

Active Urban Design Guideline Silom District

คู่มือการออกแบบย่านสีลม ต้นแบบเมืองกระฉับกระเฉง



Active Urban Design Guideline Silom District

คู่มือการออกแบบย่านสีลม ต้นแบบเมืองกระฉับกระเฉง

จัดทำโดย



สนับสนุนโดย



Active Urban Design Guideline Silom District

คู่มือการออกแบบย่านสีลม ต้นแบบเมืองกระฉับกระเฉง

คณะทำงาน

รศ.ดร.พนิต ภูจันดา
ระวีพร วิทยเบญจางค์
ศิรดา ดาริการินทร์
จารวี ดำรงค์กิจการ
ปณชิตา เหนานูรักษ์
อภิสิทธิ์ ชุมสกุล
สุรางคณา ชำนาญกิจโกศล
ธัญชนก วงศ์ทวีลาภ

บรรณาธิการ

ระวีพร วิทยเบญจางค์

เรียบเรียงและพิสูจน์อักษร

วิษณุพล ดิลกสัมพันธ์

ออกแบบปก

ซ์ชนก อิทธีอมรเลิศ และ ระวีพร วิทยเบญจางค์

ภาพประกอบ

คณะทำงาน และ ซ์ชนก อิทธีอมรเลิศ และ โชติรัตน์ สว่างวงศ์

ปีที่จัดทำ

พ.ศ. 2565

ISBN: 978-616-407-780-5

จัดทำโดย

ศูนย์สร้างเสริมสุขภาวะเมือง (Healthy Space Forum)
ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
71 อาคาร จีพีเฮ้าส์ ถนนทรัพย์สินฯ แขวงสีพระยา เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทนำ

“เมืองที่ดีคือเมืองที่ให้ความสำคัญกับคนมากที่สุด” คำพูดธรรมดาที่เข้าใจง่ายตรงไปตรงมาเป็นหลักการทั่วไปที่ทุกคนรู้จักกันโดยสามัญสำนึก เราจะสร้างอาคารบ้านเรือน ถนน ยานพาหนะ และสิ่งอำนวยความสะดวกขึ้นมาเพื่ออะไรถ้าไม่ใช่เพื่อมนุษย์ แต่จริง ๆ แล้วความหมายของคำข้างต้นมันมีองค์ประกอบอื่น ๆ ที่ต้องคำนึงถึงมากกว่าแค่การสร้างพื้นที่ขึ้นมาเฉย ๆ

เมืองที่ให้ความสำคัญกับคนคือการสร้างเมืองที่เอื้อให้คนมีสุขภาพกายและใจที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน หัวใจสำคัญไม่ใช่การอำนวยความสะดวกจนผู้คนไม่ต้องทำอะไรเลย แต่เป็นการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อให้คนอยากออกมาใช้ชีวิตและทำกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยตัวเองได้อย่างปลอดภัย สร้างวิถีชีวิตที่กระตุ้นให้ผู้อยู่อาศัยรู้สึกกระฉับกระเฉงตลอดเวลา หรือเรียกว่า Active City

ในสังคมเมืองของไทยทุกวันนี้เราใช้ชีวิตกันอย่างเร่งรีบเพราะต้องเผื่อเวลาเดินทางล่วงหน้า 1-2 ชั่วโมง แต่เมืองที่เร่งรีบไม่ใช่เมืองที่ Active เพราะเมืองไม่ได้ให้ความสำคัญกับ “Activity ของผู้คน” ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานครมีการออกแบบโดยให้ความสำคัญกับยานพาหนะอย่างรถยนต์ หนัาอาคารที่ยึดโยงกับวิถีชีวิตคนเท่าที่ควร ถนนที่มีมากขึ้นผกผันกับทางเท้าที่น้อยลง ทางม้าลายที่เราต้องคอยระวังตลอด ทั้งหมดนี้นำมาซึ่งสุขภาพกายและใจที่แย่ลง พฤติกรรมของคนเปลี่ยนไปเป็นไม่ชอบเดิน จะเดินทางใกล้ ๆ ก็เรียกรถตลอด นำมาสู่วิถีชีวิตแบบเนือยนิ่ง ขยับเคลื่อนไหวร่างกายน้อย มีกิจกรรมทางกายน้อย เสี่ยงต่อโรคไม่ติดต่อเรื้อรังต่าง ๆ เศรษฐกิจการค้าก็ไม่เชื่อมต่อกับผู้คน ความเป็นชุมชนและเพื่อนบ้านก็หายไปด้วย

แต่ทั้งหมดนี้จะค่อย ๆ ดีขึ้นได้ ถ้าเรามีการวางแผนและออกแบบเมืองที่ดีและสร้างให้เกิดวิถีชีวิตแบบกระฉับกระเฉงหรือ Active City ที่ประกอบไปด้วยหลักการออกแบบเมืองในภาพรวมไปจนถึงแนวทางในการออกแบบจุดเล็ก ๆ น้อย ๆ รวมทั้งการใช้นโยบายและกระบวนการมีส่วนร่วมในชุมชน ผลักดันให้ท้องถิ่นและประชาชนมีความสามารถในการพัฒนาท้องถิ่นตัวเองได้ โดยในเล่มนี้เป็นกรถ่ายทอดถอดบทเรียนจากการร่วมมือกันของทุกฝ่ายในการพัฒนาย่านสีลม และสรุปเป็นแนวทางการออกแบบในบริบทไทย (กรุงเทพ) เพื่อหวังให้ผู้อ่านได้นำไปต่อยอดในแต่ละพื้นที่เพื่อร่วมกันสร้างเมืองของเราให้ Active ต่อไป



รองศาสตราจารย์ ดร. ปณิต ภูจินดา

ผู้อำนวยการศูนย์สร้างเสริมสุขภาพะเมือง

คำนิยาม

เมืองกระฉับกระเฉงหรือ Active City เป็นแนวคิดที่จะสร้างชุมชนเมืองที่ส่งเสริมให้พลเมืองมีชีวิตที่สดชื่นกระตือรือร้นที่จะใช้ชีวิต ไม่ว่าจะเป็นการทำงานหรือการดำเนินชีวิตส่วนตัว อันจะนำมาซึ่งการมีสุขภาพดี สร้างชุมชนที่เป็นมิตรระหว่างบุคคลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมไปพร้อมๆ กัน ซึ่งแนวคิด Active City นี้กำลังได้รับความนิยมไปทั่วโลก

สำหรับย่านสีลมซึ่งเป็นย่านธุรกิจหลักของประเทศไทย เป็นศูนย์รวมของกิจการด้านพาณิชยกรรม การค้าการบริการระดับชาติและระดับโลก กิจกรรมต่าง ๆ จึงกระจุกตัวกันอยู่ในระยะใกล้ มีผู้คนเข้ามาในพื้นที่อย่างหนาแน่นสูง นำมาซึ่งปัญหาทางสุขภาวะหลายประการ เช่น ภาวะเหนื่อยหน่ายจากการนั่งทำงานในสำนักงาน การสัญจรไม่สะดวกเนื่องมาจากมีกิจกรรมหนาแน่นสูง แนวทาง Active City จึงถูกนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหา ทั้งการสร้างความกระฉับกระเฉงเพื่อลดภาวะเหนื่อยหน่ายจากการทำงานในสำนักงาน และการสร้างพื้นที่ที่เอื้ออำนวยต่อการเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ ด้วยการเดินเท้า โดยมีเป้าหมายที่จะสร้างย่านสีลมให้เป็นพื้นที่ที่เสริมสร้างสุขภาพกายและสุขภาพจิตที่ดี รวมถึงการสร้างความเร็วเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม โดยผ่านหลักการออกแบบภาพรวม ไปจนถึงองค์ประกอบเล็ก ๆ ที่หลายคนอาจมองข้ามไป เพื่อให้เป็นแรงบันดาลใจและต้นแบบในการพัฒนาพื้นที่สุขภาวะอื่น ๆ ต่อไป



1

ทำไมเมืองต้อง Active

1

: รู้จักย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง พื้นที่สำคัญสู่เมืองที่กระฉับกระเฉง

2

Activate ให้เมือง Active

23

: วิธีทำให้ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองกรุงเทพกระฉับกระเฉง

3

สීම City Lab

59

: ศึกษาพื้นที่ต้นแบบสීම

4

บทส่งท้าย

77

: ทำอย่างไรให้เกิดขึ้นจริง

1

ทำไมเมืองต้อง Active

ก่อนจะตอบคำถามนี้�อยากแนะนำให้
ทุกคนรู้จักกับสองคำนี้ก่อน



ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองคืออะไร?
เมืองกระฉับกระเฉง (Active City) คืออะไร?





ย่านพาณิชย์กรรมใจกลางเมืองคืออะไร?

ย่านพาณิชย์กรรมถือเป็นศูนย์กลางของแทบทุกกิจกรรมภายในเมือง เป็นการรวมตัวของผู้คนที่หลากหลาย การจับจ่ายใช้สอยที่หนาแน่น พื้นที่แหล่งงานและที่กระจุกตัวของย่านสำนักงาน ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า ระบบขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ทั้งหมดเหล่านี้ คือ อัตลักษณ์ของพื้นที่ย่านพาณิชย์กรรม โดยย่านพาณิชย์กรรมเป็นเหมือนหัวใจของเมืองที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สามารถแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบย่านพาณิชย์กรรมด้วยกัน คือ

1.ย่านพาณิชย์กรรมกลางเมืองแบบค้าขาย จะมีรูปแบบของกิจกรรมแบบ Busy and Dynamic เป็นย่านที่มีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา มีความยืดหยุ่นสูง มีกิจกรรมหลากหลายไม่ค่อยซ้ำเดิม อาคารร้านค้ามีโอกาสเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลาของวัน สร้างความรู้สึกตื่นตาตื่นใจอยู่เสมอ เช่น ตอนกลางวันเปิดเป็นคาเฟ่แห่งทำงาน ตกดึกเปลี่ยนเป็นสถานที่ Hangout สำหรับนักท่องราตรี หรือพนักงานออฟฟิศในย่านนั้น บางครั้งก็ปรับเปลี่ยนหน้าร้านใหม่หรือมีกิจกรรมพิเศษช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ หรือทุก ๆ เดือน ตัวอย่างเช่น ย่านสยามและย่านสีลม

2.ย่านพาณิชย์กรรมกลางเมืองแบบสำนักงาน จะมีรูปแบบของกิจกรรมแบบ Busy and Orderly ย่านลักษณะนี้จะเป็นความเป็นแบบแผนเฉพาะ กิจกรรมในพื้นที่จะมีลักษณะเป็นกิจวัตร หรือมีการเคลื่อนที่อย่างมีจุดมุ่งหมายและตรงไปแต่ละที่หมายเป็นรูปแบบเดิมซ้ำ ๆ เช่น การมาทำงานในช่วงเช้าของพนักงานจำนวนมาก การออกมาทานข้าวเที่ยงในช่วงเที่ยง แวะซื้อกาแฟร้านประจำ และการเดินทางกลับบ้านในช่วงเย็น พื้นที่และการใช้สอยของอาคารจะมองเห็นรูปแบบชัดเจนว่าเป็นตึกออฟฟิศ เช่น พื้นที่ส่วนล่างของอาคารที่ใช้งานเป็นศูนย์การค้า ด้านบนเป็นส่วนอาคารสูงสำหรับพื้นที่สำนักงาน เป็นต้น ตัวอย่างเช่น ย่านสาทรและย่านอโศก

ในหนึ่งพื้นที่อาจมีลักษณะของย่านทั้งสองแบบอยู่ใกล้กัน หรืออยู่ในที่เดียวกันก็ได้ แต่การจำแนกลักษณะเหล่านี้จะให้เห็นความแตกต่างเฉพาะตัวของแต่ละพื้นที่ ซึ่งส่งผลต่อการออกแบบเพื่อขับเคลื่อนให้ตอบโจทย์กับลักษณะของย่านและคนในพื้นที่นั้น ๆ ไปด้วย

เมืองกระฉับกระเฉงคืออะไร?

เมืองที่กระฉับกระเฉงคือการออกแบบและจัดสรรพื้นที่ให้เอื้อต่อการใช้ชีวิตของผู้คนมากที่สุด เน้นการออกแบบให้เป็นเมืองส่งเสริมสุขภาพและคุณภาพชีวิตของคนในเมืองเป็นที่ตั้ง **ทำให้การใช้ชีวิตประจำวันสะดวกขึ้น** ในขณะเดียวกันก็กระตุ้นให้คนอยากเคลื่อนไหวมากกว่าการนั่งเฉย ๆ กับโต๊ะหรือนั่งบนรถยนต์ส่วนบุคคล อย่างเช่น การสร้างทางเดินเท้าที่ปลอดภัยและมีความร่มรื่นน่าเดิน วางผังเมืองให้แต่ละพื้นที่ที่จำเป็นได้วางอยู่ใกล้กัน ทั้งบ้าน ร้านค้า ออฟฟิศ สวน ห้าง และอื่น ๆ มีระบบขนส่งที่รองรับการเดินทางของทุกคน มีพื้นที่ให้เล่นจักรยานและทางเท้าที่ใช้ได้จริงและแยกจากถนนชัดเจน เปลี่ยนพื้นที่ว่างทิ้งเล็กใหญ่ให้เป็นพื้นที่สาธารณะ ชุมชนของคนทำงานและคนพักผ่อนไหลรวมเข้าด้วยกัน มีพื้นที่ให้คนมีปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น มีแสงสว่างตอนกลางคืนที่ปลอดภัยและมีพื้นที่อำนวยความสะดวกเล็ก ๆ น้อย ๆ เช่น ที่จอดจักรยานหรือตู้ล็อกเกอร์สาธารณะ

นี่คือตัวอย่างเบื้องต้นของการออกแบบเพื่อกระตุ้นให้ผู้คนเกิดการเคลื่อนไหว ส่งผลให้คนมีสุขภาพที่ดีขึ้น ทำให้เมืองกระฉับกระเฉงและมีชีวิตชีวามากขึ้น การออกแบบจะต้องกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรม เมื่อเรามีทางเท้าที่ดี เราจะเห็นคนเดินมากกว่าจำนวนรถเพราะรถไม่มีความจำเป็นมากเท่าเดิม เศรษฐกิจก็จะคึกคักมากขึ้นเพราะสามารถใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น นำมาซึ่งระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมของเมืองที่ดี



เมืองที่ไม่ได้รับการออกแบบ



เมืองกระฉับกระเฉง

สุขภาพกาย สุขภาพจิต

เมืองที่ Active มีประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อสุขภาพของประชาชนในด้านต่าง ๆ ทั้งสุขภาพกายและสุขภาพจิต และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บ อาการเจ็บป่วย ความทุพพลภาพ และการเสียชีวิตก่อนวัยอันควรได้ จากการศึกษาพบว่า การเดินช่วยให้คนมีอายุที่ยืนยาวขึ้นได้ โดยการเดินอย่างเพียงพอและสม่ำเสมอ จะช่วยลดอัตราการเสียชีวิตก่อนวัยได้ถึง ร้อยละ 22 และการเดินเล่นเป็นประจำจะช่วยลดความเสี่ยงของโรคต่าง ๆ เช่น เบาหวาน โรคหัวใจ และมะเร็งลำไส้ ดังนั้นการลงทุนสร้างเมืองเดิน ได้จะช่วยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้คนให้มีสุขภาพที่ดีขึ้นได้ (Arup, 2016)

เมือง Active จะช่วยให้...

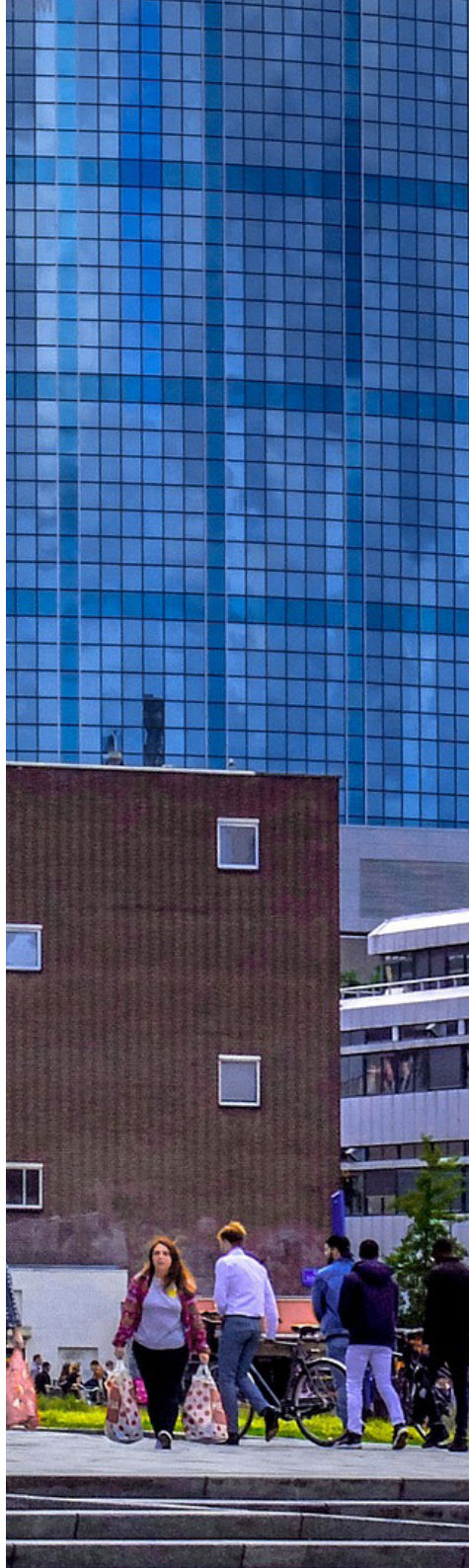
1. มีสุขภาพร่างกายที่แข็งแรง ลดความเสี่ยงโรคอ้วน
2. มีสุขภาพจิตที่ดี ลดความเสี่ยงต่ออาการเจ็บป่วยและโรคทางจิตเวช
3. ลดภาวะเจ็บป่วยจากมลพิษทางสิ่งแวดล้อม



เมืองปลอดภัย

ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่า ผู้คนในกรุงเทพฯ ประสบอุบัติเหตุจากการเดินถนนกว่า 900 รายต่อปี และมีผู้เสียชีวิตร้อยละ 8 ซึ่งเป็นผลมาจากการออกแบบเมืองที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางเท้า ทำให้เมืองขาดความกระฉับกระเฉงส่งผลให้คนมีพฤติกรรมใส่ใจโรรมากกว่าคนเดินถนน การออกแบบเมือง Active จะช่วยลดปัญหานี้ได้จากการมีทางข้ามที่ปลอดภัยนำเดิน ทางม้าลายที่ชัดเจน ทางเท้าที่สะดวกสบายและมีพื้นที่เท่ากับหรือมากกว่าถนน และมีระบบขนส่งที่เป็นมิตร เมื่อมีสัดส่วนคนเดินเท้ามากขึ้น พฤติกรรมของคนจะค่อย ๆ เปลี่ยนตาม

นอกจากนี้เมือง Active ยังสามารถลดแนวโน้มการเกิดอาชญากรรมภายในเมืองได้ที่เมืองรอตเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ มีผลการศึกษาว่าหลังจากปรับปรุงถนนใหม่ให้มีทางเท้ามากขึ้นทำให้อาชญากรรมประเภทต่าง ๆ ลดลงไปถึงร้อยละ 20 – 30









เมืองคึกคัก

เมือง Active ส่งผลให้เกิดกิจกรรมการแลกเปลี่ยนสินค้าและมีความเคลื่อนไหวตลอดเวลา ช่วยให้เมืองสามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจต่อไปได้ ยิ่งเป็นย่านพาณิชย์กรรมกลางเมืองแล้ว ควรเป็นพื้นที่ที่มีความคึกคัก มีกิจกรรมล้นไหลอยู่เสมอ

ในเมืองซีแอตเทิล รัฐวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา พบว่าเมือง Active ช่วยสนับสนุนให้เศรษฐกิจในเมืองดีขึ้นได้จริง จากการสำรวจข้อมูลยอดขายในพื้นที่ที่มีการพัฒนาทางเดินเท้าและทางจักรยาน มียอดขายสูงขึ้นถึง 4 เท่า แม้ว่าจะมีพื้นที่จอดรถยนต์ลดลง

เมือง Active ที่มีการไหลเวียนของผู้คนและกิจกรรมที่ดีจะช่วยให้...

1. กระตุ้นการจับจ่าย ส่งเสริมธุรกิจชุมชน
2. มูลค่าของอสังหาริมทรัพย์เพิ่มขึ้น
3. ดึงดูดการลงทุนทางธุรกิจ
4. เสริมสร้างอัตลักษณ์และการสร้างแบรนด์ของเมือง (City Branding)

เมื่อนำอยู่

การที่เมืองและผู้คนมีวิถีชีวิตแบบกระฉับกระเฉง จะช่วยให้เมืองมีชีวิตชีวาไปโดยปริยาย เพราะทุกคนสามารถเลือกทำกิจกรรมได้หลากหลาย มีการออกแบบพื้นที่ที่ส่งเสริมการใช้งานสำหรับทุกคน นอกจากนี้ยังสามารถสร้าง *Sense of Place** และเป็นชุมชนที่มีเอกลักษณ์เพื่อให้คนในเมืองรู้สึกถึงความมีส่วนร่วมเป็นเจ้าของพื้นที่ร่วมกันด้วย

เมือง Active จะช่วยให้...

1. เมืองมีชีวิตชีวาและทุกคนสามารถเลือกทำกิจกรรมที่อยากทำได้อย่างสะดวก
2. ส่งเสริมความเป็นเจ้าของเมืองสำหรับทุกคน เพราะออกแบบให้คนทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมทั้งผู้สูงอายุ เด็ก และผู้พิการ
3. เสริมสร้าง *Sense of Place* และเอกลักษณ์ของชุมชน

**Sense of Place - ความรู้สึกถึงตัวสถานที่ ประกอบไปด้วยด้านกายภาพคือตัวอาคาร หรือลักษณะพื้นที่ / ด้านกิจกรรมวิถีชีวิตและความหลากหลายของผู้คน / ด้านภาพลักษณ์ สถานที่ในแง่ของความทรงจำ เรื่องราวประสบการณ์ของผู้คนที่มาต่อพื้นที่ อาจเป็นในฐานะภาพแทน หรือสัญลักษณ์บางอย่าง*









สุขภาพเมืองดี

ความกระฉับกระเฉงไม่เพียงแต่สร้างแค่สุขภาพที่ดีเท่านั้นแต่ยังสร้างสภาพแวดล้อมเมืองที่เป็นมิตรต่อคนอีกด้วย หากออกแบบวางแผนควบคู่กับการทำนโยบายอย่างจริงจังจะสามารถลดมลพิษภายในเมืองได้จริง ตัวอย่างการงดการสัญจรด้วยยานพาหนะในเมืองอัสตันบูล บนถนนสาย 295 ที่สามารถลดปริมาณไนโตรเจนไดออกไซด์ลงกว่าร้อยละ 32

นอกจากนี้ยังสามารถลดความรุนแรงของภัยพิบัติได้ ในเมืองพอร์ตแลนด์ รัฐออริกอน สหรัฐอเมริกา ได้ทำการปรับปรุงพื้นผิวทางเท้าให้เกิดพื้นผิวที่มีรูพรุนมากขึ้นและปรับปรุงลานจอดรถที่มีการใช้งานน้อยทั่วเมืองให้กลายเป็นพื้นที่สีเขียวแห่งใหม่จำนวนรวมกว่า 50 แห่ง ซึ่งสามารถลดผลกระทบของน้ำท่วมได้กว่า 14,000 ลูกบาศก์เมตร ในพื้นที่เขตเมือง

เมืองกระฉับกระเฉงจะช่วยให้...

1. ลดปัญหาหมอกควันทางอากาศและเสียงรวมถึงช่วยลดความรุนแรงจากภัยพิบัติ
2. ระบบนิเวศเมืองมีความสมบูรณ์และเป็นมิตรต่อสิ่งมีชีวิตมากขึ้น ทั้งคน พืชและสัตว์



ทำยังไงให้ Active

หลักสำคัญหนึ่งของการออกแบบเมืองให้มีความกระฉับกระเฉงคือ การผนวกความ Active ให้สอดคล้องกับชีวิตประจำวันของคนในพื้นที่ ทำให้ผู้คนใช้ชีวิตประจำวันได้ง่ายขึ้นและสะดวกสบายยิ่งขึ้นโดยไม่ต้องพยายามเปลี่ยนแปลงตัวเองไปจากเดิม แต่ทำให้ผู้คนเกิดความมั่นใจในการดำเนินชีวิตมากขึ้น เช่น ที่ญี่ปุ่นจะสอนให้เด็ก ๆ ประถมเดินไปโรงเรียนและเดินกลับบ้านเองโดยที่ผู้ปกครองไม่ต้องกังวล เด็ก ๆ ได้รับการสอนการปฏิบัติตัวบนทางเท้า และท้องถนนอย่างถูกต้อง ที่เป็นอย่างนั้นได้เพราะพลเมืองเขามีความมั่นใจว่ามีการออกแบบทางเท้าที่ดี วางรูปแบบถนนและการจราจรดี ผนวกกับนโยบายที่เข้มแข็งในการบังคับใช้กฎจราจรที่เคร่งครัดมาก ๆ ทำให้ทุกคนใช้ถนนได้อย่างปลอดภัยทั้งคนใช้รถและคนเดินเท้า

หรืออย่างเช่นประเทศแถบยุโรปที่นิยมใช้จักรยานเป็นยานพาหนะหลัก ตัวเมืองก็มีการออกแบบให้สอดคล้องกับค่านิยมนี้ มีการสร้างเลนจักรยานตามพื้นที่ต่าง ๆ มีถนนสำหรับจักรยานให้ขี่ทะลุผ่านไต้ตึก มีอุโมงค์ลอดสำหรับจักรยาน ศูนย์การค้าหรือหอศิลป์บางแห่งยังเปิดทางให้เลนจักรยานวิ่งทะลุผ่านตัวตึกได้โดยตรง แยกขาดจากทางเท้า ทำให้คนที่จักรยานไม่ต้องอ้อมตึกหรืออาคารขนาดใหญ่ให้เสียเวลาแถมยังส่งเสริมให้เส้นทางนั้นคึกคักขึ้นด้วยร้านรวงต่าง ๆ พร้อมกับมีที่จอดจักรยานอยู่เป็นระยะ ๆ ไม่ต้องกังวลว่าจักรยานจะหาย ทั้งหมดนี้ต้องผ่านการทำประชาพิจารณ์และมีส่วนร่วมกันระหว่างคนออกแบบและคนใช้จักรยานรวมถึงคนใช้ถนนคนอื่น ๆ ที่อาจได้รับผลกระทบ ให้ทุกคนได้มาวางแผนร่วมกันให้ถูกใจทุกฝ่าย

ภายใต้วิถีชีวิตธรรมดาทั่วไปแบบนี้เต็มไปด้วยการออกแบบ วางแผน และการพูดคุยพัฒนาที่จริงจัง การค้นหาลักษณะเฉพาะในวิถีชีวิตของเมืองและออกแบบให้เข้ากับผู้คนเหล่านั้น เป็นการส่งเสริมให้พวกเขามีชีวิตที่กระฉับกระเฉงขึ้น ส่งผลให้มีสุขภาพกายและใจที่ดีขึ้นโดยที่ไม่รู้ตัวเลยด้วยซ้ำ

พาณิชยกรรมใจกลางเมืองที่ Active เป็นอย่างไร

ลองนึกภาพว่าในย่านหนึ่งมีกิจกรรมที่หลากหลาย และยังมีผู้คนที่มีวิถีชีวิตและความหลงใหลในสิ่งที่แตกต่างกัน การออกแบบเมืองจึงต้องส่งเสริมให้ผู้คนในเมืองมีสุขภาพกายและจิตที่ดี หากย่านนี้ถูกละเลยก็อาจกลายเป็นมะเร็งร้ายที่เกาะกินทั้งสภาพแวดล้อมในเมืองโดยไม่รู้ตัว

พาณิชยกรรมใจกลางเมืองแบบกระฉับกระเฉง จะมีลักษณะทางกายภาพที่อธิบายผ่านองค์ประกอบใหญ่ ๆ สามอย่าง อย่างแรกคือเนื้อเมือง (Urban fabric) คือทุกอย่างเกี่ยวกับกายภาพที่รวมกันจนกลายเป็นตัวเมือง ทั้งถนน อาคาร และพื้นที่ว่าง โดยเมือง Active จะมีระยะห่างระหว่างบล็อคนั้นที่มีขนาดเหมาะสม โครงข่ายถนนเพียงพอ เชื่อมต่อทะลุถึงกันได้ง่ายตามตรอกซอยย่อย ตัวอาคารมีขนาดสัมพันธ์กับการเดิน คือคนที่เดินผ่านจะรู้สึกยิ่งใหญ่เกินไปจน Over-scale หรือเล็กเกินไปจนรู้สึกอึดอัด (เป็นเหตุผลที่ในบางประเทศสามารถนับระยะทางเป็นบล็อคนั้นได้นั่นเอง) และมีที่ว่างที่สามารถทำเป็นสวนสาธารณะของย่าน ไปจนถึงพื้นที่ลานกิจกรรมขนาดย่อมกระจายอยู่ทั่วทั้งย่าน เพื่อเปิดเป็นที่สาธารณะให้คนในย่านได้ใช้งานและเกิดกิจกรรมในเมืองสม่ำเสมอ

องค์ประกอบที่สองคือเป็นเมืองที่มีการเคลื่อนที่และมีกิจกรรมการใช้งานอยู่เสมอ (Mobility & activity) ทั้งคน รถ และกิจกรรมต่าง ๆ ภายในเมือง โดยทุกอย่างต้องเข้าถึงได้ง่าย เชื่อมต่อกับย่านต่าง ๆ ภายในเมืองที่มีความทับซ้อนของกิจกรรมและความถี่ของการเดินทางสูงมาก ระหว่างยานพาหนะและผู้คน ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเวลาสำหรับงานบริการ ทั้งนี้เพื่อให้ทั้งหมดอยู่ด้วยกันได้โดยไม่เกิดอุปสรรคทำให้หยุดชะงัก เพราะจะส่งผลต่อองค์ประกอบต่อไปซึ่งนั่นคือระบบเศรษฐกิจและสังคมในเมือง ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองมีกิจกรรมทางการค้าและเศรษฐกิจที่หนาแน่นหลากหลาย การมีผังเมืองที่ได้สัดส่วนและการจัดการการจราจรของผู้คนจะส่งผลให้เศรษฐกิจโดยภาพรวมดีขึ้นอย่างมหาศาล นอกจากนี้หากอยากให้ย่านคึกคักอยู่เสมอต้องสร้างประสบการณ์ร่วมระหว่างผู้คนและเรื่องราวของพื้นที่ภายในย่าน ซึ่งจะเกิดขึ้นได้หากมีภาพลักษณ์ที่น่าจดจำหรือ Sense of place



ตัวอย่าง ย่านพาณิชย์กรรมที่ Active

ลองจินตนาการตามว่าคุณตื่นแต่เช้า จากนั้นค่อย ๆ อาบน้ำแปรงฟัน แต่งตัวอย่างไม่รีบร้อน และเริ่มออกไปทำงาน ปกติคุณเดินจากบ้านไปขึ้นรถไฟฟ้าได้สบาย ๆ เพราะมีสถานีรองรับมากพอ แต่วันนี้คุณอยากขี่จักรยานไปทำงาน ทางเท้าและทางจักรยานก็กว้างและแยกชัดเจนจากถนนทำให้คุณรู้สึกปลอดภัยและไม่ต้องกังวลกับรถติด ช่วงกลางวันคุณกับเพื่อนเดินไปทานข้าวในพื้นที่ย่านอาหารที่ตั้งอยู่ใกล้กับออฟฟิศ เย็นวันนี้คุณแวะเล่นบาสที่สวนสาธารณะระหว่างทางกลับบ้านและได้เจอเพื่อนใหม่ที่นั่น เขาชวนคุณไปนั่งดื่มกันต่อที่ร้านประจำของพวกเขา คุณอยู่จนตึกคืนและคิดว่าคงขี่จักรยานกลับไม่ไหว คุณจึงจอดจักรยานไว้ที่ลานจอดรถสาธารณะตรงสถานีใต้ดินและนั่งรถไฟฟ้ากลับบ้าน วางแผนว่าพรุ่งนี้ที่เป็นวันหยุดคุณจะกลับมาที่สถานีนี้อีกครั้งเพื่อเอาจักรยานและขี่เที่ยวชมย่านนี้ในตอนกลางวันอีกรอบหนึ่ง

จากตัวอย่างจะเห็นว่าหนึ่งในองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาเมืองกระฉับกระเฉง คือ การสร้างระบบขนส่งและการเดินทางที่กระฉับกระเฉง เช่น การส่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งมวลชนที่ทุกคนเข้าถึงได้ในระยะที่เหมาะสม ไม่ต้องต่อรถหลายต่อ ทางจักรยานที่ขี่ขี่ได้ปลอดภัยเป็นสัดส่วน การออกแบบทางเดินสาธารณะที่กว้างปลอดภัย และที่สำคัญคือเมืองต้องกระชับ คือ ทำให้ทุกอย่างมันใกล้กันจนอยากจะเดินไปมากกว่าที่จะขึ้นรถอีก เช่น มีชื่อย่อยยอ มีทางลัดสามารถเดินไปร้านสะดวกซื้อช้อปปิ้ง ๆ ได้โดยไม่ต้องขับรถอ้อมไปจากถนนหลัก หรือสามารถปั่นจักรยานจากบ้านไปทำงานได้ใน 10 นาที ไม่ต้องทนรถติด เพราะเมืองมีการใช้ประโยชน์แบบผสมผสาน (Mixed-Use) เป็นต้น

รองลงมาจะเป็นปัจจัยเสริมหรือผลพลอยได้ก็ตามมา เช่น สภาพแวดล้อมที่ดีขึ้นจากการเพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือ เพิ่มพื้นที่พักผ่อนหย่อนตามที่สาธารณะเพื่อให้คนได้หยุดนั่งพัก ได้พบปะพูดคุยกัน และสามารถชื่นชมไปกับบรรยากาศที่ส่งเสริมสุขภาพใจได้ นอกเหนือจากนั้นยังเป็นเป็นการสร้างย่านให้มีความเป็นเอกลักษณ์และน่าอยู่ให้ผู้คนทั้งภายในและภายนอกรู้สึกเป็นเจ้าของอยากที่จะใช้ชีวิตอยู่ในย่านไปได้เรื่อย ๆ อย่างไม่รู้เบื่อ

2

Activate ให้เมือง Active

วิธีทำให้ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง
กรุงเทพกระฉับกระเฉง

•

Activate ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง
การทำให้ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง stay active
แนวทางการออกแบบระดับเมืองและย่าน
แนวทางการออกแบบถนน

•



Activate ย่านพาณิชย์กรรม ใจกลางเมือง

การออกแบบและวางผังพัฒนาย่านพาณิชย์กรรมใจกลางเมืองให้เป็น Active City ได้นั้น ต้องอาศัยเครื่องมือการพัฒนาเมือง 2 ชนิด คือ การใช้มาตรการควบคุมและส่งเสริมควบคู่ไปกับการออกแบบกายภาพเมือง แต่ทั้งสองอย่างจะเกิดขึ้นไม่ได้เลย ถ้าไม่มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ใช้พื้นที่ในย่านนั้น การลงพื้นที่เก็บข้อมูล จัดกิจกรรมเพื่อให้ผู้คนได้มีโอกาสแสดงความเห็นต่อเมืองที่เขาได้ใช้อยู่ทุกวัน รวมถึงการรับฟังข้อเสนอและความต้องการของผู้คนในชุมชน เป็นกระบวนการที่จำเป็นที่สุดในการออกแบบและวางผังให้เหมาะสมกับวิถีชีวิตในเมืองและกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมที่กระตุ้นกระเจงนำไปสู่การเป็น Active City ได้

| การใช้มาตรการ

มาตรการ คือ สิ่งที่ใช้ควบคุมหรือจูงใจให้คนทำตามแผนที่วางเอาไว้ร่วมกัน หากแต่ละภาคส่วนออกแบบและพัฒนาเมืองแยกกันโดยขาดมาตรการหรือกลไกซึ่งน้ำก็ไม่สามารถสร้างเมืองให้ Active ได้ โดยภาครัฐต้องเป็นผู้นำในการวางมาตรการเหล่านี้ ซึ่งมีรูปแบบทั้งมาตรการเชิงลบและเชิงบวกซึ่งจะขยายความในส่วนต่อไป มาตรการเหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นเนื่องจากรัฐไม่สามารถเข้าไปกำหนดการลงทุนออกแบบอาคารต่าง ๆ ได้ทั้งหมดจึงต้องมีกลไกเชิงนโยบายเพื่อให้สอดคล้องกับแผนแม่บทในการสร้างเมือง Active และยังรวมไปถึงการใช้นโยบายต่อระบบขนส่งต่าง ๆ และการสร้างแรงจูงใจเพื่อกระตุ้นพฤติกรรมของผู้คนให้สอดคล้องกับการใช้พื้นที่ตามแนวคิดเมือง Active ด้วย ซึ่งทั้งหมดนี้จะส่งผลโดยตรงต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ที่กลายเป็นประโยชน์กลับมาให้ประชาชนและรัฐด้วย

| การออกแบบกายภาพเมือง

หัวใจสำคัญในการออกแบบกายภาพเมืองแบบ Active City คือการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อให้คนมีวิถีชีวิตแบบกระฉับกระเฉง โดยสนับสนุนให้เกิดการเคลื่อนไหวตามรูปแบบธรรมชาติของเมือง จึงทำให้แต่ละเมืองมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่โดดเด่นแตกต่างกัน ทั้งหมดตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสะดวกสบายและความปลอดภัยในการใช้ชีวิตของผู้คนเป็นหลัก เช่น การออกแบบทางเท้าที่กว้างและเดินได้สะดวก มีทางข้ามที่มีสัญญาณชัดเจน ป้ายรถเมล์มีแสงสว่างมากพอ ปลอดภัย แต่ละป้ายสามารถเดินถึงกันได้โดยใช้เวลาไม่นาน เป็นต้น กายภาพเมืองที่ดียังช่วยให้เกิดความเท่าเทียมทางสังคม คือทุกคนสามารถเข้าถึงการใช้งานทุกรูปแบบในเมืองได้ และยังช่วยส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจ พร้อมสร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้ในระยะยาวด้วย

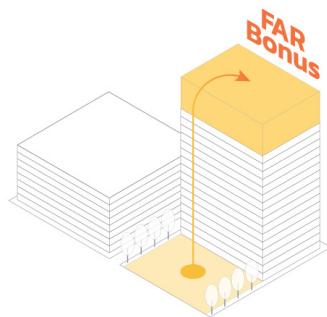
ทั้งนี้ก่อนที่จะมีการกำหนดมาตรการหรือสร้างแนวทางการออกแบบทางกายภาพทุกอย่าง จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้หากขาดกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน กระบวนการมีส่วนร่วม คือการที่ประชาชน ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใด ๆ ร่วมกัน เช่น สื่อสารและแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างงาน ร่วมกำหนดเป้าหมาย คิดและวางแผนไปจนถึงร่วมดำเนินการ รับผิดชอบและช่วยติดตามผล เพื่อให้ทุกคนเห็นทิศทางการพัฒนาเมืองตรงกันและมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐ เอกชนได้พื้นที่ตรงตามความต้องการ รวมถึงภาครัฐเองก็สามารถประสานงานกับทุกภาคส่วนได้ง่ายขึ้น ไม่ต้องลงแรงเองทั้งหมด ในฐานะของผู้ออกแบบและพัฒนาผังเมือง เราสามารถเริ่มจากการให้ข้อมูลหรือจัดทำโครงการพื้นที่ตัวอย่างเพื่อสะท้อนให้คนในชุมชนเห็นข้อดีของการเปลี่ยนแปลงเมืองให้มีความ Active ขึ้น นำไปสู่การเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นและเสนอความต้องการเกี่ยวกับการออกแบบพื้นที่ ก่อนจะรวบรวมและนำไปเสนอกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

การใช้มาตรการ เชิงบวกและเชิงลบ



มาตรการเชิงบวก (Positive measures)

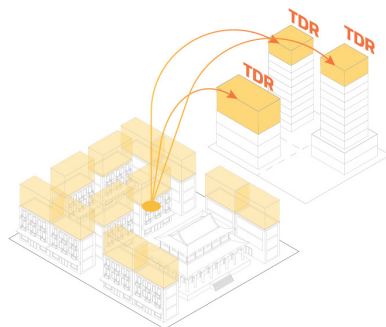
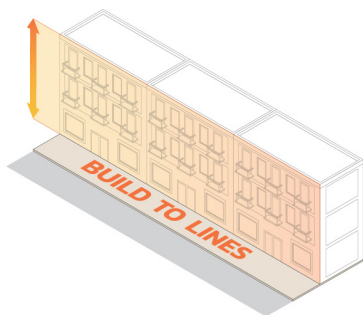
เป็นการดำเนินการตามบทบาทหน้าที่ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อขึ้นำการพัฒนาของภาคเอกชนให้ไปในทิศทางเดียวกัน เช่น การลงทุนระบบคมนาคม สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่าง ๆ ในย่านพาณิชยกรรมหนาแน่นสูง เพื่อกระตุ้นให้ผู้คนหรือเอกชนทั้งรายเล็กและรายใหญ่เข้ามาอยู่อาศัยและพัฒนาพื้นที่ จนเกิดเป็นพื้นที่ศูนย์รวมของกิจกรรมทางเศรษฐกิจของเมือง (ตัวอย่างย่านปทุมวัน)



มาตรการส่งเสริมการพัฒนา (Incentive measures)

มีความคล้ายคลึงกับมาตรการเชิงบวกเป็นมาตรการที่ได้รับความสนใจจากเอกชนเป็นอย่างมาก เนื่องจากรัฐใช้กลไกเพื่อส่งเสริมให้เกิดการลงทุนโดยเสนอข้อแลกเปลี่ยนต่าง ๆ เพื่อดึงดูดให้เอกชนพัฒนาพื้นที่ของตน เช่น รัฐให้สิทธิในการเพิ่มความหนาแน่นอาคาร (FAR Bonus) เป็นการตอบแทนเมื่อเอกชนพัฒนาพื้นที่ส่วนบุคคลเพื่อประโยชน์สาธารณะ (POPs) (ตัวอย่างย่านปทุมวัน)

ในการใช้มาตรการต่าง ๆ ควบคู่กับการออกแบบเมือง จำเป็นต้องมีกลไกที่แตกต่างตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ เนื่องจากแต่ละย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองมีความ Active และมีเอกลักษณ์ที่แตกต่างกันออกไป ทั้งด้านการใช้ประโยชน์อาคาร ประเภทกิจกรรมทางเศรษฐกิจ องค์ประกอบทางสังคม การเดินทางของคนในพื้นที่ รวมถึงวิถีชีวิตและวัฒนธรรมการใช้ชีวิต ทำให้ต้องเลือกใช้มาตรการหนักเบาให้เหมาะสมที่สุดในแต่ละบริบท



มาตรการเชิงลบ (Negative measures)

เป็นการควบคุมทางผังเมืองเพื่อสุขลักษณะ ความปลอดภัยและสวัสดิภาพของสังคม รวมทั้งการออกแบบชุมชนเมือง เพื่อความเป็นระเบียบและความสวยงาม โดยอาศัยอำนาจทางกฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันได้มีการบังคับใช้อยู่แล้ว เช่น การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดิน การก่อสร้างอาคาร หรือการกำหนดแนวทางการออกแบบชุมชนเมือง (ตัวอย่างย่านรัตนโกสินทร์)

มาตรการสร้างความเป็นธรรม (Corrective measures)

เป็นมาตรการทั้งในเชิงบวกและเชิงลบเพื่อชดเชยผลกระทบจากการพัฒนาของภาครัฐให้แก่เจ้าของที่ดิน เช่น ได้รับการชดเชยจากภาครัฐ จากการที่ประชาชนถูกเวนคืนที่ดินไปสร้างระบบขนส่งมวลชนทางราง ด้วยการส่งเสริมพื้นที่พัฒนาพิเศษบริเวณสถานี (TOD) หรือ การใช้มาตรการโอนสิทธิการพัฒนา (TDR) ในย่านรัตนโกสินทร์เพื่ออนุรักษ์อาคารสำคัญทางประวัติศาสตร์ไว้

การทำให้ย่านพาณิชยกรรม ใจกลางเมือง Stay Active

มาตรฐานในการสร้างสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้คนในเมือง Active ได้ จำต้องคำนึงถึงการวางแผนและออกแบบใน 3 ระดับคือ

1. **ตัวเมือง** ภายในแต่ละพื้นที่ของเมืองต้องมีกิจกรรมที่ครบครัน กระจุกตัวอยู่ใกล้กัน มีทางเดินเชื่อมต่อกันได้สะดวก
2. **ย่าน** ต้องมี Sense of place ต้องเป็นเมืองที่ดูมีชีวิตชีวา มีการสร้างภาพจำของย่านให้กับผู้คน เพื่อส่งเสริมระบบเศรษฐกิจและสังคมภายในย่าน
3. **ถนน** ต้องปลอดภัย สะดวกสบาย และสวยงาม

ซึ่งทั้งหมดต้องออกแบบวางแผนและใช้นโยบายเข้ามาผลักดัน กำกับดูแล ถึงจะได้ออกมาเป็นสภาพแวดล้อมที่ดีจริง ๆ

เมื่อใช้มาตรฐานนี้ในการวิเคราะห์พื้นที่เมืองจะพบว่า ในระดับเมือง กรุงเทพฯชั้นในมีการกระจุกตัวของกิจกรรม มีความหนาแน่นและมีรูปแบบการใช้งานที่หลากหลายประมาณหนึ่ง ระบบขนส่งมวลชนหลักก็ให้บริการทั่วถึง ยิ่งมองละเอียดลงไปอีกก็จะพบว่าเนื้อเมืองในส่วนที่ค่อนข้างกระชับและมีความคึกคักทางกิจกรรม เศรษฐกิจ สังคม มักจะอยู่ในย่านพาณิชยกรรมเป็นย่านที่ได้เปรียบและมีศักยภาพอยู่พอสมควร แต่ที่ตัวเมืองยังไม่สามารถ Active ได้จริงส่วนใหญ่เพราะถนนยังไม่เอื้อต่อการทำกิจกรรมของผู้คน ขาดความปลอดภัย ยังไม่สะดวกสบายและไม่เป็นระเบียบสวยงาม

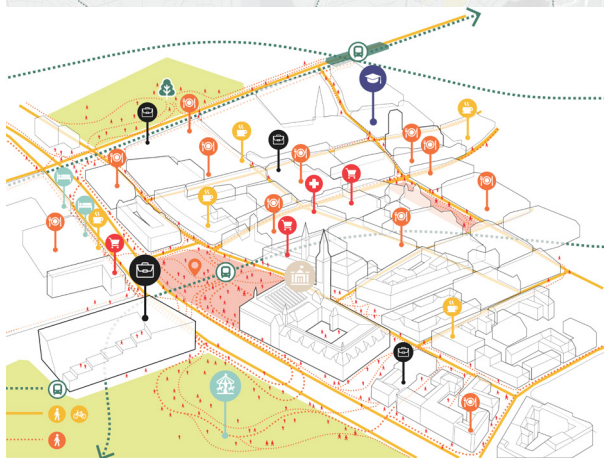
ระดับเมือง

เป็นพื้นฐานสำคัญที่สร้างให้เกิดสภาพแวดล้อมแบบกระฉับกระเฉง



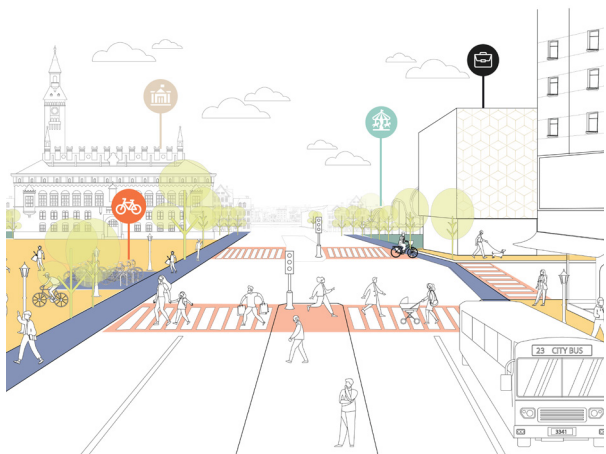
ระดับย่าน

เน้นการสร้างเอกลักษณ์และสอดคล้องกับความต้องการภายในย่านทั้งทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคม



ระดับถนน

จำเป็นต้องมีสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย สะดวกสบายและสวยงาม ให้เอื้อต่อการเดินและสร้างประสบการณ์ที่ดีต่อย่าน

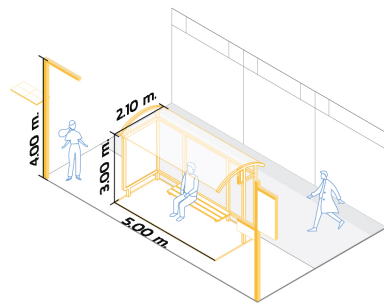


การออกแบบกายภาพ

มีประเด็นสำคัญที่ต้องคำนึงพร้อมกัน 2 เรื่อง คือการสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ทั้งการออกแบบโครงข่ายการสัญจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน ระบบคมนาคมขนส่ง อาคารและพื้นที่เปิดโล่ง อีกอย่างคือการสร้างสภาพแวดล้อมทางสังคมให้ชุมชนมีวิถีชีวิตแบบกระฉับกระเฉง ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมกัน การออกแบบสิ่งแวดล้อมภายในเมืองมีความเหมาะสมกับวัฒนธรรมของแต่ละชุมชน ซึ่งจะทำให้ทั้งสองประเด็นนี้เกิดขึ้นได้ต้องอาศัยเกณฑ์กำหนดองค์ประกอบทางกายภาพเมืองในด้านต่าง ๆ ดังนี้

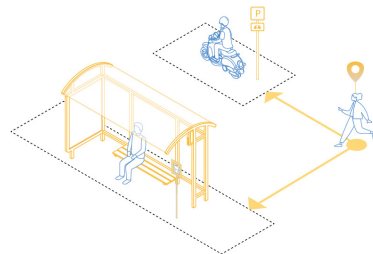
ขนาด (Dimension & Scale)

องค์ประกอบในเมืองควรมีขนาดที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ สัมพันธ์กับการใช้งาน และมีสัดส่วนที่สอดคล้องกับผู้คนในเมือง (Human Scale) เช่น ป้ายรถเมล์ไม่เล็กเกินจนคนขับรถเมล์มองไม่เห็นหรือผู้คนอ่านยาก แต่ก็ไม่ใช่ใหญ่เกินจนกีดขวางการสัญจรทางเท้า



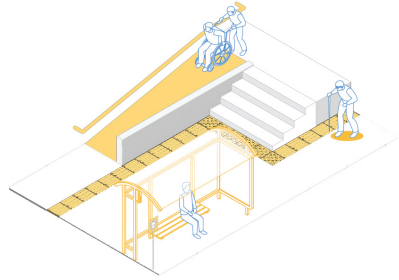
ตำแหน่งที่ตั้ง (Location)

ต้องอยู่ในตำแหน่งที่ใกล้และสะดวกต่อการใช้งาน และต้องไม่ตั้งในตำแหน่งที่ส่งผลต่อความปลอดภัย เช่น ต้องติดตั้งบริเวณป้ายรถเมล์ให้ห่างจากทางร่วมทางแยก ปากซอย และทางข้ามอย่างน้อย 5 เมตร เพื่อให้รถเมล์ มีระยะเพียงพอสำหรับเข้าจอดรับผู้โดยสารได้อย่างปลอดภัย



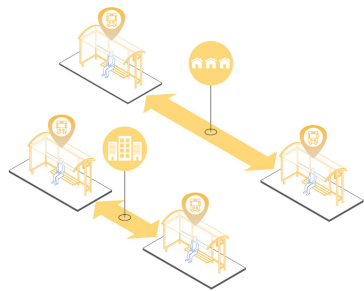
คุณภาพ (Quality)

ต้องได้มาตรฐาน มีความทนทานต่อการใช้งานจำนวนมาก ให้บริการได้ตามวัตถุประสงค์ เช่น ถ้าพื้นที่ทางเท้ากว้างพอ ป้ายรถเมล์ควรเป็น Shelter มีหลังคากันแดดกันฝนให้สัมพันธ์กับสภาพอากาศเมืองไทย



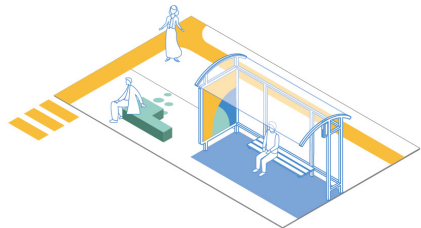
ความถี่ (Quantity)

ต้องมีการออกแบบให้มีความสัมพันธ์กับพื้นที่กิจกรรม และความหนาแน่นในการใช้งาน เช่น ป้ายรถเมล์ควรตั้งอยู่ในระยะที่คนเดินไปใช้งานได้ง่าย แต่ไม่ควรวางถี่เกินไปเพราะทำให้รถเมล์จอดบ่อย และเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ



ความสวยงาม (Aesthetic)

เป็นส่วนที่ช่วยให้บ่งบอกลักษณะเฉพาะของกายภาพเมืองได้ชัดเจนและคนรับรู้ได้เร็วที่สุด เช่น การเลือกวัสดุหรือคุมสีสันทและรูปแบบรถเมล์ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันเพื่อสร้างเอกลักษณ์ให้คนจดจำ

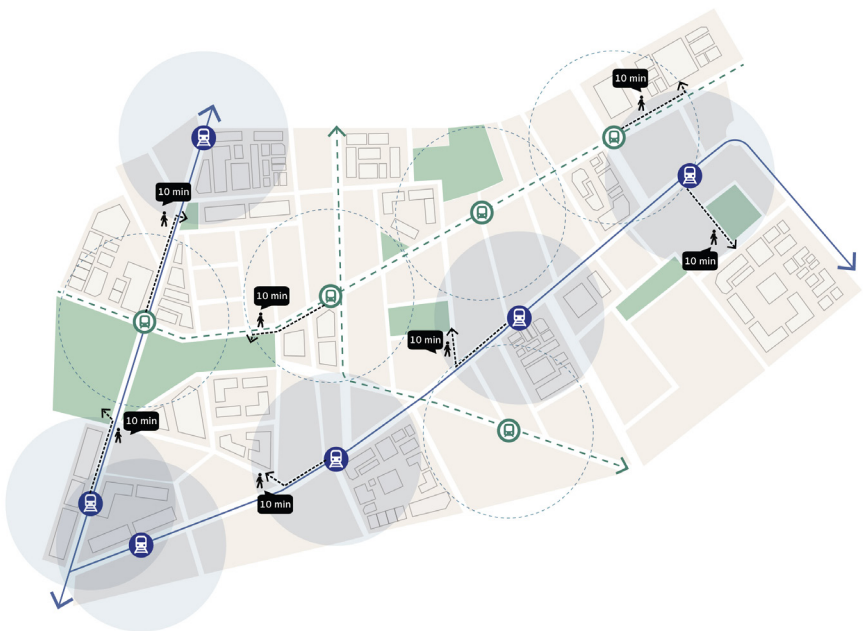




แนวทางการออกแบบ ระดับเมืองและย่าน

| เมืองกระชับและเชื่อมต่อ

การจะทำให้เมืองกระชับกระฉ่งได้ เมืองต้องมีความกระชับและเชื่อมต่อกันได้โดยง่าย เพื่อให้ทุกคนเดินทางไปยังเป้าหมายปลายทางได้สะดวก เช่น ซอยต้องทะลุถึงกันไม่เป็น Superblock โครงถนนอ่านง่ายไม่ซับซ้อน สามารถเข้าถึงถนนหลักได้โดยการเลี้ยวไม่เกิน 3 ครั้ง สามารถเดินไปขึ้นขนส่งมวลชนทุกประเภทได้ใน 10 นาที หรืออยู่ในระยะ 500 เมตร โดยขนส่งแต่ละประเภทควรวางระบบให้เหมาะสมกับประเภทยานพาหนะ ในขณะเดียวกันก็เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ ด้วย เช่น แท็กซี่มีลักษณะเคลื่อนที่ไปยังจุดหมายเดียว รถเมล์ให้มีเส้นทางเดินรถที่ชัดเจน จอดรับ-ส่งหลายจุดหมาย รถตู้เน้นเส้นทางที่ออกนอกเมือง หรือวิ่งรอบเมือง ทั้งหมดควรมีเส้นทางที่ไม่ซ้อนทับกัน เพื่อให้ระบบขนส่งได้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด อำนวยความสะดวกได้ทั่วถึงทุกพื้นที่และไม่เป็นการลงทุนซ้ำซ้อน

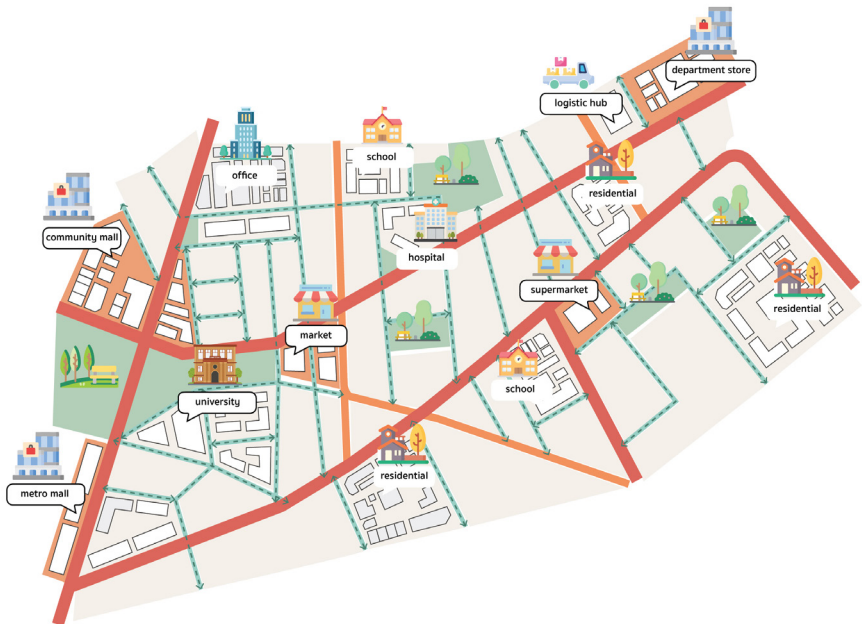


เข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกได้ง่าย

[illegible]

มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและทางสังคมหลากหลาย

ย่านพาณิชย์กรรมต้องมาควบคู่กับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมเสมอ โดยเฉพาะย่านพาณิชย์กรรมใจกลางเมืองที่ระดับกระแฉด้วยแล้ว ยิ่งต้องเป็นศูนย์รวมของทุกกิจกรรมที่ดึงดูดทั้งคนในย่านและนอกย่านให้เข้ามาใช้งาน เช่น มีกิจกรรมพาณิชย์กรรมที่หนาแน่น หลากหลาย ทั้งรายใหญ่และรายย่อย และต่อเนื่องตลอดแนวถนน เพื่อกระตุ้นการจับจ่ายส่งเสริมธุรกิจภายในย่าน รวมถึงมีพื้นที่สาธารณะ เช่น สวนขนาดเล็ก ลานอเนกประสงค์หน้าห้าง เพื่อส่งเสริมให้ย่านมีชีวิตชีวาน่าอยู่ ทุกคนว่าไม่จะเป็นคนทำงาน เด็ก ผู้สูงอายุสามารถเลือกทำกิจกรรมได้อย่างหลากหลาย



แนวทางการออกแบบถนน

| ถนนที่ปลอดภัย (Public Safety)

ถ้าอยากให้คนรู้สึกว่าการเดินไม่ใช่เรื่องยาก เป็นวิถีปกติในชีวิตประจำวัน ต้องออกแบบถนนให้ปลอดภัยก่อนเป็นลำดับแรก เพื่อให้คนมั่นใจและอยากออกมาเดินและทำกิจกรรมบนท้องถนน เช่น (1) ไม่เกิดอุบัติเหตุการชนกันเกิดขึ้นทั้งคนและรถยนต์ มีสัญญาณไฟทางม้าลายที่ปลอดภัยจริงที่ทุกคนในเมืองมั่นใจ (2) ต้องเดินได้ไม่สะดุด ทั้งพื้นที่เรียบและไว้สิ่งกีดขวาง (3) ทำให้ถนนมีคนสัญจรตลอดเวลา ทำให้เกิดความรู้สึกปลอดภัย ไม่ใช่แค่เพิ่มไฟหรือกล้องวงจรปิดในพื้นที่เปลี่ยว แต่ต้องเพิ่มกิจกรรมร้านค้าโดยรอบให้เกิดการใช้งานในช่วงกลางคืนด้วย

| เมืองสำหรับทุกคน (Universal & Inclusive Design)

ในพื้นที่เมืองโดยเฉพาะย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมือง เป็นที่มีความซับซ้อนทางสังคมมากที่สุด จึงจำเป็นต้องออกแบบให้เป็นเมืองสำหรับทุกคน เพื่อให้คนทุกคนเข้าถึงและใช้งานพื้นที่ได้อย่างเท่าเทียมและตอบโจทย์ตามความต้องการของทุกคนโดยเฉพาะในกลุ่มเปราะบาง ทั้งผู้สูงอายุ เด็ก และผู้พิการ เช่น ไม่ใช่แค่มีทางลาดบริเวณทางข้ามขั้นต่ำตามมาตรฐานกฎหมาย หรือการไม่พยายามซ้อนทางลาดไว้หลบมุม ให้ผู้ใช้งานเกิดความสะดวก รวดเร็ว สบาย

| สามารถสร้างประสบการณ์และภาพจำได้ (Urban Experience)

เราควรส่งเสริมให้ย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองสามารถสร้างประสบการณ์และภาพจำได้ด้วยเพื่อให้ย่านมีชีวิตชีวาน่าเดินไม่น่าเบื่อและมีอัตลักษณ์โดดเด่นต่างจากย่านอื่นๆ ช่วยดึงดูดกิจกรรมและผู้คนเข้ามาได้เสมอ เช่น ปลุกต้นไม้พื้นถิ่นให้ถนนสวยงามมีร่มเงาตลอดทั้งเส้น มีกิจกรรมการค้าที่หลากหลายทั้งกลางวันและกลางคืน หรือการคุมโทนสีวัสดุ ของอาคารและพื้นที่ว่าง รวมถึงองค์ประกอบเล็ก ๆ น้อย ๆ ภายในย่านให้ไปในทางเดียวกัน เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินที่ต่อเนื่องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน



Active city เริ่มต้นง่าย ๆ ที่ถนน

เวลาพูดถึงผังเมือง คนทั่วไปมักจะเอ่ยถึงทางเท้าว่าเป็นสิ่งที่ควรแก้ไขเป็นอันดับแรก เรียกได้ว่าถูกต้องตรงประเด็น ในการออกแบบเมือง Active นั้น การพัฒนาในระดับถนน (Street level) เป็นปัจจัยสำคัญอันดับต้น ๆ เพราะเป็นพื้นที่ใกล้ชิดที่สุดในการกระตุ้นให้เราเกิดความรูสึกอยากเคลื่อนไหว ถ้าเรามีถนนที่สะอาดสบาย ปลอดภัย บรรยากาศดี ย่อมสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมและวิถีชีวิตที่กระฉับกระเฉงขึ้นแน่นอน



แนวทางการออกแบบถนน

ทางเดินเท้า

ความกว้างทางเท้า
สัดส่วนทางเท้า
องค์ประกอบบนทางเท้า : เสาไฟ บ้าย
องค์ประกอบบนทางเท้า : ต้นไม้

ทางข้าม

การออกแบบทางข้ามระดับพื้น
การออกแบบทางข้ามยกระดับ

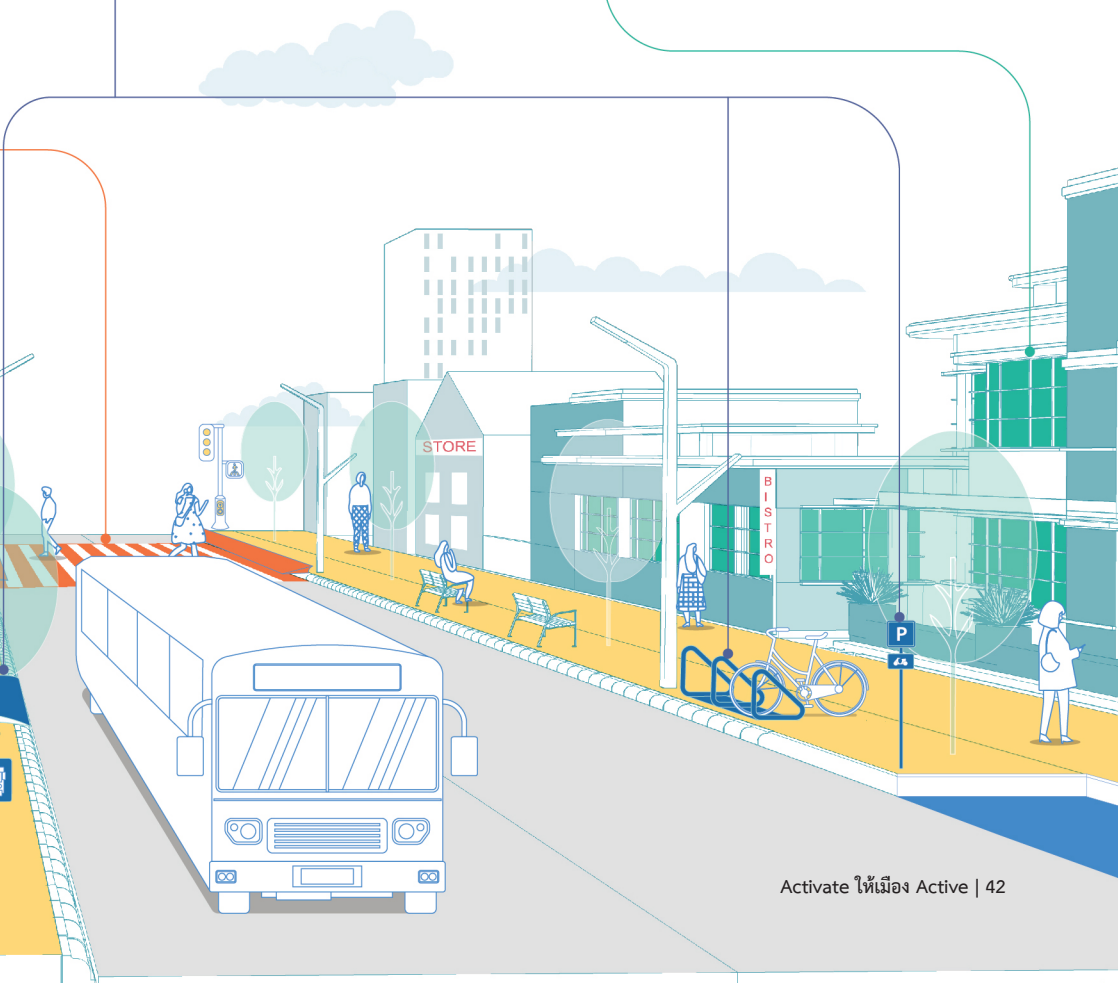


จุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร

การออกแบบจุดจอดจักรยาน
การออกแบบจุดจอดวินมอเตอร์ไซด์

พื้นที่รอยต่อ

การออกแบบพื้นที่เปิดโล่งหน้าอาคาร
การออกแบบพื้นที่ต่างระดับ
การออกแบบแนวกั้น
การออกแบบหน้าร้าน

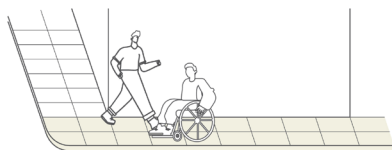


ความกว้างและสัดส่วนทางเท้า

เมื่อพูดถึงทางเท้าหลายคนคงจะนึกถึงทางเท้าที่เรียบเดินไม่สะดุดและกว้างเดินไม่เบียดเสียดกันเป็นลำดับแรก แต่ละแวกจะมีความกว้างที่ต่างกันไปขึ้นอยู่กับความหนาแน่นผู้ใช้งานและความเร็วในการเดิน จากการศึกษาเมืองกรุงเทพฯพบว่าความกว้างเฉลี่ยที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละบริบทแบ่งเป็น 3 ช่วงขนาด คือ

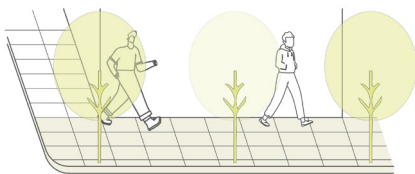
ทางเท้าขนาดต่ำกว่า 2.00 ม.

ต้องจัดระเบียบอุปกรณ์ถนนเท้าที่จำเป็นและเคลียร์พื้นที่ว่างสำหรับทางเดินอย่างน้อย 1.50 ม. เนื่องจากเป็นระยะมาตรฐานที่คนและรถเข็นหนึ่งคันสามารถสวนทางกันได้



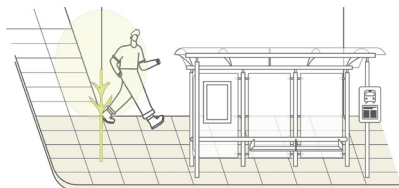
ทางเท้าขนาด 2.00 – 3.50 ม.

ถือเป็นขนาดมาตรฐาน สามารถจัดสัดส่วนของทางเดินและอุปกรณ์ถนนได้ มีความกว้างเพียงพอ สำหรับรองรับการสัญจรในย่านพาณิชยกรรมสำนักงานได้ ผู้คนสามารถเดินทางได้อย่างคล่องตัว



ทางเท้าขนาดมากกว่า 3.50 ม.

เป็นความกว้างเหมาะสมสำหรับย่านพาณิชยกรรมการค้า สามารถตั้งอุปกรณ์ประกอบถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีขนาดใหญ่ได้ ส่งเสริมสภาพแวดล้อมการเดินเท้าที่ดีในย่าน





นอกจากนี้ทางเท้าที่ดีต้องมีการแบ่งสัดส่วนตามการใช้งานอย่างชัดเจน ประกอบไปด้วย 3 โซนด้วยกัน ได้แก่ พื้นที่ทางเดิน พื้นที่อุปกรณ์ถนน และพื้นที่หน้าอาคาร ซึ่งทั้งหมดหากมีการออกแบบอย่างเหมาะสมจะช่วยให้การเดินทางเท้าสะดวก ปลอดภัย และมีชีวิตชีวามากขึ้น

พื้นที่ทางเดิน (Pedestrian zone)

แนะนำให้ทางเดินย่านพาณิชย์กรรมมีพื้นที่ทางเดินกว้าง 2.40 - 3.00 ม. เพื่อรองรับคนเดินเท้าจำนวนมากได้เพียงพอ และทางเดินทั่วไป ไม่ควรต่ำกว่า 1.80 ม. เพื่อให้คนและรถเข็นสามารถสวนทางกันได้

พื้นที่อุปกรณ์ถนน (Furniture zone)

ในย่านพาณิชย์กรรมควรมีความกว้าง 1.00 - 2.50 ม. เพื่อตั้งอุปกรณ์ส่งเสริมบรรยากาศการเดินที่ดีในย่าน เช่น ม้านั่ง หรือถังขยะ และย่านทั่วไปควรกว้างอย่างน้อย 0.60 ม เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ส่งเสริมความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกให้บริการ เช่น เสาไฟส่องสว่างในตอนกลางคืน เป็นต้น

พื้นที่หน้าอาคาร (Frontage zone)

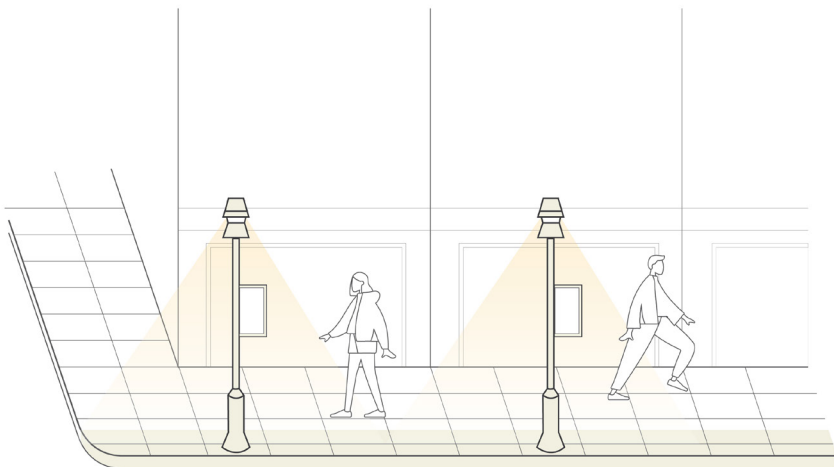
แนะนำให้ย่านพาณิชย์กรรมมีพื้นที่หน้าอาคารกว้างอย่างน้อย 0.50 เมตร เพื่อรองรับกิจกรรมที่ต่อเนื่องจากอาคาร กันการกีดขวางทางเดิน

องค์ประกอบบนทางเท้า เสาไฟ และป้าย

ไฟฟ้าสาธารณะและป้ายจราจรเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานที่ทุกคนควรได้รับ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจรทางเท้าโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ช่วยป้องกันและลดอาชญากรรมภายในย่าน รวมถึงช่วยเตือนล่วงหน้า ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้ผู้ขับขี่มีทัศนวิสัยที่ชัดเจนมากขึ้น

ป้ายจราจรและป้ายบอกทาง

ควรติดตั้งให้ส่วนล่างสุดของป้ายสูงจากระดับทางเท้าไม่น้อยกว่า 2.20 ม. เพื่อให้มองเห็นได้ชัด ป้องกันสิ่งกีดขวางในระดับสายตา และแนะนำให้รวบป้ายบอกทางกับเสาไฟให้เป็นเสาเดียวกัน เพื่อลดจำนวนเสาและง่ายต่อการบริหารจัดการ





เสาไฟ

แนะนำให้รวมไฟส่องทางเท้าและไฟส่องถนนเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและง่ายต่อการบริหารจัดการ โดยควรติดตั้งให้มีความสูงจากพื้นอยู่ที่ 4.00 ม. และ 9.00 ม. ตามลำดับ กรณีมีต้นไม้อยู่ร่วมด้วย ระยะห่างเฉลี่ยระหว่างต้นไม้กับเสาไฟควรอยู่ที่ 5.00 ม. เพื่อให้เงาจากพุ่มไม้บังแสงสว่างที่ส่องลงมา

เกร็ดความรู้ ปัจจุบันมีการส่งเสริมให้ใช้เสาไฟอัจฉริยะมากขึ้น เพื่อตอบรับการใช้งานหลายหน้าที่ เช่น กล้องวงจรปิด เซนเซอร์ตรวจสอบสภาวะทางอากาศ สัญญาณไวไฟ เป็นต้น



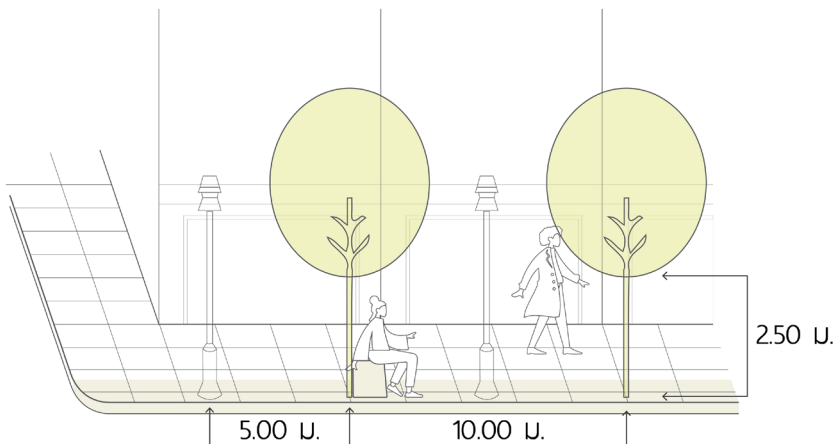
องค์ประกอบบนทางเท้าต้นไม้ม

ด้วยบริบทกรุงเทพฯที่เป็นเมืองร้อน การมีร่มเงาจึงเป็นเรื่องที่สำคัญมากในการส่งเสริมให้คนอยากใช้ชีวิตและสัญจรอยู่บนทางเท้าได้นานยิ่งขึ้น การมีต้นไม้ พุ่มไม้ หรือพื้นที่สีเขียวบนทางเท้ายังช่วยสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีและน่าเดินมากขึ้นด้วย แต่ทุกย่านไม่ได้ต้องการเงาที่เท่ากันทั้งหมดขึ้นอยู่กับบริบทเมืองโดยรอบ

ระยะ ตำแหน่ง และความสูงพุ่ม

ควรปลูกต้นไม้ห่างจากทางร่วมทางแยกและทางข้ามอย่างน้อย 3.00 เมตร และห่างจากเสาไฟอยู่ที่ 5.00 ม. เพื่อป้องกันกันบดบังทัศนวิสัยคนเดินเท้ากับรถยนต์ และไม่ให้เงาจากพุ่มไม้บังแสงสว่างที่ส่องลงมา

แนะนำให้มีต้นไม้ยืนต้นตลอดแนวทางเท้า เพื่อให้ร่มเงา ความร่มรื่น และสุนทรียภาพได้อย่างต่อเนื่อง กำหนดให้ระยะพุ่มสูงจากพื้นดิน 2.50 - 3.00 ม. เพื่อไม่ให้บดบังร้านค้าหรือพื้นที่กิจกรรมชั้นหนึ่ง และเปิดการมองเห็นระหว่างคนเดินเท้าและผู้ขับขี่บนถนน โดยมีข้อควรระวัง คือ ควรออกแบบตะแกรงรอบต้นไม้ ให้อยู่ระดับเดียวกับทางเดินเท้า





พืชพรรณ

แนะนำ ให้เลือกปลูกพรรณไม้ท้องถิ่น เพื่อสร้างความเป็นเอกลักษณ์ให้กับย่าน ทั้งนี้ ต้องเป็นประเภทที่มีความทนทานต่อสภาพแวดล้อม ง่ายต่อการดูแลรักษา ตัวอย่างพรรณไม้ที่เหมาะสมกับประเทศไทย ได้แก่ ประดู่อังสนา ชมพูพันธุ์ทิพย์ พญาสัตบรรณ กระพี้จั่น ตะแบก เป็นต้น

กรณีเป็นไม้พุ่มบนเขตทางเท้าควรมีความสูงอยู่ที่ 30 -50 ซม. และต้องมีการตัดแต่งทุก 1 เดือน เพื่อรักษาระดับพุ่มให้เรียบเสมอกัน ไม่บดบังทัศนียภาพทางการสัญจร

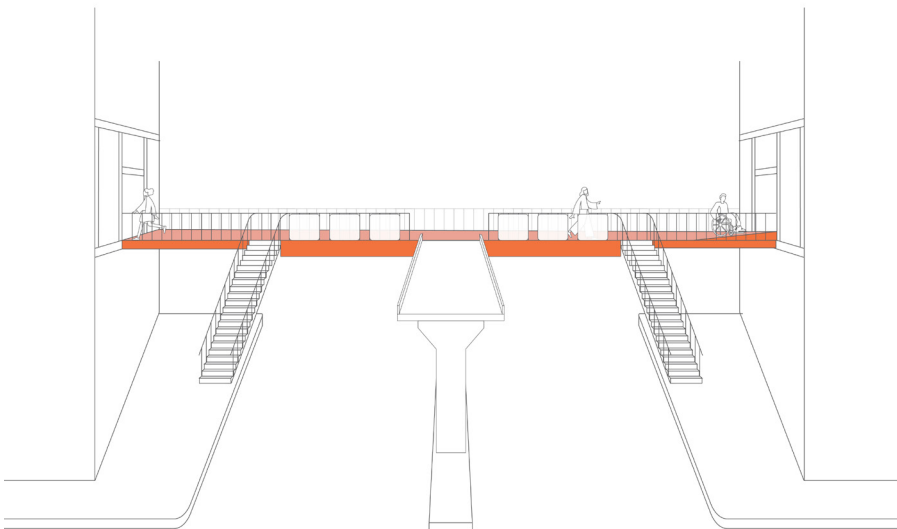


การออกแบบทางข้าม

ทางข้ามเป็นอีกหนึ่งองค์ประกอบที่สำคัญของเมือง ต้องออกแบบโดยคำนึงถึงความปลอดภัย เป็นลำดับแรกด้วยสี ขนาด และตำแหน่งที่เหมาะสม จะสามารถสร้างทางข้ามที่ดีที่ทำให้คนเดินเท้ารู้สึกปลอดภัยและอยากเดินระหว่างสองฝั่งถนนมากขึ้น ในกรุงเทพแบ่งทางข้ามได้เป็น

ทางข้ามยกระดับ

ควรมีระดับต่อเนื่องกัน หรือมีทางลาด หรือ ลิฟท์ควบคู่พื้นที่ยกระดับ ให้ทุกคนสามารถ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมกันและไม่แนะนำให้เป็นแค่สะพานลอยเชื่อมระหว่างถนน เนื่องจากมีข้อจำกัดในการข้ามสำหรับผู้ใช้รถเข็น เด็ก และผู้สูงอายุ

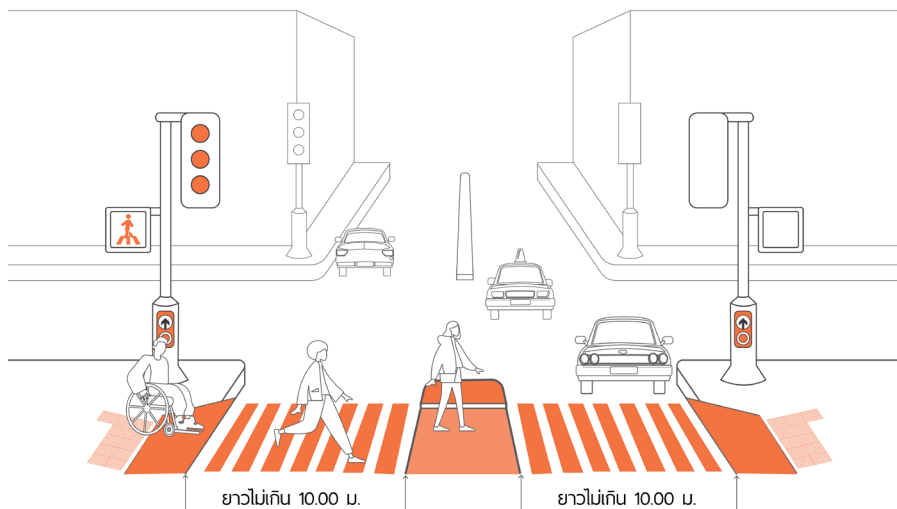
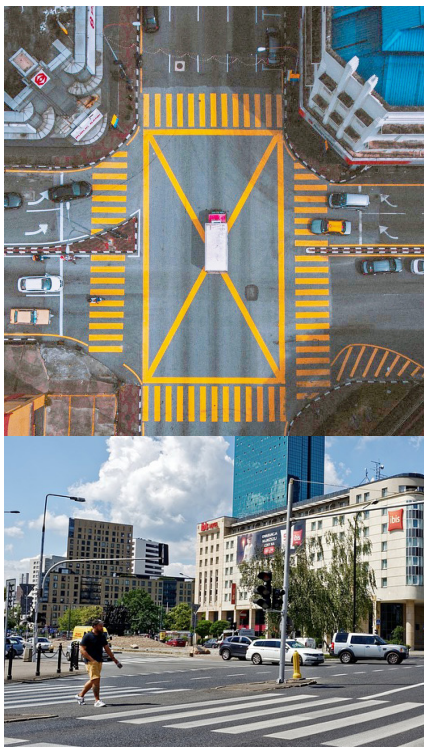


ทางม้าลาย หรือทางข้ามระดับพื้น

เป็นรูปแบบที่แนะนำมากที่สุดโดยเฉพาะในย่านพาณิชย์กรรม เนื่องจากเป็นทางข้ามที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้หากมีการออกแบบที่ดี โดยทางข้ามควรยาวไม่เกิน 10.00 ม. และกว้างอย่างน้อย 5.00 -10.00 ม. หรือ กว้างสัมพันธ์กับขนาดทางเท้า สร้างความเป็นมิตรต่อคนข้ามถนน

ต้องมีสี่สะท้อนกับผิวจราจร ให้รถยนต์สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล เพื่อความปลอดภัยต่อการข้าม และควรติดตั้งแผ่นเตือนภัย Braille Block ปุ่มกดสัญญาณข้ามถนน เพื่อความปลอดภัยแก่คนทุกกลุ่ม

กรณีถนนกว้างเกิน 10.00 ม. ที่มีเกาะกลาง แนะนำให้ลดระดับบริเวณช่องทางเดินผ่านเกาะกลางเท่ากักระดับพื้นถนน (+0.00 ม.) เพื่อคนทุกกลุ่มสามารถข้ามได้สะดวก



การออกแบบจุดรอ และ จุดจอดรถโดยสาร

นอกเหนือจากการส่งเสริมการเดินเท้าแล้ว ระบบขนส่งสาธารณะถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งเสริมให้เมืองมีสภาพแวดล้อมแบบกระฉับกระเฉง เนื่องจากเมืองมีความหลากหลายของคน กิจกรรม และศักยภาพในการเข้าถึงพื้นที่ที่ต่างกัน จำเป็นต้องมีระบบขนส่งสาธารณะให้ครอบคลุมทุกระบบและคนทุกกลุ่ม

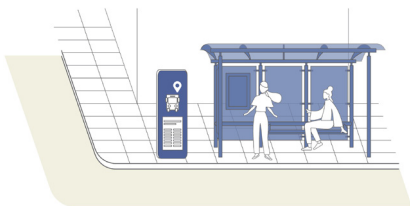
ป้ายรถเมล์ กรณีทางเท้าแคบกว่า 3.50 ม.

แนะนำให้ใช้รูปแบบป้าย พร้อมกับกำหนดเขตพื้นที่รอที่ชัดเจน ป้องกันการล้ำเข้าไปยังเขตทางเดินเท้า



ป้ายรถเมล์ กรณีทางเท้ากว้างกว่า 3.50 ม.

แนะนำให้ใช้รูปแบบศาลาที่นั่งมีหลังคากันแดดกันฝน และหันหน้าเข้าหาถนน เพื่อความสะดวกและปลอดภัยแก่ผู้รอรถ

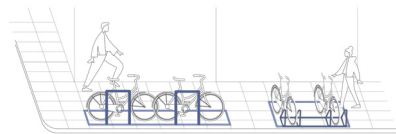




กรณีพื้นที่ว่างหน้าอาคารโดยรอบ แนะนำให้รัฐร่วมมือกับเอกชน
ปรับพื้นที่บางส่วนเป็นที่จอดจักรยาน เพื่อประหยัดพื้นที่

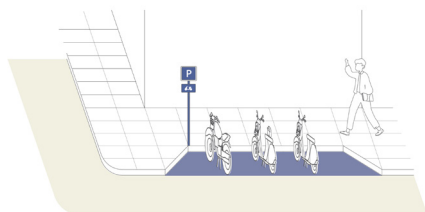
จักรยาน

แนะนำให้จอดได้กรณีทางเท้ากว้างกว่า 2.00 ม. ขึ้นไป โดยจอดแบบขนาน หรือจอดทำมุม 45 องศาตามขนาดทางเท้า และไม่ควรจอดเกิน 4 คันเพื่อทัศนียภาพที่ดีในการเดิน



วินมอเตอร์ไซด์ กรณีทางเท้ากว้างกว่า 3.50 ม.

แนะนำให้จอดทำมุม 60 องศากับทางเท้าภายในเขตอุปกรณ์ถนน เพื่อความเป็นสัดส่วน สะดวกต่อการใช้งาน ควรมีป้ายจุดจอดแสดงอย่างชัดเจน เพื่อควบคุมและป้องกันการจอดแข่งจากรถประเภทอื่น

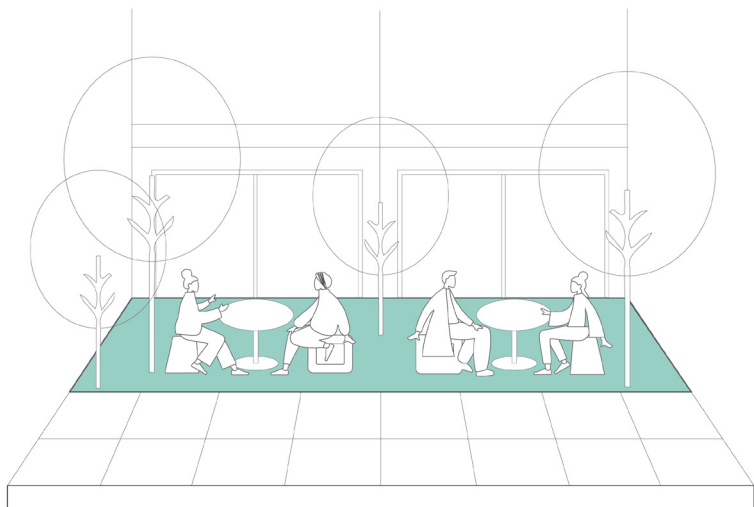


การออกแบบพื้นที่รอยต่อ

ประสบการณ์การเดินทางที่ดี ไม่ใช่แค่ทางเท้ากว้าง หรือทางเท้าเรียบเดินได้ไม่มีสะดุดเท่านั้น แต่ยังหมายรวมถึงพื้นที่เปลี่ยนผ่านระหว่างทางเท้าสาธารณะกับอาคารโดยรอบด้วย โดยพื้นที่เปิดโล่งที่ดีควรให้ความรู้สึกถึงสาธารณะถึงเอกชนมีการออกแบบให้เชื่อมต่อกันอย่างกลมกลืน และทุกคนสามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม

การออกแบบพื้นที่เปิดโล่ง

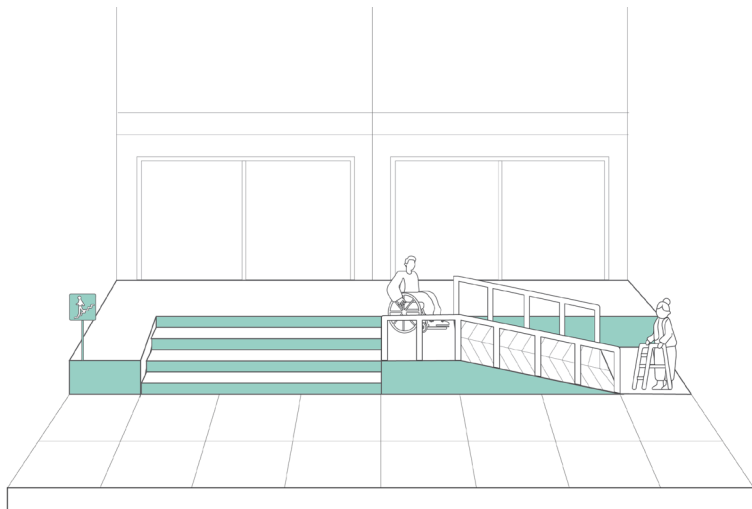
ควรเป็นพื้นที่ความสูงระดับเดียวกับทางเท้า (+0.00 ม.) ลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากพื้นต่างระดับ โดยแนะนำให้เลือกวัสดุที่ไม่ลื่น ทนทานรองรับการใช้งาน และรูปแบบพื้นผิวสอดคล้องกับทางเท้าสาธารณะ ง่ายต่อการดูแลรักษาในอนาคต



การออกแบบพื้นที่ต่างระดับ

ต้องมีการออกแบบให้เกิดความปลอดภัยเป็นหลัก มีความชันที่ได้มาตรฐาน มีราวจับและป้ายเตือน รวมถึงการออกแบบพิเศษ เช่น ทางลาดสำหรับผู้สูงอายุและผู้ใช้รถเข็นที่สำคัญ ไม่ควรจัดให้ทางลาดหลบไปอยู่บริเวณด้านข้างหรืออ้อมไปด้านหลังอาคาร เพื่อให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างเท่าเทียม

อาจเสนอการใช้งานอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น แสงไฟ และที่นั่งชั้นบันไดเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยตอนกลางคืนและสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าเดินในพื้นที่

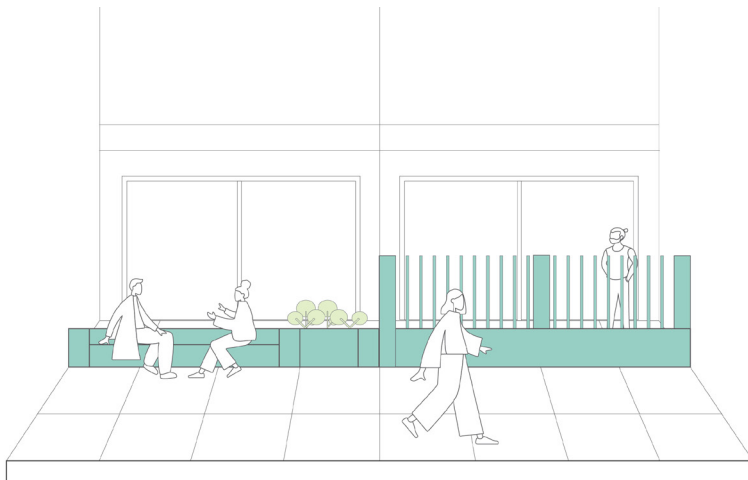


การออกแบบพื้นที่รอยต่อ

การออกแบบแนวกัน

ต้องคำนึงถึงความรู้สึกลดภัยและเป็นมิตรเมื่อเดินผ่าน ควรมีระดับความสูง รูปแบบ หรือช่องเปิดที่เหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ เพื่อสร้างความเชื่อมต่อกิจกรรมระหว่างอาคารและทางเท้าสาธารณะ

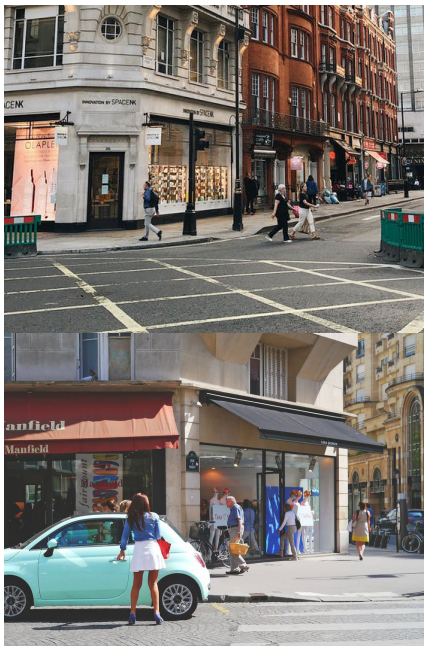
กรณีแนวกันหรือรั้วสูงตั้งแต่ 1.60 ม.ขึ้นไป ควรออกแบบให้โครงสร้างอย่างน้อยร้อยละ 50 มีลักษณะโปร่ง ไม่ควรเป็นกำแพงทึบสูงยาวต่อเนื่อง หากสูงไม่เกิน 1.20 ม. แนะนำให้ติดตั้งที่นั่ง หรือพื้นที่สีเขียวส่งเสริมบรรยากาศทางเท้าให้น่าเดิน



การออกแบบหน้าร้าน

ทำให้แนวอาคารชั้นล่างมีความต่อเนื่อง
เพิ่มกิจกรรมบริเวณพื้นที่ชั้นหนึ่งของอาคาร
เพื่อสร้างบรรยากาศที่น่าเดินต่อเนื่อง รวม
ถึงส่งเสริมให้อาคารสามารถมองเห็นทางเท้า
หรือถนนสาธารณะที่อยู่ติดกันได้ เพื่อสร้าง
สายตาเฝ้าระวัง (Eyes on street) ให้เกิด
ความรู้สึกปลอดภัยเมื่อสัญจรผ่าน

แนะนำให้หน้าร้านชั้นหนึ่งในย่านพาณิชย์กรรม
ใช้วัสดุโปร่งใสอย่างน้อยร้อยละ 70 ของผนัง
อาคาร เพื่อสร้างการมองเห็นระหว่างด้าน
ในและด้านนอกอาคาร ส่งเสริมการค้าในย่าน

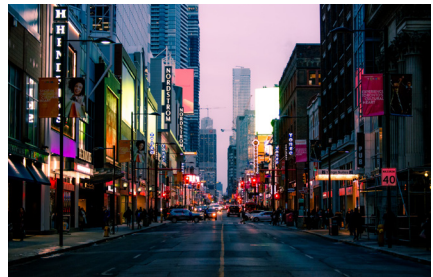


อื่น ๆ

ในเมืองที่ดีที่มีสภาพแวดล้อมแบบกระฉับกระเฉงนอกจากปัจจัยด้านจำนวนผู้คนที่เดินในท้องถนนแล้ว ยังรวมถึงผู้คนที่หยุดยืน นั่งและทำกิจกรรมต่าง ๆ ในที่สาธารณะ เป็นเหตุให้ต้องคำนึงถึงอุปกรณ์ถนนอื่น ๆ ซึ่งช่วยอำนวยความสะดวก ส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศน่าเดิน และสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมในย่านด้วย

ป้ายร้านค้าและป้ายโฆษณา

นอกจากการกำหนดตำแหน่งและระยะป้ายตามมาตรฐานแล้ว ควรมีการกำหนด ขนาด รูปร่าง สี และลักษณะของป้ายอื่น ๆ ให้มีภาพรวมไปในทิศทางเดียวกันเพื่อสร้างเอกลักษณ์และภาพจำของย่าน



พื้น blind block

ควรออกแบบให้มีความถูกต้อง ชัดเจนและต่อเนื่องไม่ขาดตอน โดยเฉพาะในพื้นที่ต่อเนื่องที่ควรระมัดระวังเป็นพิเศษอย่างก่อนจะข้ามทางม้าลาย ขึ้นบันได หรือทางเข้าหน้าอาคาร



ที่นั่ง

ส่งเสริมให้มีที่นั่งหรือที่หยุดพักระหว่างทางเพื่อสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างผู้คนหรือเป็นจุดพักสำหรับผู้สูงอายุ



แผงลอย

แนะนำให้จัดสรรพื้นที่หน้าอาคารของภาคเอกชนบางส่วนให้กับร้านค้าแผงลอย โดยสร้างข้อตกลงร่วมกัน ซึ่งภาครัฐควรมีนโยบายเพื่อผลักดันแนวทางดังกล่าว เช่น สนับสนุนส่วนต่างค่าเช่าให้แก่เอกชน หรือ มีมาตรการลดหย่อนภาษีให้แก่เอกชนที่จัดสรรพื้นที่บางส่วนให้กับร้านค้าแผงลอย

แนะนำให้ออกแบบทางเดินเท้าที่แบ่งพื้นที่อย่างเป็นสัดส่วนให้ร้านค้าแผงลอยในบางช่วงของทางเดินเท้าที่มีความกว้าง 5.00 - 6.00 ม. โดยไม่รบกวนการสัญจร



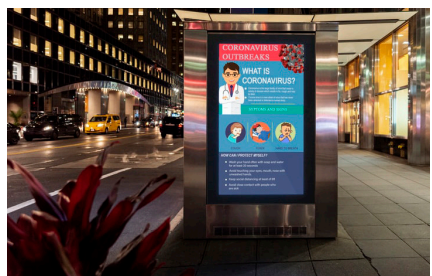
ถังขยะ

ควรมีฝาปิดมิดชิด ไม่ส่งกลิ่นเหม็น และอยู่ในระยะที่รถบริการเก็บขยะเข้าถึง นอกจากนี้ควรเป็นรูปแบบถังขยะที่ส่งเสริมการแยกขยะอย่างชัดเจน



ป้าย Information

แนะนำให้รวมเข้ากับป้ายรถเมล์ เพื่อประหยัดพื้นที่ หรือตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีคนผ่านเยอะโดยไม่กีดขวางการสัญจร เพื่อบอกข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็น เช่น แผนที่ สถานที่สำคัญภายในย่าน



3

สีลม City Lab

ศึกษาพื้นที่ต้นแบบสีลม



ทำความรู้จักย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองในกรุงเทพ
ความกระฉับกระเฉงย่านพาณิชยกรรมใจกลางเมืองกรุงเทพ
ทำไมต้องเป็นสีลม?
ผังแม่บทถนนสีลม





ทำความรู้จัก CBD ในกรุงเทพ

| ย่านพระราม 1 - ปทุมวัน

เป็นย่านห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่และสถานศึกษา ทั้งสยามสแควร์ สยามพารากอน เซ็นทรัล เวิลด์ และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งให้บริการระดับเมืองดึงดูดทั้งคนในและนอกเข้ามาใช้งาน ไม่ขาดสาย เป็นจุดตัดของรถไฟฟ้าหลายสาย สามารถเข้าถึงอาคารและพื้นที่ 2 ผังถนนด้วยทางเดินยกระดับและลานแยกปทุมวันซึ่งถือเป็นลักษณะเด่นต่างจากย่านอื่น

| ย่านเพลินจิต - ชิดลม

เป็นย่านสำนักงานและห้างสรรพสินค้า เต็มไปด้วยอาคารสำนักงาน โรงแรมห้าดาว สถานทูต ร้านอาหาร สถานทูตต่าง ๆ เป็นจุดตัดของการเดินทางหลายสายทั้งระบบรถไฟฟ้า และแยกเพลินจิตที่เชื่อมโยงถนนสายหลักหลายเส้น ได้แก่ ถนนราชดำริ ถนนชิดลม ถนนเพลินจิต ถนนหลังสวน และถนนวิภาวดี ซึ่งทำหน้าที่เป็นถนนเข้า-ออกเมือง ที่มีการจราจรคับคั่งตลอดวัน

| ย่านอโศก - รัชดา

เป็นย่านธุรกิจและแหล่งงานภาคเอกชนขนาดใหญ่ มีแยกอโศกเป็นจุดบรรจบกันของถนนหลัก 3 สาย คือ ถนนอโศกมนตรี ถนนรัชดาภิเษก และถนนสุขุมวิท มีการจราจรและการสัญจรของผู้คนหนาแน่นตลอดวัน แม้แต่ช่วงวันหยุด และเป็นศูนย์เชื่อมการเดินทางของรถไฟฟ้า 2 สายทั้งรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน สามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยัง Airport Link ได้

| ย่านสีลม - สาทร

เป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจที่มีกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจหลากหลายที่สุดในกรุงเทพ เต็มไปด้วยแหล่งธุรกรรมทางการเงิน อาคารสำนักงาน สถานทูต บริการสาธารณสุข ศูนย์การค้า แหล่งจับจ่ายและสถานที่กินดื่ม เป็นที่รวมตัวกันของคนหลากหลายเชื้อชาติ ภาษา และวัฒนธรรม ทั้งไทย จีน อินเดีย พราหมณ์ ฝรั่งเศส อยู่ในจุดตัดระบบขนส่งทางรางทั้ง 2 สาย ทั้งรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน ดึงดูดกลุ่มคนต่าง ๆ ทั้งนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวจากทั้งในและนอกย่านให้เข้ามาใช้งานและประกอบกิจกรรมในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

ความกระฉับกระเฉงของ CBD กรุงเทพปัจจุบันเป็นอย่างไร



| ย่านพระราม 1 - ปทุมวัน

เป็นตัวแทนวัยรุ่นและคนเมืองที่มี Dynamic สูง ด้วยกิจกรรมในพื้นที่ ทั้งการมาเดินห้างพักผ่อนที่หอศิลป์ หรือนัดสังสรรค์กับเพื่อนหลังเลิกงาน ทำให้ย่านมีความคึกคักสูงโดยเฉพาะช่วงเย็นถึงค่ำ แต่สิ่งเหล่านี้ล้วนกระจุกตัวอยู่เฉพาะโซนห้างสรรพสินค้าเท่านั้น จะเห็นได้ว่าบริเวณทางทำสาธารณะไม่ค่อยเอื้อต่อคนเดินมากนัก จากยานพาหนะที่หนาแน่นบริเวณถนนพระราม 1 และพญาไท ผลักให้การเคลื่อนที่ของคนส่วนใหญ่แทบจะไปอยู่บนลานชั้น 2 ทั้งหมด



| ย่านเพลินจิต - ชิดลม

เป็นย่านสำนักงาน ที่มีกิจกรรมแบบ Busy and Orderly ที่มีการเคลื่อนที่หรือกิจกรรมเกิดขึ้น ๑ เป็นกิจวัตร คือคนจะพลุกพล่านในช่วงกลางวันแต่เงียบในช่วงค่ำ เนื่องจากทุกคนเดินทางกลับจากที่ทำงาน ทางเท้าเดินได้แต่มีตึกมาก โดยเฉพาะบริเวณใกล้แยกราชประสงค์และแยกชิดลม มีสิ่งกีดขวางค่อนข้างเยอะ แต่มีข้อดีคือมีกิจกรรมแทรกตัวอยู่เป็นจุด ๆ ให้คนได้ทำร่วมกัน เช่น การค้าหาเบร้งและอาหารมาสั่งการะขอพรกับศาลพระพรหม เป็นต้น



| ย่านอโศก - รัชดา

เป็นแหล่งรวมของเอกชนรายใหญ่ที่มีการใช้ชีวิตแบบมี Pattern ในตัวเอง คือ เคลื่อนที่อย่างมีจุดมุ่งหมายเพื่อไปทำงานเป็นหลัก การเคลื่อนที่ภายในย่านส่วนใหญ่เป็นยานพาหนะส่วนตัวที่หนาแน่นเกือบตลอดทั้งวัน ภาพภาพของทางเท้าที่ไม่ค่อยเอื้อต่อการเดิน มีสิ่งกีดขวาง และแนวกันตลอดแนว โดยเฉพาะบริเวณแยกอโศกที่มีความกว้างถึง 9 ช่องจราจร ส่งผลให้คนไม่รู้สึกปลอดภัยที่เดินจะข้าม ทำให้กิจกรรมระหว่าง 2 ฝั่งถูกตัดขาดจากกัน



| ย่านสีลม - สาทร

เป็นศูนย์กลางสำนักงานและพาณิชยกรรมทั้งรายใหญ่และรายย่อย กิจกรรมในย่านมีพลวัตสูง มีการใช้งานตลอดทั้งวัน ส่วนใหญ่เพื่อเดินทางไปทำงาน ติดต่อธุรกรรมการเงิน และสถานพยาบาลในย่าน ลักษณะกิจกรรมกระจายตัวเป็นจุด ๆ ตลอดแนวถนนลามไปจนถึงซอยย่อย ฝั่งที่ติดกับสถานีรถไฟฟ้าจะมีความ Dynamic สูง จากการสัญจรของคนเดิน จุดวินอร์รับส่งผู้โดยสาร และหาบเร่แผงลอย ส่วนกายภาพปัจจุบันค่อนข้างเอื้อต่อการสัญจร

ทำไมต้องเป็นสืลม ?

| สืลมที่ทุกคนรู้จัก

พูดถึงสืลมหลายคนคงนึกถึงย่านที่ไม่มีวันหลับไหล มีอะไรให้ทำได้ตลอดเวลา ด้วยกิจกรรมที่คอยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การเคลื่อนไหวของคนหลากหลายอาชีพ ช่างวัย และเชื้อชาติสัญจรอย่างขวักไขว่ รวมถึงยานพาหนะหลายประเภทเพื่อเดินทางไปประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ ตอนกลางวันก็มีตั้งแต่รถขนส่งของช่วงเช้าตรู่ นักเรียนเดินทางไปเข้าเรียน วินมอเตอร์ไซด์รับส่งพนักงานออฟฟิศ กิจกรรมร้านค้าแฟ ร้านอาหาร และสตรีทฟู้ดเรียงรายตามข้างทาง พอดตกค้ำก็ปรับตัวเป็นย่านกินดื่ม สถานบันเทิง ให้กับพนักงานออฟฟิศในย่านและนักท่องเที่ยวโดยรอบได้ผ่อนคลายหลังเลิกงาน ทำให้ย่านถูกใช้งานอย่างเต็มประสิทธิภาพตลอดทั้งวัน

| ทำไมต้องเป็นสืลม

อย่างที่กล่าวไปข้างต้นว่าเป็นย่านที่มีความหลากหลายที่สุดทั้งคน กิจกรรม และเวลา ตำแหน่งที่ตั้งมีศักยภาพสูง คนเข้าถึงรถไฟฟ้าได้ใน 5 นาที เป็นเหตุให้ถูกประเมินเป็นย่านที่เดินดีที่สุดในกรุงเทพ เนื่องจากมีปัจจัยที่ตอบสนองความต้องการวิถีชีวิตคนเมืองที่หลากหลายที่สุด เมื่อเทียบกับย่านศูนย์กลางธุรกิจอื่น ๆ มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งกลางวันและกลางคืน และเป็นที่ยินยอมของคนต่างชาติที่เข้ามาอาศัยและทำงานอยู่เรื่อย ๆ หากจะเลือกพื้นที่ต้นแบบย่านพาณิชย์กรรมใจกลางเมืองกระฉับกระเฉงก็ไม่พ้นสืลมที่ควรทำเป็นที่แรก

| ประเด็นท้าทายในการพัฒนาย่านสืลม

แม้ว่าสืลมจะมีศักยภาพในการเป็นย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่กระฉับกระเฉงที่สุด แต่ยังมีปัญหาการเชื่อมต่อภายใน มีกิจกรรมหนาแน่นเฉพาะบางจุดในบางเวลาและมีพื้นที่เปลี่ยวไม่มาเดิน กายภาพเมืองในปัจจุบันไม่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หนาแน่นและหลากหลายได้เพียงพอ รวมถึงยังขาดการสร้างภาพลักษณ์ที่น่าจดจำ จึงต้องออกแบบวางแผนโดยคำนึงถึงเรื่องพวกนี้ สืลมจึงจะเป็นย่านพาณิชย์กรรมกระฉับกระเฉงได้อย่างแท้จริง



อดีต ปัจจุบัน อนาคตของสีลม

ก่อนจะพัฒนาย่าน อยากให้ทุกคนมาทำความรู้จักกับถนนสีลมก่อน สีลมเป็นหนึ่งในถนนที่เกิดขึ้นแห่งแรก ๆ ของประเทศ เป็นจุดเริ่มต้นของความเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจใจกลางเมือง ที่มีการพัฒนาต่อเนื่องจากย่านพักอาศัยชั้นดีของผู้คนหลายเชื้อชาติ สู่อำเภอศูนย์กลางพาณิชยกรรมหนาแน่นสูงที่มีความสำคัญ และความหลากหลายมากที่สุดแห่งหนึ่งในกรุงเทพ



เนื่องจากสีลมมีหลายยุคในตัวเอง แต่ยังคงขาดการวางแผนตรงกลาง และการสร้างภาพลักษณ์ที่น่าจดจำ ทั้ง ๆ ที่เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงมาก เป็นเหตุให้เกิดวิสัยทัศน์ “สีลม ศูนย์กลางทางธุรกิจการค้า ย่านแห่งสีสัน ผสานความหลากหลายทางสังคมและเศรษฐกิจ สร้างประสบการณ์แก่ผู้คนทุกช่วงเวลา”

โดยการที่จะทำให้ถึงจุดนั้นได้เริ่มง่าย ๆ ที่การให้ความสำคัญกับทางเท้ามาเป็นลำดับแรก หรือ pedestrian first นั่นเอง



ผังแม่บท

การจะทำให้สี่ลมเป็นย่านที่แอคทีฟ และเป็นถนนที่ให้ความสำคัญกับการเดินเท้า (Pedestrian first) ได้ ต้องใช้เครื่องมือการออกแบบทั้ง 3 เรื่องควบคู่กัน ได้แก่ 1. เดินสะดวก 2. เชื่อมต่อสบาย และ 3. หลากหลายประสบการณ์

เดินสะดวก

มีเป้าหมายเพื่อ สนับสนุนการเดินเท้าอย่าง มีคุณภาพและสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยต่อการเดิน

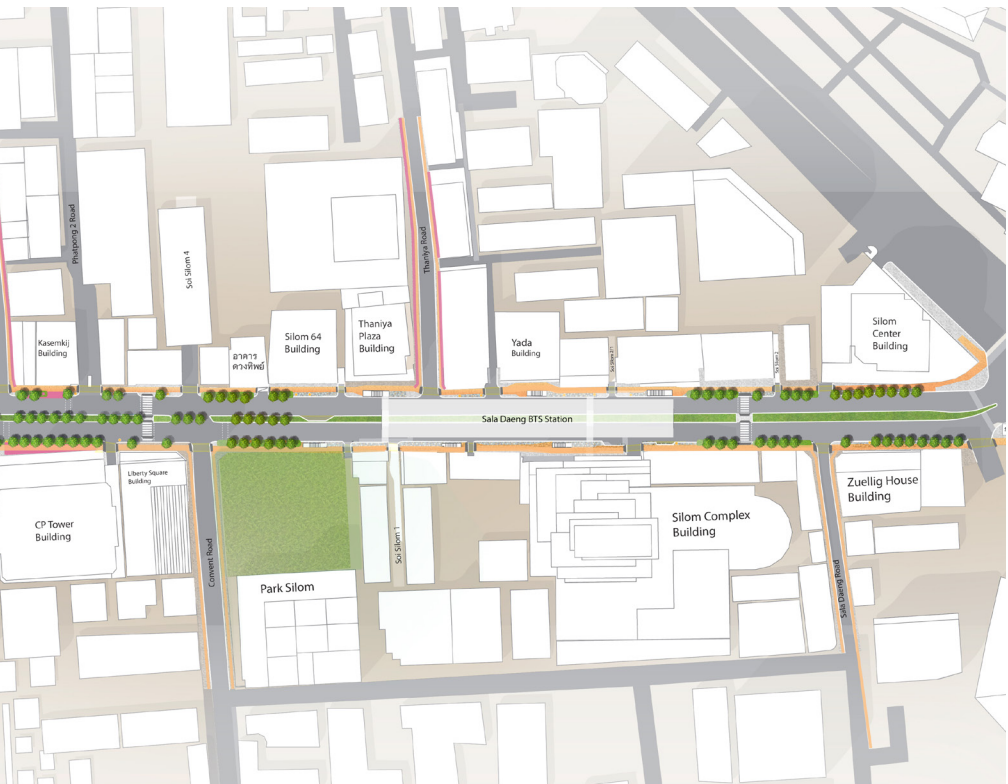


เชื่อมต่อสาย

มีเป้าหมายเพื่อ สร้างความต่อเนื่องระหว่าง
คนเดินและระบบขนส่งมวลชน สร้างความ
ต่อเนื่องระหว่างทางเท้าสาธารณะและพื้นที่
เอกชน และจัดสรรพื้นที่บริการของเมือง

หลากหลายประสบการณ์

มีเป้าหมายเพื่อ ออกแบบพื้นที่ที่มีขนาด
แตกต่างกันเพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลาย
และสร้างประสบการณ์การเดินเท้าให้มี
ความหลากหลายด้วยกิจกรรมบนถนน

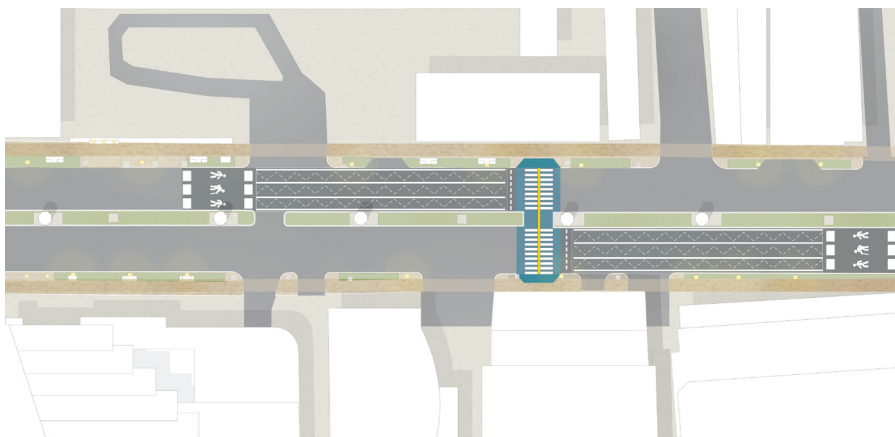


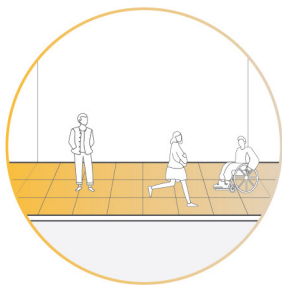
เดินสะดวก

กำหนดเขตทางเดินเท้าที่เหมาะสม ทางเท้านอกจากใช้เพื่อการสัญจรหลักแล้ว ยังถือเป็นพื้นที่สาธารณะที่สำคัญของเมือง มักถูกใช้เป็นที่กิจกรรมทางสังคม และเป็นรอยต่อไปยังจุดหมายสำคัญ ในย่านสีลมออกแบบทางเท้าโดยแบ่งพื้นที่เป็น 3 ส่วน ตามลักษณะการใช้งาน ได้แก่ พื้นที่ทางเดิน (Pedestrian zone) พื้นที่หน้าอาคาร (Frontage zone) และพื้นที่วางอุปกรณ์ถนน (Furniture zone) เพื่อสนับสนุนให้คนมาใช้งาน และประกอบกิจกรรมบนทางเท้าได้อย่างเป็นสัดส่วน และสามารถสัญจรต่อไปได้โดยไม่ติดขัด

สร้างการเชื่อมต่อระหว่างสองฝั่งถนนด้วยทางข้ามได้มาตรฐาน เน้นการออกแบบให้ปลอดภัยข้ามได้สะดวก และเข้าถึงง่ายที่สุด โดยเลือกใช้รูปแบบทางข้ามระดับทางเท้า หรือทางม้าลาย เพิ่มการขีดสีตีเส้น ด้วยสีสน้ำเงินที่ชัดเจนให้ยานพาหนะมองเห็นได้จากระยะไกล เพื่อลดความเร็วของยานพาหนะและคอยระวังคนข้ามถนน รวมถึงเพิ่มขนาดทางข้ามในระยะที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการเชื่อมต่อที่ปลอดภัย

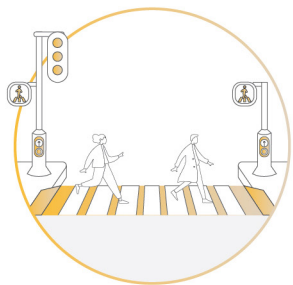
จัดวางสิ่งอำนวยความสะดวก ตามลำดับความสำคัญ ความจำเป็น และขนาดพื้นที่โดยรวมของทางเท้า หากทางเท้ากว้างเพียงพอจะสนับสนุนให้จัดวางสิ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกในการใช้ชีวิตได้เต็มที่ เช่น ที่นั่ง เสาไฟให้แสงสว่างเพิ่มความปลอดภัย ไม่นยันต้นไม้ให้ร่มเงาช่วยส่งเสริมบรรยากาศน่าเดิน





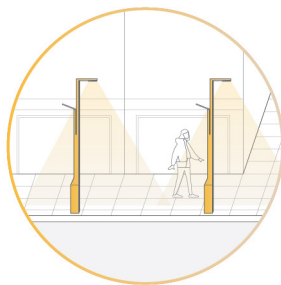
เขตเดินเท้า

กำหนดระยะสำหรับเดิน กว้างอย่างน้อย 2.40 ม. และเป็นแนวที่ตรงตลอดทั้งเส้นทาง สามารถสัญจรผ่านได้อย่างคล่องตัว



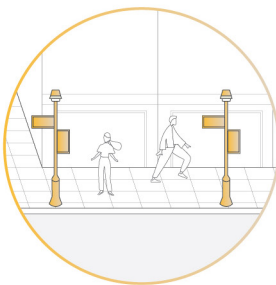
ทางข้าม

เพิ่มขนาดทางข้าม โดยทางข้ามหลักกว้าง 6.00 ม. และทางข้ามรองกว้าง 3.40 ม. เพื่อสอดคล้องกับปริมาณคนข้าม



ไฟส่องสว่าง

กำหนดระยะติดตั้งห่างจากขอบถนน 0.50 ม. ใช้เสาไฟอัจฉริยะ เพื่อรวบรวมอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน



ป้าย

เสนอให้รวมป้าย กับเสาไฟเข้าด้วยกัน เพื่อประหยัดจำนวนเสาและสร้างทางเท้าที่น่าเดิน เป็นระเบียบเรียบร้อย



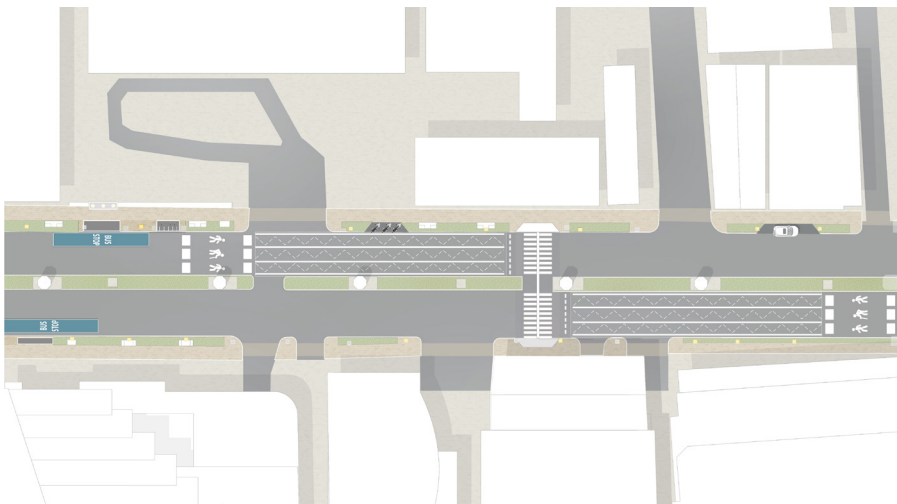
จุดทิ้งขยะ

กำหนดให้อยู่ใกล้กับจุด Drop off เพื่อความสะดวกในการเก็บ โดยตั้งห่างอย่างน้อย 1.50 ม. จากอุปกรณ์ถนนอื่น ๆ

เชื่อมต่อสบาย

ปรับย้ายและรวบจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร เพื่อรวมจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจรประเภทต่าง ๆ ไว้ด้วยกัน ให้คนใช้งานได้สะดวก แก้ความกระจัดกระจาย และสร้างความเป็นระเบียบ โดยจัดตามขนาดยานพาหนะและประเภทการใช้งาน ให้พาหนะขนาดเล็กอยู่ใกล้กัน หรือเกาะกับจุดจอดขนส่งมวลชนหลัก ให้ทุกระบบมีระยะให้บริการที่เหมาะสม โดยอ้างอิงจากจุดจอดเดิมเป็นหลักเพราะเป็นตำแหน่งที่มีผู้ใช้งานมาก โดยมีรายละเอียดการจัดสรรพื้นที่สำหรับจอดยานพาหนะชั่วคราว และจุดรอรถ ดังนี้

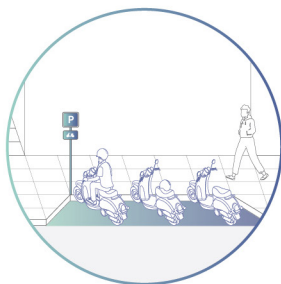
- จุดจอดรถบริเวณไหล่ทางต้องห่างจากปากซอย อย่างน้อย 10 เมตรจากทางร่วมทางแยก
- จุดจอดทั้งบนถนนและ Furniture zone ห่างจากปากซอยและทางขึ้นลงรถไฟฟ้า อย่างน้อย 5 เมตร และ / หรือ ห่างจากทางข้าม อย่างน้อย 3 เมตร
- จุดจอดวิน-จักรยาน วางห่างกันอย่างน้อย 3 เมตร
- จุดจอดรถเมล์ ทั้งบนไหล่ทาง และ Drop off ห่างจากจุดจอดรถเล็ก (วิน / จักรยาน) อย่างน้อย 5 เมตร





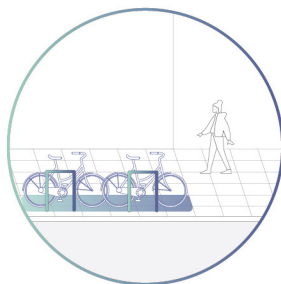
รถประจำทาง

ออกแบบโครงสร้างให้มีหลังคา กันแดด กันฝน ได้ทุกจุด และจัดให้มีจุดจอดทุกระยะ 500 ม. ตามสถานที่ที่คนขึ้นลงบ่อย ๆ



วินมอเตอร์ไซด์

เสนอให้เป็นจุดจอดแล้วจร ในโซนอุปกรณ์ ตำแหน่งใกล้ปากซอย และวางไม่ถี่เกินไป เนื่องจากเป็นจุดวิกฤตที่รถสวนเข้าออกเยอะ



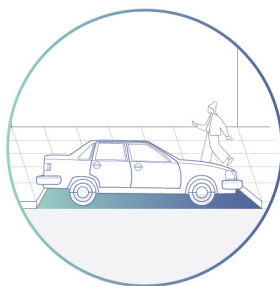
จักรยาน

รูปแบบเป็นจุดจอดชั่วคราว ในโซนอุปกรณ์ โดยไม่ขวางทางเท้า และจอดไม่เกินจุดละ 5 คัน เพื่อประหยัดพื้นที่ตั้งอุปกรณ์อื่น ๆ



รถตู้

รูปแบบเป็น Drop off ในโซนอุปกรณ์ โดยอิงกับจุดจอดรถยนต์เดิมในย่าน เพื่อประหยัดที่จอดและผู้คนจอดจำได้ง่าย



รถยนต์ส่วนตัว

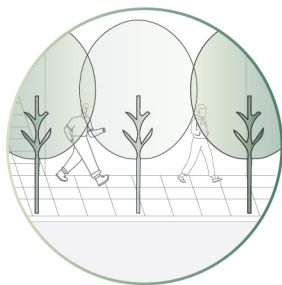
รูปแบบเป็น Drop off ในโซนอุปกรณ์ เพื่อลดการจอดไหล่ทาง โดยขยายความกว้างจุดจอดเดิม ให้สัมพันธ์กับปริมาณรถยนต์

หลากหลายประสบการณ์

สร้างบรรยากาศน่าเดินและควมมีชีวิตชีวาภายในย่าน ด้วยสภาพแวดล้อมปลอดภัยและสวยงามสอดคล้องกับกิจกรรมในย่าน ทั้งการปลูกต้นไม้ให้ร่มเงาตลอดแนวถนน ปลูกไม้พุ่มบริเวณทางเท้าและเกาะกลางเพื่อเพิ่มความร่มรื่นน่าเดิน ลดมลภาวะ และช่วยกันไม่ให้คนข้ามถนนนอกบริเวณทางข้าม เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบนทางเท้าตามความเหมาะสม ทั้งการเพิ่มจุดพักชั่วคราว ให้พนักงานออฟฟิศหยุดทำธุระระหว่างทาง และเป็นที่นั่งเล่นสำหรับทุกคนในย่าน รวมถึงการเพิ่มไฟประดับบริเวณใต้เก้าอี้ ใต้บันได และได้สถานีรถไฟฟ้าสาธาดงเพื่อเพิ่มแสงสว่างและสร้างความน่าเดินในช่วงกลางคืน

ส่งเสริมกิจกรรมทางสังคมที่หลากหลาย เพิ่มพื้นที่สาธารณะส่วนกลางของเมือง ที่มีการออกแบบให้ยืดหยุ่นสามารถปรับใช้ได้ตามความเหมาะสม เมื่อไรรองรับกิจกรรมต่าง ๆ ในย่าน ทั้งที่นั่งเล่นพักผ่อน การแสดงดนตรี การค้าหาบเร่แผงลอย และการจัดงานนิทรรศกาลตามโอกาสสำคัญ เปิดโอกาสให้ผู้คนได้พบปะและสร้างการมีส่วนร่วมกับสมาชิกและผู้คนภายในย่าน ให้คนหยุดแวะทำกิจกรรมต่าง ๆ ร่วมกันมากขึ้น





ต้นไม้

ปลูกได้เฉพาะบริเวณที่โซน
อุปกรณ์ขนาด 0.60 ม. ขึ้นไป
โดยรากหรือลำต้นต้องไม่
เป็นอุปสรรคกับทางเดินเท้า



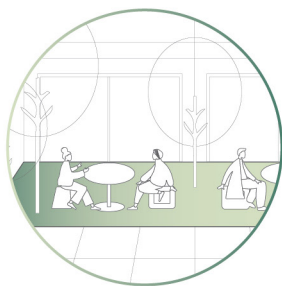
ไม้พุ่ม

ปลูกได้เฉพาะบริเวณที่โซน
อุปกรณ์ขนาด 0.60 ม. ขึ้นไป
และตลอดแนวเกาะกลาง
เพื่อสร้างบรรยากาศร่มรื่น



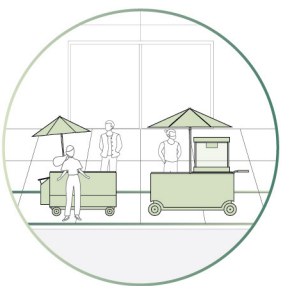
เก้าอี้

เสนอให้ตั้งบริเวณที่โซน
อุปกรณ์ 1.20 ม.ขึ้นไป ตาม
จุดที่คนสัญจรผ่านบ่อย เพื่อ
อำนวยความสะดวกให้คนได้
หยุดนั่งพัก



ลานกิจกรรม

เสนอให้ใช้ลานโล่งหน้า
อาคารบางส่วน ปรับใช้เป็น
ที่เอนกประสงค์กึ่งสาธารณะ
ให้คนเข้าไปประกอบกิจกรรม
ต่าง ๆ ได้



แผงลอย

เสนอให้ตั้งบริเวณที่โซน
อุปกรณ์ 1.20 ม.ขึ้นไปเท่านั้น
โดยต้องไม่อยู่ในจุดวิกฤตที่
คนหนาแน่นมาก เพื่อป้องกัน
การกีดขวางทางเท้า



ไฟประดับ

เพิ่มไฟบริเวณเก้าอี้ ใต้บันได
และใต้สถานีรถไฟ เพื่อเพิ่ม
แสงสว่างความปลอดภัย และ
สร้างบรรยากาศน่าเดินช่วง
กลางคืน

4

บทส่งท้าย

•

ทำอย่างไรให้เกิดขึ้นจริง
เครือข่ายการมีส่วนร่วมต่อโครงการ
Active City เกิดขึ้นได้ด้วย Active Citizen

•

ทำอย่างไรให้เกิดขึ้นจริง

ก่อนที่จะเกิดคู่มือเล่มนี้ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ หรือ สสส. ได้ร่วมมือกับ กรุงเทพมหานครและศูนย์สร้างเสริมสุขภาพะเมือง ทำการทดลองออกแบบพื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างบริเวณโดยรอบถนนสีลม เกิดเป็นกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ในนาม “City Lab Silom” มีแนวทางในการใช้เมืองที่อาศัยอยู่เป็นห้องทดลอง โดยทำการติดตั้งกิจกรรมชั่วคราวที่ส่งเสริมสุขภาพทั้งร่างกายและจิตใจ ทั้งการขีดสีตีเส้นบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนรถล่วงหน้าให้หยุดก่อนถึงทางข้าม การปรับป้ายรถเมล์ให้มีกิจกรรมยืดเหยียดร่างกายระหว่างรอ การจัดกิจกรรมบริเวณลานสาธารณะเพื่อดึงดูดให้คนมาใช้งานด้วยการจัดกิจกรรมดนตรี เพิ่มพื้นที่เล่นเกมก้าวกระโดด เป็นต้น ซึ่งได้รับผลตอบรับที่ดีมากจากผู้ประกอบการและผู้คนภายในย่าน มีการเปิดให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ และได้รับข้อมูลที่น่าสนใจมากมายจากผู้ใช้พื้นที่ย่านสีลม สามารถกระตุ้นให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมในชุมชนได้ดี

จากนั้นทีมของเรา ร่วมกับกรุงเทพมหานครและสมาคมเรารักสีลม ได้ต่อยอดและวางแผนออกแบบการปรับปรุงถนนสีลม ภายใต้โครงการ “ศึกษาและจัดทำมาตรฐานทางเท้าเพื่อส่งเสริมการเดินในพื้นที่สุขภาวะเมือง ย่านสีลม” นอกจากเป็นการพัฒนาสภาพแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการใช้งานและการสัญจรภายในย่านแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมความร่วมมือกันของทุกภาคส่วนให้ร่วมการขับเคลื่อนและพัฒนาย่านสีลมไปด้วยกัน

หลังจากสองโครงการที่ผ่านมาเราได้ถอดบทเรียนต่าง ๆ ที่ได้เรียนรู้ผ่านการวิเคราะห์กระบวนการของแต่ละงาน พบว่าในงานออกแบบพัฒนาเมืองจะมีกลุ่มคนที่มีผลต่อความสำเร็จของโครงการอยู่เสมอ โดยแบ่งเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้



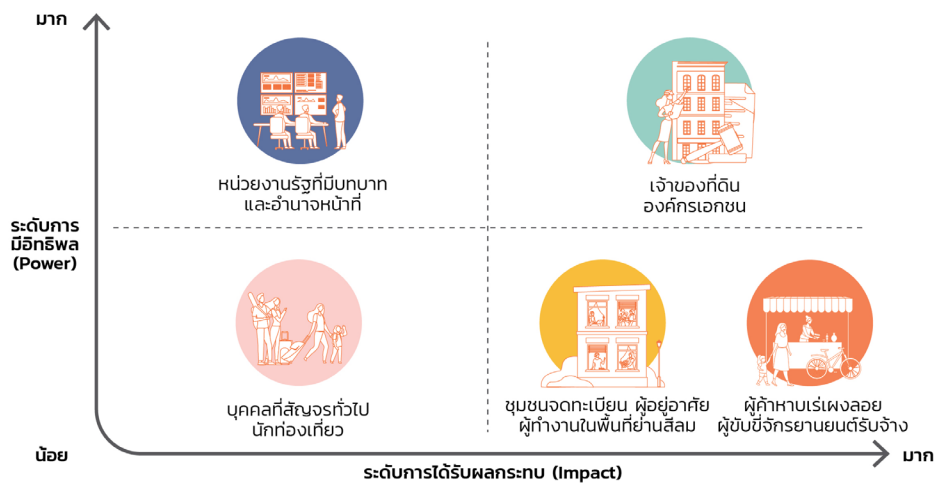
เครือข่ายการมีส่วนร่วม ต่อโครงการ

ทั้ง 5 กลุ่มนี้เปรียบเสมือนเครือข่ายที่มีส่วนขับเคลื่อนให้การพัฒนาเกิดขึ้นจริงได้ โดยจำแนกแบ่งกลุ่มจาก 2 ปัจจัย คือ

1) **ระดับการมีอิทธิพลต่อโครงการ (Power)** คือ การแบ่งโดยคำนึงว่ากลุ่มคนเหล่านั้นมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในการอนุมัติ สั่งระงับ หรือยกเลิกโครงการได้มากน้อยแค่ไหน บางกลุ่มอาจเป็นผู้มีบทบาทหรือรับผิดชอบโดยตรงตามกฎหมาย บางกลุ่มเป็นผู้มีส่วนในการสนับสนุนงบประมาณต่าง ๆ หรือเป็นเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง เช่น สถาปนิก วิศวกร หรือนักกฎหมาย เป็นต้น

2) **ระดับการได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ (Impact)** คือ การแบ่งโดยประเมินจากผลกระทบที่คนกลุ่มนั้นได้รับไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม แบ่งบวกหรือแง่ลบ หากมีการพัฒนาออกแบบปรับปรุงเมืองให้เปลี่ยนไปจากเดิม หรือมีมาตรการที่ทำให้การใช้งานพื้นที่เปลี่ยนไป

การสร้างเครือข่ายที่ยั่งยืนถาวรจำเป็นจะต้องทำงานร่วมกันทุกฝ่ายและเข้าใจกลไกของแต่ละกลุ่มคน เมื่อนำปัจจัยทั้งสองอย่างมาวิเคราะห์ เราจะมองเห็นเป้าหมายและหน้าที่ในการทำงานร่วมกันระหว่างกลุ่มคนมากขึ้น หน่วยงานภาครัฐและกลุ่มเอกชนหรือเจ้าของที่ดินเป็นกลุ่มที่จะต้องทำงานร่วมกับนักพัฒนาและออกแบบมากที่สุด ต้องพยายามชี้ให้เห็นประโยชน์ของการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ และร่วมผลักดันให้เกิดนโยบายที่จำเป็นต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่นั้น เพราะเป็นกลุ่มที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการทำให้โครงการเกิดขึ้นจริงได้ ส่วนกลุ่มคนที่อยู่ในชุมชนหรือใช้ชีวิตอยู่ในพื้นที่เป็นกลุ่มที่ทีมพัฒนาจะต้องรับฟังความคิดเห็นให้มากที่สุด เพราะกลุ่มนี้จะเป็นผู้ที่มองเห็นปัญหาและมีข้อมูลของพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การศึกษาและนำมาต่อยอดพัฒนาเพื่อออกแบบเมืองที่เหมาะสมกับทุกฝ่ายได้มากที่สุด



Active City เกิดขึ้นได้ ด้วย Active Citizen

เมื่อเทคโนโลยีทำให้โลกก้าวไปข้างหน้าอย่างไม่รู้จบ ภายภาพเมืองเองก็ต้องปรับเปลี่ยนพัฒนาไปตามผู้คนและวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป เมืองที่หยุดนิ่งก็เหมือนเมืองที่ป่วย พาลที่จะเป็นโรคภัยในระยะยาว เห็นได้ชัดว่าคนที่รักษาโรคภัยให้กับเมืองได้ก็คือพลเมืองที่อาศัยอยู่ เหล่าผู้ที่ได้รับผลกระทบ มองเห็นปัญหา และมีความต้องการพัฒนามากที่สุด สิ่งสำคัญคือเราต้องเชื่อมั่นว่าเราสามารถสร้างเมืองที่ดีกว่านี้ได้จริง ๆ จากโครงการสลิสมก็เป็นส่วนหนึ่งที่เกิดขึ้นแล้ว หลังจากนั้นคือการส่งเสียงของพลเมืองให้ขยายดังขึ้น เมื่อความคิดเห็นและความต้องการมีมากพอก็จะส่งผลให้องค์กรเอกชนเล็งเห็นความเป็นไปได้ และช่วยกันผลักดันพลังเหล่านี้ไปสู่ผู้ที่มีอำนาจหรือรัฐให้ขับเคลื่อนจนเกิดการพัฒนาเมืองต่อไปได้

เรื่องนี้ไม่ใช่เรื่องของใครคนใดคนหนึ่ง แต่เป็นเรื่องของทุกคนทุกระดับองค์กร ให้แต่ละภาคส่วนร่วมขยายผลการศึกษาทดลอง ให้ประชาชนทุกคนมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์ ส่งไม้ต่อให้รัฐดำเนินการระดับนโยบาย เมื่อเราทุกคน Active กันจริงจัง เมือง Active City ก็จะเกิดขึ้นได้จริงและส่งผล Reactive กลับมาสู่พวกเราทุกคนในสังคม เมืองกลับมามีสุขภาพดี ผู้คนในเมืองก็สุขภาพดี เศรษฐกิจก็จะลื่นไหลอย่างเต็มประสิทธิภาพ ทุกคนได้รับผลประโยชน์กันทั้งหมด

คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์กับทุกคนที่มองเห็นความเป็นไปได้ของการเปลี่ยนแปลงถ้าเราช่วยเมืองก็จะช่วยตาม เริ่ม Active ตั้งแต่วันนี้ เพื่อเมืองที่ Active ในอนาคต



city lab × palette me.

ถ้าเปรียบ 'สี' เป็นสื่ออะไร?
อนาคตคุณอยากเห็นอะไร?

FUTURE

#Citylab

#SilomColorPalette

ถ้าเปรียบ 'สี' เป็นสื่อ 1 สี
คุณคิดว่าคุณเป็นสื่ออะไร?

HOW

city lab palette me.

HOW TO

เลือกสีที่ชอบ
แล้วแปะบนบอร์ด
สีที่ชอบของคุณ
จะกลายเป็นสื่อ

NOW & FUTURE

1. เลือกสีที่ชอบ
2. เลือกสีที่ชอบ
3. เลือกสีที่ชอบ
4. เลือกสีที่ชอบ

สีที่ชอบของคุณจะกลายเป็นสื่อ
สีที่ชอบของคุณจะกลายเป็นสื่อ

เอกสารอ้างอิง

Bloomberg, M. R. (2013). Active design: Shaping the sidewalk experience. City of New York.

Welle, Ben. Cities Safer by Design: Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design. World Resources Institute, 2015.

National Association of City Transportation Officials. Street Design Manual. New York City Dept. of Transportation, 2020.

DDproperty [website]. (<http://www.ddproperty.com/>, Accessed 4 March 2022).

Ananda [website]. (<https://www.ananda.co.th/blog/thegenc/> , Accessed 4 March 2022).

SILOM

The title 'SILOM' is rendered in large, bold, sans-serif capital letters with a red-to-yellow gradient. Each letter contains a white silhouette of an urban element: 'S' has a traffic light and a pedestrian; 'I' has a person in a wheelchair; 'L' has a person on a bicycle; 'O' has a person on a bicycle; 'M' has a person on a bicycle. The letters are set against a solid red horizontal bar.