



# ความหมายที่แตกต่างของ “เมืองอัจฉริยะ” ระหว่าง หน่วยงานรัฐและผู้ใช้เมือง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ The different meaning of “smart city” between government agencies and city dwellers in Chiang Mai Municipality

สันต์ สุวัชรารักษ์<sup>1</sup> และ จิรันธนิน กิติกา<sup>2</sup>

Sant Suwatharapinun<sup>1</sup> and Chiranthanin Kitika<sup>2</sup>

Received: 2023-04-06

Revised: 2023-07-14

Accepted: 2023-07-21

## บทคัดย่อ

“เมืองอัจฉริยะ” เป็นหนึ่งในนโยบายการพัฒนาเมืองของเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565 ส่งผลให้เป็นโครงการอัจฉริยะต่าง ๆ สำหรับผู้ใช้เมือง โครงการเหล่านี้มีบทบาทสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง ดังนั้นบทความนี้จึงดำเนินการ (1) สืบค้นข้อมูลและการให้ความหมาย “เมืองอัจฉริยะ” ที่แตกต่างของหน่วยงานรัฐและผู้ใช้เมือง โดยอาศัย “พื้นที่ย่านนิมมานเหมินท์” ที่ปรากฏในโครงการสมาร์ทนิมมาน หนึ่งในโครงการเมืองอัจฉริยะที่ดำเนินการโดยเทศบาลนครเชียงใหม่ ในเขตพื้นที่ธุรกิจรองรับไลฟ์สไตล์ที่หลากหลายของผู้ใช้เมืองกลุ่มต่าง ๆ ซึ่งหนึ่งในนั้นคือ กลุ่มนักศึกษาของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2) วิเคราะห์การใช้พื้นที่ในฐานะที่เป็นกรณีศึกษาเพื่อตอบสนองต่อธุรกิจการทำงาน และการศึกษา และ (3) เพื่อใช้ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์เป็นข้อเสนอในการพัฒนานโยบาย “เมืองอัจฉริยะ” บทความนี้จึงเป็นการอาศัยข้อมูลที่ได้มาจากนโยบายของภาครัฐ ผสมผสานกับบทสัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่ที่ดูแลงานในส่วนแผนและยุทธศาสตร์ของเมืองอัจฉริยะ โดยเฉพาะจากโครงการสมาร์ทนิมมาน และอาศัยข้อมูลที่ได้จากการประกวดแบบในหัวข้อ “Chiang Mai How Smart We Are” ซึ่งเป็นการประกวดแบบเชิงทดลองโดยนักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในปี

<sup>1</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

(Faculty of Architecture, Chiang Mai University)

ผู้เขียนหลัก (corresponding author) E-mail: sant.s@cmu.ac.th

<sup>2</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

(Faculty of Architecture, Chiang Mai University)

พ.ศ. 2564 ที่ใช้ชีวิตและมีประสบการณ์ในการใช้พื้นที่เมืองที่แตกต่างออกไป จากการศึกษา พบว่าสามารถสะท้อนให้เห็นถึงการออกแบบจัดการพื้นที่เพื่อรองรับความหลากหลายของกิจกรรม กระตุ้นให้เกิดการใช้พื้นที่ที่มีอยู่เดิมอย่างสร้างสรรค์ และเปิดโอกาสให้เกิดการเชื่อมโยงผู้คน มากกว่าการจัดการเชิงระบบ ซึ่งเป็นข้อแตกต่างที่สำคัญที่ต่างไปจากมุมมองของหน่วยงานภาครัฐ นอกจากนี้ บทสรุปจากการวิเคราะห์จุดยืนและการให้ความหมายที่ต่างกันระหว่างภาครัฐและผู้ใช้เมืองยังนำไปสู่ข้อเสนอสามข้อในการพัฒนานโยบาย “เมืองอัจฉริยะ” คือ (1) การพิจารณาทบทวนแผนการพัฒนา “เมืองอัจฉริยะ” ของภาครัฐ และถอดบทเรียนจากจินตภาพของงานนักศึกษาที่ชนะประกวดแบบในฐานะที่เป็นภาพสะท้อนหนึ่งของผู้ใช้เมือง (2) การพัฒนาความร่วมมือกับกลุ่มผู้ใช้เมืองที่มีความต้องการที่หลากหลาย เปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบและพัฒนาเมืองอัจฉริยะ และ (3) การออกแบบร่วมกันของภาคประชาสังคมจะทำให้เกิดการพิจารณาในองค์รวม และเกิดความร่วมมือในการออกแบบพื้นที่อัจฉริยะของเมืองที่ตอบสนองต่อระบบโลจิสติกส์และเศรษฐกิจชุมชนที่รองรับวิถีชีวิตของนักศึกษา

**คำสำคัญ:** เมืองอัจฉริยะ การออกแบบเมือง พื้นที่ของสาธารณูปโภค เทศบาลนครเชียงใหม่

## Abstract

The article focuses on the smart city development policies implemented by the Chiang Mai City Municipality, specifically in line with the Chiang Mai Development Plan from 2018 to 2022, resulting in various projects for city dwellers. These projects play an important role in transforming the city. The objectives of the article are as follows (1) to explore the different perspectives and interpretations of the concept of a “smart city”: The article aims to investigate the varying viewpoints and meanings attributed to the term “smart city” by government agencies and city dwellers. The focus is on the Nimmanhaemin area, which is part of the Smart Nimman project initiated by the Chiang Mai City Municipality. By examining this project, the article aims to understand how different stakeholders perceive and understand the concept of a Smart City. (2) to analyze the utilization of space in the Smart Nimman project in response to business, work, and education; and (3) to propose smart city policy development based on the analysis. The research combines information obtained from government policies with interviews from officials in charge of planning and strategy of the Smart Nimman project, as well as information gathered from an experimental design competition for architectural students in the theme of “Chiang Mai How Smart We Are” in 2021. Students interpreted from the city dweller’s position who lived and had direct experience with urban areas. Students’ works tended to reflect how to manage the spaces to accommodate a variety of activities and at the same time encourage reappropriating existing spaces creatively. Their works emphasized the opportunity to connect people more than systematic management, that is the significant difference from the point of view of government agencies. The three key issues

identified in the article for the development of smart city development policies are as follows:

- (1) reviewing of the smart city development plan and learning from the different vision by examining the winning student's work which can serve as a reflection of the city dwellers.
- (2) involving city dwellers with diverse needs in the development process by highlighting the significance of citizen participation in the design and development of the smart city; and
- (3) collaborating with civil societies to co-design the smart city by suggesting that the collaboration with organizations and groups representing various interests and causes can lead to a more holistic and inclusive smart city design. This collaboration should address areas such as the logistics system, community economy, and the lifestyles of students.

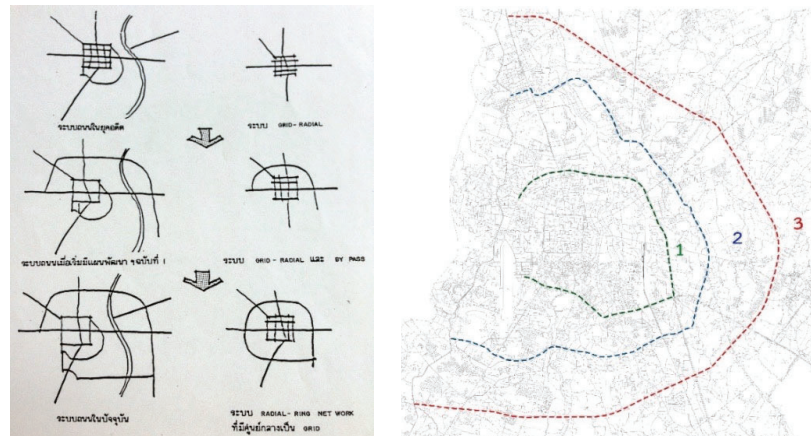
**Keywords:** smart city, urban design, infrastructural space, Chiang Mai Municipality

## บทนำ: ระบบสาธารณูปโภคกับการเติบโตของเมือง

ก่อนที่จะเข้าไปทำการรื้อค้นและสำรวจ ทั้งในเชิงประวัติศาสตร์ของการพัฒนาเมืองและการก้าวไปสู่ความอัจฉริยะของเมือง นิยามความหมายของคำว่า “พื้นที่สาธารณูปโภค” (infrastructural space) เป็นหนึ่งในหัวใจสำคัญของการสำรวจในครั้งนี้ โดยบทความนี้พิจารณาการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตของผู้คนที่สัมพันธ์กับระบบสาธารณูปโภคในตำแหน่งของเมือง ย่าน ถนน ตรอก ซอก ซอย ระบบสาธารณูปโภคแทรกตัวอยู่ทุกที่ ซึ่งส่งผลให้เกิดการมองข้ามไปถึงการมีอยู่ของระบบดังกล่าว ดังนั้น คำว่า “ระบบสาธารณูปโภค” จึงมีคุณลักษณะของพื้นที่ที่แทรกตัวอยู่ในนั้น มีความเชื่อมโยง เป็นกลไกต่อเชื่อมจากสิ่งหนึ่งไปอีกสิ่งหนึ่ง และทำหน้าที่ควบคุม คลอบคลุมสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นและให้ดำเนินไปภายใต้กลไกนั้น ๆ ตามนิยาม “พื้นที่สาธารณูปโภค” ตามเคลเลอร์ เอสเตอร์ลิง (Easterling, 2016) ซึ่งให้เห็นว่าในทุกวันนี้ระบบสาธารณูปโภค เช่น ตารางกริดที่อยู่ใต้ดินของระบบท่อส่งต่าง ๆ คลื่นไมโครเวฟสำหรับการส่งสัญญาณดาวเทียม รวมถึงเครื่องมือเครื่องใช้ไฟฟ้า สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้กำลังทำหน้าที่สร้างและควบคุมพื้นที่ชีวิตประจำวันของผู้คนขึ้นมาแบบไม่รู้ตัว บทความนี้จะทำการสำรวจ รวบรวม และวิเคราะห์ถึงจุดยืนและการให้ความหมายที่แตกต่างกัน “เมืองอัจฉริยะ” ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงภาคประชาชนในฐานะผู้ใช้เมือง

## พัฒนาการของพื้นที่สาธารณูปโภคกับการพัฒนาเมืองเชียงใหม่

ในช่วง 20 ปี ที่ผ่านมา เมื่อพูดถึงแนวคิดรวบยอด (conceptualization) ที่มีต่อการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ จากงานวิจัยของ อิศรา กันแตง (Guntang, 1990) เรื่อง “การศึกษาลักษณะเฉพาะและพัฒนาการของโครงข่ายการสัญจรและพื้นที่ปลูกสร้างในบริเวณนครเชียงใหม่” ได้นำเสนอภาพของการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ได้ชัดเจน โดยอธิบายจากการเพิ่มขึ้นของถนน ไม่ว่าจะชี้ให้เห็นถึงการเติบโตทางด้านทิศตะวันออกของเมืองเชียงใหม่ ในขณะเดียวกันพื้นที่ด้านทิศตะวันตกของเมืองจนถึงดอยสุเทพก็มีการเปลี่ยนแปลงการจัดสรรที่ดินรองรับข้าราชการชนชั้นกลาง และนักท่องเที่ยว จนเมื่อมีการตัดถนนซูเปอร์ไฮเวย์ลำปางเชียงใหม่ ในช่วงปี พ.ศ. 2510-2514 หรือที่รู้จักกันในชื่อว่าถนนวงแหวนรอบใน (รอบที่ 1) ทำให้การขยายตัวของเมืองเชียงใหม่เกิดขึ้นในทุกทิศทาง ส่งผลให้ “ระบบถนน” คือ เงื่อนไขสำคัญในการขยายตัวของเมือง (ในช่วงปี พ.ศ. 2500) การติดต่อเชื่อมโยงและการเดินทางกลายเป็นส่วนสำคัญที่เข้ามารองรับการเปลี่ยนแปลงและเติบโตของเมือง และต่อมาได้มีการวางแผนเพื่อให้ถนนวงแหวนรอบ 2 (ราวปี พ.ศ. 2550) เป็นตัวต่อเชื่อมและเป็นตัวดึงดูดให้เกิดการพัฒนาด้านนอกของเมืองเกิดขึ้นตามมา (ดังภาพที่ 1)



**ภาพที่ 1** (ภาพถ่าย) การพัฒนาของระบบโครงข่ายการจราจรของเมืองเชียงใหม่ ในยุคต่าง ๆ ทำให้เห็นถึงการต่อเชื่อมเป็นระบบริบเบอรี (ribbon system) ตามถนนวงแหวนของเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันและ (ภาพขวา) การพัฒนาของระบบโครงข่ายการจราจรของเมืองเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2566  
ที่มา: Guntang (1990)

นอกจาก “ระบบโครงข่ายการสัญจร” แล้ว บทความของ อัมพิกา ชุมมัตยา และ ญวิทย์ อ่องแสงชัย (Shummadtayar & Ongsavangchai, 2018) ยังกล่าวถึงภาพการขยายตัวของเมืองที่สัมพันธ์กับการวิเคราะห์และกำหนดทิศทางการเติบโตภายในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งนำเสนอปรากฏการณ์ของการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ออกเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 (พ.ศ. 2543–2545) การขยายตัวชัดเจนและกระจายตัวไปทางทิศตะวันตก รวมถึงนโยบายของรัฐที่ต้องการให้เชียงใหม่ขยายตัวด้วยการเชื่อมโยงระบบสาธารณูปโภคไปสู่พื้นที่สำคัญของเมืองในอำเภอแมริม อำเภอหางดง และอำเภอสารภี เพื่อให้เกิดศูนย์กลางการค้า การเชื่อมโยงการผลิตขนส่ง และการลงทุนของพื้นที่หัตถกรรมเศรษฐกิจภาคเหนือ ช่วงที่ 2 (พ.ศ. 2546–2550) การขยายตัวการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ทำให้เมืองเกิดการขยายตัวไปในทางทิศเหนือและทิศใต้ของเมือง ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ราชการ และศูนย์ประชุมนานาชาติ และขยายตัวของพื้นที่การลงทุนการค้าใหม่ทางทิศตะวันออกของเมืองในพื้นที่อำเภอสันกำแพง และช่วงที่ 3 (พ.ศ. 2551–ปัจจุบัน) ซึ่งเริ่มมีการวางผังเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ชัดเจนยิ่งขึ้น จึงได้มีการวางวิสัยทัศน์เรื่องการอยู่อาศัยให้เป็นสัดส่วนมากยิ่งขึ้น จากข้อกำหนดผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ฉบับปี พ.ศ. 2549 ที่วางภาพรวมของเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองกระชับ (compact city) จึงทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อยู่อาศัยและอสังหาริมทรัพย์อย่างกว้างขวางมากขึ้น ทั้งทางบริเวณทิศเหนือบนพื้นที่อำเภอแมริม ทิศใต้บนพื้นที่อำเภอหางดง ทิศตะวันออกบนพื้นที่อำเภอสันกำแพงและสันทราย ตลอดจนการเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการดำรงชีพเพิ่มขึ้นด้วย อาทิ การตั้งถิ่นฐานของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ การตัดถนนเพิ่มเชื่อมต่อเมืองและรองรับการขยายตัวของเมือง ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนที่ย้ายถิ่นและการขยายตัวของเมืองในที่สุด (Sammanithi & Sammanithi, 2007)

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา กลไกที่สำคัญในการขยายตัวและเติบโตของเมืองเชียงใหม่ คือ ระบบโครงข่ายสัญจร ซึ่งทำให้เกิดการย้ายถิ่นฐาน เกิดการกำหนดพื้นที่ยุทธศาสตร์ใหม่ของทางราชการ และด้วยโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของถนนวงแหวนรอบที่ 1, 2, 3 ทำให้เมืองเชียงใหม่เติบโตอย่างมาก อย่างไรก็ตาม การเติบโตและการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจาก “พื้นที่สาธารณูปโภค” ในแบบอื่น ๆ ที่ไม่อาศัยโครงข่ายของ

ถนนกลับไม่ได้พูดถึงมากนัก ซึ่งหนึ่งในนั้น คือ ระบบไฟฟ้าและระบบโทรคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตั้งแต่ศตวรรษที่ 21 เป็นต้นมา เพราะถือว่าเป็นทิศทางใหม่ของการพัฒนาเมืองที่มีความซับซ้อนขึ้น และรองรับความต้องการของผู้คนที่หลากหลาย ซึ่งเป็นการก้าวไปสู่การเกิดขึ้นของ “เมืองอัจฉริยะ” ที่กำลังจะกล่าวถึงต่อไป

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เป็นต้นมา ทิศทางของการเติบโตและเปลี่ยนแปลงไปของ “พื้นที่สาธารณูปโภค” ของเมืองเชียงใหม่เริ่มเปลี่ยนแปลงไปจากระบบทางกายภาพ ระบบสายส่งหรือแบบอนาล็อก ค่อย ๆ เปลี่ยนเป็นระบบทางตัวเลข ฐานข้อมูลและดิจิทัลมากขึ้น พื้นที่สาธารณูปโภคค่อย ๆ ถูกคิดและวางแผนให้แทรกตัวเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิต หรือให้ความ “อัจฉริยะ” ในการคิดคำนวณและแปรผลลัพธ์ด้วยตัวเองมากขึ้น ในช่วงแรก ๆ ระบบดังกล่าวมักจะมุ่งเน้นไปที่การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อตรวจจบบริบทการสัญจร ไฟจราจร และเน้นที่การเอาสายไฟลงใต้ดิน พบเจอตั้งแต่ตามจุดตัดของถนนทางหลวงต่าง ๆ รวมถึงพื้นที่ในเมืองเขตเมืองเก่าที่เป็นหน้าตาของเมือง เช่น บริเวณถนนท่าแพ ถนนพระปกเกล้า และอีกหลาย ๆ ถนน ที่ทางหน่วยงานราชการเริ่มวางแผนในการปรับปรุง จุดมุ่งหมายหลัก คือ ต้องการสร้างให้เกิดเป็น “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ” ตามนโยบายของส่วนกลางและตามที่หน่วยงานท้องถิ่นรับนโยบายมา โดยระบุให้จังหวัดเชียงใหม่เป็น 1 ใน 10 เมืองอัจฉริยะในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2563-2583

## พื้นที่เมืองอัจฉริยะตามแนวทางของเทศบาลนครเชียงใหม่

“โครงการเมืองเชียงใหม่อัจฉริยะ” ประเด็นยุทธศาสตร์เมืองอัจฉริยะเป็นการขับเคลื่อนเชียงใหม่ให้เป็นนครแห่งชีวิตและความมั่งคั่ง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพให้ประชาชนสามารถอยู่อาศัยได้ในคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ การสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาในระดับสากลภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ และมีโครงการนำร่อง 3 โครงการภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) และแผนพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ (พ.ศ.2561-2565) ได้แก่ (1) โครงการ CMU smart city (2) โครงการสมาร์ตนิมมาน (smart Nimman) และ (3) โครงการจัดตั้งและดำเนินการเครือข่ายผู้ให้บริการด้านการเดินทางอัจฉริยะในจังหวัดเชียงใหม่ (smart mobility Alliance network) รวมถึงโครงการปรับปรุงทัศนียภาพของเมืองให้รองรับกับภาพลักษณ์ของความเป็นเมืองอัจฉริยะ โครงการ Safety zone บนพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ทำให้เกิดการทำงานบูรณาการของศูนย์ควบคุมสัญญาณไฟจราจร และระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดของเทศบาลนครเชียงใหม่ บนพื้นที่บริเวณถนนท่าแพและถนนรอบคูเมืองเก่าด้านนอกและด้านใน รวมถึงการเปิดพื้นที่ออนไลน์ในการแจ้งเรื่องร้องทุกข์ต่าง ๆ โดยอาศัยแอปพลิเคชันทราฟฟี่ฟองดูว์ (Application Traffy Fondue) และโครงการติดตั้งไวไฟฟรี (wifi free) ในรถเมล์และในตลาด (Suwannaprik, 2023)

โดยเทศบาลนครเชียงใหม่ วางแผนการทำงานร่วมกับพันธมิตรต่าง ๆ ในการสร้างให้เกิด “เมืองอัจฉริยะ” และวางตัวเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงงานกับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ โรงพยาบาลมหาราช การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงกิจการโทรทัศน์

และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) ในโครงการที่เกี่ยวกับการปรับภูมิทัศน์เมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยอาสาสมัครได้ดิน ร่วมกันกับ สำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล หรือ Digital Economy Promotion Agency (DEPA) และ อุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (CMU STeP) ในโครงการที่เกี่ยวกับ Innovative City, Asian Disaster Preparedness Center (ADPC) ในโครงการที่เกี่ยวกับการวิเคราะห์ระบบอากาศของเมืองเชียงใหม่ และ Milan Urban Food Policy Pact (MUFPP) ในโครงการที่เกี่ยวกับการนำอาหารกลับมาใช้ใหม่ ไม่ให้กลายเป็นขยะ (Suwannaprik, 2023) ซึ่งบทความนี้จะเน้นการขยายความในส่วนของโครงการสมาร์ทนิมมานเป็นหลัก

จากการศึกษาโครงการสมาร์ทนิมมานซึ่งเป็นโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์เมืองอัจฉริยะด้านสิ่งแวดล้อม (smart environment) และด้านการอยู่อาศัยอัจฉริยะ (smart living) ที่กำหนดขอบเขตพื้นที่โครงการบริเวณพื้นที่ย่านถนนนิมมานเหมินท์ เพราะเป็นพื้นที่ย่านเศรษฐกิจที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ และเป็นพื้นที่เชื่อมต่อของเมืองอัจฉริยะภายใต้การดำเนินงานร่วมของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และโรงพยาบาลนครเชียงใหม่ โดยเน้นกลุ่มผู้ใช้ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับวิถีชีวิตแบบเมืองอัจฉริยะ ไม่เพียงแค่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเข้ามาใช้ในบริเวณพื้นที่นี้เป็นอย่างดี แต่ยังรวมถึงนักศึกษา คณาจารย์ เจ้าหน้าที่ต่าง ๆ และผู้มารับบริการในโรงพยาบาลอีกเป็นจำนวนมากเลยทีเดียว พบว่า หลังจากที่เกิดกรณีเหตุเพลิงไหม้ได้ส่งมอบพื้นที่ถนนนิมมานคืนให้กับเทศบาลนครเชียงใหม่ในวันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2565 โครงการแรกที่ได้เริ่มดำเนินการในพื้นที่ของถนนนิมมานเหมินท์ คือ SOS ร่วมกับ Chiang Mai City Lab โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการสัญจรและการวางระบบการตรวจสอบ ซึ่งในช่วงแรกจะเป็นการจัดการด้านการจราจร เน้นการสร้างความปลอดภัย การตรวจสอบผู้ที่กระทำความผิด เช่น จอดรถในที่ห้ามจอดเป้าหมายสำคัญ คือ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย โดยมีการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านกล้อง CCTV การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบอัจฉริยะ (smart sensor) แจ้งเตือนการจอดรถทับเส้นขาวแดง (Public Relations Office Chiang Mai, 2019; Chiang Mai Traffic Engineering Centre and CCTV, 2021) (ดังภาพที่ 2) ต่อมา เกิดการตั้งคำถามตามมาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถที่สามารถรองรับการเข้ามาใช้งานในพื้นที่เพียงพอหรือไม่ เพราะพื้นที่นิมมานเหมินท์มีรถสัญจรไปมาบนเส้นทางเฉลี่ย 13000 คันต่อวัน จำนวนที่จอดรถมีจำกัดและที่มีอยู่ค่อนข้างหนาแน่น ดังนั้นเพื่อส่งเสริมการเข้ามาถึงพื้นที่จึงมีการคิดระบบการจอดรถอัจฉริยะขึ้น คือ กำหนดที่จอดรถในโซนโดยรอบย่านถนนนิมมานเหมินท์ และมีระบบการแจ้งถึงตำแหน่งที่จอดรถที่ว่างผ่านแอปพลิเคชันซึ่งมีที่มาจากประเทศสเปนเข้ามาให้ความร่วมมือในการถ่ายทอดความรู้ (Suwannaprik, 2023) (ดังภาพที่ 3)

จะเห็นได้ว่า จุดยืนของทางเทศบาลนครเชียงใหม่ที่มีต่อ “เมืองอัจฉริยะ” ที่สะท้อนผ่านโครงการสมาร์ทนิมมาน นั้นสามารถระบุได้ว่า (1) เทศบาลนครเชียงใหม่พิจารณาถึงศักยภาพของการทำงานและงบประมาณที่มี ดังนั้นจึงวางบทบาทเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งด้านพื้นที่และงบประมาณเข้ามาร่วมกันทำ (2) “ความอัจฉริยะ” ของพื้นที่จากมุมมองของเศรษฐกิจการท่องเที่ยวเป็นหลัก คือ เป็นพื้นที่ที่เชื่อมต่อจากพื้นที่ในเขตสี่เหลี่ยมคูเมือง และ (3) เน้นการเสริมศักยภาพเดิมที่มีอยู่ในพื้นที่โดยพิจารณาเรื่องระบบการสัญจรเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็น การจัดการระบบ การตรวจสอบ และการนำเสนอทางเลือกในการจอดรถ เป็นต้น



ภาพที่ 2 (ภาพซ้าย และภาพกลาง) บริเวณถนนนิมมานเหมินท์กับการติดตั้งอุปกรณ์เซ็นเซอร์ตรวจสอบจุดจอดรถในที่ห้ามจอด (ภาพขวา) อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ได้เข้ามาติดตั้งในพื้นที่ถนนนิมมานเหมินท์  
ที่มา: Prachachat (2023)



ภาพที่ 3 แนวทางการจัดการระบบการสัญจรอัจฉริยะในโครงการสมาร์ทนิมมาน  
ที่มา: Chiang Mai Municipality (2023)

โครงการสมาร์ทนิมมาน (Chiang Mai Municipality, 2023) ทำให้เห็นว่าจุดยืนของเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการพัฒนาและปรับเปลี่ยนให้เป็น “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ” นั้น สามารถสะท้อนได้เป็นสองประเด็นสำคัญ คือ

1. “ความเป็นอัจฉริยะ” จะเน้นด้านการพัฒนาพื้นที่ให้มีความเป็นอัจฉริยะ เพื่อตอบสนองต่อเศรษฐกิจการท่องเที่ยว และการสัญจรของนักท่องเที่ยว มากกว่าที่จะตอบสนองต่อการปรับเปลี่ยนและยกระดับความเป็นอยู่ของวิถีชีวิตคนในเมือง หรือผู้ใช้เมืองเป็นหลัก หรือแม้กระทั่งอาจจะไม่ได้พิจารณาจากร่องรอยของการมีวิถีชีวิตดิจิทัลเดิม ๆ ที่เคยมี เช่น กลุ่มดิจิทัลโนแมด หรือ พื้นที่เศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่มีความสัมพันธ์กับธุรกิจดิจิทัลอื่น ๆ

2. “ความเป็นอัจฉริยะ” ที่ปรากฏจะเน้นพื้นที่ “ถนน” เป็นหลัก เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ด้านการจราจรอัจฉริยะ (smart mobility) และเป็นพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานรัฐ แต่ทว่ายังมีพื้นที่เมืองในอีกหลายลักษณะที่มีแนวโน้มในการพัฒนายังไม่ได้รับการพิจารณามากนัก เช่น ลาน (plaza) ชุมทาง (node) หรือการปรับเปลี่ยนอาคารเก่า (reprogram) หรือการสร้างศูนย์การเชื่อมต่อ (hub) ในถนนนิมมานเหมินท์ให้สามารถเป็น “พื้นที่อัจฉริยะ” ที่รองรับวิถีชีวิตทั้งกับนักท่องเที่ยวและกับผู้ใช้เมืองได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมขึ้น

## “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ” สะท้อนจากการประกวดแบบ Chiang Mai How Smart We Are

“เมืองอัจฉริยะ” ไม่ใช่การพัฒนาด้านเทคโนโลยีแต่เพียงอย่างเดียว เพราะหากเป็นเช่นนั้นจะส่งผลให้เกิดการเลือกพื้นที่พัฒนาอย่างไม่เท่าเทียม ก่อให้เกิดการแบ่งแยกพื้นที่เมืองออกเป็น ส่วน ๆ ส่งผลให้การเชื่อมโยงของผู้คนและความเห็นอกเห็นใจกันของผู้คนเสื่อมถอยไป (Kong & Woods, 2021) ดังนั้นการพัฒนาไปสู่ “เมืองอัจฉริยะ” ควรจะต้องวางแผนร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน การตัดสินใจร่วมกัน และยอมรับในความแตกต่าง (Manawanna, Pongsriwat & Suriyamanee, 2021)

การพัฒนาควรเน้นไปที่การยกระดับความเป็นอยู่ที่ดี สุขสบายอย่างยั่งยืนของคนในชุมชน สิ่งที่จะต้องทำคือ แพลตฟอร์มข้อมูลของเมือง (the city data platform) ที่จำเป็นต้องมีข้อมูลที่ครอบคลุม จัดเก็บอย่างเป็นระบบและต้องทำให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอ (Tobey, et al., 2019) ตามนิยามและมิติของความเป็นมนุษย์ใน “เมืองอัจฉริยะ” ข้างต้น ทำให้เห็นว่า “เมืองอัจฉริยะ” เป็นเหมือนการออกแบบร่วมกันกับการมีส่วนร่วมของผู้คน วิถีชีวิตและการใช้ชีวิต ไม่ว่าจะเป็น การต่อยอดจากการใช้งานเดิม หรือการกำหนดสร้างขึ้นมาใหม่ โดยอาศัยเทคโนโลยีที่เหมาะสมที่จะเอื้อให้ผู้คนรู้สึกดีใจ ไม่รู้สึกแปลกแยกกับสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้น ทำให้เกิดการตื่นตัวและให้ความสนใจในการเข้าร่วมกับการพัฒนาเมืองอัจฉริยะนี้ เพราะท้ายสุดแล้วเป้าหมายสำคัญ คือการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตอัจฉริยะ (smart lifestyle) ที่ตอบโจทย์ต่อความต้องการในการใช้พื้นที่อย่างเหมาะสมและเท่าเทียม โดยไม่ได้ละทิ้งถึงการให้ความแตกต่างหลากหลายของวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ที่มีอยู่เดิม

ดังนั้น “ความเป็นอัจฉริยะ” ไม่เพียงแค่ฐานข้อมูลอันมหาศาล แต่เป็นข้อมูลที่เอื้อให้หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถใช้เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับกิจกรรมความเป็นอยู่ที่หลากหลาย ทั้งในรูปแบบของพื้นที่สถาปัตยกรรมและพื้นที่เมือง ให้เกิดการใช้งานได้อย่างผสมผสาน (mixed-use) ใช้ข้อมูลเพื่อวางแผนของการใช้ชีวิต รวมถึงเป็นจุดที่ใช้ในการเก็บข้อมูลของผู้คนให้มีความเป็นปัจจุบัน ส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของเมือง ดังนั้น กลไกสำคัญในการทำให้เกิด “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ” นั้น ควรจะต้องคำนึงถึง (1) การกำหนดผังแนวคิดของเมืองอัจฉริยะ (smart city conceptual mapping) (2) การกำหนดบริบททางวัฒนธรรมและสังคมที่หลากหลายบนพื้นที่ (diversified cultural & social contexts) และ (3) การออกแบบร่วมกันของคนในพื้นที่ในเชิงดิจิทัล (digitally collaborative design) (Tobey, et al., 2019)

อย่างไรก็ตาม ข้อโต้แย้งหลักของการดำเนินการก้าวสู่ความเป็น “เมืองอัจฉริยะ” ของเมืองเชียงใหม่ ในขณะนี้ คือ “การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน” โดยเฉพาะคนในพื้นที่ คนที่ใช้ชีวิต ทำงานและอาศัยในพื้นที่ กลับไม่ได้มีส่วนมากนักในกระบวนการออกแบบพื้นที่เมืองอัจฉริยะของพวกเขา ดังเช่น เสียงสะท้อนจาก คนในย่านนิมมานเหมินท์ ที่อยากให้พิจารณาย่านไม่ใช่เพียงแค่เส้นทางถนนและที่จอดรถ โดยตัวแทนจากชุมชน ย่านนิมมานเหมินท์ สะท้อนให้เห็นถึงอีกมิติหนึ่งของ “เมืองอัจฉริยะ” ตามนโยบายของภาครัฐที่อาจจะยังไม่ได้ ครอบคลุมไปถึง กล่าวว่าการเป็นสมาร์ทนิมมาน ไม่ใช่แค่ถนนนิมมานเหมินท์ การพัฒนาจะต้องถูกคิดร่วมไปถึง ชุมชนทั้งสองฝั่งถนน การดำเนินโครงการสมาร์ทนิมมาน จะต้องมีความหมายปลายทาง คือ การทำให้คุณภาพชีวิต ของประชาชนดีขึ้น เป็นต้น (Faculty of Mass Communication, 2022)

บทความนี้ นอกจากจะสะท้อนจุดยืนและการให้ความหมายที่ต่างกันของ “ความอัจฉริยะ” ของเมือง ยังทำหน้าที่แสดงให้เห็นถึงมุมมองของผู้ใช้เมืองต่อ “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ” จากการประกวดแบบที่มีชื่อว่า “Chiang Mai : how smart we are” (เมืองเชียงใหม่: เรามีความเป็นอัจฉริยะอย่างไร) ของนักศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ที่มีต่อความเป็นพื้นที่อัจฉริยะที่ตอบสนองต่อเศรษฐกิจชุมชน การทำงาน และการศึกษา โดยพิจารณาในระดับย่าน ไม่ว่าจะเป็น ย่านที่ตอบสนองต่อธุรกิจอัจฉริยะ ย่านที่ตอบสนองต่อระบบขนส่งอัจฉริยะ และย่านที่ตอบสนองต่อการทำงานในรูปแบบใหม่ ๆ ที่ตัวนักศึกษาเอง อยากให้มีในเมืองอัจฉริยะ เพื่อให้นักศึกษาได้รับข้อมูลที่รอบด้าน มีการนำเสนอผลงานดำเนินงานของ ภาครัฐ และเสียงสะท้อนจากการดำเนินงานของภาคเอกชนที่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมลงทุนกับภาครัฐ (Manawanna, Pongsriwat & Suriyamanee, 2021) ในวันที่แจจโยโครงการประกวดแบบนี้เป็น จินตภาพในการพัฒนาสู่ความเป็นเมืองอัจฉริยะที่เกิดจากการแก้ปัญหาพร้อมกับการนำเสนอทางเลือกใหม่ ๆ โดยมีแนวคิดมาจากการปรับตัวของเมืองอัจฉริยะให้เป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตแทนที่จะออกแบบระบบที่เน้น การควบคุมและจัดการ สามารถเรียบเรียงและนำเสนอออกมาเป็น สาม พื้นที่เมืองอัจฉริยะ คือ พื้นที่เมืองอัจฉริยะ ที่ตอบสนองต่อระบบขนส่งมวลชน พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ตอบสนองต่อธุรกิจ และพื้นที่อัจฉริยะที่ตอบสนองต่อ การทำงานและการศึกษา โดยเน้นไปที่พื้นที่อัจฉริยะที่ตอบสนองต่อการทำงานและการศึกษาซึ่งเรียบเรียงและ วิเคราะห์จากผลงานที่ได้รับรางวัลใน สาม อันดับแรก (ดังภาพที่ 4) ดังนี้



**ภาพที่ 4** บรรยายภาควิชาแนะนำเสนอผลงานวิจัยต่อผู้ทรงคุณวุฒิจากหลายหน่วยงานของรัฐฯ เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค และ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการตัดสินผลงานประกวดแบบ “Chiang Mai : how smart we are” ในวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2564 ณ ห้องเรียนอัจฉริยะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

### 1. พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ตอบสนองต่อระบบโลจิสติกส์

หนึ่งในสามพื้นที่ที่งานประกวดแบบชิ้นนี้ให้ความสำคัญ คือ พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ตอบสนองต่อระบบขนส่งมวลชน พบว่ากลุ่มที่ได้รางวัลจะเน้นการออกแบบที่ตอบสนองต่อการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นจุดเชื่อมต่อ (node) ของเมืองโดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าอย่างที่มีโอกาสเกิดขึ้นในบริเวณถนนโชตนา โดยที่เน้นการเชื่อมต่อเข้ามายังบริเวณสี่เหลี่ยมคูเมืองด้วยระบบรถสีล้อแดง รถยนต์ที่จอดรับส่งรถจักรยานยนต์ และรถจักรยานเป็นหลัก กลุ่มผู้เข้าร่วมประกวดส่วนใหญ่มองว่า ท่ารถข้างเผือก คือ พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่สามารถปรับเปลี่ยนเป็นจุดเชื่อมต่อเมืองที่สำคัญในจุดนี้ นวัตกรรมของเมืองอัจฉริยะในบริเวณนี้ที่กลุ่มนักศึกษาที่ได้รับรางวัลนำเสนอ เช่น ป้ายรถเมล์อัจฉริยะที่ให้ข้อมูลแบบตามเวลาจริง (real time) เพื่อทราบความเคลื่อนไหวของรถโดยสารสาธารณะ ทางเดินที่สามารถเชื่อมต่อกับกิจกรรมอื่น ๆ ของเมือง เช่น ตลาดประตูข้างเผือกที่เป็นที่สนใจของนักท่องเที่ยวและเป็นอีกจุดเชื่อมต่อเมืองที่สำคัญ

### 2. พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ตอบสนองต่อระบบเศรษฐกิจชุมชน

แหล่งธุรกิจการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ คือ กาดหลวง ภาพสะท้อนของความท้าทายทางธุรกิจที่จะปรับตัวให้เข้ากับความเป็นเมืองอัจฉริยะ ภาพที่เกิดขึ้นจากงานของผู้ร่วมประกวดแบบส่วนใหญ่ คือ การสร้างพื้นที่ให้รองรับต่อความต้องการของธุรกิจออนไลน์ที่ไม่ได้เน้นความสำคัญของหน้าร้านทางกายภาพ การเข้าถึงที่มักจะต้องอ้างอิงกับระดับทางเดินชั้นล่างเพื่อง่ายต่อการเข้าถึง แต่กลับเน้นที่ความสำคัญของระบบการเชื่อมต่อของการค้าขาย การรับและส่งสินค้า ระบบการขนส่งต่าง ๆ การแยกส่วนร้านค้ากับพื้นที่เก็บสินค้า อีกทั้งพื้นที่ที่ส่งเสริมการขายต่าง ๆ เช่น ป้ายโฆษณาอัจฉริยะ ระบบฐานข้อมูลที่สามารถช่วยให้ระบบธุรกิจออนไลน์ดำเนินไปได้อย่างดี ตัวอย่างการเก่าในบริเวณพื้นที่ได้รับความสนใจในการปรับเปลี่ยนการใช้สอยภายใน เพราะการเก็บรักษาอาคารเก่าในบริเวณพื้นที่กาดหลวง ถนนช้างม่อย ถนนราชวงศ์เอาไว้มองว่าเป็นส่วนหนึ่งของภูมิทัศน์ของเมืองที่สำคัญ พื้นที่เมืองอัจฉริยะไม่ใช่เน้นแต่การเพิ่มเทคโนโลยี แต่ทำให้เห็นความหลากหลายในขณะที่ยังคงรักษาประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของท้องถิ่นเอาไว้ได้ มีการเสนอให้ปิดถนนส่วนหนึ่งให้เป็นตลาดสำหรับคนเดิน และจักรยานเท่านั้น เพื่อช่วยสร้างสภาพแวดล้อมของการอยู่อาศัยที่คนในชุมชนสามารถมีปฏิสัมพันธ์กัน และออกมาทำกิจกรรมได้อย่างปลอดภัยจากอันตราย และมลพิษบนท้องถนน การที่ผู้คนในชุมชนได้เข้าถึงการใช้งานพื้นที่ และมีระบบการขนส่งสายพิเศษที่ขนส่งเฉพาะสินค้าที่จะไปยังจุดรับสินค้านอกพื้นที่

### 3. พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่รองรับวิถีชีวิตของนักศึกษา

“พื้นที่เมืองอัจฉริยะที่รองรับวิถีชีวิตของนักศึกษา” เป็นส่วนที่บทความนี้มุ่งเน้นและขยายความเนื้อหาในแต่ละงานประกวดแบบที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น เพราะจะเป็นส่วนที่จะทำให้เกิดเห็นถึงมุมมองและจุดยืนต่อพื้นที่ของถนนนิมมานเหมินท์และศิริมิ่งคลาจารย์ เพื่อจะทำให้เห็นถึงจุดยืนและการให้ความหมายที่แตกต่างไปจากหน่วยงานรัฐ พบว่า

ทีมที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ให้ความหมายของพื้นที่เมืองอัจฉริยะว่า ควรจะต้องเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญของชีวิตของผู้ใช้เมือง โดยเฉพาะชีวิตของนักศึกษา ในลักษณะที่เรียกได้ว่าเป็นการบรรจบกันของวิถีชีวิตของนักศึกษาและวิถีชีวิตของคนทำงานในบริเวณถนนนิมมานเหมินท์และศิริมิ่งคลาจารย์ หรือที่เรียกว่า

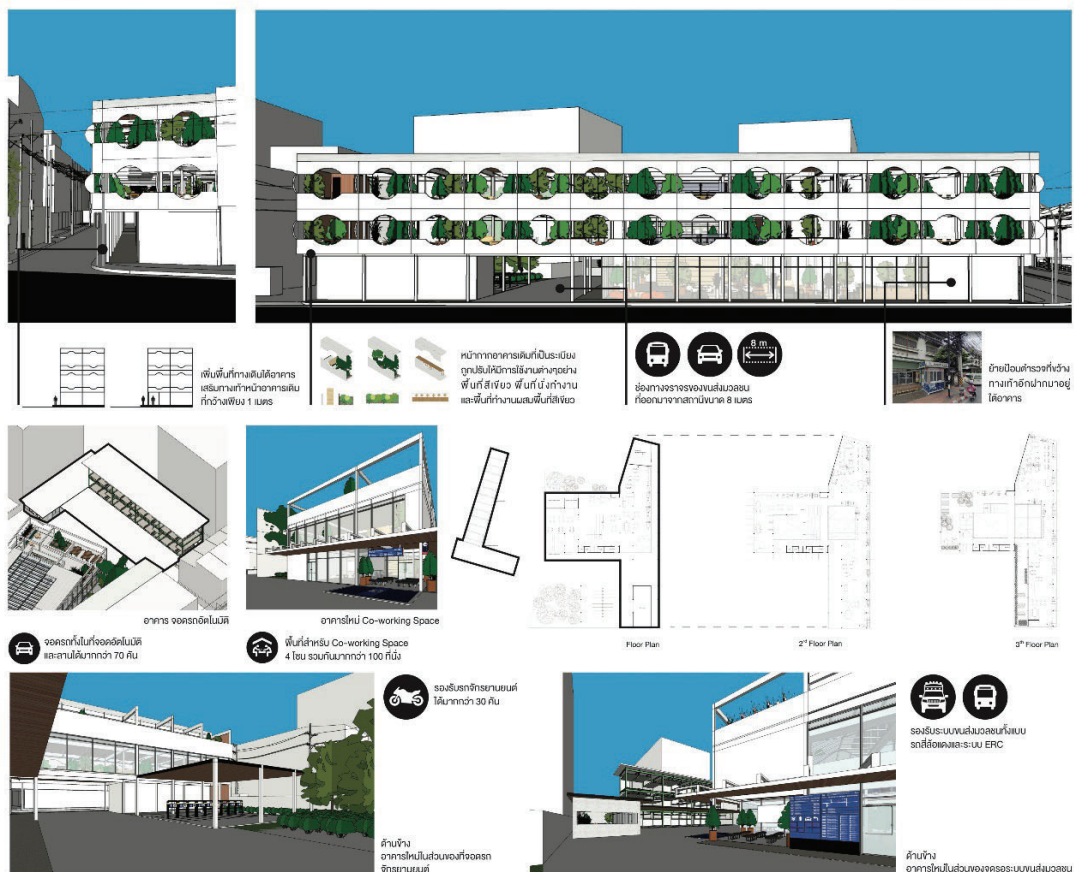
Convergence การบรรจบกันนี้ส่งผลให้เกิดการพิจารณาสร้างสรรค์พื้นที่ Co-working ที่มีโรงใหญ่พร้อมด้วยจอดิจิทัลแสดงข้อมูลของเมือง การเข้าถึงโครงการต่าง ๆ ของเมือง รองรับการเชื่อมต่อของระบบขนส่งมวลชน มีจุดบริการรับส่งของสาธารณะที่ใช้พลังงานไฟฟ้า พร้อมทั้งมีห้องสมุดในรูปแบบของ E-book, E-magazine และพื้นที่สตูดิโอต่าง ๆ ที่สามารถรองรับการทำงานแบบปฏิบัติทดลองจริง เช่น สตูดิโอถ่ายภาพ และมีโรงแรมแคปซูล เพื่อรองรับกลุ่มดิจิทัลโนแมด นักเรียนที่เข้ามาเชียงใหม่เพื่อดูหนังสือระยะสั้น ๆ รวมถึงมีการจัดตั้ง City Lab เพื่อให้ทั้งนักท่องเที่ยว คนต่างถิ่น หรือแม้แต่ชาวเชียงใหม่เองได้มีโอกาสเรียนรู้ถึงข้อมูลต่าง ๆ ของเมือง เมื่อเดินทางมาสู่เมืองเชียงใหม่ ดังนั้นพื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ทีมที่ได้รางวัลชนะเลิศนี้เสนออาจจะเรียกได้ว่า Smart Convergence Node ไม่เพียงแค่เชื่อมโยงคนกับเมือง แต่ยังเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มคนที่หลากหลายเข้าไว้โดยอาศัยเทคโนโลยีอีกด้วย (ดังภาพที่ 5)

การนำเอาตัวอาคารเก่ากลับมาปรับใช้ใหม่ เพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ ๆ ตามวิถีชีวิตใหม่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพเดิม เป็นสิ่งที่ทีมที่ได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 1 เน้นการนำเอาอาคารเดิมในพื้นที่ย่านถนนห้วยแก้วตัดกับถนนศิริมงคลจารย์มาปรับใช้ให้เกิดเป็นพื้นที่อัจฉริยะสำหรับการเรียนรู้ สำหรับการศึกษาร่วมกัน มีการนำเสนอภาพของการรื้อผนังเอาออกตลอดช่วงเพื่อเน้นให้เปิดพื้นที่รองรับความหลากหลายและปรับเปลี่ยนได้ง่าย (flexible space) รวมถึงชุดโต๊ะและเก้าอี้ที่สามารถขยับได้ ปรับเปลี่ยนตำแหน่งได้ หน้ากากอาคารปรับเป็นที่นั่งริมระเบียงและเพิ่มพื้นที่สีเขียวเข้าไปด้วย เพื่อความรื่นรมย์ในการทำงานไปพร้อม ๆ กับการรักษาสีแวดล้อม ภาพเมืองแห่งอนาคตที่ทีมรองชนะเลิศอันดับที่ 1 เสนอนั้น ไม่ได้อ้างอิงกับเทคโนโลยีที่มีความล้ำยุคทันสมัย ทว่าเป็นเทคโนโลยีที่เกิดจากแนวคิดของการปรับเปลี่ยน ทั้งปรับเปลี่ยนกลไกของอาคารเดิมและกลไกของการใช้สอย ซึ่งทำให้พื้นที่ของอาคารเดิมหลายเป็นสิ่งใหม่และรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเมืองและผู้คนได้ (ดังภาพที่ 6)

ความสำคัญของเหล่านักศึกษาที่ใช้ชีวิตอยู่ในบริเวณย่านถนนนิมมานเหมินท์ และศิริมงคลจารย์มีมากพอ ๆ กับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการข้อมูลของการเดินทาง ตำแหน่งของร้านรวงต่าง ๆ ในย่านถนนเส้นนี้ ดังนั้นทีมที่ได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 2 นำเสนอพื้นที่เมืองอัจฉริยะที่สนองตอบต่อการนำเสนอข้อมูลของการสัญจร การเดินทาง มากเป็นพิเศษ รวมถึงแนวทางของการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะกับแหล่งเรียนรู้ผ่านหน้าจอ LED เป็นทางเลือกของการหาความรู้ทั้งของนักท่องเที่ยวและของนักศึกษาในย่านนี้ (ดังภาพที่ 7)

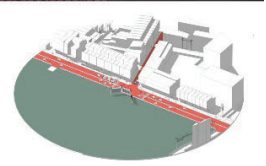
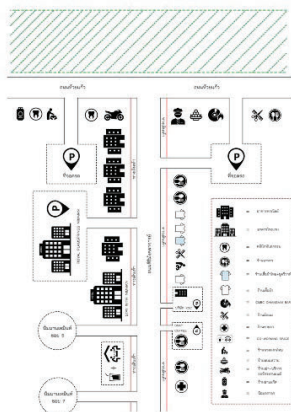
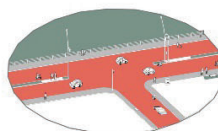


หากพิจารณาพื้นที่กันสามพื้นที่เป็นองค์ประกอบที่เท่าๆกันแบบ "สารานุกรมโลกดิจิทัล" ท่านและเอกสารสารานุกรมโลกออนไลน์ให้ใช้งานได้เหมือนกับระบบไฟฟ้าคือมีแหล่งพลังงานเข้ามาหรือจากพื้นที่ สมบัติของเครื่องกำเนิดไฟฟ้าที่แปลงแหล่งพลังงานมาให้เป็นไฟฟ้าและจะวิ่งจากซ้ายไปขวาพื้นที่ต่างๆด้วยสายไฟฟ้า เป็นต้น แล้วเมื่อพิจารณาจากพื้นที่กันสามพื้นที่กันนี้จะเห็นกันสามมีลักษณะเป็นส่วนประกอบในการผลิตสารานุกรมโลกดิจิทัล

[illegible]

ภาพที่ 6 ตัวอย่างงานรางวัลชนะเลิศอันดับ 1 แสดงแนวความคิดรูปแบบสามมิติพื้นที่แยกถนนห้วยแก้วตัดกับถนนศิริมงคลจารย์

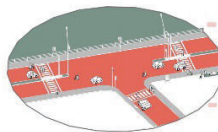
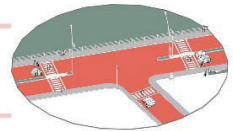
The screenshot displays the Google Maps mobile application. At the top, there's a header with the text "ค้นหาสถานที่ใหม่" (Find new places) and "Google Maps". Below this is a navigation bar with icons for different transportation modes: a car for "ขับรถ" (Drive), a person for "เดิน" (Walk), and a bicycle for "ปั่นจักรยาน" (Bike). The main area is divided into two sections. On the left, there's a list of suggested locations with their distances and estimated travel times. On the right, there's a map view showing the current location and surrounding areas. The map includes various icons for points of interest, such as restaurants, parks, and landmarks.

[illegible]

นำสายใยทั้งบริเวณใต้เท้ามาลง เพื่อความสะอาดสามารถระบายกับ  
ความเย็นเมื่อเดินได้ สร้างความปลอดภัยให้กับผู้มาใช้งาน  
ในพื้นที่ และสร้างทัศนียภาพที่สวยงาม



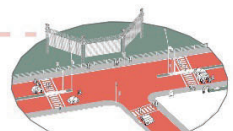
ตั้งทางม้าลายในแหล่งเมืองโบราณ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการข้ามถนน  
 และส่งเสริมการกระตุ้นให้ผู้คนเห็นถึงความสำคัญของการฟื้นฟูและอนุรักษ์  
 เมืองโบราณพื้นที่ ๓-๔ ให้เห็นถึงการใช้งานจากการเดินเท้าเข้ามาชม



เปลี่ยนการตั้งสถานีไฟฟ้ายาวไปอีกฝั่งของถนน เพื่อให้เห็น  
การได้การทางเข้านั้นจะเป็นสิ่งบอกสะดวก ไม่ถึงต้องมอง  
สร้างทัศนียภาพที่สวยงามให้กับตัวอาคารเดิมด้วย



ผลิตภัณฑ์จากข้าวโพดกลั่นเป็นเหล้าขาว LEO เพื่อที่จะส่งเสริมการบริโภคและการ  
เลี้ยงดูให้เด็กไทยถูกพิษจากเหล้าขาวและให้เด็กไทยพ้นจากพิษเหล้าขาว บริเวณอำเภอเนิน  
โอบระยะเวลา 1 ปีสามารถเลี้ยงดูให้เด็กไทยที่อดอยากอดตายของ LEO และของ  
ผู้ที่เกี่ยวข้องประมาณหนึ่งชั่วโมงได้เช่น 1 นาที เป็นสิ่งดีที่จะช่วยส่งเสริมการ  
พัฒนาเด็กไทยและเด็กไทยจะเป็นเด็กไทย LEO เพื่อที่จะให้เด็กไทยไม่เลี้ยงดู  
เด็กไทย เด็กไทยจะเป็นเด็กไทยและเด็กไทย LEO เพื่อที่จะให้เด็กไทยไม่เลี้ยงดู  
เด็กไทย เด็กไทยจะเป็นเด็กไทยและเด็กไทย LEO เพื่อที่จะให้เด็กไทยไม่เลี้ยงดู



ความหมายที่แตกต่างของ “เมืองอัจฉริยะ” ระหว่างหน่วยงานรัฐและผู้ใช้เมือง ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่  
The different meaning of “smart city” between government agencies and city dwellers  
in Chiang Mai Municipality

## บทสรุปและข้อเสนอแนะในการพัฒนาเชียงใหม่ไปสู่ “พื้นที่เมืองอัจฉริยะ”

หากพิจารณาทิศทางของการบริหารจัดการเมืองอัจฉริยะของ Mora (2019) สามารถแบ่งได้เป็น 5 ระดับ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานระดับชาติ โครงสร้างพื้นฐานในระดับเมือง โครงสร้างในชั้นของการบริการ วิธีการจัดการในเขตเมือง และเชื่อมโยงเข้าสู่วิถีการดำเนินชีวิตของผู้คน เมื่อเทียบกับปรากฏการณ์เมืองอัจฉริยะที่เกิดขึ้นกับเมืองเชียงใหม่ พบว่า เกิดขึ้นบนโครงสร้างพื้นฐานในเมืองเชียงใหม่ที่อ้างอิงจากประวัติศาสตร์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบไฟฟ้าและระบบโทรคมนาคม จนมาถึงระบบอินเทอร์เน็ตเดิม คือ จากเขตเมืองเก่า หรือเมืองชั้นในออกไปสู่ภายนอก ทว่าไม่ได้อิงกับระบบทางสัญจรแบบเดิม ยังมีกระบวนการบริหารโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้จากบนลงล่าง (top-down deployment) และเมื่อทำงานเชื่อมโยงกับเอกชนแล้ว พบว่า บ่อยครั้งที่เกิดขึ้นอย่างไม่เป็นระบบ ไม่ได้มีการรวมและเชื่อมโยงระบบต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง (Manawanna, Pongsriwat & Suriyamanee, 2021) การสร้างแผนยุทธศาสตร์ของชาติและส่งต่อไปยังองค์กรของรัฐในส่วนต่าง ๆ ซึ่งเป็นการวางโครงสร้างพื้นฐานหลัก อาทิ ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร และอินเทอร์เน็ต โดยเฉพาะการบริหารจัดการ พบข้อด้อยของการสร้างข้อมูลจากภาคประชาชนและการมีส่วนร่วมในภาคประชาคม บนพื้นที่ที่ทำให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดบริการโครงสร้างชั้นบริการที่เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีในเมืองและรูปแบบวิถีการดำเนินชีวิตของเมืองเชียงใหม่เอง และเมื่อวิเคราะห์ร่วมกับการประกวดแบบที่เป็นภาพของเมืองในอนาคตของผู้ใช้เมือง บทความนี้ มีข้อเสนอแนะสามประเด็น ต่อการพัฒนานโยบาย “เมืองอัจฉริยะ” ของภาครัฐ ดังนี้

1. การพิจารณาทบทวนแผนการพัฒนา “เมืองอัจฉริยะ” ของภาครัฐ และถอดบทเรียนจากจินตภาพของงานนักศึกษาที่ชนะประกวดแบบในฐานะที่เป็นภาพสะท้อนหนึ่งของผู้ใช้เมือง ในขณะที่จุดยืนและความหมายต่อ “เมืองอัจฉริยะ” ของภาครัฐจะเน้นไปที่การออกแบบระบบเพื่อการควบคุมและการจัดการที่ดี มีประสิทธิภาพ ภาพสะท้อนจากงานประกวดแบบกลับนำเสนอสิ่งที่แตกต่างออกไป เช่น การสร้างโอกาสใหม่บนพื้นที่เดิม นำเอาศักยภาพของที่ตั้งทั้งในด้านประวัติศาสตร์ สังคม และวัฒนธรรม อันเป็นสิ่งที่ไม่ควรละทิ้ง และเป็นกลไกอย่างหนึ่งของเมืองอัจฉริยะที่แสดงให้เห็นถึงการยอมรับในความแตกต่างหลายไม่จำเป็นต้องอาศัยเทคโนโลยีที่ล้ำสมัย และไม่ได้เน้นต้องใช้อุปกรณ์ที่ความทันสมัยและเทคโนโลยีที่ล้ำหน้า เพราะการสร้างให้เกิดความอัจฉริยะนั้นกลับอยู่ที่ความสามารถในการรองรับการเปลี่ยนแปลงและหลากหลายตามความต้องการของผู้ใช้เมือง เน้นสร้างพื้นที่ที่สามารถมองเห็นถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นไปตามเวลาจริง ณ ปัจจุบัน และครอบคลุม เน้นการสร้างการเชื่อมโยงและการบรรจบกันของการวิถีชีวิตของกลุ่มคนที่หลากหลายทั้งนักศึกษาและนักท่องเที่ยว ในฐานะเป็นผู้ใช้เมืองเหมือนกัน เพราะปัจจุบันข้อมูลของระบบขนส่งมวลชนเป็นไปแบบแยกส่วน ขาดการเชื่อมต่อของผู้ใช้เมือง โดยเฉพาะข้อมูลในการเดินทางในเมืองเชียงใหม่เป็นความท้าทายต่อการจัดการของหน่วยงานรัฐมาหลายยุคหลายสมัย ผู้คนในเมืองจึงจำเป็นต้องอาศัยการเดินทางต่าง ๆ ด้วยตัวเอง จึงไม่น่าแปลกใจว่าเกือบทุกทีมสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการสร้างพื้นที่สำหรับจุดเชื่อมโยงของเมือง

2. การพัฒนาควรหารือกับกลุ่มผู้ใช้เมืองที่มีความต้องการที่หลากหลาย เปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการออกแบบและพัฒนาเมืองอัจฉริยะ พิจารณาจุดยืนที่แตกต่างของภาครัฐและเอกชน ต่อแนวคิดที่ว่าด้วยความหมาย “เมืองอัจฉริยะ” เพื่อหาจุดร่วมของนิยามและแผนการพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

ที่แตกต่างกัน ภาคีรัฐมองเมืองอัจฉริยะ คือ การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อการควบคุมจัดการเมืองให้ดีขึ้น ผ่านการวางแผนกระจายพื้นที่ให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน และบริการอินเทอร์เน็ตไร้สายในพื้นที่ที่ขาดแคลน แต่พบว่าความพร้อมในการเป็นเมืองอัจฉริยะนั้น นอกจากจะต้องมีระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมือง ทั้งในเรื่องระบบอินเทอร์เน็ตไร้สาย และอุปกรณ์รองรับแล้ว จะต้องพัฒนาทักษะใหม่ของผู้อยู่ปฏิบัติงานและกำหนดเป้าหมายการยกระดับคุณภาพชีวิตคนในเมืองด้วย ในส่วนผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ตภาคเอกชนมองเมืองอัจฉริยะที่เป็นการสร้างรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมือง เพื่อการสร้างเครือข่ายของบริการที่ทันสมัยขึ้น โดยแผนการดำเนินการเน้นการพัฒนาเชิงธุรกิจ ที่เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของรูปแบบชีวิตประจำวันของคนเมืองจากการสร้างเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่แข็งแรง เพิ่มคลื่นความถี่เพื่อส่งสัญญาณห้าจี (5G) ในเขตเมือง ลดจุดจับสัญญาณ และสร้างแผนการตลาดเพื่อให้นวัตกรรมเหล่านี้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของคนเมือง เช่น การใช้จ่ายผ่านบัญชี การเรียนรู้ หรือ การเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตกับสื่อบันเทิง แผนในอนาคตของเมืองอัจฉริยะ ทั้งผู้ให้บริการอินเทอร์เน็ตภาครัฐและเอกชนจำเป็นต้องร่วมมือกัน เพื่อไปสู่การสร้างฐานข้อมูลเมืองที่เป็นระบบอินเทอร์เน็ตต่อฟิงค์ (IOT) หากเอกชนและรัฐไม่สามารถสร้างรูปแบบการทำงานร่วมกันที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนได้ เมืองอัจฉริยะจะไม่สามารถสร้างระบบนวัตกรรมใหม่ของเมืองได้ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานของรัฐนั้นถูกแบ่งการจัดการผ่านหน่วยงานรัฐมากมาย และองค์ประกอบของระบบสาธารณูปโภคและข้อมูลเมืองต่าง ๆ ไม่ถูกจัดการให้เกิดการใช้ข้อมูลร่วมกัน ทำให้เอกชนเกิดข้อจำกัดในการพัฒนาระดับเมือง

3. การออกแบบร่วมกันของภาคประชาสังคม ต่อพื้นที่เมืองอัจฉริยะที่ตอบสนองต่อระบบโลจิสติกส์ตอบสนองต่อเศรษฐกิจชุมชนที่รองรับวิถีชีวิตของนักศึกษา พิจารณาถึงนโยบายที่เปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการออกแบบเมืองอัจฉริยะร่วมกันทุกภาคส่วน เพราะเมืองเชียงใหม่กำลังอยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงจากเมืองทันสมัยไปสู่เมืองอัจฉริยะ ตามแผนพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้เป็นเมืองอัจฉริยะ การดึงให้ภาคประชาชนและภาคประชาสังคมเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา ทั้งทางด้านโลจิสติกส์ด้านเศรษฐกิจชุมชนและรองรับวิถีชีวิตของผู้ใช้เมือง ดังนั้น หากมีการปรับกรอบการทำงานเชิงยุทธศาสตร์ให้เชื่อมโยงกับผู้คนและชุมชนมากยิ่งขึ้น (humanist strategic framework) เพื่อให้เกิดการบรรจบกันของเทคโนโลยี (convergence technology) ด้วยการเชื่อมโยงความร่วมมือทั้งระหว่างส่วนสาธารณะและส่วนบุคคลให้ดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน จนนำไปสู่การเกิดภาคประชาสังคมในยุคดิจิทัล (digital civil society organizations) เป็นการพัฒนาให้เกิดความเข้าใจถึง “เมืองอัจฉริยะ” ร่วมกันระหว่างองค์กรเอกชนและรัฐบาลท้องถิ่นให้ไปในทิศทางเดียวกัน

แนวคิดเมืองอัจฉริยะ จึงไม่ได้เป็นเรื่องใหม่ในศตวรรษนี้ แต่การพัฒนาเมืองไปสู่ความเป็นอัจฉริยะไม่ใช่แค่เป็นการสร้างฐานของเทคโนโลยีสารสนเทศ การสร้างฐานข้อมูลและเก็บรวบรวมข้อมูลที่ไม่ได้มีการวางแผนในการจัดการใช้ข้อมูลให้เป็นประโยชน์ และเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา ทว่าจะต้องสนองความคาดหวังทางสังคมและนำไปสู่ความยั่งยืนของเมือง ต้องคำนึงถึงความเป็นจริงของบริบทเมืองประวัติศาสตร์ของการพัฒนาเมือง วิถีชีวิตที่แตกต่างหลากหลายของผู้ใช้เมือง และได้ออกแบบกระบวนการการก่อร่างโครงการ และมุมมองจากผู้คนในเมืองด้วย เพื่อนำไปสู่การเสริมสร้างเครือข่ายดิจิทัลของพื้นที่สาธารณูปโภค (digitalized infrastructural space) ต่อไปในอนาคต

## กิตติกรรมประกาศ

บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย “พื้นที่ของสาธารณูปโภค : วิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เมือง วิถีชีวิตและเทคโนโลยีของไฟฟ้าและการสื่อสารเมืองเชียงใหม่” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยและนวัตกรรมจากสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.) ทุนพัฒนานักวิจัยรุ่นกลาง ประจำปีงบประมาณ 2563 รหัสโครงการ NRCT5-RSA63004-20

## เอกสารอ้างอิง

- Chiang Mai Municipality. (2023). **Smart Nimman Project**. Chiang Mai: Author.
- Chiang Mai Traffic Engineering Centre and CCTV. (2021). **Map and mechanism of parking sensor system in Smart Nimman**. Chiang Mai: Chiang Mai Municipality.
- Easterling, K. (2016). **Extrastratacraft: the power of infrastructure space**. London: Verso.
- Faculty of Mass Communication. (2022). **Public forum for the city of Chiang Mai Smart Nimman and the direction of the development of the city of Chiang Mai**. Chiang Mai: Chiang Mai University.
- Guntang, I. (1990). **Karnsueksa laksana chapho lae phatthanakan kong khrong khai karn sanchon lae phuenthi pluk sang nai boriwen nakhon Chiang Mai**. (In Thai) [A study of characteristics and development of mobility networks and building areas in Chiang Mai city] (Master's thesis). Bangkok: Chulalongkorn University.
- Kong, L. & Woods, O. (2021). Scaling smartness, (de) provincialising the city? the ASEAN smart cities network and the translational politics of technocratic regionalism. **Cities**, 117, 1-8.
- Manawanna, J., Pongsriwat, R. & Suriyamanee, P. (2021, January 28). **Interview**. True Corporation Public Co., Ltd.
- Mora, L. (2019). **Smart cities in the post-algorithmic era integrating technologies, platforms and governance**. Greece: Aristotle University of Thessaloniki.
- Prachachat. (2023). **Nimman sensors** [Picture]. Bangkok: Author.

- Public Relations Office Chiang Mai. (2019). **Chiang Mai province accelerate Chiang Mai smart city**. Retrieved September 10, 2020, <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG190527184959593>
- Sammanithi, L. & Sammanithi, S. (2007). Karn plianplaeng choeng phuenthi lae prasitthiphap karn khaothueng khong khai khamanakhom khonsong kap karn chai prayot thidin nai boribot phangmueang ruam mueang Chiang Mai. (In Thai) [Summary of changes in the ring road network of Chiang Mai city: spatial changes and transport network access efficiency and land use in urban planning of Chiang Mai]. **Journal of Architectural/ Planning Research and Studies**, 14(2), 105-126.
- Shummadtayar, U. & Ongsavangchai, N. (2018). Karn khayaitua khong mueang kap karn plianplaeng boribot khong yan mueang kao nai changwat Chiang Mai. (In Thai) [Urbanization and urban contexts variants of old districts in Chiang Mai]. **Journal of Environmental Design**, 5(1), 70-73.
- Suwannaprik, T. (2023, February 9). **Interview**. Strategic and Plan Support, Chiang Mai Municipality.
- Tobey, M., et al. (2019). Urban systems design: a conceptual framework for planning smart communities. **Smart Cities**, 2, 522-537.