

การวางผังและออกแบบเพื่อสร้างเมืองแห่งการเดิน

(Planning and Design for Walkable City)

โดย ฐาปนา บุญยประวีตร

Smart Growth Institute/thapana.asia@gmail.com/http://www.smartgrowthasia.com

Http://www.asiamuseum.co.th/http://www.smartgrowththailand.com

ความนำ

ความหมายของเมืองแห่งการเดินของ Congress the New urbanism หรือ CNUs ที่ว่า “เมืองแห่งการเดินหมายถึงเมืองที่ประชาชนมีโอกาสในการเดินและใช้โอกาสนั้นอย่างเป็นทางการในการส่งเสริมเศรษฐกิจและสุขภาพ” นั้น มีคำสำคัญให้พิจารณา 4 คำได้แก่ โอกาสในการเดิน การใช้อย่างเป็นกิจวัตร การส่งเสริมเศรษฐกิจ และการส่งเสริมสุขภาพ โดยคำสำคัญของคำแรกจัดเป็นองค์ประกอบด้านกายภาพที่เป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการเดินซึ่งเป็นผลจากการวางผังและออกแบบเมือง ส่วนสองคำสำคัญหลังนั้นจัดเป็นผลจากสองคำสำคัญแรกที่ชุมชนและประชาชนได้รับ ในบทความนี้จะชี้ให้เห็นว่า เกณฑ์การเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Principles) สามารถวางผังและออกแบบเมืองอย่างไรที่ทำให้เกิดปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการเดิน และผลประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับประกอบด้วยอะไรบ้าง โดยอ้างอิงตามข้อเสนอของบทความ ICIC เรื่อง Designing Walkable Downtown Help Cities Reap Real Benefits เขียนโดย Jeff Speck ผู้เขียนหนังสือเรื่อง The Walkable City



ภาพย่านพาณิชย์กรรม Robson Street เมืองแวนคูเวอร์ ที่ออกแบบปรับปรุงฟื้นฟูเพื่อให้เป็นใจกลางของชุมชนแห่งการเดินที่มีคุณภาพของเมือง

ที่มา: ฐาปนา บุญยประวีตร (กุมภาพันธ์: 2557)

การวางผังและออกแบบเมืองเพื่อสร้างโอกาสในการเดินที่เป็นกิจวัตร

การเติบโตอย่างชาญฉลาดกำหนดให้การวางผังและออกแบบเมืองเป็นไปตามความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสร้างเมืองแห่งการเดิน (Walkable City) จะต้องดำเนินการตาม 4 ขั้นตอนอันประกอบด้วย การ การ

วางผังยุทธศาสตร์ที่กำหนดให้ปรับเปลี่ยนกายภาพเป็นเมืองแห่งการเดินทาง การจัดทำนโยบายการวางผังเพื่อสร้างโอกาสให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงานและบริการสาธารณะด้วยการเดินทาง การสร้างนโยบายการออกแบบเมืองเพื่อให้หน่วยบริการและที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน และการจัดสร้างข้อกำหนดเพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมในการเดินทางรายละเอียดดังนี้



ภาพแสดงกายภาพถนนและอาคารบริการย่านชานเมืองพิษณุโลกที่ส่งเสริมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
ที่มา: สุภาพนา บุญยประวิตร (มีนาคม 2557)

การวางผังยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดให้เกิดการปรับเปลี่ยนกายภาพเป็นเมืองแห่งการเดินทาง โดยการระบุวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการดำเนินงานของทุกหน่วยงานให้จัดทำโครงการเพื่อส่งเสริมกายภาพตามเป้าหมาย “การเป็นเมืองแห่งการเดินทาง” และร่วมสร้างปัจจัยกระตุ้นให้ประชาชนใช้การเดินทางที่เป็นกิจวัตร การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และลดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและนันทนาการที่ขัดแย้งกับการเป้าหมายการส่งเสริมการเดินทาง ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์เมืองที่สร้างขึ้นจะต้องได้มาจากความเห็นชอบร่วมกันของประชาชน ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำนโยบายการวางผัง เพื่อสร้างโอกาสให้ประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงานและบริการสาธารณะด้วยการเดินทาง นโยบายนี้จะปรากฏอยู่ในสาระสำคัญของผังเมืองรวม (comprehensive plan) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ต้องกำหนดให้มีศูนย์พาณิชยกรรมผสมผสานที่อยู่อาศัยที่มีความกระชับ มีขอบเขตเนื้อเมืองที่ชัดเจน และภายในศูนย์จะต้องผสมผสานกิจกรรมประเภทต่างๆ อยู่อย่างครบถ้วน โดยใช้ฐานการคำนวณกิจกรรมทางเศรษฐกิจและนันทนาการที่ต้องตั้งอยู่ภายในศูนย์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ทั้งนี้ เพื่อลดความจำเป็นในการเดินทางระหว่างที่อยู่อาศัยกับแหล่งงาน และที่อยู่อาศัยกับหน่วยบริการพาณิชยกรรมและบริการสาธารณะ หรืออาจกำหนดการวางผังพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) เพื่อกระชับรูปทรงเมืองให้หนาแน่นบริเวณใจกลางและรอบรัศมี หรือสองข้างถนนในพื้นที่ศูนย์พาณิชยกรรม หรือการกำหนดประเภทกิจกรรมจำแนกตามรายแปลงที่ดินหรือสองข้างทาง (corridor) เพื่อสร้างอัตลักษณ์ให้เกิดขึ้นเฉพาะสถานที่ สำหรับผังโครงการคมนาคมและขนส่ง และผังโครงข่ายการขนส่งมวลชน จะต้องระบุระบบการสัญจรสีเขียว (Green Transportation) เป็นระบบการสัญจรหลักของประชาชน โดยให้ความสำคัญสำหรับระบบการสัญจรจากมากไปหาน้อยด้วยการเดินทาง การใช้จักรยาน การใช้ระบบขนส่งมวลชน และการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการวางแผนการลงทุนโครงข่ายทางเดินให้เชื่อมต่อกันทั่วทั้งย่าน ชุมชน และเมือง ทั้งนี้เพื่อปรับปรุงกายภาพเมืองให้เป็นเครื่องสร้างโอกาสในการการเดินทางของประชาชน

การสร้างนโยบายการออกแบบเมือง เพื่อให้หน่วยบริการและที่อยู่อาศัยตั้งอยู่ใกล้เคียงกัน อยู่ในระยะของการเดินถึง ด้วยการออกแบบปรับปรุงขนาดแปลงที่ดินให้สอดคล้องกับระยะการเดินถึง ระยะการเข้าถึงสถานีขนส่งมวลชน ตลาดสด โรงเรียน และหน่วยบริการชุมชน การออกแบบปรับปรุงรูปแบบอาคาร ขนาดอาคาร ประเภทและกิจกรรมการใช้อาคารที่รวบรวมผู้ใช้ประโยชน์ให้มีจำนวนเพียงพอต่อการสร้างเศรษฐกิจภายในพื้นที่ และสร้างโอกาสในการเดิน หรือการปรับปรุงสภาพด้านหน้าอาคาร กายภาพทางเดิน ภูมิทัศน์ถนน และสภาพแวดล้อมเมืองให้ดึงดูดใจ มีความปลอดภัย เป็นเครื่องดึงดูดการเดิน ส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้มีชีวิตชีวา และกระตุ้นการเดินในการสัญจรเชื่อมต่อระหว่างที่อยู่อาศัยกับสถานที่ทำงานและย่านพาณิชยกรรม



ภาพตัวอย่างการออกข้อกำหนดอาคารริมถนน Robson ให้อาคารชั้นหนึ่งเป็น window display เพื่อส่งเสริมการเดิน
ที่มา: สฐาปนา บุญยประวิตร (กุมภาพันธ์: 2557)

การจัดสร้างข้อกำหนด เพื่อส่งเสริมสภาพแวดล้อมในการเดิน เช่น การออกข้อกำหนดให้ผลประโยชน์สำหรับการปรับปรุงอาคารเก่าหรือสภาพด้านหน้าอาคาร กรณีของเมืองแวนคูเวอร์ เจ้าของอาคารหรือผู้เช่าที่ใช้ประโยชน์อาคารจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 25 ระยะเวลา 2 ปี หรือการลงทุนที่ก่อสร้างอาคารตามแบบที่เสนอแนะโดยเทศบาลก็จะได้รับผลประโยชน์ด้านภาษีเช่นเดียวกับการปรับปรุงอาคารเก่าเช่นกัน หรือการออกข้อกำหนดบังคับประเภทกิจกรรมตามผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน เช่น ในใจกลางย่านพาณิชยกรรมกำหนดให้ทุกอาคารมีความกว้างไม่น้อยกว่า 6 เมตรและมีระยะความสูงชั้นหนึ่งสูงจากระดับพื้นถึงคานชั้นแรกไม่น้อยกว่า 4 เมตรและกำหนดให้ด้านหน้าอาคารชั้นหนึ่งโปร่งแสงไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 เพื่อบังคับให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นห้องแสดงสินค้า ร้านอาหาร หรือร้านค้าบริการที่แสดงผลผลิตภัณฑ์เพื่อให้สภาพแวดล้อมสองข้างทางเต็มไปด้วยการจัดแสดงหน้าร้านหรือ window display เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า แนวทางการสร้างเมืองแห่งการเดินนั้น ต้องใช้องค์ประกอบการวางผังและการออกแบบทางกายภาพเป็นตัวชี้นำเพื่อกระตุ้น จูงใจ และบังคับให้พื้นที่วางผังและกิจกรรมการใช้ประโยชน์เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ สร้างจำนวนประชากรในพื้นที่ให้เป็นตัวขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ด้วยการเดินของประชาชนที่เป็นกิจกรรม

ผลประโยชน์ของการสร้างชุมชนแห่งการเดิน

Jeff Speck ได้บรรยายในงาน The CEOs for Cities conference โดยได้กล่าวถึงผลประโยชน์และความสำคัญในการพัฒนาสภาพแวดล้อมทางเดินเขตชั้นในของเมือง ไว้ 3 ประการ ดังนี้



การออกแบบปรับปรุงผิวทางเดินและทางข้ามของเมืองแวนคูเวอร์เพื่อสร้างความปลอดภัยสำหรับคนเดิน
ที่มา: รูปา นา นฤยประวิตร (กุมภาพันธ์: 2557)

ผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ เขาได้นำผลการศึกษาศึกษาพฤติกรรมของคนใน Gen-M หรือประชากรที่มีอายุระหว่าง 18-24 ปีหรือผู้ระหว่างการศึกษาระดับปริญญาโทหรืออยู่ในช่วงเริ่มต้นทำงานซึ่งระบุว่าคนใน Gen-M ต้องการอยู่อาศัยในย่านพาณิชยกรรม (downtown) หรือในบริเวณชั้นในของเมืองมากกว่าย่านชานเมือง (สอดคล้องกับผลการวิจัยหลายๆ ชิ้นที่ Smart Growth Thailand เคยนำเสนอไปแล้ว) เนื่องจากต้องการที่อยู่อาศัยใกล้เคียงที่ทำงาน ใกล้เพื่อน ใกล้สถานบันเทิง ใกล้ตลาดสดหรือร้านค้าปลีก ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จัดเป็นเครื่องกระตุ้นเศรษฐกิจในบริเวณศูนย์กลางพาณิชยกรรมใจกลางเมือง

ผลประโยชน์ด้านสุขภาพ เขาได้นำเอาผลการศึกษามากมาย จากแหล่งที่ยืนยันถึงผลประโยชน์จากการเดินซึ่งเป็นกิจกรรมทางกายที่ช่วยลดภาวะโรคอ้วนอันเป็นต้นเหตุของโรคภัยไข้เจ็บต่างๆ โดยสรุปได้ว่า ในพื้นที่เมืองที่เน้นการเดินหรือ walkable city จะเป็นพื้นที่ที่มีมลพิษทางอากาศน้อยกว่าเมืองที่เน้นการใช้รถยนต์หรือ automobile city เช่นเดียวกับโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเมืองประเภทแรกมีน้อยกว่า

ผลด้านสภาวะแวดล้อม เมืองแห่งการเดินจะเป็นเมืองที่ประหยัดการใช้พลังงาน เป็นเมืองที่ลดโลกร้อน และสร้างสภาวะแวดล้อมที่น่าอยู่

การสร้างกายภาพเมืองเพื่อส่งเสริมการเดิน

Jeff Speck ได้แสดงบันได 4 ขั้นในการสร้างเมืองแห่งการเดินหรือ Walkable Cities ไว้ดังนี้

1. เมืองควรสร้างเหตุแห่งการเดินและเหตุแห่งการพัฒนา เขาบอกว่านักผังเมืองไม่ควรคิดเพียงแค่ว่าจะส่งเสริมการเดินระหว่างบ้านไปยังที่ทำงานเท่านั้น แต่ต้องให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนพื้นที่ที่ก่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการเดินกับการใช้งาน นั่นก็หมายถึง ต้องมีความพยายามในการสร้างพื้นที่ให้เกิดการผสมผสานการใช้ประโยชน์ในย่านที่อยู่อาศัย ที่ทำงาน ร้านค้าปลีก สถานบันเทิง และอื่นๆ ให้พื้นที่เหล่านี้เป็น walkable ที่สมบูรณ์

2. สร้างทางเดินที่ปลอดภัย ข้อนี้มีความสำคัญมาก แต่มีการกล่าวถึงน้อย ขนาดของแปลงที่ดินที่ต้องมีขนาดใหญ่เกินไป และการเพิ่มความปลอดภัยบนทางเดินให้มากขึ้น

3. สร้างทางเดินให้มีความสะดวกสบาย ออกแบบสถานีจอดรถให้อยู่ใจกลางของแปลงที่ดิน ปรับปรุงกายภาพทางเดินให้งดงามด้วยต้นไม้ สวนหย่อม และดูแลสภาพหน้าร้านให้มีความสมบูรณ์

4. สร้างทางเดินให้มีความเป็นเอกลักษณ์น่าสนใจ อาจจะมีเหมือนหรือแตกต่างกันก็ได้ ขึ้นอยู่กับยุทธศาสตร์ของเมืองที่ได้กำหนดไว้

สรุป

เมืองแห่งการเดินเป็นเมืองที่สร้างความปลอดภัย สร้างเศรษฐกิจ และสร้างสุขภาพที่ดีแก่ประชาชน การเป็นเมืองแห่งการเดินได้มาด้วยการวางผังและออกแบบที่ดี เพื่อให้เกิดโอกาสสำหรับประชาชนในการเลือกระบบการสัญจรด้วยการเดิน ทั้งนี้ เป็นไปตามยุทธศาสตร์ที่ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันสร้างขึ้น

เอกสารอ้างอิง

Andress Duany and Jeff Speck with Mike Lydon, (2010) The Smart Growth Manual, McGraw-Hill Books (New York)

Congress for the New Urbanism,(2013) Initiative for a Competitive Inner City;
<http://www.icic.org/connection/blog-entry/blog-planning-to-walk>