

การศึกษาทัศนคติของชุมชนในการทำถนนคนเดิน
กรณีศึกษา : ถนนข้าวสาร

A STUDY ON COMMUNITY'S ATTITUDE TOWARDS PEDESTRIANISATION :
A CASE STUDY ON KHAO SAN ROAD

อุมพร ศาส์ขันธ์
UMAPON PASUKNIRANT

วิทยานิพนธ์เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการวางแผนภาคและเมือง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2547

ISBN 974-9708-84-9

การศึกษาทัศนคติของชุมชนในการทำถนนคนเดิน

กรณีศึกษา : ถนนข้าวสาร

A STUDY ON COMMUNITY'S ATTITUDE TOWARDS PEDESTRIANISATION :
A CASE STUDY ON KHAO SAN ROAD



อุมพร ภาสุขนิรันต์

UMAPON PASUKNIRANT

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2547

ISBN 974-9708-84-9

เลขหมู่.....

เลขทะเบียน..... 51796

วัน,เดือน,ปี 30 ก.ค. 2547

.b.....
.i.....

**A STUDY ON COMMUNITY'S ATTITUDE TOWARDS PEDESTRIANISATION :
A CASE STUDY ON KHAO SAN ROAD**

UMAPON PASUKNIRANT

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULLFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE
MASTER OF URBAN AND REGIONAL PLANNING IN URBAN
AND ENVIRONMENT PLANNING
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2004

ISBN 974-9708-84-9

COPYRIGHT 2004

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

บัณฑิตวิทยาลัย
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การศึกษาทัศนคติของชุมชนในการทำถนนคนเดิน : กรณีศึกษาถนนข้าวสาร
A STUDY ON COMMUNITY'S ATTITUDE TOWARDS
PEDESTRIANISATION : A CASE STUDY ON KHAO SAN ROAD
ชื่อนักศึกษา นางสาวอุมพร ผาสุกนิรันต์
รหัสประจำตัว 43063021
ปริญญา การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ ผศ.ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	ลายมือชื่อ
ผศ.ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์	
ดร.นันทนา ศิริประภาศิริ	
ผศ.ดร.ขงธนินทร์ พิมลเสถียร	

วัน/เดือน/ปี ที่สอบ 21 พฤษภาคม 2547 เวลา 13.00 น. เป็นต้นไป
สถานที่สอบ ณ ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ.ดร.จงรัฐกร เจริญสุข)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....๒๕.....เดือน.....พฤษภาคม.....พ.ศ.๒๕๔๗.....

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาทัศนคติของชุมชนในการจัดทำถนนคนเดิน
นักศึกษา	กรณีศึกษา : ถนนข้าวสาร
รหัสประจำตัว	นางสาวอุมาพร ผาสุขนิรันดร์
ปริญญา	43063021
สาขาวิชา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
พ.ศ.	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์	2547
	ผศ. ดร. นิติชาญ ปลื้มอารมย์

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นการศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวและประชาชนในถนนข้าวสารเกี่ยวกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเพื่อทำถนนคนเดินในปัจจุบัน วัตถุประสงค์การศึกษามีดังนี้ 1) เพื่อศึกษาด้านกายภาพ สังคมและสิ่งแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสารโดยวิธีการสำรวจและสอบถามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวและชุมชน 2) เพื่อศึกษาสภาพการณ์การปิดการจราจรเพื่อทำถนนข้าวสารเป็นถนนคนเดินในปัจจุบันเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อวิถีชีวิตนักท่องเที่ยว และชุมชนทั้งในด้านบวกและด้านลบ 3) ศึกษาแผนพัฒนาถนนข้าวสารที่จัดทำโดยหน่วยงานภาครัฐเพื่อเปรียบเทียบกับสภาพถนนข้าวสารในปัจจุบัน 4) เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมของการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเพื่อทำถนนคนเดิน

วิธีการศึกษาเป็นการศึกษาจากเอกสาร (Documentary Research) และการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการวิจัย จำนวน 250 ชุด สัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยและต่างประเทศประกอบกับการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้อยู่อาศัยและตัวแทนผู้ประกอบการในชุมชนพร้อมทั้งใช้การสังเกต การสำรวจเพื่อหาข้อมูลสภาพกายภาพ สาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ศึกษา การเก็บข้อมูลแบ่งเป็น 2 ช่วงเวลาคือ ช่วงแรกก่อนปิดการจราจรและช่วงที่สองเป็นช่วงปิดการจราจร ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม – 31 พฤษภาคม 2546 รวมเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 60 วัน

จากการศึกษาพบว่านักท่องเที่ยวร้อยละ 43.6 แสดงความเห็นด้วยอย่างมากในการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร ร้อยละ 32.0 เห็นด้วย ผู้ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินร้อยละ 58.6 เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการปิดการจราจร รองลงมาคือ ร้อยละ 28.3 เห็นด้วยกับการปิดการจราจร ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยว เจ้าของกิจการและผู้มีบ้านพักอาศัยในชุมชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับ

การปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเพื่อให้เป็นถนนคนเดิน แต่ทั้งนี้ทางชุมชนแสดงความคิดเห็นว่า ถนนข้าวสารควรได้รับการปรับปรุงทางด้านสภาพกายภาพ สาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ในการทำถนนข้าวสารเป็นถนนคนเดินควรมีการวางแผนปรับปรุงเพื่อให้มีลักษณะเป็นสถานที่ที่ปลอดภัย น่าท่องเที่ยว น่าอยู่อาศัยและเป็นถนนคนเดินที่ดีกว่าในปัจจุบัน

Thesis Title	A Study on Community's Attitude towards Pedestrianisation : A Case Study on Khao San Road
Student	Ms. Umapon Pasuknirant
Student ID.	43063021
Degree	Master of Urban and Regional Planning
Programme	Urban and Environmental Planning
Year	2004
Thesis Advisor	Assist. Prof. Dr. Nitichan Pluemarom

ABSTRACT

The attitudes of tourists and people in the community toward closing of the traffic for promotion walking street activities on the road have been studied. The objectives of the study are: (1) to study the physical, social and environmental aspects of Khaosan Road area by making investigation and interviewing tourists and community of their opinions (2) to study the closing traffic condition of the road while being turned to be a walking street; concerning the positive and negative impacts towards living circumstances of tourists and the community 3) to study the khaosan Road development plan made by state sector by comparing with the present condition of the road 4) to provide closing traffic suggestion from tourists and the community for making a walking street

The methods of study include documentary research and survey research using 250 questionnaires for interviewing Thai and foreign tourists; interviewing the residents of the community and businessmen; observing and surveying the physical, infrastructure and the environment of the area. Collecting data between March1 – May 31, 2003 of two periods: during opening of the traffic and during closing of the traffic.

It was found that 43.6 of the tourists absolutely agreed that the road should be closed; 32.0 agreed; 58.6 of those who participated in the activities of walking street definitely agreed on closing of the traffic, and 28.3 agreed on the closing.

It can be concluded that tourists, business owners and the majority of house owners agreed on closing of the traffic on Khaosan Road for walking street purpose. The community's suggestions are that the Khaosan Road area should be developed in terms of physical, infrastructure and environment. Thus, to open Khaosan Road as a walking street there should have an improvement plan for security, tourist attraction, living place, in order to be a better walking street.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้เป็นอย่างดี ด้วยความกรุณาจากอาจารย์ผู้ควบคุม วิทยานิพนธ์ ผ.ศ.ดร.นิติชาญ ปลื้มอารมย์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็น ตลอดจน ให้ความกรุณาตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์แก่วิทยานิพนธ์ ฉบับนี้เป็นอย่างมาก รวมทั้งคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผ.ศ.ดร. ยงธนิศร์ พิมลเสถียร และ ดร.นันทนา ศิริประภาศิริ ที่ได้กรุณาสละเวลาเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนเป็นผู้ให้ คำปรึกษาและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ คุณอัญชลี ผาสุขนิรันต์ ที่ให้คำปรึกษา คำแนะนำ ตลอดจนความ ช่วยเหลือด้านต่าง ๆ มาโดยตลอด

ขอขอบพระคุณ รศ.ดร.โสภาคย์ ผาสุขนิรันต์ ที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้และให้คำแนะนำ มาตั้งแต่ต้น

ขอขอบพระคุณหน่วยงานต่าง ๆ ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ศูนย์ส่งเสริมการ ท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร สำนักนโยบายและแผน กรุงเทพมหานคร สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ที่กรุณา เอื้อเพื่อข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการทำวิทยานิพนธ์

นอกจากนี้ขอขอบคุณ เพื่อนๆ พี่ๆ น้อง ๆ นักศึกษาปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาค และเมือง รวมทั้ง เพื่อนๆ พี่ ๆ กองบริการชาวสารสิทธิ์ทรอนิกส์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทุกท่านที่ได้ให้กำลังใจเสมอมา

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่ผู้มีพระคุณทุกท่าน

อุมาพร ผาสุขนิรันต์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ	VI
สารบัญตาราง.....	X
สารบัญภาพ.....	XI
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.1.1 สภาพ ถนนข้าวสารในปัจจุบันและสภาพปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา.....	4
1.3 ขอบเขตในการศึกษา.....	5
1.4 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม.....	7
2.1 แนวคิดด้านการท่องเที่ยว.....	8
2.1.1 การท่องเที่ยว.....	8
2.1.2 จุดประสงค์ของการท่องเที่ยว.....	8
2.1.3 ผลดีของการท่องเที่ยว.....	9
2.1.4 ผลด้านลบของการท่องเที่ยว.....	10
2.1.5 ประเภทของนักท่องเที่ยว.....	11
2.1.6 ประเภทของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยและถนนข้าวสาร.....	12
2.1.7 พฤติกรรมนักท่องเที่ยว.....	13
2.1.8 ลักษณะพื้นฐานของการท่องเที่ยว.....	13
2.1.9 สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว.....	14

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.1.10 เกณฑ์ในการประเมินแหล่งท่องเที่ยว.....	14
2.1.11 เส้นทางสัญจรของนักท่องเที่ยว.....	15
2.2 นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	16
2.3 แนวคิดด้านการขนส่ง.....	20
2.3.1 แนวคิดด้านสาเหตุการเกิดการเดินทาง.....	20
2.3.2 แนวคิดด้านการขนส่งกับเมืองเก่า.....	20
2.3.3 การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว.....	21
2.3.4 แนวคิดรถยนต์ส่วนตัวกับระบบขนส่งสาธารณะ.....	21
2.3.5 แนวคิดด้านการจอดรถยนต์.....	22
2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	23
2.4.1 การมีส่วนร่วมของประชาชน.....	23
2.4.2 ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	24
2.4.3 ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	25
2.4.4 เป้าหมายและวัตถุประสงค์การมีส่วนร่วมของประชาชน.....	26
2.4.5 วิธีการมีส่วนร่วม.....	27
2.4.6 เงื่อนไขของการพัฒนาที่เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน.....	27
2.5 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับทัศนคติ.....	28
2.5.1 ความหมายของทัศนคติ.....	28
2.5.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดทัศนคติ.....	30
2.5.3 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ.....	30
2.5.4 ลักษณะของทัศนคติ.....	31
2.5.5 การวัดทัศนคติ.....	31
2.5.6 การสร้างแบบสอบถามตามขั้นตอนของลิเคิร์ท.....	32
2.6 สารูปเมือง (Image City).....	34
2.7 แนวคิดการสร้างชุมชนในพื้นที่ที่ถูกจัดเป็นโซนสำนักงาน.....	35

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.8 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดทำถนนคนเดิน.....	36
2.8.1 ความเป็นมาของถนนคนเดิน.....	36
2.8.2 ข้อดีและข้อด้อยของการจัดทำถนนคนเดิน.....	36
2.8.3 ลักษณะการทำถนนคนเดิน.....	40
2.8.4 ถนนคนเดินในต่างประเทศ.....	40
2.8.5 ถนนคนเดินในประเทศไทย.....	41
2.8.6 ถนนที่เข้าโครงการถนนคนเดิน.....	42
2.9 กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	45
บทที่ 3 วิธีวิจัย.....	49
3.1 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล.....	49
3.1.1 ข้อมูลขั้นปฐมภูมิ.....	49
3.1.2 ข้อมูลขั้นทุติยภูมิ.....	50
3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง.....	50
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	51
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	56
3.5 การนำเสนอข้อมูล.....	57
บทที่ 4 พื้นที่ศึกษา	58
4.1 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของถนนข้าวสารและพื้นที่โดยรอบ.....	58
4.2 สภาพกายภาพในปัจจุบัน.....	59
4.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคม.....	72
4.4 ปัญหาในบริเวณถนนข้าวสาร.....	85
4.5 โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์.....	87

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	92
5.1 เอกลักษณะของถนนข้าวสารและพฤติกรรมการใช้ถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว.....	93
5.2 ข้อบกพร่องของถนนข้าวสาร.....	96
5.3 ทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการทำถนนข้าวสารเป็นถนนคนเดิน.....	105
บทที่ 6 สรุปผลและข้อเสนอแนะ.....	110
6.1 สรุปผลการวิจัย.....	110
6.2 ข้อเสนอแนะ.....	113
บรรณานุกรม.....	115
ภาคผนวก.....	121
ภาคผนวก ก แบบสอบถามนักท่องเที่ยวภาษาไทย.....	122
ภาคผนวก ข แบบสอบถามนักท่องเที่ยวภาษาอังกฤษ.....	127
ประวัติผู้เขียน.....	132

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 แสดงการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	51
4.1 รายชื่อที่พัก จำนวนห้อง และราคา บนถนนข้าวสาร.....	78
4.2 แสดงการเปรียบเทียบพระราชบัญญัติโรงแรม พ.ศ. 2478.....	82
4.3 แผนการปรับปรุงย่านการค้า.....	90
5.1 แสดงคำร้อยละของนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสารเพื่อวัตถุประสงค์ประเภทต่างๆ.....	94
5.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาและวัตถุประสงค์ในการมาถนนข้าวสารของ นักท่องเที่ยว.....	95
5.3 แสดงผลการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับสภาพกายภาพ และสภาพแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสาร.....	101
5.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วม กิจกรรมถนนคนเดิน.....	105
5.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของผู้ที่เคย และไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดิน.....	106
5.6 ความคิดเห็นของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินเกี่ยวกับช่วงวัน และเวลาที่ควรปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร.....	107
5.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความประทับใจจากถนนคนเดินอื่นๆ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร.....	108

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงแผนที่บริเวณเขตพระนคร.....	2
2.1 แสดงกรอบแนวคิด.....	48
3.1 แสดงผังเชื่อมโยงตัวแปร.....	54
4.1 แผนที่กรุงรัตนโกสินทร์.....	60
4.2 แสดงแผนที่เขตพระนคร.....	61
4.3 แผนผังการใช้ที่ดินบริเวณถนนข้าวสารและพื้นที่ใกล้เคียง.....	62
4.4 ภาพถ่ายแสดงถึงขณะที่ไม่เพียงพอบริเวณถนนข้าวสาร.....	64
4.5 ภาพถ่ายแสดงห้องสุขาสาธารณะบริเวณสำนักงานกองสลาก.....	64
4.6 ภาพถ่ายแสดงห้องสุขาสาธารณะบริเวณสวนสันติไชยปราการถนนพระอาทิตย์.....	65
4.7 ภาพถ่ายแสดงช่องทางจราจรของถนนข้าวสาร.....	65
4.8 ภาพถ่ายแสดงขนาดใช้งานจริงของบาทวิถีบริเวณถนนข้าวสาร.....	66
4.9 ภาพถ่ายแสดงสภาพทางเชื่อมจากถนนข้าวสารไปชอยรามบุตรี.....	66
4.10 ภาพถ่ายแสดงสภาพชอยรามบุตรีก่อนถนนข้าวสารปิดการจราจร.....	67
4.11 ภาพถ่ายแสดงสภาพชอยรามบุตรีขณะถนนข้าวสารปิดการจราจร.....	67
4.12 ภาพถ่ายแสดงสภาพตรอกมะยมช่วงต้น.....	68
4.13 ภาพถ่ายแสดงทางลัดจากตรอกมะยมออกสู่ถนนราชดำเนินกลาง.....	68
4.14 ภาพถ่ายแสดงสภาพตรอกมะยมช่วงปลาย.....	69
4.15 แผนที่แสดงลักษณะการคมนาคมในเขตกรุงรัตนโกสินทร์.....	70
4.16 ลักษณะการเดินทางเข้าสู่ถนนข้าวสาร.....	71
4.17 แผนผังแสดงที่ตั้งของที่พัkbริเวณถนนข้าวสาร.....	79
4.18 แผนที่แสดงบริเวณที่ระบุในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร.....	81
5.1 ภาพถ่ายแสดงสภาพถนนข้าวสารขณะปิดการจราจร.....	97
5.2 ภาพถ่ายแสดงสภาพนักท่องเที่ยวที่ลงมาเดินบนพื้นผิวจราจร.....	97
5.3 ภาพถ่ายแสดงภาพนักท่องเที่ยวเดินปะปนกับยานพาหนะบนถนนข้าวสาร.....	98
5.4 ภาพถ่ายแสดงสภาพบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศเหนือ.....	99
5.5 ภาพถ่ายแสดงสภาพบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศใต้.....	99

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.6 ภาพถ่ายแสดงสภาพบาทวิถีบนถนนข้าวสารเมื่อมีแผงสินค้าตั้งขาย.....	100
5.7 ภาพถ่ายแสดงความกว้างของบาทวิถีและพื้นผิวจราจรบนถนนข้าวสาร.....	102
5.8 ภาพถ่ายแสดงความกว้างของบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศใต้.....	103
5.9 ภาพถ่ายแสดงความกว้างของบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศเหนือ.....	103
5.10 ภาพถ่ายแสดงขนาดช่องทางของถนนข้าวสารและบริเวณใกล้เคียง.....	104

บทที่ 1

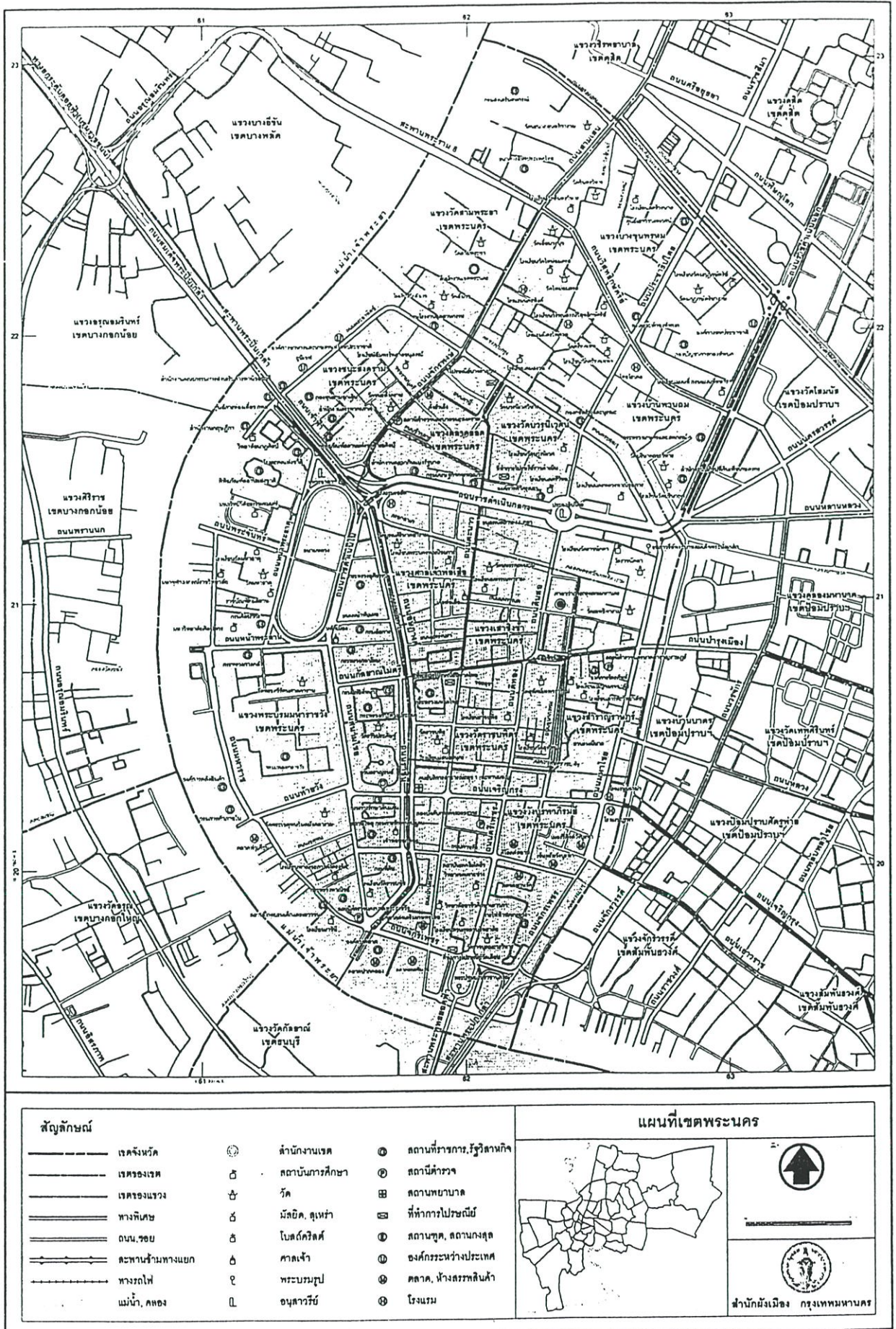
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

1.1.1 สภาพถนนข้าวสารในปัจจุบันและสภาพปัญหา

ถนนข้าวสารเป็นถนนที่สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ซึ่งแต่เดิมบริเวณแถบนี้เป็นที่อยู่เก่าแก่ตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์ เช่น ชุมชนแขกตานี ชุมชนบ้านพานถม บ้านดอกไม้ จึงมีการค้าขายข้าวสารที่ขนส่งมาจากฉางข้าวหลวงแถบสะพานช้างโรงสีริมคลองคูเมืองเดิมหรือ คลองหลอด ซึ่งเส้นทางคลองผ่านคลองโรงไหมใกล้กับบริเวณที่ตั้งของชุมชนทำให้มีร้านค้าข้าวสารรายใหญ่เป็นจำนวนมากทำให้บริเวณดังกล่าวได้รับการขนานนามว่าตรอกข้าวสาร ถนนข้าวสารเริ่มต้นจากถนนจักรพงษ์บริเวณวัดชนะสงครามมาถึงถนนบ้านตะนาวมีความยาวประมาณ 397 เมตร (สำนักโยธากรุงเทพมหานคร. 2547) (ภาพที่ 1.1) ถนนข้าวสารในอดีตเป็นแหล่งที่พักอาศัยของข้าราชการ ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เรื่อยมาได้มีการพระราชทานที่ดินบริเวณถนนข้าวสารและย่านบางลำพูทำให้ข้าราชการได้ปลูกบ้านพักอาศัย

จนถึงระยะเวลาเมื่อหลายสิบปีก่อนสภาพเศรษฐกิจและสังคมได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไปที่ดินริมถนนสร้างอาคารพาณิชย์เพื่อค้าขายและดำเนินธุรกิจประกอบกับย่านใกล้เคียงบริเวณถนนราชดำเนินซึ่งตัดขึ้นในสมัยรัชกาล 5 มีสถานที่ราชการเกิดขึ้นหลายแห่งบริเวณถนนข้าวสารจึงเป็นย่านการค้าย่อยแห่งหนึ่งรวมทั้งเป็นย่านขายเครื่องสังฆภัณฑ์ที่ใช้ในศาสนาพุทธ เช่น พระไตรปิฎก สมุดภาพพระพุทธประวัติ กัณฑ์เทศน์ ฯลฯ โดยมีร้าน ส. ธรรมภักดีร้านขายสังฆภัณฑ์ที่ใหญ่และเก่าแก่ที่สุดเป็นที่รู้จักของประชาชนทั่วไปในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดสำหรับผู้ที่ต้องการทำบุญและสร้างพระไตรปิฎกถวายวัด เนื่องจากบางลำพูเป็นย่านการค้าที่สำคัญและเก่าแก่มาตั้งแต่สมัยรัตนโกสินทร์มีสินค้าทั้งชายปลีกขายส่ง เช่น เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย เครื่องหนัง กระเป๋า รองเท้าจึงเกิดโรงแรมขึ้นหลายแห่งรองรับทั้งผู้มาทำธุรกิจการค้า ข้าราชการที่มาติดต่อกับส่วนกลาง เนื่องจากอยู่ในย่านที่สะดวกในการซื้อขายจับจ่ายพร้อมพักแรมในโรงแรมชั้นสองราคาถูกในขณะที่โรงแรมชั้นหนึ่งในย่านสุขุมวิทและสีลมมีราคาแพง ความต้องการห้องพักที่เพิ่มขึ้นสาเหตุจากการคมนาคมระหว่างประเทศทำได้โดยสะดวกนักท่องเที่ยวจึงเพิ่มปริมาณมากขึ้นโดยเฉพาะในปีพุทธศักราช 2525 ซึ่งเป็นปีฉลองกรุงเทพฯ ครบ 200 ปีเป็นจุดเริ่มต้นให้จำนวน นักท่องเที่ยวมาเที่ยวกรุงเทพฯ มากขึ้นนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ถนนข้าวสารจากโรงแรมขนาดเล็กเพียงไม่กี่แห่งแปรเปลี่ยนเป็นที่พักแบบประหยัดที่ผู้ที่มีบ้านพักอาศัยบนถนนข้าวสารแบ่งพื้นที่บ้านของตนเป็นห้องพักให้เช่า ลักษณะเป็นบ้านไม้สองชั้นที่ราคาย่อมเยารวมถึงการได้รับคำแนะนำจาก



ที่มา : สำนักงานเมืองกรุงเทพมหานคร คณะที่ปรึกษา เอ็มไอที และคณะที่ปรึกษาดีซี. 2539

ภาพที่ 1.1 แสดงแผนที่บริเวณเขตพระนคร

หนังสือแนะนำสถานที่ท่องเที่ยวเกี่ยวกับสถานที่พัก และอาหารราคาประหยัดประกอบการเดินทาง เข้าถึงสะดวก และอยู่ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวทำให้ในปัจจุบันถนนข้าวสารเป็นสถานที่ที่เต็มไปด้วย นักท่องเที่ยว ดังนั้น สภาพของถนนข้าวสารจึงมีการก่อสร้างโรงแรมสูงขนาด 5 - 6 ชั้นที่ เพียบพร้อมด้วยจานดาวเทียม และสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมทั้งสาขาย่อยของธนาคารหลายแห่ง ตลอดจนสองข้างถนนมีร้านค้าขายเสื้อผ้าของใช้แบบพื้นเมืองแบบทางภาคเหนือหรือแบบสั่งตรงจาก อินเดีย เนปาล ร้านรองเท้า ร้านหนังสือมือสอง แผงขายเทปเพลง ขายนาฬิกา เครื่องใช้ไฟฟ้า ร้านอาหาร บริษัทธุรกิจนำเที่ยวและสถานบันเทิงยามค่ำคืนเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยว ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

สำหรับสถานที่ท่องเที่ยวที่มีผู้คนพลุกพล่านและไม่มีการจัดการดูแลที่ดีมักประสบปัญหา เช่นเดียวกับถนนข้าวสารซึ่งประกอบไปด้วยประชาชน 3 กลุ่มหลักมาอยู่รวมกัน ได้แก่ นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ และผู้มีที่พักอาศัยในบริเวณถนนข้าวสาร เป็นต้น โดยเฉพาะตั้งแต่ช่วง 17:00 น. เป็นต้นไป ร้านค้าแผงลอยประเภทขายอาหาร ร้านรับอัดซีดี ร้านถักผม ร้านขายเครื่องประดับ ฯลฯ จะเริ่มปรากฏขึ้นหนาแน่นบนบาทวิถีและพื้นผิวจราจร นอกจากสภาพบาทวิถีที่แคบและ จำนวนร้านแผงลอยที่ตั้งขายบนบาทวิถีเป็นสาเหตุให้ประชาชนลงมาสัญจรบนพื้นผิวจราจร สาเหตุอีก ประการหนึ่งที่ทำให้ประชาชนลงมาสัญจรบนพื้นผิวจราจร เนื่องจากมีความประสงค์ที่จะเลือกชม และซื้อสินค้าบริการตลอดสองข้างทาง แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะประกาศปิดการจราจรตั้งแต่เวลา 17:00 - 03:30 น. ของทุกวัน โดยห้ามรถทุกชนิดเข้าแต่ใน ทางปฏิบัติยังคงมีรถของผู้ประกอบการ ที่ทำธุรกิจอยู่บริเวณดังกล่าวเข้าออก ส่วนในช่วงเวลาอื่น ที่ไม่ได้มีการปิดการจราจร เช่น ช่วงเวลา บ่ายถึงก่อน 17.00 น. ของทุกวันเป็นช่วงที่มีนักท่องเที่ยวทยอยมาถนนข้าวสารค่อนข้างหนาตา และต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่แออัดคับคั่งประกอบกับแผงลอยซึ่งรुक้าจากบาทวิถีลงมานบน พื้นผิวจราจรนอกจากทำให้สัญจรไม่สะดวกแล้วยังก่อให้เกิดปัญหาหมอกควันทางอากาศเนื่องจากรถที่ ผ่านเข้าออกอยู่บนท้องถนนเป็นแหล่งแพร่กระจายควันพิษระบบระบายหายใจของผู้ที่อาศัยและ ผู้สัญจรในบริเวณดังกล่าว นอกจากนี้ปริมาณรถที่หนาแน่น ซึ่งเคลื่อนที่ทั้งเร็วและช้าตลอดถนน ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้เดินสัญจรบนพื้นผิวจราจร ทั้งในเรื่องความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ และการได้รับควันพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ ประเด็นดังกล่าวในทัศนคติของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศรวมทั้งผู้มีที่อยู่อาศัยและผู้ประกอบการ ถือเป็นแง่ลบของถนนข้าวสาร จาก สภาพปัญหาดังกล่าวจึงสมควรที่จะมีการศึกษาเพื่อแสวงหาวิธีคลี่คลายปัญหาที่เหมาะสมสำหรับ ถนนข้าวสารเกี่ยวกับวิธีการปิดการจราจรบริเวณถนนข้าวสารเพื่อจัดทำถนนคนเดินเพื่อเปิดโอกาส ให้ผู้เดินเท้าได้หายใจอากาศที่สะอาดจากท้องถนน และเดินบนถนนได้อย่างปลอดภัยจากรถยนต์ พร้อมทั้งเป็นการอำนวยความสะดวกประโยชน์ให้ประชาชนที่อาศัยในบริเวณถนนข้าวสารและพื้นที่ใกล้เคียง ทั้งในด้านคุณภาพชีวิตและทางเศรษฐกิจเนื่องจากบริเวณใดที่จัดเป็นถนนคนเดินการค้าบริเวณนั้น

มักเป็นไปด้วยดีรวมทั้งช่วยพัฒนาสิ่งแวดล้อมบริเวณนั้นให้ดีขึ้น ประโยชน์ทางอ้อมคือช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวเนื่องจากถนนข้าวสารเป็นถนนที่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นในเป็นถนนที่มีสถานภาพเป็นแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในตัว ในปัจจุบันมีการปิดถนนเฉพาะในช่วงเวลา 17.00 – 03.30 น. ของทุกวัน (ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่วันที่ 1 มีนาคม – 31 พฤษภาคม 2546) แต่ยังมีได้มีการจัด ความเรียบร้อยทางด้านสาธารณูปโภค สภาพทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม ทางกรุงเทพมหานครได้มีความพยายามที่จะทำเป็นถนนคนเดินถาวรแต่เนื่องจากไม่ได้อาศัยการมีส่วนร่วมในเชิงความคิดเห็นจากชุมชนอันประกอบไปด้วย นักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการธุรกิจ ผู้มีที่พักอาศัยในบริเวณ ความพยายามดังกล่าวจึงไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควรการปิดการจราจรบริเวณถนนข้าวสารตลอดทั้งวันเพื่อจัดทำถนนคนเดินจึงทำได้เฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ อย่างไรก็ตามการจัดทำถนนคนเดินมีรูปแบบที่หลากหลายทั้งรูปแบบการปิดการจราจรซึ่งมีทั้งแบบชั่วคราว และถาวรที่สามารถแบ่งตามช่วงเวลาหรือแบ่งตามประเภทยานพาหนะที่อนุญาตให้ผ่านเข้าออก ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาหาแนวทางการวางแผนถนนข้าวสารให้เป็นถนนคนเดินที่มีเหมาะสมกว่าในปัจจุบันเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมและสภาพ ภูมิทัศน์ในบริเวณดังกล่าวให้เรียบร้อยสวยงามพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมรวมทั้งเพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเกาะรัตนโกสินทร์และบริเวณโดยรอบมีพื้นที่สาธารณะไว้สำหรับพักผ่อนโดยมิต้องกังวลกับอันตราย และมลภาวะจากรถยนต์ ด้วยเหตุนี้ การศึกษารายละเอียดที่เกี่ยวข้องทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจในปัญหาและอุปสรรคที่สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาต่อไปในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาด้านกายภาพ สังคมและสิ่งแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสารโดยวิธีการสำรวจและสอบถามความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวและชุมชน
2. เพื่อศึกษาสภาพการณ์การปิดการจราจรเพื่อทำถนนข้าวสารในปัจจุบันเกี่ยวกับผลกระทบที่มีต่อวิถีชีวิตนักท่องเที่ยวและชุมชนทั้งในด้านบวกและด้านลบ
3. ศึกษาแผนพัฒนาถนนข้าวสารที่จัดทำโดยหน่วยงานภาครัฐเพื่อเปรียบเทียบกับสภาพถนนข้าวสารในปัจจุบัน
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมของการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเพื่อทำถนนคนเดิน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มุ่งที่จะศึกษาถึงทัศนคติของนักท่องเที่ยวและชุมชนในการปิดการจราจรเพื่อจัดทำถนนคนเดิน : กรณีศึกษาถนนข้าวสาร พื้นที่ศึกษา คือ บริเวณถนนข้าวสารตลอดทั้งสาย ความยาวทั้งสิ้น 397 เมตรตั้งอยู่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอก¹ แขวงชนะสงคราม เขตพระนคร กิจกรรมการใช้ที่ดินของพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ประกอบด้วยอาคารพาณิชย์และที่พักอาศัยแบบประหยัด

1.3.2 ขอบเขตการวิจัย

1. ศึกษาความเป็นมาทางประวัติศาสตร์และสภาพกายภาพของถนนข้าวสารในปัจจุบันสภาพสิ่งแวดล้อม สภาพสาธารณูปโภค ลักษณะการใช้ที่ดิน ลักษณะอาคารสิ่งปลูกสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว
2. ศึกษาลักษณะทั่วไปของชุมชนได้แก่ สภาพเศรษฐกิจและสังคม ประเภทของประชากรในชุมชน
3. ศึกษาลักษณะของนักท่องเที่ยวได้แก่ เพศ อายุ ลักษณะการใช้ชีวิตประจำวัน บนถนนข้าวสาร วัตถุประสงค์ของการเดินทางมา ความต้องการทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวก
4. ศึกษาทัศนคติที่มีต่อถนนข้าวสารและการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนข้าวสาร

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาค้นคว้านี้ใช้วิธีการศึกษาจากเอกสารหรือห้องสมุด (Documentary or Library Research) และการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field Research) โดยมีขั้นตอนในการดำเนินงาน ดังนี้

1. ศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และหลักวิชาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเพื่อกำหนดกรอบแนวความคิด
2. ทบทวนข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมมาจากหน่วยงานต่างๆและทำการศึกษาข้อเท็จจริงในพื้นที่โดยการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) และทำการสัมภาษณ์และใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) สัมภาษณ์ความคิดเห็นจากกลุ่มประชากรเป้าหมาย

¹ เกาะรัตนโกสินทร์ชั้นนอกมีอาณาเขตจากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านพระบรมมหาราชวัง ไปจรดคลองรอบกรุง (คลองบางลำพู หรือ คลองโถ่งอ่างเค็ม) มีเนื้อที่ประมาณ 2.3 ตารางกิโลเมตร หรือ 1413 ไร่

3. นำข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามมาศึกษาวิเคราะห์หาคำตอบตามจุดประสงค์ที่วางไว้โดยมีขั้นตอนและวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้
 - 3.1 นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เบื้องต้นโดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ การกระจายร้อยละ
 - 3.2 วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้สถิติทดสอบ ได้แก่ ไคสแควร์
4. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลและเสนอแนะแนวทางแก้ไข

1.5 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้การศึกษาครั้งนี้ สามารถจำแนกตามแหล่งที่มาได้ 3 ประเภท คือ

1. ข้อมูลปฐมภูมิ ได้จากการศึกษาภาคสนาม การออกสำรวจพื้นที่ การสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการและผู้ที่พักอาศัยอยู่บริเวณถนนข้าวสารรวมทั้งสิ้น 10 ราย พร้อมทั้งการออกแบบสอบถามสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศจำนวน 250 รายโดยการศึกษาใช้เวลาเก็บข้อมูลตลอดทั้งวันแบ่งเป็น 2 ช่วงเวลา คือ ช่วงแรกก่อนปิดการจราจรและช่วงที่สองเป็นช่วงปิดการจราจร คือ ระหว่างเวลา 17:00 – 03.30 น. ทุกวันจันทร์ – ศุกร์ และวันหยุดเสาร์ – อาทิตย์ ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม – 31 พฤษภาคม 2546 รวมเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 60 วัน
2. ข้อมูลสถิติ เอกสารจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
3. ข้อมูลเชิงทฤษฎี ศึกษาทบทวนวรรณกรรม ทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้จากตำรา เอกสาร บทความเชิงวิชาการและงานศึกษาวิจัย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงทัศนคติของชุมชนเพื่อจัดทำถนนข้าวสารเป็นถนนคนเดินพร้อมทั้งแนวทางในการส่งเสริมให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการปิดถนนคนเดินบริเวณพื้นที่ศึกษา
2. ผลลัพธ์ที่ได้สามารถใช้ประกอบการวางนโยบายเพื่อปรับปรุงถนนข้าวสารให้เป็นถนนคนเดินที่สวยงามตามหลักภูมิทัศน์เมือง
3. เป็นกรณีศึกษาประกอบการจัดวางผังเมืองเกี่ยวกับการจัดถนนคนเดินต่อไปในอนาคตและสามารถนำมาวางแผนสถานที่ประกอบกิจกรรมที่ต้องการส่งเสริมการท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาทัศนคติของชุมชนเพื่อจัดทำถนนคนเดินโดยเลือกพื้นที่บริเวณถนนข้าวสาร เป็นกรณีศึกษาต้องอาศัยแนวคิดด้านต่างๆ หลายแนวคิดซึ่งมีความเกี่ยวพันในเชิงเนื้อหาเพื่อนำมา ประกอบการกำหนดกรอบแนวคิดและข้อสรุปของการวิจัย สำหรับการศึกษานี้การทบทวนวรรณกรรม ช่วยให้เกิดความเข้าใจในความหมายและผลกระทบของการท่องเที่ยว บทบาทของรัฐในการวาง นโยบายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ความสำคัญของระบบขนส่งในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว การจัดการ แหล่งท่องเที่ยวให้สวยงามตามหลักการสร้างเมือง ประโยชน์ของการสร้างชุมชนในพื้นที่ที่มี กิจกรรมการใช้งานประเภทสำนักงาน ความสำคัญของการจัดทำถนนคนเดินรวมทั้งลักษณะการ จัดทำ ปัจจัยที่ทำให้เมืองควรต้องมีพื้นที่สาธารณะ รวมทั้งความจำเป็นของการมีส่วนร่วมและ รับทราบทัศนคติจากชุมชนต่อการจัดการสภาพแวดล้อมในชุมชนแต่ละชุมชน

วรรณกรรมที่จะทำการทบทวน จึงจะประกอบด้วย 8 กลุ่มใหญ่ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในลักษณะของความหมายของการท่องเที่ยวผลดีและ ผลเสียในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และเมือง พฤติกรรมนักท่องเที่ยว สาเหตุของการท่องเที่ยว
2. นโยบายของภาครัฐในด้านการท่องเที่ยวรวมทั้งการอนุรักษ์และพัฒนาเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งหัวข้อนี้มีความครอบคลุมถึงแผนการท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แผนการ จัดทำถนนคนเดิน การวางแผนทางสัญจรของนักท่องเที่ยวและข้อพิจารณาในการวางแผนทางสัญจรใน กรุงเทพมหานคร รวมทั้งกฎหมายและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร 2542 เรื่องการใช้ที่ดินและการ ปลูกสร้างอาคาร
3. แนวคิดด้านการขนส่ง โดยจำแนกเป็นการขนส่งกับเมืองเก่า การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว การใช้รถยนต์ส่วนตัวกับระบบขนส่งสาธารณะ สาเหตุการเดินทาง การจอดรถยนต์
4. ทฤษฎีการมีส่วนร่วมเน้นอธิบายความหมายของการมีส่วนร่วม ประโยชน์ของการมีส่วนร่วม เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการมีส่วนร่วม วิธีการมีส่วนร่วม เงื่อนไขของการพัฒนาโดยอาศัย การมีส่วนร่วม
5. ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติเป็นการศึกษาถึงความหมายของทัศนคติ องค์ประกอบของทัศนคติ การเกิดและการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ลักษณะของทัศนคติรวมทั้ง การวัด ทัศนคติและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในทางทัศนคติ
6. แนวคิดสร้างรูปเมือง
7. แนวคิดการสร้างชุมชนในพื้นที่ที่ถูกจัดไว้เป็นโซนสำนักงาน (Work Community)

8. แนวคิดเกี่ยวกับถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะ โดยในหัวเรื่องดังกล่าวได้ทำการศึกษาถึงสภาพในอดีตและปัจจุบันของถนนข้าวสาร การจัดทำถนนคนเดินทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งคำเรียกขานถนนคนเดินของประเทศต่าง ๆ ผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบของการทำถนนคนเดิน รวมทั้งลักษณะการจัดทำถนนคนเดิน และจุดประสงค์การทำถนนคนเดินในประเทศไทยรวมทั้งบทบาทของพื้นที่สาธารณะที่มีต่อเมืองความสำคัญที่ต้องคำนึงถึงเมื่อทำการวางผังเมือง และใช้เชื่อมโยงการทำถนนคนเดินซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะ

2.1 แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

2.1.1 การท่องเที่ยว

การจัดทำถนนคนเดินมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยเฉพาะถนนข้าวสาร ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงจำเป็นต้องศึกษาถึงความหมาย วัตถุประสงค์ พฤติกรรม นักท่องเที่ยว รวมทั้งผลกระทบในเชิงบวกและเชิงลบของการท่องเที่ยวเพื่อเป็นประโยชน์ในการประกอบการวางแผนจัดทำถนนคนเดินต่อไป

2.1.2 จุดประสงค์ของการท่องเที่ยว

จากนโยบายของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยปี 2540 – 2546 อธิบายความหมายของการเดินทางท่องเที่ยวไว้ดังนี้ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540)

การเดินทางท่องเที่ยวมีเงื่อนไขที่เป็นสากล 3 ประการ คือ

2.1.2.1 เป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นชั่วคราว

2.1.2.2 เป็นการเดินทางด้วยความสมัครใจ

2.1.2.3 เป็นการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ใดๆ ก็ตามที่มีค่าใช้จ่ายเพื่อประกอบอาชีพหรือ

หารายได้

สรุปได้ว่าการท่องเที่ยวนั้นเป็นความต้องการอย่างหนึ่งของคนที่เกิดขึ้นเมื่อมีความพร้อมทั้งทางด้านร่างกายและทางจิตใจซึ่งมีวัตถุประสงค์ต่าง ๆ กัน ดังนี้

1) ความอยากรู้อยากเห็นในด้านต่าง ๆ เป็นการท่องเที่ยวเพื่อให้ได้พบเห็นสิ่งแปลกใหม่ได้แก่ ด้านวัฒนธรรมประเพณีที่แตกต่างไป ด้านการเมือง ด้านสมาคมและบุคคล ด้านลักษณะพิเศษของธรรมชาติปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ การได้รับรู้เรื่องราวที่ต่างไปจากที่ตนเคยรับรู้

2) การพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อผ่อนคลายความเครียดจากภารกิจประจำวัน ได้แก่ การเล่นกีฬาประเภทต่าง ๆ การเดินทางท่องเที่ยวตามสวนสนุก สวนสัตว์ บาร์ ไนท์คลับ การจับจ่ายซื้อ สินค้า เป็นต้น

3) อื่น ๆ ได้แก่ การเยี่ยมชมญาติพี่น้อง เพื่อนฝูง ซึ่งการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์นี้ มักจะเกิดขึ้นในช่วงวันหยุดวันเทศกาลต่าง ๆ และเป็นการพบปะเพื่อรวมกลุ่มกันหรือเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

2.1.3 ผลดีของการท่องเที่ยว

การเดินทางท่องเที่ยวเป็นการผ่อนคลายความเคร่งเครียดพร้อม ๆ กับการได้รับความรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมได้เห็นภูมิประเทศที่แปลกตาและได้สร้างความสัมพันธ์กับคนต่างถิ่นด้วย ผลดีของการท่องเที่ยวแบ่งได้ 3 ประการ ดังต่อไปนี้

2.1.3.1 ผลดีของการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจของประเทศ

1) การท่องเที่ยวก่อให้เกิดรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศไหลเข้าประเทศ เป็นจำนวนมากตั้งแต่ปี 2525 เป็นต้นมา การท่องเที่ยวสามารถทำรายได้ในรูปของเงินตราต่างประเทศ มากเป็นอันดับ 1 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้จากสินค้าออกอื่น ๆ นอกจากนี้รายรับสุทธิ ในรูปของเงินตราต่างประเทศจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวยังมีส่วนช่วยให้ดุลชำระเงินของประเทศเกินดุลอีกด้วย ในปี 2544 (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545)

2) รายได้จากการท่องเที่ยวจะมีผลในการสร้างรายได้หมุนเวียนระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นซึ่งจะทำให้ผลผลิตมวลรวมของประเทศมีค่าทวีกว่า 2 เท่าตัว การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการหมุนเวียน และกระจายรายได้ไปสู่ภูมิภาคเมื่อเกิดการเดินทางท่องเที่ยวเข้าไปถึงแหล่งท่องเที่ยว ชนบท การพัฒนาความเจริญก็จะไปถึงภูมิภาคนั้น ๆ ก่อให้เกิดการสร้างสรรคสิ่งใหม่ ๆ ในท้องถิ่น เช่น โรงแรม ภัตตาคาร ร้านค้า สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ มีผู้ลงทุนในรูปแบบทำให้เกิดการสร้างงานเป็นการสร้างรายได้สู่ประชาชนอย่างแท้จริง

3) การท่องเที่ยวมีบทบาทในการกระตุ้นให้เกิดการผลิต และนำเอาทรัพยากรของประเทศโดยเฉพาะของท้องถิ่นมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในอัตราที่สูงในรูปของการผลิตสินค้าพื้นเมืองและสินค้าที่ระลึกตลอดจนการบริการในท้องถิ่นนั้น ๆ

4) การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่ไม่สิ้นเปลืองวัตถุดิบผลผลิตขายได้ตลอดเวลาแล้วแต่ความเหมาะสมและความสามารถของผู้ขาย

5) การท่องเที่ยวช่วยกระตุ้นให้เกิดการผลิตเป็นวงจรหมุนเวียนภายในประเทศทำให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อมเป็นการลดการว่างงานลงซึ่งส่งผลให้รัฐได้รับรายได้ในรูปของภาษีอากรประเภทต่าง ๆ

2.1.3.2 ผลดีของการท่องเที่ยวในด้านสังคม

1) การท่องเที่ยวมีส่วนในการส่งเสริมความสัมพันธ์ของมนุษยชาติก่อให้เกิดสันติภาพ ความเป็นมิตรไมตรีและความเข้าใจอันดีอันระหว่างเจ้าบ้านและผู้มาเยือน

2) การท่องเที่ยวมีบทบาทในการพัฒนาสร้างสรรค์ความเจริญทางสังคม ให้เกิดแก่ท้องถิ่นทำให้มีการก่อสร้างสิ่งใหม่ ๆ มีการลงทุนทางด้านการผลิตเพื่อรองรับการบริการ แก่ผู้มาเยือนท้องถิ่นทำให้ประชาชนมีรายได้จากการมีงานทำจึงทำให้อยู่ดีกินดีมีความสุขโดยทั่วกัน

3) การท่องเที่ยวก่อให้เกิดการอนุรักษ์ฟื้นฟูมรดกทางวัฒนธรรมและ สิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดความภาคภูมิใจความสำนึกและตระหนักในคุณค่าของศิลปวัฒนธรรม ตลอดจน การรักษาเอกลักษณ์ของชาติก่อให้เกิดความรู้สึกหวงแหนและรักผืนแผ่นดินที่อยู่อาศัยของตน

4) การท่องเที่ยวช่วยขจัดปัญหาความแตกต่างระหว่างเมืองกับชนบท ช่วยขจัดปัญหาการหลังไหลและการเคลื่อนย้ายเข้ามาหางานทำในเมืองของชาวชนบท

5) การท่องเที่ยวช่วยให้ประชาชนในชนบทรู้จักใช้เวลาว่างให้เกิดประโยชน์ รู้จักใช้ทรัพยากรในท้องถิ่นมาผลิตและประดิษฐ์สิ่งของเครื่องใช้ในรูปของสินค้า พื้นเมืองและของที่ระลึกไว้ขายผู้มาเยือนเป็นการหารายได้มาจุนเจือครอบครัวเพิ่มขึ้น

2.1.3.3 ผลดีของการท่องเที่ยวต่อเมือง

1) การเดินทางท่องเที่ยวก่อให้เกิดความรู้สึกถึงความมั่นคง ปลอดภัย เพราะการที่นักท่องเที่ยวจะเลือกเดินทางไปเยือนสถานที่ใดที่นั่นจะต้องมีความปลอดภัยเพียงพอ

2) การท่องเที่ยวเป็นวิถีทางที่มนุษย์ต่างสังคมจะได้พบปะรู้จักทำความ เข้าใจกัน การเดินทางไปมาหาสู่กันภายในประเทศทำให้ได้รู้จักคุ้นเคยรู้ปัญหาซึ่งพหุอาศัยกัน เป็นการสร้างความรักความสามัคคีของคนในชาติ ในทำนองเดียวกันการเดินทางท่องเที่ยว ระหว่างประเทศจะเป็นการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมเสริมสร้างความเข้าใจอันดีที่จะนำไปสู่ความเป็น เพื่อนร่วมโลกที่จะช่วยสร้างสัมพันธไมตรีและความสงบสันติสุขในโลก (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม. 2531 : 7)

แม้ว่าอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะก่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างมากมาย แต่ก็ยังมีข้อเสียหรือผลกระทบด้านลบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรมที่ควร พิจารณาดังนี้

2.1.4 ผลกระทบด้านลบของการท่องเที่ยว

ผลกระทบด้านลบจากการท่องเที่ยวมีดังต่อไปนี้

2.1.4.1 ผลกระทบด้านลบทางเศรษฐกิจ

1) การเปลี่ยนแปลงอาชีพจากชาวไร่ชาวนามาทำงานด้านการท่องเที่ยว จะทำให้เกิดปัญหาผลิตผลการเกษตรลดลงในขณะที่ความต้องการเพิ่มขึ้นเนื่องจากที่นักท่องเที่ยว เข้ามาร่วมกิน ร่วมใช้ ราคาสินค้าที่จำเป็นในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้นทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น

2) ลักษณะความเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวอาจทำให้เกิดปัญหาการว่างงาน และความไม่คุ้มค่าในการลงทุน

2.1.4.2 ผลกระทบด้านลบทางสังคม

- 1) ความรู้สึกที่ว่านักท่องเที่ยวมีอิทธิพลก่อให้เกิดความรู้สึกต่อต้านที่เป็นต้นเหตุของความเปลี่ยนแปลงอุปนิสัยที่เคยโอบอ้อมอารีมีความเป็นมิตรไมตรีต่อนักท่องเที่ยว
- 2) เกิดปัญหาอาชญากรรมเนื่องจากค่าครองชีพที่สูงขึ้น
- 3) นักท่องเที่ยวบางกลุ่มมีส่วนในการส่งเสริมกิจกรรมที่เป็นปัญหาของสังคม เช่น การขายบริการทางเพศ การเสพยาเสพติด ฯลฯ

2.1.4.3 ผลกระทบด้านลบทางสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการทางการท่องเที่ยวอาจก่อให้เกิดการทำลายธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งโดยตั้งใจและไม่ตั้งใจ ผลกระทบด้านนี้จะเห็นเป็นรูปธรรมอย่างชัดเจน เช่น การบุกรุกที่ดินสาธารณะ การปลูกสร้างอาคารที่มีรูปแบบขัดต่อสภาพแวดล้อม การกำจัดสิ่งปฏิกูลที่ไม่มีประสิทธิภาพ ฯลฯ

2.1.4.4 ผลกระทบด้านลบทางวัฒนธรรม

- 1) การนำวัฒนธรรมมาเป็นการค้า เช่น การดัดแปลงงานประเพณีให้เป็นงานบันเทิงทางการท่องเที่ยวอาจทำให้สูญเสียความภูมิใจในคุณค่าทางวัฒนธรรมของชาติ
- 2) เกิดการลอกเลียนแบบหรือผลิตศิลปะวัตถุโดยขาดคุณค่าทางศิลปะและความประณีตบรรจง
- 3) วัฒนธรรมการแต่งกายและค่านิยมของท้องถิ่นเปลี่ยนแปลงไป เนื่องจากการเลียนแบบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวทำให้สูญเสียเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีทั้งผลดีและผลเสียอยู่ในตนเอง แต่ผลเสียของการท่องเที่ยวนั้นสามารถควบคุมให้เกิดขึ้นน้อยที่สุดได้ ด้วยการวางแผนอย่างรอบคอบตั้งแต่การจัดทำแผนแม่บท กำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมายที่จะเป็นกรอบการดำเนินงาน ประสานความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ธุรกิจเอกชน ชุมชนและนักท่องเที่ยว

2.1.5 ประเภทของนักท่องเที่ยว

ในด้านพฤติกรรมอาจจำแนกนักท่องเที่ยวออกได้เป็น 2 ประเภท คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศและนักท่องเที่ยวชาวไทย ข้อแตกต่างใหญ่ ๆ คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมักมีความกระตือรือร้นในการท่องเที่ยวมากกว่าสำหรับจุดประสงค์ในด้านการให้ความสนใจต่อศิลปวัฒนธรรมใหม่ ๆ เพราะเป็นเรื่องแปลกออกไปจากสิ่งที่ตนเคยพบเห็นมักสนใจใคร่รู้เรื่องราว

ของสิ่งที่พบและสนใจการถ่ายภาพเก็บเป็นที่ระลึก ส่วนการท่องเที่ยวเพื่อการพักผ่อนมักเป็นการพักผ่อนแบบผ่อนคลายอย่างแท้จริงและการท่องเที่ยวเพื่อความสนุกมักเป็นการท่องเที่ยวตามไนท์คลับโดยมีกำลังการใช้จ่ายค่อนข้างสูง นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมีความคาดหวังในเรื่องการกำหนดทิศทางของตัวเอง ความสะอาด ความสะดวกสบาย และเอกลักษณ์มากกว่านักท่องเที่ยวชาวไทย กลุ่มนักท่องเที่ยวอาจแบ่งออกได้เป็น

1) นักท่องเที่ยวที่มาโดยลำพัง ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่มีได้ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมักได้รับคำแนะนำจากเอกสารการท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวประเภทนี้ไม่คาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทางและการเข้าชมมากนัก แต่คาดหวังในเรื่องความสะอาดและความสะดวกสบายในการกำหนดทิศทาง มีความต้องการรู้ทิศทางและตำแหน่งที่ตนเองอยู่ค่อนข้างสูง

2) นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวที่ใช้บริการของบริษัทท่องเที่ยว ต้องการการรวมกลุ่มและการได้รับการบอกเล่า ต้องการความสะดวกสบาย นักท่องเที่ยวที่มาเป็นกลุ่มในลักษณะนี้มักทำความรอบกวนนักท่องเที่ยวอื่น ๆ หากมีการจัดสถานที่ไม่ดีพอ

2.1.6 ประเภทของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาประเทศไทยและถนนข้าวสาร (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2538)

2.1.6.1 กลุ่มสตรี นักท่องเที่ยวสตรีที่เดินทางมาไทยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 28 เป็นร้อยละ 38 ในปี 2538

2.1.6.2 กลุ่มเยาวชน เยาวชนมีการเดินทางท่องเที่ยวทั่วโลกกว่าล้านคนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดและมีแนวโน้มเติบโตสูงโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

2.1.6.3 กลุ่มครอบครัวเป็นกลุ่มที่มีการใช้จ่ายสูงและส่งเสริมภาพพจน์ในแง่ดีในแง่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สะดวกและปลอดภัย

2.1.6.4 กลุ่มความสนใจพิเศษเป็นแนวโน้มของนักท่องเที่ยวทั่วโลกในปัจจุบันเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ในการท่องเที่ยวมากขึ้นซึ่งในการตัดสินใจเดินทางจะให้ความสนใจเฉพาะเจาะจงไปในเรื่องใดเรื่องหนึ่งมากกว่าการเที่ยวชมแหล่งท่องเที่ยวทั่วไป

2.1.6.5 กลุ่มแบคแพคเกอร์ (Backpacker) เป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มหลักของถนนข้าวสารตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน และเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้นมากในปัจจุบันถือว่าเป็นรายได้เข้าสู่ประเทศสูงอีกกลุ่มหนึ่งเนื่องจากมีช่วงเวลาการพำนักในแต่ละประเทศที่เดินทางไปสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และมีการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างโดยมีสัดส่วนของนักธุรกิจและนักวิชาชีพเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมการกระจายรายได้และผลประโยชน์ทางการท่องเที่ยวไปยัง
ผู้ประกอบการรายย่อยด้วย

2.1.6.6 กลุ่มนักท่องเที่ยวเดินทางซ้ำ ในปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวเดินทางซ้ำมายัง
ประเทศไทยถึงร้อยละ 50 และเพิ่มขึ้นร้อยละ 18 ในปี 2538 กลุ่มเหล่านี้จะมีพฤติกรรมกา
รเดินทางและความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไป คือ ต้องการสินค้าการท่องเที่ยวที่แปลกใหม่และมี
ความสนใจการท่องเที่ยวในมิติที่ซับซ้อนขึ้นแต่ส่วนมากมักจะเริ่มต้นการเดินทางในแต่ละครั้งด้วย
การหาที่พักราคาประหยัดบนถนนข้าวสาร

จากการแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวในบริเวณถนนข้าวสารจะเห็นได้ว่าในปัจจุบัน
นักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมเยือนถนนแห่งนี้มีหลากหลายประเภทจากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวทำให้
ได้ข้อมูลคร่าว ๆ ว่านักท่องเที่ยวพักอยู่บนถนนข้าวสารเพราะราคาอบอุ่นและอยู่ใกล้ที่ท่องเที่ยว
อันงดงามอีกมากมายโดยเฉพาะวัดโพธิ์ซึ่งเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปเรียนการนวดแผนไทย
โบราณ พวกเขาต่างมีความประทับใจต่อถนนข้าวสารและฝากติติงในบางเรื่อง ได้แก่ เรื่องความ
สะอาด จำนวนรถที่หนาแน่นทำให้เดินบนถนนอย่างรู้สึกไม่ปลอดภัยรวมทั้งเรื่องมลพิษทางอากาศ

2.1.7 พฤติกรรมนักท่องเที่ยว

สำหรับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในเมืองที่มีอยู่ในปัจจุบันพอจะจำแนกได้เป็น

2.1.7.1 การชมเมืองโดยรวม ได้แก่ การนั่งรถชมเมืองหรือเดินชมเมืองหรือใช้
ยานพาหนะอื่น ๆ ระหว่างทางอาจมีการบรรยายถึงประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ สถานที่สำคัญของ
เมือง

2.1.7.2 การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่ที่น่าสนใจซึ่งมักเป็นสถานที่เชิงวัฒนธรรม
มักมีการขายของที่ระลึกในบริเวณจึงต้องมีการจัดเส้นทางเดินให้นักท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม

2.1.7.3 การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมืองอาจเป็นหอคอย เจดีย์สูง เช่น ภูเขาทอง

2.1.7.4 การชมการละเล่นพื้นเมืองหรือขบวนในงานเทศกาลการจัดสถานที่น่าจะ
ขึ้นกับรูปแบบและขนาดที่ต้องการของการละเล่นโดยการละเล่นนั้น ๆ อาจเป็นการจัดถาวรหรือ
จัดเป็นครั้งคราวก็ได้

2.1.7.5 การจับจ่ายซื้อของส่วนใหญ่เป็นการซื้อของที่ระลึก ผลิตภัณฑ์พื้นเมือง
ต่าง ๆ อาจจัดรวมเป็นบริเวณขายอาหารและจับจ่ายซื้อของไปด้วยกัน

2.1.8 ลักษณะพื้นฐานของการท่องเที่ยว

ทรัพยากรการท่องเที่ยวอาจแยกตามลักษณะและความต้องการของนักท่องเที่ยวได้เป็น

3 ประเภท (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540) ได้แก่

2.1.8.1 ประเภทธรรมชาติ หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสวยงามเกิดขึ้นตามธรรมชาติ ได้แก่ ภูเขา น้ำตก ถ้ำ น้ำพุร้อน ทะเล เกาะ แหล่งน้ำจืด (ห้วย หนอง คลอง บึง) เป็นต้น

2.1.8.2 ประเภทประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุสถาน และศาสนา หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์โบราณคดีหรือศาสนา ได้แก่ วัด โบราณสถาน พิพิธภัณฑสถาน ศาสนสถาน กำแพงเมือง คูเมือง อนุสาวรีย์ และอนุสรณ์สถาน เป็นต้น

2.1.8.3 ประเภทศิลปวัฒนธรรม หมายถึง ทรัพยากรการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่งในลักษณะของวัฒนธรรมความเป็นอยู่และวิถีชีวิต

กลุ่มของนักท่องเที่ยวอาจแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ นักท่องเที่ยวแบบไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยวและนักท่องเที่ยวที่ผ่านบริษัทนำเที่ยว โดยที่ประเภทหลังมีความคาดหวังในเรื่องความสะดวกสบายของการเดินทาง ความสะดวกในการติดต่อกับบริการอื่นของธุรกิจท่องเที่ยวและการรับรู้เรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวอย่างละเอียดแต่มีข้อเสียคือ ขาดความเข้าใจในวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนและที่สำคัญคือ การถูกบังคับหรือถูกกำหนดให้เที่ยวยังสถานที่ต่าง ๆ ที่บริษัทนำเที่ยวเป็นผู้กำหนดไว้ นอกจากนี้การท่องเที่ยวแบบผ่านบริษัทนำเที่ยวมักจะส่งผลต่อปัญหาการจราจรเนื่องจากแต่ละบริษัทนำเที่ยวก็มีการใช้รถนำเที่ยวให้บริการทำให้การจราจรเต็มไปด้วยรถนำเที่ยว อีกทั้งการจอดรถเพื่อหยุดรับส่งนักท่องเที่ยวก็ยังเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่เกิดขวางการจราจร

การท่องเที่ยวแบบไม่ผ่านบริษัทนำเที่ยวไม่ส่งผลต่อปัญหาการจราจรมากนัก เนื่องจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องอาศัยขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ เช่น รถประจำทาง รถสามล้อเครื่อง เป็นต้น

2.1.9 สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว

สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวเนื่องมาจากความต้องการความสนุกสนานความบันเทิงเพื่อการพักผ่อน เพื่อศึกษาพิจารณาชีวิตความเป็นอยู่ในแ่งมานุษยวิทยาและสังคมวิทยา การชมเมืองโดยรวมโดยสัญจรไปตามเส้นทางสายสำคัญของเมืองที่ผ่านบริเวณสำคัญ ๆ ของเมือง ระหว่างทางอาจมีการบรรยายถึงประวัติศาสตร์ ภูมิศาสตร์ สังคม และสถานที่สำคัญของเมือง การเข้าชมสถานที่สำคัญและสถานที่ที่น่าสนใจ การขึ้นที่สูงเพื่อชมเมือง การชมการละเล่นพื้นเมืองหรือขบวนในงานเทศกาล การจับจ่ายซื้อของที่ระลึก และการนมัสการสิ่งศักดิ์สิทธิ์ โดยทั้งหมดนี้ขึ้นอยู่กับกิจกรรมและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวแต่ละกลุ่ม

2.1.10 เกณฑ์ในการประเมินแหล่งท่องเที่ยว

การที่จะทราบถึงศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ว่ามีมากน้อยกันเท่าใดมีวิธีการวัดความสำคัญของแหล่งท่องเที่ยว 3 ขั้นตอน ได้แก่

2.1.10.1 การคัดเลือกตัวแปรหรือเกณฑ์ที่ใช้วัดความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวของสถานที่ท่องเที่ยว นั้น ๆ โดยเกณฑ์วัดแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมประเพณีประกอบด้วย ความเด่นชัด คุณค่าในการดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยวและคุณค่าในการสะท้อนวิถีชีวิตชาวบ้าน

2.1.10.2 การให้ค่าน้ำหนักได้จากการสอบถามจากผู้จัดการบริษัทท่องเที่ยวที่ปรึกษาด้านการท่องเที่ยว ผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยวของรัฐบาลแล้วนำค่าที่ได้มาเฉลี่ยเป็นค่าหรือน้ำหนักตามความสำคัญมากน้อยให้กับตัวแปร

2.1.10.3 ประเมินค่าสถานที่ท่องเที่ยว ประเมินค่าความสำคัญของสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ตามเกณฑ์ที่ได้ไว้ทั้งหมดคำนวณความสำคัญรวมเพื่อหาคะแนนความสำคัญรวมของความสามารถในการดึงดูดนักท่องเที่ยวของสถานที่แต่ละแห่งได้ และคะแนนรวมนี้จะบอกถึงความสำคัญของสถานที่แต่ละแห่งว่ามีศักยภาพมากน้อยเท่าใด

2.1.11 เส้นทางสัญจรของนักท่องเที่ยว

เส้นทางเดินเท้าเป็นเส้นทางสัญจรสำคัญที่ผู้คนอาศัยใช้ติดต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ใช้เข้าถึงยังสถานที่ต่าง ๆ ถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุดสำหรับการสัญจรในเขตเมือง ในเขตตัวเมืองซึ่งถือเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญประกอบด้วยสถานที่ท่องเที่ยวทั้งประเภทที่เป็นศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ โบราณคดี วัฒนธรรม ไปจนถึงประเภทที่เป็นความสนใจของชุมชนที่ได้สัมผัสและเห็นถึงชีวิตของผู้คนทรัพยากรท่องเที่ยวที่ผสมปนกันอยู่ในเขตเมืองเหล่านี้ยังกระจุกตัวประสานกันอยู่เป็นบริเวณ ดังนั้นการเที่ยวชมด้วยการเดินเท้าจึงมีความเหมาะสมกับบริเวณที่มีความน่าสนใจเหล่านี้ นอกจากนี้การวางเส้นทางสัญจรเท้าในแหล่งพำนักของนักท่องเที่ยวหรือในบริเวณอันเป็นที่ชุมนุมของชาวต่างประเทศก็มีความสำคัญเช่นกัน ทั้งนี้ก็เพราะความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง ซึ่งจากการศึกษาของคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยศิลปากรได้กำหนดข้อพิจารณาในการวางเส้นทางเดินเท้าในกรุงเทพมหานครไว้ดังนี้

2.1.11.1 บริเวณอันเป็นที่เกาะกลุ่มหรือมีความกระจุกตัวของสถานที่สำคัญมีชื่อเสียงทางด้านศิลปกรรม โบราณคดี ประวัติศาสตร์ ในระดับชาติจนไปถึงในระดับเมือง

2.1.11.2 บริเวณอันเป็นที่เกาะกลุ่มของชุมชนที่มีลักษณะเป็นย่าน (District) ที่สามารถแสดงให้เห็นถึงการดำรงชีวิตอยู่อาศัย การรักษานบคตความเชื่อร่วมกันของผู้คนตลอดจนการแสดงออกถึงกิจกรรมทางวัฒนธรรมประเพณี ชุมชนที่เป็นย่านเหล่านี้เป็นที่น่าสนใจของนักท่องเที่ยว และถ้าหากชุมชนที่กล่าวถึงนี้เป็นชุมชนของชนกลุ่มน้อยมีขนบธรรมเนียมความเชื่อที่มีกิจกรรมประเพณีที่แปลกแตกต่างจากชุมชนธรรมดาทั่ว ๆ ไปแล้วจะมีความน่าสนใจสำหรับผู้มาเยือนมากขึ้น เช่น ชุมชนชาวจีน ชุมชนโปรตุเกส เป็นต้น

2.1.11.3 บริเวณอันเป็นที่เกาะกลุ่มรวมตัวของสถานที่ท่องเที่ยวสถานที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชนการตั้งถิ่นฐานตลาด ศาสนสถาน ตลอดจนสถานที่ซึ่งเป็นที่รวมหรือประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ดังเช่น บริเวณย่านบางลำพูและถนนข้าวสาร ซึ่งเป็นบริเวณที่เป็นแหล่งจับจ่ายสินค้าที่มีชื่อเสียงในอดีตและเป็นแหล่งจับจ่ายสินค้าและแหล่งพำนักราคาประหยัดสำหรับนักท่องเที่ยวในปัจจุบันรวมทั้งเป็นแหล่งบันเทิงในยามค่ำคืน

2.2 นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

นโยบายของภาครัฐได้ให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวมาหลายรัฐบาล ดังเช่นในสมัยนายบรรหาร ศิลปอาชา มีนโยบายเกี่ยวกับการท่องเที่ยวส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยเฉพาะอุตสาหกรรมโรงแรมรวมทั้งฟื้นฟูศิลปวัฒนธรรมโบราณสถานและทรัพยากรธรรมชาติและจัดบริการอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวเพื่อให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานแข่งขันกับต่างประเทศ

นอกจากนี้การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยยังมีแผนงานในการพัฒนาการท่องเที่ยวของประเทศไทยหลายแผนงานด้วยกัน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540) ประกอบด้วย

1) แผนการท่องเที่ยวปี 2541 – 2546 “เที่ยวไทย...รักชาติไทย” ได้มุ่งเน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวไทยไปในทางที่ช่วยอนุรักษ์มรดกทางวัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีนโยบายปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะในทุกจังหวัดท่องเที่ยวหลัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานคร ควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมและลดมลภาวะและให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการดูแลทรัพยากรท่องเที่ยวและได้ประโยชน์จากกิจกรรมบริการและกิจกรรมต่อเนื่อง

2) วิสัยทัศน์และกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย : วิสัยทัศน์ 2555 เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีการปรับปรุงและพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานให้มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงขึ้นรวมทั้งยกมาตรฐาน และคุณภาพของสาธารณูปโภคให้เทียบเคียงกับเมืองท่องเที่ยวสากล โดยการทำให้แหล่งท่องเที่ยวที่ดงามไม่อยู่ในสภาพเสื่อมโทรมหรือถูกทำลายคงประเพณี และวัฒนธรรมอันดีงามไว้ ควบคุมสิ่งแวดล้อมให้ปลอดภัยมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุและอาชญากรรม มีสาธารณูปโภคที่สะดวกเพียงพอรวมทั้งให้คนไทยมีความพร้อมในการให้บริการตามมาตรฐานสากล จากการที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นภายใต้ชื่อโครงการ อเมซิ่งไทยแลนด์ 1998 –1999 เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างชาติ เดินทางเข้ามาเที่ยวเมืองไทยมากขึ้น กรุงเทพมหานครได้มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อให้สอดคล้องกับโครงการดังกล่าว โดยจัดตั้งศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและหุ้มอินฟอर्मชันอีก 5 จุด เพื่อให้ข่าวสารและความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวนอกจากนี้แล้วกรุงเทพมหานครยังจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว

เพิ่มเติม (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540 : 12 –13) โดยการจัดทำโครงการนำร่องถนนคนเดินเป็นการปิดถนนห้ามรถเข้าเพื่อให้คนออกมาเดินบนท้องถนน (สุชนิรันดร์ ท้วมยิ้ม. 2544 : 26)

2.2.1 โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในการประชุมเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2540 ในการกำหนดโครงการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ รายละเอียดส่วนหนึ่งแผนแม่บทนี้มีแผนงานการปรับปรุงย่านการค้า 2 โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมย่านการค้าบางลำพูและโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสารโดยทั้ง 2 โครงการนี้มีแนวคิดคือ

- 1) จัดระเบียบและควบคุมกิจกรรมการค้าให้เบาบางลง
- 2) จัดทางเดินเท้า (Pedestrian Walk) และจัดให้เป็นลานเปิดโล่ง (Plaza) บริเวณถนนไกรศรี ถนนตานีและถนนสิบลำห้าง
- 3) จัดระบบการจราจรบนถนนสิบลำห้าง ถนนตะนาวและถนนรามบุตรีให้สัมพันธ์กับการจัดทางเดินเท้าในพื้นที่
- 4) รักษาด้านหน้าอาคารริมถนนตะนาวให้เป็นระเบียบ
- 5) ปรับปรุงอาคารห้างสรรพสินค้าในพื้นที่ให้เกิดทัศนียภาพที่ส่งเสริมบริเวณพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์

2.2.1.1 ขอบเขตของแผนงาน

- ก. ทิศเหนือจรดถนนพระสุเมรุ
- ข. ทิศใต้จรดซอยด้านหลังถนนราชดำเนินกลาง
- ค. ทิศตะวันออกจรดถนนสิบลำห้างและถนนตะนาว
- ง. ทิศตะวันตกจรดถนนจักรพงษ์

2.2.1.2 การควบคุมความหนาแน่นของกิจกรรม

- 1) อนุญาตให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอยบนถนนที่จัดให้เป็นถนนคนเดินได้ และทำการควบคุมความหนาแน่นและการขยายตัวของกิจกรรม
- 2) กำหนดความหนาแน่นและปริมาณของกิจกรรมในบริเวณโดยสำรวจจำนวนผู้ค้าเดิมเป็นเกณฑ์
- 3) กำหนดประเภทของกิจกรรมที่อนุญาตให้มี เพื่อส่งเสริมการเป็นย่านการค้าที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

2.2.1.3 โครงการปรับปรุงการสัญจรทางบก

1) การปรับปรุงทางเดินเท้าและถนนภายในย่าน

ก. ทำการปรับปรุงทางเดินเท้าทั้งสองฝั่งของถนนภายในพื้นที่จัดให้มีอุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture) และปรับปรุงรูปแบบเพื่อส่งเสริมภูมิทัศน์ที่ดีให้กับบริเวณ

ข. ขยายขนาดทางเดินเท้าให้มีความกว้างที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และการจัดวางอุปกรณ์สาธารณูปโภคโดยทำการปรับปรุงด้านหน้าภายนอกอาคาร และแก้ไขปัญหาระบบสายไฟฟ้าและโทรศัพท์ พร้อมทั้งควบคุมการเปลี่ยนแปลงรูปด้านอาคารอันเนื่องมาจากการขยายตัวของย่านพาณิชย์กรรมกำหนดให้มีรูปแบบที่มีความกลมกลืน และไม่ขัดต่อสภาพแวดล้อม และปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สายไฟฟ้าและโทรศัพท์ ที่เป็นปัญหาทัศนียภาพแก่บริเวณโดยเดินสายไว้ใต้ดินบริเวณทางเดินเท้าที่ได้ทำการปรับปรุง นอกจากนี้ได้มีการจัดให้มีอุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture) กำหนดตำแหน่งให้สอดคล้องกับการใช้งานและสภาพแวดล้อม

2.2.1.4 กรอบนโยบายของคณะกรรมการกรุงรัตนโกสินทร์

1) กฎหมายและข้อบัญญัติควบคุมพื้นที่

กฎกระทรวงฉบับที่ 414 (พ.ศ. 2542) ออกตามความในพระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ.2518 บริเวณถนนพระสุเมรุเป็นพื้นที่ที่ตั้งอยู่ในกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอกซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่อนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทยโดยกำหนดให้การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณนี้เป็นไปเพื่อการส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรม และสถาปัตยกรรมท้องถิ่นหัตถอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว การพาณิชย์กรรม การอยู่อาศัย สถาบันราชการ การสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเท่านั้น รวมถึงยังได้กำหนดการใช้ที่ดินบริเวณริมฝั่งคลองในพื้นที่โดยให้มีที่ว่างตามแนวนานริมหาดฝั่งคลองไม่น้อยกว่า 3 เมตร เว้นแต่เป็นการก่อสร้างเพื่อการคมนาคมทางน้ำ การสาธารณูปโภค เขื่อน รั้ว หรือ กำแพง

2) ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 เรื่องกำหนดบริเวณก่อสร้างดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทในแขวงวัดสามพระยา แขวงบ้านพานถม เขตพระนคร แขวงวัดโสมนัส แขวงคลองมหานาค แขวงวัดเทพศิรินทร์ แขวงป้อมปราบศัตรูพ่าย และแขวงสัมพันธวงศ์ แขวงจักรวรรดิ แขวงตลาดน้อย เขตสัมพันธวงศ์ กรุงเทพมหานคร โดยกำหนดให้สร้างอาคารสูงได้ไม่เกิน 20 เมตรและในระยะ 50 เมตรรอบเขตแนววัด โบสถ์และมัสยิดสร้างอาคารได้สูงไม่เกิน 16 เมตร

นอกจากนี้ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2542 ยังมีหัวข้อเรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้าง ดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภทริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสองฝั่ง ในท้องที่แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ แขวงถนนนครไชยศรี แขวงวชิรพยาบาล เขตดุสิต แขวงวัดสามพระยา

แขวงชนะสงคราม แขวงพระบรมมหาราชวัง แขวงบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร แขวงจักรวรรดิ แขวงตลาดน้อย แขวงสัมพันธวงศ์ เขตสัมพันธวงศ์ แขวงบางรัก เขตบางรัก แขวงยานนาวา เขตสาทร แขวงวัดพระยาไกร แขวงบางคอกแหลม แขวงบางโคล่ เขตบางคอกแหลม แขวงบางโพธิ์ แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา แขวงคลองเตย แขวงพระขนิ่ง เขตคลองเตย แขวงบางจาก เขตพระโขนง แขวงบางนา เขตบางนา แขวงบางอ้อ แขวงบางพลัด แขวงบางยี่ขัน เขตบางพลัด แขวงอรุณอมรินทร์ แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย แขวงวัดอรุณ เขตบางกอกใหญ่ แขวงบุคคโล แขวงวัดกัลยาณ์ เขตธนบุรี แขวงสมเด็จพระเจ้าพระยา แขวงคลองสาน แขวงคลองตันไทร แขวงบางลำพูล่าง เขตคลองสาน และแขวงราชบุรีบูรณะ แขวงบางปะกอก เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพมหานคร โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ภายในระยะ 3 เมตร จากริมฝั่งให้ก่อสร้างได้เฉพาะ เชื้อน อุโมงค์ สะพาน ทางหรือท่อระบายน้ำ รั้ว กำแพง หรือ ประตู

(2) ภายในระยะ 3 – 15 เมตร จากริมฝั่งก่อสร้างได้สูงไม่เกิน 8 เมตร ระยะห่างจากเขตที่ดินไม่น้อยกว่า 2 เมตร หรือมีระยะห่างระหว่างอาคารไม่น้อยกว่า 4 เมตร และห้ามก่อสร้างห้องแถวหรือตึกแถวภายในระยะ 15 – 45 เมตรจากริมฝั่งก่อสร้างได้สูงไม่เกิน 16 เมตร

อย่างไรก็ตามมีเสียงท้วงติงในเชิงผังเมืองเกี่ยวกับแผนแม่บทปรับปรุงกรุงรัตนโกสินทร์ 20 โครงการซึ่งคณะรัฐมนตรีนำโดยพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2540 ลงมติเห็นชอบในแผนดังกล่าวมีโครงการไล่ที่ ย้าย ยุบและทุบ บริเวณชุมชนท่าพระจันทร์ ชุมชน ท่าพระอาทิตย์ ตึกกฤษฎีกา โรงละครแห่งชาติ ท่าช้าง เพื่อทำสนามหญ้า ปลูกต้นไม้ โดยทาง ผู้ท้วงติงให้ความเห็นว่าการปรับปรุงภูมิทัศน์เหล่านี้มีผลให้กรุงรัตนโกสินทร์กลายเป็นเมืองที่ไร้ชีวิตและผู้คนกลายเป็นดิสเนย์แลนด์และ / หรือ เป็นฉากหนังละครแสงสีประเภทแอนนาแอนเดอะคิงส์ (Anna and The King) (บริษัทชินครอนกรุ๊ปจำกัด. 2544 : 3 – 166)

จะเห็นได้ว่าแผนดังกล่าวข้างต้นมีความสอดคล้องกับแนวคิดด้านภาพลักษณ์ของเมือง ซึ่งเกี่ยวกับความสวยงามของเมืองหรือแนวคิดด้านการสร้างจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง ซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ความเป็นระเบียบของเมือง ได้แก่ ความสะดวกในการทำกิจกรรม สัญจร สะดวก ราบรื่น สร้างความประทับใจและส่วนประกอบอื่น ๆ จัดไว้กลมกลืน และความสบาย ได้แก่ การจัดปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้น่าอยู่ ไม่ร้อน ไม่หนาวเกินไป และการที่จะทำให้ทั้งสอง ล่วงไปได้จำเป็นต้องประกอบไปด้วยการเป็นเมืองมีสารูปที่ชัดเจน (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม. 2531 : 5)

2.3 แนวคิดด้านการขนส่ง

2.3.1 แนวคิดด้านสาเหตุการเกิดการเดินทาง

การเกิดการเดินทาง คือ การศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทางกับตัวแปรต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเดินทาง ตัวแปรเหล่านี้ขึ้นอยู่กับที่ตั้งและความหนาแน่นของกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ (ชัชวาล วัฒนบรรจง. 2539) โดยเป็นปฏิสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ซึ่งเป็นผลมาจากการใช้ที่ดิน เนื่องจากการใช้ที่ดินทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางเข้าและออกพื้นที่ ซึ่งทำให้ต้องมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและยังผลให้กิจกรรมจะขยายตัวมากขึ้น (Needham. 1977 ; Northam. 1974) โดยประเภทของการเดินทางภายในเขตชุมชนเมืองแบ่งได้เป็น

2.3.1.1 การเดินทางเพื่อไปทำงาน (Journey to Work Trips)

2.3.1.2 การเดินทางที่ไม่ใช่เพื่อไปทำงาน (Nonwork Trips) หมายถึง การเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่มีใช้เดินทางไปเพื่อทำงานสามารถแบ่งย่อยได้ดังนี้

1) การเดินทางด้านสังคม (Social Trips) ได้แก่ การเดินทางไปเยี่ยมเพื่อนฝูง การเดินทางติดต่อกับเพื่อนบ้านและการเดินทางไปเยี่ยมญาติพี่น้อง

2) การเดินทางไปซื้อสินค้า มีทั้งการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์เดี่ยว (ซื้อสินค้าอย่างหนึ่งโดยตั้งใจ) เพื่อวัตถุประสงค์หลายอย่างและเพื่อวัตถุประสงค์รวม

3) การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ สำหรับการเดินทางท่องเที่ยวทัศนอาร ได้แก่ การเดินทางของนักทัศนอารเพื่อชมเมือง โดยมีรถบริการพานักท่องเที่ยวชมทัศนียภาพของเมืองตามถนนและสถานที่ต่างๆ ในเมืองการเดินทางประเภทนี้มักมีเส้นทางสัญจรที่แน่นอนตายตัวเป็นประจำในแต่ละช่วงเวลาและมักใช้ถนนเป็นสถานที่จอดพักรถเพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวเหล่านั้น

2.3.2 แนวคิดด้านการขนส่งกับเมืองเก่า

การสร้างที่จอดรถยนต์บริเวณพื้นที่โดยรอบเป็นสิ่งจำเป็นมากในเขตชั้นในของเมืองที่มักจะเป็นส่วนที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และจำเป็นจะต้องอนุรักษ์ไว้ สภาพถนนในเมืองเดิมเดิมแคบ และไม่สามารถขยายได้แต่การสร้างที่จอดรถในเขตชั้นในของเมืองเป็นสิ่งก่อสร้างขนาดใหญ่อาจมีผลกระทบต่อภาพรวมของเมืองอาจแก้ไขได้โดยการจัดที่จอดรถย่านชานเมืองแล้วให้บริการสาธารณะเพื่อเข้าสู่เขตชั้นในของเมือง (ยงธนิศร์ พิมลเสถียร. 2541; Worskett. 1969) เมืองโกเธนเบิร์กประเทศสวีเดน ได้มีแนวทางการจัดการด้านการขนส่งในเขตพื้นที่อนุรักษ์ ได้แก่ การสร้าง Light – Rail Transit การแนะนำการสงวนเลนบนถนนโดยออกกฎหมายควบคุมมาบังคับใช้การเดินทางเดียวการเข้มงวดในการจอดรถและการเก็บค่าธรรมเนียมในการจอดรถ (Elmberg. 1977)

2.3.3 การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยว

ปัญหาจราจรที่เกิดจากการท่องเที่ยวมีสาเหตุมาจากการมีประเภทของยานพาหนะที่แตกต่างกันจำนวนมากปริมาณการจราจรที่สูงเกินไปในบริเวณศูนย์กลางของแหล่งท่องเที่ยวและการขาดแคลนที่จอดรถ

การเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวที่ดึงดูดของสถานที่ท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจมีความสำคัญกว่าระยะเวลา ความพยายาม หรือค่าใช้จ่ายรวมทั้งเส้นทางของนักท่องเที่ยวควรสามารถพบเห็นสิ่งดึงดูดทางการท่องเที่ยวระหว่างทาง และคำนึงถึงคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของเส้นทางนั้นๆ เพื่อให้ได้รับความรู้และความเพลิดเพลินจากเส้นทางดังกล่าว (Murphy, 1985) เนื่องจากนักท่องเที่ยวให้ความสนใจกับสิ่งแวดล้อมระหว่างทางมากกว่าคนในพื้นที่ ดังนั้น สิ่งแวดล้อมระหว่างทางจึงกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการรับรู้และความเพลิดเพลินของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ ในอเมริกาการวางเส้นทางของนักเที่ยวถูกกำหนดให้ผ่านสินมรดกต่าง ๆ เช่น Lincoln Trail ในมลรัฐอิลลินอยส์ (Illinois) สำหรับประเทศอังกฤษได้สนับสนุนแนวคิดเช่นนี้ อย่างเช่น Thames Valley Scenic Route ส่วนประเทศญี่ปุ่นก็มีรถไฟสายรอบเมืองยะมะโอะนะทะให้บริการแก่นักท่องเที่ยวโดยแล่นผ่านย่านสำคัญต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นย่านธุรกิจ ย่านจับจ่ายซื้อของ ย่านขายของเก่า ย่านขายของเครื่องใช้ไฟฟ้า ราคาถูกของโลก ย่านตลาดเครื่องมือราคาถูก ย่านห้างสรรพสินค้าใหญ่ที่สุดของญี่ปุ่น ชินจูกุ ย่านฮาราจูกุ ศูนย์รวมแฟชั่นและบูติกและย่านอื่น ๆ ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดด้านการท่องเที่ยวแต่ทั้งนี้ เส้นทางของนักท่องเที่ยวในเมืองต้องมีความต่อเนื่องกับเส้นทางทัศนารายานนอกเมืองด้วย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2540)

2.3.4 แนวคิดรถยนต์ส่วนตัวกับระบบขนส่งสาธารณะ

ข้อแตกต่างระหว่างรถยนต์ส่วนตัวกับระบบขนส่งสาธารณะ คือ รถยนต์สามารถเลือกเส้นทางที่จะนำไปสู่จุดหมายปลายทางได้ตามต้องการไม่ต้องใช้เวลา รอไม่หยุดรับส่งผู้โดยสารอื่นระหว่างทางอีกด้วย มีความเป็นส่วนตัว และรับรองว่าได้ที่นั่งเสมอ ส่วนระบบขนส่งสาธารณะสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ที่ละมาก ๆ ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศต่ำกว่ารถยนต์ส่วนตัว ค่าใช้จ่ายต่อบุคคลต่ำ มีเส้นทางและจุดรับส่งผู้โดยสารถูกกำหนดไว้แน่นอนตายตัว (Wright and Turkienice, 1988)

ระบบขนส่งสาธารณะถูกนำมาใช้จัดการแก้ไขปัญหาการจราจรบริเวณใจกลางเมืองที่มีการจราจรคับคั่งมาก เช่น การห้ามจอดรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนน จัดรถโดยสารขนาดเล็กวิ่งเป็นวงรอบจากที่จอดรถที่อยู่นอกเมืองแทน และอาจใช้วิธีการจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะฟรีโดยใช้เงินรายได้ที่เก็บจากภาษีรถยนต์ วิธีนี้อาจกระตุ้นให้คนเปลี่ยนจากรถยนต์มาใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรืออาจใช้วิธีการเพิ่มภาษีรถยนต์ รวมทั้งภาษีน้ำมันและควบคุมการใช้รถยนต์ในพื้นที่ศูนย์กลาง

เมืองหรือแม้กระทั่งการริเริ่มสิ่งใหม่ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งสาธารณะอาจทำได้ เช่น ใช้รถตู้ร่วมกัน (Van Pool) การชักชวนให้ใช้รถร่วมกัน (Car Pool) เป็นต้น (สิทธิพร ภิรมย์รื่น; International Institute for Energy Conservation. 1995)

2.3.5 แนวคิดด้านการจอดรถยนต์

การจอดรถยนต์มีสาเหตุมาจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Mode) ของการเดินทาง การเปลี่ยนเส้นทาง (Route) ของการเดินทาง การเปลี่ยนแปลงจุดหมายปลายทาง (Destination) ของการเดินทาง และการเปลี่ยนแปลงเวลา (Time) (คณะกรรมการศึกษาและแก้ไขปัญหาด้านการจราจร และการขนส่ง. 2536 : 79)

การจัดจำนวนที่จอดรถยนต์ควรมีเพียงพอกับจำนวนรถยนต์ที่จะเข้ามายังพื้นที่นั้น ๆ และไม่ควรมียานพาหนะมากจนก่อให้เกิดปัญหาการจราจร (อัษฎางค์ ภิราณานนท์. 2520 : 28) โดยที่จอดรถบริเวณชานเมืองจะช่วยให้ผู้คนใช้บริการสาธารณะเข้ามาใจกลางเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรติดขัด ที่จอดรถล่าช้าหรือราคาแพงซึ่งวิธีดังกล่าวจะสามารถลดจำนวนรถยนต์ที่เข้ามาในเมืองได้มาก (รังสรรค์ ต่อสุวรรณ. 2535 : 118) และที่จอดรถควรสะดวกแก่การเข้าถึง และสะดวกในการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Hunnicut and Neale. 1976) โดยระยะทางจากที่จอดรถไปยังจุดหมายปลายทางไม่ควรเกิน 800 ฟุตหรือ 240 เมตรเนื่องจากเป็นระยะทางไกลสุดที่สามารถเดินทางด้วยเท้าโดยปกติมนุษย์จะเดินโดยไม่หยุดประมาณ 520 ฟุตหรือ 150 เมตร ในหลายเมืองในยุโรปมีการให้เช่าเก้าอี้ผ้าใบ หรือเก้าอี้ไม้ตลอดทางเดินและตามจัตุรัสสาธารณะต่างๆ มีแผงขายหนังสือพิมพ์และวารสารนิตยสารและร้านกาแฟริมถนนเนื่องจากทั้งหมดที่ได้กล่าวมาแล้วเป็นจิตวิทยาที่ช่วยให้เดินได้ไกลขึ้น (Owen. 1972)

ปรีชญา มัทธนนทวิได้ศึกษาถึงแนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารในพื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชนที่ยานศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสีลม พบว่าความต้องการที่จอดรถยนต์นั้นขึ้นกับปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาพการใช้อาคารและที่ดิน ความเพียงพอของระบบขนส่งสาธารณะที่จะเลือกใช้แทนการเดินทางด้วยรถยนต์ เป็นต้น (ปรีชญา มัทธนนทวิ. 2538)

นอกจากนี้เกณฑ์สำหรับการเลือกที่ตั้งของที่จอดรถนอกถนนควรตั้งอยู่ระหว่างถนนวงแหวนศูนย์กลางเพื่อลดการเดินทางเข้าสู่ศูนย์กลางอยู่ในระยะทางที่สามารถเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อบริการขนส่งและกิจกรรมโดยอาจใช้พื้นที่ว่างหรือพื้นที่ที่ไม่ได้ประโยชน์ เช่น ใต้ถนนยกระดับหรือทางด่วน หรืออาจใช้วิธีขอซื้อสิทธิ์บนอากาศหรือใต้ดินที่ดินของรัฐ หรือเทศบาลถ้าเป็นไปได้ควรตั้งอยู่ตรงกลางบล็อกเพื่อลดการจราจรคับคั่งที่ทางแยก และค่าที่ดินที่สูงตรงสี่แยกและพื้นที่ที่ใช้ทำที่จอดรถควรมี

ความลาดเอียงไม่เกิน 4 เปอร์เซ็นต์สำหรับที่จอดรถให้ดินเหมาะสำหรับบริเวณที่ราคาที่ดินสูง (Murphy. 1985; พิษณุโรจน์ พลับรู้อกร. ม.ป.ป.)

หลายเมืองในต่างประเทศใช้วิธีการจอดรถนอกเมืองแล้วอาศัยระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาถึงในเมืองหรือที่เรียกว่า Park and Ride นั้นทางภาครัฐจะมีมาตรการรองรับดังเช่นในกรุงลอนดอน (London) มีการลดค่าธรรมเนียมในการโดยสารรถไฟหากนำรถยนต์มาจอดและสำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในเขตที่อยู่อาศัยภายในศูนย์กลางจะได้รับสิทธิในการจอดรถ (Richards. 1990) ในกรุงปารีส (Paris) และเมืองออกซ์ฟอร์ด (Oxford) การจอดรถในใจกลางเมืองถูกเปลี่ยนมาเป็นระบบ Park and Ride เช่นกัน (Elkin, et. al. 1991)

2.4 แนวความคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน

2.4.1 การมีส่วนร่วมของประชาชน

ในการทำถนนคนเดินปัจจัยสำคัญ คือ การมีส่วนร่วมของประชาคมพร้อมทั้งต้องดูลักษณะและบุคลิกของถนนว่ามีอะไรเป็นจุดเด่น สำหรับถนนข่าวสารผู้อำนวยความสะดวกเป็นผู้ดำเนินการเองไม่ได้ขอการมีส่วนร่วมจากชุมชนแต่แจ้งกับชุมชนว่าให้ทำอะไรบ้างอย่างที่ทางการต้องการ การมีส่วนร่วมเลยไม่มากเท่าที่ควร นอกจากนี้ถนนข่าวสารประชาคมมีหลายระดับความเข้าใจต่างกัน ดังนั้น จึงเป็นเรื่องสำคัญมากที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมจากชุมชนกลุ่มใหญ่อย่างไรก็ตาม ถนนคนเดินจะสำเร็จได้ต้องมีการผสมผสานกันทางวัฒนธรรมกับการค้า เช่น การปิดถนน เขาวราช เป็นต้น ภราเดช พยัฆวิเชียร กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างท้องถิ่นกับถนนคนเดินว่า

การทำถนนคนเดินเรามีความมุ่งมั่นให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมรับผิดชอบ คิด ทำและได้ประโยชน์จากการท่องเที่ยว โดยใช้วิถีชีวิตเอกลักษณ์ของท้องถิ่นเป็นสิ่งจูงใจทางการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง แต่จะให้ดีควรมีถนนคนเดินที่ถาวรสักสายสองสาย (ภราเดช พยัฆวิเชียร. 2541 : 38)

จากคำกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าการจัดทำถนนคนเดินขึ้นมาหนึ่งสายจำเป็นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมจากชุมชนจึงจะสำเร็จได้ ดังที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย 2540 ระบุไว้ดังต่อไปนี้

มาตรา 59..... บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจงและเหตุผลจากหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ ก่อนการอนุญาตการดำเนินโครงการกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม..... และมีสิทธิแสดงความคิดเห็นของตนในเรื่องดังกล่าว.....

มาตรา 76รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกำหนดนโยบายการตัดสินใจทางการเมือง การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง รวมทั้งตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐในทุกระดับ.....

มาตรา 79.....รัฐต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ..... (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 1)

2.4.2 ความหมายของการมีส่วนร่วมของประชาชน

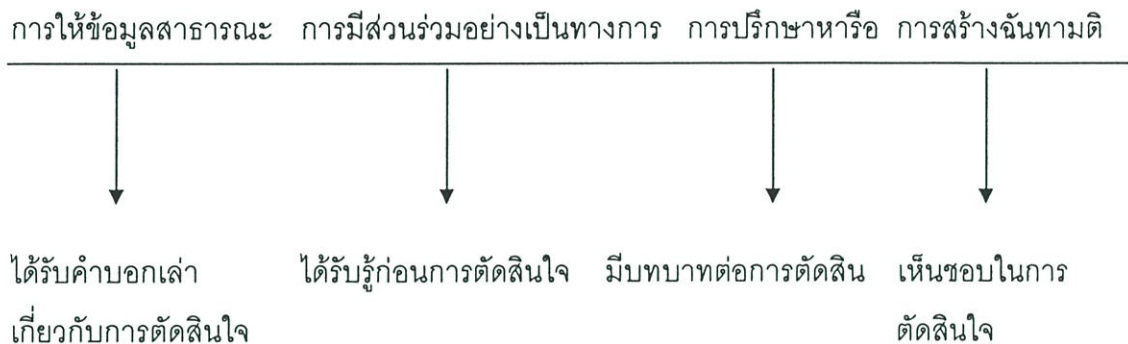
การมีส่วนร่วมของประชาชนหมายถึง ความร่วมมือของประชาชนไม่ว่าของปัจเจกบุคคลหรือกลุ่มคนซึ่งเห็นพ้องต้องกัน และเข้าร่วมรับผิดชอบเพื่อดำเนินการพิจารณาเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ต้องการโดยกระทำผ่านกลุ่มหรือองค์กรเพื่อให้บรรลุถึงความเปลี่ยนแปลงที่พึงประสงค์

การมีส่วนร่วมประกอบไปด้วยสี่มิติ ได้ให้คำจำกัดความการมีส่วนร่วมว่า มิติหนึ่ง คือ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจว่าจะทำอะไรและทำอย่างไร มิติที่สอง คือ การมีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนาการลงมือปฏิบัติการตามที่ได้ตัดสินใจ มิติที่สาม คือ การมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดจากการดำเนินงาน และมิติที่สี่ คือ การมีส่วนร่วมในการประเมินผล เจมส์ เครตันกล่าวถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนว่า

...การมีส่วนร่วมของประชาชนหมายความว่าให้ประชาชนเป็นผู้คิดค้นปัญหาเป็นผู้ที่ทำทุกอย่างไม่ใช่ที่เรากำหนดไปแล้วจะให้ประชาชนเข้ามาช่วยในเรื่องใดเรื่องหนึ่งทุกอย่างต้องเป็นเรื่องของประชาชนที่คิดขึ้นมา ทั้งนี้ การมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงจะต้องไม่หมายความว่าเพียงแต่การดึงประชาชนเข้ามาช่วยโครงการที่รัฐเป็นผู้กำหนด " รูปแบบเป้าหมายของงาน " และ " กำหนดให้มีการร่วมงาน" ดังที่ผ่านล้นแต่ต้องมีส่วนร่วมอย่างมีสำนึกรับผิดชอบและมีบทบาทอย่างเต็มที่ตั้งแต่คิดค้นปัญหา วางแผนปฏิบัติงานดูแลกำกับตลอดจนประเมินผลติดตามงาน การมีส่วนร่วมของประชาชนที่แท้จริงจะต้องหมายถึง การมอบอำนาจอธิปไตยขั้นพื้นฐานคืนสู่ประชาชน การพยายามจัดตั้งและพัฒนาองค์กรประชาชนให้เข้มแข็งบนพื้นฐานของการพึ่งตนเองเป็นสำคัญ....(เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 19 –20)

จากคำกล่าวของเจมส์ เครตันพบว่ากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นกระบวนการสื่อสารสองทางที่มีเป้าหมายโดยรวม เพื่อที่จะให้เกิดการตัดสินใจที่ดีขึ้นและได้รับการสนับสนุนจากสาธารณชน แต่ทั้งนี้ต้องให้ข้อมูลต่อสาธารณชนอย่างเพียงพอ

และให้สาธารณชนแสดงความคิดเห็นต่อโครงการที่นำเสนอหรือมีส่วนร่วมในนโยบายของรัฐและเป็นสิ่งที่ทำให้การตัดสินใจมีคุณค่า ดังแผนผังต่อไปนี้



จากแผนผังจะเห็นได้ว่ากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสิ่งจำเป็นเนื่องจากเป็นภูมิคุ้มกันต่อความรู้สึกสูญเสียอำนาจพร้อมทั้งเป็นช่องทางที่จะสร้างให้เกิดการสื่อสารระหว่างกลุ่มในชุมชน เพื่อที่เขาจะได้มาทำความเข้าใจ ถึงความต้องการของแต่ละกลุ่มในชุมชนเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 22 – 24) และเพื่อย้ำถึงความจำเป็นของการมีส่วนร่วมจึงขอกกล่าวประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชนว่ามีดังต่อไปนี้

2.4.3 ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

2.4.3.1 เพื่อเพิ่มคุณค่าของการตัดสินใจ

การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถช่วยให้เกิดการพิจารณาถึงทางเลือกใหม่ โดยสาธารณชนสามารถผลักดันให้เกิดการทบทวนข้อสันนิษฐานที่ปิดบังอยู่ทำให้ไม่เห็นทางออกที่มีประสิทธิภาพ

2.4.3.2 ลดค่าใช้จ่ายและการสูญเสียเวลา

การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถเกิดผลในการยอมรับอย่างสูงต่อการตัดสินใจ โดยกลุ่มซึ่งมีส่วนได้ส่วนเสียในการตัดสินใจนั้น ๆ ในกรณีนี้จะช่วยลดความขัดแย้ง ระหว่างการนำไปปฏิบัติทำให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่าย ซึ่งโดยทั่วไปจะแพงกว่าค่าใช้จ่ายในการทำโครงการที่มีส่วนร่วมของประชาชน

2.4.3.3 การสร้างฉันทามติ

การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถสร้างความเข้าใจระหว่างคู่กรณีลดความขัดแย้งทางการเมืองและสร้างให้เกิดความชอบธรรมในการตัดสินใจของรัฐ

2.4.3.4 เพิ่มความง่ายในการนำไปปฏิบัติ

การมีส่วนร่วมของประชาชนทำให้ชุมชนเกิดความเป็นเจ้าของการตัดสินใจทำให้เกิดความกระตือรือร้นในการปฏิบัติ

2.4.3.5 หลีกเลี่ยงการเผชิญหน้าในกรณีร้ายแรงที่สุด

การมีส่วนร่วมของประชาชนตั้งแต่ต้นสามารถลดความรุนแรงได้

2.4.3.6 การดำรงไว้ซึ่งความน่าเชื่อถือและความชอบธรรม

ต้องใช้กระบวนการตัดสินใจที่โปร่งใสที่น่าเชื่อถือทำให้ประชาชนเข้าใจถึงเหตุผลที่นำไปสู่การตัดสินใจนั้น ๆ

2.4.3.7 การคาดคะเนความห่วงกังวลของประชาชนและค่านิยมของสาธารณชน

เป็นความรู้สึกของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานร่วมกับประชาชนว่าประชาชนมีทัศนคติต่อการปฏิบัติงานขององค์กรอย่างไรรวมทั้งเกิดความตระหนักถึงการตอบสนองและการตัดสินใจต่าง ๆ ต่อกระบวนการ

2.4.3.8 การพัฒนาความเชี่ยวชาญและความคิดสร้างสรรค์ของสาธารณชน

การให้การศึกษาต่อสาธารณชนให้เรียนรู้ถึงกระบวนการตัดสินใจโดยองค์การส่วนท้องถิ่นของเขาควรเป็นอย่างไรและเหตุใดจึงต้องตัดสินใจพร้อมทั้งเป็นการฝึกผู้นำที่มีประสิทธิภาพในท้องถิ่นและสำหรับกลไกการมีส่วนร่วมในการพัฒนาใหม่ การมีส่วนร่วมสามารถช่วยในการตัดสินใจว่าการพัฒนาใหม่จำเป็นหรือไม่และถ้าโครงการนั้นจำเป็นแต่มีข้อขัดแย้งการมีส่วนร่วมของประชาชนอาจช่วยให้บรรลุความต้องการของท้องถิ่น (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

2.4.4 เป้าหมายและวัตถุประสงค์การมีส่วนร่วมของประชาชน

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเป็นกระบวนการที่รัฐทำการส่งเสริมชักนำสนับสนุนและสร้างโอกาสให้ประชาชนในชุมชนในรูปแบบบุคคล กลุ่มคน ชมรม สมาคม มูลนิธิ และองค์กรอาสาสมัครรูปต่าง ๆ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือหลายเรื่องรวมกันในเรื่องต่อไปนี ตามวัตถุประสงค์และนโยบายที่กำหนดไว้ คือ

2.4.4.1 ร่วมทำการศึกษาค้นคว้าปัญหาและสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในชุมชน ตลอดจนความต้องการของชุมชน

2.4.4.2 ร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนาเพื่อแก้ไขและลดปัญหาชุมชนหรือเพื่อสร้างสิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนหรือตอบสนองความต้องการของชุมชน

2.4.4.3 ร่วมวางนโยบายหรือแผนงานหรือโครงการหรือกิจกรรมเพื่อขจัดและแก้ไขปัญหาและสนองความต้องการของชุมชน

2.4.4.4 ร่วมตัดสินใจการใช้ทรัพยากรที่มีจำกัดให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

2.4.4.5 ร่วมจัดหรือปรับปรุงระบบการบริหารงานพัฒนาให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

2.4.4.6 ร่วมลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชนตามขีดความสามารถของตนเองและหน่วยงาน

2.4.4.7 ร่วมปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

2.4.4.8 ร่วมควบคุม ติดตาม ประเมินผลและร่วมบำรุงรักษาโครงการและกิจกรรมที่ทำไว้ทั้งโดยเอกชนและรัฐบาลให้ได้ใช้ประโยชน์ได้ตลอดไป

2.4.5 วิธีการมีส่วนร่วม (Means of Participation)

วิธีการที่ประชาชนจะมีส่วนร่วมในกระบวนการวางแผนพัฒนาด้านกายภาพนั้นมีหลายวิธี แต่ละวิธีก็มีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันไปบางวิธีเป็นวิธีที่ใช้กันโดยทั่วไปไม่เฉพาะแต่ในการวางแผนผัง บางวิธีพัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในกระบวนการวางแผนด้านกายภาพโดยตรง เทคนิควิธีการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ดังต่อไปนี้ (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

2.4.5.1 การหยั่งเสียงสำรวจความเห็นของประชาชนและการสำรวจอื่นๆ (Public opinion polls and Other Surveys)

2.4.5.2 การลงคะแนนเสียงแสดงประชามติ (Referenda)

2.4.5.3 ออกเสียงลงคะแนนโดยใช้หีบบัตร (The ballot box)

2.4.5.4 การฟังความคิดเห็นของประชาชน (Public hearing)

2.4.5.5 Advocacy Planning

2.4.5.6 จดหมายถึงบรรณาธิการหนังสือ หรือจดหมายร้องทุกข์ (Letter of edit or public officials)

2.4.6 เงื่อนไขของการพัฒนาที่เน้นการมีส่วนร่วมของประชาชน

เงื่อนไขเบื้องต้นของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 5 ประการ คือ (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

2.4.6.1 รัฐบาลจะต้องมีการยอมรับในแนวความคิดของการมีส่วนร่วมของประชาชนในเบื้องต้นได้บรรจุหลักการนี้ไว้ในแผนหรือในนโยบายระดับต่าง ๆ ด้วย

2.4.6.2 ประชาชนจะต้องมีองค์กรพื้นฐานของประชาชนที่สามารถเป็นตัวแทนในการเจรจาต่อรองกับกลุ่มผลประโยชน์และบุคคลกลุ่มอื่น ๆ ได้

2.4.6.3 ประชาชนจะต้องมีอิสระในแนวคิดริเริ่มและการตัดสินใจในระดับท้องถิ่นเพื่อกำหนดกิจกรรมของตนเอง

2.4.6.4 ชุมชนจะต้องมีการไหลเวียนของข่าวสารและความรู้ใหม่ ๆ โดยเฉพาะหลักการ และปรัชญาของการพัฒนาเทคนิควิชาการในการจัดสรรทรัพยากร และความรู้ทางการบริหารงาน

2.4.6.5 ชุมชนจะต้องได้รับการสนับสนุนทางด้านสิ่งของและเทคนิคที่จำเป็นด้วย (โดยเฉพาะในระยะเริ่มแรก)

หลักการที่สำคัญเบื้องต้นของการมีส่วนร่วมคือ การจัดตั้งองค์กรของประชาชนส่วนใหญ่ ซึ่งมีใช่เป็นลักษณะการให้มีส่วนร่วมแบบบัญญัติรัฐบาลแต่จะต้องเป็นองค์กรที่สามารถจะระบุนความต้องการของชุมชน ตั้งเป้าหมายและมาตรฐานพัฒนาชุมชน รวบรวมข่าวสารข้อมูล และเข้าร่วมในการตัดสินใจดำเนินนโยบายด้วยตนเอง เพราะหากเราสามารถทำในสิ่งเหล่านี้ได้ก็นับว่าเป็นการลดความไม่ไว้วางใจลง และองค์กรของประชาชนนี้ก็จะเป็แรงจูงให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ในเบื้องต้นการกระทำเหล่านี้จะต้องได้รับการช่วยเหลือจากนักวิชาการและรัฐบาลในการให้ความรู้และการฝึกอบรมโดยเฉพาะการเปลี่ยนทัศนคติการพึ่งพารัฐบาล และองค์กรพัฒนาเอกชนนอกจากนั้นการให้การสนับสนุนทางการเงินและความชำนาญในการจัดการเป็นสิ่งที่ละเลยมิได้

2.5 แนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับทัศนคติ

จากการศึกษาทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมแสดงให้เห็นถึงอีกแนวคิดหนึ่งซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องกับการมีส่วนร่วมอย่างแยกไม่ออก แนวคิดดังกล่าว คือ แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ ซึ่งเป็นแนวคิดที่กล่าวถึงการแสดงความคิดเห็นในเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่ชุมชนนั้นมีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง และสามารถนำแนวคิดดังกล่าวมาปรับใช้หาแนวทางการมีส่วนร่วมของชุมชนได้ (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

ทัศนคติ (Attitude) เป็นเรื่องของความชอบไม่ชอบ ความลำเอียง ความเห็น ความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งมักจะเกิดขึ้นเมื่อมีการรับรู้หรือประเมินคนเมื่อรับรู้เหตุการณ์ในสังคมก็จะเกิดอารมณ์ความรู้สึกบางอย่างควบคู่กับการรับรู้นั้นจะมีผลต่อความคิดปฏิกิริยาในใจของเรา ดังนั้นทัศนคติเป็นทั้งพฤติกรรมที่อาจสังเกตได้หรือพฤติกรรมภายในที่ไม่สามารถสังเกตเห็นได้ง่ายแต่มีความโน้มเอียงที่จะเป็นพฤติกรรมภายในมากกว่า (ธวัช เอี่ยมเจริญ. 2536)

2.5.1 ความหมายของทัศนคติ

ทัศนคติหรือเจตคติ (Attitude) เป็นเรื่องที่ได้รับความสะดวกศึกษากันอย่างกว้างขวางในขณะเดียวกันก็ได้มีการให้คำจำกัดความอย่างหลากหลายนักจิตวิทยาสังคมยอมรับกันโดยทั่วไป การศึกษาทัศนคติเป็นการศึกษาลักษณะทางจิตใจของบุคคลที่เชื่อกันว่ามีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรม

ของบุคคลมากกว่าลักษณะทางจิตประเภทอื่น ๆ เช่น ด้าน ความรู้คิด ความรู้สึก และความพร้อม
กระทำ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน กล่าวว่า

ทัศนคติ เป็นคำสมาสระหว่างคำว่า "ทัศน" ซึ่งแปลว่า ความเห็น กับคำว่า "คติ" ซึ่ง
แปลว่า แบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อรวมกันจึงแปลว่า ลักษณะของความเห็นซึ่งหมายถึง
ความรู้สึกส่วนตัวที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่ง
(บุญทัศน์ ลิทธิปัญญา. 2541)

Dictionary of Education ได้ให้ความหมายของ "ทัศนคติ" ว่าหมายถึง

ความพร้อมที่จะแสดงออกในลักษณะใดลักษณะหนึ่งอาจเป็นการยอมรับหรือปฏิเสธก็ได้
ต่อสถานการณ์บางอย่างต่อบุคคลหรือต่อสิ่งของ เช่น ความพอใจหรือไม่พอใจ (ธวัช
เอี่ยมเจริญ. 2536)

ดังนั้นทัศนคติเป็นความคิดเห็นซึ่งมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบเป็นส่วนพร้อมที่จะมีปฏิกิริยา
เฉพาะอย่างต่อสถานการณ์ภายนอกเป็นความรู้สึกในการที่จะชอบหรือไม่ชอบ และความรู้สึกหรือ
ความเชื่อซึ่งอธิบายถึงลักษณะตลอดจนความสัมพันธ์ของสิ่งหนึ่งที่มีต่อสิ่งอื่นๆ และเกี่ยวกับประโยชน์
ของทัศนคติต่าง ๆ กันไปแต่ถ้าหมดประโยชน์คนจะเปลี่ยนทัศนคติไปด้วย ทัศนคติจึงเป็นลักษณะ
ทางอารมณ์ที่เกิดจากการเรียนรู้ซึ่งกำหนดการตอบสนองอย่างคงเส้นคงวาต่อวัตถุในทิศทางที่พอใจ
หรือไม่พอใจ ทั้งนี้ทัศนคติของบุคคลทุกอย่างเป็นส่วนที่มีผลทำให้เกิดการปฏิบัติของบุคคล (agenda
for action) หรือที่กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ มีส่วนประกอบทางการปฏิบัติ หรือทางพฤติกรรม
(behavior component) นั่นเอง เหตุผลก็เพราะว่าความเชื่อทุกอย่างที่รวมกันเข้าเป็นทัศนคตินั้น
ไม่ว่าจะเป็นความเชื่อทางด้านการอธิบาย การประเมินค่าหรือการสนับสนุนก็ตาม จะเป็นตัวแทน
ความพร้อมในการจะกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง โดยมีข้อแม้ว่าการที่จะออกมาเป็นการกระทำนั้นจะต้อง
ถูกเร้าอย่างเหมาะสมก่อน ทัศนคติเป็นความพร้อมในการกระทำของบุคคลต่อ สิ่งใด บุคคลใด
ความพร้อมดังกล่าวของบุคคลเห็นได้จากพฤติกรรมที่บุคคลแสดงต่อสิ่งนั้นว่าชอบหรือไม่ชอบเห็น
ด้วยหรือไม่เห็นด้วยแต่ความพร้อมนี้จะเป็แรงที่กำหนดทิศทางของปฏิกิริยาของบุคคลที่จะมีต่อ
บุคคล สิ่งของ และสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

2.5.2 แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดทัศนคติ

แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดทัศนคติว่าขึ้นอยู่กับเหตุ 2 ประการ คือ

2.5.2.1 ประสบการณ์ที่บุคคลมีต่อบุคคลหรือสถานการณ์ ทัศนคติจึงเกิดในตัวบุคคลจากการได้พบ ได้เห็น ได้คุย ได้ทดลอง เป็นต้น อันถือว่าเป็นประสบการณ์โดยตรง (direct experience) และการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปภาพ หรือ ได้อ่านเกี่ยวกับสิ่งต่าง ๆ แต่ก็ไม่ได้เห็น และไม่ได้ทดลองกับของจริงด้วยตนเองซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม (indirect experience) นอกจากนี้ทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดจากการรับทราบ ดังนั้น บุคคลจะไม่อาจมีทัศนคติต่อสิ่งที่เขามิได้มีประสบการณ์ทั้งทางตรงทางอ้อมได้เลย

2.5.2.2 ค่านิยมและการตัดสินค่านิยมการที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะมีทัศนคติที่ดีหรือไม่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือจะมีความรู้สึกว่สิ่งนั้นถูกสิ่งนั้นผิดย่อมขึ้นอยู่กับวัฒนธรรมค่านิยมหรือมาตรฐานของกลุ่มที่บุคคลนั้นใช้ชีวิตอยู่

นอกจากนี้ทัศนคติเกิดจากการเรียนรู้และแหล่งสำคัญที่ทำให้เกิดทัศนคติ คือ

- 1) ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experiences) วิธีที่จะเรียนรู้ทัศนคติ คือ การมีประสบการณ์เฉพาะอย่างกับตัวเอง
- 2) การติดต่อสื่อสารกับคนอื่น (Communication From Others) ทัศนคติหลายอย่างเกิดจากการติดต่อสื่อสารกับคนอื่น
- 3) สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) ทัศนคติถูกสร้างขึ้นจากการเลียนแบบบุคคลอื่น
- 4) องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factors) ทัศนคติเกิดขึ้นจากโรงเรียน หน่วยงานต่าง ๆ

ทัศนคติของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมในการจัดทำถนนชั่วคราวเป็นถนนคนเดินเกิดจากประสบการณ์เฉพาะอย่าง การติดต่อสื่อสารกับคนอื่นและสิ่งที่เป็นแบบอย่าง

2.5.3 การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

ถึงแม้ว่าทัศนคติจะได้รับการปลูกฝังให้เกิดขึ้นในตัวบุคคลและมีความมั่นคงถาวรพอสมควรก็ตามแต่ทัศนคติอาจเปลี่ยนแปลงได้ซึ่งเป็นไปตามทฤษฎีของการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ซึ่งสรุปได้ ดังนี้

2.5.3.1 การยอมตาม (Compliance) เป็นวิธีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติตามคำแนะนำของบุคคลอื่น

2.5.3.2 การเลียนแบบ (Identification) เมื่อบุคคลต้องเกี่ยวข้องกับคนอื่นจะมีการกระทำระหว่างกัน ในระหว่างนั้นถ้าบุคคลเกิดความพึงพอใจในบุคลิกภาพหรือพฤติกรรมของบุคคลนั้นก่อนที่จะมีการเลียนแบบก็จะมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติจากการไม่ชอบมาเป็นชอบและยึดถือเป็นแบบอย่างเช่นกรณีเลียนแบบดารา เป็นต้น

2.5.3.3 ความต้องการที่จะเปลี่ยน (Internalization) บุคคลได้เรียนรู้สังคมมากขึ้น และเกิดค่านิยมในบางสิ่งบางอย่างในตนเอง เมื่อชื่นชอบก็เกิดความต้องการที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติค่านิยมใหม่ก็ได้

2.5.3.4 การเปลี่ยนความเชื่อ ในการเปลี่ยนแปลงทัศนคตินั้นจะต้องเปลี่ยนความเชื่อของบุคคลให้ได้เสียก่อน

2.5.3.5 การได้รับความรู้ (Cognitive) จากแหล่งข่าวที่เชื่อถือได้ก็จะช่วยให้บุคคลเปลี่ยนแปลงทัศนคติได้

2.5.3.6 การได้รับประสบการณ์โดยตรง (Experience) เช่น ในสังคมของสหรัฐอเมริกาคนผิวขาวจะไม่ชอบคนผิวดำถ้าจะเปลี่ยนแปลงทัศนคติคนผิวขาวให้ชอบคนผิวดำอาจทำได้โดยจัดประสบการณ์ให้คนผิวขาวได้พบปะพูดคุยและรับประทานอาหารร่วมกับคนผิวดำที่ดีและสุภาพ

2.5.3.7 การเปลี่ยนแปลงบรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms) เช่น ในสังคมสหรัฐอเมริกาได้มีกฎหมายห้ามแบ่งผิว ฉะนั้นจึงเป็นวิธีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคลได้วิธีหนึ่ง

2.5.3.8 การใช้จิตบำบัด (Psycho Therapy) โดยทำให้บุคคลเกิดความคิดความเข้าใจอย่างแจ่มแจ้งเพื่อทะลุปรุโปร่งในเรื่องใดเรื่องหนึ่งย่อมจะเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคลได้

2.5.4 ลักษณะของทัศนคติ

ลักษณะของทัศนคติดีมีลักษณะที่สำคัญ 4 ประการคือ

2.5.4.1 ทัศนคติเป็นสภาวะก่อนที่พฤติกรรมได้ตอบจะเกิดขึ้นต่อเหตุการณ์หรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือจะเรียกว่าเป็นสภาวะที่พร้อมจะมีพฤติกรรมจริง

2.5.4.2 ทัศนคติจะมีความคงตัวอยู่ในช่วงระยะเวลา คือ มีความมั่นคงถาวรพอสมควรเปลี่ยนแปลงได้ยากแต่มีได้หมายความว่า จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง

2.5.4.3 ทัศนคติเป็นตัวแปรที่นำไปสู่ความสอดคล้องระหว่างพฤติกรรมกับความรู้สึกนึกคิด ไม่ว่าจะนำไปในรูปของการแสดงออกโดยวาจา หรือการแสดงความรู้สึก ตลอดจนการที่จะต้องเผชิญหรือหลีกเลี่ยงต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

2.5.4.4 ทัศนคติมีคุณสมบัติแรงจูงใจในอันที่จะทำให้บุคคลประเมินผลเลือกสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งหมายความว่าไปถึงการกำหนดทิศทางพฤติกรรมจริงด้วย

2.5.5 การวัดทัศนคติ

เนื่องจากทัศนคติมีความสำคัญ และมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของบุคคลอย่างมาก การวัดทัศนคติเป็นการวัดภาวะความโน้มเอียงในการจะแสดงออก ไม่ใช่การกระทำแต่เป็นความรู้สึก ซึ่งมีลักษณะเป็นนามธรรม (Abstractions) บุคคลอาจไม่ให้ข้อเท็จจริงด้วยความจริงใจ เพราะเห็น

ว่าเป็นเรื่องส่วนตัวและการแสดงออกต่อสิ่งใดนั้น ไม่ว่าจะเป็นตัววาจา หรือการเขียนก็ตาม บุคคล จะไตร่ตรองถึงความเหมาะสมตามสภาพการณ์ทางสังคม คือ ตามปกติวิสัย ตาม ค่านิยม ตาม การยอมรับและการไม่ยอมรับ และการเห็นชอบหรือไม่เห็นชอบของคนส่วนใหญ่ ในสังคม แต่ถึง อย่างไรก็ตาม ทักษะคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็ยังสามารถวัดได้ซึ่งอาศัยหลักสำคัญต่อไปนี้

2.5.5.1 ต้องยอมรับข้อตกลงเบื้องต้น (Basic assumptions) เกี่ยวกับการวัด ทักษะคติ

2.5.5.2 ความคิดเห็นความรู้สึกนึกคิดของบุคคลจะมีลักษณะคงที่หรือคงเส้น คงวาอยู่ช่วงเวลานั้น คือ ความรู้สึกนึก คิดของคนเราไม่ได้เปลี่ยนแปลงหรือแปรผันตลอดเวลา อย่างน้อยจะต้องมีช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งที่ความรู้สึกของคนเรามีความคงที่ซึ่งสามารถวัดได้

2.5.5.3 ทักษะคติของบุคคลไม่สามารถวัดหรือสังเกตเห็นได้โดยตรงการวัดจะเป็น แบบวัดทางอ้อมโดยวัดจากแนวโน้มที่บุคคลแสดงออก

2.5.4.4 ทักษะคตินอกจากในรูปของทิศทางของความคิดความรู้สึก เช่น สนับสนุน หรือคัดค้านยังมีขนาดหรือปริมาณของความรู้สึกนั้นด้วย ดังนั้น ในการวัดทักษะคติ นอกจากจะทำ ให้ทราบลักษณะหรือทิศทางแล้วยังสามารถบอกระดับความมากน้อยของทักษะคติด้วย

เธอร์สโตน (Thurstone) ได้ร่วมมือกันสร้างสเกลวัดเจตคติโดยในตอนแรกนั้นเป็นการวัด เจตคติที่มีต่อศาสนาและ การลงโทษตามกฎหมายมาตรวัดของเธอร์สโตน (Thurstone scale) ยึด หลักที่ว่าคุณลักษณะใด ๆ ในความรู้สึกของคนเรานั้นจะมีตั้งแต่เห็นด้วยน้อยที่สุดจนถึงเห็นด้วย มากที่สุด (เจมส์ แอล เครตัน. 2543 : 61 - 65)

ไลเกิร์ตหรือลิเกิร์ต (Likert Scale) เป็นมาตรวัดที่นิยมใช้ทั่วไปเพราะสร้างขึ้นได้ง่ายโดย เป็นข้อความ ผู้ตอบมีระดับความคิดเห็นต่าง ๆ ได้แก่ เห็นด้วยทุกประการ เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่ เห็นด้วยกลาง ๆ ไม่เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่และไม่เห็นด้วยโดยสิ้นเชิง เป็นต้น สำหรับความคิดเห็น อาจจะมีระดับความคิดเห็นน้อยกว่าที่กล่าวมาก็ได้ เช่น เฉย ๆ ไม่เห็นด้วย จึงเหมาะสำหรับผู้ตอบ ที่มีการศึกษาไม่สูงมาก

2.5.6 การสร้างแบบสอบถามตามขั้นตอนของลิเคิร์ต (Likert)

25.6.1 เขียนข้อความเกี่ยวกับเรื่องที่จะวัดให้มีจำนวนมากซึ่งสามารถควบคุมตาม แนวคิดในเรื่องที่จะวัดนั้น ข้อความที่เขียนทั้งหมดเป็นข้อความที่สามารถมองในระดับความคิดเห็น ในแง่ดีหรือในแง่ร้าย ไม่ควรจะเป็นข้อความกลาง ๆ เพราะจะทำให้เกิดความคลุมเครือในระดับ ความคิดเห็น

2.5.6.2 แต่ละข้อควรมีระดับความคิดเห็นมีระดับของการเห็นด้วย ตั้งแต่

เห็นด้วยทุกประการ เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่ เห็นด้วยกลาง ๆ ไม่เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่และไม่เห็นด้วยโดยสิ้นเชิง

2.5.6.3 กำหนดคะแนนแต่ละข้อตามความหมายที่จะแปลข้อความนั้น ๆ กล่าว คือ จะให้คะแนนน้อยลงไปตามระดับความคิดที่ไม่เห็นด้วยเป็นการแปลความหมายตรงตามที่ให้คะแนน ดังนี้

คะแนน	ข้อความ
5	เห็นด้วยทุกประการ
4	เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่
3	เห็นด้วยกลางๆ
2	ไม่เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่
1	ไม่เห็นด้วยโดยสิ้นเชิง

หรือจะให้คะแนนข้อความที่เป็นแง่ร้ายหรือแง่ลบในระดับความคิดเห็นที่เห็นด้วยเป็นคะแนนน้อยที่สุด รองลงมาเป็นคะแนนขึ้นตามระดับความคิดที่ไม่เห็นด้วย ซึ่งเป็นการแปลความหมายตามที่ให้คะแนนข้อความนั้น ดังนี้

คะแนน	ข้อความ
1	เห็นด้วยทุกประการ
2	เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่
3	เห็นด้วยกลางๆ
4	ไม่เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่
5	ไม่เห็นด้วยโดยสิ้นเชิง

2.5.6.4 การแปลความหมายของคะแนนที่ให้มากไปหาน้อยกับข้อความที่มองไปในแง่ดีหมายความว่าผู้ใดที่มีคะแนนมากย่อมเป็นคนที่มีความคิดที่ดีและผู้ใดได้คะแนนน้อยเป็นคนที่มีความคิดที่ไม่ดีแต่ถ้าแปลความหมายของคะแนนที่ให้น้อยไปหามากกับข้อความที่มองในแง่ร้ายจะหมายความว่าผู้ใดที่มีคะแนนน้อยย่อมเป็นคนที่มีความคิดที่ดีและผู้ใดที่ได้คะแนนมากเป็นคนที่มีความคิดที่ไม่ดี

2.5.6.5 เมื่อสร้างมาตราวัดแบบไลเกิร์ตเสร็จแล้วจะต้องนำไปทดสอบความเที่ยงตรงและเชื่อถือได้

2.5.6.6 นำข้อความไปสัมภาษณ์หรือให้ผู้ตอบแสดงความคิดเห็นในข้อความทั้งหมดและเลือกข้อความที่มีประสิทธิภาพวิเคราะห์ข้อมูลส่วนข้อความที่ไม่มีประสิทธิภาพให้ตัดทิ้งไปโดยวิธีการของการกำหนดอำนาจของสัมประสิทธิ์ความแตกต่าง ดังนี้

1) รวมคะแนนทั้งหมดของข้อความทุกข้อสำหรับผู้ตอบแต่ละคนแล้ว เลือกกกลุ่มตัวอย่างมา 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่มีคะแนนสูงประมาณร้อยละ 25 และเลือกกลุ่มที่มีคะแนนต่ำมาประมาณร้อยละ 25 โดยประมาณ

2) คำนวณหาคะแนนแต่ละข้อความโดยเฉลี่ยจากกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่มกล่าวคือ ให้รวมคะแนนข้อความแต่ละข้อของผู้ตอบทั้งหมดหารด้วยจำนวนผู้ตอบย่อมจะได้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มที่มีคะแนนสูงกับคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มที่มีคะแนนต่ำ

3) เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มที่มีคะแนนสูง และกลุ่มที่มีคะแนนต่ำในแต่ละข้อความ ผลต่างที่ได้รับคือสัมประสิทธิ์ความแตกต่างซึ่งจะได้เป็นเกณฑ์ ในการแยกข้อความที่ดีออกจากข้อความที่เลวถ้าค่าสัมประสิทธิ์แตกต่างสูงแสดงว่าเป็น ข้อความที่มีประสิทธิภาพส่วนค่าสัมประสิทธิ์ความแตกต่างต่ำแสดงว่าเป็นข้อความที่ไม่มีประสิทธิภาพก็ตัดข้อความ นั้นทิ้งไปไม่นำมาวิเคราะห์ข้อมูลอีก

ดังนั้น จึงกล่าวโดยสรุปว่าทัศนคติเป็นความรู้ ความเข้าใจ ความรู้สึกที่มีต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใด ถ้าประชาชนมีทัศนคติที่ดีก็หมายความว่าประชาชนเห็นความสำคัญ และอาจเกี่ยวข้องกับความต้องการมีส่วนร่วมในการจัดทำถนนชั่วคราวเป็นถนนคนเดินและในการที่จะทราบถึงการมีส่วนร่วม และทัศนคตินั้นจำเป็นต้องอาศัยเครื่องมือในการเก็บข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในงานวิจัยชิ้นนี้จะ ได้เลือกวิธีการสังเกต การใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ในรูปแบบเป็นทางการและไม่เป็นทางการเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล

2.6 สารูปเมือง (Image City)

สารูป คือ ภาพรวมของสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่ปรากฏอยู่ในใจ หลังจากที่บุคคลหนึ่ง ๆ ได้เห็น สิ่งนั้นแล้ว

สารูปเมือง คือ ภาพรวมของเมืองที่บุคคลจะจำได้ หลังจากไปเยี่ยมชมเมืองนั้นและ ภาพรวมที่ชัดเจนของเมืองจะช่วยให้ผู้มาเยือนรู้สึกมั่นใจในการสัญจรภายในเมืองนั้น และช่วยให้เกิดความสัมพันธ์กับเมืองนั้นดียิ่งขึ้น

Kevin Lynch ผู้มีชื่อเสียงด้านวิเคราะห์สารูปเมืองให้คำจำกัดความสารูปเมืองว่า (Lynch, 1960)

สารูปเมือง คือ ภาพรวมของเมืองจะเกิดด้วยความชัดเจนของการรวมตัวขององค์ประกอบ 5 ประการ ได้แก่ ย่าน เส้นทาง ขอบเขต ที่รวมกิจกรรม ที่หมายตา

1) ย่าน (District) ได้แก่ บริเวณที่เป็นที่รวมของสิ่งทีคล้ายคลึงกับ เช่น ย่านพักอาศัย เป็นบริเวณที่รวมของบ้านพักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ย่านธุรกิจ มักมีการจราจรหนาแน่น ผู้คน ขวักไขว่ เป็นต้น

2) เส้นทาง (Paths) ได้แก่ ถนน แม่น้ำ ลำคลอง ทางเท้า ที่ใช้เป็นทางสัญจรของเมือง และเป็นเสมือนโครงสร้างหลักของเมือง ควรจัดแจ้งพอบที่บุคคลจะเข้าใจและจำได้ง่ายดาย

3) ขอบเขต (Edges) เป็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นเส้นเขตเพื่อแสดงการสิ้นสุดของ ย่านออกอย่างชัดเจน เช่น ลำคลอง แนวตึกแถว 2 ข้างถนน กำแพง แนวไม้ เป็นต้น

4) จุดสังเกต (Landmark) เป็นองค์ประกอบของเมืองที่สามารถใช้เป็นจุดอ้างอิงตำแหน่ง ของผู้สังเกตได้โดยจุดสังเกตมีทั้งสามารถมองเห็นได้จากระยะไกลและใกล้รวมทั้งมีความ สอดคล้องกลมกลืนกับองค์ประกอบอื่น ๆ ของเมืองโดยจุดสังเกตมีประโยชน์แก่การท่องเที่ยวโดย เป็นแหล่งท่องเที่ยวเองและเป็นสิ่งที่ช่วยกำหนดทิศทางของการเดินทาง

5) จุดศูนย์รวม (Node) เป็นองค์ประกอบของเมืองที่เป็นศูนย์รวมโดยมีความสัมพันธ์ กับเส้นทาง ตัวอย่างของจุดศูนย์รวมได้แก่ ชุมทาง สถานีขนส่ง เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าแนวคิดด้านสาารูปเมืองนั้นมีความเกี่ยวข้องกับแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว เนื่องจากหากเมืองใดมีความสวยงามมีสาารูปที่ชัดเจนแล้วก็เป็นกรางายที่จะพัฒนาให้กลายเป็น แหล่งท่องเที่ยว

2.7 แนวคิดการสร้างชุมชนในพื้นที่ที่ถูกจัดเป็นโซนสำนักงาน (work community)

Kevin Lynch ผู้เชี่ยวชาญทางด้านสาารูปเมืองกล่าวถึงการจัดสถานที่ตั้งของที่ทำงานว่าไม่ควรอยู่ห่างกันเกินไปจะทำให้เกิดความโดดเดี่ยวควรอยู่ใกล้ชิดกัน และทำให้เป็นชุมชนของการทำงานที่เต็มไปด้วยชีวิตชีวาด้วยการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สถานออกกำลังกาย ห้างสรรพสินค้า ห้องสมุด ฯลฯ เพื่อให้ชุมชนการทำงานไม่เจียบเหงา และมีกิจกรรมสันทนาการทำนอกเหนือไปจากการทำงาน (Lynch. 1960) แนวคิดนี้สามารถนำมาเปรียบเทียบกับพื้นที่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งส่วนใหญ่กิจกรรมการใช้ที่ดินประกอบไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวประเภทศิลปะ วัฒนธรรมและสถานที่ราชการ เมื่อถึงเวลาเย็นสถานที่ดังกล่าวส่วนใหญ่จะปิดและทำให้อาจเมืองเกิดความเจียบเหงาขาดชีวิตชีวาได้ถ้าไม่มีสถานที่ประเภทบริเวณถนนข้าวสาร ถนนพระอาทิตย์ ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิงที่เริ่มเปิดตัวตั้งแต่เวลาเย็นเป็นต้นไป รองรับคนทำงานซึ่งเคร่งเครียดมาทั้งวันรวมทั้งนักท่องเที่ยวประเภทที่นิยมท่องเที่ยวทำให้เมืองมีชีวิตชีวาในยามราตรี

2.8 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดทำถนนคนเดิน

2.8.1 ความเป็นมาของถนนคนเดิน

วิวัฒนาการทางเทคโนโลยีของมนุษย์ก้าวหน้าจากในอดีตจนเมื่อหลายสิบปีก่อนมนุษย์สามารถสร้างรถยนต์ใช้และได้รับความสะดวกสบายเป็นอย่างมาก ในอีกด้านหนึ่งความสะดวกสบายนั้นแฝงผลกระทบในด้านลบเกี่ยวกับจิตใจของมนุษย์ไว้เนื่องจากมนุษย์เองเป็นผู้ค้นพบว่า รถยนต์ที่ตนประดิษฐ์ขึ้นด้วยเทคโนโลยีอันทันสมัยนั้นเป็นส่วนทำลายชุมชนและเมือง โดยเฉพาะวิถีชีวิตความสงบร่มรื่นที่เคยมี ในยุโรปสมัยต้นคริสต์ศตวรรษที่ 1950 มุ่งแก้ปัญหาโดยการจัดทำ "ถนนคนเดิน" โดยเริ่มที่เมืองเอชเช่นประเทศเยอรมันนี้มีการทดลองปิดถนนในย่านศูนย์กลางเมือง ตั้งแต่ 10:00 – 19:00 น. ปรากฏว่าบรรดาผู้ประกอบการร้านค้าสองข้างถนน เรียกร้องให้ทำการถาวรโดยรวบรวมเงินช่วยกันปรับผิวการจราจรเพื่อให้เดินได้สะดวกเนื่องกิจการค้าดีขึ้นกว่าเดิม (ภราเดช พยัฆวิเชียร. 2541 : 38) ซึ่งนอกจากสภาพแวดล้อมจะดีขึ้นแล้ว ผู้คนยังได้รับประโยชน์จากการเดินซึ่งมีอยู่หลายประการ การเดินไปอย่างช้า ๆ ตามถนนช่วยให้มนุษย์มีเวลาชื่นชมและพิจารณาพร้อมทั้งมีปฏิสัมพันธ์กับสิ่งรอบข้างได้ดีกว่าการใช้รถยนต์ยานพาหนะ นอกจากนี้การเดินยังเป็นวิถีทางที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการเคลื่อนย้ายผู้คนจำนวนมากๆ บนระยะทางที่ไม่ไกลนัก ถนนคนเดินได้รับการเรียกขานในลักษณะที่หลากหลาย แต่ละประเทศมีคำเรียกเฉพาะต่างกันออกไป เช่น ใน ประเทศเม็กซิโก (Mexico) เรียกว่า Streets without cars ใน ประเทศอิตาลี (Italy) เรียกว่า Pedonalizzazione ในกรุงสตอกโฮล์ม (Stockholm) เรียกว่า walking street ส่วนกรุงโตเกียว (Tokyo) เรียกว่า pedestrian paradises (Breines. 1974 : 6) ซึ่งคำทั้งหมดมีความหมายถึงถนนที่มีแต่คนเดินโดยปราศจากรถยนต์

2.8.2 ข้อดีและข้อด้อยของการจัดทำถนนคนเดิน

2.8.2.1 ข้อดี

ถนนนั้นถือเป็นหน้าเป็นตาของเมืองถ้าถนนดูน่าสนใจเมืองจะดูน่าสนใจแต่ถ้าถนนดูน่าเบื่อมีแต่ความสกปรกปราศจากความสวยงามเมืองนั้นก็ดูจะขาดเสน่ห์ไป ดังนั้น การปรับปรุงให้ความใส่ใจกับถนนส่งผลกระทบต่อชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยในเมืองและการทำเมืองให้มีทางสำหรับคนเดินเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกันทั้งเมืองเป็นการให้โอกาสแก่คนเมืองทุกคนได้มีความสุขกับชีวิตในเมืองมากยิ่งขึ้น (Breines. 1974 : 11) แม้ในการวางแผนการขนส่งเมือง สิ่งที่น่าพึงเมืองต้องตระหนัก คือ การวางแผนการขนส่งสำหรับคนเดินเท้าและทางจักรยานซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญมากในการวางแผนการขนส่งในประเทศกลุ่มเอเชีย (P. Moriarty. 2000 : 38) กิจกรรมการปิดถนนคนเดินเป็นหนึ่งในกิจกรรมพื้นที่สาธารณะซึ่งหมายถึง การกำหนดพื้นที่ให้โดดเด่นออกมาจากส่วนอื่นๆ มีองค์ประกอบทางกายภาพที่แน่นอน เช่น สวนสาธารณะ ศูนย์การค้า

ร้านอาหาร ถนน ฯลฯ เป็นพื้นที่ที่ทุกคนสามารถเข้าออกได้โดยไม่ต้องแจ้ง วัตถุประสงค์ของตนในการใช้พื้นที่เพียงแต่ต้องมีกฎกติกา มารยาท กิจกรรมที่ทำในพื้นที่สาธารณะก็จะเป็นเรื่องของการพักผ่อนหย่อนใจไปชมศิลปะ ฟังดนตรี โดยไม่มีการโต้เถียงอภิปรายประเด็นทางการเมือง เพื่อผลประโยชน์ส่วนรวมเช่นในอดีต แนวคิดเรื่องพื้นที่สาธารณะในปัจจุบันถูกนำมาใช้เพื่อสร้างสายสัมพันธ์ทางสังคมในรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อสร้างสรรค์สังคมเมืองให้มีชีวิตชีวา รูปแบบกิจกรรมที่นำมาใช้อาจจะเป็นการร่วมกันเป็นอาสาสมัครด้านสังคมสงเคราะห์ การรวมตัวเป็นชมรมสมาคมต่าง ๆ จนกระทั่งอาจมีการสร้าง "พื้นที่รูปธรรม" จริง ๆ ที่เป็นศูนย์รวมชีวิตของเมืองและจัดกิจกรรมต่าง ๆ ขึ้นมาใหม่ เช่น การสร้างลานคนเมืองในบริเวณเสาชิงช้า การรื้อฟื้นชุมชนสามแพร่งหรือบางลำพู การปิดถนน เป็นต้น Habermas¹ นักวิชาการ ชาวเยอรมันได้กล่าวถึงแนวคิดเรื่อง "พื้นที่สาธารณะ" ไว้ว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ "ความรู้สึกเป็นส่วนร่วม" (sense of public) (กาญจนา แก้วเทพ. 2543) จากแนวคิดข้างต้นแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการปิดถนนคนเดินเป็นหนึ่งในกิจกรรมพื้นที่สาธารณะ โดยการปิดถนน หมายถึง การปิดถนนบางสายที่มีความพร้อม และมีศักยภาพเพียงพอแก่การดำเนินการให้เป็นถนนคนเดินโดยมีกิจกรรมรองรับตามความเหมาะสมกับวัฒนธรรมท้องถิ่น และรูปแบบวิถีชีวิตซึ่งชุมชนเป็นผู้กำหนดทิศทางการพัฒนา และบูรณาการเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคตช่วยให้ประชาชนทั่วไป และนักท่องเที่ยวมีกิจกรรมที่ส่งเสริมคุณภาพชีวิตเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว บนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดินอีกทั้งยังช่วยให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลและหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ จักรยานหรือการเดินเท้าเพื่อประหยัดน้ำมัน และลดมลพิษในท้องถนนเป็นการส่งเสริมให้เกิดการลดการใช้พลังงานและเพื่อพัฒนาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในเขตเมืองด้วย ทั้งนี้ ในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ต้องพิจารณาถึงรูปแบบและวิธีการนำเสนอกิจกรรมแต่ละประเภทให้สอดคล้องกับพื้นที่สาธารณะที่ใช้จัดกิจกรรมให้เป็นไปตามสภาพเงื่อนไขทางกายภาพของพื้นที่สาธารณะ นั้น ๆ โดยดัดแปลงรูปแบบทางกายภาพให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้และพยายามที่จะกระจายการใช้พื้นที่สาธารณะในการจัดกิจกรรมตามจุดต่าง ๆ ในถนนคนเดินให้มากที่สุดจนกระทั่งถนน ทั้งสายกลายเป็นเวทีขนาดใหญ่ (Main Stage) ที่มีผู้เดินถนนรับบทบาทแสดงเป็นผู้แสดงและผู้ชม

นอกจากการเปิดโอกาสให้เมืองมีพื้นที่สาธารณะการทำถนนคนเดินยังช่วยให้ประชาชนคนเดินเท้ามีสิทธิได้หายใจอากาศที่สะอาดจากท้องถนนและรู้สึกปลอดภัยจากรถยนต์ทำให้ได้ยินเสียงพูดคุยของผู้คนดังแทนที่เสียงรถยนต์บนท้องถนนในเมือง (Breines. 1974 : 146) เป็นการเปิด

¹ นักวิชาการชาวเยอรมันซึ่งเป็นสมาชิกของสำนักแฟรงค์เฟิร์ต (Frankfurt) เริ่มงานเขียนตั้งแต่ปี ค.ศ. 1960 และเป็นปัญญาชนที่ได้รับความสนใจอย่างมากในปัจจุบัน

พื้นผิวถนนให้มีที่ว่างสำหรับการเดินเท้าเป็นการช่วยส่งเสริมการเดินเท้า ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน คือ การฟื้นฟูเศรษฐกิจเมืองการค้าจะกระเตื้องขึ้นในพื้นที่ถนนคนเดินเนื่องจากผู้ซื้อสินค้าและนักท่องเที่ยวสามารถเดินจับจ่ายสินค้าได้อย่างปลอดภัยจากรถยนต์นอกจากจะให้ประโยชน์แก่พ่อค้าแม่ขายทำให้ผู้ชายมีพื้นที่แสดงสินค้ามากขึ้นและอำนวยความสะดวกให้กับผู้ซื้อ โดยผู้ซื้อสามารถนั่งพักผ่อนตามร้านค้าแฟริมทางเดินหรือนั่งพักตามเก้าอี้ได้ ส่วนประโยชน์ที่ทุกกลุ่มจะได้รับอย่างทั่วถึง คือ ลดมลพิษในอากาศและพัฒนาสิ่งแวดล้อมในบริเวณนั้นให้ดีขึ้น รวมทั้งช่วยแก้ปัญหาสภาพแวดล้อมเสื่อมจากยานพาหนะ การทำถนนคนเดินยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวแต่ทั้งนี้ค่าเช่าอาคารบริเวณดังกล่าวจะสูงขึ้นเป็นสองเท่าของปกติ อย่างไรก็ตาม ต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี ใน 3 เมืองของประเทศเยอรมัน การทำถนนคนเดินมีอิทธิพลต่อร้านค้าบริเวณนั้นมากผู้ค้าขายและผู้อยู่อาศัยในเขตอื่นล้วนต้องการเปลี่ยนพื้นที่ของตนให้เป็นถนนคนเดินและจำกัดความเร็วของรถให้เหลือ 30 กม./ชม. (Breines. 1974 : 148)

ที่เห็นได้ชัดสำหรับประเทศไทยคือโครงการถนนคนเดินที่สีลมนับเป็นโครงการที่ประสบความสำเร็จอย่างงดงามไม่เพียงแต่เป็นการส่งเสริมให้ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการดึงเงินที่ต้องสูญเสียไปในด้านพลังงานและเงินที่จะหลั่งไหลมาจากการท่องเที่ยวส่วนหนึ่งแล้วยังสร้างรายได้ให้กับชุมชนไปพร้อม ๆ กัน เนื่องจากบริษัทห้างร้านต่าง ๆ ในบริเวณนั้นถือโอกาสจำหน่ายและประชาสัมพันธ์กิจการของตน นอกจากนี้การปิดถนนคนเดินยังเป็นการหยิบยื่นโอกาสให้กับเด็กพิการ และเด็กด้อยโอกาสได้นำผลิตภัณฑ์ที่ทำมาจากสมอง และมือของตนเองมาร่วมจำหน่ายตลอดจนสินค้าจากภูมิปัญญาท้องถิ่นซึ่งเป็นการช่วยสนับสนุนสินค้าไทยอีกทางหนึ่ง การจัดปิดถนนในครั้งนี้ทำให้เศรษฐกิจหมุนเวียนในประเทศและยังดึงรายได้จากนักท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้การปิดถนนสีลมยังเป็นการคืนชีวิตสู่ถนนและชุมชนให้ได้มีโอกาสฟื้นตัวจากมลพิษทางอากาศ และเสียงนอกจากนี้ยังช่วยสนองตอบความต้องการพักผ่อนหย่อนใจของชาวมหานครซึ่งเคร่งเครียดจากการทำงานหนักโดยจัดให้มีสถานที่ออกกำลังกาย จากการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงานลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยวซึ่งสำรวจโดยสวนดุสิตโพล²พบว่า เสียงส่วนใหญ่ร้อยละ 70.59 เห็นด้วยกับการรณรงค์ปิดถนน เพราะทำให้ประชาชนตระหนักถึงการประหยัดพลังงานและช่วยลดมลพิษมากขึ้นเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจชาติ ตลอดจนช่วยให้สุขภาพกายและสุขภาพจิตดีขึ้น

² สวนดุสิตโพล รวบรวมนานาทัศนะทั้งจากสื่อมวลชนได้แก่ หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ เดลินิวส์ ข่าวสด มติชน บ้านเมือง สมัยรัฐผู้จัดการ ระหว่างวันที่ 16 ธค. 2544 ถึง 26 มค. 2545 และผลการสำรวจของสวนดุสิตโพลต่อ โครงการปิดถนนสีลมเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว" ระหว่างวันที่ 9 กค. ถึง 23 กค. 2544 จากประชาชนจำนวน 5,076 คน

ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์ในชุมชน และครอบครัวผลที่ตามมาจากการปิดถนนสี่ลม คือ การวางแผนที่จะขยายพื้นที่การจัดกิจกรรมปิดถนนไปยังถนนสายอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร อาทิ ถนนพระอาทิตย์ ถนนพระสุเมรุ และถนนวิสุทธิกษัตริย์

2.8.2.2 ข้อดี

แม้ว่าการจัดทำถนนคนเดินจะเต็มไปด้วยประโยชน์แก่เมืองในหลายประการข้างต้นแต่ในการดำเนินโครงการต้องอาศัยการวางแผนอย่างรอบคอบเพื่อป้องกันข้อบกพร่องที่จะเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด สำหรับประเทศไทยจะขอยกตัวอย่างถนนสี่ลมซึ่งเป็นการจัดถนนคนเดินที่เป็นรูปธรรม ชัดเจนมาเพื่อประกอบการศึกษาแม้ว่าโครงการดังกล่าวจะประกอบด้วยคุณูปการหลายด้านตามที่ได้แสดงไว้ในหัวข้อที่แล้วแต่โครงการปิดถนนสี่ลมก็มีข้อบกพร่องซึ่งควรนำมาศึกษาอยู่หลายประการ วัตถุประสงค์ในการปิดการจราจรบนถนนสี่ลมก็เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และ ส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่สิ่งที่ตามมาดูเหมือนว่าจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวมากกว่าที่จะพุ่งเป้าไปที่การรณรงค์ให้มีการประหยัดพลังงานแม้จะมีการยืนยันว่าสามารถประหยัดพลังงานได้มากกว่าร้อยละ 50 ก็ตามแต่ประชาชนบางส่วนมองว่าการปิดการจราจรบริเวณถนนไม่ได้ช่วยแก้ปัญหาจราจรแต่อย่างใดกลับทำให้การจราจรบริเวณรอบ ๆ ถนนสี่ลมกลับติดขัดมากขึ้นไปอีก มีเสียงท้วงติงว่าเจ้าของโครงการควรคำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้พักอาศัยหรือทำงานในบริษัทห้างร้านบริเวณนั้นด้วย แม้ว่าจะทำการปิดถนนในวันอาทิตย์ซึ่งเป็นวันหยุดก็ตามแต่ก็มีผลกระทบตามมา มิใช่น้อยนอกจากนี้ประชาชนหลายคนที่ไม่เกี่ยวข้องรู้สึกผิดหวังเนื่องจากการปิดถนนครั้งนี้ไม่ต่างจากงานแสดงมหรสพสินค้าภายในงานมีพ่อค้าแม่ค้าขายของบนบาทวิถีเป็นจำนวนมากจนกลายเป็นแหล่งเดินซื้อของแห่งใหม่ของคนกรุงเทพ ฯ นอกจากสวนจตุจักรและสะพานพุทธส่วนมุมมองเขียนจากสื่อสังคมก็มีพื้นที่จัดกิจกรรมให้วาดน้อยมากจนต้องวาดตามผิวจราจรที่ใช้แทนกระดาษ ชั่วคราวเมื่อเขียนเสร็จไม่นานนักก็ถูกฝูงชนจำนวนมากเดินเหยียบจนภาพเขียนเสียหาย ดังนั้น ผู้ที่ได้ประโยชน์จริง ๆ น่าจะเป็นนักธุรกิจเอกชนหรือผู้เก็บค่าเช่าในงานนี้ บางคนกล่าวว่าโครงการดังกล่าวเป็นการกระทำแบบที่ข้างจับตักแทนด้วยการแปลงถนนสี่ลมให้เป็นชอยละลายทรัพย์สินผสมกับตลาดนัดจตุจักรที่มีแต่ความแออัดผลที่เกิดขึ้น คือ ถนนรอบข้างเกิดการจราจรติดขัดอย่างหนัก คนเดินทางโดยรถเมล์จะต้องเดินไปไกลกว่าจะพบป้ายรถเมล์นอกจากนี้ถึงชยะหรือต้นไม้บนทางเท้าหรือเกาะกลางถนนยังถูกเหยียบย่ำด้วยคลื่นฝูงชนบนพื้นที่ส่วนใหญ่กลายเป็นพื้นที่วางขาย สินค้าของเหล่าบรรดาพ่อค้าแม่ค้า ดังนั้น จึงมีผู้เสนอแนะว่าถ้าจะมีการออกร้านขายสินค้าก็ควรเป็นองค์การกุศล มูลนิธิ โรงเรียนหรือของในโครงการหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ที่สร้างประโยชน์ต่อชุมชนโดยตรงมากกว่า

นอกเหนือไปจากนี้ก็มีเสียงจากประชาชนบางส่วนไม่เห็นด้วยกับโครงการปิดถนนด้วยเหตุผลที่ว่าเกิดความยุ่งยากแก่ผู้ใช้เส้นทางประจำเสียเวลาไม่คุ้มค่าในการลงทุนทั้งยังทำให้การจราจรในเส้นทางและบริเวณใกล้เคียงได้รับความเดือดร้อน ซึ่งหลายคนมองว่าการจัดการปิดถนนสี่ลมเพียงแห่งเดียวอาจไม่ค่อยได้ผลเท่าที่ควร นอกจากนี้ยังมีความคิดไม่เห็นด้วยกับการปิดถนนครั้งนี้เนื่องจากแม่ค้าหาบเร่และแผงลอยสร้างความไม่เป็นระเบียบกีดขวางการจัดกิจกรรม และการสัญจรไปมาและเพิ่มปริมาณขยะมูลฝอยมากขึ้น

2.8.3 ลักษณะการทำถนนคนเดิน

ถนนคนเดินมีลักษณะแตกต่างกันออกไปทั้งกิจกรรมและช่วงเวลาการปิดถนนคนเดินขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของถนนนั้น เมืองโคเปนเฮเกน (Copenhagen) เป็นเมืองที่ส่งเสริมจักรยานและการเดินเท้าซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างดีจากการทำถนนคนเดินมีลักษณะการปิดถนน 2 แบบ คือ ให้อรถเข้าช่วงคนเดินน้อยหรือไม่ให้อรถเข้าเลยขึ้นอยู่กับลักษณะของถนนการทำถนนคนเดินมี 2 ลักษณะ คือ (Breines. 1974)

2.8.3.1 Part – Time Pedestrian Street

เป็นการปิดถนนเฉพาะช่วงที่ผู้คนเดินถนนกันคับคั่งมีข้อดี คือ การปิดถนนแบบ part – time จะทำให้เมืองน่าอยู่มากขึ้น เช่น ถนน Nassau ช่วงที่คนลงมาเดินบนพื้นถนนกันมากแล้วปล่อยให้รถเข้ามา คนก็สัญจรไม่สะดวกรถติดเกิดมลพิษ พอปิดแล้ว มีสภาพการณ์ที่ดีขึ้น

2.8.3.2 Full – Time Pedestrian Street

เป็นวิธีที่ถนนถูกออกแบบใหม่เพื่อสำหรับคนเดินถนนโดยเฉพาะและห้ามรถเข้าโดยเด็ดขาด

ทั้งนี้การทำ Part – time หรือ Full – Time ต้องอาศัยการทดลองเพราะลักษณะและชุมชนที่อยู่บนถนนแต่ละสายแตกต่างกัน การทำถนนคนเดินทั้งต่างประเทศและในประเทศมีลักษณะแตกต่างกันออกไปดังต่อไปนี้

2.8.4 ถนนคนเดินในต่างประเทศ มีลักษณะการปิดดังต่อไปนี้ (Breines. 1974)

2.8.4.1 ถนนฟิฟท์อเวนิว (Fifth Avenue) เป็นถนนคนเดินแบบช้อปปิ้งสตรีท (shopping street) ในนครนิวยอร์ก (New York) ประเทศสหรัฐอเมริกา มีชื่อเสียงมากวิธีการปิด คือ ไม่ให้อรถเข้า 1 วัน

2.8.4.2 ถนน Nassau เป็นทางเชื่อมเก่าแก่ในย่านการเงินขนานกับถนนวอลล์สตรีท (Wall Street) และบรอดเวย์ (Broadway) เป็นการปิดถนนเฉพาะช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สุด

นครนิวยอร์ก (New York) เวลาปิด 11:00 – 02:00 น. วันจันทร์ - ศุกร์ ประชาชนสามารถลงมาเดินบนถนนได้อย่างปลอดภัยและกำลังจะปิดการจราจรในเร็ว ๆ นี้

2.8.4.3 เมืองโคเปนเฮเกน (Copenhagen) ประเทศเดนมาร์กเป็นเมืองที่ส่งเสริมจักรยานและการเดินเท้าซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีจากการทำถนนคนเดินโดยมีลักษณะการปิดถนน 2 แบบ คือ ให้รถเข้าช่วงคนเดินน้อยหรือไม่ให้รถเข้าเลยขึ้นกับลักษณะของถนน ถนน Stroget ในเมืองโคเปนเฮเกน (Copenhagen) มีความยาว 1 ไมล์กว่า ๆ ทำการทดลองเป็นถนนคนเดินอยู่เป็นเวลา 1 ปี ตอนนี้นำให้คนเดินอย่างถาวรโดยปูพื้นถนนใหม่แต่มีช่องทางพิเศษเปิดให้รถฉุกเฉินเข้าได้ 24 ชม. ส่วนรถอื่น ๆ และรถส่งของเข้าได้ 4 – 11 am.

2.8.4.4 ถนน karlsplatz / marienplatz ในเมืองมิวนิค (Munich) ประเทศเยอรมันนี่ เป็นถนนคนเดินที่ได้รับการสนับสนุนจากชุมชนเป็นอย่างมากแม้ในช่วงแรกจะมีผู้ประกอบการออกเสียงคัดค้าน เนื่องจากเกรงว่าจะไม่มีผู้มาซื้อสินค้าแต่เมื่อทางคณะผู้วางแผนบอกกล่าวถึงข้อควรพิจารณาต่อไปนี่ที่สามารถลดความกังวลของผู้ค้าขายได้จึงได้รับการสนับสนุนแผนการนี้ ปิดถนนดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

- 1) การปิดถนนครั้งนี้เป็นช่วงทดลอง ถ้าทำแล้วส่งผลกระทบต่อด้านลบกับการค้าขายในบริเวณจะยกเลิกโครงการ
- 2) ผู้ใช้รถไม่ใช่ผู้ซื้อของแต่ละผู้ที่ซื้อสินค้ากลับเป็นประชาชนคนเดินถนน
- 3) สามารถยืนยันได้ชัดเจนว่าผู้ประกอบการค้าขายบริเวณที่ปิดถนนจะได้ยอดขายเพิ่มขึ้นตัวอย่างจากถนน Stroget ยอดขายเพิ่มขึ้น จาก 25 % เป็น เช่นเดียวกับย่านการค้าบริเวณที่ปิดถนนในโตเกียว เวียนนา มิวนิค
- 4) เปิดให้รถฉุกเฉินเข้าได้ทั้งวันและรถส่งของเข้าได้โดยมีกำหนดแน่นอนแต่ละวัน
- 5) สามารถจัดงานเทศกาลหรืองานรื่นเริงใดๆ เพื่อส่งเสริมการขายสินค้าบนถนนได้ เช่น งานเทศกาลคานิวัล (Carnival) (Department of the Environment Transport and the Regions. 2001)

2.8.5 ถนนคนเดินในประเทศไทย

ส่วนในประเทศไทยภาพรวมแนวคิดถนนคนเดินทำเพื่อเพิ่มพื้นที่ในเมืองให้เป็นพื้นที่เปิดโล่ง (open space) และเพื่อให้ "คน" สำคัญมากกว่า "รถ" การปิดถนนอาจปิดถาวรหรือปิดเฉพาะบางส่วนโดยมี 4 ระดับ คือ อย่างแรกปิดถนนเปล่าเพื่อทำพื้นที่เปิดโล่ง (Open space) อย่างที่สองปิดถนนสร้างกิจกรรมในเชิงวัฒนธรรมของท้องถิ่น แสดงดนตรี แบบที่ปิดถนนคอนเวนต์ อย่างที่สามปิดถนนเพื่อให้มีกิจกรรมเชิงศิลปะ - วัฒนธรรม และเพิ่มกิจกรรมการค้าโดยรอบ

สุดท้ายเป็นการปิดถนนเพื่อให้คนออกมาเดินมีกิจกรรม (คณะนิเทศศาสตร์. 2545) และเมื่อกรุงเทพมหานครตอบรับแนวคิดในการที่เมืองควรจะต้อนรับผิดชอบในการดูแลเรื่องการท่องเที่ยวในพื้นที่ของตนเองประกอบกับกรุงเทพมหานครเองกำลังฟื้นฟูประชาคมเมืองเพื่อเป็นการยกคุณภาพชีวิต และรักษาเอกลักษณ์ของแต่ละชุมชนเพื่อชุมชนซึ่งเอื้อผลต่อการจูงใจให้คนมาเที่ยวมาเยือน เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจกลับมาที่ชุมชนอีกทีหนึ่งแนวคิดปิดถนนจัดงาน “ถนนคนเดิน” จึงเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่กรุงเทพมหานครจัดทำเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมเป็น กิจกรรมที่จัดโดยมุ่งเน้นความเป็นเอกลักษณ์ของวัฒนธรรมและกิจกรรมของแต่ละท้องถิ่นเพื่อให้ประชาชน และกลุ่มคนในละแวกเดียวกันได้ใช้พื้นที่ถนนเป็นพื้นที่นันทนาการโดยให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมและได้รับประโยชน์ โดยการนำเอกลักษณ์ของท้องถิ่นออกมาเสนออย่างอเมซิ่งเยาวราช ถนนศิลปะ มหาราช ทำพระจันทร์ ถนนวัฒนธรรมพระอาทิตย์ จึงสอดคล้องกับการรณรงค์ปีท่องเที่ยวไทย 2541 – 2542 เป็นอย่างดี (ภราเดช พยัฆวิเชียร. 2541 : 38) และในประเทศไทยได้มีการจัดทำ ถนนคนเดินซึ่งมีลักษณะและวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

2.8.5.1 จุดประสงค์ในการทำถนนคนเดินโดยรวม

- 1) เพื่อสร้างพื้นที่เปิดโล่ง (Open space)
- 2) เพื่อหาสถานที่แสดงศิลปะ คอนเสิร์ต
- 3) เพื่อกิจกรรมทางวัฒนธรรม
- 4) เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า

(การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545 : 192 – 197)

2.8.6 ถนนที่เข้าร่วมโครงการถนนคนเดิน (Walking Street)

2.8.6.1 ถนนข้าวสาร ย่านบางลำพู

ตั้งอยู่บริเวณถนนตะนาวถึงถนนจักรพงษ์ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ถนนจะปิดการจราจรตลอดทั้งวันและมีการแสดงวัฒนธรรม แต่ในช่วงเวลาปัจจุบันปิดการจราจรตั้งแต่ 17 :00 – 03:30 น. การประกอบกิจกรรมหลัก ๆ บนถนน คือ ร้านอาหาร ร้านขายสินค้าอุปโภคบริโภค บริษัทธุรกิจนำเที่ยว สินค้าแฟชั่นต่าง ๆ

2.8.6.2 ถนนเยาวราช ย่านไชน่าทาวน์ (China town)

ปิดการจราจรตั้งแต่เวียงไคเดียน – แยกลำพูนไชยโดยมีกำหนดการปิดเป็นเทศกาล เช่น เทศกาลตรุษจีน สารทจีน และงานเทศกาลอาหารเยาวราช เป็นต้น กิจกรรมระหว่างปิดถนน ได้แก่ ขายอาหารจีน แสดงวัฒนธรรมจีน วิถีชีวิตแบบจีน เป็นแหล่งจำหน่ายทอง เพชรพลอยที่เชื่อถือได้

2.8.6.3 ถนนพระจันทร์

ตั้งอยู่ระหว่างมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์กับวัดมหาธาตุ มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาสภาพแวดล้อมและลดระดับมลพิษ และเพื่อแสดงงานศิลปะจากศิลปินหน้าพระลานโดยศิลปินทั้งไทยและต่างชาติ

2.8.6.4 ถนนพระอาทิตย์

เป็นถนนที่มีศิลปะและสถาปัตยกรรมสมัยรัชกาลที่ 5 เช่น ป้อมพระสุเมรุและ เป็นที่ประทับของเจ้านายในอดีตมีวัตถุประสงค์คล้ายกับการปิดถนนพระจันทร์

2.8.6.5 ถนนคอนเวนต์

เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนสารและถนนสีลมปิดเป็นบางโอกาสเริ่มจากซอยพิพัฒน์ 2 ถึงซอยศาลาแดง 2 มีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงคอนเสิร์ตไทย ต่างชาติ ทั้งมือสมัครเล่นและมืออาชีพ ขายสินค้าแฟชั่นราคาถูก ขายอาหาร

2.8.6.6 ถนนสีลม มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อส่งเสริมให้เกิดถนนคนเดินที่ยั่งยืนขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและนักท่องเที่ยวมีแหล่งกิจกรรมที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
- 2) เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญของการลดการใช้พาหนะส่วนบุคคล โดยหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จักรยานหรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดน้ำมัน และลดมลพิษในท้องถนน
- 3) เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดิน

ถนนสีลมมีลักษณะการปิด คือ ปิดการจราจรทุก ๆ วันอาทิตย์ ในระยะแรกเริ่มตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน 2544 จนถึงวันอาทิตย์ที่ 30 และจันทร์ที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2544 เพื่อดำเนินการตามแนวความคิดหลักของแผนปฏิบัติการระยะสั้น คือ ดึงดูดใจให้คนมาที่ถนนโครงการให้มากที่สุดและให้รู้จักว่าต่อไปถนนโครงการจะเป็นถนนคนเดินทุก ๆ วันอาทิตย์ โดยมีการจัดกิจกรรม 7 มหัศจรรย์ที่สีลม (Seven Wonder @ Silom) ในช่วงเวลา 12.00 – 24.00 น. รวมทั้งสิ้น 7 ครั้งการปิดถนนสีลมได้รับการสานต่อโครงการมาถึงปี พ.ศ. 2545 โดยใช้แนวคิดหลักเปลี่ยนไปในแต่ละเดือน เช่น มีนาคม เทศกาลดนตรีกับกีฬ่า เมษายน เทศกาลอวดของรักของหวง พฤษภาคม เทศกาลผลไม้ มิถุนายน เทศกาลสร้างสรรค์และการเรียนรู้เป็นต้น (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545)

2.8.6.7 ถนนสายวัฒนธรรม

เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการปิดถนนคนเดินที่สลมได้รับการต้อนรับอย่างล้นหลามจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และกระทรวงศึกษาธิการพร้อมทั้งประชาคมเกาะรัตนโกสินทร์จึงร่วมมือกันจัดโครงการ "ถนนสายวัฒนธรรม" เพื่อรื้อฟื้นความหลังและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยใช้รูปแบบปิดถนนคนเดินเช่นเดียวกับที่ถนนสีลม แต่แตกต่างที่วัตถุประสงค์ การปิดถนนคนเดินในครั้งนี้ต้องการให้แต่ละประชาคมได้แสดงเอกลักษณ์ของตนรวมทั้งเรื่องราวเกี่ยวกับการดำเนินชีวิตตามวัด วังและชุมชนผ่านการแสดงดนตรีไทย นาฏศิลป์ งานหัตถกรรม อาหารและผลิตภัณฑ์ภูมิปัญญาชาวบ้าน ชุมชน โครงการถนนสายวัฒนธรรมจะจัดกิจกรรมเชื่อมโยงเส้นต่าง ๆ เข้าด้วยกันทั้งนี้จะต้องปิดการจราจรเพื่อเปิดเป็นถนนคนเดินตั้งแต่เวลา 24:00 น. คืนวันเสาร์ถึง 24:00 น. วันถัดไป ระหว่างวันที่ 31 – 28 เมษายน 2545 รวมทั้งสิ้น 5 สัปดาห์ โดยพื้นที่กิจกรรมเริ่มตั้งแต่ถนนมหาธาตุ บริเวณหน้าสถานีตำรวจพระราชวัง เชื่อมต่อถนนท่าพระจันทร์ผ่านหน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร วัดมหาธาตุ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ บรรจบกับถนนพระอาทิตย์ และไปสิ้นสุดที่สี่แยกบางลำพูรวมทั้งสิ้นความยาวกว่า 3 กิโลเมตรทั้งนี้จะมีชุมชนต่าง ๆ เข้าร่วมโครงการจำนวนมาก อาทิ ชุมชนบางลำพูจัดการแสดงละครชาตรีและลิเกโดยศิลปินแห่งชาติ ชุมชนวัดสังเวช จะเปิดบ้านดูริยะประณีต ซึ่งเป็นต้นตำรับดนตรีไทยให้นักท่องเที่ยวได้รับชมการแสดงดนตรี ชุมชนพระอาทิตย์ซึ่งถือเป็นย่านศูนย์กลางการปกครองในอดีตเปิดให้ชมบ้านพระอาทิตย์ และตำหนักวังมะลิวัลย์ ชุมชนท่าช้างวังหน้า ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงละครแห่งชาติ จะสาธิตการสอนโขนและนาฏศิลป์ประเภทต่าง ๆ ชุมชนท่าพระจันทร์ซึ่งมีชื่อเสียงในด้านพระเครื่องจะนำชมชุมนุมพระเครื่อง และชมการแสดงดนตรีจากนักศึกษามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ชุมชนหน้าพระลาน เปิดพื้นที่เป็นจัตุรัสศิลปินมีการสาธิตการวาดภาพ สาธิตศิลปะช่างสิบหมู่ และเปิดหอศิลป์มหาวิทยาลัยศิลปากรให้ประชาชนชมชุมชนท่าช้างซึ่งถือเป็นย่านท่าเรือหลวงในอดีต นอกจากนี้จะมีการจัดแสดงหุ่นจำลองเรือพระราชพิธีและการสาธิตสิ่งประดิษฐ์จากวิทยาลัยชาววัง และชุมชนท่าเตียน ซึ่งถือเป็นคลังสินค้าของกรุงเทพฯ ในอดีตจะจัดนิทรรศการคลังสินค้าและเปิดวัดพระเชตุพนให้ประชาชนได้นมัสการ

นอกจากในกรุงเทพฯ แล้วในต่างจังหวัดยังมีการปิดถนนคนเดินด้วยเช่นกัน เช่น ในจังหวัดเชียงใหม่จัด 10 มหัศจรรย์ล้านนาที่ถนนท่าแพเพียงวันถึงเที่ยงคืนทุกวันอาทิตย์ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2544 จนถึง 7 เมษายน 2545 และจัดต่อเนื่องทุกวันอาทิตย์ถึงปี 2546 ที่จังหวัดภูเก็ตจัดถนนคนเดินบริเวณถนนกลางช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนเมษายนทุกวันอาทิตย์เวลา 15:00–23:00 น. โดยเน้นที่การส่งเสริมการท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมใช้แนวคิด "คืนชีวิตให้ชุมชน

คืนถนนให้คนเดิน” และจังหวัดอุดรธานีจัดถนนคนเดินบริเวณริมหนองประจักษ์ช่วงเดือนเมษายน เน้นที่การแสดงศิลปวัฒนธรรมและการสะท้อนภาพวิถีชีวิตของชาวอุดรธานี

จากข้อมูลเบื้องต้นสรุปได้ว่าถนนสีลมเป็นถนนคนเดินที่ถาวรและได้รับการยอมรับมากที่สุด ในขณะที่แม้ว่าจะมีข้อดีในเรื่องการจัดระเบียบพื้นที่ชมงานซึ่งกิจกรรมจะจัดอยู่บนผิวถนน ถ้าเป็นกิจกรรมที่คนดูมาก ๆ จะเกิดการกีดขวางการเดินสัญจรรวมทั้งการวางของขายตามบาทวิถี เป็นแนวยาวทำให้เดินไม่สะดวกและไม่สามารถข้ามไปเดินฝั่งตรงข้ามได้ทันทีเนื่องจากถนนสีลมจะกั้นลวดสลิงตลอดถนนซึ่งเป็นข้อบกพร่องที่สามารถอาศัยการจัดระเบียบแก้ไขได้ (คณะนิเทศน์ ศาสตร์. 2545 : 49)

ในขณะที่ถนนข้าวสารซึ่งอยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวในเกาะรัตนโกสินทร์เป็นถนนสายสั้น ๆ ซึ่งมีเสน่ห์ในตนเองรวมทั้งมีสถานภาพเป็นแหล่งท่องเที่ยวอยู่ในตัวถนนข้าวสารจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทสถานบันเทิงเริงรมย์ - ย่านกิจกรรมกลางคืนเนื่องจากสองข้างถนนมีร้านอาหารประเภท ผับ บาร์ เปิดบริการในยามค่ำคืนเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ย่านท่องเที่ยวอันเกิดจากกิจกรรมของประชาชน เช่น ชี้อปปี้ง และจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวถาวร คือ มีกิจกรรมท่องเที่ยวตลอดปีสม่ำเสมอ พฤติกรรมนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสาร ช้อสินค้า ชมสถานที่ หาที่พักราคาถูก ใช้บริการร้านอาหาร อินเทอร์เน็ต บริษัททัวร์ ชมการแสดงในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ชาวไทยส่วนมากอายุไม่เกิน 50 ปี ในขณะที่ชาวต่างประเทศมีทุกวัย รวมทั้งมีคนพิการ ทั้งนั่งรถเข็น และใช้ไม้เท้าช่วยพยุงกายขณะลงมาเดินบนถนนพร้อมกับคอยหลบหลีกรถที่เข้ามาตลอดเวลา (ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม. 2531) แต่จุดด้อยของถนนข้าวสาร คือ ขาดความสะดวกในบริเวณ ความไม่สะดวกในการเข้าถึงจุดต่าง ๆ สภาพที่ถนนคับแคบก่อให้เกิดอันตรายจากรถยนต์ แออัด ขาดการระบายอากาศที่ดี ขาดความต่อเนื่องของเส้นทาง อากาศร้อน ฝุ่นมาก (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531 : 10 – 11) และในปัจจุบันยังไม่สามารถจัดทำเป็นถนนคนเดินอย่างถาวรได้ เนื่องจากขาดการมีส่วนร่วมจากประชาชนและเป็นการลงมือจากหน่วยงานผู้มีอำนาจรับ ผิดชอบ แต่เพียงฝ่ายเดียวถนนข้าวสารปัจจุบันจึงสามารถปิดการจราจรตลอดทั้งวันได้เฉพาะเทศกาลสงกรานต์เท่านั้น

2.9 กรอบแนวคิดของการวิจัย

จากทั้ง 8 แนวคิดหลักนี้ สามารถนำมาใช้ประกอบในการอธิบายวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

1. แนวคิดด้านการท่องเที่ยว

1.1 ลักษณะพื้นฐานของการท่องเที่ยวเพื่อใช้ประกอบความเข้าใจและสื่อความหมายเกี่ยวกับทรัพยากรการท่องเที่ยวและใช้พิจารณาลักษณะของพื้นที่ศึกษาในฐานะแหล่งท่องเที่ยว

1.2 สาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวเพื่อทราบสาเหตุที่ทำให้เกิดการท่องเที่ยว และใช้ประกอบการพิจารณาเลือกสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทาง

1.3 เกณฑ์ในการประเมินแหล่งท่องเที่ยว เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเลือกจัดทำพื้นที่ศึกษาให้มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางมา

1.4 ผลดี และผลเสียของการท่องเที่ยวต่อเศรษฐกิจ เมือง และสังคม เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาผลกระทบของการท่องเที่ยวในเชิงบวกและลบที่มีต่อชุมชนในพื้นที่ศึกษา

2. แนวคิดเกี่ยวกับนโยบายภาครัฐในด้านการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์ ศึกษาเพื่อให้ทราบกฎหมายและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร 2542 ว่าด้วย การก่อสร้างอาคารในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ สิ่งก่อสร้างที่ผิดพระราชบัญญัติ รวมทั้งแผนการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในกรุงรัตนโกสินทร์ โดยเฉพาะย่านบางลำพูและถนนข้าวสาร

3. แนวคิดด้านการขนส่ง

3.1 การขนส่งกับเมืองเก่าเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาการจัดการขนส่งในย่านเมืองเก่า

3.2 การขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวเพื่อใช้ประกอบการพิจารณาถึงความยากง่ายในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวอย่างถนนข้าวสาร

3.3 การใช้รถยนต์ส่วนตัวกับระบบขนส่งสาธารณะเพื่อศึกษาถึงความแตกต่างและหาแรงจูงใจของการขนส่งทั้ง 2 แบบ ซึ่งมีผลต่อการเข้าถึงถนนข้าวสารในลักษณะต่างกันออกไป

3.4 สาเหตุการเดินทางเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่กำหนดหรือจูงใจให้ผู้คนต้องเดินทางซึ่งสามารถนำมาประกอบการพิจารณาวางแผนจัดทำถนนข้าวสารให้เป็นแหล่งที่ผู้คนที่ต้องการเดินทางมา

4. ทฤษฎีการมีส่วนร่วมศึกษาเพื่อให้ทราบถึงความสำคัญและประโยชน์ของการมีส่วนร่วมต่อการวางผังเมืองใช้เชื่อมโยงถึงความจำเป็นของการหาแนวทางการมีส่วนร่วมของชุมชนในการจัดทำถนนคนเดิน

5. ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติศึกษาถึงความหมายของทัศนคติ องค์ประกอบของทัศนคติ การเกิด การเปลี่ยนแปลงทัศนคติและการวัดทัศนคติเพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์การแสดงทัศนคติของคนกลุ่มหนึ่งที่เกิดขึ้นต่อการวางแผนจัดทำถนนคนเดิน

6. แนวคิดด้านการสร้างจินตภาพและองค์ประกอบของเมืองเพื่อใช้ประกอบการวางแผนจัดทำถนนข้าวสารให้สวยงามตามหลักจินตภาพและองค์ประกอบของเมือง

7. แนวคิดการสร้างชุมชนในสำนักงานเพื่อให้ทราบถึงความสำคัญของการมีถนนคนเดินในพื้นที่ที่มีแต่สำนักงาน

8. แนวคิดเกี่ยวกับถนนคนเดินและพื้นที่สาธารณะ

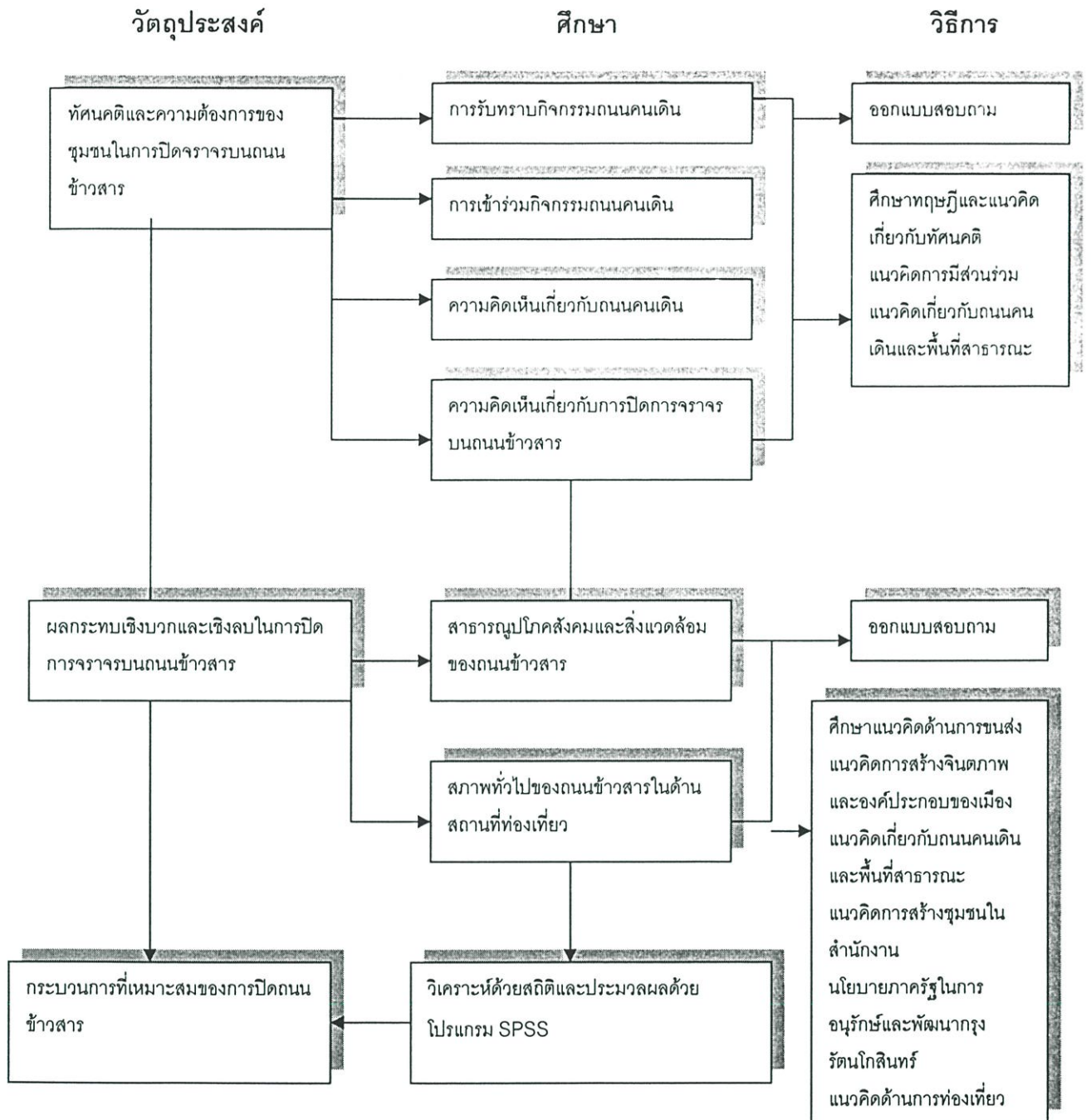
8.1 สภาพในอดีตและปัจจุบันของถนนข้าวสารเพื่อให้ทราบถึงประวัติความเป็นมาในอดีตและสภาพกายภาพในปัจจุบัน ความจำเป็นที่ควรจัดเป็นถนนคนเดิน

8.2 ลักษณะตัวอย่างการจัดทำถนนคนเดินทั้งใน และต่างประเทศพร้อมทั้งวัตถุประสงค์ในการจัดทำเพื่อทราบถึงลักษณะวิธีการทำถนนคนเดินว่ามีที่ประเภทและมีวัตถุประสงค์ในการปิดเนื่องจากอะไรเมื่อเป็นถนนคนเดินแล้วได้รับผลประสบความสำเร็จหรือไม่อย่างไรเพื่อเป็นกรณีศึกษากับถนนข้าวสาร

8.3 ชื่อที่ใช้เรียกถนนคนเดินในประเทศต่าง ๆ เพื่อทราบความรู้ความเข้าใจในการศึกษาครั้งต่อไป

8.4 ข้อดีและข้อด้อยของการจัดทำถนนคนเดินเพื่อให้ทราบถึงผลกระทบในเชิงบวกและลบที่มีต่อเมืองหรือชุมชนโดยรอบ ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถนำมาเป็นกรณีตัวอย่างในการจัดทำถนนคนเดินที่ถนนข้าวสารได้

8.5 อธิบายความหมายและประโยชน์ของการมีพื้นที่สาธารณะศึกษาเพื่อให้ทราบถึงบทบาทของพื้นที่สาธารณะที่มีต่อเมืองความสำคัญที่ต้องคำนึงถึงเมื่อทำการวางผังเมือง ซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะ



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิด

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การทำวิจัยเรื่องทัศนคติของชุมชนในการจัดทำถนนคนเดิน : กรณีศึกษาถนนข้าวสาร
อาศัยการศึกษาข้อมูลและแหล่งข้อมูล การรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อให้ได้ผลวิจัยมี
ความถูกต้องและเชื่อถือได้

3.1 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย มีข้อมูลอยู่ 2 ประเภท ได้แก่

3.1.1 ข้อมูลชั้นปฐมภูมิ

ข้อมูลชั้นปฐมภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และการออกแบบสอบถามจากบุคคล
และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งการสำรวจและสังเกตลักษณะทางกายภาพของถนนข้าวสาร ได้แก่

3.1.1.1 นักท่องเที่ยวบริเวณถนนข้าวสาร จะได้รับการออกแบบสอบถามจำนวน
250 ชุดแบ่งเป็นสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทย 125 ชุดและนักท่องเที่ยวต่างประเทศ 125 ชุด
เพื่อเก็บข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อถนนข้าวสารในด้านต่าง ๆ เช่น ข้อมูลด้านทัศนคติเกี่ยวกับ
สภาพสาธารณูปโภค สภาพแวดล้อมรวมทั้งเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำ
ถนนคนเดิน

3.1.1.2 ตัวแทนผู้ประกอบการและตัวแทนผู้มีที่พักอาศัยจำนวน 10 รายจะได้รับการ
สัมภาษณ์เจาะลึกเกี่ยวกับลักษณะการประกอบอาชีพการดำเนินชีวิตประจำวันบนถนนข้าวสาร
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดทำถนนคนเดินรวมทั้งผลกระทบที่ได้รับจากถนนคนเดิน

3.1.1.3 ผู้วิจัยจะทำการสำรวจลักษณะทางกายภาพของถนนข้าวสารเกี่ยวกับ
สภาพสิ่งแวดล้อมและสาธารณูปโภค เช่น ความร่มรื่น ที่นั่งพักผ่อน ความกว้างของบาทวิถี
ความสะอาดบนพื้นผิวจราจร การจัดเก็บขยะ เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงความเหมาะสมของสิ่งแวดล้อม
และสภาพสาธารณูปโภคในปัจจุบันรวมทั้งทำการสังเกตกลุ่มประชาชนบริเวณถนนข้าวสาร ซึ่ง
สามารถระบุถึงสภาพสังคมบริเวณดังกล่าวได้

3.1.1.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ได้รับการสัมภาษณ์ ได้แก่

1) สน. ชนะสงครามเพื่อทราบถึงนโยบายควบคุมการจราจร โคร่งข่าย
จราจร กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ในเรื่องของเส้นทางและการจอดรถในพื้นที่ศึกษา

3.1.2 ข้อมูลชั้นทุติยภูมิ

ข้อมูลชั้นทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จากแผนที่ เอกสาร หนังสือ บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้มาจาก

3.2.1.1 สำนักวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.1.2 ห้องสมุดภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

3.2.1.3 ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.2.1.4 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

3.2.1.5 กรุงเทพมหานคร

3.2.1.6 หอสมุดแห่งชาติ

3.2.1.7 ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร

3.2.1.8 สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมกรุงเทพมหานคร

3.2.1.9 สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร

3.2 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากบริเวณถนนข้าวสารมีประชากรอยู่ 3 กลุ่มหลักกลุ่มแรก คือ นักท่องเที่ยวซึ่งเป็นกลุ่มที่มีจำนวนมากที่สุดเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อวิถีชีวิต สังคมและเศรษฐกิจของประชากรสองกลุ่มถัดมา ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการและกลุ่มผู้มีย่านพักอาศัยในถนนข้าวสาร ดังนั้น การเก็บข้อมูลจึงเน้นหนักไปที่นักท่องเที่ยวโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล 250 ชุด เนื่องจากเป็นจำนวนที่เหมาะสมทั้งในด้านข้อมูลงบประมาณ และเวลาในการวิจัยซึ่งมีอยู่จำกัดการใช้แบบสอบถามจะใช้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศทุกคนที่อยู่ในบริเวณถนนข้าวสารโดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 125 ชุดและนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 125 ชุด ส่วนประชากร 2 กลุ่มถัดมา คือ กลุ่มผู้ประกอบการและกลุ่มผู้อยู่อาศัยใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารในปัจจุบัน และความคิดเห็นเกี่ยวกับการจราจรบนถนนข้าวสารที่ต้องการให้เป็นรวมทั้งความคิดเห็นเกี่ยวกับสาธารณูปโภค สิ่งแวดล้อมบนถนนข้าวสารในปัจจุบัน โดยการสัมภาษณ์จะคัดเลือกตัวแทนของกลุ่มขึ้นมาทั้งหมด 10 คนแบ่งเป็นผู้ที่อยู่ในบริเวณริมถนนข้าวสาร และอยู่ในตรอกที่แยกจากถนนข้าวสารเข้าไปด้านหลังเพื่อความทั่วถึงในการเก็บข้อมูล โดยอาศัยการสุ่มตัวอย่างสัมภาษณ์ 10 รายและเว้นอีก 10 ราย จึงทำการสัมภาษณ์ต่อ สาเหตุที่ทำการสัมภาษณ์เพียง 10 รายเนื่องจากผู้ให้สัมภาษณ์ทั้ง 10 คนนี้เป็นเสมือนตัวแทนของผู้ประกอบการอาชีพแต่ละประเภท เช่น ตัวแทนผู้ค้าขายสินค้าเสื้อผ้า ตัวแทนผู้ประกอบการบริษัททัวร์ ตัวแทนผู้

ประกอบกิจการที่พัก ตัวแทนผู้ประกอบการร้านอาหารรวมทั้งประธานชมรมผู้ประกอบการบนถนนข้าวสารผู้เป็นเสมือนผู้นำของชุมชนที่มีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกระทำกิจกรรมต่างๆในชุมชนและท้ายสุด คือ สัมภาษณ์สัมภาษณ์ตัวแทนผู้ที่มีบ้านพักอาศัยบริเวณถนนข้าวสาร

3.3 การรวบรวมข้อมูล

การรวบรวมข้อมูลจะใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลตามแต่ละวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยทำเป็นตารางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ความเข้าใจ (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 แสดงการเก็บรวบรวมข้อมูล

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล			
			เอกสาร	สัมภาษณ์	สำรวจ / สัมภาษณ์	แบบสอบถาม
คุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม						
1. เพศ	ชาย,หญิง	กลุ่ม				×
2. อายุ	20 – 30 ปี 31 – 40 ปี 41- 50 ปี 51 – 60 ปี 61 ปี ขึ้นไป	อันดับ				×
ความเกี่ยวข้องของผู้ตอบแบบสอบถามกับถนนข้าวสาร						
1. วัตถุประสงค์ในการมา	เดินเที่ยวช้อปปิ้ง, ดึกผม,ตกแต่งร่างกายเที่ยวสถานบันเทิงยามค่ำคืนเช้าที่พักราคาประหยัด	กลุ่ม		×	×	×
2. วันเวลาที่มา	เช้าถึงค่ำวันเสาร์อาทิตย์และวันจันทร์ถึงศุกร์	กลุ่ม		×	×	×

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล			
			เอกสาร	สัมภาษณ์	สำรวจ / สัมภาษณ์	แบบสอบถาม
3. เวลาที่ใช้บนถนน ข้าวสาร	1-2 ชั่วโมง 3-4 ชั่วโมง 5-6 ชั่วโมง อื่นๆ	กลุ่ม		×	×	×
4. พาหนะที่เข้าถึง	ประเภท ยานพาหนะ	กลุ่ม		×	×	×
ความคิดเห็นด้านสิ่งแวดล้อมบนถนนข้าวสาร						
1. ความร่มรื่นและที่นั่งพักผ่อน	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
2. จำนวนถังขยะ	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
3. ความสะอาดบริเวณถนน	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
4. ความสะอาดของอากาศ	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
ลักษณะทางกายภาพและสาธารณูปโภค						
1. ความกว้างและความสม่ำเสมอของบาทวิถี	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
2. ความสะดวกในการสัญจรบนบาทวิถีและพื้นที่จราจร	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×

ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล			
			เอกสาร	สัมภาษณ์	สำรวจ / สัมภาษณ์	แบบสอบถาม
3. ความเพียงพอของที่จอดรถ	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
4. ความสะดวกในการเข้าถึงถนนข้ามสาร	ดีมาก ดี พอใช้ ควรปรับปรุง	อันดับ		×	×	×
5. ความคิดเห็นในการปูอิฐบนพื้นผิวจราจรบางส่วน	เห็นด้วย ,ไม่เห็นด้วย	กลุ่ม		×		×
การรับรู้เกี่ยวกับถนนคนเดิน						
1. การรับทราบเรื่องถนนคนเดิน	เคย,ไม่เคย	กลุ่ม		×		×
2. การเข้าร่วมถนนคนเดิน	เคย,ไม่เคย	กลุ่ม		×		×
3. ความประทับใจ	ประทับใจมากที่สุด ประทับใจ เฉยๆ ไม่ประทับใจ ไม่ประทับใจมากที่สุด	อันดับ		×		×
ทัศนคติในการจัดทำถนนข้ามสารเป็นถนนคนเดิน						
1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดการจราจรในช่วงเวลาปัจจุบัน 17:00 – 03:00 น. ของทุกวัน	เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย เฉยๆ ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	อันดับ		×		×
2. ความคิดเห็นในการปิดการจราจร	ปิดถาวร ปิดเป็นช่วงเวลา อื่นๆ	กลุ่ม		×		×
3. ความคิดเห็นเกี่ยวกับวันเวลาที่ควรปิดการจราจร	เสาร์ อาทิตย์ ทั้งวันจันทร์ถึงศุกร์ ทั้งวันอื่นๆ	กลุ่ม		×		×

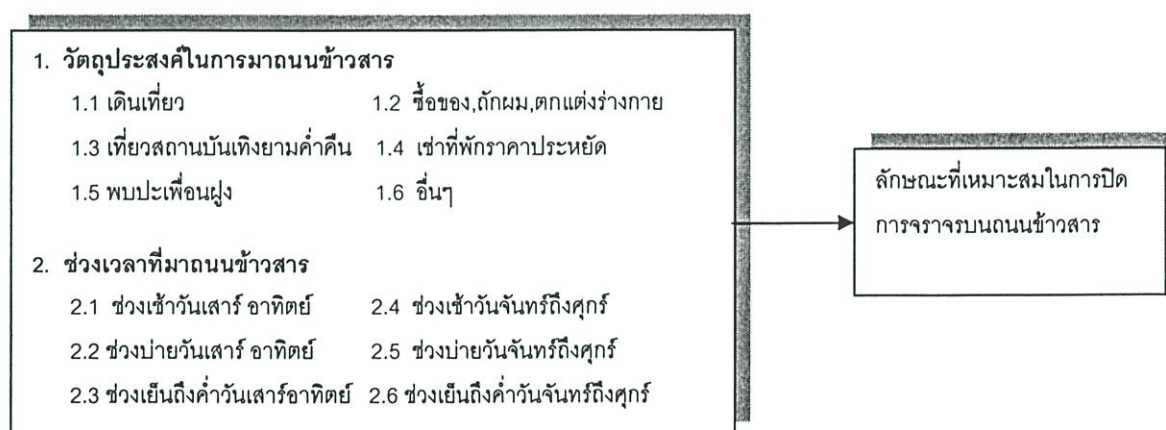
ตารางที่ 3.1 (ต่อ)

ตัวแปร	ค่าตัวแปร	ระดับการวัด	เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล			
			เอกสาร	สัมภาษณ์	สำรวจ / สังเกต	แบบสอบถาม
4. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีรถผ่านเข้า ออกช่วงปิดการจราจร	อนุญาต ไม่อนุญาต	กลุ่ม		×		×
5. ยานพาหนะที่ควรได้รับอนุญาต รถแท็กซี่ รถตู้รับส่งบริการนักท่องเที่ยวจากรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รถขยะรถพยาบาล	อนุญาต ไม่อนุญาต	กลุ่ม		×		×
6. ความประทับใจในถนนข้าวสาร	ร้านอาหารมาก แหล่งบันเทิง หลากหลาย กิจกรรมให้ทำเยอะ คนพูดภาษาอังกฤษ ได้จำนวนมาก สินค้าหลากหลาย ที่พักราคาประหยัด	กลุ่ม		×		×

จากขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถเขียนเป็นผังเชื่อมโยงตัวแปร ได้ดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 3.1)

ตัวแปรอิสระ

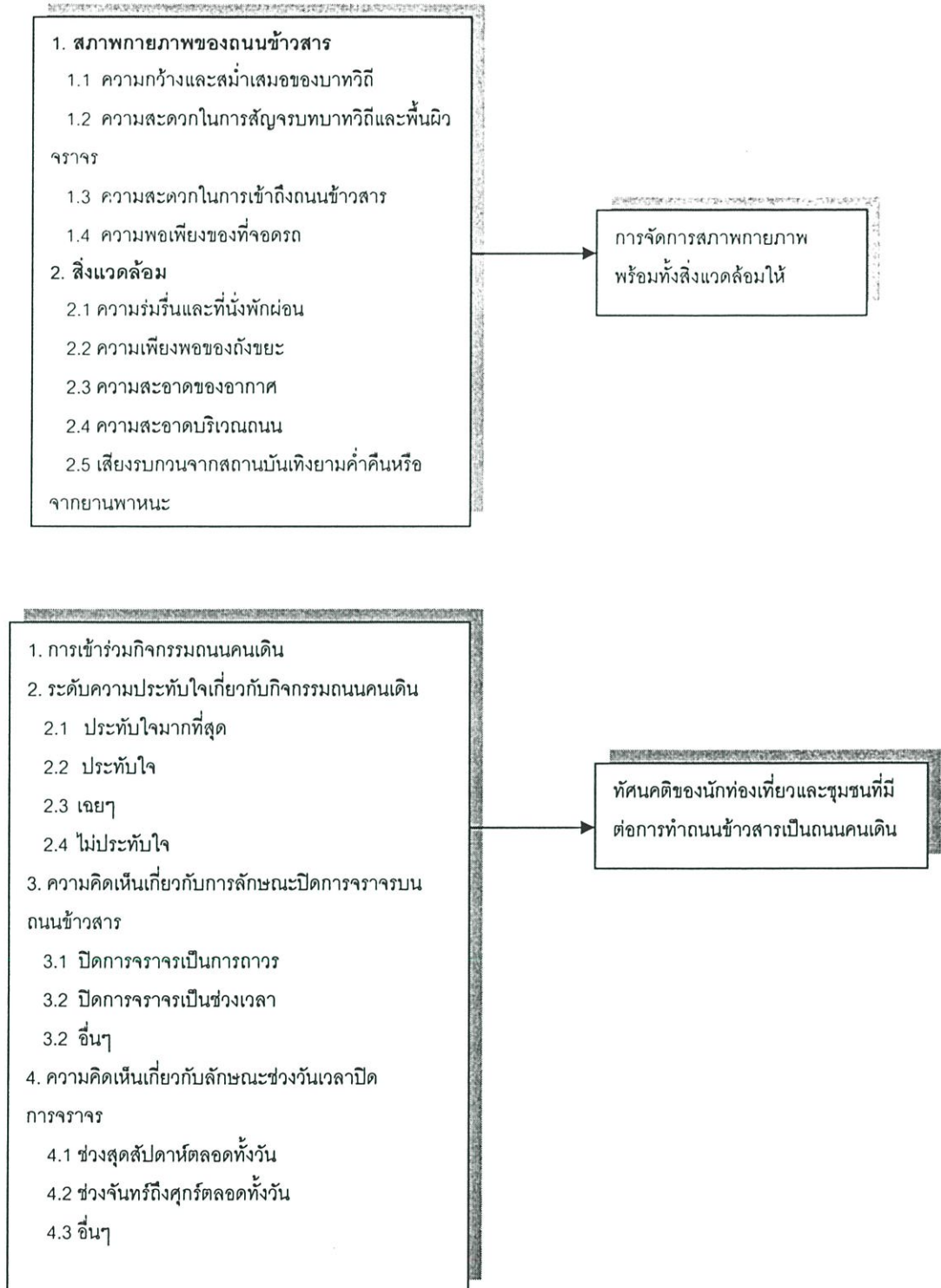
ตัวแปรตาม



ภาพที่ 3.1 ผังเชื่อมโยงตัวแปร

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 3.1 (ต่อ)

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 เพื่อให้ทราบถึงทัศนคติ และความต้องการของนักท่องเที่ยวและชุมชนในการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร ผู้วิจัยจึงวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปรต่อไปนี้

- 1) จำนวนผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินกับความคิดเห็นในการปิดถนนข้าวสาร
- 2) จำนวนผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินกับความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร
- 3) จำนวนผู้ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินกับความคิดเห็นเกี่ยวกับช่วงวันและเวลาที่ควรปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร
- 4) ระดับความประทับใจจากถนนคนเดินแห่งอื่นๆกับความคิดเห็นในการปิดถนนข้าวสาร

จุดประสงค์ของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดังกล่าวเพื่อศึกษาถึงความสนใจในกิจกรรมถนนคนเดินของผู้ตอบแบบสอบถามพร้อมทั้งทราบถึงประสบการณ์เกี่ยวกับถนนคนเดินรวมทั้งความรู้สึกทั้งประทับใจและไม่ประทับใจเพื่อเชื่อมโยงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอย่างไรกับการปิดถนนข้าวสาร

3.4.2 เพื่อให้ทราบถึงลักษณะอันเป็นข้อบกพร่องของถนนข้าวสาร เพื่อจะได้มีการนำไปปรับปรุงในการทำถนนคนเดิน ผู้วิจัยใช้การบรรยายความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ สิ่งคมและสิ่งแหว่งล่อมนิรโทษของร้อยละ

3.4.3 ในวัตถุประสงค์การวิจัยประการสุดท้ายที่มุ่งนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาข้อมูลต่อไปนี้

3.4.3.1 พฤติกรรมการใช้ถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยวเพื่ออธิบายให้เข้าใจถึงลักษณะเฉพาะของถนนข้าวสารกลุ่มบุคคลที่มาเที่ยวโดยใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่อไปนี้

- 1) วัตถุประสงค์ในการมาถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยวและ
 - ช่วงเวลาที่มาถนนข้าวสาร

3.4.3.2 เอกลักษณะของถนนข้าวสารเพื่อทราบถึงความโดดเด่นของพื้นที่ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาและอาจเป็นจุดเด่นที่สามารถพัฒนาให้ดีขึ้นประกอบกับการปิดจราจรได้ โดยผู้วิจัยทำการวิเคราะห์จากคำร้อยละแสดงจำนวนนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสารจำแนกตามประเภทวัตถุประสงค์

3.4.3.3 นอกจากการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการสัมภาษณ์บุคคลและหน่วยงานต่อไปนี้

- ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนข้าวสารจำนวนทั้งสิ้น 10 ราย โดยทำการสัมภาษณ์เกี่ยวกับความคิดเห็นในการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร
- เจ้าหน้าที่เทศกิจเกี่ยวกับมาตรการจัดเก็บขยะ การคิดราคาค่าเช่าแผงร้าน มาตรการการจัดการเกี่ยวกับการตั้งแผงลอยบนพื้นผิวจราจร
- เจ้าหน้าที่ตำรวจสน. ชนะสงคราม เกี่ยวกับการจัดการจราจรบนถนนข้าวสาร

3.5 การนำเสนอข้อมูล

ในการนำเสนอข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ส่วนตามวัตถุประสงค์ในการศึกษา ได้แก่

3.5.1 ด้านกายภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสารที่ได้มาจากการสำรวจและออกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวและสัมภาษณ์เจาะลึกชุมชนนำเสนอโดยวิธีการบรรยายสรุป

3.5.2 ผลกระทบทั้งทางบวกและลบจากสภาพการณ์ปิดการจราจรเพื่อทำถนนคนเดินบนถนนข้าวสารในปัจจุบันที่มีต่อวิถีชีวิตของนักท่องเที่ยวและชุมชนใช้วิธีการบรรยายสรุป

3.5.3 แนวทางที่เหมาะสมในการวางแผนปิดการจราจรทำถนนคนเดิน ได้แก่ ลักษณะการปิด ประเภทยานพาหนะที่อนุญาตให้เข้า สภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมที่ได้มาจากการออกแบบสอบถาม การสำรวจและการสัมภาษณ์ใช้วิธีนำเสนอโดยการบรรยายสรุปและการจำลองภาพมาประกอบจากขั้นตอนในการนำเสนอ จะช่วยให้ผลที่ได้จากการวิจัยมีรูปแบบในการนำเสนอที่เหมาะสมช่วยให้ผู้อ่านได้เข้าใจมากที่สุด เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ในการนำข้อมูลไปใช้มีความเข้าใจตรงกันกับผู้วิจัย

บทที่ 4

พื้นที่ศึกษา

ในการทำวิจัยเรื่องทัศนคติของนักท่องเที่ยวและชุมชนในการจัดทำถนนคนเดิน กรณีศึกษา : ถนนข้าวสารต้องศึกษาถึงสภาพและลักษณะของพื้นที่ศึกษาตั้งแต่ความเป็นมาในเชิงประวัติศาสตร์ สภาพทางกายภาพ สังคม สิ่งแวดล้อมในปัจจุบันรวมทั้งบทบาทด้านการท่องเที่ยวซึ่งเป็นบทบาทที่สำคัญและสร้างชื่อเสียงให้พื้นที่ศึกษา โดยแบ่งการอธิบายออกเป็น 5 ส่วนได้แก่ ประวัติความเป็นมาของพื้นที่ ลักษณะกายภาพสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม (ทรัพยากรการท่องเที่ยว) ปัจจัยดึงดูดทางการท่องเที่ยวของพื้นที่ศึกษาและปัญหาในบริเวณพื้นที่ศึกษา

4.1 ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของถนนข้าวสารและพื้นที่โดยรอบ

ตามประวัติศาสตร์เมื่อครั้งสร้างกรุงรัตนโกสินทร์บริเวณถนนพระอาทิตย์ และถนนพระสุเมรุเป็นที่ตั้งของแนวกำแพงเมืองซึ่งสร้างขนานตลอดแนวแม่น้ำเจ้าพระยาและคูเมืองชั้นนอก (คลองรอบกรุงหรือที่เรียกว่าคลองบางลำพูและคลองโอ่งอ่าง) อันประกอบไปด้วยป้อมปราการที่สร้างในสมัยรัชกาลที่ 1 – 3 จำนวนทั้งสิ้น 15 ป้อม ได้แก่ ป้อมอิศานธร ป้อมพระสุเมรุ ป้อมมยุคนธร ป้อมมหาปราบ ป้อมมหากาฬ และประตูพระนคร 5 ประตู ได้แก่ ประตูพระอาทิตย์ ประตูบางลำพู ประตูเฟื่องนคร ประตูหน้าวัดบวร และประตูพุดทิบาล

ในช่วงรัชกาลที่ 1 – 3 อาณาเขตของเมืองยังอยู่ภายในบริเวณคลองรอบกรุงและมีศูนย์การปกครองหลักอยู่ที่วังหลวงศูนย์การปกครองรองอยู่ที่วังหน้าซึ่งพื้นที่วังหลวง คือบริเวณวัดพระแก้วและพระบรมมหาราชวัง ส่วนวังหน้า คือ บริเวณโรงเรียนนาฏศิลป์และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (พระราชวังบวรสถานมงคล) โดยจะมีวังเจ้านายและสถานที่ราชการตั้งอยู่รายรอบเพื่อทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยและเป็นที่ทำราชการไปด้วย พร้อม ๆ กันในส่วนของพระราชวังบวรสถานมงคลในฐานะอุปราชก็จะมีวังของพระโอรส และข้าราชการบริพารในกรมตั้งอยู่รายรอบเช่นเดียวกับวังหลวง ดังนั้น ในบริเวณแนวกำแพงเมืองด้านเหนือของวังจึงเป็นที่ตั้งของกลุ่มเจ้านายวังหน้าและเป็นที่พักอาศัยของข้าราชการบริพารรวมทั้งยังเป็นที่ตั้งของชุมชนซึ่งประกอบด้วยคนไทย จีน มอญ และแขกตานีรวมกัน ในสมัยรัชกาลที่ 3 กรมพระราชวังบวรมหาดคีติพลเสวยยังได้โปรดเกล้าฯ ให้มีการสร้างวัดบวรนิเวศ และวัดรังษีสุทธาวาสขึ้นต่อเนื่องกันไปที่ริมกำแพงเมืองใกล้กับตลาดยอดทำให้บริเวณนี้มีการรวมตัวของชุมชนมากยิ่งขึ้น (เดิมบริเวณนี้มีเพียงวัดชนะสงครามและวัดสังเวชวิศยารามซึ่งเป็นวัดโบราณที่มีมาก่อนสถาปนา กรุงรัตนโกสินทร์)

ในสมัยรัชกาลที่ 4 อาณาเขตของเมืองเริ่มขยายออกไปนอกเขตคลองรอบกรุง โดยได้มีการขุดคลองผดุงกรุงเกษมเพิ่มขึ้นเพื่อใช้ขยายอาณาเขตกรุงรัตนโกสินทร์สำหรับบริเวณถนนพระอาทิตย์ในช่วงรัชกาลนี้จะเป็นบริเวณวังของพระราชโอรสในรัชกาลที่ 4 โดยมีทั้งวังที่อยู่ภายในและภายนอกกำแพงเมืองทั้งนี้เป็นเพราะการสร้างวังเริ่มสร้าง พระราชทานในที่ดินมรดกฝ่ายเจ้าจอมมารดาของพระราชโอรสซึ่งไม่จำกัดว่าอยู่ที่ใดรวมทั้งแนวโน้มการสร้างพระราชวังและวังเริ่มออกนอกเขตพระนครไป

ในสมัยรัชกาลที่ 5 การตัดถนนและการสร้างตึกแถวขึ้นสองฟากถนนเริ่มขยายออกไป ถนนพระอาทิตย์และถนนพระสุเมรุได้ถูกตัดขึ้นในสมัยนี้โดยได้ตัดเลียบกำแพงเมืองทางด้านเหนือ ลักษณะเป็นถนนสายเล็กๆ (รวมทั้งถนนเจ้าฟ้า ถนนจักรพงษ์ ถนนไกรศรี ถนนข้าวสาร และถนนราชดำเนินก็ได้ถูกตัดขึ้นในเวลาใกล้เคียงกัน) การขยายตัวใน สมัยรัชกาลที่ 4 – 5 นี้เป็นจุดเปลี่ยนวิถีชีวิตจากการใช้คลองเป็นเส้นทางสัญจรมาเป็นการใช้ เส้นทางสัญจรทางถนนเป็นหลักในการคมนาคมการสัญจรทางคลองมีน้อยลงแต่ยังคงใช้คลองในการสาธารณูปโภคอยู่

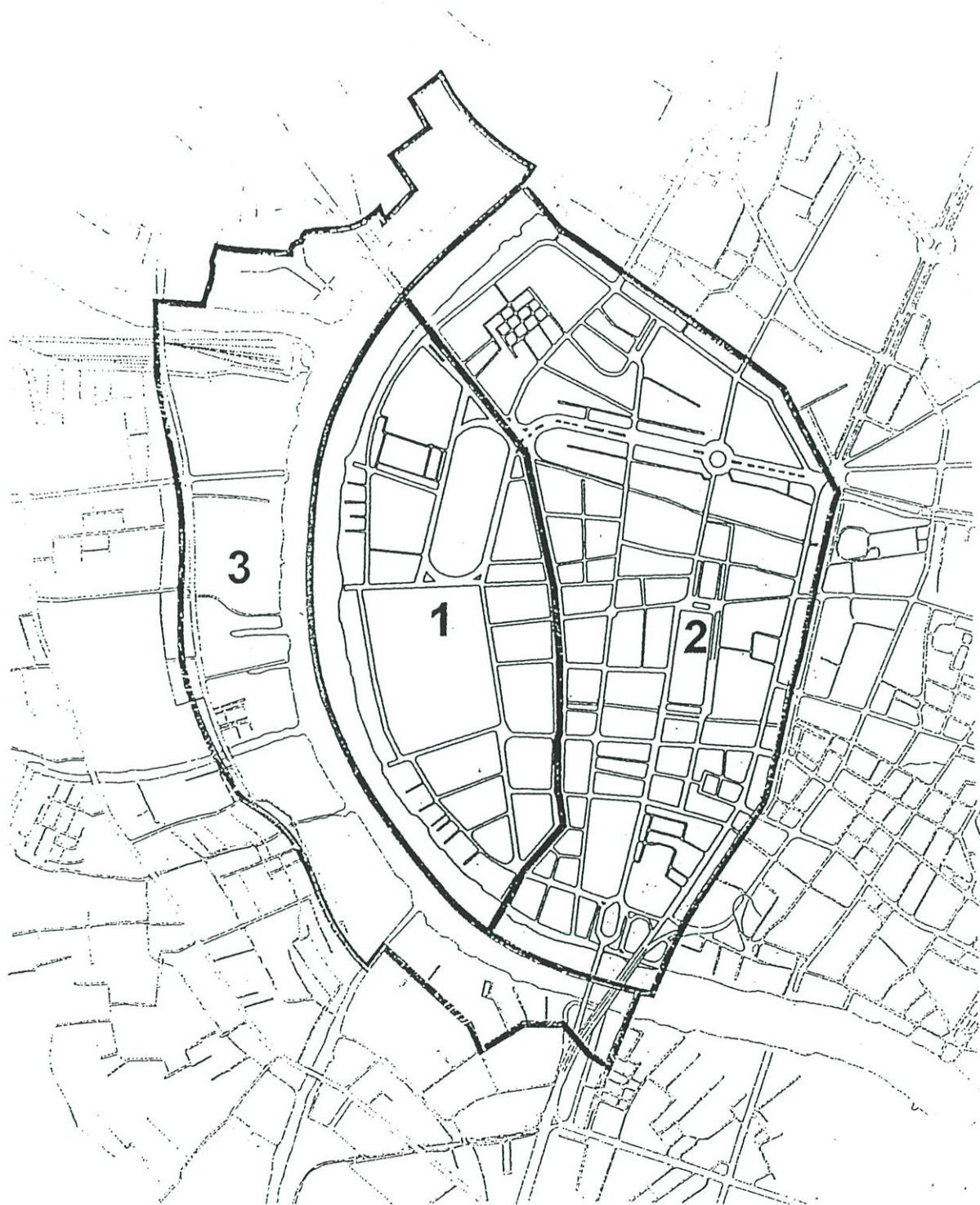
ในสมัยรัชกาลที่ 6 – 7 กำแพงเมืองและป้อมปราการต่าง ๆ ได้ถูกรื้อถอนลงเป็นส่วนใหญ่ กำแพงเมืองตั้งแต่ได้ทำข้างวังหน้าจนถึงป้อมพระสุเมรุได้ถูกรื้อลงเพื่อขยายถนนพระอาทิตย์ซึ่งทำให้วังที่สร้างนอกกำแพงเมืองที่หันหน้าออกริมแม่น้ำเจ้าพระยากลายเป็นวังหน้าติดถนนพระอาทิตย์ไปการรื้อกำแพงเมืองดังกล่าวเป็นผลให้เหลือกำแพงเมืองอีก น้อยมากในพื้นที่บริเวณถนนพระอาทิตย์และถนนพระสุเมรุคงเหลือเพียงป้อมพระสุเมรุและประตูเมืองหน้าวัดบวรวรวิหาร เท่านั้น (ธวัช เอี่ยมเจริญ. 2536 : 62)

4.2 สภาพกายภาพในปัจจุบัน

โดยจะกล่าวถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางกายภาพในด้านต่างๆ คือ ลักษณะการใช้ที่ดิน ระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ ระบบการคมนาคม ลักษณะ ถนนข้าวสารและพื้นที่ใกล้เคียง

4.2.1 ลักษณะการใช้ที่ดิน

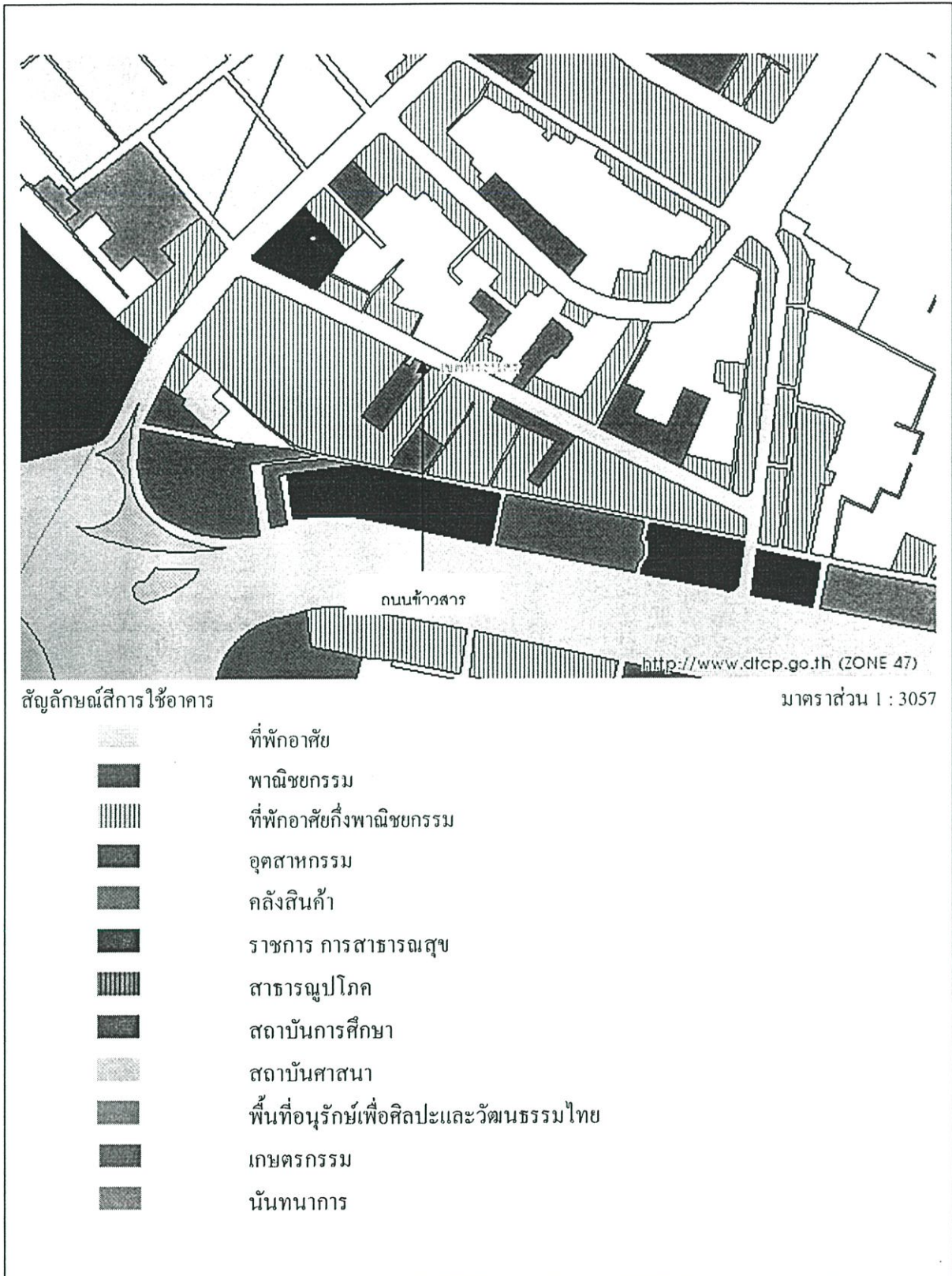
อาณาบริเวณของถนนข้าวสารเริ่มต้นจากถนนจักรพงษ์บริเวณวัดชนะสงครามมาถึงถนนบ้านตะนาว (ภาพที่ 4.1-ภาพที่ 4.3) มีความยาวประมาณ 397 เมตร เขตถนนกว้าง 16.90 เมตร ผิวจราจรกว้าง 12.30 เมตรพื้นที่ถนน 6,709.30 ตรม. พื้นที่ผิวจราจร 4,883.10 ตรม. อยู่ใกล้ถนนราชดำเนินกลางเป็นพื้นที่ที่อยู่ในแขวงตลาดยอดเขตพระนครซึ่งครอบ



1. บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นใน
2. บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก
3. บริเวณกรุงธนบุรี

ที่มา : แผนที่กรุงรัตนโกสินทร์

ภาพที่ 4.1 แผนที่กรุงรัตนโกสินทร์



ที่มา : กรมโยธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย

ภาพที่ 4.3 แผนผังการใช้ที่ดินบริเวณถนนข้าวสารและพื้นที่ใกล้เคียง

คลุมพื้นที่ 0.193 ตร.กม. เขตพระนครมีเนื้อที่รวม 5.536 ตร.กม. แบ่งเป็น 12 แขวง ได้แก่ พระบรมมหาราชวัง วังบูรพา วัดราชบพิธ สำราญราษฎร์ ศาลเจ้าพ่อเสือ เสาชิงช้า วัดบวรนิเวศน์ ตลาดยอด ชนงสงคราม บ้านพานถม บางขุนพรหมและวัดสามพระยา โดยทั่วไปเรียกบริเวณนั้นว่าป่านบางลำพู (คัมภีร์ คุปกานต์และคณะ. 2543 : 40) ส่วนในบริเวณพื้นที่ศึกษา ได้แก่ บริเวณถนนข้าวสาร ซึ่งเป็นส่วนที่ต่อเนื่องมาจากย่านการค้าบางลำพูจะมีลักษณะที่แตกต่างออกไป โดยได้พัฒนาเป็นแหล่งที่พักราคาประหยัดหรือเกสต์เฮาส์ (guesthouse) สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน ในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ส่วนใหญ่เป็นประเภทพาณิชยกรรมประมาณร้อยละ 80 ของทั้งหมดซึ่งในแต่ละบริเวณก็มีลักษณะเฉพาะตัวที่ต่างกันในบริเวณย่านการค้าบางลำพูเป็นย่านค้าขายเสื้อผ้า เครื่องประดับสตรี และสินค้าสำเร็จรูปส่วนใหญ่ในบริเวณถนนข้าวสารเป็นย่านสถานบันเทิงและที่พักนักท่องเที่ยวต่างชาติ การใช้ที่ดินส่วนที่เหลือจะเป็นชุมชนพักอาศัยและสถานที่ราชการได้แก่สถานีตำรวจชนงสงคราม กรมสิทธิที่ดินบริเวณนี้ร้อยละ 80 เป็นของเอกชน โดยมีที่ดินของทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์และที่ธรณีสงฆ์ป่านอยู่ร้อยละ 20

4.2.2 ลักษณะการจัดกลุ่มอาคาร

ในพื้นที่บริเวณถนนข้าวสารลักษณะของกลุ่มอาคารมีลักษณะหนาแน่นที่ว่างระหว่างอาคารมีเพียงเล็กน้อยเนื่องจากการดำเนินกิจการพาณิชยกรรมเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 80

4.2.3 ลักษณะรูปแบบอาคาร

ลักษณะอาคารบ้านเรือนในชุมชนเป็นบ้านไม้ 2 ชั้น และครึ่งตึกครึ่งไม้ส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ที่ได้รับการดัดแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับธุรกิจ เช่น มีการทำประตูใหม่ให้เป็นกระจกเพื่อเหมาะกับการติดเครื่องปรับอากาศหลังคาส่วนใหญ่จะเปลี่ยนแปลงเป็นกระเบื้องธรรมดา เนื่องจากแบบเดิมราคาแพงและมีการทาสีใหม่แต่ไม่เป็นไปในทางเดียวกัน (ข้อมูลจากการสำรวจวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2546)

4.2.4 สาธารณูปโภค สาธารณูปการ

1. ระบบสาธารณูปโภคภายในชุมชนมีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น โทรศัพท์ สาธารณะ ไฟฟ้า น้ำประปาอย่างเพียงพอแต่ปัญหาที่พบคือ จำนวนถังขยะที่ไม่เพียงพอ ส่วนสาเหตุที่ถังขยะไม่เพียงพอ เนื่องจากเจ้าของร้านไม่อนุญาตให้ตั้งถังขยะหน้าร้านทางกรุงเทพมหานครแก้ปัญหาด้วยการจัดให้เจ้าหน้าที่เข็นถังขยะมาเก็บขยะอยู่เป็นระยะๆ พอช่วยบรรเทาความสกปรกได้บ้าง (ภาพที่ 4.4)



ที่มา : จากการสำรวจ

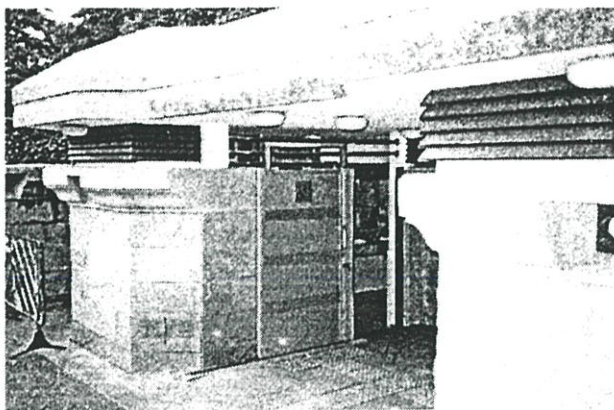
ภาพที่ 4.4 แสดงสภาพถังขยะที่ไม่เพียงพอบริเวณถนนข้าวสาร

2. ระบบสาธารณูปการ มีสวนสาธารณะสันติไชยปราการอยู่บริเวณถนนพระอาทิตย์ซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้เคียงที่สามารถเดินถึงกันได้ และมีห้องน้ำสาธารณะไว้บริการบริเวณสวนสันติไชยปราการและกองสลากซึ่งอยู่ข้างเคียงถนนข้าวสาร (ภาพที่ 4.5)



ที่มา: จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.5 ห้องสุขาสาธารณะบริเวณสำนักงานกองสลาก



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.6 ห้องสุขาสาธารณะบริเวณสวนสันติไทยปรากฏถนนพระอาทิตย์

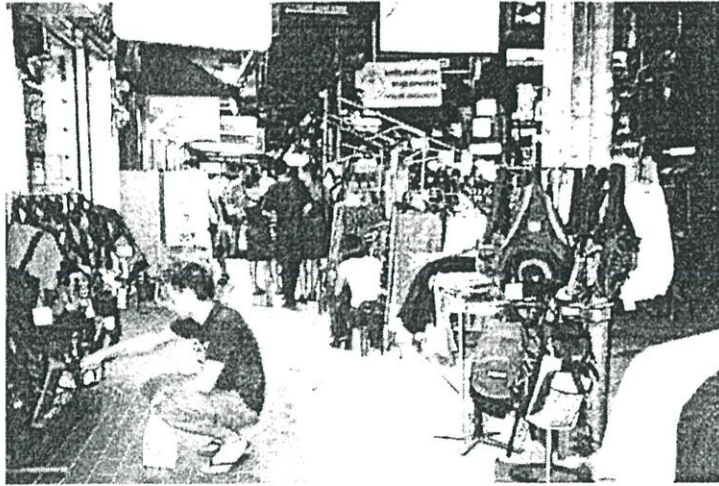
4.2.5 ลักษณะถนนข้าวสารและพื้นที่ใกล้เคียง

ถนนข้าวสารมีความยาวทั้งสิ้น 397 เมตร ผิวจราจรกว้าง 12.30 เมตรการจราจรรถผ่านเข้าออกได้ 2 ช่องทางความกว้างของบาทวิถีประมาณข้างละ 2.30 เมตร (สำนักโยธากรุงเทพมหานคร. 2547) (ภาพที่4.7- 4.8)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.7 ช่องทางการจราจรของถนนข้าวสาร



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.8 แสดงขนาดใช้งานจริงของบาทวิถีบริเวณถนนข้าวสาร

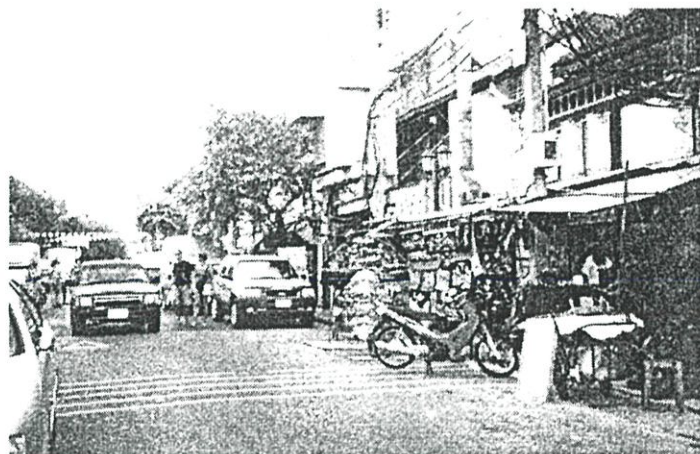
สภาพพื้นที่ใกล้เคียงถนนข้าวสาร ได้แก่ ซอยรามบุตรีและตรอกมะยมจากถนนข้าวสารสามารถใช้ทางลัดซอย 9 หรือซอยธนาคารเดินทะลุไปยังซอยรามบุตรีได้ (ภาพที่ 4.9)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.9 แสดงสภาพทางเชื่อมจากถนนข้าวสารไปซอยรามบุตรี

บริเวณตลอดซอยรามบุตรีช่วงแรกมีรถจอดอย่างหนาแน่นทั้งสองข้างทางบนบาทวิถีเป็นแผงขายอาหาร ขายของที่ระลึก ร้านนวดแผนไทย และเป็นที่ตั้งของโรงแรมเวียงใต้โรงแรมเก่าแก่ขนาดกลางรวมทั้งบริษัททัวร์หลายบริษัท (ภาพที่ 4.10 – ภาพที่ 4.11)



ที่มา : จากการสำรวจ

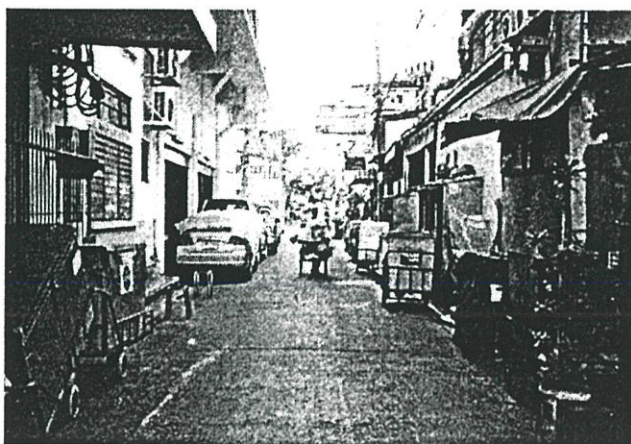
ภาพที่ 4.10 แสดงสภาพซอยรามบุตรีก่อนถนนข้าวสารปิดการจราจร



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.11 แสดงสภาพซอยรามบุตรีขณะถนนข้าวสารปิดการจราจร

ส่วนซอยรามบุตรีช่วงที่สองซึ่งเป็นช่วงที่สามารถเดินทะลุไปยังถนนพระอาทิตย์ได้สองข้างทางเต็มไปด้วยร้านอาหารประเภทผับ บาร์ เช่น บางกอกบาร์และร้านประเภทแผงลอยขายอาหารทะเล ส่วนตรอกมะยมช่วงต้นเป็นที่จอดรถส่งของและรถยนต์ส่วนบุคคลรวมทั้งเป็นที่ไว้ถังขยะและเป็นที่ทิ้งขยะ (ภาพที่ 4.12)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.12 แสดงสภาพตรอกมะยมช่วงต้น

ตรอกมะยมเชื่อมต่อกับถนนราชดำเนินกลางส่วนช่วงที่สองของตรอกทำเป็นลักษณะอาเขตมีร้านนวดแผนไทย มินิบาร์ ร้านขายอาหาร ขายของที่ระลึก เกสต์เฮาส์ (guesthouse) มีห้องน้ำสาธารณะบริการพื้นที่เดินซื้อของปูกระเบื้องมีหลังคาความยาว ของทางเดินประมาณ 200 เมตรตอนปลายของตรอกจะไปบรรจบกับที่จอดรถของ กองสลาก (ภาพที่ 4.13 – ภาพที่ 4.14)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.13 ทางลัดจากตรอกมะยมออกสู่ถนนราชดำเนินกลาง



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 4.14 แสดงสภาพตรอกมะยมช่วงปลาย

4.2.6 การคมนาคม

1) การคมนาคมทางบก

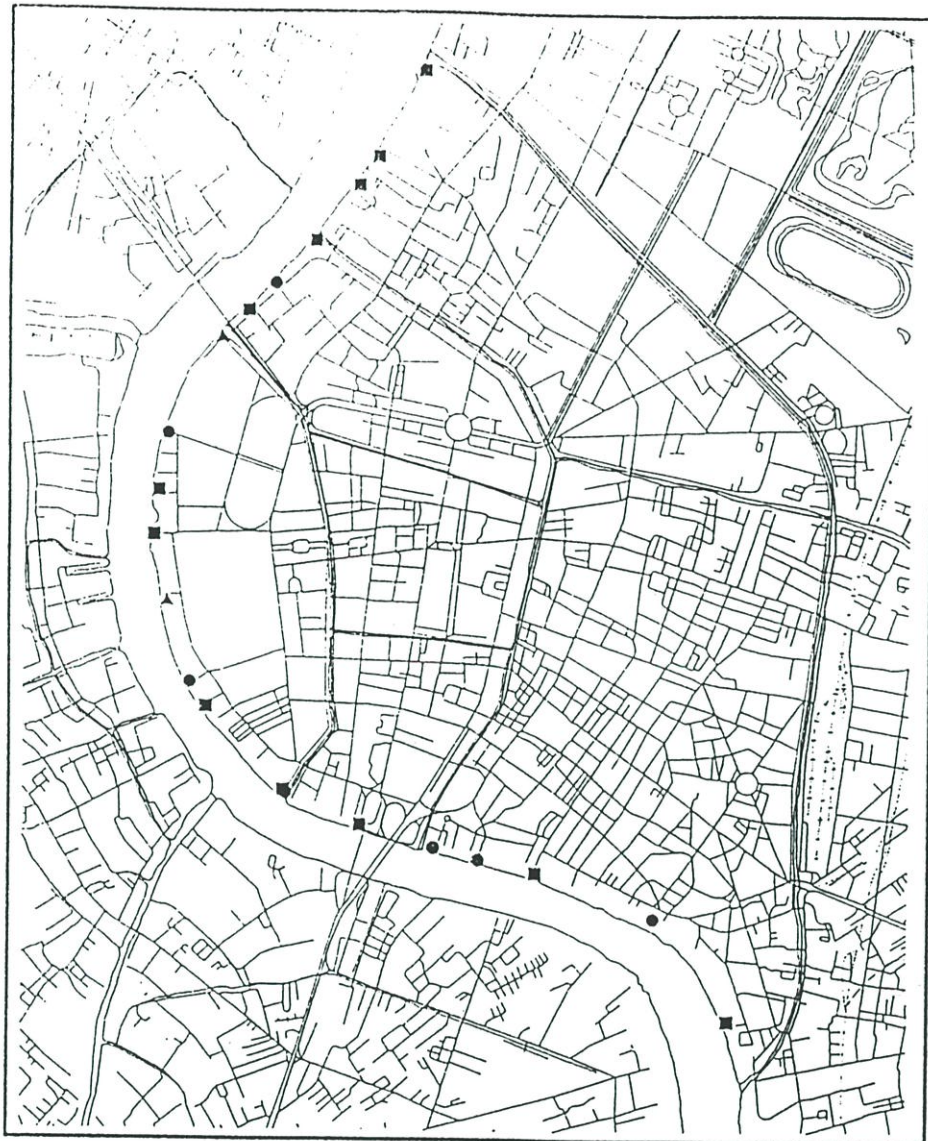
ผู้เดินทางมาถนนข้าวสารสามารถเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและนำมาจอดไว้บริเวณที่จอดรถกองสลาก ที่จอดรถในวัดชนะสงครามและที่จอดรถของกรุงเทพมหานคร

2) การคมนาคมทางน้ำ

สภาพพื้นที่อยู่ใกล้เคียงแม่น้ำเจ้าพระยาทำให้ผู้เดินทางมาถนนข้าวสารสามารถใช้บริการเรือด่วนเจ้าพระยาโดยขึ้นที่ท่าพระอาทิตย์และเดินประมาณ 10 นาทีจะเข้าสู่บริเวณถนนข้าวสารนอกจากจะเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ดีวิธีหนึ่งแล้วยังเป็นกิจกรรมการท่องเที่ยวหนึ่งที่นักท่องเที่ยวต่างชาติให้ความสนใจเนื่องจากสามารถชมอาคารและวิถีชีวิตของคนกรุงเทพฯได้ (ภาพที่ 4.15)

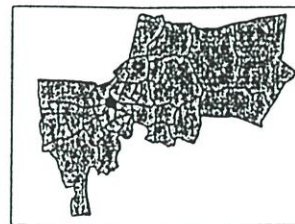
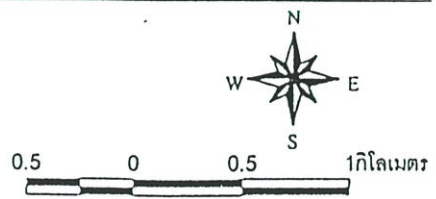
3) ระบบการขนส่งมวลชน

การเข้าถึงบริเวณถนนข้าวสารโดยระบบขนส่งมวลชนสามารถทำได้โดยสะดวกเนื่องจากบริเวณถนนราชดำเนินกลาง และสนามหลวงซึ่งเป็นพื้นที่ใกล้เคียงเป็นจุดเริ่มต้นของรถประจำทางหลายสายสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถใช้บริการของแอร์พอร์ตบัสสาย 2 ให้บริการจากท่าอากาศยานดอนเมืองถึงถนนข้าวสาร (ภาพที่ 4.16 แสดงลักษณะการเดินทางเข้าสู่ถนนข้าวสาร)



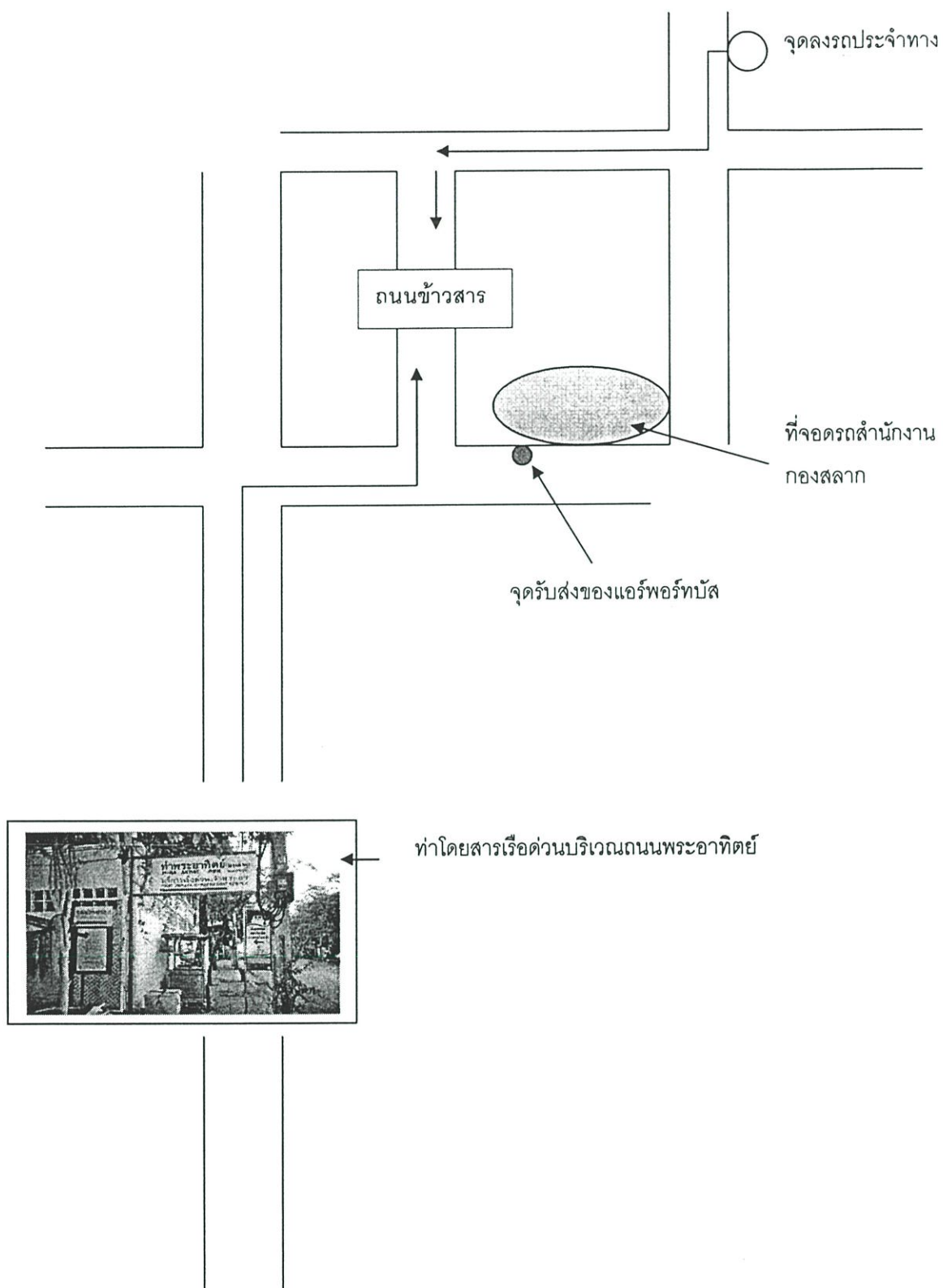
สัญลักษณ์

หอนิว	—————	ถนน
●	ทำเนียบรัฐบาล	ทางน้ำ
■	ทำเนียบศาล	ทางด่วน
▲	ทำเนียบองครักษ์เฉพาะกิจ	ทางรถไฟ



ที่มา : สุรินทร์ทร์ ท้วมยิ้ม. 2544

ภาพที่ 4.15 แสดงลักษณะการคมนาคมในเขตกรุงรัตนโกสินทร์



ภาพที่ 4.16 การเดินทางเข้าสู่ถนนข้าวสาร

4.3 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

4.3.1 ลักษณะประชากรในชุมชน

ประชากรในถนนข้าวสารแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลักกลุ่มแรก คือ ประชากรผู้มี บ้านพักอาศัยบริเวณถนนข้าวสาร กลุ่มที่สอง ได้แก่ ประชากรผู้มีกิจการร้านค้าบริเวณถนนข้าวสาร และกลุ่มที่สาม คือ ประชากรผู้มาเที่ยวถนนข้าวสารซึ่งมีทั้งนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศซึ่งมีเป็นจำนวนมากและเป็นกลุ่มที่กำหนดกิจกรรมบนถนนข้าวสารในปัจจุบัน

4.3.2 ลักษณะของนักท่องเที่ยวบนถนนข้าวสาร

นิยายและภาพยนตร์เรื่องเดอะบีช (The Beach) บรรยายถนนข้าวสารว่าเป็นแหล่งผสมผสานระหว่างตะวันออกและตะวันตกนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่ต่างรู้จักดีคำว่า "ถนนข้าวสาร" เปรียบเสมือนรหัสผ่านของนักเดินทางนักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางมาถนนข้าวสารเพราะอ่านจากเดอะบีช (The Beach) (มติชน. 2543 : 20) บริษัทแบคแพค เอเชีย (Backpack Asia) ผู้ประกอบธุรกิจท่องเที่ยวบนอินเทอร์เน็ตซึ่งเน้นเป้าหมายนักท่องเที่ยวที่เน้นความประหยัด (Backpacker) มีลูกค้าไม่น้อยกว่าแปดแสนคนต่อปีเลือกถนนข้าวสารเป็นศูนย์กลางในการส่งเสริมการขาย ต่อมาสำนักข่าวAFP² ได้เผยแพร่ข่าวผ่าน อินเทอร์เน็ตให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวว่าถนนข้าวสารย่านบางลำพู เขตพระนคร เป็นแหล่งท่องเที่ยวราคาประหยัด (มติชน. 2543 :18)

ถนนข้าวสารมีเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) จำนวนมากทุกระดับราคามีแหล่งบันเทิงร้านอาหาร แหล่งซื้อสินค้าไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้า เครื่องเงิน เครื่องประดับ ฯลฯ ผู้ที่มาพัก อาจเดินทางท่องเที่ยวใกล้ ๆ เช่น วัดพระแก้ว วัดอื่นๆ รอบเกาะรัตนโกสินทร์รวมทั้ง ตลาดนัดสวนจตุจักรหรือบางคนอาจไปต่างจังหวัดหรือไปลาว เขมร มาเลเซีย ฯลฯ ถนนข้าวสารจึงเป็นแหล่งศูนย์รวมการท่องเที่ยวทั้งเมืองไทยและประเทศเพื่อนบ้านทำให้การลงทุนธุรกิจบนถนนข้าวสารมีเพิ่มขึ้น ๆ (คัมภีร์คู่ปกานต์และคณะ. 2543 : 1 – 2)

นักท่องเที่ยวต่างประเทศบนถนนข้าวสารสามารถจำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทที่ไม่ได้พักอยู่บนถนนข้าวสาร (ปริมาณราวร้อยละ 20) นักท่องเที่ยวราว 20 % เป็นพวกที่พักโรงแรมสามดาวห้าดาวในกรุงเทพแต่ต้องการที่จะมาถนนข้าวสารและนักท่องเที่ยวประเภทที่ใช้ถนนข้าวสารเป็นแหล่งพักพิง (ปริมาณราวร้อยละ 80) ซึ่งเป็นพวกที่ แบกเป้เดินทางท่องเที่ยว (Backpacker)

² Agence France-Pressese

4.3.3 สัญชาติของนักท่องเที่ยว

ในแง่ของประเทศสัญชาติของนักท่องเที่ยวจากการสุ่มตัวอย่างโดยงานวิจัยเรื่องปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาถนนข้ามสารเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่พำนักในบริเวณถนนข้ามสารพบว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากภูมิภาคยุโรปร้อยละ 46.2 จากภูมิภาคอเมริการ้อยละ 15.4 จากญี่ปุ่นร้อยละ 15.4 จากออสเตรเลียร้อยละ 11.5 ในขณะที่ข้อมูลจากงานวิจัยของ กรัติพงษ์ มหิตธาฤทธิไกร ซึ่งศึกษาลักษณะของนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่พำนักอยู่ในบริเวณเดียวกัน คือ ย่านบางลำพู พบว่า มาจากภูมิภาคยุโรป ร้อยละ 50.4 จากภูมิภาคอเมริการ้อยละ 20.5 จากญี่ปุ่นร้อยละ 11.4 จากออสเตรเลียร้อยละ 6.4 (กรัติพงษ์ มหิตธาฤทธิไกร. 2542 : 71 –84)

4.3.4 ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยว

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ ศูนย์การท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครและผู้ประกอบการ พบว่า นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มาถนนข้ามสารส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น เป็นนักศึกษาที่มีฐานะทางเศรษฐกิจในระดับกลางและล่าง นักท่องเที่ยวที่มีฐานะมีเป็นจำนวนน้อยโดยที่ผู้ประกอบการนำเที่ยวรายหนึ่งให้ความเห็นว่า มีประมาณร้อยละ 3 นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้อายุระหว่าง 18-25 ปี ส่วนใหญ่เรียนจบแล้วทำงานหนึ่งถึงสองปีก็สามารถนำเงินเก็บมาท่องเที่ยวบางคนท่องเที่ยวไปจนกว่าเงินจะหมดแล้วจึงกลับไปทำงานโดยส่วนมาก นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ไม่ใช่ไม่มีฐานะและไม่สามารถตัดสินใจซื้อสินค้าจากการแต่งตัว เพราะเป็นสัญลักษณ์ว่านักท่องเที่ยวที่มาถนนข้ามสารต้องแบกเป้ (Backpack) ใส่กางเกงขาสั้น (สุนิภา กระจ่างรัตน์. 2533 :127) ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวอย่าง บริษัทแบคแพคเอเชีย (Backpack Asia) ประเมินว่านักท่องเที่ยวแบบประหยัดเป็นนักท่องเที่ยวอายุต่ำกว่า 30 ปีซึ่งมีประมาณ 800,000 คนต่อปีนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ตั้งใจใช้จ่ายวันละ 20 เหรียญสหรัฐและบางคนอยู่นาน 1-3 เดือนแต่ต่อไปลูกค้ากลุ่มนี้มีแนวโน้มจะขยายมากขึ้นไปยังนักท่องเที่ยวที่สูงวัยขึ้นและพวกที่มีฐานะแต่ชอบเที่ยวแบบทำหาย

4.3.5 ปัจจัยดึงดูดนักท่องเที่ยวแบบประหยัด

4.3.5.1 การรับรู้เรื่องถนนข้ามสาร

ช่องทางการรับรู้เรื่องถนนข้ามสารของนักท่องเที่ยวมีหลายช่องทาง ดังนี้

ก. หนังสือแนะนำการท่องเที่ยว (Guide Book)

ผู้ประกอบการมีความเห็นตรงกันว่า หนังสือแนะนำการท่องเที่ยวมีอิทธิพลอย่างมากต่อการรู้จักและสนใจถนนข้ามสารของนักท่องเที่ยวแบบประหยัด และจากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวในพื้นที่มีข้อสังเกตว่านักท่องเที่ยวหลายคนระบุหนังสือแนะนำการท่องเที่ยวที่ชื่อ "Lonely Planet" ตัวอย่างเช่น เดวิด คาร์มานี อายุ 29 ปีเดินทางมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาทำงานอยู่ฝ่ายการตลาดของบริษัทประกันภัยแห่งหนึ่งทราบข่าว ถนนข้ามสารจากหนังสือแนะนำการ

ท่องเที่ยวของแบคแพคเกอร์ (backpacker) ที่เน้นว่าค่าที่พักแค่ 3 เหรียญสหรัฐ ค่าอาหารเช้าและบ่ายมีอิสระ 2 เหรียญสหรัฐและมื้อเย็นอีก 3 เหรียญสหรัฐรวมแล้ว 10 เหรียญสหรัฐต่อวัน

ข. ปากต่อปาก

จากการสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวในพื้นที่หลายคนกล่าวว่าได้ทราบจากเพื่อนบางคนหรือได้รับทราบจากนักเดินทางคนอื่น

ค. อินเทอร์เน็ต

ปัจจุบันมีผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวบนอินเทอร์เน็ตเช่น บริษัทแบคแพคเอเชีย (Backpack Asia) ของมาเลเซียซึ่งมีเป้าหมายธุรกิจอยู่ที่นักท่องเที่ยวแบบประหยัดได้มีการรวบรวมข้อมูลถนนข้าวสารของไทยเป็นกรณีตัวอย่างเผยแพร่ไปทั่วโลกซึ่งผู้สนใจจะสามารถค้นพบได้จากเว็บไซต์ www.backpackasia.com

4.3.6 ลักษณะการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวแบบประหยัด

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้ามาพักแรมในเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารส่วนใหญ่มักจะมีวัตถุประสงค์ใช้เป็นที่พักผ่อนอย่างเดียว เนื่องจากนักท่องเที่ยวเหล่านี้ส่วนใหญ่จะมีจุดมุ่งหมายในการเสาะแสวงเป้าหมายที่ตัวเองตั้งไว้ในใจ เช่น ลงภาคใต้ไปท่องเที่ยวเกาะสมุย สำหรับเวลาที่ใช้ขณะพักในเกสต์เฮาส์บริเวณถนนข้าวสารก็จะเดินท่องเที่ยวอยู่ภายในรัศมีของเกาะรัตนโกสินทร์ชมวัดพระแก้วและพระบรมมหาราชวัง เป็นต้น

คุณถกล บุณพจนสุนทร เจ้าของร้านข้าวสารเซ็นเตอร์ซึ่งเป็นผู้ประกอบการเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) รายหนึ่งอธิบายว่านักท่องเที่ยวจะมาพักประมาณ 2-3 วัน หรือ 5-7 วันเพื่อเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางจากนั้นจึงออกเดินทางไปเที่ยวภาคเหนือ ใต้ อีสาน (ถกล บุณพจนสุนทร ให้สัมภาษณ์, 21 มกราคม 2546) ผู้ประกอบการท่องเที่ยวอธิบายว่า สถานที่ที่นักท่องเที่ยวนิยมไปมากที่สุด มักจะไปเกาะสมุย เกาะพะงัน บางคนเที่ยว 3-4 เดือน อยู่กรุงเทพฯ แล้วจะไปเกาะสมุย ไปลาว เขมร เวียดนาม ก็มาทำวีซ่าพอเที่ยวเสร็จก็กลับมาเมืองไทย (ไก่ (นามแฝง) ให้สัมภาษณ์, 19 มกราคม 2546) จากการสัมภาษณ์ได้ เนื้อความว่านักท่องเที่ยวเหล่านี้จะเดินทางในช่วงฤดูหนาว มาพักในกรุงเทพฯ 1-2 วัน จึงขึ้นไปเชียงใหม่กลับมากลุมฯ แล้วค่อยไปกระบี่ ภูเก็ต ฯลฯ เป็นเดือนแล้วกลับมากลุมฯ อีกครั้งก่อนจะกลับประเทศหรือไป สิงคโปร์ มาเลเซีย

4.3.6.1 กิจกรรมประจำวันของนักท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวกลุ่มที่มาถนนข้าวสารนิยมท่องเที่ยวแบบประหยัดนิยมใช้บริการขนส่งสาธารณะเดินท่องเที่ยวบริเวณรอบ ๆ ไม่นิยมเที่ยวแบบหรูหราเป็นคนละกลุ่มกับนักท่องเที่ยวที่อยู่แถวย่านพัฒนาพงศ์ นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้รู้คุณค่าของเงินชอบการท่องเที่ยวด้วยตนเองนักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งจะไปสัมผัสกับชีวิตชาวบ้านโบราณสถานศิลปวัฒนธรรม ไปแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ

จากการสังเกตและสัมภาษณ์นักท่องเที่ยวบริเวณถนนข้าวสารพบว่ากิจวัตรประจำวันของนักท่องเที่ยวมีดังต่อไปนี้

ชีวิตช่วงเช้า

นักท่องเที่ยวนิยมรับประทานอาหารเช้าที่มีจำหน่ายด้านล่างเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) หรือเดินออกมารับประทานอาหารเช้าในบริเวณร้านใกล้เคียงด้วยอาหารชุดราคาประหยัดที่ร้านค้าจะเขียนป้ายบอกราคาของอาหารเช้าที่แตกต่างกันไปทั้งแบบยุโรป และแบบตะวันตกกลางจากที่นี่อาจจะนั่งคุยกับเพื่อนในร้านอาหารหรือกลับที่พักเขียนจดหมายคุยแลกเปลี่ยนความคิดกับเพื่อนร่วมที่พักหรือกับเจ้าของเกสต์เฮาส์ บางคนอาจจะเดินไปส่งของกลับบ้านที่ไปรษณีย์ราชดำเนินหรือเดินรอบเกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งอยู่ภายในรัศมีเดินเท้า 2 กิโลเมตร

ชีวิตช่วงกลางวัน

บรรยากาศในตอนกลางวันหลังจากรับประทานอาหารแล้วนักท่องเที่ยวบางคนอาจจะพักผ่อนในเกสต์เฮาส์ในช่วงบ่ายบางคนนิยมดูวิดีโอซึ่งร้านค้าอาหาร และเครื่องดื่มส่วนใหญ่มักจะใช้เป็นเครื่องมือดึงดูดลูกค้าซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ก็มักจะนั่งรับประทานอาหารเช้าหรือเครื่องดื่มไปตลอดภาคบ่าย หรืออาจไปสอบถามข้อมูลท่องเที่ยวที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยหรือติดต่อบริษัทนำเที่ยวบริเวณถนนข้าวสาร หรือตัวแทนจำหน่ายตัวเครื่องบินเพื่อเตรียมเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ภายในประเทศหรือเตรียมเดินทางต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย โดยทั่วไปลักษณะกิจกรรมในช่วงกลางวันของนักท่องเที่ยวพวกนี้ คือ เดินเที่ยวที่บางลำพูเลือกชมสินค้าในภาคคนไทย และเดินท่องเที่ยวต่อเนื่องไปถึงถนนราชดำเนิน ไปสนามหลวง พระบรมมหาราชวัง ฯลฯ แต่ถ้าอยู่ในบริเวณถนนข้าวสารนักท่องเที่ยวนิยมพักผ่อนนั่งดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ น้ำชา น้ำส้ม แล้วก็นั่งดูภาพยนตร์ ที่นั่งดูบรรยากาศสบาย ๆ เนื่องจากสภาวะการแข่งขันของเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) ที่แข่งขันกันด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น เปิดวิดีโอทั้งวัน นักท่องเที่ยวพวกนี้ซึ่งมัธยสถ์อยู่แล้วก็มักสั่งน้ำส้มแก้วเดียวหรือเบียร์หนึ่งขวดแล้วนั่งเขียนจดหมาย อ่านหนังสือหรือดูวิดีโอไปจนร้านปิด

ชีวิตช่วงกลางคืน

หลังจากรับประทานอาหารเย็นนักท่องเที่ยวเหล่านี้ก็จะจับกลุ่มพูดคุยเล่าสิ่งที่ได้พบเห็นมาให้กันเดินดูสินค้าหลากหลายบนถนนข้าวสารเที่ยวสถานบันเทิงยามค่ำคืน ผู้ประกอบการเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) รายหนึ่งกล่าวว่า...นักท่องเที่ยวจะมาช่วงกลางคืนหลังเที่ยงคืนไป มาดื่มกิน เต้นรำกันและจะมีคนไทยเข้ามาเที่ยวมากด้วย มักจะมีพวกที่เมาด่าง งานจะเลิกก็เกือบเช้า...(สมศรี (นามแฝง) ให้สัมภาษณ์, 7 กุมภาพันธ์ 2546) ประเด็นดังกล่าวสามารถอธิบายให้

เข้าใจสภาพปัญหาได้ดีขึ้น จากคำอธิบายของ พ.ต.อ.วิชาญ บริกรักษ์กุล เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน.ชนะสงครามที่ว่า

ในย่านนี้ตั้งแต่เช้าถึงเที่ยงจะเจียบมาก หลังเที่ยงถึงตีสี่จะมีคนค่อนข้างมาก ที่เป็นอย่างนั้น เพราะมีปัจจัยหลายอย่าง ถ้าเขาอยู่ในยุโรปเวลามันต่างกัน มาบ้านเราเขาอาจจะนอนไม่หลับ อาจจะตื่นมาตอนตีสามตีสี่ หรือเขาอาจจะลงจากเครื่องบินตอนตีสามตีสี่ มาถึงที่นี้ตีห้า ทันทีที่เขามาถึงเขาอาจจะตื่น ต้อหาอะไรกิน ถ้ามีที่รองรับ การขายอาหาร ใครที่ผ่าน มาเห็นเข้าก็จะว่าตรงนี้เปิดไม่เป็นเวลา แต่แท้ที่จริงแล้วสิ่งที่รองรับนักท่องเที่ยวตรงนี้ มันไม่ใช่สถานบริการแต่เป็นร้านอาหารที่เขาสามารถหารับประทานได้ เช่นพวกค็อก อาหาร รวมทั้งสุราด้วย มีการเปิดเพลงซึ่งก็เปิดจากแผ่นต่าง ๆ (วิชาญ บริกรักษ์กุล ให้สัมภาษณ์, 21 มีนาคม 2546)

โดยสรุปกิจกรรมของนักท่องเที่ยวบนถนนข้าวสารส่วนมาก คือ ออกไปเที่ยวสถานที่ท่องเที่ยวใกล้ ๆ และอยู่ในห้องพักเนื่องจากบริเวณถนนข้าวสารปราศจากความร่มรื่นจากเงาไม้ และที่นั่งพักผ่อนริมทางเดินซึ่งการปิดการจราจร และปรับปรุงสภาพแวดล้อมจะช่วยให้ถนนข้าวสารเป็นสถานที่ที่ช่วยให้นักท่องเที่ยวมีที่พักผ่อน และรู้สึกประทับใจกับบรรยากาศซึ่งอาจทำให้ต้องการกลับมาเที่ยวอีกครั้ง นอกจากนี้การปิดถนนยังช่วยชุมชนโดยรอบได้รับอากาศที่บริสุทธิ์ ปราศจากมลภาวะทางเสียงและทางอากาศจากยานพาหนะที่ผ่านเข้าออก ประเด็นสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ เรื่องที่เกสต์เฮาส์ซึ่งเป็นสถานที่ที่นักท่องเที่ยวใช้เวลาส่วนใหญ่พำนักอยู่ควรจะได้รับบริการออกระเบียบหรือข้อบังคับมารับรองเพื่อยกระดับให้เป็นมาตรฐานเดียวกันจากทางหน่วยงานราชการที่มีหน้าที่รับผิดชอบเพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวและชุมชน

4.3.7 ลักษณะการดำเนินกิจกรรมบนถนนข้าวสาร กิจกรรมบนถนนข้าวสาร
แบ่งเป็น 5 ประเภท ดังต่อไปนี้

4.3.7.1 ธุรกิจที่พักราคาประหยัด เนื่องจากถนนข้าวสารอยู่ใกล้ย่านบางลำพู ซึ่งเป็นย่านการค้าที่สำคัญและเก่าแก่มาตั้งแต่สมัยต้นรัตนโกสินทร์มีสินค้าทั้งขายปลีกขายส่ง เช่น เสื้อผ้า เครื่องแต่งกาย เครื่องหนัง กระเป๋า รองเท้าจึงเกิดโรงแรมขึ้นหลายแห่งรองรับทั้งผู้มาทำธุรกิจการค้าและข้าราชการที่มาติดต่อกับส่วนกลาง เนื่องจากอยู่ในย่านที่สะดวกในการซื้อขาย จับจ่ายพร้อมพักแรมในโรงแรมชั้นสองราคาถูกในขณะที่โรงแรมชั้นหนึ่งในย่านสุขุมวิท และสีลมมีราคาแพงจากความต้องการห้องพักที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการคมนาคมระหว่างประเทศสะดวกขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวเพิ่มปริมาณมากขึ้น คุณเอนก ประธานชมรมผู้ประกอบการเกสต์เฮาส์ให้สัมภาษณ์

ว่า ในอดีตถนนข้าวสารมีโรงแรมขนาดเล็ก ๆ ขนาด 10-20 ห้อง นักท่องเที่ยวจะมาหาที่พักราคาประหยัดเมื่อ 20-30 ปีที่แล้วเมื่อก่อนมี 7-8 แห่งที่ราคาประหยัดทำให้นักท่องเที่ยวนิยมมาพักแต่ในระยะหลังกระแสเปลี่ยนโรงแรมเหล่านี้ก็หายไปแต่นักท่องเที่ยวก็ยังคิมนิยมมาที่ถนนข้าวสารเจ้าของโรงแรมหนึ่งได้ชวนคุณเอนก (เจ้าของบอนนี่เกสต์เฮาส์ซึ่งเป็นเกสต์เฮาส์แห่งแรกที่เกิดขึ้นแต่ปัจจุบันได้ปิดทำการแล้ว) ไปดูการทำเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) คุณเอนกจึงมาขึ้นห้อง 2-3 ห้องเล็ก ๆ นักท่องเที่ยวก็เริ่มไปพักแล้วที่บ้านอื่น ๆ ก็เริ่มทำตามต่อมาจึงมีเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) เกิดขึ้นมากมาย (อเนก (นามแฝง) ให้สัมภาษณ์, 22 มกราคม 2546) เกสต์เฮาส์ (Guesthouse) ในระยะนั้นมักเป็นบ้านไม้สองชั้นมีป้ายบอกชื่อเกสต์เฮาส์ที่หน้าบ้านค่าเช่าต่อคืนห้องเดียว 40-50 บาท ห้องคู่ 100 บาทโดยทั่วไปจะเป็นห้องเล็ก ๆ มีพื้นที่แค่วางเตียงและพัดลมถ้าห้องคู่ก็วางได้ 2 เตียงห้องน้ำจะเป็นห้องน้ำรวมบางแห่งเป็นห้องพักมีการสร้างตึกใหม่สำหรับเป็นเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) โดยเฉพาะบางแห่งมีห้องน้ำในตัว บางแห่งติดเครื่องปรับอากาศราคาเช่าก็สูงขึ้นตามลำดับ (สุนิภา กระจ่างวิรัตน์. 2533 : 124) โดยเฉพาะในปี 2525 เป็นปีฉลองกรุงเทพฯ ครบ 200 ปี เกสต์เฮาส์ (Guesthouse) ทุกแห่งเต็ม มีร้านอาหารดัดแปลงชั้นบนของตึกเป็นเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) ถือเป็นจุดเริ่มต้นให้นักท่องเที่ยวหลงใหลมาเที่ยวกรุงเทพฯ มากขึ้น "ซุม" นักเศรษฐศาสตร์ชื่อดังคนหนึ่งของไทยประมาณไว้ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่มาพักในถนนข้าวสารในปีฉลองกรุงเทพมหานคร 200 ปี กว่า 3,000 คน และเป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดเกสต์เฮาส์อย่างถาวรในหลายจุดและยังคงกล่าวอีกว่า ...ถนนข้าวสารเติบโตมาเรื่อยๆ มีการลงทุนเพิ่มขึ้นๆ เมื่อหลาย ๆ ฝ่ายพบว่าฝรั่งขึ้นกหรือฝรั่งเช่าเหมาเหล่านี้ไม่ได้ ช่างเหมาจริง...(ซุม (นามแฝง). 2543 : 5) เหตุการณ์ดังกล่าวนำความเปลี่ยนแปลงมาสู่ถนนข้าวสารจากโรงแรมขนาดเล็กเพียงไม่กี่แห่งแปรเปลี่ยนเป็นเกสต์เฮาส์ (Guesthouse) ที่ เจ้าของบ้านบนถนนข้าวสารแบ่งพื้นที่บ้านของตนเป็นห้องพักเล็ก ๆ ให้เช่าบ้านไม้สองชั้นกับโมติริจิตของคนไทยทำให้นักท่องเที่ยวออกเล่ากันปากต่อปากรวมถึงคำแนะนำจากไกด์บุคเกี่ยวกับราคาที่พักร้านอาหาร การเดินทางไปมาสะดวกใกล้ที่ท่องเที่ยวต่างๆ ทำให้ถนนข้าวสารกลายเป็นจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวในปัจจุบัน (ภาพที่ 4.17 แสดงแผนที่ระบุตำแหน่งที่พักบนถนนข้าวสาร) ตารางต่อไปนี้จะแสดงรายชื่อที่พัก จำนวนห้อง และราคา บนถนนข้าวสาร

ตารางที่ 4.1 รายชื่อที่พัก จำนวนห้อง และราคา บนถนนข้าวสาร

ชื่อ	จำนวนห้อง	ราคา (บาท)
บอนนี่เกสเฮาส์	9	140
บัดดี้ลอร์ดจ์	76	2,000-2,500
ชาติเกสเฮาส์	36	100 - 400
ดีแอนด์ดีอินน์	-	350 - 1,000
ดิวอร์เกสเฮาส์	30	80 - 120
ยูโรอินน์	10	120-300
ฮัลโหล เกสต์เฮาส์	16	120-180
ข้าวสาร พาเลซ	40	500-700
นานา พลาซ่า อินน์	40	450-600
นิว รอยัลเกสต์เฮาส์	30	120-280
นิตยเจริญ	24	290-330
นัท เกสต์เฮาส์	10	120-150
160เกสต์เฮาส์	18	80-120
พลอย	24	110-350
ประกอบ เฮาส์	10	100-200
ไพรเวซี	30	150-380
สวีสวีตบางกอกอินน์	90	100-450
เซเว่นโฮลเดอร์	28	240-320
สยามโอเรียลทัล	50	240-600
สิทธิ	30	100-150
ทอปเกสต์เฮาส์	39	200-500
รวม	640	-----

ที่มา : กองบริการข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2546



ที่มา : แผนผังแสดงที่ตั้งของที่พักบริเวณถนนข้าวสาร

ภาพที่ 4.17 แผนผังแสดงที่ตั้งของที่พักบริเวณถนนข้าวสาร

1) การก่อสร้างที่พักแบบประหยัดกับหลักการทางการวางผังเมือง

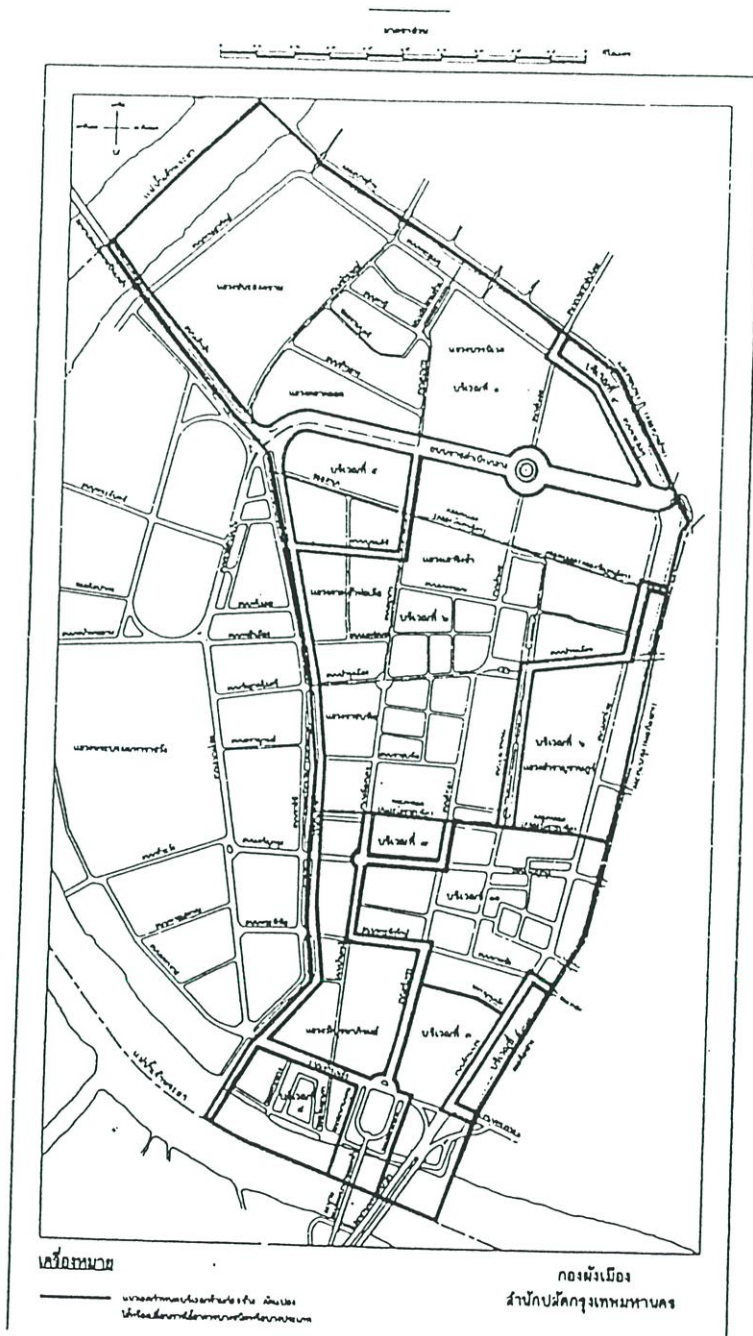
ตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครเรื่องกำหนดบริเวณห้ามก่อสร้างดัดแปลงใช้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารบางชนิดหรือบางประเภท ภายในบริเวณกรุงเทพมหานครชั้นนอก ในท้องที่แขวงชนะสงคราม แขวงตลาดยอด แขวงศาลเจ้าพ่อเสือ แขวงบวรนิเวศ แขวงเสาชิงช้า แขวงราชบพิธ แขวงสำราญราษฎร์ และแขวงบูรพาภิรมย์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530... ข้อ 3. (ก) "บริเวณที่ 1" หมายความว่า พื้นที่ในบริเวณระหว่างทิศตะวันออกเฉียงเหนือจุดแนวกึ่งกลางคลองรอบกรุง (คลองบางลำพู) และถนนพระสุเมรุ ทิศตะวันตกเฉียงเหนือจุดแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศใต้จุดถนนราชดำเนินกลาง ทิศตะวันตกเฉียงใต้จุดถนนเจ้าฟ้า... ข้อ 5. ภายในบริเวณที่ 1 บริเวณที่ 2 และบริเวณที่ 3 ห้ามมิให้บุคคลใดก่อสร้างหรือดัดแปลงอาคารบางชนิดหรือบางประเภท ดังต่อไปนี้

...4. โรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม...10. ห้องแถว ตึกแถว เว้นแต่การก่อสร้างหรือดัดแปลงเพื่อทดแทนอาคารห้องแถว ตึกแถวเดิม ที่มีสภาพชำรุดหรือถูกเพลิงไหม้ ให้ดำเนินการก่อสร้างหรือดัดแปลงได้ตามแบบแปลน แผนผัง และรูปแบบสถาปัตยกรรมที่กรุงเทพมหานครประกาศกำหนดสำหรับห้องแถว ตึกแถวที่ได้ขึ้นทะเบียนว่าด้วยโบราณสถานต้องก่อสร้างหรือดัดแปลงในตำแหน่งอันเป็นที่ตั้งของอาคารเดิมโดยไม่ต้องรื้อแนวอาคาร และต้องมีขนาด และรูปแบบเหมือนกับอาคารเดิม (กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม. 2539 : 93) (ภาพที่ 4.18 แสดงบริเวณที่อยู่ในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครระบุ)

จากข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2530 จะเห็นได้ว่าที่พักแบบประหยัดหรือเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารขัดกับข้อบัญญัติ 10. เนื่องจากเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารเกิดจากการดัดแปลงตึกแถว ห้องแถวที่ใช้เป็นบ้านพักอาศัยให้เป็นที่พักแรมสำหรับนักท่องเที่ยวโดยที่ห้องแถว ตึกแถวดังกล่าวมิได้ถูกก่อสร้างหรือดัดแปลงเพื่อทดแทนห้องแถว ตึกแถวเดิมที่มีสภาพชำรุดหรือถูกเพลิงไหม้แต่อย่างใด เนื่องจากเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารส่วนใหญ่มีลักษณะกายภาพที่

แผนที่ท้ายข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร
 เพื่อ กำหนดบริเวณที่ก่อสร้าง คัดแปลง ไม้หรือเปลี่ยนการใช้อาคารพาณิชย์หรืออาคารประเภท
 ภายในบริเวณกรุงเทพมหานครที่ก่อสร้างใหม่ โดยที่ในบริเวณนั้นจะประกอบด้วย อาคารพาณิชย์ อาคารเช่าพื้อน
 และบริเวณอื่น ๆ เช่น บริเวณเช่า บริเวณพาณิชย์ และบริเวณราชการ และบริเวณอื่น ๆ
 เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

พ.ศ. ๒๕๓๐



ที่มา : แผนผังแสดงที่ตั้งของที่พักบริเวณถนนข้าวสาร

ภาพที่ 4.18 แผนที่แสดงบริเวณที่ระบุในข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

คล้ายคลึงกันตรงที่มีส่วนหนึ่งดัดแปลงจากบ้านพักอาศัยหรือกลุ่มบ้านพักอาศัยเก่าลักษณะโครงสร้างของอาคารก็แตกต่างกันไปมีทั้งเรือนไม้ ครึ่งตึกครึ่งไม้ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก จำนวนห้องพักขึ้นอยู่กับขนาดของอาคารบ้านพัก จำนวนคูหาหรือจำนวนชั้นของอาคารพาณิชย์สำหรับบ้านพักอาศัยห้องพักจะมีขนาด 2.50 * 3.00 ม. , 3.00*3.00 ม. หรือเล็กที่สุดประมาณ 2.00* 2.50 ม. (ข้อมูลจากการสำรวจวันที่ 23 เมษ. 46)

ดังนั้น การดัดแปลงห้องแถว ตึกแถวที่ใช้เป็นบ้านพักอาศัยให้เป็นที่พักแรมสำหรับนักท่องเที่ยวถือเป็นการเลียงข้อบัญญัติ 4. ที่ระบุว่าห้ามก่อสร้างโรงแรมตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม ตารางต่อไปนี้จะแสดงการเปรียบเทียบพระราชบัญญัติโรงแรม พ.ศ. 2478 กับลักษณะที่เกิดขึ้นจริงในเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสาร

ตารางที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบพระราชบัญญัติโรงแรม พ.ศ. 2478 กับลักษณะของ
เกสต์เฮาส์บริเวณถนนข้าวสาร

หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา	พรบ. โรงแรม 2478	ลักษณะเกสต์เฮาส์บริเวณถนนข้าวสาร
1. ความจุของห้องพัก	เกณฑ์พิจารณาของตำรวจในการพิจารณาออกใบอนุญาตในเขต กทม. และจังหวัดอื่นต้องมี 150 ห้องและเป็นอาคารคอนกรีตตั้งแต่สี่ชั้นขึ้นไป	จำนวนห้องพักโดยเฉลี่ยประมาณ 20 ห้อง
2. สถานที่ตั้ง	ในเขต กทม. มิให้ กีดขวางทางสาธารณะล้าที่ติดสาธารณะ	ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในซอยริมถนนใหญ่ อยู่ใกล้กับโรงแรมหรืออยู่ในย่านเมืองเก่า
3. โครงสร้างของตัวอาคารและการก่อสร้าง	ในเขต กทม. วัสดุก่อสร้างต้องเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก	ส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงจากบ้านพักอาศัย กลุ่มบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ - พักอาศัยสร้างด้วยไม้หรือครึ่งตึกครึ่งไม้และคอนกรีตเสริมเหล็ก
4. การบำรุงรักษา	อยู่ในความดูแลของนายทะเบียนและเจ้าหน้าที่สาธารณะสุขจะพิจารณาต่อไปอนุญาตทุกปี	เป็นการบริการที่ผู้ประกอบการดูแลเองไม่มีเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแล
5. ระบบปรับอากาศ	ไม่มีกฎหมายบังคับ	ส่วนใหญ่ไม่มีระบบปรับอากาศแต่มีพัดลมเพดานหรือตั้งโต๊ะ

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

หลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณา	พรบ. โรงแรม 2478	ลักษณะเกสต์เฮาส์บริเวณถนนข้าวสาร
6. ระบบถ่ายเทอากาศ	ในเขต กทม. ห้องนอนหรือห้องพักที่ใช้พักอาศัยจะต้องมีช่องประตูและหน้าต่างไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของพื้นที่ห้อง	ส่วนใหญ่การระบายอากาศไม่ค่อยจะดีนักเนื่องจากส่วนใหญ่ปรับปรุงจากอาคารพาณิชย์ – ที่พักอาศัย มีเพียงบางแห่งที่มีการติดตั้งพัดลมดูดอากาศช่วยระบายอากาศ
7. พื้นที่ภายในห้องพัก	ห้องพักอาศัยในเขต กทม. ต้องมีส่วนกว้างหรือยาวไม่น้อยกว่า 2.5 เมตรกับรวมพื้นที่ทั้งหมดไม่น้อยกว่า 9 ตารางเมตร	พื้นที่ห้องพักขนาดเล็กที่สุดประมาณ 2*2.5 เมตร ขนาดใหญ่ที่สุดประมาณ 4.5*4.0 เมตร
8. ระยะห่างจากพื้นถึงฝ้าเพดาน	ในเขต กทม. ห้องมีระบบปรับอากาศความสูงถึงยอดฝ้า 2.4 เมตร ห้องไม่มีระบบปรับอากาศสูง 3 เมตร	เกสต์เฮาส์ส่วนใหญ่ความสูงเฉลี่ย 3.00 เมตร
9. ความปลอดภัยในที่พัก	ในเขต กทม. อาคารสูงเกิน 7 ชั้นมีพื้นที่ลาดฟ้าเพื่อใช้หนีไฟทางอากาศ	ส่วนใหญ่มีเครื่องดับเพลิงโดยเฉลี่ย 2 ห้องต่อเครื่อง
10. การบริการ	ส่วนใหญ่ใช้วิธีจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถมาดำเนินการ	ผู้ประกอบการและบุคคลในครอบครัวจัดบริการทุกอย่างทุกประเภท

ที่มา : พระราชบัญญัติโรงแรม พ.ศ. 2478 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

เรื่องควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2522

จากตารางที่ 4.2 พบว่าการก่อสร้างที่พักแบบประหยัดหรือเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารไม่เข้าข่ายทั้ง พรบ.โรงแรม 2478 นอกจากนี้พื้นที่บริเวณดังกล่าวไม่สามารถก่อสร้างโรงแรมตาม พรบ. โรงแรมได้เนื่องจากขัดต่อข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2530 ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น จากแผนผังการใช้ที่ดินจะเห็นว่าบริเวณถนนข้าวสารเดิมถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่เพื่อการพักอาศัยและอาคารพาณิชย์แต่ ในทางปฏิบัติพบว่าบ้านพักอาศัยได้ถูกดัดแปลงไปเป็นเกสต์เฮาส์และโรงแรมซึ่งเป็นการใช้ที่ดินผิดประเภท ซึ่งส่งผลเสียต่อชุมชนเนื่องจากเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บางแห่งตั้งอยู่ติดกับโรงเรียนและวัดทำให้เกิดปัญหาทางด้านวัฒนธรรม นอกจากนี้เกสต์เฮาส์ (guesthouse) ส่วนใหญ่ขาดมาตรฐานทางด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะทางด้านอัคคีภัยเนื่องจากการติดหน้าต่างกันขโมยเมื่อเกิดอัคคีภัยจึงยากที่จะทำการหนีไฟ และทำการช่วยเหลือและปัญหาที่ตามมาอีกหลายประการ ได้แก่ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของ

นักท่องเที่ยวระบบสาธารณูปโภคที่ไม่ได้มาตรฐานและประเด็นสำคัญ คือ การก่อสร้างและการใช้ที่ดินดังกล่าวเป็นการขัดต่อแผนผังการใช้ที่ดินของสำนักโยธาธิการและผังเมืองและข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ปัจจุบันทั้งโรงแรมและเกสต์เฮาส์ (guesthouse) บริเวณถนนข้าวสารได้รับการอนุญาตให้ก่อสร้างจากทางหน่วยงานราชการที่รับผิดชอบรวมทั้งได้รับสนับสนุนส่งเสริมในด้านการท่องเที่ยวให้ถนนข้าวสารเป็นพื้นที่ที่มีที่พักราคาประหยัดสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ด้วยสาเหตุดังกล่าวจึงสมควรที่ทางหน่วยงานผู้รับผิดชอบจะได้มีการออกกฎหมายหรือข้อบัญญัติใดเพื่อการพัฒนายกระดับเกสต์เฮาส์ (guesthouse) ให้ถูกต้องเพื่อสะดวกในการควบคุมพัฒนาและได้มาตรฐานในระดับเดียวกันผลประโยชน์ในทางหนึ่งคือ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในระยะยาวและเพื่อให้ถูกต้องตามหลักข้อบัญญัติหรือกฎหมาย

4.3.7.1 ธุรกิจร้านอาหาร

ถนนข้าวสารตลอดทั้งสายและตามตรอกซอยชอยเต็มไปด้วยธุรกิจร้านอาหารที่บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นกลุ่มหลัก และร้านอาหารส่วนมากจะใช้พื้นที่บนบาทวิถีเป็นที่ตั้งเก้าอี้บริการผู้มารับประทานอาหารเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้คนอีกกลุ่มหนึ่งต้องลงมาเดินบนพื้นผิวการจราจร

4.3.7.2 ธุรกิจบริษัทนำเที่ยว

ลักษณะการประกอบธุรกิจนำเที่ยวบริการนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นกลุ่มหลักราคาแพคเกจนำเที่ยวที่ขายไม่สูงมากเนื่องจากการแข่งขันกันสูงบริษัทนำเที่ยวเหล่านี้มีทั้งประเภทที่ ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยวและไม่มีใบอนุญาตประกอบธุรกิจนำเที่ยว

4.3.7.3 ธุรกิจสถานบันเทิง

สถานบันเทิงบนถนนข้าวสารมีอยู่ประมาณ 5 แห่งตลอดถนนซึ่งมีความยาวเพียง 397 เมตรทั้งหมดเป็นสถานบันเทิงยามค่ำคืนซึ่งจะมีชาวไทยและชาวต่างประเทศไปใช้บริการอย่างหนาแน่น

4.3.7.4 ธุรกิจแผงขายสินค้าและบริการ

ในเรื่องของแผงลอยขายอาหาร เสื้อผ้า และของกระจุกกระจิกต่าง ๆ ซึ่งเรียงรายอยู่บนบาทวิถีและสองข้างถนน ผู้ประกอบการส่วนมากจะอาศัยอยู่ในวัดชนะสงคราม เริ่มตั้งแผงตั้งแต่เวลาประมาณ 08.30 น. และเลิกแผงเวลาประมาณ 21.00 น. เนื่องจากต้องกลับเข้าวัดก่อนประตูวัดปิด สำหรับค่าเช่าแผงผู้ประกอบการจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่เทศกิจเป็นรายเดือนตารางเมตรละ 75 บาทต่อเดือน

จะเห็นได้ว่าธุรกิจบนถนนข้าวสารเป็นไปเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ประกอบการเกสต์เฮาส์ให้ข้อมูลว่าเดือนที่มีนักท่องเที่ยวหนาแน่น ได้แก่

ช่วงเดือนตุลาคม-กุมภาพันธ์ที่พักจะเต็มทุกวันโดยเฉพาะจะแน่นมาก ๆ ในช่วงพฤศจิกายนถึงมกราคม นอกจากช่วงดังกล่าวแล้วราวกลางเดือนเมษายนซึ่งเป็นเดือนแห่งเทศกาลสงกรานต์จะมีนักท่องเที่ยวมาหนาแน่นเช่นกัน (ถกล บุญพจนสุนทร ให้สัมภาษณ์, 21 มกราคม 2546) แม้ว่าบริเวณถนนข้าวสารเองไม่มีแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติแต่หากนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะไปสัมผัสกับแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติซึ่งมีอยู่มากมายในประเทศไทยก็สามารถใช้บริการขนส่งโดยสารหรือบริการนำเที่ยวที่มีอยู่พร้อมสรรพแล้วบนถนนข้าวสารสำหรับนักท่องเที่ยวที่สนใจแหล่งท่องเที่ยวที่สร้างขึ้น เช่น พระบรมมหาราชวัง นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวเองโดยวิธีเดินเท้าได้จากถนนข้าวสาร แต่ในแง่ของแหล่งท่องเที่ยวประเภทวัฒนธรรม ประเพณี พิธีกรรม งานฉลองรื่นเริงต่าง ๆ ตลอดจนวิถีชีวิตของกลุ่มชนนั้นถนนข้าวสารก็มีทรัพยากรในด้านนี้อยู่บ้าง เช่น งานประเพณีสงกรานต์คุณไทยฟ้า ชยวรประภาประธานชมรมผู้ประกอบการถนนข้าวสารกล่าวว่าถนนข้าวสารมีการจัดงานสงกรานต์กันมานาน 30 - 40 ปีแต่เป็นการจัดตามรูปแบบของชาวไทยในอดีตต่างจากในปัจจุบันที่ประเพณีสงกรานต์บนถนนข้าวสารถูกจัดขึ้นเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวกลายเป็นลักษณะของการสาดน้ำเล่นกันอย่างไม่สุภาพแต่ส่วนที่ดี ได้แก่ การปิดถนนเพื่อทำบุญตักบาตร การประกวดเทพีสงกรานต์นานาชาติ (ไทยฟ้า ชยวรประภา ให้สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2546) ดังนั้น โดยสรุปสถานะของข้าวสารจึงอยู่ในลักษณะเป็นแหล่ง ที่พักพิงสำหรับนักท่องเที่ยวแบบประหยัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวทางศิลปะวัฒนธรรมและวิถีชีวิต ที่สำคัญหลายประการและในอนาคตอาจมีการพัฒนาเพิ่มขึ้นนอกจากนี้ยังเป็นแหล่งที่มีบริการต่าง ๆ พร้อมทั้งจะอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวไปเข้าถึงยังแหล่งท่องเที่ยวทุกประเภทและทุกพื้นที่ (คัมภีร์ คุปกานต์และคณะ. 2543 : 5)

4.4 ปัญหาในบริเวณถนนข้าวสาร

4.4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการหลอกลวงนักท่องเที่ยว จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ สน. ชนะสงครามและศูนย์ท่องเที่ยวกรุงเทพมหานครรวมทั้งผู้ประกอบการ ยืนยันตรงกันว่ามีปัญหาการแท็กซี่สามล้อหลอกลวงนักท่องเที่ยว เช่น พาไปซื้อสินค้าที่ขายในราคาแพงเกินกว่าเหตุซึ่งปัญหานี้ยังคงมีอยู่มากและเจ้าหน้าที่ของรัฐยังไม่สามารถควบคุมได้

4.4.2 ปัญหาเกี่ยวกับธุรกิจนำเที่ยว บริษัทธุรกิจนำเที่ยวบริเวณถนนข้าวสารมีเป็นจำนวนมากแต่ที่จดทะเบียนเป็นบริษัทมีเพียงไม่กี่แห่งโดยบางแห่งจะเน้นไปทางขายตั๋วรถ ตัวเครื่องบิน บางแห่งตั้งโต๊ะตัวเดียวแล้วขายทัวร์ก็มีจำนวนไม่น้อย ธุรกิจนำเที่ยวเหล่านี้เป็นการเอาเปรียบกับผู้ปฏิบัติตามกฎหมาย และมักจะขายทัวร์ราคาถูกกว่าบริษัทธุรกิจนำเที่ยวที่ถูกกฎหมายเพื่อตัดราคาและสร้างปัญหาการฉ้อโกงนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการให้สัมภาษณ์ว่า...บางครั้งขายได้ประมาณ 2 เดือน ได้เงิน 2 - 3 ล้านบาทก็หนี อยากรู้ภาครัฐเข้ามาดู... (ไก่อ (นามแฝง) ให้

สัมภาษณ์, 7 กุมภาพันธ์ 2546) ปัญหาที่เกี่ยวข้อง อย่างอื่นได้แก่ ปัญหาทรัพย์สินสูญหาย เช่น ไปถึงปลายทางแล้วกระเป๋าหายและปัญหารถมาล่าช้าทำให้ผู้ขายตัวมีปัญหาเกี่ยวกับนักท่องเที่ยว

4.4.3 ปัญหาเสียงรบกวนในยามค่ำคืน จากการสำรวจโดยการสุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยว ชาวต่างประเทศที่มาทำนักและผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนข้าวสารพบว่าสิ่งที่ นักท่องเที่ยวและผู้อยู่อาศัยในชุมชนไม่พึงพอใจและต้องการให้แก้ไขอย่างหนึ่ง คือ มลภาวะทางเสียงจากสถาน บ้านเที่ยงยามค่ำคืนซึ่งรบกวนการนอนหลับที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากสถานบ้านเที่ยงส่วนมากจะอยู่ติดกับ เกสต์เฮ้าส์ (Guesthouse) และบ้านพักอาศัยหรือบางแห่งก็อยู่ในอาคารเดียวกัน

4.4.4 ปัญหาเกี่ยวกับสาธารณูปโภค ได้แก่ ส่วนสาธารณูปโภคบนถนนข้าวสาร ความสะอาดโดยรวมอยู่ในสภาพพอใช้ มี เศษขยะอยู่บ้างเพราะจำนวนถังขยะที่ไม่เพียงพอส่วน สาเหตุที่ถังขยะไม่เพียงพอ เนื่องจากเจ้าของร้านไม่อนุญาตให้ตั้งถังขยะหน้าร้านซึ่งทางกรุงเทพมหานคร แก้ปัญหานี้ด้วยการจัดให้เจ้าหน้าที่เข็นถังขยะมาเก็บขยะอยู่เป็นระยะ ๆ พอช่วยบรรเทาความสกปรก ได้บ้าง นอกจากนี้สภาพบ้านเรือนบนถนนข้าวสารที่มีความแออัดมากเป็นชอกเล็กชอกน้อย บาทวิถี มีขนาดเล็กกว่ามาตรฐานประกอบกับมีแผงลอยขึ้นไปตั้งเบียดบังทางสัญจร ปัญหาสายไฟและ สายโทรศัพท์ที่ระโยงระยางตลอดถนนและมุมมืดในหลายจุดก็นำมาสู่การก่ออาชญากรรมได้

4.4.5 ปัญหาเรื่องเกสต์เฮ้าส์ (Guesthouse) ได้แก่ ปัญหานักท่องเที่ยวไม่จ่ายค่า ห้องเกิดการลักทรัพย์ในห้องพักและความสะอาดที่ยังไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้เกสต์เฮ้าส์บน ถนนข้าวสารยังขาดการบังคับกฎหมายใช้จึงก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาระบบการจราจร ตามมาเนื่องจากขาดระบบบำบัดน้ำเสียและที่จอดรถ

4.4.6 ปัญหาสิ่งแวดล้อม บนถนนข้าวสารตลอดทั้งสายไม่มีร่มเงาไม้และที่นั่งพักผ่อนไว้ บริการแก่ผู้ผ่านไปมานอกจากนี้ทั้งเกสต์เฮ้าส์ (Guesthouse) และแผงลอยขายอาหารไม่มีระบบ บำบัดน้ำเสียตามมาตรฐานอีกทั้งรถยนต์ที่วิ่งผ่านเข้ามาในช่วงที่มีได้ปิดการจราจรก็ช่วยเพิ่ม มลพิษทางอากาศและเสียงและปัญหาขาดถังรองรับขยะมูลฝอยเนื่องจากขาดความร่วมมือจาก ทางร้านอาหารที่ไม่ให้ตั้งถังขยะหน้าร้าน

4.4.7 ปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ถนนข้าวสารเป็น 1 ใน 16 พื้นที่ เร่งด่วนที่ต้องสอดส่องดูแลความปลอดภัย และให้การช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเนื่องจากมีการกระทำ ความผิดมากที่สุด 4 ด้าน ได้แก่ การลักทรัพย์ ยาเสพติด การทำร้ายร่างกาย ที่มักมีสาเหตุ มาจากการตีมูลค่าแล้วกระทบกระทั่งกันและการปลอดภัยหนังสือเดินทาง จากสถิติการรับแจ้งความ ร้องทุกข์ของแผนกสอบสวนแผนก 5 กองบังคับการตำรวจ ท่องเที่ยวในช่วงเดือนมกราคม- ธันวาคม 2541 พบว่าบริเวณย่านบางลำพู ถนนข้าวสาร ถนนพระอาทิตย์และชนะสงครามมีสถิติ สูงสุด (492ราย) รองลงมา ได้แก่ ย่านพัฒนาพงษ์ (222ราย) ประตูน้ำ(131ราย) ส่วนในบริเวณอื่นๆ มีสถิติต่ำกว่า 100 ราย (กรีติพงษ์ มหิทธาฤทธิไกร. 2542 : 5)

4.4.8 ปัญหาระบบการจราจร สภาพของถนนข้าวสารตั้งแต่เวลา 17.00 – 03.30 น. หนาแน่นไปด้วยแผงลอย และผู้คนที่เดินคลาคล่ำกันอยู่บนท้องถนนและบาทวิถีตั้งแต่ช่วงเย็น และหนาแน่นขึ้นเรื่อยๆ เมื่อถึงเนื่องจากช่วงเวลานี้เป็นช่วงที่ปิดการจราจรห้ามรถทุกชนิดเข้าบริเวณ ถนนข้าวสารแต่ในทางปฏิบัติยังคงมีรถเข้าออกอยู่ประเภทของรถดังกล่าว ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถตู้รับส่งลูกค้าของบริษัททัวร์ รถยนต์ของผู้ประกอบกิจการหรือ มีถิ่นที่อยู่ในบริเวณถนนข้าวสาร ส่วนสภาพการจราจรในบริเวณถนนข้าวสารก่อนปิดการจราจรติดขัดและหนาแน่นจากรถแท็กซี่ และสามล้อเครื่องที่จอดรอรับส่งผู้โดยสารบน พื้นผิวจราจรและรถที่จอดอยู่ตลอดสองข้างถนน

4.4.9 ปัญหาสังคม ได้แก่ ปัญหาโสเภณี ปัญหายาเสพติดและการมั่วสุมใน สถานบันเทิงยามค่ำคืนที่มีอยู่หลายแห่ง ปัญหาเด็กเร่ร่อนขอทานทั้งพม่าและเขมรที่รบกวนนักท่องเที่ยว และนำไปสู่ปัญหาด้านความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

4.4.10 ปัญหาความปลอดภัยเมื่อเกิดอัคคีภัย เนื่องจากตลอดถนนข้าวสารและ บริเวณใกล้เคียงมีอาคารที่ประกอบการพาณิชย์ถึงร้อยละ 80 อาคารดังกล่าวเรียงตัวกันอย่างหนาแน่น ผิดลักษณะผังเมืองที่ดีเมื่อเกิดอัคคีภัยขึ้นย่อมสร้างความเสียหายแก่ชุมชนดังกล่าวอย่างมากมาย โดยเฉพาะในช่วงปิดการจราจรซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้คนจำนวนมากมาใช้พื้นที่ด้วยจุดประสงค์ต่าง ๆ กัน

4.4.11 ปัญหาที่จอดรถ สำหรับที่จอดรถในบริเวณถนนข้าวสารเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งรับผิดชอบพื้นที่ได้ออกกฎให้มีการจอดรถสลับในวันคี่และวันคู่จอดสลับฝั่งตามวัน แต่ในทาง ปฏิบัติยังคงมีการจอดรถทั้งสองฝั่งอยู่เช่นเดิมยกเว้นตั้งแต่ช่วง 17.00-03.30 น. ที่เป็นช่วงปิด การจราจรรถทั้งหมดจะไปจอดในวัดชนะสงคราม ตรอกมะยมช่วงต้น ซอยรามบุตรีและอาคาร จอดรถที่ทางกรุงเทพมหานครจัดไว้บริการ

4.5 โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในการประชุมเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2540 ในการกำหนด โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์ รายละเอียดส่วนหนึ่ง แผนแม่บทนี้มีแผนงานการปรับปรุงย่านการค้า 2 โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อม ย่านการค้าบางลำพูและโครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสาร โดยทั้ง 2 โครงการนี้ มีแนวคิด คือ

1) จัดระเบียบกิจกรรมการค้าให้เบาบาง และเป็นระเบียบเรียบร้อยเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ โครงการกับสถานที่สำคัญย่านที่พักออาศัย และกิจกรรมท่องเที่ยวโดยควบคุมการขยายตัวของ กิจกรรมเพื่อเพิ่มพื้นที่ว่างระหว่างหลุมอาคารและลดความหนาแน่นของอาคาร

2) จัดระเบียบกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย และจัดสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆตามความจำเป็น เช่น จัดทางเดินเท้า (Pedestrian Walk) และจัดให้เป็นลานเปิดโล่ง (Plaza) บริเวณถนนไกรศรี ถนนตานีและถนนสิบลำห้าง

3) จัดระบบสัญญาณให้เหมาะสม และสอดคล้องกับลักษณะกิจกรรมภายในบริเวณโครงการ เพื่อลดปัญหาการจราจรโดยจัดระบบการจราจรบนถนนสิบลำห้าง ถนนตะนาวและถนนรามบุตรีให้สัมพันธ์กับการจัดทางเดินเท้าในพื้นที่

4) บูรณะและปรับปรุงทัศนียภาพเพื่อสร้างบรรยากาศที่ส่งเสริมพื้นที่บริเวณกรุงรัตนโกสินทร์โดยการรักษาด้านหน้าอาคารริมถนนตะนาวให้เป็นระเบียบพร้อมทั้งปรับปรุงอาคารห้างสรรพสินค้าในพื้นที่

นอกจากนี้ในบริเวณถนนข้าวสารตามแผนปรับปรุงในอนาคตจะมีการปรับปรุงเรือนแถวไม้โดยรื้อถอนอาคารที่มีสภาพทรุดโทรมแล้วทำการปรับปรุงพื้นที่เสียใหม่ พร้อมทั้งจัดให้เป็นย่านการค้าสนองต่อนักท่องเที่ยว และจัดให้มีพื้นที่เปิดโล่งเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมและบรรยากาศที่ดีแก่บริเวณโดยรอบพร้อมทั้งกำหนดเส้นทางบริเวณ ถนนข้าวสาร ถนนไกรสีห์ ถนนสิบลำห้าง และถนนตานีซึ่งเป็นบริเวณที่เชื่อมต่อกันให้เป็นถนนคนเดิน โดยกำหนดเส้นทางรถยนต์และรถบริการขนส่ง ได้แก่ ถนนจักรพงษ์ ถนนบวรนิเวศ ถนนตะนาว ถนนรามบุตรีและถนนหลังอาคารราชดำเนินกลางรวมทั้งปรับปรุงในอาคารจตุรภุมารกรุงเทพมหานครเพื่อใช้เป็นอาคารจตุรภุมารภายในย่านโดยให้มีทางเข้าสู่อาคารที่จอดรถจากถนนพระสุเมรุ

4.5.1 ขอบเขตของแผนงาน

ทิศเหนือจรดถนนพระสุเมรุ

ทิศใต้จรดซอยด้านหลังถนนราชดำเนินกลาง

ทิศตะวันออกจรดถนนสิบลำห้างและถนนตะนาว

ทิศตะวันตกจรดถนนจักรพงษ์

4.5.2 ควบคุมความหนาแน่นของกิจกรรม

4.5.2.1 อนุญาตให้มีการตั้งหาบเร่แผงลอยบนถนนที่จัดให้เป็นถนนคนเดินได้ และทำการควบคุมความหนาแน่นและการขยายตัวของกิจกรรม

4.5.2.2 กำหนดความหนาแน่นและปริมาณของกิจกรรมในบริเวณโดยสำรวจจำนวนผู้ค้าเดิมเป็นเกณฑ์

4.5.2.3 กำหนดประเภทของกิจกรรมที่อนุญาตให้มี เพื่อส่งเสริมการเป็นย่านการค้าที่เป็นเอกลักษณ์ของพื้นที่

4.5.3 โครงการปรับปรุงการสัญจรทางบก

4.5.3.1 การปรับปรุงทางเดินเท้าและถนนภายในย่าน

1) ทำการปรับปรุงทางเดินเท้าทั้งสองฝั่งของถนนภายในพื้นที่จัดให้มีอุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture) และปรับปรุงรูปแบบเพื่อส่งเสริมภูมิทัศน์ที่ดีให้กับบริเวณ

2) ขยายขนาดทางเดินเท้าให้มีความกว้างที่เหมาะสมต่อการใช้งาน และการจัดวางอุปกรณ์สาธารณูปโภค

2.1) การปรับปรุงด้านหน้าภายนอกอาคารและแก้ไขปัญหาระบบสายไฟฟ้าและโทรศัพท์

2.2) ควบคุมการเปลี่ยนแปลงรูปด้านอาคารอันเนื่องมาจากการขยายตัวของย่านพาณิชย์กรรมกำหนดให้มีรูปแบบที่มีความกลมกลืนและไม่ขัดต่อสภาพแวดล้อม

2.3) ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค สายไฟฟ้าและโทรศัพท์ ที่เป็นปัญหาทัศนียภาพแก่บริเวณโดยเดินสายไว้ใต้ดินบริเวณทางเดินเท้าที่ได้ทำการปรับปรุงอุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture) โดยจัดให้มีอุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture) ให้เหมาะสมกับการใช้งานและสภาพแวดล้อมพร้อมทั้งจัดหาและกำหนดตำแหน่งให้สอดคล้องกับการใช้งานเป็นหลัก

ทั้งนี้โครงการดังกล่าวได้รับการเห็นชอบจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2540 มีกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานทั้งสิ้น 10 ปี ดังตารางทำงานที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แผนงานการปรับปรุงย่านการค้า : ย่านบางลำพูและถนนข้าวสาร

โครงการและกิจกรรมดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีที่)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1) โครงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมเพื่อเพิ่มพื้นที่โล่ง										
1.1 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณห้างสรรพสินค้านิวเวสต์และห้างสรรพสินค้าบางลำพู	██████████									
1.2 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณห้างสรรพสินค้าแก้วฟ้าพลา ซ่า	██████████									
1.3 การปรับปรุงพื้นที่กลุ่มตึกแถวเก่า บริเวณหัวมุมถนน จักรพงษ์ กับถนนรามบุตรี และถนนตานี				██████████						
1.4 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณสวนหย่อมถนนสิบสามห้าง	██████████									
1.5 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณเรือนแถวไม้ ถนนข้าวสาร				██████████						
1.6 การปรับปรุงพื้นที่บริเวณสถานีบริการน้ำมันริมถนน จักรพงษ์				██████████						
2) โครงการปรับปรุงเกี่ยวกับกิจกรรมการค้า หาบเร่ / แผงลอย										
2.1 กำหนดเส้นทางถนนคนเดิน (Pedestrian Route) เพื่อเชื่อมต่อกิจกรรม	██████████									
2.2 การควบคุมความหนาแน่นของกิจกรรม	██████████									
3) โครงการปรับปรุงอาคารและควบคุมรูปแบบทางสถาปัตยกรรม										
3.1 การอนุรักษ์และปรับปรุงอาคารและตึกแถวเก่าในย่าน การค้า	████████████████████									

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

โครงการและกิจกรรมดำเนินงาน	ระยะเวลาดำเนินการ (ปีที่)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.2 การออกมาตรการควบคุม รูปแบบทางสถาปัตยกรรม	■									
4) โครงการการปรับปรุงการ สัญจรทางบก										
4.1 การปรับปรุงทางเดินเท้า และถนนภายในย่าน								■	■	■
4.2 การปรับปรุงด้านหน้าภาย นอกอาคาร (Façade) และแก้ไข ปัญหาระบบสายไฟฟ้า และโทรศัพท์								■	■	■
4.3 อุปกรณ์สาธารณูปโภค (Street Furniture)								■	■	■

ที่มา : บริษัทชินครอน กรุ๊ป จำกัด. 2544

แต่จากสังเกตบริเวณพื้นที่ศึกษาพบว่าความคืบหน้าของโครงการเป็นไปได้ช้ามาก เมื่อเปรียบเทียบกับแผนงานในตารางหัวข้อที่ 1.5 กล่าวถึงการปรับปรุงเรือนแถวไม้บริเวณถนนข้าวสาร ซึ่งตามแผนงานจะต้องมีการลงมือปฏิบัติหรือแล้วเสร็จในปีที่ 5 ซึ่งตรงกับปีพ.ศ.2545 แต่ในปัจจุบันซึ่งตรงกับไตรมาสที่สองของปีพ.ศ.2547 แผนงานดังกล่าวยังมีได้ถูกดำเนินการใด ๆ เนื่องจากบริเวณถนนข้าวสารยังคงเต็มไปด้วยเรือนแถวไม้ที่ยังมิได้รับการปรับปรุง สาเหตุดังกล่าวผู้วิจัยคาดว่าน่าจะเป็นเพราะมีปัญหาด้านงบประมาณรวมทั้งขาดการทำความเข้าใจ และการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ได้ทราบทำให้มิได้รับการมีส่วนร่วมเท่าที่ควร

บทที่ 5

การวิเคราะห์ข้อมูล

จากการทบทวนวรรณกรรม การสำรวจ การสังเกตและข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้อยู่อาศัยในชุมชนและเจ้าของกิจการ (จำนวน10ราย) การออกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศ (นักท่องเที่ยวชาวไทย 125 ชุด นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 125 ชุด รวมแจกแบบสอบถาม 250 ชุดในพื้นที่ศึกษา) เพื่อทำการวิจัยเรื่องทัศนคติของชุมชนในการจัดทำถนนคนเดิน กรณีศึกษา : ถนนข้าวสาร การศึกษานี้ทำเพื่อให้ทราบถึงทัศนคติของชุมชนต่อการเป็นถนนคนเดินของถนนข้าวสาร ผลกระทบด้านบวกและด้านลบของการเป็นถนนคนเดินรวมทั้งลักษณะที่ควรคำนึงถึงในการทำถนนคนเดิน

การวิเคราะห์ข้อมูลจะทำการวิเคราะห์โดยแบ่งเป็นประเด็นได้ 3 ประเด็นดังต่อไปนี้

5.1 เอกลักษณะของถนนข้าวสารและพฤติกรรมการใช้ถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว ใช้วิธีวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

5.1.1 ค่าร้อยละของนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสารเพื่อวัตถุประสงค์ประเภทต่าง ๆ

5.1.2 วัตถุประสงค์ในการมาถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยวกับช่วงเวลาที่มาถนนข้าวสาร

5.2 ข้อบกพร่องของถนนข้าวสาร ใช้การบรรยายความคิดเห็นของชุมชนและผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมในรูปของร้อยละพร้อมภาพประกอบ

5.3 ทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการทำถนนข้าวสารเป็นถนนคนเดิน ใช้วิธีบรรยายทัศนคติของชุมชนที่มีต่อถนนข้าวสารมีวิธีวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

5.3.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดิน

5.3.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดิน

5.3.3 ความคิดเห็นของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินเกี่ยวกับช่วงวันและเวลาที่ควรปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร

5.3.4 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความประทับใจจากถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร

5.1 เอกลักษณะของถนนข้าวสารและพฤติกรรมการใช้ถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว

ถนนข้าวสารเป็นถนนที่มีความยาวเพียง 397 เมตรแต่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทุกมุมโลกให้มาพำนักพักพิงหรือมาเป็นจุดหมายแรกก่อนเดินทางต่อไปยังสถานที่อื่นๆ ไม่เพียงนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเท่านั้นแต่ถนนข้าวสารยังคงต้อนรับนักท่องเที่ยวชาวไทยซึ่งนิยมมาถนนข้าวสารเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว ได้แก่ ที่พักราคาประหยัดซึ่งเป็นเอกลักษณ์ดั้งเดิมของถนนข้าวสาร นอกจากนี้การเดินทางชมวิถีชีวิตสองข้างทางตลอดจนกิจกรรมเสริมประเภทการจับจ่ายซื้อสินค้าและบริการร้านอาหารพร้อมทั้งสถานบันเทิงยามค่ำคืน และบริษัทธุรกิจนำเที่ยวราคาประหยัดที่มีให้เห็นตลอดสองข้างถนนก็เป็นเสมือนเอกลักษณ์ของถนนสายนี้ที่นักท่องเที่ยวต่างรู้จักเป็นอย่างดี จากการสัมภาษณ์พบว่าผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการ มีความเห็นว่าถนนข้าวสารเป็นแหล่งรวมของนักท่องเที่ยวหลากหลายสัญชาติ และเป็นนักท่องเที่ยวที่มีฐานะดีขึ้นกว่าในอดีต จากการสัมภาษณ์คุณถกล บุญพจนสุนทร เจ้าของร้านข้าวสารเซ็นเตอร์พบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีกระเป๋าใบเดียวแต่มีฐานะนักท่องเที่ยวบางคนมาทุกปี ส่วนนักท่องเที่ยวบางคนพักที่ย่านสีลมก็มาเช่าพักค้างคืนสองคืนแล้วก็กลับโรงแรมเพราะอยากเห็นอยากสัมผัสบรรยากาศที่ได้อ่านจากหนังสือมาเที่ยว ...พวกมาเที่ยวที่นี้เป็นพวกมั่งคั่งมาก กระเป๋าหนัก พอมีฐานะไม่ใช่พวกฮิปปี้อย่างแต่ก่อน... (ถกล บุญพจนสุนทร ให้สัมภาษณ์, 21 มกราคม 2546) เช่นเดียวกับข้าวสาร คุณไทยฟ้า ชยวระประภา ประธานชมรมผู้ประกอบการถนนข้าวสารที่กล่าวว่า ...นักท่องเที่ยวที่พักโรงแรมใหญ่ ๆ เขามาทุกวันทุกเย็นรถบัสคันใหญ่ ๆ มาจอดตรงสน.ชนะสงครามแล้วรับไปที่พัก... (ไทยฟ้า ชยวระประภา ให้สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2546) แม้ว่าถนนข้าวสาร ในปัจจุบันจะมีนักท่องเที่ยวระดับบนมาเที่ยวแต่ในความเห็นของผู้ประกอบการถนนข้าวสารยังคงเป็นที่รวมของนักท่องเที่ยวที่มีปัญหา จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่พักแบบประหยัดหลายรายกล่าวว่า นักท่องเที่ยวชาติที่ผู้ประกอบการไม่ต้อนรับ คือ นักท่องเที่ยวสัญชาติอิสราเอล เนื่องจากก่อความวุ่นวายเสมอ เช่น แจ้งว่าพักคนเดียวแต่พาเพื่อนมาอีก 5 คน นักท่องเที่ยวสัญชาติปากีสถานทำการโจรกรรมห้องตนเองแล้วอ้างมีคนร้ายมางัดห้อง เพื่อที่จะไม่จ่ายค่าห้อง นักท่องเที่ยวสัญชาติแอฟริกัน-อเมริกันเนื่องจากมีปัญหาเสพยาเสพติดมาก นักท่องเที่ยวชาติที่ได้รับการต้อนรับ คือ นักท่องเที่ยวสัญชาติสวีเดนและแคนาดาซึ่งพูดจาไพเราะไม่ต่อรองราคาแพง เวลาซื้อของ ส่วนนักท่องเที่ยวที่ไม่เป็นกันเองและมีเล่ห์เหลี่ยม คือ นักท่องเที่ยวสัญชาติอเมริกาและเยอรมัน นอกจากนี้ผู้ประกอบการเกสต์เฮาส์กล่าวว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจแจ้งให้เข้มงวดกับนักท่องเที่ยวสัญชาติในจีเรีย อีรัก มาเลเซีย โดยสรุปนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่รับเข้าพัก คือ นักท่องเที่ยวสัญชาติยุโรปซึ่งจะเป็นลูกค้ากลุ่มใหญ่ที่สุด คือ รวบรวมแล้ว 50 รองลงมา ได้แก่

อเมริกัน และญี่ปุ่น (อเนก(นามแฝง), ให้สัมภาษณ์ 22 มกราคม 2546) นอกจากความคิดเห็นของตัวแทนชุมชนที่สามารถแสดงภาพลักษณ์ของถนนข้าวสารจากนักท่องเที่ยวได้ชัดเจน การใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย 250 ชุด แบ่งออกเป็นนักท่องเที่ยวชาวไทย 125 ชุด และนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ 125 ชุด นักท่องเที่ยวเพศชายจำนวน 104 คน (ร้อยละ 41.6) และนักท่องเที่ยวหญิงจำนวน 146 คน (ร้อยละ 58.4) ช่วยให้ผู้วิจัยสามารถวิเคราะห์ พฤติกรรมการใช้ถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยวซึ่งสามารถชี้ให้เห็นถึงเอกลักษณ์ของถนนข้าวสารได้เป็นอย่างดีจะเห็นได้จากค่าร้อยละของนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสารเพื่อวัตถุประสงค์ประเภทต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงค่าร้อยละของนักท่องเที่ยวที่มาถนนข้าวสารเพื่อวัตถุประสงค์ประเภทต่าง ๆ

ประเภทวัตถุประสงค์	จำนวนนักท่องเที่ยว(ค่าร้อยละ)
1. เดินเที่ยว	123 (49.2)
2. เที่ยวสถานบันเทิง	89 (35.6)
3. จับจ่ายสินค้าและบริการ	82 (32.8)
4. เช่าที่พัก	67 (26.8)
5. อื่นๆ	41 (16.4)
6. พบปะสังสรรค์	27 (10.8)
รวม	250 (100)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถาม

นอกจากกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวนิยมทำที่ถนนข้าวสารการวิเคราะห์ช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวมาทำกิจกรรมนั้นจะช่วยให้เข้าถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวยิ่งขึ้นดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.2 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาและวัตถุประสงค์ในการมาถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์	ช่วงเวลาการมาถนนข้าวสารของนักท่องเที่ยว							
	เสาร์-อาทิตย์			จันทร์-ศุกร์				รวม
	เช้า	บ่าย	ค่ำ	เช้า	บ่าย	ค่ำ	อื่นๆ	
เดินเที่ยว	2.4%	7.3%	45.5%	3.3%	4.1%	22.8%	14.6%	100%(n=123)
กิจกรรมอื่น	0.8%	10.2%	17.3%	31%	10.2%	19.7%	38.6%	100%(n=127)
เที่ยวสถาน บันเทิง	2.2%	6.7%	51.7%	0.0%	3.2%	22.5%	13.5%	100%(n=89)
กิจกรรมอื่น	1.2%	9.9%	19.9%	5.0%	9.3%	20.5%	34.2%	100%(n=161)
จับจ่ายสินค้า และบริการ	2.4%	12.2%	35.4%	2.4%	4.9%	25.6%	17.1%	100% (n=82)
กิจกรรมอื่น	1.2%	7.1%	29.2%	3.6%	8.3%	19.0%	31.5%	100%(n=168)
เช่าที่พัก	1.5%	11.9%	6.0%	3.0%	13.4%	13.4%	50.7%	100% (n=67)
กิจกรรมอื่น	1.6%	9.9%	40.4%	3.3%	4.9%	24.0%	18.0%	100%(n=183)
พบปะ สังสรรค์	0.0%	14.8%	55.6%	0.0%	0.0%	14.8%	14.8%	100% (n=27)
กิจกรรมอื่น	1.8%	8.1%	28.3%	3.6%	8.1%	22.0%	28.3%	100%(n=223)

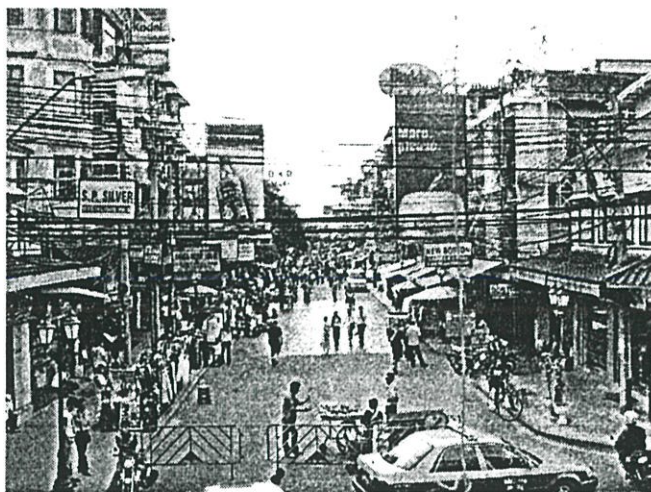
ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

จากตารางที่ 5.2 พบว่าช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวนิยมมาเดินเที่ยวถนนข้าวสาร คือช่วงเย็นไปถึงกลางคืนทั้งในวันเสาร์อาทิตย์และในวันธรรมดา เนื่องจากเป็นช่วงที่มีการปิดการจราจรตั้งแต่เวลา 17:00-03:30 น. ช่วงเวลาดังกล่าวมีสินค้ามาจำหน่ายมากกว่าปกติรวมทั้งมีวงจำหน่ายบนพื้นผิวจราจรและเนื่องจากช่วงเวลานี้ตรงกับเวลาเลิกงานของผู้คนส่วนมาก และตรงเวลาที่นอนของชาวยุโรป และอเมริกันนักท่องเที่ยวจึงออกมาเดินเที่ยวกันอย่างหนาแน่นส่วนในช่วงเช้าของวันจันทร์ถึงศุกร์ และเสาร์อาทิตย์แม้ว่าจะมีสินค้าจำหน่ายเสื้อผ้าวางขายตามแผงลอยบนบาทวิถีตั้งแต่เวลา 8 นาฬิกาแต่กลับพบว่ามียกนักท่องเที่ยวมาน้อยมากเป็นเพราะช่วงเวลาดังกล่าวมิได้มีการปิดการจราจรจึงยังมีรถเข้าออกตามปกติส่งผลให้มีผู้มาเดินเที่ยวไม่มาก และส่วนมากในเวลาครึ่งเช้าของวันนักท่องเที่ยวนิยมออกเดินเที่ยวสถานท่องเที่ยวใกล้บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ดังนั้น นักท่องเที่ยวที่มาส่วนมากจึงเป็นผู้ที่กำลังรอขึ้นรถทัวร์ ในขณะที่ช่วงเวลาบ่ายของทั้งวันธรรมดาและสุดสัปดาห์เป็นช่วงที่อากาศร้อนมากและบนถนนข้าวสารไม่มีที่นั่งพักผ่อนสาธารณะและต้นไม้ที่ใ้

หลบร่มเงาดังนั้นจึงไม่ค่อยมีผู้นิยมมาเดินเที่ยวพักผ่อนที่สวนสาธารณะ ชาวต่างประเทศจึงนิยมพักผ่อนดูภาพยนตร์และนอนหลับในห้องพักหรือไปเที่ยวชมสถานที่สำคัญในเกาะรัตนโกสินทร์ ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวไทยยังคงติดภาระหน้าที่การทำงานหรือไม่ก็ไม่นิยมออกมาเดินในช่วงที่แดดยังร้อนมากอย่างในช่วงบ่ายเช่นเดียวกับ ผู้ที่มาจับจ่ายสินค้าและบริการซึ่งนิยมออกมาช่วงปิดการจราจรเวลา 17:00-03:30 น. (ร้อยละ 35.4 และ 25.6) เนื่องจากมีสินค้ามากมายและไม่เสี่ยงจากอุบัติเหตุรถยนต์เฉี่ยวชน ในด้านของนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวสถานบันเทิงจะมีมากกว่าช่วงคืนวันธรรมดา (ร้อยละ 45.5 และ 22.8 ตามลำดับ) สาเหตุที่นักท่องเที่ยวมาเที่ยวสถานบันเทิงในช่วงคืนมากเนื่องจากเป็นเวลาที่สถานบันเทิงเริ่มเปิดบริการส่วนนักท่องเที่ยวที่มาถึงในช่วงเวลาอื่นอาจมิได้ตั้งใจมาเที่ยวสถานบันเทิงโดยตรงแต่อาจมาเพื่อวัตถุประสงค์อื่นและอยู่ไปเรื่อย ๆ รอเวลาเที่ยวสถานบันเทิงเปิดบริการ ส่วนนักท่องเที่ยวที่มาพบปะสังสรรค์นิยมมาตั้งแต่ช่วงบ่ายของสุดสัปดาห์เป็นต้นไปเพราะวันเสาร์อาทิตย์เป็นวันหยุดพักผ่อน นักท่องเที่ยวจึงทยอยมาตั้งแต่ช่วงบ่ายรวมทั้งนักท่องเที่ยวที่พักอยู่ที่ถนนข้าวสารก็นิยมใช้ร้านอาหารเป็นที่พบปะสังสรรค์ตั้งแต่ช่วงบ่ายและจำนวนนักท่องเที่ยวจะมีมากขึ้นตามลำดับในช่วงค่ำเนื่องจากอากาศไม่ร้อน และหลังจากพบปะสังสรรค์เสร็จสิ้นนักท่องเที่ยวสามารถไปเที่ยวสถานบันเทิงต่อได้หรือเข้าที่พักผ่อน ช่วงเวลาที่นักท่องเที่ยวนิยมมาถนนข้าวสาร ได้แก่ ช่วงเวลาเย็นถึงกลางคืนเนื่องจากตรงกับช่วงเวลาปิดการจราจรที่อำนวยความสะดวกให้กับรถจักรยานยนต์รวมทั้งมีกิจกรรมที่เพลิดเพลินกว่าช่วงอื่น ดังนั้นหากถนนข้าวสารได้รับการปรับปรุงด้านสภาพภูมิทัศน์ เพื่อประกอบกับการปิดถนนคนเดินตามช่วงเวลาที่มาจากทัศนคติของชุมชนน่าจะทำให้ถนนข้าวสารเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสำหรับนักท่องเที่ยวพร้อมทั้งเป็นพื้นที่สาธารณะให้ชุมชนที่อยู่อาศัยในบริเวณและโดยรอบได้ใช้ประโยชน์

5.2 ข้อบกพร่องในถนนข้าวสาร

สถานที่ท่องเที่ยวที่มีผู้คนพลุกพล่านและไม่มีการจัดการดูแลที่ดีมักจะมีปัญหา เช่นเดียวกับถนนข้าวสารซึ่งในปัจจุบันแออัดไปด้วยผู้คนมากมายโดยเฉพาะตั้งแต่ช่วง 17:00 น. เป็นต้นไป (ภาพที่ 5.1) ร้านค้าแผงลอยประเภทขายอาหาร รายรับอัดซีดี ร้านถักผม ขายเครื่องประดับ ฯลฯ จะเริ่มปรากฏขึ้นและรูกำลังมาบนพื้นถนนนอกจากสภาพทางเท้าที่แคบอีกทั้งมีร้านแผงลอยตั้งขายเบียดบังพื้นที่การสัญจรทำให้ผู้คนต้องลงมาเดินบนพื้นผิวจราจรเนื่องจากเดินได้สะดวกกว่าและเพื่อเลือกชมสินค้า (ภาพที่ 5.2)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.1 แสดงสภาพถนนข้าวสารขณะปิดการจราจร

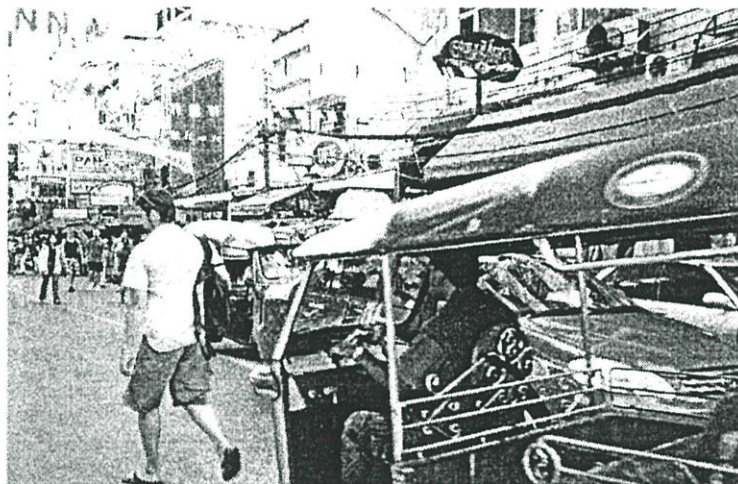


ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.2 แสดงสภาพนักท่องเที่ยวที่ลงมาเดินบนพื้นผิวจราจร

แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจประกาศปิดการจราจรตั้งแต่เวลา 17.00 – 03.30 น. ห้ามรถทุกชนิดเข้าแต่ในทางปฏิบัติยังคงมีรถของผู้คนที่ทำธุรกิจอยู่บริเวณดังกล่าวเข้าออกบ้างแต่ในช่วงเวลาอื่น ๆ ที่ไม่ได้มีการปิดการจราจร เช่น เวลาตอนบ่ายถึงก่อน 17.00 น. เป็นช่วงที่มีผู้คนทยอยมาถนนข้าวสารค่อนข้างหนาตา และต้องเผชิญกับสภาพการจราจรที่แออัดคับคั่งทั้งรถ และคน ประกอบกับแผงลอยซึ่งรुक้าจากบาทวิถีลงมาบนพื้นผิวจราจรนอกจากทำให้สัญจรไม่สะดวกแล้วยังก่อให้เกิดปัญหามลภาวะทางอากาศเนื่องจากรถที่ติดอยู่บนท้องถนนเป็นแหล่งแพร่กระจาย

ควันทักษะบวกระบบหายใจของผู้ที่อาศัย และผู้สัญจรในบริเวณดังกล่าวนอกจากนี้ปริมาณรถที่หนาแน่นซึ่งเคลื่อนที่ทั้งเร็ว และช้าตลอดถนนก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนนทั้งเสี่ยงจากอุบัติเหตุและการได้รับควันทักษะจากท่อไอเสียรถยนต์ (ภาพที่ 5.3) ซึ่งประเด็นดังกล่าวในความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติถือเป็นข้อบกพร่องของถนนข้าวสาร



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.3 แสดงภาพนักท่องเที่ยวเดินปะปนกับยานพาหนะบนถนนข้าวสาร

จากการออกแบบสอบถามจำนวน 250 ชุด นักท่องเที่ยวชาวไทย 125 ชุดและ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 125 ชุด ผลสรุปแยกตามจำนวนเพศคิดเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม นักท่องเที่ยวเพศชายร้อยละ 41.6 และนักท่องเที่ยวเพศหญิงร้อยละ 58.4 ในเรื่องของสภาพแวดล้อมในบริเวณข้าวสาร ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นว่าควรได้รับการ ปรับปรุงในแทบทุก ๆ เรื่องเริ่มจากร่มเงาจากต้นไม้และที่นั่งมีความเห็นว่า ควรปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ 40.8 เนื่องจากตลอดถนนข้าวสารไม่มีทั้งร่มเงาไม้และและที่นั่งสาธารณะ(ภาพที่5.4 และภาพที่ 5.5) รวมทั้งถึงขยะเนื่องจากเจ้าของร้านอาหารไม่ยินยอมให้ตั้งถังขยะบดบังทัศนียภาพหน้าร้านนักท่องเที่ยว จึงลงความเห็นว่าควรปรับปรุงเกี่ยวกับจำนวนถึงขยะร้อยละถึง 49.2 กรุงเทพมหานครแก้ปัญหานี้โดยให้เจ้าหน้าที่เข็นถึงขยะเคลื่อนที่มาเป็นระยะๆ แต่ยังไม่เพียงพอและสืบเนื่องจากการไม่มีถึงขยะบริการความสะดวกบริเวณถนนนักท่องเที่ยวจึงมีความเห็นว่าอยู่ในระดับพอใช้ (ร้อยละ 49.2)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.4 แสดงสภาพบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศเหนือ



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.5 แสดงสภาพบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศใต้

เช่นเดียวส่วนความสะอาดของอากาศและเสียงรบกวนจากสถานบันเทิงและยวดยานพาหนะในช่วงที่มียานพาหนะผ่านเข้าออกก่อมลภาวะทางอากาศ และเสียงอยู่ในระดับพอใช้ (ร้อยละ 54.8 และ 39.6 ตามลำดับ) ส่วนในเรื่องสภาพกายภาพ เช่น ความสะดวกในการสัญจรบนฟุตบาท ได้รับความคิดเห็นว่าควรปรับปรุงคิดเป็นร้อยละ 46 เนื่องจากบาทวิถีแคบและพื้นผิวไม่สม่ำเสมอและถูกเบียดบังจากแผงลอย ดังนั้น ความสม่ำเสมอของบาทวิถีจึงอยู่ในระดับควรปรับปรุง ได้แก่ ร้อยละ 38.8 (ภาพที่ 5.6)



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.6 แสดงสภาพบาทวิถีเมื่อมีแผงสินค้าตั้งขาย

ส่วนความสะดวกในการหาพื้นที่จอดรถอยู่ในระดับพอใช้ (ร้อยละ 51.2) เนื่องจากสถานบ้านเทิง ที่พัก และร้านอาหารบนถนนข้าวสารไม่มีพื้นที่จอดรถผู้ที่นำรถมา จึงต้องนำรถไปจอดในวัดชนะสงครามและที่ทำการกองสลากซึ่งสามารถเข้าได้ทางถนนจักรพงษ์ แต่ในช่วงที่มีได้ปิดการจราจรอนุญาตให้จอดรถได้สองข้างถนนข้าวสารสลับวันคู่วันคี่ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาจราจรตามมาเพราะในทางปฏิบัติมีรถจอดเต็มทั้งสองฝั่ง (จากการสำรวจ) ส่วนความสะดวกในการเดินบนพื้นถนนข้าวสารและการเข้าถึงถนนข้าวสารอยู่ในระดับดี เนื่องจากถนนข้าวสารปูพื้นลาดยางมีขนาดกว้างขวางเดินได้สะดวก ในเรื่องของการเข้าถึงนักท่องเที่ยวสามารถโดยสารรถประจำทางสาย 59 หรือแอร์พอร์ตบัสสาย 2 ลงที่ ถนนราชดำเนินกลางและเดินต่อประมาณ 5 นาที สำหรับนักท่องเที่ยวไทยนั่งรถประจำทางทุกสายที่ผ่านถนนราชดำเนินกลางแล้วลงเดินเช่นเดียวกัน สำหรับผลการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวแสดงไว้ในตารางที่ 5.3

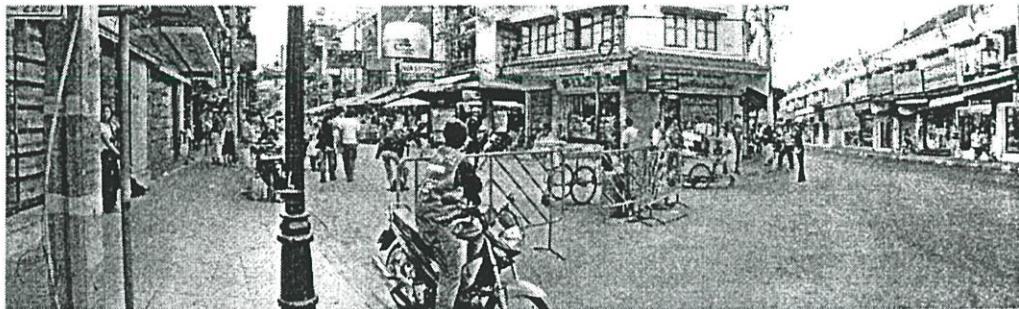
ตารางที่ 5.3 แสดงผลการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับสภาพกายภาพ และสิ่งแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสาร

สภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม บริเวณถนนข้าวสาร	ดีมาก	ดี	พอใช้	ควรปรับปรุง
ร่มเงา	1.6%	25.6%	32.0%	40.8%
จำนวนถังขยะ	1.2 %	16.0%	33.6%	49.2%
ความสะอาดของถนน	3.2 %	19.2%	54.8%	22.8%
ความสะอาดของอากาศ	2.8 %	16.4%	49.2%	31.6%
เสียงรบกวนจากสถานบันเทิงและ ยานพาหนะ	2.4 %	24.0%	39.6%	34.0%
ความสะดวกในการสัญจรบนฟุตบาท	3.2 %	19.6%	31.2%	46.0%
ความสม่ำเสมอของบาทวิถี	4.8 %	28.8%	38.8%	27.6%
ความสะดวกในการสัญจรบนถนน ข้าวสาร	4.8 %	34.8 %	31.2 %	29.2 %
พื้นที่จอดรถ	.4 %	24.0%	24.4%	51.2%

ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

สำหรับในด้านของผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยบริเวณถนนข้าวสารจะให้ความสำคัญเกี่ยวกับการขาดแคลนพื้นที่จอดรถบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงถนนข้าวสารเนื่องจากช่วงเวลาปิดการจราจรทางผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการไม่สามารถนำรถสัญจรผ่านถนนข้าวสาร จึงต้องนำรถไปจอดไว้บริเวณที่จอดรถของสำนักงานกองสลาก ที่จอดรถในวัดชนะสงคราม และที่จอดรถของทางกรุงเทพมหานครย่านบางลำพู ซึ่งจากการสำรวจที่จัดตั้งกล่าวพบว่ามี ความหนาแน่น จึงไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้ นำรถไปจอดมากเท่าที่ควร อีกประการหนึ่งเกี่ยวกับข้อบกพร่องของถนนข้าวสารที่ได้ข้อมูลจากการออกแบบสอบถามนักท่องเที่ยวพร้อมทั้งการสำรวจพื้นที่ ได้แก่ ความแออัดของอาคาร ร้านค้าในชุมชนทั้งบนบาทวิถีและบนพื้นผิวจราจรซึ่งทางนักท่องเที่ยวเห็น ว่าควรปรับปรุง จากการสัมภาษณ์ตัวแทนผู้ประกอบการที่มีกิจการขายเสื้อผ้าอยู่บนบาทวิถีให้ ความเห็นว่ากิจการของตนจ่ายค่าเช่าให้กับเจ้าหน้าที่เทศกิจทุกเดือนจึงมีสิทธิที่จะขายบนบาทวิถีได้และไม่ต้องการย้ายออกไปขายที่อื่น เนื่องจากเป็นกิจการที่สร้างรายได้แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการมีความเห็นด้วยหากจะปรับปรุง และจัดระเบียบแฉ่งลอยบนบาทวิถีบริเวณถนนข้าวสารให้มีการสัญจรที่คล่องตัวกว่าในปัจจุบัน สำหรับเรื่องที่ควรตระหนักและเป็นข้อบกพร่องประการสำคัญของถนนข้าวสาร คือ ความปลอดภัยทางด้านอัคคีภัยเนื่องจากบริเวณถนนข้าวสาร

เป็นถนนที่มีขนาด 2 ช่องทางจราจร (ความกว้างประมาณ 12.30 เมตร) (ภาพที่ 5.7) มีความเชื่อมต่อกับซอยข้างเคียงได้แก่ ตรอกมะยมซึ่งมีขนาดเพียง 1 ช่องทาง (ภาพที่ 5.8) ช่วงแรกของตรอกมะยมใช้เป็นที่จอดรถของผู้ประกอบการบริเวณถนนข้าวสารและใช้วางถังขยะช่วงปลายของตรอกคืออาคารขายสินค้าสภาพทั่วไปหนาแน่น และสกปรกไม่สามารถผ่านได้ เช่นเดียวกับทางลัดไปซอยรามบุตรีซึ่งมีสินค้าขาย และผู้คนเดินกันอย่างหนาแน่นรถที่สามารถผ่านเข้าออกได้มีเพียงรถจักรยานยนต์เมื่อทะลุไปยังซอยรามบุตรีจะพบว่าตลอด 2 ช่องทางของซอยเป็นที่จอดรถของผู้อยู่และมาธุระในชุมชนแถวนี้เหลือช่องทางให้รถผ่านเข้าซอยได้เพียง 1 ช่องทางซึ่งมีความกว้างที่ระดับเพลิงไม่สามารถผ่านเข้าไปได้ จากสภาพการณ์ดังกล่าวหากเกิดอัคคีภัยขึ้นโดยเฉพาะในช่วงปิดการจราจร ซึ่งมีผู้คนมารวมกันหนาแน่นย่อมสร้างความเสียหายแก่ชุมชนบริเวณดังกล่าวมากมาย ดังนั้นในอนาคตหากมีความเป็นไปได้ควรมีการขยายถนนเพื่อความปลอดภัยเวลาเกิดอัคคีภัย ในปัจจุบันตรอกมะยมซึ่งเป็นถนนข้างเคียงถนนข้าวสารมีขนาดเพียง 1 ช่องทางพร้อมทั้งเป็นอาคารขายสินค้าในช่วงปลายถนนหากเกิดอัคคีภัยระดับเพลิงมิสามารถผ่านไปเข้าได้ดังนั้นผู้วิจัยขอเสนอให้ขยายตรอกมะยมออกเป็น 2 ช่องจราจรความกว้างของถนนเท่ากับ 6.7 เมตรเพื่ออำนวยความสะดวกในการดับเพลิง (ระหัตถ์ โรจน์ประดิษฐ์, 2546) พร้อมทั้งย้ายอาคารเขตการค้าท้ายซอยให้ออกมาดำเนินกิจการที่ริมถนนข้าวสารแทนส่วนในทางลัดเชื่อมระหว่างซอยของถนนข้าวสารซึ่งมีขนาดกว้างเพียง 3 เมตรควรมีย้ายกิจกรรมขายสินค้าที่มีอยู่ให้ออกมาริมถนนข้าวสารเช่นกันและทำพื้นที่ในตรอกนั้นให้เป็นพื้นที่เปิดโล่งเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินเท้าเข้าถนนข้าวสารขณะปิดการจราจร



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.7 แสดงความกว้างของบาทวิถีและพื้นผิวจราจรบนถนนข้าวสาร



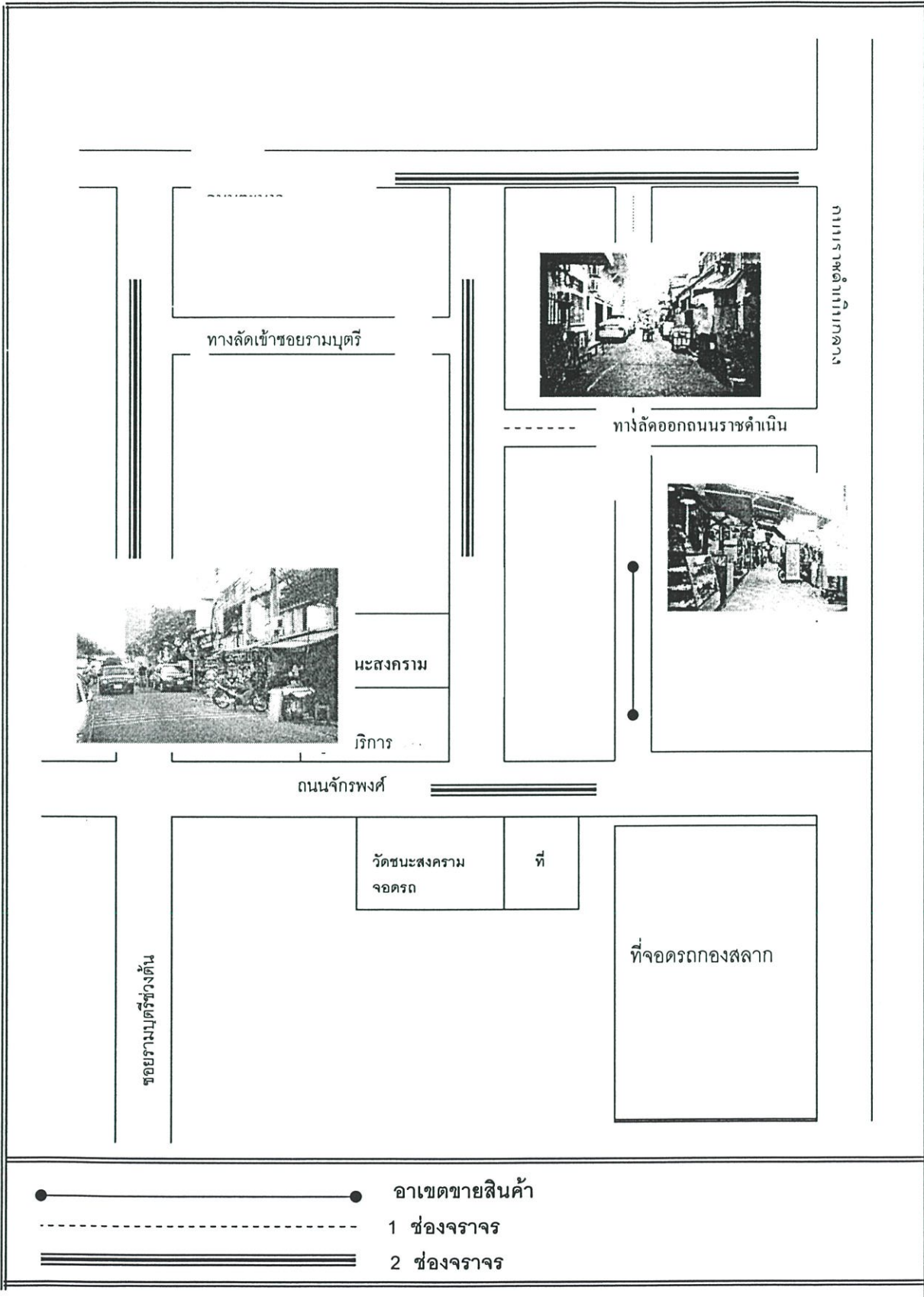
ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.8 แสดงความกว้างของบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศใต้



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.9 แสดงความกว้างของบาทวิถีบนถนนข้าวสารด้านทิศเหนือ



ที่มา : จากการสำรวจ

ภาพที่ 5.10 แสดงขนาดช่องทางของถนนชั่วคราวและบริเวณใกล้เคียง

5.3 ทิศนคติของชุมชนที่มีต่อการทำถนนชั่วคราวเป็นถนนคนเดิน

ถนนคนเดินมีลักษณะแตกต่างกันออกไปทั้งกิจกรรมและช่วงเวลาการปิดถนนคนเดิน ขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของถนนนั้น เช่น เมืองโคเปนเฮเกน (Copenhagen) ในประเทศเดนมาร์ก เป็นเมืองที่ส่งเสริมจักรยาน และการเดินเท้าซึ่งได้รับความนิยมสูงเป็นอย่างดีจากการทำถนนคนเดิน โดยมีลักษณะการปิดถนนมี 2 แบบ คือ ให้อำนาจช่วงคนเดินน้อย หรือไม่ให้อำนาจเลยขึ้นกับ ลักษณะของถนนการทำถนนคนเดินมี 2 ลักษณะ (Breines, 1974)

5.3.1 Part – Time Pedestrian Street เป็นการปิดถนนเฉพาะช่วงที่ผู้คนเดินถนน กันคับคั่งซึ่งการปิดถนนแบบพาร์ทไทม์ (Part – time) จะทำให้เมืองน่าอยู่มากขึ้น เช่น ถนน Nassau ช่วงที่คนลงมาเดินบนพื้นถนนกันมากแล้วปล่อยให้รถเข้ามาคนก็สัญจรไม่สะดวกรถติด เกิดมลพิษแต่พอปิดถนนแล้วมีสภาพการจราจรที่ดีขึ้น

5.3.2 Full – Time Pedestrian Street เป็นวิธีที่ถนนถูกออกแบบใหม่เพื่อสำหรับคนเดินถนนโดยเฉพาะและห้ามรถเข้าโดยเด็ดขาด

ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลจากนักท่องเที่ยวใช้แบบสอบถามทั้งสิ้น 250 ชุด ปรากฏผลว่ามีผู้ที่เคยไปถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ จำนวน 99 คน (ร้อยละ 39.6) และผู้ที่ไม่เคยไปถนนคนเดินร่วม แสดงความคิดเห็น 151 คน (ร้อยละ 60.4) จะเห็นได้ว่าการทำถนนคนเดินมีรูปแบบที่หลากหลาย ทั้งรูปแบบการปิดซึ่งมีทั้งแบบชั่วคราวและถาวร ที่สามารถแบ่งตามช่วงเวลา แบ่งตามประเภท ยานพาหนะที่อนุญาตให้เข้า รวมทั้งสามารถแบ่งตามกิจกรรมที่เหมาะสมเมื่อเปลี่ยนรูปแบบเป็น ถนนคนเดิน ซึ่งอาศัยการวิเคราะห์ต่อไปนี้

ตารางที่ 5.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดถนนชั่วคราวของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วม กิจกรรมถนนคนเดิน

ความคิดเห็นในการปิดถนนชั่วคราว	เคย (ร้อยละ)	ไม่เคย (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	58 (58.6)	51 (33.8)	109 (43.6)
เห็นด้วย	28 (28.3)	52 (34.4)	80 (32.2)
เฉยๆ	11 (11.1)	38 (25.2)	49 (19.6)
ไม่เห็นด้วย	2 (2.0)	10 (6.6)	12 (4.8)
รวม	99	151	250 (100)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

จากตารางจะเห็นว่าในจำนวนนักท่องเที่ยว 250 คนมีทั้งผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ (ร้อยละ 58.6) ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินมาก่อนและรู้สึกประทับใจในกิจกรรมดังกล่าว จึงมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเนื่องจากนักท่องเที่ยวสามารถเดิน และเพลิดเพลินกับกิจกรรมสองข้างทางได้อย่างปลอดภัยจากรถยนต์ ส่วนผู้ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินแต่รู้สึกไม่เห็นด้วยกับการปิดถนนข้าวสาร (ร้อยละ 2) อาจเป็นเพราะได้รับประสบการณ์ที่ไม่น่าประทับใจจากถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ มา สำหรับผู้ที่ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินซึ่งแม้จะไม่มีประสบการณ์เกี่ยวกับถนนคนเดินแต่เห็นว่าเป็นกิจกรรมที่น่าสนใจรวมทั้งเห็นว่าการปิดถนนสามารถช่วยลดมลภาวะทางอากาศ จึงมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารถึงร้อยละ 33.8 สำหรับกลุ่มที่ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินและรู้สึกไม่เห็นด้วยกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร (ร้อยละ 6) อาจเป็นเพราะกิจกรรมดังกล่าวไม่ตรงกับความสนใจ

ตารางที่ 5.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดิน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร	เคย (ร้อยละ)	ไม่เคย (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ปิดการจราจรเป็นการถาวร	38(38.4)	91 (60.3)	129 (51.6)
ปิดการจราจรเป็นช่วงเวลา	60(60.6)	60 (39.7)	120 (48.0)
อื่นๆ	1(1.0)	0 (0.0)	1 (0.4)
รวม	99 (100.0)	151 (100.0)	250 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

จากตารางพบว่าผู้ที่เคยไปถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ ส่วนมาก (ร้อยละ 60.6) เห็นควรให้ปิดการจราจรเป็นช่วงเวลาเนื่องจากผู้ที่เคยไปถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ จะเคยเห็นว่าถนนคนเดินในประเทศไทยมักเป็นถนนที่มีชุมชนมีผู้ประกอบการร้านค้าอยู่อาศัยตลอดทั้งสองข้างถนนซึ่งถ้าหากปิดการจราจรเป็นการถาวรสามารถสร้างความไม่สะดวกแก่วิถีชีวิตประจำวันของชุมชน ในขณะที่ผู้ที่ไม่เคยไปถนนคนเดินอาจไม่มีโอกาสได้เห็นวิถีชีวิตชุมชนตลอดสองข้างถนนอาจทำให้มองข้อดีของการปิดการจราจรเป็นการถาวรนั้นให้ความสะดวกเนื่องจากสามารถเดินทางไปที่ชมได้ตลอดเวลา สำหรับทางตัวแทนชุมชนมีความเห็นว่าควรปิดการจราจรเป็นช่วงเวลาเนื่องจากในช่วงเวลาก่อนปิดการจราจรควรเป็นช่วงที่รถขนส่งสินค้ารถตู้รับส่งนักท่องเที่ยว และรถเก็บขยะ

สามารถผ่านเข้าถนนข้าวสารเพื่ออำนวยความสะดวกต่อชุมชนและนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ตัวแทนชุมชนแสดงความเห็นด้วยกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร เนื่องจากช่วยกระตุ้นยอดการขายสินค้าได้มากขึ้นถึงร้อยละ 30 แต่ต้องการให้ปิดเป็นการชั่วคราว ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลที่ออกมา เนื่องจากเป็นการดีต่อชุมชนผู้อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าวเนื่องจากแม้ว่าถนนข้าวสารจะปิดการจราจรแต่ก็ได้มีการจัดการที่จอดรถให้เพียงพอแก่ความต้องการของนักท่องเที่ยว และผู้อยู่อาศัยการปิดถนนตลอดทั้งวันจึงสามารถก่อผลกระทบกับวิถีชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัย และนักท่องเที่ยวได้

ตารางที่ 5.6 ความคิดเห็นของผู้ที่เคยและไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินเกี่ยวกับ ช่วงวันและเวลาที่ควรปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร

ช่วงวันและเวลาที่ควรปิดถนน	เคย (ร้อยละ)	ไม่เคย (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ช่วงสุดสัปดาห์ตลอดทั้งวัน	76(76.8)	89 (58.9)	165 (66.6)
ช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์ตลอดทั้งวัน	12(12.1)	35 (23.2)	47 (18.8)
อื่นๆ	11(11.1)	27 (17.9)	38 (15.2)
รวม	99 (100.0)	151 (100.0)	250 (100.0)

ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

จากตารางที่ 5.6 พบว่าผู้ที่เคยไปถนนคนเดินแห่งอื่นๆส่วนมาก (ร้อยละ76.8) มีความเห็นว่านอกจากเวลาปิดถนนข้าวสารในปัจจุบัน (17:00-03:30 น.) ควรมีการขยายเวลาให้ปิดการจราจรในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ตลอดทั้งวัน เนื่องจากถนนข้าวสารในช่วงสุดสัปดาห์มีนักท่องเที่ยวมากเกินหนาแน่นกว่าในช่วงวันธรรมดา การปิดถนนทั้งวันเสาร์อาทิตย์พร้อมทั้งปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์ น่าจะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณดังกล่าวให้ไหลเวียนได้ดีตลอดทั้งวันรองลงมาได้แก่ ผู้ที่มีความเห็นว่าควรปิดการจราจรในวันจันทร์ถึงศุกร์ตลอดทั้งวัน (ร้อยละ 12.1) ทั้งนี้เป็นเพราะในวันจันทร์ถึงศุกร์ตรงกับวันทำงาน ดังนั้นถนนข้าวสารในช่วงเวลานอกเหนือไปจากเย็นถึงค่ำ จึงมีค๋อมีนักท่องเที่ยวหนาแน่นนักควรให้มีการจราจรผ่านเข้าออกตามปกติเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถยนต์ และผู้อยู่อาศัยบริเวณดังกล่าว

ตารางที่ 5.7 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระดับความประทับใจจากถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ
กับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปิดถนนชั่วคราว

ระดับความประทับใจ จากถนนคนเดินอื่น ๆ	ความคิดเห็นในการปิดถนนชั่วคราว				รวม
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่เห็นด้วย	
ประทับใจมากที่สุด	92.9%	7.1%	-	-	100% (n=14)
ประทับใจ	50.0%	36.1%	11.1%	2.8%	100% (n=72)
เฉย ๆ	33.3%	45.8%	20.8%	-	100% (n=24)
ไม่ประทับใจ	50.0%	33.3%	-	16.7%	100% (n=6)
รวม	58.6%	28.3%	11.1%	2.0%	100% (n=99)

$\chi^2 = 30.757$

C = .331

P < 0.05

Sig .002

ที่มา : จากการออกแบบสอบถามและประมวลผลโดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ SPSS

จากตารางพบว่าโดยรวมแล้วทุกฝ่ายรู้สึกเห็นด้วยกับการปิดการจราจรบนถนนชั่วคราว ผู้ที่ได้รับความประทับใจมากที่สุดจากถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ ส่วนใหญ่มีความรู้สึกเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่งกับการปิดถนนชั่วคราว (ร้อยละ 92.9) เช่นเดียวกับผู้ประทับใจส่วนมาก (ร้อยละ 50.0) แม้ในกรณีของผู้ที่ไม่ประทับใจจากถนนคนเดินแห่งอื่น ๆ ส่วนใหญ่ยังมีความรู้สึกเห็นด้วยอย่างยิ่งกับการปิดถนนชั่วคราวทั้งนี้อาจเป็นเพราะถนนชั่วคราวมีเอกลักษณ์ ซึ่งสามารถเป็นถนนคนเดินได้ด้วยตนเองต่างจากถนนคนเดินแหล่งอื่น ๆ ที่มักถูกจัดกิจกรรมขึ้นเพื่อให้เป็นถนนคนเดินกิจกรรมดังกล่าว ได้แก่ การนำสินค้ามาขาย การจัดกิจกรรมการแสดงซึ่งสร้างทั้งความประทับใจและไม่ประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยว สำหรับผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 16.7 ที่รู้สึกไม่เห็นด้วยกับการปิดการจราจรบนถนนชั่วคราวซึ่งน่าจะมาจากสภาพทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมบนถนนชั่วคราว ซึ่งยังไม่เป็นที่ประทับใจ สำหรับความคิดเห็นในการปิดการจราจรบนถนนชั่วคราวนั้นส่วนใหญ่ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัยมีความรู้สึกเห็นด้วยกับการปิดการจราจรในปัจจุบัน เนื่องจากในด้านผู้ประกอบการการปิดการจราจรทำให้กิจการดีขึ้นกว่าในช่วงไม่ปิดการจราจรถึงร้อยละ 30 ในด้านของผู้อยู่อาศัยรู้สึกเห็นด้วยกับการปิดการจราจร เนื่องจากสามารถพักผ่อนในยามวิกาลได้โดยปราศจากเสียงยานพาหนะรบกวน (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์) แต่ทั้งนี้ผู้ประกอบการและผู้อยู่อาศัย

แจ้งว่าควรมีบริการที่จอดรถที่สะดวกสบายกว่าในปัจจุบันเนื่องจากในปัจจุบันผู้ประกอบการและผู้
อยู่อาศัยต้องนำรถไปจอดบริเวณสำนักงานกองสลาก ในวัดชนะสงครามและอาคารจอดรถของ
ทางกรุงเทพมหานครในขณะที่มีการปิดการจราจรโดยเสียค่าจอดรถเป็นอัตราเหมาจ่ายคืนละ 50
บาทที่กองสลากและ 40 บาทที่วัดชนะสงครามทั้งนี้สามารถสรุปได้ว่าในการจัดทำถนนคนเดิน
จำเป็นที่จะต้องวางแผนอย่างรอบคอบ ซึ่งจะก่อให้เกิดความสวยงามในทางภูมิทัศน์เมืองส่งผลให้
ชุมชนสะดวกสบายนำอยู่อาศัยพร้อมทั้งสร้างความประทับใจแก่ผู้มาเยือนสิ่งเหล่านี้สามารถส่งผล
ดีต่อการท่องเที่ยวในระยะยาว

บทที่ 6

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการวิจัย

ปัจจุบันมีการปิดการจราจรในบริเวณถนนข้าวสารห้ามรถทุกประเภทเข้าตั้งแต่เวลา 17.00 – 03.30 น. เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้คนลงมาเดินบนพื้นผิวจราจรได้โดยสะดวก แม้ในทางปฏิบัติอาจมีรถยนต์ส่วนบุคคล และรถตู้บริษัททัวร์รวมทั้งจักรยานยนต์รับจ้างสัญจรบนถนนบ้าง แต่โดยรวมแล้วมิสร้างปัญหาให้กับผู้สัญจรบนท้องถนนมากเหมือนในอดีตและจากการสัมภาษณ์ผู้คนที่อยู่ในชุมชน ได้แก่ ตัวแทนเจ้าของกิจการและตัวแทน ผู้พักอาศัยจำนวน 10 ราย พบว่าส่วนใหญ่มีความคิดเห็นตรงกันว่าควรปิดการจราจรบนถนนข้าวสาร และจากการสำรวจความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเกี่ยวกับถนนข้าวสารโดยใช้แบบสอบถาม 250 ชุด พบว่านักท่องเที่ยว ร้อยละ 43.6 แสดงความเห็นด้วยอย่างมากในการปิดถนนข้าวสาร รองลงมาคือ ผู้ที่เห็นด้วย ร้อยละ 32.0 และจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรซึ่งปรากฏผลการวิเคราะห์ออกมาว่าผู้ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินร้อยละ 58.6 เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการปิดการจราจร รองลงมา คือ ผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดิน และเห็นด้วยกับการปิดการจราจร มีจำนวนร้อยละ 28.3 ดังนั้น จึงสามารถสรุปได้ว่าประชากรในชุมชน ได้แก่ นักท่องเที่ยว เจ้าของกิจการและผู้มีบ้านพักอาศัยส่วนใหญ่รู้สึกเห็นด้วยกับการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารเพื่อให้เป็นถนนคนเดิน

จากการลงพื้นที่สำรวจพบว่าถนนข้าวสารเป็นถนนที่อยู่ใกล้แหล่งท่องเที่ยวสำคัญหลายแห่งในกรุงรัตนโกสินทร์และมีสิ่งน่าสนใจหลายประการอยู่ตลอดถนน เช่น มีร้านอาหารหลายร้านเป็นแหล่งจับจ่ายสินค้าและบริการ เป็นที่รวมของที่พักราคาประหยัด ฯลฯ สมควรได้รับการพัฒนาคุณภาพให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเนื่องจากถนนนั้นถือเป็นหน้าเป็นตาของเมืองถ้าถนนดูน่าสนใจเมืองจะดูน่าสนใจแต่ถ้าถนนดูน่าเบื่อมีแต่ความสกปรกปราศจากความสวยงามเมืองนั้นก็ดูจะขาดเสน่ห์ไป ดังนั้นการปรับปรุงให้ความใส่ใจกับถนนส่งผลดีต่อชีวิตประจำวันของผู้อยู่อาศัยในเมืองและการทำเมืองให้มีทางสำหรับคนเดินเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงกันทั้งเมืองเป็นการให้โอกาสแก่คนเมืองทุกคนได้มีความสุขกับชีวิตในเมืองมากยิ่งขึ้น (Breines. 1974 : 11) สำหรับถนนข้าวสารนั้นหากมีการปิดการจราจรอย่างเป็นระบบตามความต้องการของชุมชน และพัฒนาปรับปรุงด้านสาธารณูปโภคสาธารณูปการและด้านภูมิทัศน์ย่อมส่งผลดีต่อชุมชนดังต่อไปนี้

1) ช่วยลดมลภาวะทางอากาศให้กับชุมชนเนื่องจากจากการสำรวจพื้นที่พบว่ามลภาวะทางอากาศในบริเวณถนนข้าวสารส่วนใหญ่เกิดจากยานพาหนะที่สัญจรผ่านเข้าออกในช่วงที่มีได้ปิดการจราจร และจากการสำรวจความคิดเห็นพบว่านักท่องเที่ยวร้อยละ 31.6 มีความคิดเห็นว่าการเปิดการจราจรช่วยลดมลภาวะทางอากาศได้เป็นอย่างดี

2) สภาพสิ่งแวดล้อมและสาธารณูปโภคจะได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้นในส่วนของร่มเงาและที่นั่งพักผ่อนเป็นส่วนที่ตัวแทนชุมชนให้ความสำคัญมากโดยทางตัวแทนชุมชนมีความเห็นว่าการเพิ่มเติมด้านร่มเงา และที่นั่งพักผ่อนเป็นลำดับแรกสำหรับนักท่องเที่ยวมีความเห็นว่าการปรับปรุงถึงร้อยละ 40.8 ความเพียงพอของถังขยะควรปรับปรุงถึง ร้อยละ 49.2 เรื่องบาทวิถีที่ถูกเบียดบังจากแผงขายสินค้าเดิมบาทวิถีกว้างด้านละ 2.30 เมตรแต่ถูกแผงขายสินค้าเบียดบังจึงเหลือพื้นที่กว้างประมาณด้านละ 1.50 เมตรเพื่อการสัญจร ควรให้ปรับปรุงร้อยละ 46.0

3) กิจการค้าของผู้ประกอบการบนถนนข้าวสารจะได้รับผลตอบแทนที่ดียิ่งขึ้นกว่าในปัจจุบันสืบเนื่องจากการปรับปรุงสาธารณูปโภคและสิ่งแวดล้อมให้สวยงามและการปิดการจราจรที่เป็นระบบระเบียบจะทำให้ผู้ที่มาถนนข้าวสารมีเวลาเดินเลือกซื้อสินค้าบนถนนได้โดยรู้สึกปลอดภัยจากยวดยานพาหนะและสามารถดึงดูดกลุ่มคนที่หลากหลายให้มาสู่ถนนข้าวสารเพื่อจับจ่ายสินค้าได้มากกว่าในปัจจุบัน ทางตัวแทนชุมชนมีความเห็นว่าการค้าขายระหว่างช่วงปิดการจราจรดีกว่าช่วงที่มีได้ปิดการจราจรถึงร้อยละ 30

4) การที่ถนนข้าวสารถูกปิดการจราจรและทำเป็นถนนคนเดินเช่นในปัจจุบันเป็นการสนับสนุนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากบริเวณถนนข้าวสารขาดแคลนที่จอดรถดังนั้น นักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 42.8 นิยมเดินทางมาถนนข้าวสารด้วยรถโดยสารประจำทางที่เหลือเป็นรถรับจ้าง มีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่เดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 20.4)

5) เมื่อถนนข้าวสารได้รับการพัฒนาให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยสวยงามทางด้านภูมิทัศน์ถูกต้องตามลักษณะผังเมืองที่ดีจะทำให้การสอดส่องดูแลของทางเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เป็นไปโดยสะดวกซึ่งส่งผลดีในด้านปัญหาสังคมที่กำลังมีอยู่ และขึ้นชื่อในถนนข้าวสาร ได้แก่ ปัญหาอาชญากรรมฉกชิงวิ่งราวทรัพย์สินนักท่องเที่ยว การขายบริการทางเพศ การมั่วสุมเสพยาเสพติดในที่ลับตาคน การมั่วสุมในสถานบันเทิงยามค่ำคืน ฯลฯ เนื่องจากสภาพแวดล้อมดี ย่อมดึงดูดกลุ่มคนที่นิยมธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่ดีให้เข้ามาเที่ยวชมรวมทั้งกลุ่มคนที่เคยไม่นิยมถนนข้าวสาร เนื่องจากกลัวปัญหาดังกล่าวก็จะเริ่มเปลี่ยนทัศนคติถนนข้าวสารก็จะเริ่มถูกพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีระดับดีขึ้นกว่าในปัจจุบัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อด้านบวกทั้งในด้านวิถีชีวิตของชุมชนและด้านการท่องเที่ยว

แม้ว่าการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารจะมีข้อดีหลายประการแต่จากการวิจัยพบว่าการปิดการจราจรบนถนนข้าวสารก็มีข้อเสียที่เกิดกับชุมชนหลายประการเช่นกันสรุปได้ดังต่อไปนี้

1) การเข้าออกของผู้อยู่อาศัยในบริเวณถนนข้าวสารอาจไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร เนื่องจากในช่วงที่ยังไม่ปิดการจราจรคือระหว่างเวลา ก่อน 17:00 น. ผู้อยู่อาศัยและเจ้าของกิจการสามารถนำรถสัญจรผ่านถนนข้าวสารได้ตามปกติแต่ในช่วงปิดการจราจรจะมีการห้ามจอดรถตลอด 2 ข้างทางผู้มีรถจึงต้องนำรถไปจอดในสถานที่จอดรถชั่วคราวได้แก่ ซอยรามบุตรี ตรอกมะยม วัดชนะสงคราม อาคารจอดรถของกรุงเทพมหานครและกองสลาก ซึ่งสถานที่จอดรถดังกล่าวไม่สามารถอำนวยความสะดวกในการจอดรถให้กับชุมชนและนักท่องเที่ยวเท่าที่ควรเนื่องจากมีสภาพที่แออัดคับแคบ

2) ความปลอดภัยทางด้านอัคคีภัยเนื่องจากบริเวณถนนข้าวสารเป็นถนนที่มีขนาด 2 ช่องทางจราจรความกว้างประมาณ 12.30 เมตร พื้นที่บนบาทวิถีกว้างประมาณข้างละ 2.30 เมตร (สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร. 2547)ตลอดสองข้างทางบาทวิถีและซอยเชื่อมพื้นที่ข้างเคียงเต็มไปด้วยแผงขายสินค้า ซึ่งมีนักท่องเที่ยวเดินชมสินค้าหนาแน่นโดยเฉพาะในช่วงปิดการจราจรจากสภาพการณ์ดังกล่าวหากเกิดอัคคีภัยขึ้นย่อมสร้างความเสียหายแก่ชุมชน และนักท่องเที่ยวได้อย่างมากมาย

3) วัฒนธรรมดั้งเดิมแบบไทย ๆ เริ่มสูญหายไปเนื่องจากถูกแทนที่จากวัฒนธรรมตะวันตกหรือกลายเป็นวัฒนธรรมไทยที่จัดทำเพื่อสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว เช่น งานสงกรานต์ที่ถนนข้าวสาร ซึ่งทำเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแต่จากการเก็บข้อมูลพบว่า งานสงกรานต์ที่ถนนข้าวสารมิใช่งานสงกรานต์ที่ดั้งเดิมตามประเพณีไทยสมัยโบราณแต่กลับเป็นงานที่อันตรายต้องมีตำรวจควบคุมความปลอดภัย

4) ความสะดวกของการใช้ชีวิตของชุมชน และนักท่องเที่ยวเนื่องจากในระหว่างปิดการจราจรหากมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นกับผู้ที่อยู่ในบริเวณดังกล่าว เช่น อุบัติเหตุหรือความเจ็บป่วยแม้ว่าจะอนุญาตให้รถพยาบาล หรือรถรับจ้างเข้าไปในพื้นที่ได้แต่ในทางปฏิบัติอาจจะไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควรเนื่องจากช่วงปิดการจราจรเป็นช่วงที่มีประชาชนอยู่ในบริเวณถนนข้าวสารกันอย่างหนาแน่น

6.2 ข้อเสนอแนะ

1) เวลาเปิด – ปิดการจราจร

สำหรับช่วงเวลาปิดถนนชั่วคราวในปัจจุบันคือ 17.00 – 03.30 น. ของทุกวัน ซึ่งทั้งนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการในชุมชนมีความเห็นว่าเหมาะสม (ร้อยละ 43.6) รวมทั้งมีข้อเสนอเพิ่มจากนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ว่าควรเพิ่มเวลาปิดการจราจรบนถนนชั่วคราวเป็นปิดการจราจรตลอดทั้งวันในช่วงสุดสัปดาห์ (ร้อยละ 66) รองลงมาเห็นว่าควรปิดในการจราจรช่วงวันจันทร์ถึงศุกร์ตลอดทั้งวัน (ร้อยละ 18.8) ที่เหลือเห็นว่าปิดเวลาดังปัจจุบันเหมาะสมที่สุดแล้วและไม่มีความคิดเห็นเพิ่มเติม (ร้อยละ 15.2) จากค่าตัวเลขร้อยละ ดังกล่าวสามารถสรุปช่วงเวลาปิดการจราจรบนถนนชั่วคราวได้ดังนี้ วันจันทร์ถึงศุกร์สามารถปิดการจราจรได้ในเวลาปัจจุบัน คือ 17:00 – 03:30 น. ส่วนในช่วงวันเสาร์อาทิตย์ให้เพิ่มเวลาปิดการจราจรเป็นตลอด 24 ชั่วโมง

2) ประเภทของยานพาหนะที่อนุญาตให้ผ่าน

ข้อมูลจากแบบสอบถามพบว่าจำนวนผู้ที่เห็นว่าควรห้ามรถทุกชนิดผ่านเข้าบริเวณถนนชั่วคราวกับจำนวนผู้ที่เห็นว่าควรอนุญาตให้รถบางประเภทเข้าได้โดยกำหนดเป็นช่วงเวลามี ก้ำกึ่งกัน (ร้อยละ 51.6 และ ร้อยละ 48.0 ตามลำดับ) แต่เนื่องจากถนนชั่วคราวเป็นสถานที่ที่มีทั้งผู้ประกอบการธุรกิจ ผู้อยู่อาศัย และผู้มาพำนักพักพิงเป็นจำนวนมากมิใช่สถานที่ที่สำหรับมีไว้เพื่อมาเยี่ยมชมแบบเข้าไปเย็นกลับ ดังนั้น การปิดการจราจรเป็นการถาวรอย่างที่ทำนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ต้องการจึงมีผลกระทบต่อคนอีกกลุ่มอย่างแน่นอน เพราะฉะนั้น เพื่อความสะดวกของทั้งสองฝ่ายจึงต้องมีการปรับเปลี่ยนแผนบ้างเล็กน้อย จากการเสนอแนะของกลุ่มผู้อยู่อาศัยและผู้ประกอบการรวมทั้งนักท่องเที่ยวบางส่วนมีความเห็นว่าควรอนุญาตให้รถบางประเภทเข้า ออกบริเวณถนนชั่วคราวได้ เนื่องจากมีความจำเป็นต่อคุณภาพชีวิตของชุมชน ประเภทของรถดังกล่าว ได้แก่ รถพยาบาล รถจัดเก็บขยะ และรถรับจ้าง เป็นต้น ซึ่งรถประเภทดังกล่าวสามารถเข้าออกได้ตลอดเวลา ส่วนรถของชาวชุมชนและรถตู้ของบริษัทธุรกิจนำเที่ยวให้ไปเข้าออกทางตรอกมะยม และซอยรามบุตรีซึ่งเป็นซอยที่อยู่ด้านหลังอาคารเรือนแถวทั้งสองด้านของถนนชั่วคราวแทน สำหรับรถสองล้อให้เข้าออกได้ในเวลาก่อนปิดการจราจรเช่นเดียวกับในปัจจุบัน

3) ด้านภูมิทัศน์

พื้นที่ถนนชั่วคราวควรปูอิฐบล็อกแทนการลาดยางเพื่อความสวยงามแต่ควรเหลือ พื้นที่ถนนไว้ 1 ช่องจราจรเพื่อให้รถดับเพลิงขนาดกลางและรถอื่นสัญจรได้โดยสะดวกเวลาไม่ปิดการจราจร นอกจากนี้ควรเพิ่มเติมให้มีที่นั่งพักผ่อนเพราะโดยปกติมนุษย์จะเดินโดยไม่หยุดประมาณ 520 ฟุต หรือ 150 เมตร (Owen. 1972) แต่ถนนชั่วคราวตลอดทั้งสายซึ่งมีความยาว 397 เมตรไม่มีที่นั่งพักผ่อนสาธารณะ ซึ่งสามารถจัดได้หลายรูปแบบให้เหมาะสมกับพื้นที่พร้อมทั้งปลูกต้นไม้เพิ่มร่ม

เงาความร่วมมือและช่วยกำบังเสียงรบกวนที่เกิดจากยานพาหนะรวมทั้งเสียงรบกวนจากการพูดคุยส่งเสียงดังของนักท่องเที่ยวที่มาสังสรรค์กันตามร้านอาหารและสถานบันเทิงอย่างหนาแน่นในช่วงปิดการจราจร

4) ด้านกายภาพ

หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องความสะอาดในที่นี้ คือ ทางกรุงเทพมหานครควรทำข้อตกลงในการจัดวางถังขยะกับทางผู้ประกอบการบนถนนข้าวสารให้มีตำแหน่งที่แน่นอน ทั้งนี้เพื่อความสะดวกของผู้ไปเยือน และความสะอาดสุขอนามัยของพื้นที่เนื่องจากในปัจจุบันถนนข้าวสารตลอดทั้งสายมีถังขยะอยู่เพียงสองใบช่วงต้นของถนน ซึ่งไม่เพียงพอกับปริมาณขยะโดยเฉพาะเวลาปิดการจราจรประชาชนที่อยู่บริเวณถนนข้าวสารไม่สามารถหาถังขยะมารองรับขยะได้สร้างความสกปรกให้พื้นที่ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากทางผู้รับผิดชอบกล่าวว่าไม่สามารถตกลงกับผู้ประกอบการได้ว่าจะวางถังขยะไว้ตำแหน่งใดจึงจะไม่กีดขวางหน้าร้านวิถีแก้ปัญหา คือ เห็นรถที่มีถังขยะตั้งอยู่เพื่อคอยรับขยะจากห้างร้าน และประชาชนที่ผ่านไปมาวิธีการนี้ช่วยบรรเทาความสกปรกได้ระยะหนึ่งเท่านั้นแต่การเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานควรต้องคำนึงถึงความสะอาดด้วย จึงเป็นเรื่องจำเป็นในการจัดหาตำแหน่งที่แน่นอนของถังขยะและควรจัดวางในปริมาณที่เหมาะสม

บรรณานุกรม

- กาญจนา แก้วเทพ. 2543. มองสื่อใหม่ สังคมใหม่. กรุงเทพฯ : เอดิชั่น เพรส โปรดักส์.
- กาญจนา นาคพันธุ์. 2524. กรุงเทพฯเมื่อปี 70 ปีก่อน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์พิมพ์เมต.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540. เอกสารประกอบการวางแผนการท่องเที่ยว เล่มที่ 1
สรุปแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับประเทศ. กรุงเทพฯ : กองวางแผนโครงการ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540. เอกสารประกอบการวางแผนการท่องเที่ยว เล่มที่ 7
สรุปแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับประเทศ. กรุงเทพฯ : กองวางแผนโครงการ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2540. เอกสารประกอบการวางแผนการท่องเที่ยว
เล่มที่ 10 สรุปคู่มือการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวทางด้านกายภาพ. กรุงเทพฯ :
กองวางแผนโครงการ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2538. ความหมายและความสำคัญของการท่องเที่ยว :
เอกสารนโยบายการท่องเที่ยว 2540-2546. กรุงเทพฯ : ฝ่ายข่าวสารการท่องเที่ยว.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545. รายงานสถิติประจำปี 2544. กรุงเทพฯ : กองสถิติ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. 2545. แงศอก แงศอก. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ :
กองบริการข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์.
- กระทรวงมหาดไทย. 2547. แผนผังการใช้ที่ดินเขตพระนคร. [Online]. Available :
<http://www.dpt.go.th/home/dptindex.html>.
- กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม. 2539. โครงการกรุงรัตนโกสินทร์.
พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม.
- เกรียงศักดิ์ หัสนิธิ. 2544. "กทม. กับบทบาทในการพัฒนาการท่องเที่ยว". จุลสารการท่องเที่ยวปีที่ 20 ฉบับที่ 2 : 16-21.
- กรุงเทพมหานคร. 2542. "บางกอก อะชีดี ออฟ คันเจอร์." กทม. สารฉบับกลุ่ม
เขตวังทองหลางเปิดแผนท่องเที่ยวปี 2000. 1(2) : 15.
- คณะกรรมการศึกษาและแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและการขนส่ง. 2536. "การศึกษา
มาตรการควบคุมการจราจร/ จำกัดการจราจร." วิศวกรรมสาร. 46 : 79.
- คณะนิเทศศาสตร์. 2545. เปิดความคิดปิดถนน...คนเดิน. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

- คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์. 2540. โครงการศึกษาและออกแบบเส้นทางเดินเท้า
เพื่อการท่องเที่ยว (Tourist Walking)หรือยานพาหนะประจำทาง (ระยะสั้น)
ในพื้นที่เขตกทม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- คัมภีร์ คุปกันต์และคณะ. 2542. "ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาถนนชั่วคราวให้เป็น
แหล่งพักผ่อนของนักท่องเที่ยวแบบประหยัด : ศึกษาเพื่อเสนอโครง / มาตรการพัฒนา."
วิทยานิพนธ์คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- เจมส์ แอล เครตัน. ม.ป.ป.. คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตัดสินใจของชุมชน.
แปลโดย ศ. นพ. วันชัย วัฒนศัพท์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : ศูนย์สันติวิธีเพื่อพัฒนา
ประชาธิปไตย สถาบันพระปกเกล้า.
- ชัชวาล วัฒนบรรจง. 2539. "แนวทางการวางแผนเพื่อแก้ปัญหาจราจรด้วยการเปิดเขตเดินเท้า
พิเศษในย่านสีลม." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชา
การวางผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชาติชาย เทพแบ่ง ให้สัมภาษณ์, 12 กุมภาพันธ์ 2546. อุมพร ภาสุขนิรันต์ ผู้สัมภาษณ์.
การทำถนนคนเดินในประเทศไทย. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.
- ถกล บุญพจนสุนทร ให้สัมภาษณ์, 21มกราคม 2546. อุมพร ภาสุขนิรันต์ ผู้สัมภาษณ์.
ลักษณะนักท่องเที่ยวบนถนนชั่วคราวและความคิดเห็นในการเป็นถนนคนเดิน.
ร้านชั่วคราวเซ็นเตอร์.
- ไทยฟ้า ชยวระภา ให้สัมภาษณ์, 20 เมษายน 2546. อุมพร ภาสุขนิรันต์ ผู้สัมภาษณ์.
ทัศนคติเกี่ยวกับการเป็นถนนคนเดินของถนนชั่วคราว. ถนนชั่วคราว.
- ธนพล มณีรัตน์. 2542. "ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในการให้บริการของรถ
โดยสารปรับอากาศไมโครบัส." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ธรรมบุญ ลัดพลี. 2506. เศรษฐกิจการขนส่ง. พิมพ์ครั้งที่5. กรุงเทพฯ : อักษรสาสน์.
- ธวัช เอี่ยมเจริญ. 2536. "บทบาทที่พึงแบบประหยัดสำหรับนักท่องเที่ยวที่มีต่อชุม
ชนเมือง : ศึกษาบริเวณถนนชั่วคราว." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางผังเมือง บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นาย ข. ไซ (นามแฝง). 2541. "สวัสดิ์ชั่วคราวไร้ด." เทียบรอบโลก. 124 – 130.
- บุญทัศน์ ลัทธิปัญญา. 2541. "ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรู้และทัศนคติเกี่ยว
กับทรัพยากรป่าไม้ของประชาชนในเขตป่าสวน : กรณีศึกษาในประเทศไทย."
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

- บริษัท ชินครอนกรุ๊ป จำกัด. 2544. แผนแม่บท เพื่อ การอนุรักษ์และพัฒนา
กรุงรัตนโกสินทร์. กรุงเทพฯ : พิมพ์วรรณการพิมพ์.
- ปริญญา มัทธนนทวิ. 2538. "แนวทางการกำหนดมาตรการควบคุมที่จอดรถยนต์สำหรับอาคารใน
พื้นที่ที่มีการบริการของระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา ย่านศูนย์กลางธุรกิจถนนสีลม."
วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง บัณฑิต
วิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พนารัตน์ ไม่หลงชิว. 2545. "การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพภายในชุมชนเขตพื้นที่ท่องเที่ยวทาง
ประวัติศาสตร์ : กรณีศึกษา บริเวณชุมชนบางลำพู กรุงเทพมหานคร." วิทยานิพนธ์การ
วางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- พิษณุโรจน์ พลับรู้อการ. 2540. Urban Transport. ม.ป.ป.
- ภราเดช พยัฆวิเชียร. 2541. "สนทนาประสาท่องเที่ยว". อนุสารอศท. 2541 ฉบับที่ 6 : 38.
ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531. คู่มือ
พัฒนาภูมิทัศน์เมืองเพื่อการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ยงธนิศร์ พิมพ์เสถียร. 2541. ทฤษฎีการอนุรักษ์. กรุงเทพฯ : ภาควิชาการวางแผนภาค
และเมือง. สถาบันเทคโนโลยีเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- ยรรยง นพคุณ ให้สัมภาษณ์, 12 กุมภาพันธ์ 2546. อุมพร ผาสุขนิรันต์ ผู้สัมภาษณ์.
การทำถนนคนเดินในประเทศไทย. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
รังสรรค์ ต่อสุวรรณ. 2535. "การสัมมนา กทม. และปริมณฑลในศตวรรษหน้า."
วารสารวงการก่อสร้าง. 83 : 118.
- ระหัตถ์ โรจน์ประดิษฐ์. 2546. การวางแผนชุมชนฉบับราชอาณาจักร. กรุงเทพฯ :
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จำไพพรรณ แก้วสุริยะ. 2530. "เที่ยวกรุงรัตนโกสินทร์". อนุสารอศท. 2530 ฉบับที่ 9 : 18.
- วิชาญ บริรักษ์กุล, พ.ต.อ. ให้สัมภาษณ์, 21 มีนาคม 2546. อุมพร ผาสุขนิรันต์
ผู้สัมภาษณ์. การจัดการระบบการจราจรบนถนนข้าวสารและทัศนคติเกี่ยวกับการ
เป็นถนนคนเดินของถนนข้าวสาร. สน. ชนะสงคราม.
- วีรวรรณ ศิตติสาร. 2530. การจราจรกับผังเมือง. ขอนแก่น : คณะวิศวกรรมศาสตร์.
มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ศูนย์ส่งเสริมการท่องเที่ยวกรุงเทพมหานคร. 2545. Bangkok – Bangkok. กรุงเทพฯ : บริษัท
คอนฟอร์ม พับลิชชิ่ง จำกัด.

- เสน่ห์ ญาณสาร. 2538. *ภูมิศาสตร์เมือง*. เชียงใหม่ : ภาควิชาภูมิศาสตร์. คณะสังคมศาสตร์.
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์. หนังสืออาษา 03 :42. กรุงเทพฯ : ไฟล์
อิมเมจพรีนติ้ง กรุ๊ป.
- สิทธิพร ภิรมย์รัตน์. 2541. *การวางแผนและผังชุมชนเมือง : ประสบการณ์ของสหรัฐอเมริกา*. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุชนิรันดร์ ท่วมยิ้ม. 2544. "การใช้รถรางทดแทนรถนำเที่ยวในเขตพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์เพื่อ
ประหยัดพลังงานทางด้านจราจร." วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย. สถาบันเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สุนิภา กระจ่างรัตน์. 2533. "วิมานของนักเดินทางบนถนนข้าวสาร". *สารคดี*. ปีที่ 5 ฉบับที่ 59
(มกราคม) : 124-134.
- สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร คณะที่ปรึกษา เอ็มไอที และคณะที่ปรึกษาดีซี. 2539.
The Bangkok Plan ผังเมืองกรุงเทพมหานคร. มทป.
- สำนักโยธากรุงเทพมหานคร. 2547. *ขนาดถนนในกรุงเทพมหานคร*. [Online].
Available : <http://www.bma.go.th/yota>.
- สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร. 2547. *แผนที่เขตพระนคร*. [Online]. Available :
<http://www.bma.go.th/policy/policy.html>.
- สำเนียง มณีกาญจน์และสมบัติ จำปาเงิน. 2535. *หมายเหตุเมื่อกรุงรัตนโกสินทร์สองร้อยปี*.
กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์ท.
- อพิสิทธิ์ ธีรจรรุวรรณ. 2541. "Walking Street ชีวิตและสีสันของคนเมือง." *ศิลปวัฒนธรรม*.
ปีที่ 19.
- อัษฎางค์ ไปราณานนท์. 2520. "รายงานการศึกษาและวิจัยการจราจรกรุงเทพฯ และการวางแผน
ทางกายภาพ." *วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร*. 1 : 128.
- Allen, Shirley W., and Leonard, Justin W. 1966. *Conserving Natural Resources*.
New York : McGraw-Hill Book.
- Breines, Simon. 1974. *The Pedestrian Revolution Streets without Cars* 6 –11.
Vintage Book .
- Clare A. Gunn Texas. *Tourism Planning*. New York. A&M University :Crane Russak .

- Department of the Environment Transport and the Regions 2002. "Walking Street."
 [Online]. Available : <http://www.localtransport.dtlr.gov.uk/walk/walkb4.htm>. 2002.
- Des Voeux Road Central 2002. "Pedestrianisation Focussed Study – Final Report."
 [Online]. Available : <http://www.hkip.org.hk/Freport1.htm>.
- Elkin, T. et. al. 1991. *Reviving The City : Towards Sustainable Urban Development*.
 Friends of The Earth.
- Elmberg, C.M. 1977. "Gothenburg Transport Development." in Cresswell, R., editor.
Passenger Transport and the Environment. Great Britain : Leonard Hill.
- Hinckley Town Center Improvements. 2002. *Have You Say*. [Online].
 Available : www.leics.gov.uk/p_t/tpi/traffic-calming/hinkley/news.htm.
- Hunnicut, J.M. and Neale. 1976. "Washington D.C. Parking, Loading and
 Terminal Facility." In Baerwald, J.E. et al., editor. *Transportation and Traffic
 Engineering Hand Book*. New Jersey, USA. : Prentice – Hall Inc.
- International Institute of Energy Conservation. 1995. *Transport Growth in Bangkok : Energy,
 Environment, And Traffic Congestion*. 31 March.
- Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. USA. : The MIT Press.
- Murphy, P.E. 1985. *Tourism A Community Approach*. New York. USA. : Methuen.
- National Tourism Policy Study. 1976. *A Conceptual Basis for the National
 Tourism Policy Study*. Washington, D.C., U.S. : Government Printing office.
- Needham. 1977. *How Cities Work : An Introduction*. Oxford : Pergamon.
- Northam, R.M. 1974. *Urban Geography*. 2 nd ed. New York : John Wiley and Sons.
- Owen, W. 1972. *The Accessible City*. Washington D.C., N.W. : Brooking Institution.
- P. Moriarty. *Car Travel : Asia can't follow Austria's path* 38. Moriarty Vol . 9
 No. 2 June 2000. *Road & Transport Research*. Town. n.d..
- Pasuknirant, Sopark. 1981. "Towards The Tourism Activity Analysis With A Case Of
 Tourism Development In Thailand." Master of Science, in the Department of
 Architecture, Heriot – Watt University.
- Richards, B. 1990. *Transport in The Cities*. Great Britain : Architecture Design and
 Technology Press.
- Seaford. 2002. *Pedestrianisation of Streets – An issue Affecting Seaford*. [Online].
 Available : <http://www.pavilion.co.uk/seaford/issuestaff/pedestrianisation.htm>.

- Soberman R. and Hazard H. 1980. *Canadian Transit Handbook*. University of Toronto – York University. Joint Program in Transportation.
- The Department of Transportation 2002 :UK.. *Developing a Strategy for Walking*. [Online]. Available : <http://www.localtransport.dtlrgov.uk/walk/wlkb4.htm>
- Wright, C.L. and Turkienice, B. 1988. *Brasilia and the Ageing of Modernism Cities*. n.p.
- Worskett, R. 1969. *The Character of Towns*. London. The Architectural Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวไทย

**แบบสำรวจทัศนคติของนักท่องเที่ยวที่มีต่อการปิดการจราจร
บนถนนข้าวสารเพื่อจัดทำถนนคนเดิน**

โดย : นางสาวอุมาพร ผาสุขนิรันต์ นักศึกษาระดับปริญญาโท ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

กรุณาทำเครื่องหมายหน้าข้อความตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ก. คุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. เพศ

ชาย หญิง

2. อายุ

ต่ำกว่า 20 ปี 20 – 30 ปี 31 – 40 ปี
 41 – 50 ปี 51 – 60 ปี 61 ปีขึ้นไป

ข. ความเกี่ยวพันของผู้ตอบแบบสอบถามกับถนนข้าวสาร

3. ท่านเดินทางมาถนนข้าวสารเป็นจำนวนมากเท่าไร

1 – 2 ครั้ง 3 – 4 ครั้ง 5 – 6 ครั้ง 7 ครั้งขึ้นไป
 อื่นๆ.....(โปรดระบุ)

4. วัตถุประสงค์ที่ท่านมาถนนข้าวสาร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

เดินเที่ยว ซื้อของ, ถักผม, ตกแต่งร่างกาย เที่ยวสถานบันเทิงยามค่ำคืน
 เข้า guesthouse นัดเพื่อน อื่นๆโปรดระบุ.....

5. ช่วงวันเวลาที่ท่านมักจะมาถนนข้าวสาร

ช่วงเช้าวันเสาร์ – อาทิตย์ ช่วงเช้าวันจันทร์ - ศุกร์
 ช่วงบ่ายวันเสาร์ – อาทิตย์ ช่วงบ่ายวันจันทร์ - ศุกร์
 ช่วงเย็นถึงค่ำวันเสาร์ – อาทิตย์ ช่วงเย็นถึงค่ำวันจันทร์ - ศุกร์
 อื่นๆ..... (โปรดระบุ)

6. ท่านใช้เวลาที่ถนนข้าวสารนานเท่าไร

1 ชั่วโมง 2 – 3 ชั่วโมง 3 – 4 ชั่วโมง
 5 – 6 ชั่วโมง อื่นๆ..... (โปรดระบุ)

7. ท่านเดินทางมาถนนข้าวสารโดยวิธีใด

- [] รถยนต์ส่วนบุคคล [] รถประจำทาง [] รถรับจ้าง
 [] เดิน [] อื่นๆ โปรดระบุ

ค. ความคิดเห็นเกี่ยวกับถนนข้าวสารของผู้ตอบแบบสอบถาม

8. สิ่งแวดล้อมบริเวณถนนข้าวสาร	ดีมาก	ดี	พอใช้	ควรปรับปรุง	ข้อเสนอแนะ
ความร่มรื่นและที่นั่งพักผ่อน					
จำนวนถังขยะ					
ความสะอาดบริเวณถนน					
ความสะอาดของอากาศ					
เสียงรบกวนจากสถานบันเทิงยามค่ำคืนหรือจากยานพาหนะ					

9. ลักษณะทางกายภาพและสาธารณูปโภคบริเวณถนนข้าวสาร	ดีมาก	ดี	พอใช้	ควรปรับปรุง	ข้อเสนอแนะ
ความกว้างของทางเท้า					
ความสะดวกในการเดินบนทางเท้า					
ความสม่ำเสมอของพื้นผิวทางเท้า					
ความสะดวกในการสัญจรบนพื้นผิวการจราจร					
ความเพียงพอของที่จอดรถ					
ความสะดวกในการเดินทางมาถนนข้าวสาร					

10. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรหากจะมีการปรับปรุงพื้นผิวการจราจรบางส่วนโดยการปูอิฐบล็อกเพื่อการสัญจรทางเท้าโดยเฉพาะ
- [] เห็นด้วย [] ไม่เห็นด้วย

11. สิ่งที่ท่านประทับใจเกี่ยวกับถนนข้าวสาร (โปรดเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยโดยใส่เลข 1 – 6)
-มีร้านอาหารเป็นจำนวนมาก
 -มีแหล่งบันเทิงที่หลากหลาย
 -มีกิจกรรมที่หลากหลายให้ทำ
 -มีผู้คนพูดภาษาอังกฤษได้เป็นจำนวนมาก
 -มีสินค้าให้เลือกซื้อหลายประเภท
 -มีที่พักราคาประหยัด

ง. การรับรู้ของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับถนนคนเดิน

12. ในปัจจุบันนี้มีการจัดกิจกรรมถนนคนเดินขึ้นอย่างแพร่หลายในจังหวัดต่างๆรวมทั้งกรุงเทพมหานคร จุดมุ่งหมายสำคัญเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ตัวอย่างถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จอย่างเห็นได้ชัด ได้แก่ ถนนสีลมและ ถนนสายวัฒนธรรม เป็นต้น ในส่วนตัวท่านเองเคยได้รับทราบกิจกรรมถนนคนเดินหรือไม่
- [] เคย [] ไม่เคย

13. ท่านเคยเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวหรือไม่ (หากตอบว่าไม่เคยให้ข้ามไปตอบข้อ 15)
- [] เคย [] ไม่เคย

14. หากท่านเคยเข้าร่วมกิจกรรมถนนคนเดินท่านรู้สึกอย่างไรกับกิจกรรมดังกล่าว
- [] ประทับใจมากที่สุด
 - [] ประทับใจ
 - [] เฉยๆ
 - [] ไม่ประทับใจ
 - [] ไม่ประทับใจมากที่สุด

ภาคผนวก ข

แบบสอบถามนักท่องเที่ยวภาษาอังกฤษ

A QUESTIONNAIRE FOR SURVEYING OF TOURISTS' ATTITUDE TOWARDS
PEDESTRIANISATION ON KHAO SAN ROAD

By Ms. Umapon Pasuknirant, Postgraduate student, Department of Urban and Environment planning,
King Mongkut's Insitute of Technology Ladkrabang

A . General Informant's Information

1. Gender

Male Female

2. Age

Below 20 21 – 30 31 – 40
 41 – 50 51 – 60 61 up

B. Informant and Khao San Road

3. How many times do you visit Khao San Road ?

1–2 3–4 5–6 7 up

4. Why do you visit Khao San Road ?

Strolling Shopping / Tattoo Painting Night Entertaining
 Renting a guesthouse Dating/ appointment Others.....

5. What time do you usually visit Khao San Road ?

Weekend Morning Weekday Morning
 Weekend Afternoon Weekday Afternoon
 Weekend Evening – Night Weekday Evening – Night
 Others..... (please specify)

6. How long do you stay in Khao San Road ?

1 day 2 – 3 days 3 – 4 days
 5 – 6 days Others.....(please specify)

7. How do you get to Khao San Road ?

Private Car Bus Taxi, Tuk Tuk, Motorcycle
 On Foot Others.....(please specify)

C. Informant's Opinion concerning Khao San Road

Environment on Khao San Road	Superb	Good	Fair	Should be Improved	Suggestion
Shading and Seat					
Number of Bins					
Road Cleanness					
Air Cleanness					
Noise Pollution from entertainment or vehicles					

9. Physical and InfraStructuring on Khao San Road	Superb	Good	Fair	Should be Improved	Suggestion
Path width					
Convenience on Foot Path					
Foot Path Surface Leveling					
Convenience of Walking on Road					
Parking Space					
Approaching Khao San Road					

10. What do you think about paving a part of the road with blocks for walkers ?

Agree

Do Not Agree

11. What are you impressed on Khao San Road ? (Use No. 1 – 6 from more – less)

- Plenty of food shops
- Variety of entertaining places
- Variety of activities
- A lot of English Speakers
- Variety of Commodities
- A lot of inexpensive guesthouses

D. Informant's Understanding concerning Walking Street .

12. Nowadays there are wide spread of walking street activities in several provinces including in Bangkok. The aim is to promote tourism. The most popular walking street is on Silom Road and Culture Street on Phra Athit Road . Have you ever heard of walking street activities (Thai Cultural Show , Street – Surface Painting, Local Product Selling) ?

- Yes No

13. Have you ever participated in those activities ? (If never , skip to no.15)

- Yes No

14. If you had been in those activities , what would you think about them ?

- Most Impressed
- Impressed
- Indifferent
- Least Impressed
- Unimpressed

E. Informant's attitudes towards making Khao San Road be a perfect walking street .

15. Now Khaosan Road post pond street closing from 05.00 – 10.00 pm. to 05.00 pm. – 03.00 am. What do you think about this case ?

- Strongly agree
- Agree
- Indifferent
- Disagree
- Strongly disagree

16. What do you think , if there would be no traffic on Khao San Road for a perfect walking Street ?

No more traffic

Vehicles should be permitted for a certain period

Others.....

17. If you can choose street closing time , what time will you choose for street closing ?

Weekend All Day

Weekday All Day

Others.....

18. Do you think there should permit ion for some kind of vehicles entry to Khao San Road during street closing or not ? (if not skip to no.20)

Permit

No Permit

19. If vehicles should be permitted, what kind of the following vehicles should be considered into Khao San road during street closing ?

.....Taxi

.....Tour Agency Van

.....Motorcycle

.....Personal Car

.....Garbage Keeping Car

..... Ambulance Car

20. If there are permission of some kind of vehicles entry into Khao San Road or street closing . Do you still want to come back to Khao San Road ?

Yes

Yes but sometimes

No

.....

ประวัติผู้เขียน

นางสาวอุมาพร ผาสุขนิรันต์ เกิดเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2521 ที่จังหวัดนนทบุรี สำเร็จการศึกษาวารสารศาสตรบัณฑิต (วิทยุ-โทรทัศน์) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2541 และศึกษาต่อระดับปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต หลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ปีการศึกษา 2543