



## ลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน

### กรณีศึกษาถนนกลาง จังหวัดภูเก็ต

เมติญา ไถเหยี่ยม<sup>1</sup>, ชัยสิทธิ์ ต่านกิตติกุล<sup>2</sup>

<sup>1</sup>หลักสูตรภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

<sup>2</sup>ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

#### บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาลักษณะทางกายภาพในปัจจุบันของถนนกลาง และ ความเหมาะสมสำหรับการเป็นถนนคนเดิน 2) ศึกษาสภาพปัญหา พฤติกรรมการใช้งาน และรูปแบบ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ถนนคนเดิน 3) เสนอแนวทางในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนคนเดิน ถนนกลาง จังหวัดภูเก็ต

การศึกษานี้มีการเก็บข้อมูล 2 ลักษณะ คือ การสำรวจและการสัมภาษณ์ โดยในการสำรวจนั้น ทำการเก็บข้อมูลลักษณะทางกายภาพ การใช้พื้นที่ และลักษณะกิจกรรมที่เกิดขึ้น ส่วนการสัมภาษณ์ ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่ใช้ถนนคนเดินนั้น ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวม ข้อมูลเพื่อสนับสนุนข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ รวมถึงการศึกษาค้นคว้าทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดิน เพื่อนำมาวิเคราะห์หาข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลการศึกษาพบว่า ถนนกลางมีปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์สำหรับการเป็นถนนคนเดิน ได้แก่ ความเหมาะสมของตำแหน่งที่ตั้ง ความหลากหลายในการสัญจรเข้าถึงพื้นที่ และความสะดวกในการเชื่อมต่อกับโครงข่ายการสัญจรอื่น แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่า จุดจอดรถรับส่ง ผู้โดยสาร รถบริการ และพื้นที่จอดรถยังไม่เหมาะสม ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพมีความเหมาะสม ได้แก่ ความกว้างถนน สภาพพื้นผิวถนน รวมถึงรูปแบบการตั้งร้านค้าในถนนคนเดิน ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตามีความเหมาะสมโดยเฉพาะอย่างยิ่งรูปแบบสถาปัตยกรรมที่มีเอกลักษณ์ท้องถิ่น ปัจจัยด้านกิจกรรมค่อนข้างมีความเหมาะสม และปัจจัยด้านการบริหารจัดการของพื้นที่ยังไม่เหมาะสม ปัญหาห้องน้ำ จุดนั่งพัก อุปกรณ์ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ควรได้รับการปรับปรุง

**คำสำคัญ :** ถนนคนเดิน, ถนนกลาง, ลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์



## Desired Physical Environment of Walking Street: A Case Study of Thalang Street, Phuket

Maytiya Thaihiam<sup>1</sup>, Chaiyasit Dankittikul<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Master of Landscape Architecture Program, Faculty of Architecture, Silpakorn University.

<sup>2</sup>Department of Urban Design and Planning, Faculty of Architecture, Silpakorn University.

### Abstract

The main objective of the research were 1) to study the current physical features of Thalang Road and the reasonable suitability for using the road as a walking street, 2) to identify existing problems, user behaviours, and activity patterns which occurred in the walking street area, 3) to bring up the solution for developing the physical environment of Thalang Road in Phuket.

The study involved two data collection methods, observation and interviews. While the data were collected by survey and fieldwork observation which gathered the physical environment, the usability of the road, and the activities on the road; the user opinions and theories as to walking street were used to analyse the data for finding the results and suggestions for Thalang Road.

The results revealed that Thalang Road contained several desired physical conditions in terms of suitable location, various accesses to the site, and conveniences to connect to other transportation networks. However, while bus stops, shuttle services, and parking spaces were still not suitable, the environmental and physical elements of the road were appropriate such as the road width, the road surface, and the arrangements of stalls. Moreover, the scenery and visual aesthetics of the walking street were acceptable, especially the architectural style of buildings with distinctive local identity while the occurrence of current activities on the road was also appropriate. Lastly, as the walking street management were inefficient, the matters of toilets, sitting areas, street furniture, and several other facilities should be solved.

**Keywords :** Walking Street, Thalang Road, Desired Physical Environment



### บทนำ

“ถนนคนเดิน” (Walking Street) หรือ (Pedestrian Mall) มีเป้าหมายสำหรับการเดิน เชื่อมโยงติดต่อ พร้อมกับการรับรู้ทัศนียภาพ กิจกรรมภายนอก และสภาพแวดล้อมที่บ่งบอกถึง คุณภาพของความเจริญทางวัฒนธรรมของชุมชน เป็นหนึ่งในแนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนด ใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชน ซึ่ง รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญในภาคการท่องเที่ยว มาโดยตลอด เรียกว่า “ถนนคนเดิน” จึงทำให้ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง โดยมี กิจกรรมและการค้าควบคู่ไปด้วยเพื่อกระตุ้น เศรษฐกิจ ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวที่ สร้างรายได้ สะท้อนการเป็นพื้นที่สาธารณะ สำหรับคนทุกคน และการมีส่วนร่วมของภาค ประชาชนโดยเฉพาะคนในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง

ปัจจุบันเมื่อแนวคิดการใช้ถนนเพื่อ กิจกรรมสาธารณะและการท่องเที่ยวในสังคมไทย ถนนคนเดินจึงเกิดขึ้นอย่างแพร่หลายจนเกิดเป็น รูปแบบพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ การปิดถนนให้ คนเดินบางวันและบางเวลา ถนนคนเดินจึงมี การขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก เนื่องจาก ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีและดำเนินกิจกรรม กันอย่างเรื่อยๆ แต่ในขณะเดียวกันก็มีถนน คนเดินบางส่วนที่ไม่ประสบความสำเร็จ หรือ ไม่รักษาคุณภาพ ขาดการมีระเบียบแบบแผน และการวางแผนรองรับสถานการณ์ในอนาคต หากไม่ได้รับการจัดการหรือแก้ไขปัญหาล่าช้า อาจส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจร ปัญหาของพื้นที่ สาธารณะของชุมชน ปัญหาจากขยะมูลฝอย ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงลักษณะทาง กายภาพและสภาพแวดล้อม จึงเป็นประเด็นที่ ควรพิจารณาแนวทางการเหมาะสมสำหรับ การเป็นถนนคนเดิน

ดังนั้นวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ ประเด็นที่หนึ่ง เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพใน ปัจจุบันของถนนกลาง และความเหมาะสม สำหรับการเป็นถนนคนเดิน ประเด็นที่สอง ศึกษา สภาพปัญหา พฤติกรรมการใช้งาน รูปแบบ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ และนำข้อมูลที่ได้ไป วิเคราะห์เสนอแนวทางในการปรับปรุงลักษณะ ทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน มีการ พิจารณารวบรวมในส่วนที่มีศักยภาพที่ดี เพื่อ ส่งเสริมรักษาไว้ ในส่วนที่มีคุณภาพเชิงลบจะได้นำเสนอเพื่อหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

### ขอบเขตด้านพื้นที่ศึกษา

พื้นที่กรณีศึกษา : ถนนกลาง ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ตั้งอยู่ในย่านเมืองเก่า โดยศึกษาในรายละเอียดที่มีการปิดถนนคนเดินในช่วงวันอาทิตย์ ระยะทางประมาณ 400 เมตร



ภาพที่ 1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา ถนนกลาง อ.เมือง จ.ภูเก็ต  
ที่มา: เมติญา ไถเทียม, 2559

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางกายภาพใน ปัจจุบันของถนนกลาง และความเหมาะสม สำหรับการเป็นถนนคนเดิน



2. เพื่อศึกษาสภาพปัญหา พฤติกรรมการใช้งาน และรูปแบบกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

3. เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนคนเดินถนนกลาง จังหวัดภูเก็ต

### แนวความคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเรื่อง “ถนนคนเดิน” พัฒนามาจากการเดินเท้าที่จะช่วยสร้างกิจกรรมทางสังคมให้เกิดขึ้นตามบริเวณเส้นทางเดิน ทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและสนับสนุนปฏิสัมพันธ์ในสังคมให้มากขึ้น เป็นการเพิ่มคุณภาพในการดำเนินชีวิตของคนในชุมชน (เปี่ยมรัก ฉัตรธนาเสนีย์, 2546) ถนนคนเดินในประเทศไทยเป็นหนึ่งในแนวคิดการพัฒนาเมืองและการกำหนดใช้พื้นที่เมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตชุมชน การปิดถนนทำให้สามารถใช้ถนนเป็นลานกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจ กลายเป็นพื้นที่สาธารณะกลางเมือง เป็นแนวทางหนึ่งที่มีส่วนสำคัญในนโยบายการพัฒนาพื้นที่สาธารณะในเมือง โดยเน้นการเพิ่มพื้นที่การใช้งานสาธารณะให้แก่คนในเมือง เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน

จากการศึกษาข้อมูลจากทฤษฎีปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพของพื้นที่สาธารณะของ PPS (Project for Public Spaces) มีการประเมินของพื้นที่สาธารณะทั่วโลก โดยศึกษาจากนักวิชาการ (Guyano, 1988) (Rubenstein, 1992) (Gehl, 2013) (Søholt, 2003) (Brambilla and Longo, 1977) (วิมลสิทธิ์ ทรียงกูร, 2544) (Jacob, 1993) (Richard, 1990) และ (Lynch, 1960) รวบรวมแนวคิดที่เกี่ยวกับถนนคนเดิน สรุปเป็นปัจจัยที่มีผลกับการประสบความสำเร็จ และลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน

ถนนคนเดินในประเทศไทยมีลักษณะเป็นการปิดถนนชั่วคราวเป็นบางวันบางเวลา เพื่อจัดกิจกรรมผสมผสานทั้งการท่องเที่ยว กิจกรรมค้าขาย และวิถีชีวิต จะเห็นได้ว่า การพัฒนาคุณภาพการใช้ชีวิตของคนให้มีปฏิสัมพันธ์ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นโดยการพยายามสร้างความสมดุลระหว่างการใช้พื้นที่การเดินทาง สภาพนิเวศน์ สังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจ และถนนคนเดินเป็นตัวกลางที่มีบทบาทเป็นพื้นที่สำหรับประชาชนที่ใช้พื้นที่และตอบสนองความต้องการของผู้อาศัยในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น (เกียรติ วิจะกุล, 2525)

แนวคิดเมืองน่าอยู่ มีกลยุทธ์ในการจัดการกับสภาพแวดล้อมเมืองในเชิงการบริหารจัดการ (Management) ให้สภาพแวดล้อมเป็นไปได้ด้วยความมีระเบียบ “เมืองน่าอยู่และชุมชนน่าอยู่” (Liveable City) หมายถึง “ชุมชนที่อยู่อาศัยทั้งในเขตเมืองและชนบทที่มีสภาพแวดล้อมและคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร มีชุมชนที่เข้มแข็งมีความสะอาดปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคงมีวัฒนธรรมและจิตวิญญาณที่เป็นเอกลักษณ์ของเมืองและชุมชน” คีชนิวัตความเป็นเมืองน่าอยู่ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดคุณลักษณะสำคัญของเมือง 5 ด้าน คือ ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ด้านกายภาพ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการบริหารและการจัดการ (รุจิโรจน์ นามบุตร, 2547)

“เมืองมีชีวิต การใช้พื้นที่สาธารณะ” (Life Between Building: Using Public Space) ได้กล่าวถึง การจัดการคุณภาพของพื้นที่สาธารณะในเขตพื้นที่เมืองถึงการผสมผสานของกิจกรรม (Gehl, 2013 : 14-19) ได้จำแนกกิจกรรมที่เกิดขึ้นในโครงข่ายพื้นที่โล่งของเมือง

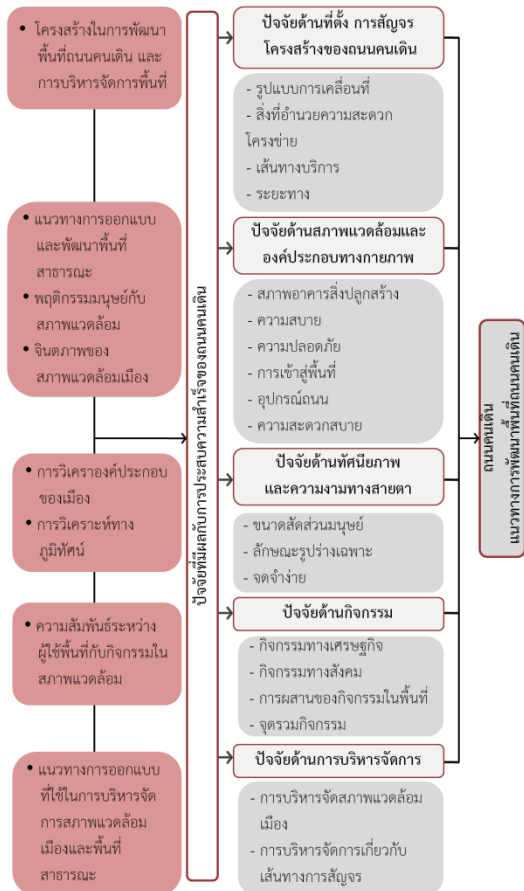


ซึ่งแต่ละประเภทต้องการพื้นที่ที่มีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มีลักษณะที่แตกต่างกัน แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

1. กิจกรรมจำเป็น
2. กิจกรรมทางเลือก
3. กิจกรรมทางสังคม

นอกจากนี้ยังมีองค์ประกอบบางประการที่ส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน เช่น แนวความคิดเกี่ยวกับเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว จินตภาพของสภาพแวดล้อมเมืองและองค์ประกอบของเมือง (Lynch, 1960: 21) มีองค์ประกอบหลัก 5 ประเภท คือ

1. เส้นทาง (Path)
2. เส้นขอบ (Edges)
3. ย่าน (Districts)
4. จุดรวมกิจกรรม (Nodes)
5. ที่หมายตา (Landmarks)



แผนภูมิที่ 1 กรอบแนวความคิดในการศึกษา

### วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยสำหรับการศึกษาลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนกลาง จังหวัดภูเก็ต โดยลำดับการศึกษาดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลทุติภูมิ ค้นคว้ารวบรวมและจำแนกข้อมูลที่เกี่ยวข้องทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษา ได้แก่ แนวทางในการพัฒนาถนนคนเดิน การจำแนกประเภทหลักเกณฑ์ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดถนนคนเดิน รวมทั้งลักษณะกิจกรรมของถนนคนเดิน

เน้นความเป็นวัฏจักร ที่ของค์ความรู้ ยึดมั่นคุณธรรมให้เสียสละ เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้สู่สากล



2. ศึกษาข้อมูลปฐมภูมิการลงพื้นที่สำรวจ และการสังเกตการณ์ด้านกายภาพครั้งนี้ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล คือ การสังเกตการณ์ สำรวจภาคสนาม ลักษณะกายภาพของพื้นที่ สังเกตกิจกรรม พฤติกรรมการใช้งานในพื้นที่ การสำรวจสภาพปัจจุบันของพื้นที่ โดยการถ่ายภาพและใช้วิธีการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมในถนนคนเดินในพื้นที่ศึกษา แบ่งวันธรรมดาที่ไม่มีรถปิดถนน เพื่อให้เห็นความแตกต่างของสภาพพื้นที่ และช่วงเวลาที่มีการปิดทำกิจกรรมในถนนคนเดิน

3. ผู้วิจัยได้สำรวจความคิดเห็นของผู้มาใช้ถนนในลักษณะของการสัมภาษณ์ โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการปิดถนนคนเดิน และแบบสอบถามโดยใช้วิธีการสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) ผู้ที่มาใช้ถนนคนเดินจำนวน 370 คน เก็บข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในช่วงเวลาที่ทำการปิดถนนตั้งแต่เวลา 13.00 น.- 23.00 น. เป็นการสัมภาษณ์เพื่อสนับสนุนข้อมูลที่ได้จากการสังเกตการณ์ คำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์มีดังนี้

3.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

3.2 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้พื้นที่ และความคิดเห็นเกี่ยวกับถนนกลาง

3.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ และสภาพแวดล้อมของถนนกลาง

3.4 ความคิดเห็นแนวทางการพัฒนาถนนกลางให้เหมาะสมต่อกิจกรรมถนนคนเดิน

4. สรุปลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนกลาง ตำบลตลาดใหญ่ อำเภอเมืองภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในถนนคนเดิน และพฤติกรรมการใช้งาน เพื่อนำไปสู่การออกแบบที่เหมาะสม

5. สรุปแนวทางการพัฒนาถนนคนเดิน และเสนอแนวทางการศึกษาต่อไปในอนาคต

### ผลการวิจัย

การสำรวจลักษณะทางกายภาพพื้นที่ศึกษา (1) ความสำคัญทางประวัติศาสตร์ (2) โครงข่ายการคมนาคม สภาพการสัญจร และการเข้าถึง (3) ตำแหน่งบริเวณที่ตั้งสถานที่สำคัญและรูปแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น (4) ต้นไม้เดิมถนนเดิม และอุปกรณ์ถนน (5) เส้นทาง ขอบเขตพื้นที่ร่วมกิจกรรม ภูมิลักษณะในพื้นที่ (6) สาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และ (7) โครงการพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ และเทศบัญญัติที่เกี่ยวข้อง

การสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมในขณะปิดถนนคนเดิน (1) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง (2) ทางเข้าออกสู่ถนนคนเดิน (3) อุปกรณ์ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดิน และ (4) สภาพอากาศภายในถนนคนเดิน

การสังเกตการณ์กิจกรรมในถนนคนเดินที่เกิดขึ้น ทำโดยการบันทึกกิจกรรมที่พบเห็นภายในถนนคนเดิน เป็นลักษณะการสังเกตการณ์ในฐานะของผู้มาใช้ถนนและมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษา (1) ประเภทของกิจกรรม (2) กลุ่มบุคคลที่ทำกิจกรรม (3) ช่วงเวลาที่เกิดกิจกรรม (4) กายภาพที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมในถนนคนเดิน (5) ตำแหน่งของกิจกรรมในช่วงเวลาปิดถนน และ (6) ลักษณะของกิจกรรมและปัญหาที่เกิดจากกิจกรรม

ผลการบันทึกสามารถจำแนกกิจกรรมออกได้เป็น 2 กิจกรรมหลัก คือ กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมทางสังคม สามารถนับจำนวนของกิจกรรมได้ 6 ประเภท กิจกรรมประเภท (1) ค้าขายสินค้า (2) สาธิตหัตถกรรม (3) บริการ (4) การแสดง (5) เผยแพร่และ

เน้นความเป็นวัง ปลูกพืชของคความรู้ ยึดมั่นคุณธรรมให้เชิดชู เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้สู่สากล



ประชาสัมพันธ์ และ (6) นันทนาการ จากการศึกษาพบว่า กิจกรรมประเภทค้าขายสินค้ามีจำนวนมากกว่ากิจกรรมอื่น ๆ และมีจำนวนคงเดิมไม่ลดจำนวนลงไปกว่าเดิมในแต่ละอาทิตย์ อาจกล่าวได้ว่าการปิดถนนคนเดินในถนนถลางนั้น นอกจากเป็นพื้นที่สาธารณะ และเป็นพื้นที่เพื่อการพักผ่อนของคนเมืองแล้ว การมีจำนวนของกิจกรรมค้าขายสินค้าเป็นจำนวนมากในถนน อาจนำไปสู่การปิดถนน เพื่อธุรกิจการค้ามากกว่าเป็นพื้นที่พักผ่อนของเมืองได้ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดินควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมทางสังคมที่ประกอบไปด้วยพฤติกรรมประเภทการแสดงของศิลปินหรือนักเรียน นักศึกษารวมถึงกิจกรรมประเภทนันทนาการให้มากขึ้น รวมถึงการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ทำให้เกิดความเข้าใจพื้นที่ถนนคนเดิน และหน่วยงานราชการที่ดูแลรับผิดชอบพื้นที่ร่วมกัน

ลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน ประกอบด้วย 5 ปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจรและโครงสร้างของถนนคนเดิน
2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ
3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตา
4. ปัจจัยด้านกิจกรรม
5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

**ตารางที่ 1** แสดงข้อมูลเกี่ยวกับความเหมาะสมของปัจจัยที่ส่งผลต่อลักษณะทางกายภาพของถนนคนเดิน

ปัจจัยที่ส่งผลต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพของถนนคนเดิน	ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$
<b>1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจร โครงสร้างของถนน</b>	
1.1. ที่ตั้งถนนในการจัดกิจกรรม	3.14
1.2. เครือข่ายเส้นทางถนน	3.00
<b>2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ</b>	
2.1. ขนาด ความสูง และความงามของอาคาร	3.20
2.2. รูปแบบการตั้งร้านค้า	3.10
<b>3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตา</b>	
3.1. สภาพอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	3.22
3.2. รูปแบบสถาปัตยกรรม	3.20
<b>4. ปัจจัยด้านกิจกรรม</b>	
4.1. กิจกรรมการแสดง	3.13
4.2. กิจกรรมการค้า	3.10
<b>5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ</b>	
5.1. คุณภาพพื้นที่ความปลอดภัย	2.92
5.2. ทางเข้าสู่พื้นที่ได้สะดวก	2.81

หมายเหตุ: ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (n=370) ระดับ: ค่าเฉลี่ย 0.00-1.00 (มีความไม่เหมาะสม) ค่าเฉลี่ย 1.01-2.00 (ค่อนข้างไม่เหมาะสม) ค่าเฉลี่ย 2.01-3.00 (ค่อนข้างเหมาะสม) ค่าเฉลี่ย 3.01-4.00 (มีความเหมาะสม) จะแสดงผลการศึกษาในลำดับที่ 1 และ 2 ของค่าเฉลี่ยที่สูงที่สุดจากการสำรวจแบบสอบถามในถนนคนเดิน

1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจรและโครงสร้างของถนนคนเดิน

จากการศึกษาพบว่า การผสมผสานรูปแบบการเคลื่อนที่ และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้



ด้วยวิธีการที่หลากหลาย มีสิ่งให้อำนวยความสะดวก โครงข่าย ที่ตั้งถนนในการจัดกิจกรรมถนนคนเดิน มีความเหมาะสมกับกิจกรรมถนนคนเดินสามารถ เอื้อต่อกลุ่มผู้ใช้งาน สามารถรองรับการเคลื่อนที่ ต่าง ๆ ภายในถนนได้ แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่า จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร รถบริการ และพื้นที่จอด รถไม่เพียงพอ ในส่วนของเส้นทางรถบริการ ค่อนข้างมีความเหมาะสมซึ่งประกอบไปด้วย รถดับเพลิง รถขนขยะ รถพยาบาล รถส่งสินค้า เป็นต้น ระยะทางของถนนกลางมีความเหมาะสม และเป็นระยะทางที่ไม่ยาวจนเกินไป ทำให้ สามารถเดินได้ตลอดความยาวถนนทั้งไปและกลับ สร้างความน่าสนใจ และมีความหลากหลาย เชิงกิจกรรมได้

2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบ ทางกายภาพ

จากการศึกษาพบว่า ลักษณะทางกายภาพ ของความกว้างถนนและทางเดินเท้าในถนนกลาง ค่อนข้างมีความเหมาะสมในการจัดกิจกรรม ถนนคนเดิน โดยมีความกว้างของถนน 8 เมตร ทางเท้ากว้าง 0.80-1.00 เมตร สามารถรองรับ กิจกรรมถนนคนเดินได้ ในส่วนของความสะดวก ค่อนข้างเหมาะสมกับสภาพพื้นที่และลักษณะ พื้นผิวของถนน มีความสะดวกในการเดินทางไป มาและมีสภาพพื้นผิวทางเดินที่แข็งแรงสะดวกต่อ การเดินโดยไม่มีสิ่งกีดขวางภายในถนน รูปแบบ สภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างมีความเหมาะสมทั้ง ขนาด ความสูงของอาคาร และความงามของ อาคารในพื้นที่ถนน (Rubenstein, 1992: 37) กล่าวว่า องค์ประกอบอื่น ๆ เช่น รูปทรง ขนาด สีสีน และรูปแบบอย่างเฉพาะทางสถาปัตยกรรม ท้องถนนนั้นเป็นจุดสังเกตหรือสิ่งที่ผู้คนจดจำได้ง่าย สิ่งเหล่านี้มีอิทธิพลต่อการรับรู้ การเรียนรู้ และการจดจำสภาพแวดล้อมได้ง่ายขึ้น การตั้งร้านค้า

ในพื้นที่ถนนกลางค่อนข้างมีความเหมาะสม การจัดตั้งร้านบริเวณกลางถนนใช้พื้นที่ 4.00 เมตร เหลือพื้นที่ทางเดินข้างละ 2.00 เมตร รวม กับระดับพุดบาททางเดินเท้าอีก 0.80-1.00 เมตร แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่า การใช้พื้นที่ทางเท้าใน การตั้งร้านค้าบางจุดอยู่ในพื้นที่ถนนกลาง

3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงาม ทางสายตา

จากการศึกษาพบว่า การดูแลความสะอาด ของถนนกลางค่อนข้างมีความเหมาะสมในการจัด กิจกรรมถนนคนเดิน (Litman et al., 2002) ให้ ความสำคัญในการปรับปรุงคุณภาพทางสายตา ประกอบด้วย ความงามที่เกิดจากการดูแล ความสะอาด และการซ่อมบำรุง ขนาดสัดส่วน ของมนุษย์ความเหมาะสมของการจัดวางร้านค้า และกิจกรรมภายในถนนคนเดินค่อนข้างมี ความเหมาะสม (Francis, 1992) กล่าวว่า การออกแบบ ที่มีความต่อเนื่องเหมาะสมกับขนาดสัดส่วนของ ผู้ใช้สอยของอุปกรณ์ถนน จะเป็นส่วนที่ส่งเสริม ให้มีทัศนียภาพที่ดี ในส่วนของรูปแบบ สถาปัตยกรรมของอาคารมีความเหมาะสม มี ลักษณะรูปร่างเฉพาะ มีเอกลักษณ์ที่ชัดเจน คือ สถาปัตยกรรมแบบ “ชิโนโปรตุกีส” (ภาควิชา สถาปัตยกรรม, 2531 : 2-4) กล่าวว่า การที่เมือง มีเอกลักษณ์ที่ชัดเจนทำให้ผู้ไปเยี่ยมเยือนได้รับรู้ ก่อให้เกิดความเข้าใจและรู้จักเมืองนั้นมากขึ้น ส่งผลไปถึงจินตนาการหรือความงามที่เกิดจาก บรรยากาศที่รับรู้ได้จากสภาพแวดล้อมของถนน

4. ปัจจัยด้านกิจกรรม

จากการศึกษาพบว่า การผสมผสานของ กิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ถนนคนเดิน ส่งผลให้มี กิจกรรมหลากหลาย และมีรูปแบบกิจกรรมที่ เชื่อมโยงและสอดคล้องกัน ซึ่งมีทั้งกิจกรรมทาง เศรษฐกิจโดยแบ่งเป็นกิจกรรมประเภทการค้า



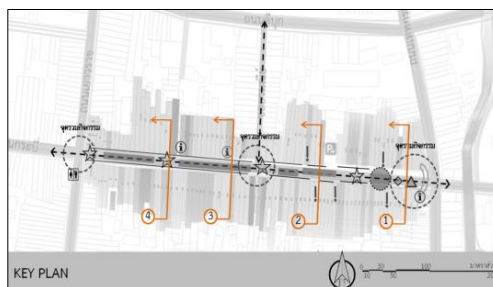


กิจกรรมประเภทหัตถกรรม และกิจกรรมประเภท การให้บริการ ในส่วนของกิจกรรมทางสังคม แบ่งเป็นกิจกรรมประเภทการแสดง กิจกรรม นันทนาการ และกิจกรรมประเภทเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ (Piet, 1996 : 45-46) กล่าวว่ การใช้สอยแบบผสมผสาน (Mixed use) ในถนน คนเดินเพื่อสร้างให้เกิดความหลากหลายของ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ แนวคิดนี้ใช้เพื่อเพิ่ม ความสัมพันธ์ทางสังคมโดยเน้นความสำคัญของ ชุมชน และผู้ที่อาศัยในบริเวณถนนคนเดิน กิจกรรมทางสังคมค่อนข้างมีความเหมาะสมของ ประเภทการแสดง (Brambilla and Longo, 1977 : 38) กล่าวว่ กิจกรรมทางสังคมตาม ความคิดเห็น ของผู้มาใช้ถนนนั้นให้ความสำคัญต่อการเดิน ถนนคนเดินรองจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ใน ส่วนของกิจกรรมทางเศรษฐกิจนั้นมีจำนวน มากกว่ากิจกรรมประเภทอื่น จึงทำให้มี บรรยากาศเต็มไปด้วยร้านค้าเป็นจำนวนมากใน พื้นที่

### 5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

จากการศึกษาพบว่า การบริการห้องน้ำ ค่อนข้างไม่เหมาะสมและมีจำนวนไม่เพียงพอ ซึ่งในพื้นที่ถนนคนเดินไม่มีห้องน้ำสาธารณะ ให้บริการเนื่องจากเป็นย่านพักอาศัย และ ย่านการค้าที่มีพื้นที่ส่วนบุคคล มีจุดบริการห้องน้ำ แบบเคลื่อนที่จากหน่วยงานเทศบาลนครภูเก็ต ตั้งอยู่บริเวณทางเข้าออกของถนนกลางเพียง 1 จุด ทำให้ไม่สะดวกต่อการไปใช้บริการ การเข้า สู่พื้นที่ถนนกลางค่อนข้างมีความเหมาะสมได้ใน ทุก ๆ ระยะ 80-120 เมตร (Jacob, 1993 : 302) กล่าวว่ ทางเข้าสู่พื้นที่ของสาธารณะได้กำหนด ว่ ในถนนหนึ่งเส้นควรจะมีทางเข้าทุก ๆ 90 เมตร และสามารถพบเห็นได้ง่ายหรือเปิดมุมมอง ดังนั้น ถนนกลางอยู่ในระยะห่างที่เหมาะสม และมี

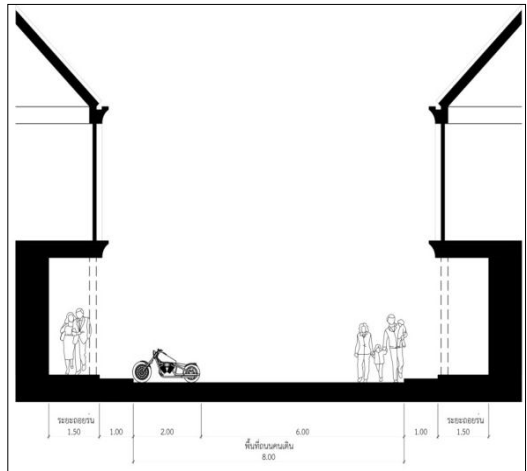
ทางเข้าสู่พื้นที่ตรงตามทีนักวิชาการกล่าวถึง ในส่วนของอุปกรณ์อำนวยความสะดวกหรือ อุปกรณ์ถนนค่อนข้างมีความเหมาะสมที่ติดตั้ง ภายในถนน แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่าจุดนั่งพัก สาธารณะ ม้านั่งจำนวนต่อพื้นที่ค่อนข้าง ไม่เหมาะสมยังขาดพื้นที่สำหรับนั่งสาธารณะ (Gehl, 2013: 192) กล่าวว่ หลักการของเมือง ที่ดีหรือสภาพแวดล้อมของย่านพักอาศัยที่ดีนั้น คือ สถานที่ที่เหมาะสมต่อการนั่งควรมีในระยะห่างที่ สม่าเสมอ เช่น ทุก ๆ 100 เมตร (330 ฟุต) ซึ่ง จำนวนที่นั่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อปริมาณผู้ใช้ พื้นที่สาธารณะ คุณภาพพื้นที่ความปลอดภัย ค่อนข้างมีความเหมาะสมในพื้นที่ และขนาด เส้นทางการสัญจรทางเท้าสะดวกไม่มีสิ่งกีดขวาง ค่อนข้างมีความเหมาะสมต่อกิจกรรมถนนคนเดิน



ภาพที่ 2 ตำแหน่งรูปตัดของกิจกรรมในถนนคนเดิน ที่มา: เมตติญา ไถเทียม, 2559

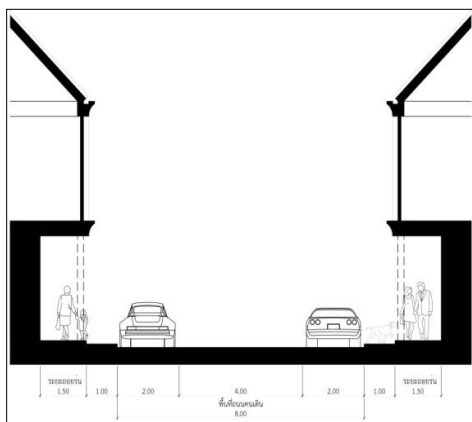


ภาพที่ 3 รูปกิจกรรมในถนนคนเดินในตำแหน่ง  
รูปตัด 1-4  
ที่มา: เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



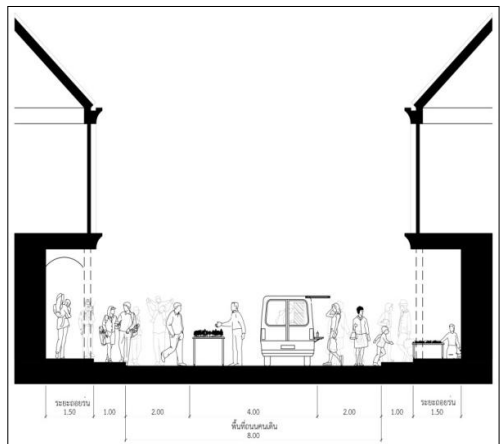
ภาพที่ 5 รูปตัดถนนกลางที่มีการจอด  
รถจักรยานยนต์ (ในวันที่ไม่มีการปิดถนนคน  
เดิน)

ที่มา: เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



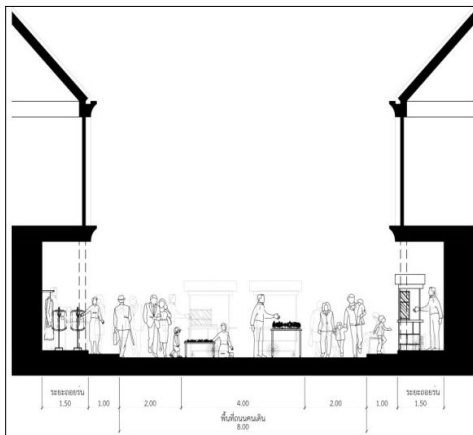
ภาพที่ 4 รูปตัดถนนกลางที่มีการจอดรถยนต์  
(ในวันที่ไม่มีการปิดถนนคนเดิน)

ที่มา : เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



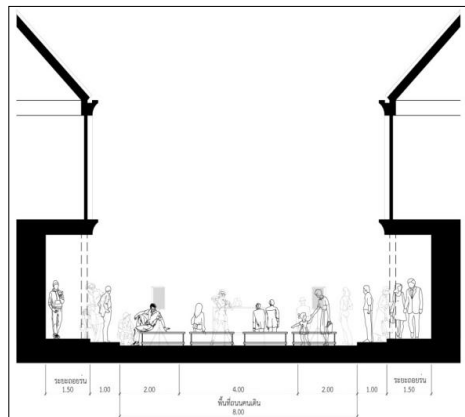
ภาพที่ 6 รูปตัดลักษณะการใช้กิจกรรมในถนนคนเดิน  
ตำแหน่งที่ 1

ที่มา : เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



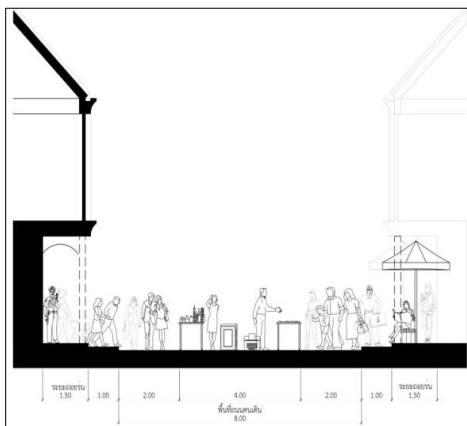
ภาพที่ 7 รูปตัดลักษณะการใช้กิจกรรมในถนนคนเดิน ตำแหน่งที่ 2

ที่มา : เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



ภาพที่ 9 รูปตัดลักษณะการใช้กิจกรรมในถนนคนเดิน ตำแหน่งที่ 4

ที่มา : เมติญา ไถเหี้ยม, 2559



ภาพที่ 8 รูปตัดลักษณะการใช้กิจกรรมในถนนคนเดิน ตำแหน่งที่ 3

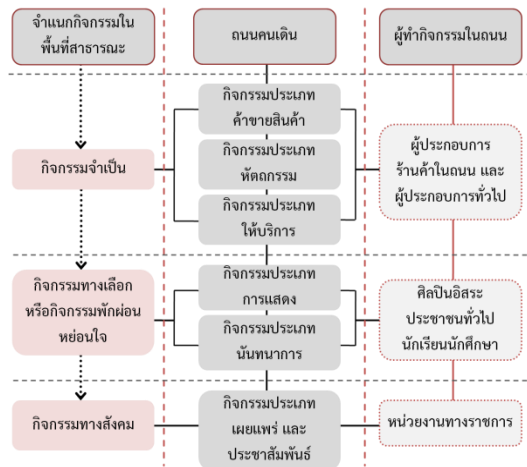
ที่มา : เมติญา ไถเหี้ยม, 2559

### สรุปและการอภิปรายผล

จากการสำรวจลักษณะพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถามพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงอายุ 15-25 ปี ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด ผู้ที่มาถนนคนเดินเป็นนักท่องเที่ยวที่มาใช้ถนนคนเดินมากที่สุด จัดเป็นกลุ่มอาชีพนักเรียนนักศึกษา โดยจำนวนครั้งของการมาท่องเที่ยวภายในถนนคนเดินของผู้ตอบแบบสอบถามนั้นพบว่า มากกว่า 6 ครั้งขึ้นไป กลุ่มที่น้อยที่สุด คือ ผู้ที่เคยเดินทางมาถนนคนเดินครั้งแรก ซึ่งจำนวนครั้งที่มาถนนคนเดินอาจแสดงได้ว่า ถนนคนเดินเป็นสถานที่ที่ผู้คนนิยมเดินทางมา และเป็นสถานที่รู้จักของผู้คนที่อยู่อาศัยในอำเภอเมือง การใช้ระยะเวลาในถนนคนเดิน 1-2 ชั่วโมง วิธีการเดินทางมาถนนคนเดินนั้น ส่วนใหญ่เดินทางโดยรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์ส่วนตัว อาจเป็นไปได้ว่าผู้ที่มาถนนคนเดินนั้นเดินทางด้วยพาหนะส่วนตัว เนื่องจากมีความสะดวกสบายและรวดเร็วมากกว่าการใช้บริการรถโดยสาร รถรับจ้าง และรถบริการ เป็นต้น



การศึกษาลักษณะเฉพาะและโครงข่ายการสัญจรในบริเวณเทศบาลนครภูเก็ตจะเห็นได้ว่า รูปแบบการเดินทางส่วนใหญ่ในเมืองภูเก็ตจะใช้พาหนะส่วนตัวในการเดินทางโดยเฉพาะ สำหรับการพึ่งพาระบบขนส่งมวลชนเป็นสัดส่วนน้อยมาก เนื่องจากระบบรถประจำทางไม่มีเส้นทางโดยสารที่เข้าถึงพื้นที่ถนนกลาง และมีเพียงรถประจำทางสายที่ 3 เท่านั้น เป็นจุดจอดผ่านบริเวณใกล้เคียงและเดินเท้าเข้าไปสู่ถนนกลางอีกเป็นระยะทาง 200-350 เมตร ซึ่งทำให้การเดินทางเป็นลำดับ 3 นั้นน่าจะเป็นการเดินทางของผู้มาใช้ถนนคนเดินที่มีที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณถนนกลางหรือชอยต่อเนื่องใกล้เคียงสามารถเดินเข้ามาสู่พื้นที่ได้สะดวกกว่าการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ ในส่วนของกิจกรรมที่ทำบนถนนกลางและกิจกรรมที่สามารถดึงดูดให้คนมาถนนคนเดินที่มีผลต่อผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุดพบว่า การทำกิจกรรมซื้อสินค้าภายในถนนคนเดิน ความยาวของถนนกลางต่อการจัดกิจกรรมถนนคนเดินนั้นมีความเหมาะสม แต่อย่างไรก็ตามยังพบว่า ควรมีระยะทางจัดกิจกรรมยาวกว่านี้ เพื่อสร้างความหลากหลายเชิงกิจกรรม อิทธิพลต่อการมาใช้พื้นที่ถนนกลางเป็นถนนที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ทำให้พื้นที่มีชีวิตชีวาสนุกสนาน อีกทั้งยังมีร้านค้าตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้



**แผนภูมิที่ 2** สรุปประเภทของกิจกรรมที่เกิดขึ้นในถนนคนเดิน

ที่มา : เมตธญา ไถให้ยม, 2559

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดินจากการศึกษาลักษณะกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดินประกอบด้วย 5 ปัจจัย ดังนี้

1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจรและโครงสร้างของถนนคนเดิน
2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ
3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตา
4. ปัจจัยด้านกิจกรรม
5. ปัจจัยด้านบริหารจัดการ

จากการถามความคิดเห็นของผู้ใช้ถนนร่วมกับการสัมภาษณ์หน่วยงานเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับถนนคนเดินกรณีศึกษาถนนกลางพบว่า ในแต่ละปัจจัยภายในพื้นที่ถนนคนเดินนั้น มีส่วนที่ต้องควบคุมรวมทั้งส่วนที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนนคนเดินแต่ละด้านให้มีประสิทธิภาพ



**ตารางที่ 2** แสดงข้อมูลเกี่ยวกับความสำคัญของ  
แนวทางพัฒนาของถนนคนเดิน

แนวทางการพัฒนาถนนกลางให้ เหมาะสมต่อกิจกรรมถนนคนเดิน	ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$
<b>1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจร โครงสร้างของถนน</b>	
1.1 กำหนดจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร	3.46
1.2 กำหนดพื้นที่จอดรถให้ชัดเจน	3.37
<b>2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ</b>	
2.1 ปรับปรุงความกว้างช่องทางเดิน	3.32
2.2 ปรับปรุงรูปแบบการตั้งร้านค้า	3.14
<b>3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตา</b>	
3.1 ควบคุมการสร้าง และปรับปรุงด้าน สถาปัตยกรรมที่สะท้อนเอกลักษณ์	3.33
3.2 ปรับปรุงความสะอาดของถนน	3.30
<b>4. ปัจจัยด้านกิจกรรม</b>	
4.1 เพิ่มพื้นที่เปิดโล่ง	3.11
4.2 ลดพื้นที่กิจกรรมการค้าบางส่วน เพิ่มพื้นที่กิจกรรมในด้านอื่น ๆ	3.06
<b>5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ</b>	
5.1 เพิ่มจำนวนของอุปกรณ์ถนนและสิ่ง อำนวยความสะดวก	3.40
5.2 เพิ่มตำแหน่งไฟส่องสว่างในถนน	3.24

**หมายเหตุ :** ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (n=370) ระดับ:  
ค่าเฉลี่ย 0.00-1.00 (ไม่สำคัญ) ค่าเฉลี่ย 1.01-2.00  
(ค่อนข้างไม่สำคัญ) ค่าเฉลี่ย 2.01-3.00 (ค่อนข้างสำคัญ)  
ค่าเฉลี่ย 3.01-4.00 (สำคัญ) จะแสดงผลการศึกษาใน  
ลำดับที่ 1 และ 2 ของค่าเฉลี่ยที่สูงที่สุดจากการสำรวจ  
แบบสอบถามในถนนคนเดินแนวทางการพัฒนาพื้นที่ถนน  
คนเดินในอนาคต

1. ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจรและโครงสร้าง  
ของถนนคนเดิน

สิ่งที่ต้องควบคุม : ควบคุมช่วงเวลาเข้า  
ออกของรถยนต์ในพื้นที่ถนนกลาง ให้เป็นไปตาม  
เวลาที่กำหนดไว้ห้ามการสัญจรรถยนต์เข้ามาใน  
พื้นที่ ช่วงเวลา 13.00 น.-23.00 น. โดยอนุญาต

ให้รถยนต์จอดตั้งสินค้าเข้าได้เฉพาะเวลา 12.00 -  
15.00 น. และช่วง 22.00 น.-23.00 น. และพื้นที่  
จอดรถในบริเวณชอยต่อเนื่องให้อยู่ในพื้นที่จำกัด  
และไม่กีดขวางบริเวณทางเข้าออกที่ต่อเนื่องกับ  
ถนนกลาง

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา: กำหนดจุด  
รับ-ส่งรถโดยสารรับจ้าง รวมถึงรถบริการต่าง ๆ  
ในบริเวณทางเข้าออกหลักของถนนคนเดิน โดย  
เป็นจุดสังเกตให้เห็นได้ชัดเจน มีจุดนั่งพักและ  
ยื่นรถบริการได้ มีระยะทางที่สามารถเดินจาก  
ถนนคนเดินถึงจุดรับส่งรถบริการได้สะดวก เพื่อ  
จัดตำแหน่งให้ชัดเจน รมรณคให้ผู้มาถนนคนเดิน  
ใช้การสัญจรของรถโดยสารรับจ้าง รถบริการ  
สาธารณะต่าง ๆ หรือผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง  
การสัญจรด้วยการใช้จักรยานหรือการเดินเท้า  
กำหนดพื้นที่จอดรถอยู่ในบริเวณที่ห่างจาก  
ทางเข้าสู่ถนนประมาณ 250-300 เมตร เนื่องจาก  
เป็นระยะทางที่สามารถเดินเท้าได้ หากกรณี  
กำหนดพื้นที่จอดรถไกลจากพื้นที่ควรมีป้ายบอก  
ทิศทาง พัฒนาทางเข้า-ออกถนนคนเดินทั้ง  
เส้นทางหลักที่มาจากถนนเทพกระษัตรีหรือที่มาจาก  
ถนนเยาวราช และชอยรมณคที่เชื่อมต่อกับ  
ถนนกลางให้เป็นทางเข้าออกได้สะดวก กำหนด  
เส้นทางบริการของรถบริการต่าง ๆ ให้เข้าถึงได้  
รวดเร็วในสถานะฉุกเฉิน โดยกำหนดบริเวณ  
เส้นทางชอยต่อเนื่องหรือถนนด้านหลังอาคารที่  
สามารถเข้าออกพื้นที่ในเวลาฉุกเฉิน เช่น เวลา  
เกิดเพลิงไหม้อาคารในถนนคนเดิน มีผู้ป่วยฉุกเฉิน  
เป็นต้น ซึ่งเส้นทางสำรองดังกล่าวควรมีขนาด  
ความกว้างของถนนที่รถบริการสามารถเข้าถึงได้  
การปิดถนนคนเดินในอนาคตควรพิจารณา  
การออกแบบบริเวณทางเท้าที่สามารถใช้งานได้  
สะดวก มีความกว้างเพียงพอประกอบด้วย  
อุปกรณ์ถนนติดตั้งไว้บนเส้นทางเท้าโดยไม่



กีดขวางเส้นทางจราจร รวมถึงมีการจัดภูมิทัศน์ ถนนด้วยต้นไม้ภายในพื้นที่ และกำหนดเส้นทางจักรยานที่ชัดเจนภายในถนนคนเดิน พัฒนาพื้นที่ทางเท้าด้วยการสร้างทางลาดขึ้น-ลง สำหรับรถเข็นคนพิการ รวมถึงพื้นผิวทางสัญจรสำหรับคนตาบอด

2. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ

สิ่งที่ต้องควบคุม: กำหนดมาตรการในการดูแลความสะอาดของทางเดินเท้า พื้นผิวของถนน อุปกรณ์ถนน และสิ่งอำนวยความสะดวกในถนนคนเดินรวมถึงประสิทธิภาพในการจัดเก็บขยะในพื้นที่ ขนาดร้านค้าและความสูงให้เป็นไปในรูปแบบเดียวกันเป็นระเบียบ เพื่อไม่ให้บดบังทัศนียภาพในถนนกลาง

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา: ปรับปรุงช่องทางการสัญจรบนทางเท้า ให้มีขนาดที่สามารถเดินสวนกันได้ (คู่มือพัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว, 2531: 9-11) ควรกว้างอย่างน้อย 1.20 เมตร (ทรรชชล ปัญญาทรง, 2551 : 14) ในบริเวณย่านการค้า ย่านพักอาศัยทั่วไปใช้ขนาด 1.20-2.00 เมตร ซึ่งความกว้างนี้เป็นเป็นเกณฑ์มาตรฐานขนาดพื้นที่ใช้เพื่อการสัญจรทางเท้า การปลูกต้นไม้ และสิ่งอำนวยความสะดวก การปรับสภาพแวดล้อมถนนให้มีส่วนธรรมชาติ เช่น ต้นไม้ในพื้นที่ที่สามารถให้ร่มเงาในเวลากลางวันรวมถึงการพิจารณาช่วงเวลาเหมาะสมในการปิดถนนซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสภาพอากาศภายในถนน ถ้าในกรณีที่ไม่สามารถเพิ่มขนาดทางเท้าได้โดยการแก้ปัญหา คือ การจัดระเบียบทางเท้าด้วยการห้ามการรुक้าทางเท้าของร้านค้าใกล้เคียงหรือลดขนาดอุปกรณ์ถนน กำหนดตำแหน่งติดตั้งอุปกรณ์ถนนที่มีไม่เพียงพอกับผู้มาใช้ถนนคนเดินได้แก่ ถึงขยะ ตู้โทรศัพท์ ตู้อุปกรณ์ดับเพลิง

จุดนั่งพัก ม้านั่ง (Gehl, 2013 : 192) ในทุก ๆ ระยะห่าง 100 เมตร (330 ฟุต) ของถนนคนเดิน การอำนวยความสะดวกในพื้นที่สาธารณะต้องคำนึงถึงห้องสุขาสาธารณะเป็นสิ่งสำคัญ เช่น รถสุขาเคลื่อนที่ไว้ในจุดบริเวณทางเข้า-ออกหลัก หรือบริเวณที่สังเกตได้ง่าย

3. ปัจจัยด้านทัศนียภาพ และความงามทางสายตาดถนน

สิ่งที่ต้องควบคุม: กำหนดมาตรฐานการควบคุมขนาดป้ายโฆษณารายละเอียด วัสดุที่ใช้ตำแหน่งการติดตั้งไม่ให้ยื่นออกมาจากร้าน หรือมีความสูงจนบดบังทัศนียภาพในถนนคนเดิน ติดตั้งร้านค้าให้มีรูปแบบที่มีเอกลักษณ์บ่งบอกถึงสถานที่

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา: ส่งเสริมทิวทัศน์ของถนนด้วยต้นไม้ที่ช่วยสร้างบรรยากาศในพื้นที่ ปรับปรุงรูปแบบของอุปกรณ์ถนนให้มีรูปแบบเดียวกัน มีขนาดเหมาะสมและดูแลรักษาง่ายเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย การปรับปรุงบริเวณด้านหน้าของสถานที่สำคัญ ศาสนสถาน และอาคารอนุรักษ์หรือที่เชื่อมต่อกับถนนไม่ให้บดบังทัศนียภาพของสถานที่สำคัญรวมถึงความสะอาดบริเวณทางเข้า-ออก

4. ปัจจัยด้านกิจกรรม

สิ่งที่ต้องควบคุม: การประกอบธุรกิจการค้าขายบางประเภท เช่น ร้านขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ คลับบาร์ เพื่อภาพพจน์ของถนนคนเดิน เสียงที่เกิดจากกิจกรรมการแสดงให้อยู่ในระดับไม่เกิน 70-100 เดซิเบล ที่ไม่รบกวนผู้อื่นในถนนได้ ค่ามาตรฐานความเข้มเสียงในพื้นที่ถนน (องค์การอนามัยโลก, WHO) ช่วงเวลาของกิจกรรมถนนคนเดินให้สอดคล้องกับสภาพอากาศ และกิจกรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลานั้น

เน้นความเป็นวัง ปลูกพืชของคความรู้ ยึดมั่นคุณธรรมให้เชิดชู เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้สู่สากล



สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา: สนับสนุนเศรษฐกิจของร้านค้าที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ เพิ่มพื้นที่สาธารณะที่สามารถรองรับกิจกรรมนันทนาการที่มีคนจำนวนมากได้ สนับสนุนกิจกรรมทางสังคมให้เกิดในพื้นที่ถนนคนเดิน สร้างการมีส่วนร่วมของผู้ที่พักอาศัยในพื้นที่ และบริเวณใกล้เคียงก่อให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชนและห่วงแหวนพื้นที่ ซึ่งรวมไปถึงการดูแลรักษาจัดการพื้นที่ถนนคนเดินภายในชุมชนได้

5. ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ

สิ่งที่ต้องควบคุม: บริเวณทางเข้าออกของถนนหลัก และถนนซอยต่อเนื่องไม่ให้มีสิ่งกีดขวางทางเข้าออก

สิ่งที่ต้องส่งเสริมและพัฒนา: คำนิยามความปลอดภัยของผู้ใช้งานในถนนคนเดิน เพิ่มตำแหน่งไฟส่องสว่างในบริเวณมุมตรอก และซอยที่เชื่อมต่อถนนเพื่อความปลอดภัยของถนนคนเดินในเวลาค่ำมืด เพิ่มพื้นที่สีเขียว เช่น สวนแนวตั้ง หรือระแนงกันแดดที่ปลูกพันธุ์ไม้เลื้อย เพื่อให้ร่มเงา สร้างบรรยากาศ ติดตั้งอุปกรณ์ถนนที่มีไม่เพียงพอในพื้นที่ถนนคนเดิน เช่น ที่นั่งสาธารณะ หอถังน้ำสาธารณะ เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาลักษณะทางกายภาพที่พึงประสงค์ของถนนคนเดิน กรณีศึกษาถนนกลางพบว่า ถนนคนเดินที่มีการปิดใช้งานแบบถาวรเหมือนกรณีศึกษาอย่างต่างประเทศนั้น ในประเทศไทยยังไม่เกิดขึ้น มีเพียงถนนคนเดินที่ปิดการใช้งานเพียงชั่วคราวในวันหยุดสัปดาห์หรือเทศกาลสำคัญ ดังนั้นเพื่อให้เป็นแนวทางในการพัฒนาถนนคนเดินในอนาคต และนำไปสู่การพัฒนาเป็นถนนคนเดินแบบถาวรที่มีการปิดถนนใช้งานจริง และประกอบไปด้วยกิจกรรมที่

หลากหลายผสมผสานเกิดขึ้นในพื้นที่ มีสภาพแวดล้อมของถนนคนเดินที่ปลอดภัย สวยงาม และเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่พักผ่อนของชุมชนที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงได้

จากสรุปปัจจัยประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ ปัจจัยด้านที่ตั้ง การสัญจรและโครงสร้างของถนนคนเดิน ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมและองค์ประกอบทางกายภาพ ปัจจัยด้านทัศนียภาพและความงามทางสายตาปัจจัยด้านกิจกรรม และปัจจัยด้านการบริหารจัดการ จากการสรุปการออกแบบและพัฒนาพื้นที่สาธารณะที่คำนึงถึงรายละเอียดของ (Søholt, 2003 : 3) ซึ่งการพัฒนาถนนคนเดินที่มีการปิดใช้งานถาวรในอนาคต ต้องประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ (1) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้มีส่วนป้องกัน (2) ปรับสภาพพื้นที่ถนนคนเดินให้เอื้อต่อพฤติกรรมต่าง ๆ (3) ปรับพื้นที่ให้มีสภาพแวดล้อมที่เพลิดเพลิน

1. ปรับพื้นที่ริมถนนคนเดินให้มีส่วนป้องกัน ประกอบไปด้วย 3 ส่วน คือ (1) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้ป้องกันจากการสัญจรรถยนต์และอุบัติเหตุ (2) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินให้ป้องกันจากอาชญากรรม (3) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินป้องกันจากความรู้สึกที่ไม่ดี

2. ปรับสภาพพื้นที่ถนนคนเดินให้เอื้อต่อพฤติกรรมต่าง ๆ ประกอบไปด้วย 6 ส่วน คือ (1) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการเดิน (2) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการยืน และพักผ่อน (3) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการนั่ง (4) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการมอง (5) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการไต่บันไดและพุดคุย (6) ปรับพื้นที่ถนนคนเดินที่เอื้อต่อการเล่น พื้นที่ผ่อนคลายเป็นสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ

3. ปรับพื้นที่ให้มีสภาพแวดล้อมที่เพลิดเพลิน ประกอบไปด้วย 2 ส่วนคือ (1) การปรับปรุงสภาพแวดล้อม



ให้มีขนาดสัดส่วนของมนุษย์ (2) ความเป็นไปได้  
สำหรับความเพลิดเพลินเกี่ยวกับสภาพอากาศ

### References

- Ampansap, S. (2003). **A Study of Desirable Physical Environment for Walking Streets: A Case Study of Tha Phra Road, Chiang Mai Province.**
- Brambilla Roberto, and Longo Gianni. (1977). **For Pedestrians only: Planning, Design and Management of Traffic-Free Zones.** New York: Watson-Guption Publications.
- Chivakul, et al., (1982). **Markets in Bangkok: Expansion and Development.** The Project of Research Affairs to commemorate The Ratanakosin Bicentennial. Bangkok: Chulalongkorn University.
- Department of Landscape Architecture Faculty of Architecture Chulalongkorn University. (1988). **Guide development of the urban landscape for tourism.** Bangkok: Chulalongkorn University.
- Gehl, Jan. (1987). **Life Between Building: Using Public Space.** New York: Van Nostrand Reinhold.
- Horayangkura, V. (1998). **Human behavior on the environment: the basic behavior to design and plan.** (6<sup>th</sup> ed). Bangkok: Chulalongkorn University.
- Jacobs, Allan B. (1993). **Great Streets.** Cambridge: The MIT Press. Master Thesis, Landscape Architecture Bangkok. Chulalongkorn University.
- Oranratmanee, R and Sachakul, V. (2012). **The Use of Public Space for Walking Street Market in Thai Urban Cities.** The Higher Education Commission and The Thailand Research Fund.
- Piet, Peter. (1996). "Street for People." **Landscape Journal** 15, 21 (September), 45-46.
- Rubenstein, Harvey M. (1992). **Pedestrian Malls, Streetscape and Urban Space.** New York: John Wiley & Sons.
- Søholt, Helle. (2003). **Life, Spaces and Buildings: Quality Criteria for Good Public Spaces and The Working Methods Dealing with Public Life.** Seattle: Design Interdisciplinary Master Studio, University of Washington.
- Tibbalds, Francis. (1992). **Making People-Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities.** London: Spon press.
- Wattthanabanchong, C. (1996). **Planning Guidelines for Solving Traffic Problems by Pedestrian Zone in Silom Road Area Bangkok Metropolis.** Master thesis, Arts (Sociology) Bangkok. Chulalongkorn University.