

การพัฒนาชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานโดยการสร้างถิ่นที่ Placemaking for Development of the Bike and Walk Friendly Community

ศุภธิดา สว่างแจ่ม* และ พลเดช เชาว์รัตน์**

Suphathida Sawangchaeng and Pondej Chaowarat

Received : 2019-05-08

Revised : 2019-08-19

Accepted : 2019-08-23

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยมีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถิ่นที่ 2) เพื่อศึกษาปริมาณจราจรและความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน 3) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ โดยมีพื้นที่ศึกษา คือ ชุมชนสุขสบายใจ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

ผลการวิจัยพบว่า 1) แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถิ่นที่ (Placemaking) คือชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบ โดยนำอัตลักษณ์ของท้องถิ่นและรูปแบบศิลปะที่เหมาะสมกับพื้นที่มาใช้ รวมถึงการสร้างประสบการณ์ร่วมกันของคนในชุมชน 2) เมื่อเปรียบเทียบความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน พบว่าก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่มีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ย 31.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมมีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยลดลงเหลือ 22.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 30.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง 3) พฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ พบว่าในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม มีความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 93.03 แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่สูงกว่าในช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่เพียงร้อยละ 21.78 ส่วนพฤติกรรมการใช้จักรยานพบว่าในช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่มีจำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ย 1.1 คันต่อวัน สัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม มีจำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 2.9 คันต่อวัน แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์จำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ยลดลงเหลือ 1.7 คันต่อวัน เมื่อการดำเนินกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ผ่านไป 6 สัปดาห์ พบว่าความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน พฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ และจำนวนการใช้จักรยาน กลับไปใกล้เคียงกับช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ ขาดความต่อเนื่องของการเปลี่ยนแปลง จึงต้องมีการวัดและประเมินผลกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่อย่างต่อเนื่องในระยะยาว เพื่อพัฒนาให้สามารถตอบสนองความต้องการของคนในชุมชนได้มากที่สุด

* , ** คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม มหาสารคาม 44150

* , ** Faculty of Architecture, Urban Design and Creative Arts Mahasarakham University, Mahasarakham 44150, Thailand
Corresponding author E-mail: suphathida.s@msu.ac.th

ABSTRACT

The objective of this research was to develop a community that would be friendly to walking and using bicycles in daily life. There were three purposes of this research: 1) to study the model for designing public spaces that would be consistent with the Placemaking principle, 2) to study the speed of vehicles traveling through the area, 3) to study the people's public space use behaviors. Suksabajai community located in Kalasin city was selected as the study area.

The result of this research shows that: 1) The public space design model that would be consistent with the Placemaking principle is a community-involved design by incorporating local identities and art forms suitable for the area, as well as creating common experiences among people in the community. 2) The comparison of vehicles' speed traveling through the area shows that before Placemaking building activity, the vehicles' average speed was 31.8 kilometers per hour. During the first week after the intervention, the vehicles' average speed reduced to 22.6 kilometers per hour. The vehicles' average speed was found to increase to 30.4 kilometers per hour six weeks after the intervention. 3) The study of the public space use behaviors demonstrates that during the first week after the intervention, the cumulative frequency of area use increased to 93.03%. However, the cumulative use frequency increased at only 21.78% six weeks after the Placemaking activity. Bicycle use behavior was found to increase to an average of 2.9 users per day during the first week after the activity from the average of 1.1 users per day before the activity. The average number of bicycle users, however, decreased to 1.7 per day six weeks after the intervention. Six weeks after the Placemaking activity, the speed of the vehicles traveling through the area, public space use behaviors, and the number of bicycle users were found to be nearly equal to those prior to the intervention, denoting discontinuity of the changes. Thus, evaluation of the Placemaking activity should be performed as well as long-term area continuous area improvement for optimal response to the needs of people in the community.

คำสำคัญ: เมืองจักรยาน การสร้างถนนที่ พื้นที่สาธารณะ

Keywords: Bicycle City, Placemaking, Public space

บทนำ

การเดินและการใช้จักรยาน เป็นการเดินทางที่เน้นการขับเคลื่อน (Active mobility) โดยการขยับกายของผู้สัญจรเอง (Neun, 2011) หรือการเคลื่อนที่ด้วยตนเอง การเดินทางรูปแบบนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนทุกเพศทุกวัย มีประโยชน์ในการช่วยลดปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และปัญหาการจราจร นอกจากนี้การเคลื่อนที่ด้วยตนเองยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้คนมีการขยับร่างกาย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพอีกด้วย การส่งเสริมให้ผู้คนเดินและใช้จักรยาน จำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ให้มีความเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบถนนและทางเท้าที่มีประสิทธิภาพนั้นเป็นดัชนีชี้วัดคุณภาพของเมือง (Jacobs, 1961)

ในการออกแบบจะต้องสร้างพื้นที่ให้มีความเป็นถิ่นที่ที่มีความหมายหรือปฏิสัมพันธ์กับมนุษย์ ทั้งในด้านการบ่มเพาะทางวัฒนธรรม ความรู้สึกและประสบการณ์ร่วมกัน (Cloe & Jones, 2001) หลักในการออกแบบพื้นที่ให้เป็นถิ่นที่จะต้องคำนึงถึงการสร้างพื้นที่ทางสังคมที่มีอัตลักษณ์ สร้างการจดจำ และมีการผนวกผู้คนให้เข้ามามีส่วนร่วม (Llyewelyn-Davies, 2000) ส่วนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยานมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านความปลอดภัยในการสัญจรบนท้องถนน รองลงมาคือ ปัจจัยด้านกายภาพของพื้นที่ (Chaowarat, Sawangchaeng, & Piriakaranon, 2018)

การสร้างถิ่นที่ (Placemaking) มีจุดเริ่มมาจากแนวคิดเกี่ยวกับการออกแบบเมืองสำหรับผู้คน โดย Jane Jacobs และ William H. Whyte งานของ Jacobs มุ่งเน้นไปที่การให้ความสำคัญทางสังคมวัฒนธรรมของเมือง และพื้นที่สาธารณะที่มีชีวิตชีวา เมืองที่ไม่ใช่แค่เพื่อรถยนต์และห้างสรรพสินค้า โดยสนับสนุนให้ผู้คนในเมืองออกมาใช้พื้นที่สาธารณะอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นสิ่งที่ช่วยสร้างความปลอดภัยบนถนนเรียกว่า “eyes on the street” ในขณะที่ Whyte เป็นผู้กล่าวถึงองค์ประกอบสำคัญของการสร้างพื้นที่ทางสังคมในพื้นที่สาธารณะ ในปี ค.ศ. 1969 Whyte เริ่มใช้วิธีการสังเกตโดยตรง (Observation) เพื่ออธิบายถึงพฤติกรรมของคนในการใช้พื้นที่สาธารณะในเมือง ด้วยวิธีการติดตั้งกล้องถ่ายภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว อย่างไรก็ตามแนวคิดเกี่ยวกับการสร้างถิ่นที่ได้ใช้อย่างแพร่หลายในความร่วมมือระหว่างโครงการเพื่อพื้นที่สาธารณะ (Project for Public Spaces) กับชุมชนมากกว่า 3,000 แห่ง ใน 43 ประเทศทั่วโลก ซึ่งโครงการดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ากระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนนั้นเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพที่ดีที่สุดในการสร้างถิ่นที่ แนวทางที่ใช้ในการสร้างถิ่นที่ประกอบด้วยการปรับปรุงกายภาพพื้นที่สาธารณะ โดยการใช้ศิลปะและการออกแบบเพื่อสร้างพื้นที่ให้เป็นจุดหมายตาที่สามารถสังเกตเห็นได้จากระยะไกล โดยใช้กลยุทธ์การดำเนินการเริ่มต้นด้วยพื้นที่ขนาดเล็ก (Small scale) ตามแนวคิด ง่ายกว่า เร็วกว่า ถูกกว่า (Lighter, Quicker, Cheaper) (LQC) ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ทันทีทั้งต่อพื้นที่และผู้คน (Project for Public Spaces, 2007)

นอกจากนี้การสร้างถิ่นที่ ยังเป็นการเปลี่ยนทัศนคติเดิมของมนุษย์ที่มีต่อถนนในชุมชน ว่าเป็นเพียงเส้นทางการสัญจรที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง (Cosgrove & Dora, 2008) ถิ่นที่ (Place) จะทำหน้าที่เป็นตัวเปลี่ยนบุคคลให้เข้าใจใหม่ว่าถนนเป็นถิ่นที่ หรือพื้นที่ซึ่งมนุษย์สามารถหยุดเพื่อทำกิจกรรมสนทนาการได้ ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ความสำเร็จของการสร้างถิ่นที่ (Entrikin, 2008)

ผู้วิจัยได้นำแนวคิดการสร้างถิ่นที่ มาทดลองใช้กับพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นชุมชนนำร่อง 1 ใน 10 ชุมชนเมืองของประเทศ ที่เข้าร่วมโครงการส่งเสริมการสร้างเมืองชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย เพื่อส่งเสริมให้คนในชุมชนเมืองเดินและใช้จักรยานมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับประโยชน์จากการสร้างถิ่นที่ โดยมีคำถามงานวิจัยคือ การออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยสร้างถิ่นที่ จะช่วยส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทั้งในด้านความเร็วของการสัญจร ปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะและการใช้จักรยานของคนในชุมชนได้หรือไม่อย่างไร

โครงการนี้ได้มีการดำเนินงานต่อเนื่องมาเป็นปีที่ 2 โดยในปีแรกเป็นการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเดินและใช้จักรยาน เพื่อกำหนดทิศทางวิจัยทัศนและนโยบายในการส่งเสริมการเดินและใช้จักรยาน ส่วนในปีที่ 2 เป็นการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาแนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถิ่นที่
2. เพื่อศึกษาปริมาณจราจรและความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน ก่อนและหลังกิจกรรมการสร้างถิ่นที่
3. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ ก่อนและหลังกิจกรรมการสร้างถิ่นที่

วิธีการศึกษา

1. แนวทางการออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถนนที่ใช้กระบวนการสร้างถนนที่ของ Project for Public Spaces (2007) ดังนี้ คือ 1) กำหนดสถานที่และระบุผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Define place and identify stakeholders) 2) ประเมินพื้นที่ และระบุประเด็นปัญหา (Evaluate space and identify issues) 3) กำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาพื้นที่ (Place vision) 4) การทดลองระยะสั้น (Short-term experiments) 5) การประเมินผลอย่างต่อเนื่องและการปรับปรุงพื้นที่ในระยะยาว (Ongoing reevaluation and long-term improvements)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา ประกอบด้วย การสำรวจปริมาณจราจร (Volume studies) การสำรวจความเร็ว (Speed studies) และการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ (Observation procedures) โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 การสำรวจปริมาณจราจร (Traffic volume) เป็นวิธีการนับปริมาณของยานพาหนะต่อหน่วยเวลามีหน่วยเป็นคันต่อชั่วโมง โดยใช้เครื่องมือ คือ แบบสำรวจเพื่อการบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรของยานพาหนะชนิดต่างๆ เป็นการสำรวจข้อมูลโดยใช้คนสังเกตหรือคนนับ (Manual counts)

2.2 การสำรวจความเร็ว เป็นวิธีการบันทึกความเร็วของยานพาหนะที่แล่นผ่านจุดที่กำหนดไว้ (Spot speed) มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ย (Time-mean speed) คือค่าเฉลี่ยเรขาคณิตของการวัดผ่านจุดที่กำหนดไว้ หลายๆ ครั้ง หรือหาได้จากผลรวมของความเร็วของยานพาหนะที่แล่นผ่านจุดที่กำหนดไว้หารด้วยจำนวนครั้งที่ทำการวัดความเร็ว มีหน่วยเป็น กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยใช้อุปกรณ์ที่เรียกว่าปืนวัดความเร็ว (Speed gun) เพื่อวัดความเร็วโดยตรง

2.3 การเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ เป็นวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการเข้าสังเกตปรากฏการณ์และบันทึกปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะ มีหน่วยเป็นความถี่สะสมของคนมาใช้พื้นที่ในทุกๆ 15 นาที โดยใช้เครื่องมือ คือ แบบสังเกตการณ์บันทึกปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะ

โดยช่วงเวลาที่ทำการศึกษายู่ระหว่าง เวลา 16.30-18.30 น. (Peak hour traffic counts) สำรวจข้อมูลระหว่างวันทำการและช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (Weekday and weekend counts) รวมครั้งละ 7 วัน แบ่งช่วงเวลาสำรวจเป็น 3 ช่วงดังนี้

ก่อนกิจกรรม (Pre-test)	ระหว่างวันที่ 16-21 กันยายน พ.ศ. 2561
หลังกิจกรรม (Post-test ครั้งที่ 1)	ระหว่างวันที่ 1-7 ตุลาคม พ.ศ. 2561
หลังกิจกรรม 6 สัปดาห์ (Post-test ครั้งที่ 2)	ระหว่างวันที่ 13-19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561

พื้นที่ศึกษา

ชุมชนสุขสบายใจ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่เทศบาล อยู่ในเขตที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีประชากรประมาณ 1,478 คน เป็นชุมชนที่มีขนาดประชากรเป็นอันดับที่ 3 จากชุมชนในเขตเทศบาลทั้งหมด 38 ชุมชน ถนนสายหลักของชุมชนคือ ถนนมาประดิษฐ์ที่เชื่อมระหว่างถนนถีนานนท์กับถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 มีสถาบันการศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ โรงเรียนเซนต์ยอเซฟกาฬสินธุ์ โรงเรียนมหามกุฏราชวิทยาลัย และวัดประชานิยม ชุมชนสุขสบายใจมีพื้นที่เปิดโล่งสาธารณะขนาดเล็กบริเวณทางแยกหลักของชุมชน ถนนของชุมชนทำหน้าที่เป็นเส้นทางลัดเชื่อมถนนสายหลักของเมือง ผู้ใช้เส้นทางลัดมักใช้ความเร็วเกินกำหนด เป็นผลให้ประชาชนในชุมชนรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินหรือใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชน

ตารางที่ 1 แสดงขั้นตอนการศึกษา

ขั้นตอน	รายละเอียด
1	ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง - แนวทางออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถิ่นที่ บริเวณทางแยกชุมชนสุขสบายใจ
2	พัฒนารอบงานวิจัยและสร้างเครื่องมือวิจัย - การสำรวจปริมาณจราจร เป็นการบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรของยานพาหนะชนิดต่างๆ เป็นการสำรวจข้อมูลโดยใช้คนสังเกตหรือคนนับ - การสำรวจความเร็ว เป็นการบันทึกความเร็วของยานพาหนะที่แล่นผ่านจุดที่กำหนดไว้ มีหน่วยเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงโดยใช้อุปกรณ์ที่เรียกว่า ปืนวัดความเร็ว - การเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์ เป็นวิธีการเก็บข้อมูลด้วยการเข้าสังเกตการณ์และบันทึกปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะ
3	เก็บข้อมูลก่อนกิจกรรม (Pre-test) ระหว่างวันที่ 16-21 กันยายน พ.ศ. 2561 ช่วงที่ทำการบันทึกและเก็บข้อมูลอยู่ระหว่าง เวลา 16.30-18.30 น. โดยใช้การสำรวจปริมาณจราจร การสำรวจความเร็ว และการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์
4	กิจกรรม การสร้างถิ่นที่ การปรับปรุงพื้นที่สาธารณะ บริเวณทางแยกชุมชนสุขสบายใจ ในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2561
5	เก็บข้อมูลหลังกิจกรรม (Post-test ครั้งที่1) ระหว่างวันที่ 1-7 ตุลาคม พ.ศ. 2561 ช่วงที่ทำการบันทึกและเก็บข้อมูลอยู่ระหว่าง เวลา 16.30-18.30 น. โดยใช้ การสำรวจปริมาณจราจร การสำรวจความเร็ว และการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์
6	เก็บข้อมูลหลังกิจกรรม 6 สัปดาห์ (Post-test ครั้งที่ 2) ระหว่างวันที่ 13-19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2561 ช่วงที่ทำการบันทึกและเก็บข้อมูลอยู่ระหว่าง เวลา 16.30-18.30 น. โดยใช้ การสำรวจปริมาณจราจร การสำรวจความเร็ว และการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์
7	สรุปวิเคราะห์และประมวลผล

ผลการศึกษา

1. การออกแบบพื้นที่สาธารณะที่สอดคล้องกับหลักการสร้างถิ่นที่

การออกแบบและปรับปรุงพื้นที่สาธารณะบริเวณทางแยกชุมชนสุขสบายใจ ผ่านกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ ในวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2561 เป็นกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่างๆ มีส่วนร่วม ทั้งคนในชุมชนสุขสบายใจ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ชมรมจักรยาน โดยใช้กลยุทธ์การดำเนินการเริ่มต้นด้วยหลักการออกแบบพื้นที่ขนาดเล็ก ตามแนวคิดของโครงการเพื่อพื้นที่สาธารณะ ผ่านการใช้ศิลปะแสดงอัตลักษณ์ท้องถิ่นที่สอดคล้องกับความต้องการของคนในชุมชน สามารถทำได้ง่ายและรวดเร็ว ใช้งบประมาณไม่มากและเป็นการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้คนในชุมชน

แนวคิดหลักที่ใช้ในการออกแบบคือ กระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วม โดยให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ เพื่อสร้างการจดจำในพื้นที่และสร้างประสบการณ์ร่วมกันของคนในชุมชน ใช้รูปแบบศิลปะที่เหมาะสมกับพื้นที่ มีการนำอัตลักษณ์ของท้องถิ่นมาใช้อย่างชัดเจน เช่น ไตโนเสาร์ ดิดโห ตีโป่งกลาง และลายผ้าขาม้า ใช้สีสดใสเพื่อกระตุ้นการรับรู้ สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล รวมไปถึงการร่วมกันจัดการพื้นที่ ทำความสะอาด ตัดแต่งกิ่งต้นไม้ให้เป็นระเบียบสวยงาม และทาสีเส้นจราจรให้เกิดความชัดเจน

การพัฒนาระบบนี้ได้เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยานโดยการสร้างถนนที่
 ปลอดภัย สว่างแจ้ง และ แพลตซ์ เขียวริตน์

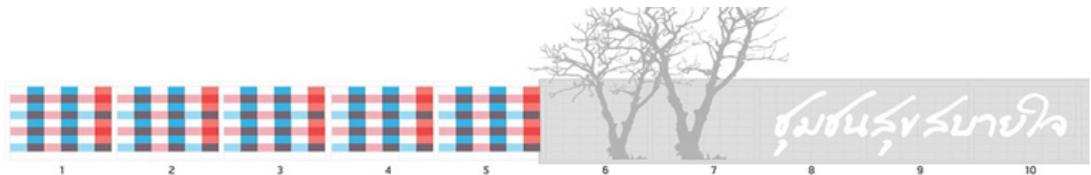


ก.พื้นที่สาธารณะก่อนและหลังการปรับปรุง



ข.ทางแยกชุมชนก่อนและหลังการปรับปรุง

ภาพที่ 1 แสดงการปรับปรุงพื้นที่สาธารณะบริเวณทางแยกชุมชนสุขสบายใจ



ก.ลายผ้าขาว



ข.ไดโนเสาร์ ตีโตโป่งกลาง

ภาพที่ 2 แสดงแบบศิลปะบนกำแพงที่นำอัตลักษณ์ของท้องถิ่นมาใช้ในการออกแบบ

ตารางที่ 2 แสดงการวิเคราะห์พื้นที่ตามหลักการออกแบบพื้นที่สาธารณะ

เกณฑ์	ความสอดคล้อง			ผลการวิเคราะห์พื้นที่
	สูง	กลาง	ต่ำ	
กิจกรรมที่เน้นของพื้นที่ (Focus activity areas)		✓		กิจกรรมหลักของพื้นที่คือ ลานสุขภาพที่มีอุปกรณ์สำหรับออกกำลังกายและเล่นกีฬา หลังการปรับปรุงกิจกรรมหลักยังคงเดิม และมีกิจกรรมเพื่อพักผ่อนหย่อนใจจากการออกแบบศิลปะในพื้นที่
การใช้ประโยชน์โดยรอบพื้นที่ (Uses in and around the space)			✓	พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่รกร้างไม่มีการใช้งาน โดยเป็นพื้นที่เอกชนที่ล้อมรั้วและเป็นพื้นที่รกร้างของเทศบาล ซึ่งลักษณะดังกล่าวไม่ช่วยส่งเสริมการใช้งานหลักของพื้นที่
อเนกประสงค์ (Build in versatility)		✓		พื้นที่มีความอเนกประสงค์ระดับปานกลาง เนื่องจากเป็นพื้นที่เปิดโล่ง มีลานกว้าง จึงสามารถจัดกิจกรรมได้หลากหลาย แต่มีช่วงเวลาใช้งานในตอนกลางวันเท่านั้นเพราะไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง
เส้นทางทะลุผ่าน (Routes through space)	✓			พื้นที่มีระดับการทะลุผ่านสูง เนื่องจากอยู่บริเวณสี่แยกมองเห็นได้จากหลายทิศทาง มีลักษณะเป็นลานคอนกรีตและลานหญ้าที่เปิดให้สามารถเดินทะลุผ่านได้ง่าย
กระตุ้นการรับรู้ต่างๆ (Stimulate the senses)		✓		ศิลปะบนกำแพง มีการใช้สีสดใสเพื่อกระตุ้นการรับรู้ สามารถมองเห็นได้จากระยะไกล
ส่งเสริมอัตลักษณ์พื้นที่ (Strengthen local identity)	✓			ศิลปะบนกำแพง มีการนำอัตลักษณ์ของท้องถิ่นมาใช้ เช่น โดโนเสาร์ ติดโหด โป่งกลาง และลายผ้าขาม้า
ปลูกพืชพื้นถิ่น (Plant local)	✓			บริเวณพื้นที่มีการรักษาต้นไม้เดิมซึ่งเป็นพืชพื้นถิ่นไว้
การคงอยู่ระยะยาว (Built to last)	✓			ศิลปะบนกำแพง มีความคงทนถาวร ดูแลรักษาง่าย ซึ่งจะอยู่กับพื้นที่ประมาณ 2-3 ปี
ลดความยุ่งเหยิง (Clean up the clutter)	✓			การจัดการพื้นที่ ทำความสะอาด ตัดแต่งกิ่งต้นไม้ให้เป็นระเบียบสวยงาม และการทาสีตีเส้นจราจรให้เกิดความชัดเจนเป็นการช่วยลดความยุ่งเหยิงของพื้นที่ได้ดี
รูปแบบศิลปะที่เหมาะสมกับพื้นที่ (Fit art to the place)	✓			ศิลปะบนกำแพง ผ่านการออกแบบอย่างมีส่วนร่วม ส่งเสริมอัตลักษณ์พื้นที่
สร้างการจดจำในพื้นที่ (Make a place legible)	✓			การสร้างประสบการณ์ร่วมกันของคนในชุมชนผ่านกิจกรรมการสร้างถิ่นที่เป็นการช่วยสร้างการจดจำในพื้นที่ได้
สร้างความสว่างให้พื้นที่ (Illuminate the scene)			✓	พื้นที่ไม่มีไฟฟ้าส่องสว่าง จึงทำให้ไม่สามารถใช้งานในเวลากลางคืน
การตรวจตราโดยมนุษย์และธรรมชาติ (Natural surveillance and human presence)		✓		พื้นที่ถูกออกแบบให้โล่ง ไม่มีส่วนบังสายตา ตั้งอยู่บนทางแยกที่มีการสัญจรตลอดเวลา
ลดความขัดแย้ง (Minimizing conflict)		✓		ความขัดแย้งที่สำคัญของพื้นที่คือ ถนนที่มีความเร็วการสัญจรสูง ทั้งที่เป็นถนนในชุมชน จึงมีการลดความขัดแย้งด้วยการทาสีตีเส้นจราจร ที่จะช่วยชะลอความเร็วรถยนต์ ทำให้ผู้ใช้จักรยานและเดินรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น
ชุมชนมีส่วนร่วมในการออกแบบ (Designing-in territoriality and community involvement)	✓			ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน Placemaking และกระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วม
การสอดส่องทางเข้าออกหลักอย่างใกล้ชิด (Watch the main entrance closely)		✓		พื้นที่มีลักษณะเปิดโล่ง สามารถเข้าออกได้หลายทาง และไม่มีสิ่งกีดขวางสายตา

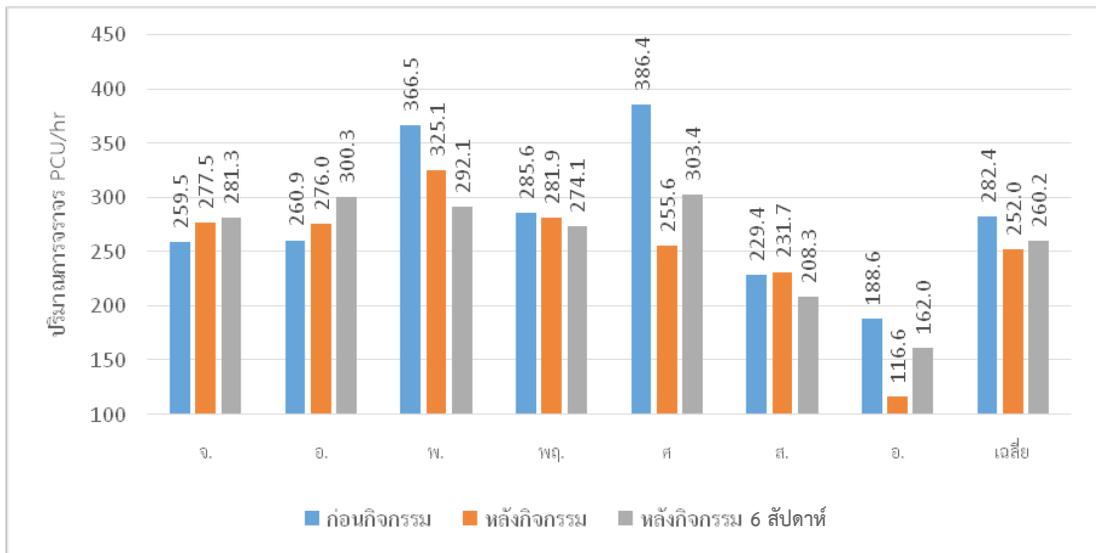
ที่มา : ปรับปรุงจาก Urban design compendium (Llewelyn-Davies, 2000)

2. ปริมาณจราจรและความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน

2.1 ปริมาณจราจร

ผู้วิจัยได้แบ่งประเภทยานพาหนะสำหรับสำรวจปริมาณจราจรตามมาตรฐานของสำนักนโยบายและ
 แผนการจราจรและขนส่ง คือ 1) จักรยานยนต์ 2) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 3) รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ 4) รถโดยสาร
 5) รถบรรทุกขนาดกลาง 6 ล้อ 6) รถบรรทุกขนาดใหญ่ 10 ล้อขึ้นไป มีผลการศึกษาดังนี้

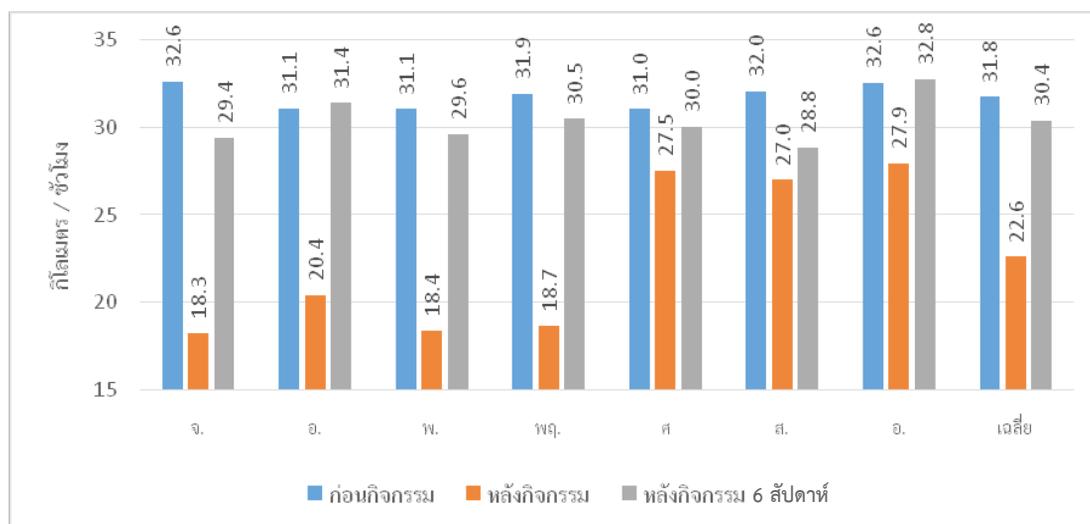
ปริมาณการจราจร สัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมมีปริมาณการจราจรที่ลดลง เนื่องจากวันจัด
 กิจกรรมมีการปิดถนน บริเวณนี้ทำให้การสัญจรผ่านไม่สะดวก อาจทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนผ่านไปมาหลีกเลี่ยงเส้นทาง
 ดังกล่าว อย่างไรก็ตามปริมาณการจราจรมีค่าเฉลี่ยไม่แตกต่างกันมากนัก แต่พบว่าในวันอาทิตย์นั้นมีการจราจรที่
 เบาบางเป็นอย่างยิ่ง แตกต่างจากวันอื่นๆ อย่างชัดเจน เนื่องจากเป็นวันหยุด ทำให้ไม่จำเป็นต้องเดินทาง โดยวันที่มี
 ปริมาณการจราจรสูง คือวันศุกร์



แผนภูมิที่ 1 แสดงปริมาณการจราจรเปรียบเทียบก่อนและหลังกิจกรรม

2.2 ความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน

จากการศึกษาถึงความเร็วของรถที่สัญจรผ่านจุดที่กำหนดไว้ พบว่าช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถนนที่
 มีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยสูงถึง 31.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม มีความเร็วเฉพาะ
 ตำแหน่งเฉลี่ยลดลงเหลือ 22.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์พบว่า ความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเพิ่มขึ้น
 เป็น 30.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



แผนภูมิที่ 2 แสดงความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยเปรียบเทียบก่อนและหลังการจัดกิจกรรม

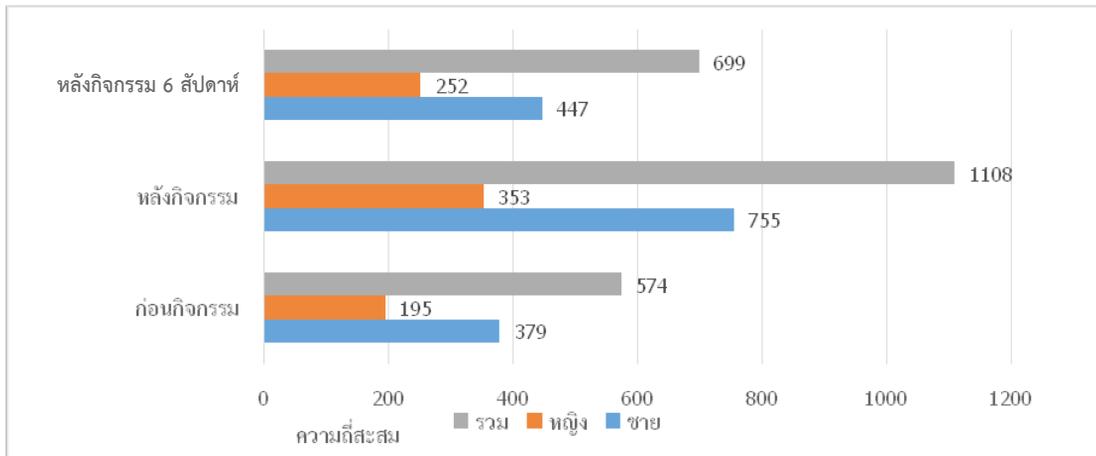
3. พฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะ

จากการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสังเกตการณ์บันทึกปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะ พบว่าพฤติกรรมการใช้พื้นที่สาธารณะลานสุขภาพชุมชนสุขสบายใจ มีการเปลี่ยนแปลงในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมกล่าวคือ มีผู้ใช้พื้นที่เพิ่มมากขึ้น โดยวันที่มีความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่มากที่สุดคือวันอาทิตย์ โดยมีความถี่สะสมสูงถึง 220 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่นั้นมีความถี่สะสมเพียง 133 โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 65.41

เมื่อเปรียบเทียบความถี่สะสมรวมพบว่า พฤติกรรมผู้ใช้พื้นที่สาธารณะมีความเปลี่ยนแปลง โดยสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมมีคนมาใช้พื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้น จากความถี่สะสมรวม 574 เป็นความถี่สะสมรวม 1108 โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 93.03 และเมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ มีความถี่สะสมรวมของผู้ใช้พื้นที่สาธารณะเป็น 699 โดยมากกว่าช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่ถึงร้อยละ 21.78

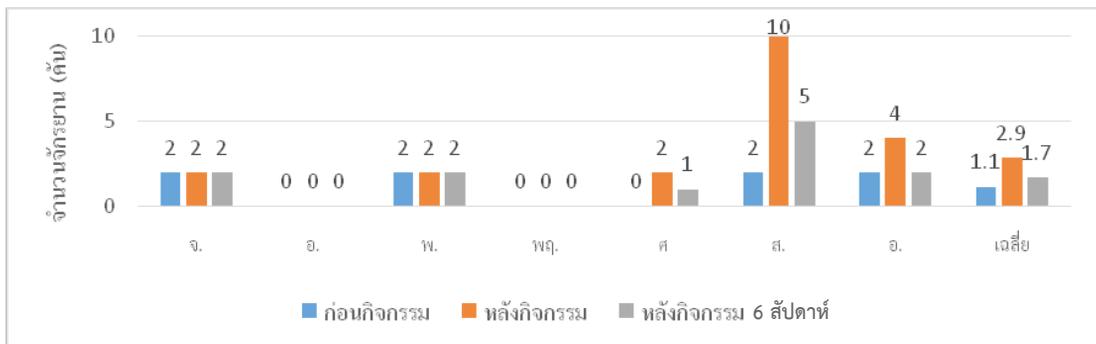
ตารางที่ 3 แสดงปริมาณความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่สาธารณะ

	ความถี่สะสมของปริมาณผู้ใช้พื้นที่								
	ก่อนกิจกรรม			หลังกิจกรรม			หลังกิจกรรม 6 สัปดาห์		
	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม	ชาย	หญิง	รวม
จันทร์	23	8	31	134	54	188	30	23	53
อังคาร	24	23	47	135	51	186	44	37	81
พุธ	33	9	42	79	23	102	52	66	118
พฤหัสบดี	85	28	113	62	27	89	46	39	85
ศุกร์	65	24	89	98	45	143	32	30	62
เสาร์	68	51	119	161	19	180	156	24	180
อาทิตย์	81	52	133	86	134	220	87	33	120
ความถี่สะสมรวม	379	195	574	755	353	1108	447	252	699



แผนภูมิที่ 3 แสดงปริมาณความถี่สะสมรวมของผู้ใช้พื้นที่สาธารณะ

จำนวนการใช้จักรยานมายังพื้นที่สาธารณะลานสุขภาพชุมชนสุขสบายใจ เพิ่มขึ้นในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม และมีจำนวนลดลงเมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ โดยพบว่าในช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างพื้นที่มีจำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ย 1.1 คันต่อวัน สัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมมีผู้ใช้เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.9 คันต่อวัน สูงสุดในวันเสาร์จำนวน 10 คัน แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ พบว่าผู้ใช้จักรยานลดจำนวนลงเหลือเพียง 1.7 คันต่อวัน



แผนภูมิที่ 4 แสดงจำนวนการใช้จักรยานเปรียบเทียบก่อนและหลังกิจกรรม

การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

การดำเนินงานวิจัยครั้งนี้อยู่ในขั้นตอนกระบวนการสร้างพื้นที่ ขั้นตอนที่ 4 คือการทดลองระยะสั้น โดยคณะผู้วิจัยและคนในชุมชน ตลอดจนผู้มีส่วนร่วมหลายภาคส่วนร่วมกันดำเนินกิจกรรมการสร้างพื้นที่ หลังจากที่ได้คัดเลือกพื้นที่ วิเคราะห์ประเด็นปัญหาข้อจำกัดของพื้นที่ ผ่านกระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วม ด้วยหลักการออกแบบโครงการเพื่อพื้นที่สาธารณะ โดยการใช้ศิลปะบนกำแพงแสดงอัตลักษณ์ท้องถิ่นเพื่อสร้างการจดจำในพื้นที่ และสร้างประสบการณ์ร่วมกันของคนในชุมชน นอกจากนี้การออกแบบพื้นที่สาธารณะโดยสร้างพื้นที่ ยังส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในด้านความเร็วของการสัญจร ซึ่งสอดคล้องกับ Cosgrove & Dora (2008) ที่กล่าวว่า การสร้างพื้นที่เป็นการเปลี่ยนทัศนคติเดิมของผู้คนที่มีความเชื่อเดิมในชุมชนว่าเป็นเพียงเส้นทางการสัญจรที่ต้องการความรวดเร็วในการ

เดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง กล่าวคือช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่มีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยสูงถึง 31.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม มีความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยลดลงเหลือ 22.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์พบว่า ความเร็วเฉพาะตำแหน่งเฉลี่ยกลับเพิ่มขึ้นเป็น 30.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง



ภาพที่ 3 แสดงการใช้พื้นที่ลานสุขภาพชุมชนสุขสบายใจหลังการดำเนินกิจกรรมการสร้างถิ่นที่

ทั้งนี้ในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรม มีปริมาณความถี่สะสมของการใช้พื้นที่สาธารณะเพิ่มสูงถึงร้อยละ 93.03 เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์ มีปริมาณความถี่สะสมของผู้ใช้พื้นที่ลดลง โดยยังสูงกว่าช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่เพียงร้อยละ 21.78 ในช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถิ่นที่มีจำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ย 1.1 คันต่อวัน สัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมมีจำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็น 2.9 คันต่อวัน แต่เมื่อผ่านไป 6 สัปดาห์จำนวนการใช้จักรยานเฉลี่ยลดลงเหลือ 1.7 คันต่อวัน

อาจกล่าวได้ว่าการลดความเร็วของรถที่สัญจรผ่าน การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้จักรยานและปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นในสัปดาห์แรกหลังการดำเนินกิจกรรมการสร้างถิ่นที่โดยกระบวนการมีส่วนร่วม แสดงให้เห็น

ถึงการรับรู้และความตระหนักของผู้คนเกี่ยวกับถนนในชุมชนว่าไม่ได้เป็นเพียงเส้นทางการสัญจรที่ต้องการความรวดเร็ว ทำให้ผู้คนออกมาใช้พื้นที่สาธารณะสร้างความมีชีวิตชีวาให้กับพื้นที่ สะท้อนถึงคุณภาพของเมืองและคุณภาพชีวิต อย่างไรก็ตามในช่วงเวลาหลังจากกิจกรรมการสร้างถนนที่ผ่านไป 6 สัปดาห์ พบความเปลี่ยนแปลงของความเร็วรถที่สัญจรผ่าน ปริมาณการใช้พื้นที่สาธารณะและจำนวนผู้ใช้จักรยานกลับไปใกล้เคียงกับช่วงก่อนกิจกรรมการสร้างถนนที่ขาดความต่อเนื่องของการเปลี่ยนแปลง ทำให้เห็นถึงความสำคัญของการกระบวนการสร้างถนนที่ ในขั้นที่ 5 ที่ต้องมีการวัดผลและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่ในระยะยาว เพื่อการพัฒนาให้ถนนที่สามารถตอบสนองความต้องการของคนในชุมชนได้มากที่สุด ข้อมูลที่ได้จากการวัดผลและประเมินผลถนนที่ จะสามารถทำให้เกิดถนนที่ใหม่ ๆ และดำเนินการปรับปรุงถนนในระยะยาวได้

การส่งเสริมให้คนในชุมชนได้มีส่วนร่วมในการสร้างถนนที่ เป็นการกระตุ้นให้คนในชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของถนนที่ ซึ่งสอดคล้องกับ Cloke & Jones (2001) ที่กล่าวถึงการประเมินคุณค่าของพื้นที่นั้น ในเรื่องปฏิสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสรรพสิ่งอื่นที่ขยายออกไป ทั้งในด้านการบ่มเพาะทางวัฒนธรรม ความรู้สึก ประสบการณ์ร่วมกัน ซึ่งสามารถพัฒนาต่อไปจนกลายเป็นอาณาจักร (Realm) ที่มีความหมายหรือให้ความผูกพันกับมนุษย์ในด้านการเติมเต็มความรู้สึก จนเกิดเป็นความสัมพันธ์ที่ค้ำจุนซึ่งกันและกัน ดังจะเห็นได้จากการพฤติกรรมกรรมกรสัญจรและการใช้พื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงหลังการดำเนินกิจกรรมการสร้างถนนที่ของชุมชนสุขสบายใจ

นอกจากนี้การรายงานผลการวิจัยนี้ไปยังเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ยังทำให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีการแก้ปัญหาโดยติดตั้งระบบไฟส่องสว่างบริเวณพื้นที่สาธารณะลานสุขภาพชุมชนสุขสบายใจ ส่งผลให้มีช่วงเวลาของการใช้พื้นที่สาธารณะเพิ่มขึ้น และขยายผลกิจกรรมการสร้างถนนที่ไปยังชุมชนอื่นๆ ซึ่งจะดำเนินการต่อไปในปี

กิตติกรรมประกาศ

โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อพัฒนาเมืองชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและใช้จักรยาน พื้นที่ศึกษา: ชุมชนสุขสบายใจ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก โครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะ การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประจำปี 2561 ของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

References

- Chaowarat, P., Sawangchaeng, S., & Piriyakaranon, M. (2018, March). *kān songsǎm kānsāng mūang chumchon thī pen mit tō kān dǎn læ chai čhakkrayān nai chīwit pračham wan phūnthī suksā thētsabān mūang Kalasin.* (in Thai) [Bike and Walk Friendly City: Kalasin Municipal]. In *ngān pračhum kān songsǎm kān dǎn læ kānchai čhakkrayān nai chīwit pračham wan khrang thī hok.* (in Thai) [The 6th Thailand Bike & Walk Forum]. Forum conducted at the meeting of Thailand Walking & Cycling Institute, Bangkok.
- Cloke, P., & Jones, O. (2001). Dwelling, place, and landscape: An orchard in Somerset. *Environment and Planning*, 33(4), 649-666. doi: 10.1068/a33383.
- Cosgrove, D., & Dora, V. D. (2008). *High places: Cultural geographies of mountains, ice and science.* New York, NY: I.B. Tauris.

- Entrikin, N.J. (2008). Introduction: Jeffrey Alexander on materiality. *Environment and Planning D: Society and Space*. 26(5), 778-781. doi: 10.1068/d2605ed.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York, NY: Random House.
- Llewelyn-Davies, R. (2000). *Urban design compendium*. London: Brook House.
- Neun, M. (2011, May). More people cycling more often: “Take-off” to more sustainable transport for society. In ITF/OECD (Ed.), *International Transport Forum 2011: A Delicate Balance: Mobility Rights, Needs, Expectations and Costs Plenary*. Forum conducted at the meeting of OECD/ITF, Leipzig, Germany.
- Project for Public Spaces. (2007). *What Is Placemaking*. Retrieved from <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>

