

การพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ต เพื่อส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้

Developing Green Network in Phuket Old Town for Promoting a Walkable City

จิตภา ฉายากุล

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

Jidapa Chayakul

King Mongkut's Institute of Technology Ladkrabang

Email: jidapa.ch@kmitl.ac.th

Received: 22/09/2020 Revised: 26/11/2020 Accepted: 04/12/2020

บทคัดย่อ

เมืองเดินได้ (Walkable City) เป็นแนวคิดในการพัฒนาเมืองให้เป็นมิตรต่อการเดิน การใช้จักรยาน และขนส่งมวลชน เพื่อช่วยแก้ปัญหาทางต่าง ๆ ทั้งสภาพแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจ ซึ่งปัจจุบันได้ถูกนำไปใช้ในการพัฒนาหลายเมืองทั่วโลก และมีการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่สีเขียวมาเป็นหนึ่งในวิธีการพัฒนาเมืองเดินได้ บทความนี้ทำการศึกษาเพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่ในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้ในพื้นที่เมืองเก่าภูเก็ต อันจะช่วยแก้ปัญหาทางสภาพแวดล้อมและมลภาวะ การจราจร รวมถึงปัญหาทางด้านกายภาพอื่น ๆ จากการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ที่เป็นผลให้เมืองเสื่อมโทรมลง และกระทบต่อความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม โดยขั้นตอนการศึกษาประกอบด้วย การศึกษาประวัติศาสตร์ นโยบายและแนวความคิดในการพัฒนา การเก็บข้อมูลพื้นฐานจากการสำรวจและการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการทำโครงข่าย สรุปศักยภาพและคุณค่าของโครงข่ายพื้นที่สีเขียว จนถึงเสนอแนะการเชื่อมโยงโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ต เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาและเพิ่มศักยภาพพื้นที่สีเขียว และนำไปสู่นโยบายในการพัฒนาเมืองให้มีความยืดหยุ่น (Resilience) รองรับกับการพัฒนาและขยายตัวต่อไปในอนาคต

คำสำคัญ: เมืองเดินได้ โครงข่ายพื้นที่สีเขียว ภูเก็ต เมืองเก่า พื้นที่สีเขียวในเมือง

Abstract

Walkable City is a concept to develop a pedestrian friendly city by promoting bicycle uses and mass transit to help solve crucial problems in the city. It currently has been widely developed in many cities around the world. Urban green network is one of the key strategies that has been extensively used to create a walkable city. To mitigate the physical problems arising from the rapid growth of the tourism industry, including environmental, traffic and pollution issues, that lead to the deterioration of the city and socioeconomic disparities, this paper aims to illustrate the potential areas for developing the green walkable network in Phuket Old Town. The study reviews background, policies, as well as the concepts of green networks and walkable city. Then, it combines the collecting data from surveys to analyze network potential areas. The paper summarizes the possibilities and values of the potential sites and suggests the potential green network for Phuket old town for developing further in planning the green network, as well as creating policies to accommodate the resilient development and for expansion in the future.

Keywords: Walkable City, Green Network, Phuket, Old Town, Urban Green Space

1. ความเป็นมาและความสำคัญ

ภูเก็ตมีประวัติศาสตร์ยาวนานในด้านการเป็นเมืองท่าและแหล่งแร่ดีบุกที่สำคัญของโลก เป็นเมืองที่เกิดจากการทำอุตสาหกรรมดีบุก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ภูเก็ตมีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและสังคมมาตั้งแต่ครั้งสมัยอยุธยา ขณะเดียวกันก็ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพทางธรรมชาติมาอย่างยาวนาน เมื่อแร่ดีบุกในตลาดโลกซบเซา เมืองภูเก็ตได้เปลี่ยนแปลงจากอุตสาหกรรมดีบุกสู่การท่องเที่ยวที่ทำรายได้มหาศาลสู่จังหวัดในไม่กี่ทศวรรษที่ผ่านมา เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็วในระยะเวลาไม่ถึง 50 ปี ทำให้สภาพแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรง และทรัพยากรธรรมชาติต่าง ๆ เสื่อมโทรมและลดน้อยลงมาก ชุมชนและย่านการค้าเดิมในเขตเมืองที่พัฒนาในยุคการทำเหมืองดีบุกได้ซบเซาลง มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินอันเนื่องมาจากการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ย่านเมืองเก่ามีความหนาแน่น การจราจรติดขัด พื้นที่สีเขียวเดิมถูกทำลายเพื่อรองรับการขยายตัวของเมือง และการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม การบริการทางสังคมไม่เพียงพอต่อการขยายตัวของเมืองและเพิ่มจำนวนของประชากร ซึ่งนำไปสู่ปัญหาอื่น ๆ ตามมา จังหวัดภูเก็ตจึงได้มีนโยบายที่จะส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้ (Walkable City) (สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, 2562a) และการพัฒนาเมืองสีเขียว เพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัยของเมือง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2562) ลดและแก้ไขปัญหามลพิษที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว พัฒนาระบบสาธารณสุขูปโภค สร้างสุนทรียภาพให้แก่เมือง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเรื่องการวางผังเมือง และการออกแบบโครงข่ายพื้นที่สีเขียว และพัฒนาโครงข่ายสีเขียวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคตอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การบริหารการพัฒนาประเทศของรัฐบาล และกระแสการพัฒนาของสังคมโลก

บทความนี้อ้างอิงจากโครงการจัดทำแผนแม่บทและผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต พ.ศ. 2562 เสนอต่อ สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ต โดยสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อจัดทำผังสรุปการวิเคราะห์ศักยภาพของโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ต โดยการศึกษาและสำรวจพื้นที่สีเขียวและพื้นที่โล่งต่าง ๆ ในเมือง พื้นที่ธรรมชาติ รวมถึงโครงสร้างสาธารณูปโภคที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายพื้นที่สีเขียว เช่น ถนน ทางเท้า เป็นต้น ที่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและทิศทางการพัฒนาของเมือง และเสนอแนะการเชื่อมโยงโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ต เพื่อนำไปใช้ในการวางแผนพัฒนาในอนาคต

1.1 บริบทของเมืองภูเก็ต

เมืองภูเก็ตเดิมมีศูนย์กลางการปกครองที่เมืองกลาง มีแหล่งแร่ดีบุกของภูเก็ตที่มีชื่อเสียงดึงดูดชาวต่างชาติ ทั้งชาวตะวันตก และชาวอินเดีย จีน และอาหรับ เป็นเกาะที่เป็นเมืองท่าเรือ มีทรัพยากรอุดมสมบูรณ์ เอื้อต่อการติดต่อค้าขาย ส่งผลให้มีการผสมผสานทางวัฒนธรรมหลากหลายเชื้อชาติ ต่อมาได้มีการย้ายศูนย์กลางเมืองมาตั้งที่บริเวณที่ตั้งในปัจจุบันของย่านเมืองเก่าคือเมืองทุ่งคาทางตอนใต้ของเกาะในปี พ.ศ. 2435 เนื่องจากความเหมาะสมทางทำเลที่ตั้งที่อยู่บริเวณที่ราบเชิงเขา มีเขาโต๊ะแซะและเขาจริงเป็นเนินเขาอยู่ทางด้านทิศเหนือ กลางเมืองมีคลองบางใหญ่เป็นเส้นทางน้ำหลักที่เชื่อมต่อมาจากคลองเกิดโศกทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือของย่านเมืองเก่า และไหลไปออกทะเลที่บริเวณสะพานหินทางทิศใต้ของเกาะ ซึ่งเคยเป็นจุดการสัญจรหลักทางน้ำของชาวภูเก็ต โดยพื้นที่เป็นแอ่งที่มีแหล่งแร่ดีบุกอุดมสมบูรณ์ จึงมีการทำเหมืองแร่ดีบุกเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีชาวจีน และชาติตะวันตกเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนา และทำให้เมืองเติบโตขึ้นในฐานะเมืองอุตสาหกรรมที่มีความทันสมัยและเป็นสากล ต่อมารัชกาลที่ 5 ทรงตั้งมณฑลฝ่ายทะเลตะวันตก โดยมีภูเก็ตเป็นศูนย์กลางของหัวเมืองชายฝั่งทะเลอันดามัน (สจล., 2562a)

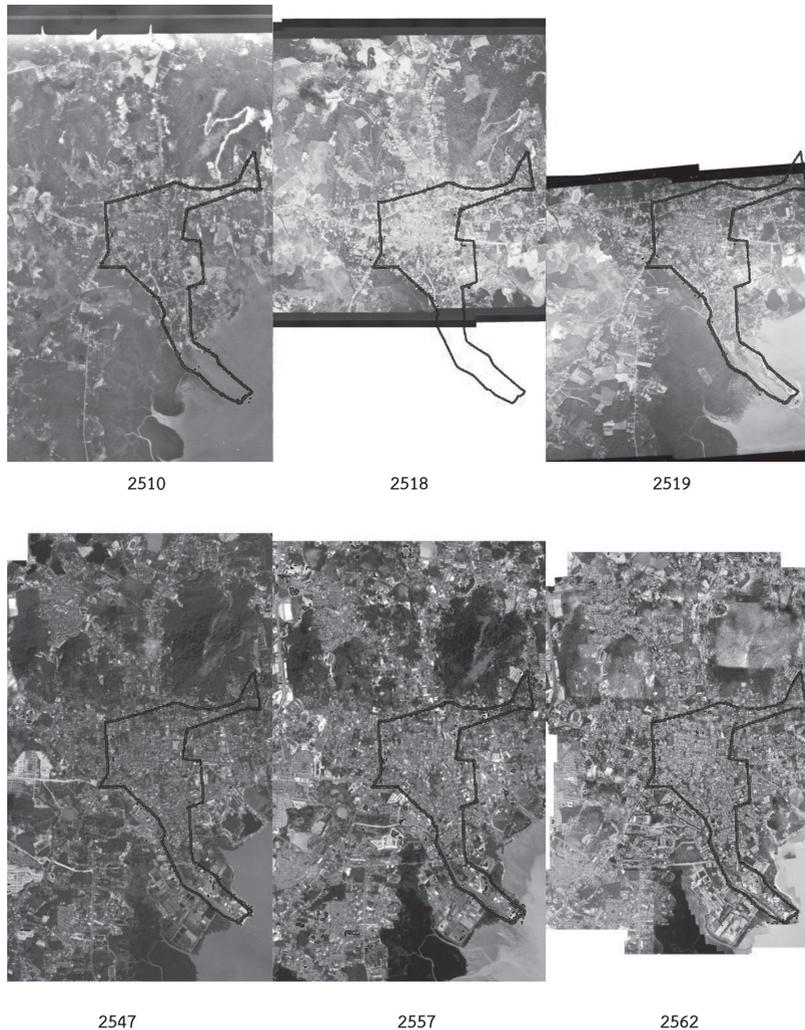
การพัฒนาของเมืองภูเก็ตมีความรุ่งเรืองอย่างมากในช่วง พ.ศ. 2444 - 2456 ซึ่งปรากฏหลักฐานในแผนที่เมืองภูเก็ตใน พ.ศ. 2453 ว่าตึกแถวและถนนในย่านอาคารเก่าของเมืองภูเก็ตได้ถูกสร้างขึ้นในยุคนี (สจล., 2562a) มีการทำเหมืองแร่ซุดในทะเลที่บริเวณอ่าวทุ่งคาอันเป็นที่ตั้งของสะพานหินในปัจจุบัน และซุดแร่ได้สำเร็จในปี พ.ศ. 2452 (อัปสร ณ ระนอง, 2550) หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การทำอุตสาหกรรมเหมืองแร่ดีบุกได้ถดถอยลงจากภาวะสงครามทรัพยากรเริ่มร่อยหรอ และความต้องการแร่ดีบุกในตลาดโลกลดน้อยลง ต่อมาใน พ.ศ. 2507 รัฐบาลจึงเริ่มมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต อันเป็นผลมาจากการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวของโลก ได้มีการตัดถนนหลายสายเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว และใน พ.ศ. 2530 เมืองภูเก็ตได้เปลี่ยนมาสู่อุตสาหกรรมท่องเที่ยว เนื่องจากรัฐบาลได้กำหนดทิศทางและนโยบายการพัฒนาการท่องเที่ยวของเมืองภูเก็ตอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม (อัปสร ณ ระนอง, 2550) พื้นที่เมืองเก่าภูเก็ตได้รับอิทธิพลสูงจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ จึงมีฝนตกชุกในช่วงประมาณกลางเดือนพฤษภาคมถึงกลางเดือนตุลาคม แต่ได้รับอิทธิพลน้อยจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือเนื่องจากพื้นที่อยู่ภาคใต้ฝั่งตะวันตก จึงมีอากาศไม่หนาวเย็น แต่มีฝนประปรายในช่วงปลายเดือนตุลาคมถึงต้นเดือนพฤษภาคม

รายงานสถิติจังหวัดภูเก็ตใน พ.ศ. 2560 มีประชากรตามทะเบียนราษฎรในเขตอำเภอเมืองประมาณ 400,000 คน แต่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมาเยือนมากกว่า 14 ล้านคนต่อปี (สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต, 2561) ซึ่งปริมาณนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับ พ.ศ. 2550 ที่มีจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือนประมาณ 5 ล้านคน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2550) หรือ พ.ศ. 2531 ที่มีนักท่องเที่ยว 884,293 คน และ พ.ศ. 2533 ที่มีนักท่องเที่ยวกว่า 1,300,000 คน (อัปสร ณ ระนอง, 2550) จึงเห็นได้ว่าภูเก็ตมีการเพิ่มจำนวนของนักท่องเที่ยวกว่า 10 เท่าในระยะเวลาประมาณ 30 ปี

1.2 เขตพื้นที่เมืองเก่าภูเก็ต

ประกาศคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า เรื่อง ประกาศเขตพื้นที่เมืองเก่าภูเก็ต พ.ศ. 2560 ได้กำหนดขอบเขตเมืองเก่าภูเก็ต โดยใช้เขตแดนธรรมชาติ และแนวเส้นกึ่งกลางถนนเป็นขอบเขต มีเนื้อที่รวม 2.76 ตารางกิโลเมตร โดยมีอาณาเขตครอบคลุมพื้นที่ย่านการค้าเมืองเก่า ย่านศูนย์ราชการบริเวณเชิงเขาโต๊ะแซะ และย่านบางเหนียวถึงสะพานหิน ซึ่งเป็นย่านหลักบริเวณพื้นที่ใจกลางเมืองของเทศบาลนครภูเก็ต (สจล., 2562a) และมีพื้นที่ต่อเนื่อง (Buffer Zone) ของเมืองเก่าภูเก็ต เนื้อที่รวม 6.75 ตารางกิโลเมตร ซึ่งเป็นบริเวณที่ต่อเนื่องกับเขตพื้นที่เมืองเก่าภูเก็ตเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่เมืองเก่าให้มีความสอดคล้องและเป็นเอกลักษณ์ ทั้งนี้ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะได้มีการวางแผนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับบริบทเมืองเก่า (ตรีชาติ เล่าแก้วหนู, 2560)

การศึกษาต่อมาได้มีการเสนอให้มีการขยายขอบเขตเมืองเก่าภูเก็ตเพิ่มขึ้นเป็น 3.85 ตารางกิโลเมตร และมีพื้นที่ต่อเนื่องที่ขยายออกไป เนื่องจากพื้นที่ที่กำหนดไว้เดิมไม่ครอบคลุมพื้นที่และปัจจัยที่สัมพันธ์เชื่อมโยงกับการตั้งเมือง ทำให้การอนุรักษ์คุณค่ามรดกวัฒนธรรมและการฟื้นฟูและป้องกันภูมิทัศน์วัฒนธรรมของเมืองเก่าภูเก็ตไม่สมบูรณ์ พื้นที่ที่มีการขยายขอบเขตขึ้นใหม่จะเหมาะสมต่อการพัฒนาเขตเมืองเก่าภูเก็ตมากกว่า เนื่องจากจะช่วยในการแก้ปัญหาทางสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากผังเมือง กฎหมายควบคุม และการบริหารจัดการของภาครัฐ นอกจากนี้ ยังเป็นการรองรับการเปลี่ยนแปลง แก้ไขและป้องกันปัญหาอันจะเกิดจากการขยายและพัฒนาเมืองในอนาคตอีกด้วย (สจล., 2562a)



ภาพที่ 1 ภาพถ่ายทางอากาศเปรียบเทียบการขยายตัวของเขตเมืองเก่าภูเก็ตในกรอบ (กรมแผนที่ทหาร, 2510, 2518, 2519), (Google Earth, 2547, 2557), (สจล., 2562a)

1.3 ปัญหาและอุปสรรคของการพัฒนาย่านเมืองเก่าภูเก็ต

การขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยวในช่วงไม่กี่ทศวรรษนี้ส่งผลอย่างมากถึงย่านเมืองเก่าของภูเก็ตซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เกิดปัญหาทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมหลายประการที่ส่งผลกระทบต่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูเมืองเก่า รวมไปถึงปัญหาทางเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน จากการสำรวจพบว่า นอกจากความหนาแน่นและการจราจรติดขัดอันเป็นปัจจัยจากการขยายตัวของเมืองอย่างไม่มีระเบียบ และมีสถาปัตยกรรมแปลกปลอมซึ่งทำลายภูมิทัศน์เมืองเก่าแล้ว พื้นที่ธรรมชาติเดิมในเขตเมืองเก่ายังมีสภาพเสื่อมโทรมและถูกบุกรุก โรงบำบัดน้ำเสียและโรงเผาขยะของภาครัฐตั้งอยู่ในพื้นที่ธรรมชาติ และส่งกลิ่นรบกวนต่อชุมชนข้างเคียง ไม่มีการคัดแยกขยะ

(สจล., 2562a) ปริมาณขยะเพิ่มมากขึ้นขีดความสามารถของระบบกำจัดขยะเดิม จนมีโครงการสร้างโรงเผาขยะเพิ่มในพื้นที่ธรรมชาติ (ผู้จัดการออนไลน์, 2563) ขยะฝังทะเลถูกถมเพื่อใช้งานพื้นที่ ไม่มีการจัดการน้ำเสียในชุมชน จนทำให้แหล่งน้ำต่าง ๆ เน่าเสีย มีมลภาวะและถูกปล่อยออกสู่ทะเล ตลิ่งคลองบางใหญ่มีการบุกรุกเพื่อการใช้งานพื้นที่ ทำให้ทางระบายน้ำไม่สามารถระบายน้ำได้สะดวก และเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในเวลาฝนตกหนัก หรือจากอิทธิพลของน้ำขึ้นน้ำลง ซึ่งเห็นได้ว่าเป็นการใช้พื้นที่อย่างไม่คุ้มค่าและทำลายระบบนิเวศ

ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาในเมืองภูเก็ต เมื่อเกิดการขยายตัวของเมืองและการเปลี่ยนแปลงอุตสาหกรรมท่องเที่ยว คือ ความคลุมเครือของผังเมือง กฎหมายควบคุม และการบริหารจัดการของภาครัฐ (สจล., 2562a) ซึ่งเป็นปัญหาเช่นเดียวกับเมืองอื่น ๆ ในประเทศไทย กล่าวคือ แต่เดิมผังเมืองที่ถูกจัดทำขึ้นใช้ในประเทศไทย เป็นผังเมืองรวมและแผนผังโครงการคมนาคมขนส่ง ที่มุ่งแก้ไขปัญหบบางอย่างเท่านั้น แต่ยังขาดการควบคุมลำดับการพัฒนาของเมือง ความหนาแน่นของประชากร การจัดสรรที่ดิน และการใช้ประโยชน์ที่ดินในแนวดนโครงการ ขาดการทำผังเมืองเฉพาะแผนผังพัฒนาเชิงพื้นที่ (Spatial Development Plan) และผังภาค (Regional Plan) ซึ่งทำให้ขาดความสมดุลในการพัฒนา (นพนันท์ ตาปนานนท์, 2561)

เนื่องจากทางสัญจรในพื้นที่เมืองเก่าและชุมชนรอบ ๆ มีลักษณะสั้นและแคบ จึงเหมาะกับการเดินมากกว่าการใช้ยานพาหนะ ในย่านอาคารเก่ามีทางเดินที่มีหลังคาคลุมบริเวณหน้าตึกแถวแบบเก่า ที่มีไว้สำหรับกันแดดกันฝนให้คนเดินเท้า หรือ “หรงอคาซี” เมื่อเมืองเติบโตขึ้น แต่การขนส่งมวลชนไม่เหมาะสมและไม่มีประสิทธิภาพ ถนนจึงมีการจราจรหนาแน่นจากรถส่วนตัวและรถที่บริการนักท่องเที่ยว หรงอคาซีถูกปิดกั้นเพื่อใช้พื้นที่ทำการค้า แต่ทางเท้าไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอสำหรับคนเดินเท้าในอากาศที่ร้อนและฝนตกชุกของเกาะภูเก็ต ทำให้คนเดินเท้าน้อยและมีการใช้พื้นที่ถนนในการเดิน การขยายเส้นทางสัญจรตามการพัฒนาของเมืองแต่ไม่มีการควบคุมปัจจัยอื่น ๆ จึงเกิดการตั้งถิ่นฐานตามแนวดนอย่างไร้แบบแผน ถนนตัดใหม่เพียงพอที่จะรองรับปริมาณการสัญจรในช่วงระยะหนึ่ง เมื่อเมืองหนาแน่นขึ้นการขยายถนนจึงเป็นไปได้ยากและทางเท้าจึงมีขนาดเล็กลง ส่งผลให้การจราจรติดขัดและมีอุบัติเหตุบ่อยครั้งจากการจราจรที่หนาแน่น และนักท่องเที่ยวที่ไม่ชินกับเส้นทางการจราจร ในขณะที่ถนนที่ถนนในภูเก็ตมีราคาสูงขึ้นมา พื้นที่ว่างในเมืองมีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ที่ว่างในเขตเมืองถูกใช้เพื่อประโยชน์ทางธุรกิจ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ไม่เหมาะสมและไม่คุ้มค่าในหลายพื้นที่ พื้นที่สีเขียวหรือพื้นที่สาธารณะในเมืองน้อย ขาดพื้นที่การใช้งานภายนอกที่เหมาะสม จึงทำให้ไม่มีคนใช้งานพื้นที่นอกอาคาร บริเวณหลายย่านกลายเป็นพื้นที่ที่เปลี่ยวหรือย่านเสื่อมโทรมอันเป็นผลจากความไม่สมดุลในการพัฒนา ไม่มีคนใช้งานพื้นที่นอกอาคาร ทำให้เมืองเสื่อมโทรมลง

2. การทบทวนวรรณกรรม

การศึกษานี้ได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดเรื่องเมืองเดินได้ (Walkable City) โครงข่ายพื้นที่สีเขียว และกรณีศึกษาเส้นทางสีเขียวในต่างประเทศเพื่อนำไปใช้ในการศึกษาศักยภาพโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ตต่อไป

2.1 เมืองเดินได้ (Walkable City) กับพื้นที่สีเขียว

เมืองเดินได้เป็นแนวคิดที่ทำให้พื้นที่ในเขตเมืองเป็นมิตรต่อการเดิน โดยมีหลักพื้นฐานคือทำให้พื้นที่สาธารณะในเขตเมืองมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการเดินของคน และทำให้เมืองมีชีวิตและน่าอยู่ (Speck, 2012) เป็นกรอบแนวคิดในการแก้ปัญหาที่ซับซ้อนในสังคมที่ทำให้มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สวัสดิการสังคม และความยั่งยืนของ

สภาพแวดล้อม (Speck, 2012) เมืองเดินได้เป็นแนวคิดที่หลายประเทศทั่วโลก เช่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เดนมาร์ก สหรัฐอเมริกา แคนาดา สิงคโปร์ และประเทศไทย ได้นำมาใช้ในการพัฒนาเมือง เพื่อให้เมืองเป็นมิตรต่อคนเดินเท้ามากขึ้น ลดปัญหาการจราจร และเพิ่มทางเลือกในการสัญจรด้วยการเดิน จักรยาน และขนส่งมวลชน (Jacobs, 1961; Gehl, 2010; Speck, 2012) นอกจากนี้ยังเป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชากร แก้ไขปัญหาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและทางกายภาพของพื้นที่ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยให้กับเมืองอีกด้วย (Gehl, 2010; Speck, 2012) โดยเมืองที่เป็นมิตรต่อคนเดินเท้าควรมีคุณสมบัติ ดังนี้ (Speck, 2012)

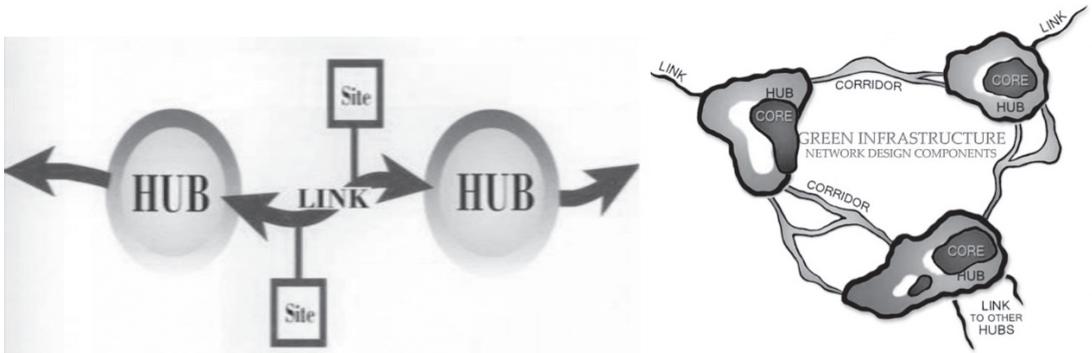
- ประโยชน์ (Useful) คือ การใช้ชีวิตประจำวันอยู่ในระยะที่เดินได้
- ปลอดภัย (Safe) สำหรับคนเดินเท้าจากการจราจรและให้ความรู้สึกปลอดภัย
- สบาย (Comfortable) คือ อาคารและภูมิทัศน์ช่วยทำให้ถนนในเมืองกลายเป็นห้องนั่งเล่นนอกบ้านที่เหมาะสมและดึงดูดให้คนเข้ามาใช้งาน
- น่าสนใจ (Interesting) ทำให้ทางเท้ามีความน่าสนใจด้วยตึกรามบ้านช่องที่แตกต่างกัน และคนที่ออกมาใช้งานที่หลากหลาย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎีและกรณีศึกษาที่มีความเกี่ยวข้องกับเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและผู้คนพบว่าเกณฑ์ในการพัฒนาเมืองล้วนแล้วแต่มีความเกี่ยวข้องกับพื้นที่สีเขียว ในการทำให้เมืองเป็นมิตรต่อผู้คน ต้องคำนึงถึงความสะดวกสบายของพื้นที่กลางแจ้งและโอกาสที่จะอยู่กลางแจ้งของคน โดยกิจกรรมภายนอกอาคารจะได้รับอิทธิพลจากคุณภาพของตัวพื้นที่ การศึกษาในหลายประเทศพบว่า การปรับปรุงทางกายภาพส่งผลให้คนเดินถนนมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ผู้คนใช้ชีวิตกลางแจ้งนานขึ้น และมีลักษณะของกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น และพื้นที่สีเขียวเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้พื้นที่ภายนอกมีคุณภาพ (Gehl, 1987)

2.2 บทบาทและความสำคัญของโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเมือง

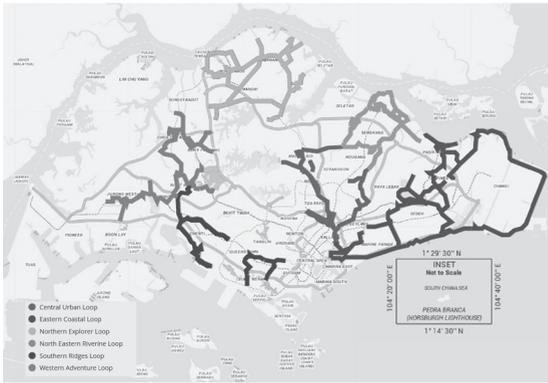
แนวคิดโครงข่ายพื้นที่สีเขียว (Green Network) มีพัฒนาการมาอย่างยาวนาน และถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายตั้งแต่ช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 โดย Frederick Law Olmsted ได้นำเสนอแนวคิดระบบเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเมืองเข้าด้วยกันโดยใช้เส้นทางสีเขียว (Parkways) และได้ถูกนำมาใช้ในการออกแบบโครงการที่เชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวของเมืองหลายแห่งในสหรัฐอเมริกา เช่น โครงการ Emerald Necklace ในเมือง Boston และ Brookline ของ มลรัฐ Massachusetts ที่กลายเป็นต้นแบบให้กับหลายเมืองในยุคปัจจุบัน ในยุโรป Ebenezer Howard ได้นำเสนอแนวความคิด Garden Cities Movement ที่กล่าวถึงการใช้แนวพื้นที่สีเขียว (Greenbelts) ในการโอบล้อมเชื่อมต่อชุมชนที่ประกอบไปด้วยพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่พักผ่อนหย่อนใจและพื้นที่ส่วนกลางของเมือง พื้นที่เกษตรกรรม และพื้นที่อุตสาหกรรม (Britannica, 1998) ในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 20 ได้มีการบัญญัติศัพท์ “โครงสร้างพื้นฐานสีเขียว (Green Infrastructure: GI)” โดยมีนิยามว่า โครงข่ายพื้นที่สีเขียวที่เชื่อมต่อกันระหว่างพื้นที่ธรรมชาติ และพื้นที่เปิดโล่งอื่น ๆ ที่มีการอนุรักษ์คุณค่าและหน้าที่ของระบบนิเวศธรรมชาติ เป็นแหล่งของอากาศและน้ำที่สะอาด และมีประโยชน์และคุณค่าในด้านต่าง ๆ ต่อสิ่งมีชีวิตทั้งมนุษย์ และสัตว์ (Benedict & McMahon, 2002) ต่อมาแนวคิดโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวได้ถูกนำมาใช้ในการออกแบบทางภูมิสถาปัตยกรรมและการวางแผนภาคและเมืองอย่างแพร่หลายมากขึ้น อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและรุนแรงของสภาพแวดล้อมโลกอันส่งผลไปถึงสภาพเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรมที่ได้รับผลกระทบไปทั่วโลก โครงสร้างพื้นฐานสีเทา (Gray Infrastructure) เดิมถูกปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวเพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกมากขึ้น

พื้นที่สีเขียวในเขตเมืองมีคุณค่าและประโยชน์หลากหลายตั้งแต่ด้านคุณภาพชีวิต เศรษฐกิจ สังคม จิตวิทยา และวัฒนธรรมไปจนถึงหน้าที่ทางนิเวศวิทยา ในปัจจุบันบทบาทของพื้นที่สีเขียวในเมืองจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานสีเขียว (Green Infrastructure: GI) ซึ่งเป็นการออกแบบให้มุ่งเน้นประโยชน์ทางนิเวศบริการมากขึ้น เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมโลก พื้นที่สีเขียวนี้จะทำหน้าที่เป็นป่าในเมือง (Urban Forestry) หรือหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การประหยัดพลังงาน การจัดการน้ำฝนหรือการจัดการน้ำในเขตเมือง (Stormwater Management) พกอากาศ และลดอุณหภูมิ (American Society of Landscape Architects, n.d.; European Commission, 2020) ส่งผลต่อ สุขภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชากร ส่งเสริมให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด (เศรษฐกิจสีเขียว หรือ Green Economy) เกิดการจ้างงาน และสร้างให้เกิดความหลากหลายทางชีวภาพ (European Commission, 2020) โดยในการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวมีองค์ประกอบพื้นฐานสีเขียว 3 ประการคือ พื้นที่ ขนาดเล็ก (Sites) คือ พื้นที่ว่าง พื้นที่สีเขียวขนาดเล็กที่กระจายอยู่ทั่วไป พื้นที่หลัก (Hubs) คือ พื้นที่ขนาดใหญ่ที่มี คุณค่า และเส้นทางเชื่อมต่อ (Links) คือ เส้นทางที่เชื่อมระบบนิเวศต่อเนื่องเข้าด้วยกัน และควรมีการเชื่อมโยงกันเป็น โครงข่ายที่มีองค์ประกอบ คือ พื้นที่หลัก (Hubs) และเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างจุดหลัก (Corridors) (Hoellen, 2010)

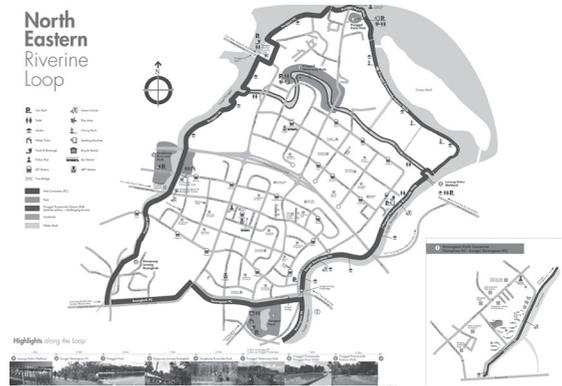


ภาพที่ 2 องค์ประกอบพื้นฐานสีเขียว (ซ้าย) และแนวทางการออกแบบโครงข่ายพื้นที่สีเขียว (ขวา) (Hoellen, 2010)

ในปัจจุบันได้มีการนำแนวคิดการเชื่อมต่อโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในเมืองเพื่อส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้ไปใช้ในหลายประเทศทั่วโลก สำหรับกรณีศึกษาที่สำคัญ คือ โครงการ Park Connector Network (PCN) ในประเทศสิงคโปร์ ที่เป็นโครงการเชื่อมโยงพื้นที่สีเขียวและเส้นทางสีเขียวทั้งหมดในเกาะสิงคโปร์เข้าด้วยกันเป็นโครงข่าย โครงการถูกพัฒนาขึ้นในช่วงปี ค.ศ. 1990 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นพื้นที่นันทนาการที่หลากหลายของประชาชน (National Parks Board, 2016) ในปัจจุบัน PCN มีเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวที่หลากหลายรอบเกาะ ทำหน้าที่เป็นพื้นที่นันทนาการ และทางสัญจรทางเท้าและจักรยานของเมือง เป็นพื้นที่ฟื้นฟูและอนุรักษ์ระบบนิเวศ รวมไปถึงการจัดการน้ำของเมือง ด้วย (NParks, n.d.)



ภาพที่ 3 โครงข่าย Park Connector Network (NParks, n.d.)



ภาพที่ 4 รูปแบบเส้นทาง Park Connector (NParks, n.d.)

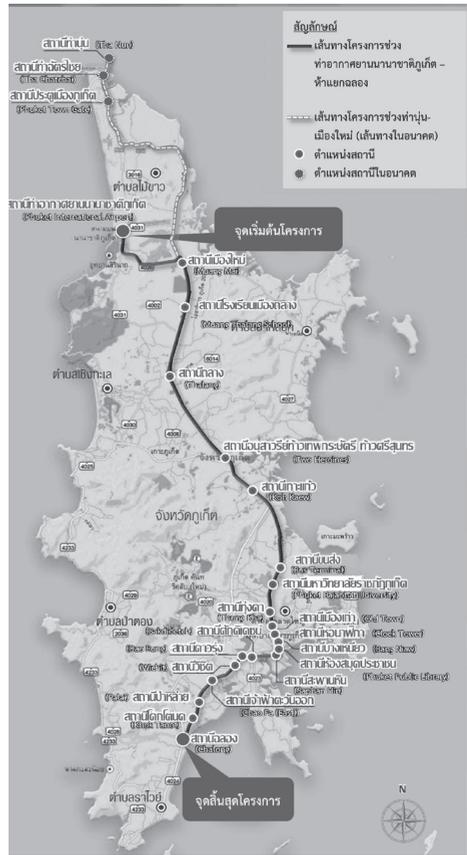
3. แนวความคิดในการพัฒนาเขตเมืองเก่าภูเก็ต

3.1 นโยบาย แผน และยุทธศาสตร์

ในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมาเมืองภูเก็ตได้มีการวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาจังหวัดในหลายประการ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) รวมไปถึงทิศทางการเปลี่ยนแปลงของโลกในยุคปัจจุบัน ในแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2561-2565) ฉบับทบทวนปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 และแผนแม่บทการอนุรักษ์และการพัฒนาบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต ล้วนมีนโยบายด้านการพัฒนาของเมืองที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่สีเขียว การอนุรักษ์พื้นที่ธรรมชาติ รวมไปถึงทรัพยากรธรรมชาติและสภาพแวดล้อม ความยั่งยืน การทำภูเก็ตเป็นเมืองเดินได้ และเป็นเมืองในสวนและสร้างสวนในเมือง Green City และ Smart City (สจล., 2562a; สำนักงานจังหวัดภูเก็ต, 2562) แม้ว่าผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2558 จะยังไม่สอดคล้องกับการพัฒนาของย่านเมืองเก่าและพื้นที่ต่อเนื่อง แต่ก็มีแผนในการปรับผังเมืองใหม่ให้สอดคล้องกับพื้นที่อนุรักษ์ในย่านเมืองเก่า (สจล., 2562a) นอกจากนี้ยังมีโครงการรถไฟฟ้ารางเบาที่จะเชื่อมต่อจากสนามบินภูเก็ต ผ่านอำเภอถลางเข้าเมืองภูเก็ต ผ่านย่านเมืองเก่า สะพานหินและไปสิ้นสุดที่ท่าแยกฉลอง (การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2561)



ภาพที่ 5 ผังเมืองรวมในเขตเมืองเก่า
(Landusephuket, 2016)



ภาพที่ 6 เส้นทางรถไฟฟ้าวางเบาจังหวัดภูเก็ต
(รฟพ., 2561)

3.2 การพัฒนาภูเก็ตเมืองเดินได้

จากแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ตที่ได้เริ่มมีการศึกษาถึงนโยบายในการพัฒนาเมือง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ รวมไปถึงโครงการรถไฟฟ้ารางเบาเพื่อตอบสนองการขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยว รวมไปถึงความพยายามในการแก้ปัญหาที่เกิดจากการขยายตัวของเมืองและการท่องเที่ยว พบว่าเขตเมืองเก่าภูเก็ตมีความเหมาะสมในการพัฒนาให้เป็นเมืองเดินได้ เนื่องจากมีลักษณะเป็นบล็อกสั้น ระยะการเดินทางอยู่ในรัศมีไม่เกิน 500 เมตร ถนนและตรอกในเขตเมืองเก่าค่อนข้างแคบ เป็นสายสั้น ๆ มีความเป็นย่านหรือชุมชน และยังมีทางลัดในชุมชนที่ทะลุถึงกันอีกด้วย นอกจากนี้ความไม่มีแบบแผนของการตั้งถิ่นฐานทำให้ในทุก ๆ ชุมชนมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่คนในชุมชนในชีวิตประจำวันสามารถเข้าถึงได้ เช่น ร้านค้าของชำ ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น แต่ก็ยังขาดปัจจัยอีกหลายประการที่ทำให้เมืองเป็นมิตรต่อคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของความปลอดภัย และความสบาย จึงทำให้ในปัจจุบันการใช้งานพื้นที่ภายนอกอาคารในเขตเมืองเก่าภูเก็ตยังไม่ได้มีการใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ

3.3 ภูเก็ตกับความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

การสำรวจพฤติกรรมการใช้งานพื้นที่ภายนอกในเมืองเก่าภูเก็ตหลายจุดพบว่า ในช่วงกลางวันพื้นที่ภายนอกไม่เกิดการใช้งาน ไม่มีกิจกรรมที่หลากหลาย รวมทั้งสภาพอากาศที่ร้อนและฝนตกชุก ทำให้ไม่มีความสะดวกสบายทั้งในเชิงกายภาพ และทางจิตวิทยา ทางเท้าแคบลงจากการขยายถนน และจากสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ต้นไม้ในเมืองน้อยทำให้ไม่มีร่มเงาในการใช้งาน คนเดินน้อยกว่าคนใช้ท้องถนน ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านอื่น ๆ ตามมา ส่วนพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเขตเมืองเก่าภูเก็ตมีอยู่เพียงแค่ 3 จุด คือบริเวณสะพานหินกับสนามกีฬาสนามชัย ซึ่งจะมีการใช้งานหนาแน่นในช่วงเช้าและช่วงเย็น สำหรับตอนกลางวันจะมีบางพื้นที่ที่ร่มรื่นจากต้นไม้เท่านั้นที่มีการใช้งาน ส่วนพื้นที่สวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรชามหาราชินีที่อยู่ใจกลางย่านอาคารเก่ากลับมีการใช้พื้นที่ภายนอกอาคารน้อย เนื่องจากมีร่มเงาและขาดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคน จากปัจจัยทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่าการใช้งานพื้นที่สาธารณะภายนอกในเขตเมืองเก่าภูเก็ตจะกระจุกตัวอยู่แค่บางจุดที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ที่มีร่มเงา และมีกิจกรรมเท่านั้น จึงควรมีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวสาธารณะในเขตเมืองที่เดินสบายให้ร่มเงาและมีความปลอดภัย เพื่อเป็นการส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้และลดการใช้ท้องถนนลง

เนื่องจากพื้นที่ว่างในเขตเมืองเก่าภูเก็ตมีอยู่อย่างจำกัดและมีราคาสูง การจะทำพื้นที่ภายนอกอาคารให้มีความเป็นมิตรต่อการเดินและกิจกรรมภายนอกอาคาร ควรคำนึงถึงการเชื่อมต่อกันของพื้นที่สีเขียวเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาของเมืองในอนาคต และเป็นพื้นที่ที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้าที่มีการใช้งานได้อย่างทั่วถึงทั้งเมือง รวมถึงโอกาสที่จะพัฒนาให้กลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวของเมืองเพื่อเป็นระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมรองรับการขยายตัวของเมือง จึงเป็นที่มาของการสำรวจและวิเคราะห์พื้นที่ที่เหมาะสมต่อการพัฒนาโครงข่ายสีเขียว

4. การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่เพื่อการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

จากการสำรวจพื้นที่ และวิเคราะห์ผังเมืองรวมจังหวัดภูเก็ตรวมถึงข้อมูลจากโครงการจัดทำแผนแม่บทและผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต พ.ศ. 2562 พบว่าสามารถจำแนกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเป็นโครงข่ายพื้นที่สีเขียวบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต ได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ตามขนาดและลักษณะการใช้งานพื้นที่ ดังนี้

4.1 พื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่า

โครงการจัดทำแผนแม่บทและผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต จำแนกพื้นที่สีเขียวในย่านเมืองเก่าภูเก็ตออกเป็น 5 ประเภท (สจล., 2562b) ได้แก่ พื้นที่เปิดโล่งสาธารณะ พื้นที่สีเขียวสาธารณะ พื้นที่สีเขียวมีต้นไม้ปกคลุมมีการใช้งาน พื้นที่สีเขียวมีต้นไม้ปกคลุมไม่มีการใช้งาน และพื้นที่เปิดโล่งไม่มีการใช้งาน จากการศึกษาพฤติกรรมการใช้งาน พบว่าพื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สีเขียวที่มีการใช้งานสาธารณะเดิมจะกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณรอบ ๆ เขตเมืองเก่าเป็นส่วนมาก แต่ในย่านอาคารเก่าที่เป็นใจกลางพื้นที่เมืองเก่า และมีการใช้งานที่หนาแน่น กลับมีพื้นที่ใช้งานสาธารณะอยู่น้อยมาก เมื่อศึกษาผังเมืองรวมภูเก็ต เก็บข้อมูลและสำรวจพื้นที่ จึงพบว่าพื้นที่ที่มีการใช้งานสาธารณะและกึ่งสาธารณะอยู่ในเขตใจกลางเมืองอยู่หลายแห่ง แต่ก็ไม่ได้เป็นการใช้งานที่เต็มศักยภาพ จึงอาจแบ่งพื้นที่เปิดโล่งและพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าต่าง ๆ ตามกรรมสิทธิ์ ดังนี้

4.1.1 พื้นที่สีเขียวสาธารณะเดิมในเขตเมืองเก่าภูเก็ต

พื้นที่สีเขียวเดิมในย่านเมืองเก่าภูเก็ตแบ่งออกเป็น 3 พื้นที่หลัก คือ สวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรชามหาราชินี พื้นที่สะพานหิน และสนามกีฬาสนามชัย โดยมีการใช้งานเดิมเป็นพื้นที่นันทนาการของเมือง ในปัจจุบันบริเวณสะพานหินกับสนามกีฬาสนามชัยจะมีการใช้งานหนาแน่นแต่ก็ยังมีพื้นที่ที่ยังทำการพัฒนาให้กลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานสีเขียวควบคู่ไปกับการทำหน้าที่เป็นพื้นที่นันทนาการได้ ส่วนพื้นที่สวนเฉลิมพระเกียรติ 72 พรรชามหาราชินีที่อยู่ใจกลางย่านอาคารเก่าและติดคลองบางใหญ่ การใช้งานพื้นที่เดิมเสมือนเป็นลานกลางเมืองและจุดหมายตาของย่านอาคารเก่าจากประติมากรรมรูปมังกรทองบริเวณด้านหน้า กลับมีอาคารจอดรถที่ไม่ได้มีการใช้งานอย่างเต็มที่ตั้งอยู่ การใช้พื้นที่ภายนอกอาคารน้อย ควรปรับปรุงเรื่องกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันของคนและนักท่องเที่ยว รวมไปถึงปรับปรุงให้พื้นที่มีความเหมาะสมกับการใช้งานพื้นที่ภายนอกให้เต็มศักยภาพ

4.1.2 พื้นที่สาธารณะและกึ่งสาธารณะอื่น ๆ ในเขตเมืองเก่าภูเก็ต

ในเขตเมืองเก่าภูเก็ตมีพื้นที่สาธารณะและกึ่งสาธารณะที่คนสามารถเข้าไปใช้งานได้กระจายอยู่รอบ ๆ เมือง เช่น ศาลาสนาม สถานีราชการ ตลาด พื้นที่รอบบ่อน้ำสาธารณะ ซึ่งสถานที่เหล่านี้มักมีพื้นที่เปิดโล่ง พื้นที่ว่างหรือพื้นที่สีเขียวที่มีอยู่เดิม และมีศักยภาพในการพัฒนาให้ใช้เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสัญจรทางเท้า ดังตัวอย่างวัดในเขตอาคารเก่าที่มีการเปลี่ยนพื้นที่ส่วนหนึ่งของวัดเป็นลานจอดรถสาธารณะ พื้นที่ว่างเหล่านี้จึงมีศักยภาพในการออกแบบให้มีการใช้งานได้คุ้มค่ามากยิ่งขึ้น และผนวกเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายสีเขียวของเมืองภูเก็ต

4.1.3 พื้นที่กรรมสิทธิ์ของเอกชน หรือการถือครองไม่ชัดเจน

พื้นที่ที่สร้างในเขตเมืองเก่าภูเก็ตจำนวนมากเป็นการแปรสภาพจากพื้นที่เหมืองแร่เก่า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ส่วนบุคคลที่จำกัดการเข้าถึง จะมีพื้นที่ของภาครัฐบ้างแต่ก็เป็นส่วนน้อย เมื่อมีการยกเลิกการทำเหมืองแร่ ทำให้พื้นที่เหล่านี้กลายเป็นพื้นที่รกร้าง ไม่มีการใช้งานหลุมเหมืองเก่าบ้างถูกถมเพื่อใช้เป็นพื้นที่ประกอบธุรกิจ บางที่เปลี่ยนสภาพเป็นบ่อน้ำสาธารณะ (สจล., 2562a) หรือเป็นที่เก็บน้ำสำรองของเมือง บางพื้นที่อาจกลายเป็นชุมชนหนาแน่นเนื่องจากเจ้าของกรรมสิทธิ์ทั้งภาครัฐและเอกชนทำเป็นพื้นที่ให้เช่าเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยและค้าขายจนมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น (เทศบาลนครภูเก็ต, ม.ป.ป.) พื้นที่ชุมชนเหล่านี้ก็ยังมีบางส่วนที่เป็นเศษของพื้นที่ที่ไม่ได้มีการใช้ประโยชน์

นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่ลานจอดรถในเขตเมืองเก่าภูเก็ตมักเป็นพื้นที่เอกชนที่ปล่อยให้เป็นลานโล่ง ไม่มีโครงสร้างหรือต้นไม้ที่ช่วยในการกันแดดกันฝน และมักเป็นที่ที่มีการใช้งานตลอดเวลาเนื่องจากขาดแคลนพื้นที่ลานจอดรถในเมือง แต่เมื่อการพัฒนารถไฟรางเบาเกิดขึ้น พื้นที่ลานจอดรถเหล่านี้ก็อาจลดความสำคัญลงไป และอาจถูกพัฒนาให้กลายเป็นพื้นที่ใช้งานสาธารณะอย่างอื่นได้ ในเขตเมืองเก่าภูเก็ตที่มีความหนาแน่นและมีการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว พื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่เหล่านี้จึงมีศักยภาพในการนำกลับมาเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายพื้นฐานสีเขียวของเมืองภูเก็ต แต่อาจต้องมีการคำนึงถึงกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทำเลและมูลค่าของที่ดินประกอบด้วย

4.1.4 พื้นที่ธรรมชาติเดิมในบริเวณส่วนต่อเนืองของเขตเมืองเก่า

พื้นที่ธรรมชาติขนาดใหญ่ยังปรากฏให้เห็นในพื้นที่รอบนอกที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองเก่าภูเก็ต เนื่องจากทำเลที่ตั้งเมืองแต่เดิมมีความเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหลายประการ คือ เขาโต๊ะแซะและเขารังทางตอนเหนือของพื้นที่เขตเมืองเก่า และพื้นที่ป่าชายเลนทางฝั่งตะวันตกของพื้นที่ และรวมไปถึงทะเลอันดามันทางตอนใต้ของพื้นที่ พื้นที่ธรรมชาติเหล่านี้ได้มีการเปลี่ยนแปลงและถูกรุกรานเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม พื้นที่ธรรมชาติเหล่านี้ยังคงมีศักยภาพที่จะฟื้นฟูกลับมาได้ และแผนการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเมืองภูเก็ตเริ่มมีการคิดถึงการอนุรักษ์พื้นที่ธรรมชาติเหล่านี้มากขึ้น จึงควรมานำผนวกเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายสีเขียวของย่านเมืองเก่าภูเก็ตด้วย



ภาพที่ 7 ผังแสดงการใช้ประโยชน์พื้นที่โล่ง พื้นที่สีเขียว และเส้นทางน้ำในเขตเมืองเก่าภูเก็ต (สจล., 2562a)

4.2 เส้นทางสัญจร

เส้นทางสัญจรเป็นพื้นที่ที่ควรนำมาพิจารณาเพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมต่อพื้นที่สีเขียวในเขตเมืองเก่าภูเก็ต เนื่องจากเป็นระบบสาธารณูปโภคเดิมและมีศักยภาพในการเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ในการศึกษาเขตเมืองเก่าภูเก็ตมีการแบ่งประเภทของถนนและทางเท้าตามขนาดและลักษณะการใช้งาน (สจล., 2562b) เมื่อมีการเก็บข้อมูลและการสำรวจพื้นที่เพิ่มเติม พบว่าสามารถแบ่งลำดับเส้นทางสัญจรออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ตามลำดับความสำคัญทางประวัติศาสตร์เพื่อนำไปพิจารณาเป็นลำดับต่อไปในการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียว ดังนี้

4.2.1 ถนน ตรอก และทางเท้าในเขตอาคารเก่า

ลักษณะของถนนและตรอกในย่านเมืองเก่าและชุมชนรอบ ๆ ในย่านอาคารเก่ามีความเป็นเอกลักษณ์ ด้วยความสั้น และแคบ ตรอกที่แทรกเข้าไปตามชุมชนต่าง ๆ มักกว้างไม่เกิน 2 เมตร ส่วนถนนก็กว้างไม่เกิน 10 เมตร นอกจากนี้ หง่อค้ำหรือทางเดินกว้าง 5 ฟุตมีหลังคาคลุมบริเวณหน้าตึกแถวแบบเก่าสำหรับกันแดดกันฝนให้คนเดินเท้าที่ยังมีปรากฏอยู่ในบริเวณย่านอาคารเก่า ซึ่งเป็นลักษณะที่สำคัญที่มีศักยภาพต่อการออกแบบโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในย่านอาคารเก่า เป็นเอกลักษณ์ที่ควรนำมาใช้ให้เป็นจุดเด่นของเส้นทางการเดิน ซึ่งในปัจจุบันย่านนี้มีการใช้งานหนาแน่นจากนักท่องเที่ยว พื้นที่หง่อค้ำที่ถูกปิดการเชื่อมต่อเพื่อทำการค้า ถนนมีรถหนาแน่น เหลือเพียงทางเท้าสาธารณะซึ่งถูกสร้างขึ้นมาทีหลังและมักจะ

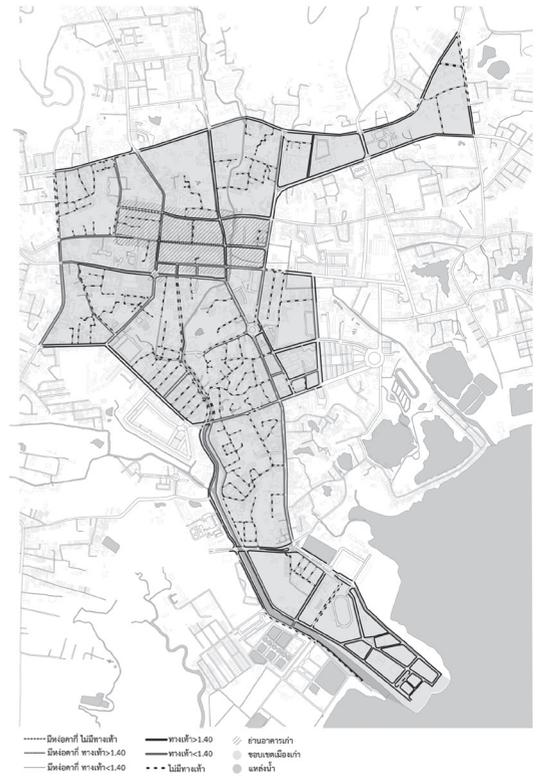
มีพื้นที่แคบให้คนเดิน นักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจึงต้องเดินบนพื้นผิวจราจร ทั้งยังมีการจอดรถข้างถนนทำให้ช่องทางการจราจรแคบลง ในปัจจุบันได้มีการปิดถนนบางสายในย่านเมืองเก่าในช่วงวันสุดสัปดาห์เพื่อเป็นถนนคนเดิน และพบว่ามีศักยภาพสูงที่จะพัฒนาถนนบางส่วนในเขตเมืองเก่าให้เป็นพื้นที่สาธารณะอย่างเต็มรูปแบบเพื่อรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของเมืองเก่าภูเก็ต

4.2.2 ถนน ตรอก และทางเท้ารอบนอกเขตอาคารเก่า

ถนนรอบนอกเขตอาคารเก่าส่วนใหญ่ถูกสร้างขึ้นหลังจากการขยายตัวของเมือง ที่การสัญจรทางบกกลายเป็นการคมนาคมหลักในเกาะภูเก็ต ทำให้ถนนในเขตรอบนอกมีการวางแผนเพื่อจัดการจราจรได้สอดคล้องกับสภาพเมืองในปัจจุบันมากกว่าถนนในเขตอาคารเก่า บาทวิถีส่วนใหญ่มีความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดิน อย่างไรก็ตามถนนและบาทวิถีส่วนใหญ่ก็ยังเล็กและแคบกว่าที่ควรจะเป็นสำหรับรองรับการจราจรในปัจจุบันที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของเมืองและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่เติบโตเป็นอย่างมาก และไม่มีพื้นที่เพียงพอที่จะขยายเขตถนนแล้ว ดังนั้น พื้นที่สำหรับการพัฒนาโครงข่ายพื้นที่สีเขียวในบริเวณถนนรอบนอกเขตอาคารเก่า จึงต้องมีการคำนึงถึงการวางแผนจัดการจราจรควบคู่ไปกับศักยภาพในการเชื่อมโยงกับพื้นที่ต่าง ๆ ด้วย



ภาพที่ 8 ประเภทถนนในเขตเมืองเก่า (สจล., 2562a)



ภาพที่ 9 ประเภททางเท้าในเขตเมืองเก่า (สจล., 2562a)



ภาพที่ 10 ผังศักยภาพและแนวทางการเชื่อมโยงโครงข่ายพื้นที่สีเขียว

6. ข้อสรุป

จากการศึกษาพบว่า เขตเมืองเก่าภูเก็ตมีการใช้งานพื้นที่สาธารณะภายนอกน้อย และไม่คุ้มค่า อันเป็นผลมาจากการขยายตัวของเมืองจนเกินขีดจำกัดโดยใช้รถยนต์ส่วนตัวนำ และขาดการวางแผนที่ดี รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานเดิมไม่เพียงพอต่อการใช้งานในยุคสมัยที่เปลี่ยนไป แม้พื้นที่ในเขตเมืองเก่าภูเก็ตจะมีอยู่อย่างจำกัดและมีมูลค่าสูง แต่จากการสำรวจทางกายภาพและประเมินเบื้องต้น พบว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นโครงข่ายพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมการเป็นเมืองเดินได้ในเขตเมืองเก่านั้นยังพบได้อยู่ทั่วไป ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะเดิมที่ไม่คุ้มค่าประโยชน์ ขั้นตอนการศึกษาในลำดับต่อไปจึงจำเป็นต้องศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพิ่มเติมทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม การอนุรักษ์ กฎหมาย สิ่งแวดล้อม และการจัดการพื้นที่ รวมถึงการขอความร่วมมือและการสำรวจความต้องการของภาครัฐ เอกชน และประชาชนไปพร้อม ๆ กัน เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาที่เป็นไปได้ และสอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของเมืองเก่า และทำให้การวางผังเมืองในอนาคตมีความยืดหยุ่น (Resilience) สามารถรองรับการพัฒนาเปลี่ยนแปลง และการขยายตัวของเมืองที่จะเกิดขึ้น อันจะทำให้การลงทุนในการพัฒนาเมือง สามารถแก้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพชีวิตของประชากร ปัญหาทางสังคม เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อมได้อย่างเหมาะสม และเกิดพื้นที่สาธารณะในเมืองที่ประสบความสำเร็จ และสนองต่อความต้องการของทุกภาคส่วน

7. เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2561). *โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต* [Brochure]. กรุงเทพฯ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย.
- ตรีชาติ เล่าแก้วหนู. (2560). การกำหนดขอบเขตเมืองเก่าภูเก็ต. *วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*, 66(January - December), 55-68.
- ทน.ภูเก็ตเล็งผุดเตาเผาขยะตัวที่ 3 รับอีกวันละ 600 ตัน ให้เอกชนลงทุนกว่าพันล้าน. (6 มกราคม 2563). *ผู้จัดการออนไลน์*. สืบค้นจาก <https://mgronline.com/south/detail/9630000001364>
- เทศบาลนครภูเก็ต. (ม.ป.ป.). *ชุมชน*. Phuket City Municipality. สืบค้นจาก <https://www.phuketcity.go.th/community/>
- นพนนท์ ตาปานานนท์. (2 สิงหาคม 2561). *การผังเมืองของประเทศไทย : ปัญหาและการแก้ไข*. สืบค้นจาก <https://www.tuda.or.th/index.php/2018/08/02/000005/>
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2562a). *รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการจัดทำแผนแม่บทและผังแม่บทการอนุรักษ์และพัฒนาบริเวณเมืองเก่าภูเก็ต* (รายงาน). Bangkok: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. (2562b). *แผนที่มรดกวัฒนธรรมเมืองเก่าภูเก็ต* (Rep.). Bangkok: สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดภูเก็ตและสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง.
- สำนักงานจังหวัดภูเก็ต. (2562). *แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2561-2565) ฉบับทบทวนปีงบประมาณ พ.ศ. 2564* (รายงาน). ภูเก็ต: สำนักงานจังหวัดภูเก็ต.
- สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต. (2561). *บทที่ 1 สถิติประชากรศาสตร์ ประชากรและเคหะ พ.ศ. 2561*. สืบค้นจาก http://phuket.nso.go.th/images/new/interest_stat/provincial_stat_report/2561/chapter1_61.pdf
- สำนักงานสถิติจังหวัดภูเก็ต. (2561). *บทที่ 17 สถิติการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2561*. สืบค้นจาก http://phuket.nso.go.th/images/new/interest_stat/provincial_stat_report/2561/chapter17_61.pdf
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2550). *จำนวนโรงแรม และผู้เยี่ยมชมเยือน พ.ศ. 2546-2550 จ.ภูเก็ต พ.ศ. 2550*. สืบค้นจาก http://phuket.old.nso.go.th/nso/project/search_option/index.jsp?province_id=90
- อัปสร ณ ระนอง. (2550). *การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจจากกิจการเหมืองแร่ดีบุกสู่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต พ.ศ. 2484-2530* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร. สืบค้นจาก http://www.thapra.lib.su.ac.th/thesis/showthesis_th.asp?id=0000003194

ภาษาอังกฤษ

- American Society of Landscape Architects. (n.d.). *Green Infrastructure: Overview*. Retrieved from <https://www.asla.org/ContentDetail.aspx?id=43532>

- Benedict, M. A., & McMahon, E. T. (2002). *Green infrastructure: Smart conservation for the 21st century*. *Renewable Resources Journal*, 12-17. Autumn Edi
- European Commission. (2020, September 14). *Ecosystem services and Green Infrastructure*. Environment. Retrieved October 16, 2020, from https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/index_en.htm
- Gehl, J. (1987). *Life between buildings: Using public space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island Press.
- Hoellen, K. (2010, November 19). *Green Infrastructure Applications in the U.S.* [Conference session]. Green Infrastructure Implementation: Proceedings of the European Commission Conference. Brussels, Belgium, https://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/docs/4_KH_GI_191110.pdf
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.
- Landusephuket.com. (2016). การใช้ประโยชน์ที่ดินในจังหวัดภูเก็ต. Retrieved from http://www.landusephuket.com/landusephuket_2016/
- National Parks Board. (2016). *Media Factsheet Round Island Route of The Park Connector Network* [Pamphlet]. Retrieved from <https://www.nparks.gov.sg/~media/nparks-real-content/news/2016/rir-9-jul-2016/fact-sheet-for-round-island-route.pdf?la=en>
- National Parks Board. (2020, September 18). *Park Connector Network*. Retrieved from <https://www.nparks.gov.sg/gardens-parks-and-nature/park-connector-network>
- Speck, J. (2012). *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- The Editors of Encyclopaedia Britannica. (1998, July 20). Garden City. *Britannica*. Retrieved from <https://www.britannica.com/topic/garden-city-urban-planning>