยว ภาคอีสานมีเรื่องการอนุรักษ์และการจัดการ
31.คนไม่ต้องการถนนคนเดินมีไหม เป็นใครบ้าง แล้วประสานความร่วมมือได้อย่างไร	มี พูดคุย วางแนวทางที่หลีกเลี่ยงการมีปัญหา อาศัยประสบการณ์ในการจัดการ	มี ชุมชน อาจต้องให้ชุมชนได้ประโยชน์ เช่น พัฒนากายภาพสังคมแก่ชุมชนไปพร้อมกัน	มี ใช้การสร้างเครือข่ายประสานความร่วมมือและเจรจากรณีเกิดปัญหา มีเวทีสาธารณะ	มีบ้าง ใช้การขอความร่วมมือและประนีประนอมไปตามกรณี	ปัญหามีทุกที่ การเจรจาประนีประนอม หาจุดร่วมกัน ประสานประโยชน์ให้ลงตัวเป็นสำคัญ
32.ถนนคนเดินมีประเด็นการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องหรือไม่ เช่น ใช้หาเสียง เปลี่ยนแปลงผู้บริหารมีผลต่อถนนคนเดินไหม	มี ผู้ค้า มาเฟีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเฟีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเฟีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มี ผู้ค้า มาเฟีย แผงเร่ ชุมชน คนรวย นักการเมือง หาเสียง	มีปัญหาร่วมคล้ายกัน ต่างกันที่จะมีมากน้อยตรงจุดใด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

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

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved