

โครงการศึกษาเพื่อจัดระบบการสัญจรในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์

กลุ่มเมืองเก่า

เกาะรัตนโกสินทร์เป็นศูนย์กลางของการก่อตั้งเมืองหลวงกรุงเทพมหานคร มีความสำคัญสูงที่สุดในด้านประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมและงานศิลปกรรม ไปจนถึงด้านสังคมและเศรษฐกิจของชาติสยามจนมาเป็นประเทศไทย เป็นแหล่งการตั้งถิ่นฐานที่สืบเนื่องมาตั้งแต่อดีตกาลจนถึงเป็นนครหลวงศูนย์กลางกิจกรรมของประเทศในสมัยปัจจุบัน และที่กำลังก้าวเข้าสู่ยุคแห่งการประสานเศรษฐกิจเชื่อมโยงกันของกลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ เป็นแหล่งปฏิสัมพันธ์เชื่อมต่อไปสู่นานาชาติในโลก

ด้วยบทบาทความสำคัญในด้านต่างๆ บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์จึงเป็นศูนย์กลางที่ต้องรองรับปริมาณการจราจรที่มุ่งมาสู่กิจกรรมหลากหลาย ทั้งในด้านการท่องเที่ยวของผู้คนชาวไทยและจากทุกมุมโลก การบริหารปกครองและการศาลยุติธรรมงานพระราชพิธีและรัฐพิธีสำคัญ การค้าขายพาณิชย์กรรม การศึกษา การบันเทิงและศิลปะ ตลอดจนกิจกรรมด้านสังคมและการเมือง รวมไปถึงการเป็นจุดเชื่อมผ่านไปยังแหล่งกิจกรรมอื่นๆ โดยรอบอาณาบริเวณหัวแควนเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีความสามารถเข้าถึงได้ทั้งโดยทางบกและทางน้ำอันมีแม่น้ำเจ้าพระยากับคลองที่ขุดเชื่อมโยงกันไว้ตั้งแต่อดีต ถนนที่เคยมีสนามหลวงเป็นศูนย์กลางแห่งโครงการชัชวาลย์และในอนาคตอันใกล้ก็จะมีบริการรถไฟฟ้าใต้ดินเข้ามาเสริมอำนวยความสะดวกการเดินทางสัญจรในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งเกิดขึ้นตลอดทั้งเวลากลางวันและกลางคืน โดยอาจจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1. การท่องเที่ยวไปตามแหล่งจุดสนใจบนบกที่เชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวทางน้ำ
2. การท่องเที่ยวกินดื่มและบันเทิงเชิงรมย์
3. การทำธุรกิจค้าขายพาณิชย์กรรม
4. กิจกรรมตามเทศกาลสำคัญประจำปีต่างๆ และในโอกาสงานพระราชพิธีสำคัญ
5. การอยู่อาศัยของผู้มีถิ่นฐานพำนักถาวรหรือกึ่งถาวรในบริเวณย่านเกาะรัตนโกสินทร์และการพักอาศัยแบบชั่วคราวของนักท่องเที่ยวซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ
6. การขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ รวมทั้งการขนย้ายขยะสิ่งปฏิกูลที่ผู้อยู่อาศัยประกอบกิจกรรมในย่านนี้สร้างขึ้นและอีกสองกิจกรรมที่ส่วนใหญ่มักจำกัดอยู่เฉพาะเวลากลางวันได้แก่
7. การประกอบธุรกิจบริการติดต่อราชการกับหน่วยงานต่างๆที่ยังมีที่ตั้งอยู่ในบริเวณ
8. การศึกษาในระดับตั้งแต่ประถมต้นไปจนถึงอุดมศึกษา

ชนิดและประเภทของพาหนะที่ใช้สำหรับกิจกรรมที่กล่าวถึงเหล่านี้มีตั้งแต่ยานมีสี่ล้อและมากกว่า ได้แก่ รถยนต์ส่วนตัว รถแท็กซี่ รถเมล์ประจำทาง รถบัสขนส่งนักท่องเที่ยว รถบรรทุกขนส่งสินค้าในเวลาที่ถูกกฎหมายอนุญาต รถสามล้อเครื่อง มอเตอร์ไซเคิล และจักรยานสองล้อที่กำลังกลับมาได้รับความนิยมอีกครั้งหนึ่ง

ปัญหาการจราจรติดขัดของกรุงเทพมหานครนั้นปัจจุบันอยู่ในอันดับต้นๆของโลก เช่นเดียวกับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร และหากจะมีการศึกษาถึงจำนวนผู้ได้รับผลกระทบทางสุขภาพอันเนื่องมาจากมลภาวะของเครื่องยนต์สันดาปภายในก็อาจจะสูงในอันดับแรกๆของโลกเช่นเดียวกัน แม้จะมีความพยายามแก้ปัญหาด้วยระบบขนส่งมวลชนเพื่อลดปริมาณรถยนต์บนถนน แต่บริการที่ต่อประสิทธิภาพของรถเมล์ประจำทางก็ไม่สามารถตอบโจทย์ ระบบรถไฟฟ้าที่มีขั้นตอนลำบากยุ่งยากและยาวนาน ในการก่อสร้างก็ยังคงเป็นการลงทุนที่สูงมหาศาลสำหรับสภาพเศรษฐกิจของประเทศ การใช้จักรยานอันเป็นทางเลือกที่ดูจะสามารถแก้ปัญหาได้ในหลายเมืองมหานครของโลกก็ได้มีความพยายามนำมาใช้ในประเทศไทย โดยได้มีเสียงเรียกร้องจากสาธารณชนหลายภาคส่วน จนกระทั่งได้รับความสนใจจากภาครัฐที่ได้ก้าวไปถึงขั้นการออกเป็นกฎหมายข้อบังคับกำหนดเส้นทางจักรยาน แต่ด้วยเหตุผลหลากหลายประการทั้งในเชิงการบริหารจัดการและความรับรู้เข้าใจของฝ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง ความพยายามดังกล่าวก็ยังคงจะห่างไกลจากการประสบความสำเร็จอยู่อีกมาก

การแก้ปัญหาการสัญจรในชุมชนเมืองไม่อาจประสบความสำเร็จหากคำนึงถึงแต่การขนผู้คนให้เคลื่อนที่ผ่านเข้าออกจากบริเวณให้เร็วที่สุด หรือเป็นเพียงงานเฉพาะกิจสำหรับการสัญจรที่เป็นเป้าหมายจุดสนใจของบางกลุ่มในสังคม แต่จะต้องมีการพิจารณาครอบคลุมไปถึงบริบททุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางสัญจร โดยสิ่งสำคัญที่สุดคือการสร้างให้เกิดคุณภาพชีวิตสำหรับทุกคนทั้งที่อยู่ในระบบของการเดินทางและผู้อยู่อาศัยประกอบกิจกรรมในบริเวณ

หัวใจของประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ระบบการเดินทางสัญจรที่หลากหลายรูปแบบในพื้นที่ ซึ่งได้รับการพัฒนาขึ้นอย่างเป็นบูรณาการ ส่วนประกอบของถนนนอกจากช่องทางจราจรของยานพาหนะ ได้แก่ ทางเดินเท้า ทางข้าม ทางจักรยาน และอุปกรณ์ประกอบถนน (Street Furniture) ต้องได้รับการออกแบบให้มีคุณภาพที่เหมาะสมในการใช้งานและมีความสวยงามคงทน เป็นทัศนียภาพอันรื่นรมย์ เทคนิคในการออกแบบกายภาพเมืองสามารถทำให้เมืองมีความปลอดภัย

จากอุบัติเหตุ อาชญากรรมและปลอดภัยสาธารณะ มีโครงข่ายของถนน ทางเท้า และทางจักรยาน ที่เชื่อมต่อกับสถานีขนส่งมวลชนได้อย่างสมบูรณ์ คำนึงถึงความสามารถใช้ทางเดินเท้า สำหรับกิจกรรมการนันทนาการ และกิจกรรมด้านวัฒนธรรม ได้โดยปราศจากอุปสรรค สำหรับบุคคลในทุกสภาพร่างกาย(Universal Accessibility) และมีร่มเงาที่เหมาะสมในสภาวะภูมิอากาศต่างๆ

ผลการวิจัยหลายชิ้น ได้แสดงให้เห็นว่า กายภาพของถนนที่ออกแบบให้ปลอดภัย สะดวกในการเดินและใช้จักรยานนั้น จะเป็นตัวกระตุ้นส่งเสริมให้ประชาชนได้ออกกำลังกายมากยิ่งขึ้น ในกิจกรรมการเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน และจะช่วยสร้างเสริมสุขภาพของประชาชนได้มากกว่าการออกกำลังกายเป็นครั้งคราวเพียงสัปดาห์ละครั้งหรือสองครั้ง

พื้นที่ศึกษาของโครงการคือบริเวณหัวแหวนย่านชั้นในของเกาะรัตนโกสินทร์จากแม่น้ำเจ้าพระยาไปถึงคลอง โองอ่างและครอบคลุมไปถึงบริเวณฝั่งตรงข้ามคลองตามความเหมาะสม เช่นเดียวกับฝั่งธนบุรีของแม่น้ำเจ้าพระยาที่เกี่ยวข้องกับการสัญจรในบริเวณย่านเกาะรัตนโกสินทร์ พื้นที่ดังกล่าวซ้อนทับกับเส้นทางจักรยานที่กรุงเทพมหานครได้ดำเนินการปรับปรุงเพื่อให้เกิดความสวยงามและปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้จักรยาน สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการสนับสนุนให้ประชาชนใช้รถจักรยานสำหรับการเดินทางในชีวิตประจำวัน การออกกำลังกาย และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยจัดไว้เป็นเส้นทางจักรยานท่องเที่ยวระยะทาง 8 กิโลเมตร รอบเกาะรัตนโกสินทร์ที่ผ่านสถาปัตยกรรมและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์

บริเวณนี้ยังอยู่ในโครงข่ายของรถไฟฟ้าใต้ดินที่ในอนาคตอันใกล้จะสามารถให้บริการได้คือ ส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงินจากหัวลำโพงลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาไปท่าพระและบางแค และรถไฟฟ้าสายสีส้มและสีม่วงซึ่งยังเป็นโครงการระยะยาว การมาถึงของโครงข่ายบริการรถไฟฟ้าเหล่านี้จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการคมนาคมสัญจรในย่านเกาะรัตนโกสินทร์ไปเป็นอย่างมาก

ข้อสังเกตและแนวคิดเบื้องต้น

ตลอดช่วงระยะเวลาหลายปีที่ได้มีการพยายามผลักดันการใช้จักรยานในบริเวณย่านเกาะรัตนโกสินทร์ได้รับทั้งเสียงตอบรับและเสียงสะท้อนแสดงความไม่พึงใจจากหลายแหล่ง อย่างไรก็ตามจำนวนผู้มาใช้ทางจักรยานที่กำหนดขึ้นนี้ก็ยังไม่อาจนับได้ว่าการใช้จักรยานได้ถูกใช้เป็นพาหนะในการสัญจรอย่างแท้จริง การแบ่งพื้นที่ถนนเพื่อมาจัดเป็นทางจักรยานโดยกำหนดให้ขี่ไปในทิศทางเดียวนั้น แม้อาจเป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวส่วนหนึ่ง ก็ดูจะไม่เอื้ออำนวยต่อการใช้จักรยานเพื่อการสัญจร ที่ยังได้รับการวิพากษ์วิจารณ์จากทั้งกลุ่มผู้ใช้ในประเด็นด้านความไม่สะดวกและกลุ่มผู้ใช้ถนนอื่นๆซึ่งเห็นว่าการใช้ทางจักรยานเป็นอุปสรรค รวมไปถึงกลุ่มผู้อยู่อาศัยประกอบการค้าในย่านนี้ด้วย

โครงการนี้ได้ทำการศึกษาและนำเสนอแนวคิดการแก้ปัญหาการจราจรในบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยมีจักรยานและการเดินเป็นองค์ประกอบสำคัญในบริบทของระบบการสัญจร เพื่อสนับสนุนให้ กทม.และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบสามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่สนองต่อความต้องการใช้ประโยชน์ได้อย่างเป็นรูปธรรม นำแนวการพิจารณาในเชิงภูมิสถาปัตยกรรมชุมชนเมืองมาใช้พิจารณาออกแบบจัดระบบการสัญจรสำหรับแต่ละกลุ่มประชากรที่มีเป้าหมายการเดินทางและด้วยวิธีการใช้ยานพาหนะที่หลากหลาย พิจารณาลักษณะเงื่อนไขกายภาพของเส้นทางสัญจรที่ใช้รองรับปริมาณการจราจรของพาหนะชนิดต่างๆ ปริมาณและคาบเวลาของการเดินทางสัญจร พยายามวางแนวทางกระบวนการศึกษาเพื่อแก้ปัญหาการสัญจรสำหรับย่านชุมชนที่มีกิจกรรมหลากหลาย ประสานความสนับสนุนด้านวิชาการกับสถาบันการศึกษาเพื่อให้สามารถนำไปขยายผลต่อเนื่อง นำไปสู่ขั้นตอนที่ผู้มีส่วนได้และเสียประโยชน์ได้มีโอกาสเข้าร่วมกระบวนการพิจารณาและนำเสนอข้อคิดเห็นความต้องการ เพื่อให้บังเกิดเป็นแนวทางการออกแบบแก้ปัญหาที่เป็นรูปธรรม มีความยั่งยืนทั้งในเชิงกายภาพและการบริหารจัดการ ตลอดจนสามารถนำแนวทางดังกล่าวไปขยายผลแก้ปัญหาในบริเวณอื่นของกรุงเทพมหานคร หรือพื้นที่ในภูมิภาคส่วนอื่นของประเทศ

แนวคิดการแก้ปัญหาในลักษณะ Proactive โดยมีจักรยานเป็นองค์ประกอบ ในบริบทของระบบการสัญจร ที่สอดคล้องกับการพัฒนากายภาพของเมือง ทั้งในเรื่องระบบขนส่งมวลชนที่กำลังเกิดขึ้นและพัฒนาต่อไปในอนาคต ในบริบทของกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่กำลังมีความเปลี่ยนแปลงไปภายในกรอบของกฎหมายการอนุรักษ์ โดยประกอบไปด้วยข้อเสนอแนะในประเด็นดังต่อไปนี้

ก) การจำกัดปริมาณรถเข้าสู่พื้นที่ชั้นในของเมือง ซึ่งน่าจะมีความเป็นไปได้มากขึ้นในสภาพเงื่อนไขที่ได้มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งกำลังจะบรรลุผลสามารถใช้ประโยชน์ได้ในเวลาอีกไม่นาน พิจารณากำหนดแนวทางการเข้าถึงของยานพาหนะและการจัดสถานที่จอดรถยนต์ประเภทต่างๆที่จำเป็นสำหรับกิจกรรม การจำกัดปริมาณรถยนต์จะลดปริมาณมลพิษที่ก่อผลกระทบต่อโบราณสถานในบริเวณย่านเกาะรัตนโกสินทร์

ข) การจัดระบบการเดินทางทางเดียวซึ่งเป็นเงื่อนไขปัจจุบันอยู่แล้วสำหรับถนนส่วนใหญ่ในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ ย่านเมืองเก่าที่การขยายถนนเป็นสิ่งที่ยาก การเดินทางทางเดียวจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะในแหล่งท่องเที่ยวที่มากด้วยผู้คนจากหลากหลายภูมิภาคและจากต่างประเทศ ขาดความคุ้นเคยกับจุดหมายปลายทาง จึงมีโอกาสสูงที่จะประสบอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากความสับสนในทิศทางการเคลื่อนที่ของยานพาหนะในเมือง ทั้งยังมีธรรมชาติหย่อนคลายความระมัดระวัง ในขณะที่เที่ยวทัศนารชมสถานที่ต่างๆ

ในบริบทการพิจารณานำพาหนะทางเลือกอย่างจักรยานมาช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด การจัดเดินรถทางเดียวยังอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้พื้นที่ถนนส่วนหนึ่งสำหรับจักรยานและคนเดิน รวมทั้งการจัดภูมิทัศน์เพื่อความปลอดภัยของการสัญจรและเพื่อความสวยงามร่มรื่น รวมทั้งยังอาจเปิดโอกาสให้มีที่จอดรถบนถนนในบริเวณที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อกิจการพาณิชย์ได้อีกด้วย

ค) การจัดระบบขนส่งสาธารณะ รถเมล์ประจำทางที่ปัจจุบันมีอยู่ถึง 47 สายที่ยังใช้บริเวณชั้นในของเกาะรัตนโกสินทร์เป็นจุดเปลี่ยนถ่าย และยังมีรถตู้ให้บริการอีกประมาณ 4 สายไปยังจุดหมายทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด โดยมุ่งที่จะลดจำนวนสายรถประจำทางที่เข้ามาวิ่งวนหรือพาดผ่านเข้ามาบนพื้นที่ จนอาจเป็นส่วนสร้างปัญหาการจราจร โดยจัดระบบรถวงกลมที่อาจเป็น รถรางล้อยาง หรือรถรางบนถนน (Street Car) เพื่อขนถ่ายผู้โดยสารจากรถประจำทางจำนวนมากสายเหล่านี้ เพื่อนำผู้คนไปสู่ที่หมายในย่านเมืองได้สะดวกขึ้น

ง) การจัดเส้นทางทางท่องเที่ยวที่สวนสาธารณะเข้าสู่พื้นที่ โดยมุ่งลดความคับคั่งที่ปัจจุบันกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณพระบรมมหาราชวัง ให้กระจายไปสู่พื้นที่อื่น ซึ่งจะเพิ่มการใช้ศักยภาพของแหล่งท่องเที่ยวอื่น ๆ ที่มีอยู่มากมายในบริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ และพื้นที่ต่อเนื่อง

จ) จัดระบบการสัญจรที่เชื่อมโยงเข้าสู่การคมนาคมทางน้ำระหว่างพื้นที่สองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา คือ เรือข้ามฟาก เรือนักท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลอง และเรือด่วนเจ้าพระยาที่เชื่อมโยงไปสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในบริบทความเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำที่สำคัญที่สุดของประเทศ

การศึกษาขั้นต้นนี้เป็นการสร้างพื้นฐานความรู้เข้าใจต่อสภาพการคมนาคมสัญจรอันเกิดจากกิจกรรมหลากหลายของการใช้ประโยชน์พื้นที่ชุมชนเมือง มีเป้าหมายเพื่อแสดงแนวทางที่อาจจะช่วยแก้ปัญหาการสัญจรในเมือง ส่วนหนึ่งของปฏิบัติการคือจัดประกวดการออกแบบถนนแบบสมบูรณ์ (Complete Streetscape Designs) โดยกำหนดพื้นที่บริเวณถนนมหาราชจากท่าช้างไปถึงท่าพระจันทร์และต่อเนื่องกับถนนพระจันทร์ไปจรดถนนหน้าพระธาตุ ที่มุ่งแสดงให้เห็นการจัดพื้นที่สำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งที่มีอยู่ทั้งในปัจจุบันและอาจเกิดเพิ่มขึ้น แสดงเส้นทางตำแหน่งเข้าออกเชื่อมโยงระหว่างจุดต่างๆ ระบบป้ายบอกทางและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งานทุกประเภท ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ไปจนถึงแนวความคิดรูปแบบสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมที่แสดงเอกลักษณ์ของย่านแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมแห่งการเดินและการใช้จักรยาน ฯลฯ

ในกระบวนการปฏิบัติงานได้จัดให้มีการออกแบบประกวด Streetscape บริเวณถนนมหาราชและถนนพระจันทร์ โดยมุ่งหวังจะนำไปใช้สื่อสารเพื่อสร้างการยอมรับจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง คือ กรุงเทพมหานคร ตำรวจจราจร ผู้ค้า นักท่องเที่ยว และประชาชนผู้อยู่อาศัยทำกินในย่านนี้ รวมทั้งพระภิกษุสามเณรและบุคลากรของวัดพระมหาธาตุยุวราชรังสฤษฎิ์ฯ ตลอดจนภาคีประชาสังคมอื่นๆ เพื่อกำหนดเป้าหมายนำไปสู่การทดลองปฏิบัติ (Mock-up Demonstration) ที่หากสามารถประสานงานขอความเห็นชอบร่วมกันได้จากทุกฝ่าย ก็อาจจัดกิจกรรม Pop-up City ขึ้นในลักษณะโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อแสดงให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรม ถึงศักยภาพของตัวอย่างวิธีการแก้ไขปัญหาคือจะนำมาซึ่งการปรับปรุงคุณภาพชีวิตให้แก่ผู้อยู่อาศัยดำรงชีวิตอยู่ในมหานครแห่งนี้ อย่างไรก็ตามได้พบว่าความรู้เข้าใจและความสนใจของบุคลากรในวงการศึกษาด้านการออกแบบต่อประเด็นปัญหาการสัญจรในบริบทพื้นที่ของเมืองดูจะยังอยู่ในขั้นพื้นฐาน ละเอียดประกอบกับช่วงเวลาที่ยาวนานไม่พอเองต่อการศึกษาวเคราะห์ประเด็นปัญหา จึงทำให้ยังไม่สามารถสร้างผลงานที่อาจนำไปใช้ได้เป็นอย่างดี

แนวคิดการจัดเดินรถทางเดียวยังได้รับความสนใจจากหน่วยงานกรุงเทพมหานครและฝ่ายตำรวจจราจร แต่ได้นำไปทดลองใช้กับช่วงถนนพื้นที่จำกัดที่ไม่สามารถมีผลเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโครงข่ายโดยรวม ขาดมาตรการสนับสนุนด้านอื่น เช่นการจำกัดจำนวนรถโดยจัดให้มีระบบขนส่งทางเลือกสำหรับผู้สัญจร และที่สำคัญคือขาดการประชาสัมพันธ์สร้างความเข้าใจกับชุมชนก่อนที่จะเริ่มกิจกรรม โดยเฉพาะเมื่อไปจัดขึ้นบนช่วงถนนที่ไม่เหมาะสมจึงเกิดผลกระทบโดยตรงต่อความเป็นอยู่ของชุมชน การทดลองดังกล่าวจึงยังไม่ประสบความสำเร็จ

“กลุ่มเมืองเก่า” ร่วมกับกลุ่มอาจารย์และนักศึกษาจากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยได้รับความสนับสนุนจากชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (TCC) ได้เริ่มปฏิบัติการศึกษามาตั้งแต่ต้นเดือนกุมภาพันธ์ 2558 และได้ดำเนินการสร้างความร่วมมือกับภาคีต่างๆ เพื่อนำสู่การศึกษาอย่างเป็นระบบของมิติรอบด้าน และหาหนทางช่วยกันแปลงสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ กลุ่มนักศึกษาจากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย (TUDA) สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมการผังเมืองไทย (TATP) และสถาบันการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Thailand) เป็นต้น

