

แนวทางการพัฒนาการออกแบบชุมชนเมืองด้วยการเติมเต็มบทบาททางวิชาชีพ

Guidelines for the Development of Urban Design through Fulfilling Professional Role

วิมลสิทธิ์ หรยางกูร

Vimolsiddhi Horayangkura

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จังหวัดปทุมธานี 12121

Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University, Pathumthani 12121, Thailand

E-mail: hvimolsiddhi@hotmail.com

บทคัดย่อ

วิชาชีพด้านการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ที่มีการพัฒนาอย่างมากในช่วงหลายทศวรรษที่ผ่านมา และมีส่วนช่วยสร้างสรรค์ความน่าอยู่อาศัยของชุมชนเมืองสำหรับเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก จากการสำรวจทางเอกสารและการสังเกตปรากฏการณ์ทางสภาวะแวดล้อมชุมชนเมืองในการมุ่งวิเคราะห์ช่องโหว่ทางวิชาชีพที่ปฏิบัติกันอยู่ในประเทศไทยภายใต้การควบคุมของสภาวิชาชีพ พบว่า ยังมีความไม่ชัดเจน และไม่ครอบคลุมขอบเขตงาน ‘urban design’ ตามมาตรฐานสากลโดยเฉพาะ ไม่ได้รวมมิติการเชื่อมต่อพื้นที่และบริการที่รองรับการเคลื่อนตัวของผู้คนในชีวิตประจำวัน รวมทั้งไม่ครอบคลุมเพียงพอในมิติความยั่งยืน ทั้งทางสังคม เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อม ฯลฯ จึงมีความหวังว่า หากมีการยกระดับการควบคุมวิชาชีพสถาปัตยกรรมผังเมืองให้ได้มาตรฐานสากล ก็จะทำให้เมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็วอย่างกรุงเทพมหานครและเมืองหลักอื่น ๆ มีสภาพน่าอยู่อาศัยที่สนองต่อวิถีชีวิตชุมชนเมือง ปัจจุบันดังกล่าวย่อมมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาประเทศไทย 4.0 และเป็นไปตามมิติการวางผังและพัฒนาเมืองในบทบัญญัติตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560

คำสำคัญ

การออกแบบชุมชนเมือง

การเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง

ความน่าอยู่อาศัย

บทบาททางวิชาชีพ

Abstracts

In the past decades, urban design as a profession has radically uplifted the livability of world cities which have been under accelerated urbanization. Through critically examining document and observation of urban environmental phenomena in the attempt to analyse the urban design practice in Thailand, which has been under the professional control of Architect Council Thailand, it was found that the urban design professional role has not been well defined as well as not having been comprehensive, taking into account the general coverage of international urban design essences. More specifically, the dimension of urban connectivity and the provision of facility to serve human movement / urban mobility in daily life have been excluded as well as the design for sustainability – social, economic and environmental – has to be sufficiently addressed. It is postulated that if the professional control would be significantly modified to enhance practices according to the international concern standards, it would provide measures to increase the livability of such rapidly urbanized cities as Bangkok and other major cities. The betterment would promisingly become the basis for launching Thailand 4.0, and be in accordance with urban planning and development missions of public sector under the 2017 Constitution of Thai Kingdom.

Keywords

Urban Design

Urbanization

Livability

Professional Role

"We can't solve problems by using the same kind of thinking we used when we created them."

Albert Einstein จาก Preface: Sustainable Urban Design

1. ความนำ: หลักคิด แนวปฏิบัติ และประเด็นปัญหา

สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่มีความน่าอยู่อาศัย (livability) เมืองประกอบชุมชนเมืองที่มีคุณภาพและมีความยั่งยืน ตอบสนองต่อความต้องการความสะดวกสบายและความปลอดภัย รวมถึงสุขภาพที่ดี จึงเป็นสิ่งที่คนเมืองปรารถนาและใฝ่ฝันให้เกิดปฎิหาริย์ขึ้น สถาวิชาชีพและสมาคมวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ สถาปนิกและสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย (เดิมสมาคมสถาปนิกชุมชนเมืองไทย) (Thai Urban Designers Association) มีหน้าที่รับผิดชอบและส่งเสริมให้เกิดการสร้างสรรคสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองให้น่าอยู่อาศัยดังกล่าว และที่สำคัญวิชาชีพ 'การออกแบบชุมชนเมือง' หรือ 'สถาปัตยกรรมผังเมือง' จำเป็นต้องขยายบริบทชุมชนเมืองให้ครอบคลุมมากขึ้น ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับมาตรฐานสาระในระดับสากลที่นับวันจะมีการขยายตัวมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ จะต้องตอบโจทย์การแก้ไขปัญหาชุมชนเมืองที่ยังเป็น **'ช่องโหว่'** ทางวิชาชีพ โดยจะมีการดำเนินการในลักษณะบูรณาการที่เป็นการทำงานบูรณาการ/ สาระ/ ขอบเขตทางวิชาชีพ รวมทั้งบูรณาการร่วมกับวิชาชีพอื่น ๆ และหน่วยงานอื่น ๆ โดยเป็นผู้มีบทบาทนำ บทบาทที่ชี้แนะ/ เสนอแนะต่อการกำหนดนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการพัฒนาชุมชนเมือง การแก้ไขปัญหาของเมือง รวมทั้งการสร้างเมืองใหม่/ เมืองบริวาร

ทั้งนี้ สถาบันการศึกษาที่มีหน้าที่ผลิตบุคลากรทางวิชาชีพการสร้างสรรคชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย ในฐานะต้นทางต้องมีวิสัยทัศน์ในทิศทางและความก้าวหน้าที่เป็นการสร้างกำลังคนเข้าสู่วิชาชีพ เป็นการตอบโจทยความต้องการของสังคมในการพัฒนาชุมชนเมือง

การที่จะต้องมีการขยายบทบาท/ สาระ/ ขอบเขตทางวิชาชีพ รวมทั้งการสร้างความรู้ความก้าวหน้าทางการศึกษาเมื่อเวลาผ่านไปร่วมทศวรรษ ย่อมสอดคล้องกับคำกล่าวของอัลเบิร์ต ไอน์สไตน์ ข้างต้นที่มีนัยเกี่ยวกับความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนวิธีการตามกาลเวลาที่ผ่านไป ไม่อาจนำวิธีคิดแบบเดิม ๆ มาใช้ในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้

การศึกษาเกี่ยวกับพื้นฐานการออกแบบชุมชนที่นำไปสู่การสร้างสรรคความน่าอยู่อาศัยปรากฏอยู่ใน Horayangkura (2017 B) และการชี้แนะปัญหาและแนวทาง

แก้ไขใน Horayangkura (2011) ฯลฯ การศึกษาดังกล่าวจัดเป็นการศึกษานำร่องสำหรับงานวิจัยนี้

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นต้องมีการขยายบทบาทสาระและขอบเขตของวิชาชีพการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) จากที่ปฏิบัติกันอยู่อย่างจำกัดภายใต้การควบคุมของสภาสถาปนิกในสาขา 'สถาปัตยกรรมผังเมือง' เพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เป็นจริงของชุมชนเมืองในปัจจุบันและที่ควรจะได้รับ การปรับแก้ในอนาคต โดยการนำของนักออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองที่มีศักยภาพในการสร้างสรรคชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ด้วยความหวังว่าชุมชนเมืองจะเป็นปัจจัยพื้นฐานในสังคมประเทศไทย 4.0

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. สำรวจทางเอกสารเกี่ยวกับสาระและขอบเขตงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองที่ปฏิบัติกันโดยพิจารณามิติพัฒนาการในเวทีสากล
2. ศึกษาสาระและขอบเขตงานออกแบบชุมชนเมือง/ สถาปัตยกรรมผังเมืองในบริบทการควบคุมทางวิชาชีพของสภาสถาปนิก โดยพิจารณาจากกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการศึกษาปัจจัยชี้แนะสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
3. วิเคราะห์หาช่องโหว่ทางวิชาชีพ ที่ควรจะได้รับ การปรับแก้ไขเพื่อเพิ่มศักยภาพทางวิชาชีพที่จะนำไปสู่การสร้างสรรคสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยตามมาตรฐานสากล
4. สรุปและเสนอแนะมิติหลักการพัฒนาวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง

3. วิธีการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นส่วนต่อเนื่อง (แต่แยกออกจาก) จาก การศึกษานำร่องเกี่ยวกับการสร้างสรรคชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยในบริบทของสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นชุมชนเมืองอย่างเร่งด่วน ดังปรากฏใน Horayangkura, 2017B; 2011; ฯลฯ โดยมีรายละเอียดวิธีการในการดำเนินงานดังนี้

3.1 การสำรวจสาระและขอบเขตของงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง ครอบคลุมงานเอกสารทางวิชาการที่เป็นหนังสือและวารสาร ฯลฯ โดยเฉพาะในช่วงทศวรรษ

ที่ผ่านมา โดยเจาะลึกในสาระที่ครอบคลุมในงาน ‘urban design’ และในขอบเขตตามระดับขนาด (scale) โดยจัดทำเป็นรายการสารบัญตามสาระที่ปรากฏ (ตามที่ได้สรุปไว้ในข้อ 5.3 ในมาตรฐานสาระสากลงาน ‘urban design’)

3.2 จัดทำรายการสาระ และขอบเขตของงาน ออกแบบชุมชนเมืองที่ปรากฏในเอกสารที่ใช้เป็นกฎหมาย ในการควบคุมในวิชาชีพสถาปัตยกรรมผังเมืองโดยสภาสถาปนิก (ตามที่ได้สรุปไว้ในข้อ 5.3 ในขอบเขตหมวดวิชา (สภาสถาปนิก))

3.3 วิเคราะห์หาส่วนแตกต่างจากการศึกษาตามข้อ 3.1 และ 3.2 ส่วนต่างนี้คือ ช่องโหว่ทางวิชาชีพที่จะเป็นส่วนเพิ่มศักยภาพของนักออกแบบชุมชนเมือง ที่จะนำไปสู่การเติมเต็มบทบาททางวิชาชีพ (ข้อ 5.1 – 5.3)

3.4 พร้อมกันนี้ได้นำเสนอการปรับบทบาทของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งสถาบันการศึกษา สภาสถาปนิก สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐอย่างสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน กรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยงานปฏิบัติท้องถิ่น (ข้อ 5.4 – 5.10)

3.5 สำหรับการศึกษาในงานวิจัยนี้ไม่ครอบคลุมถึงการวิเคราะห์สาระของหลักสูตรการศึกษาของสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในประเทศไทย ซึ่งยังมีความแตกต่างกันมาก ในกระบวนการและจุดเน้นเชิงสาระของการจัดการการศึกษาด้าน ‘Urban Design’ ภายใต้ทั้ง ‘สถาปัตยกรรมผังเมือง’ และ ‘การออกแบบชุมชนเมือง’ ฯลฯ ทั้งนี้ โดยการยึดหลักการที่ว่า โดยทั่วไปหลักสูตรการศึกษาอยู่ภายใต้เงื่อนไขการอนุมัติตามเกณฑ์ของสภาวิชาชีพ

4. พัฒนาการ ‘การออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design)’

ขอนำเสนอบริบทและพัฒนาการตามสภาพการณ์จากอดีตถึงปัจจุบัน และทิศทางการเปลี่ยนแปลงสู่อนาคตของการออกแบบชุมชนเมืองพอสังเขปดังต่อไปนี้ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์สาระและกระบวนการทางวิชาชีพต่อไป

4.1 ที่มากับการเปลี่ยนแปลงของ ‘Urban Design’

แม้ว่าเมืองมีความเป็นมาพร้อม ๆ กับอารยธรรม แต่เมืองสมัยใหม่ (modern cities) ภายใต้การนำของกลุ่ม CIAM (Congrès Internationaux d’Architecture Moderne) ได้เกิดขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งได้สร้างโอกาสให้มีโครงการก่อสร้างอาคารสูงพร้อมพื้นที่โล่งและการเข้าถึงของทางด่วน จนได้กลายเป็นจินตภาพของเมือง

ทั้งในยุโรปและสหรัฐอเมริกา มีการแบ่งแยกพื้นที่ของเมืองเป็นเขตสำหรับการอยู่อาศัย การทำงาน พร้อมพื้นที่เปิดโล่งสำหรับนันทนาการ แต่หลังจากการแยกตัวของกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่เรียกว่า ‘Team Ten’ ในการประชุม CIAM ครั้งที่ 10 ได้นำไปสู่การสลายตัวของกลุ่ม CIAM ในที่สุด ในปี ค.ศ. 1956 ซึ่งเป็นปีที่ Jose Sert ได้ริเริ่มโครงการ ‘Urban Design’ ที่มหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด พร้อมการจัดสัมมนาประจำปีอย่างต่อเนื่องกับนักวิชาการและวิชาชีพหลากหลายด้าน โดยเน้นกระบวนการเป็นเรื่องสำคัญ ตามแนวคิด ‘traditional urbanism’ และได้ยกระดับเป็นหลักสูตรบัณฑิตศึกษา แยกออกจากสาขาสถาปัตยกรรมสาขาผังเมือง และสาขาภูมิสถาปัตยกรรม โดยมีสถานะเชิงวิชาการในบริบทของวิชาชีพอื่น ๆ ที่ยังคงไปในทิศทาง ‘modernism’ (Barnett, 2011, pp. 26-45) จึงกล่าวได้ว่าการออกแบบชุมชนเมืองได้ก่อตัวขึ้นโดยมีความขัดแย้งกับบริบทชุมชนเมืองอเมริกันที่สร้างขึ้นใหม่ในขณะนั้น ตามข้อวิจารณ์ของ Jane Jacobs (1961) ที่กล่าวถึงปรากฏการณ์ในรูปแบบโครงการกลุ่มอาคารอยู่อาศัยแบบโดดเดี่ยว แปรกแยก (solitary housing estates) และรวมทั้งชุมชนชานเมืองแบบแผ่ขยาย (suburban sprawl)

Jon Lang ได้ใช้ความพยายามอย่างมากในการลำดับเรื่องราวที่มาของการออกแบบชุมชนเมือง Lang (1994, pp. 453-464) ได้ข้อสรุปของการเป็นสาขาวิชาเฉพาะเชิงบูรณาการ (integrative discipline) และการเป็นวิชาชีพเชิงบูรณาการ (integrative profession) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้ขยายผลสู่แนวสากล โดยนักออกแบบชุมชนเมืองจำเป็นต้องเข้าใจผลทางสังคมที่เกิดขึ้น ส่วนกัทธ กุลชล (2002, pp. 394-408) ได้สรุปผลของการศึกษาที่ครอบคลุมโดยได้นำเสนอที่มาของการออกแบบชุมชนเมืองกับสามสาขาหลัก ซึ่งได้แก่ สถาปัตยกรรม ภูมิสถาปัตยกรรม และผังเมือง (ถึงช่วง ค.ศ. 2000) พร้อมกันนี้ก็ได้นำเสนอนิยามของการออกแบบชุมชนเมืองที่ครบถ้วนและสมบูรณ์ว่า จะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติที่เป็นหัวใจทั้ง 3 ประการคือ คุณภาพทางด้านสุนทรียภาพ คุณภาพชีวิตของสังคมเมือง และคุณภาพของสิ่งแวดล้อม ซึ่งยังจะต้องกำหนดความชัดเจนและความครอบคลุมเชิงสาระต่อไป

กล่าวได้ว่า ในช่วงกว่าครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา วิชาชีพและการดำเนินการออกแบบชุมชนเมือง (Urban Design) ได้มีการปรับเปลี่ยนสาระและขยายขอบเขตภาระงานออกแบบชุมชนเมืองที่ต่างไปจากเดิมอย่างมากตามการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว (accelerated urbanization) ผลกระทบที่เกิดจากกระบวนการ

เปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองนี้ ทำให้จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพต่อการใช้ทรัพยากรจำนวนมากในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ (Grossman, 2015, pp. 78-81) สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองได้กลายเป็นศูนย์กลางของโครงการงานออกแบบและวางแผน เกิดบูรณาการทางวิชาชีพ เป็นการออกแบบที่ตอบสนองต่อความต้องการหลากหลาย (designing for diversity) เป็นความต้องการที่แตกต่างกันของกลุ่มสังคมต่าง ๆ ที่นับเป็นหัวใจของแนวคิด ‘เมืองสำหรับทุกคน (A city for all)’ (Beall, (Ed.), 1997) ปัจจุบันสำนักงานสถาปนิกชั้นนำอย่าง ‘Gensler’ ของสหรัฐอเมริกาได้ให้ความสำคัญเมืองและชุมชนเมืองเป็นปัจจัยนำในการออกแบบงานสถาปัตยกรรมที่คำนึงถึงวิถีชีวิต ทั้งการอยู่อาศัย การทำงาน และนันทนาการ โดยมุ่งให้เกิดความแตกต่างในงานออกแบบที่ตระหนักถึงปัจจัยทางสังคม (Gensler Annual Report, 2016, p. 100)

4.2 การควบคุมทางวิชาชีพกับบริบทที่ได้เปลี่ยนไป

ปัญหาอยู่ตรงที่ว่า ในบางประเทศรวมทั้งประเทศไทยที่มีความล้าหลังกว่าทั้งทางวิชาการและวิชาชีพ ยังคงเข้าใจ ‘urban design’ ในสาระและขอบเขตที่เคยปฏิบัติกันอยู่ ก่อนยุคตื่นตัวเรื่องภัยพิบัติจากสภาวะโลกร้อน ก่อนการขยายตัวของชุมชนเมืองอย่างไร้ขอบเขต ก่อนการกระจายตัวของระบบคมนาคมขนส่งมวลชน ก่อนการริเริ่มระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง/ ปานกลาง และก่อนการกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฯลฯ ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้งาน ‘urban design’ ที่จัดเป็น ‘สถาปัตยกรรมผังเมือง’ ที่ให้ความสำคัญการออกแบบพื้นที่เฉพาะของเมืองเป็นหลัก ไม่อาจตอบโจทย์ที่เป็นปัญหาในปัจจุบันและอนาคตได้ ข้อกำหนดตามกฎหมายโดยสภาวิชาชีพไม่ได้รวมสาระที่เกิดขึ้นในช่วงภายหลังดังกล่าว กรอบสาระที่ใช้ควบคุมจึงจัดเป็นสิ่ง ‘หลงยุค’ ที่จะต้องมีการปรับแก้ไข ด้วยเหตุที่ว่าเป็นกับดักความก้าวหน้าทางวิชาชีพ (Horayangkura, 2017 A)

งาน ‘urban design’ ในปัจจุบันจะต้องครอบคลุมไปถึง ภูมิภาคเมือง (multi-city regions) ที่เกิดจากการเชื่อมต่อของเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ทำหน้าที่เป็น ‘ถนน’ ของภูมิภาค ดังเช่นที่ได้เกิดขึ้นในภูมิภาคยุโรปและสหรัฐอเมริกาที่มีเมืองสำคัญ ๆ เชื่อมต่อกัน (Barnett, 2011, pp. 201-202) งานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองครอบคลุมระดับขนาด (scale) ต่าง ๆ จากระดับบล็อกระดับย่าน ระดับเมืองไปถึงระดับภูมิภาคในประเทศและนอกประเทศ (Freedman, 2012, pp. 59-60)

ในการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองให้น่าอยู่อาศัย อย่างน้อยต้องตอบสนองความต้องการพื้นฐานในด้านความสะดวกสบายในการเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน และความต้องการพื้นฐานในด้านความปลอดภัย กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีการจราจรติดขัดเป็นอันดับหนึ่งของโลกมาอย่างต่อเนื่อง (เป็นรองบางปีเท่านั้น) หนึ่งในแนวทางหลักในการแก้ปัญหาการจราจร คือการจัดทำระบบเชื่อมต่อการเดินทางและระบบขนส่งมวลชน แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรของกรุงเทพมหานครใน 9 โครงการเร่งด่วนด้วยงบประมาณรวม 23,590 ล้านบาท รวมโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาหลายสะพาน โครงการสร้างอุโมงค์ทางลอด ทางยกระดับ และการขยายถนน ฯลฯ โครงการเหล่านี้ เป็นแก่นของงานออกแบบพัฒนาชุมชนเมือง (urban design and development) เพราะนอกจากเรื่องการจัดทำระบบเชื่อมต่อของการเดินทางแล้วยังเกี่ยวข้องกับการจัดระบบการใช้พื้นที่และรูปแบบทางกายภาพของชุมชนเมืองที่เหมาะสม ด้วยเหตุนี้ ศาสตร์ที่จะต้องมีความเข้าใจควบคู่กับ ‘urban design’ คือ การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เศรษฐศาสตร์ชุมชนเมือง เศรษฐกิจการเมือง และทฤษฎีสังคม โดยเฉพาะความต้องการทางสังคมต้องมีพื้นที่รองรับ เช่นเดียวกับที่พื้นที่ต้องสะท้อนความต้องการทางสังคม (Carmona, Heath, Oc & Tiesdell, 2003)

ส่วนทางด้านความปลอดภัยนั้น กรุงเทพมหานครมีจุดอ่อนแหลม จุดเสี่ยงที่นำไปสู่การลงมือก่ออาชญากรรมได้ง่าย มากถึง 236 จุดเสี่ยง ใน 50 เขต ได้แก่ พื้นที่เปลี่ยวพื้นที่รกร้าง อาคารที่ถูกปล่อยทิ้งร้าง บริเวณที่แสงสว่างไปไม่ถึง ฯลฯ การออกแบบพื้นที่ชุมชนเมืองจะต้องพิจารณาการสร้างสรรค์พื้นที่ที่มีความปลอดภัยในลักษณะโปร่ง โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ การจัดพื้นที่กิจกรรมที่ส่งเสริมซึ่งกันและกันในพื้นที่สาธารณะที่มีโอกาสเฝ้าระวังกัน (surveillance) พร้อมปรับทิศทางการลงจรวจปิด ที่สำคัญงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองในกรุงเทพมหานครจะต้องสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงในกรุงเทพฯ (Bangkok Resilience Strategy) ตามที่กรุงเทพฯ เป็น 1 ใน 32 เมืองที่ได้เข้าร่วมโครงการ 100 Resilient Cities (100 RC) โดยในปี 2556 กรุงเทพฯ ได้รับเลือกจาก Rockefeller Foundation โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เมืองมีความสามารถในการฟื้นฟู หลังเกิดภัยพิบัติ ความตึงเครียด และเหตุการณ์รุนแรงต่าง ๆ ทั้งที่เกิดจากธรรมชาติและฝีมือมนุษย์ งานทั้ง 5 ด้านที่กำหนดจะมีการเตรียมการได้แก่ 1) การป้องกัน

น้ำท่วม 2) การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง 3) การพัฒนาเศรษฐกิจและความเท่าเทียม 4) การส่งเสริมสุขภาพและความเป็นอยู่ 5) การลดผลกระทบจากเหตุการณ์วิกฤตและการฟื้นฟู² งานเหล่านี้เป็นงานที่เกี่ยวข้องกับงาน ‘Urban Design’ ทั้งสาระหลักและสาระรอง (ดูข้อ 5.3) งานออกแบบชุมชนเมืองต้องคำนึงถึงการรับมือการเปลี่ยนแปลงหลังเกิดภัยพิบัติ ซึ่งเป็นมิติคู่ขนานกับความยั่งยืน (Coyle, 2011)

4.3 พันธกิจต่อการสร้างสรรค์ชุมชนเมือง

ในบริบทและเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว เมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลกมีการเติบโตและประสบปัญหาที่คล้ายคลึงกัน นั่นคือ มีความแออัดหนาแน่นด้วยประชากรและอาคารสิ่งก่อสร้าง ทำให้เกิดปัญหานานัปการตามมา ทั้งด้านการจราจรและขนส่ง ด้านมลพิษและระบบนิเวศชุมชนเมือง ปัญหาน้ำท่วม ปัญหาการกำจัดขยะและของเสีย ปัญหาความสิ้นเปลืองด้านพลังงาน ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมในโอกาสด้านที่อยู่อาศัย การศึกษา บริการทางสุขภาพ รวมทั้งปัญหาการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ฯลฯ เมืองต่าง ๆ ทั่วโลกจึงมุ่งคิดที่จะจัดระเบียบด้วยการจัดระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบต่าง ๆ รองรับ การเติบโตของเมือง เพื่อให้มีความน่าอยู่อาศัย สำหรับประเทศที่มีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีได้ก้าวไปสู่การพัฒนา ‘เมืองใหม่’ ที่มีการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐที่มีศักยภาพในการจัดหาพื้นที่กับภาคเอกชน/ ภาคธุรกิจในการนำเทคโนโลยีไอซีทีในการพัฒนาและบริหารจัดการเมืองอัจฉริยะ (smart city) โดยการสนับสนุนของภาคประชาชนในการสนองการใช้ชีวิตของคนเมือง จึงมีการสร้างโมเดลเมืองอัจฉริยะหลายรูปแบบในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา (Mitchell, 2000, pp. 1-6; Deakin (Ed.), 2014) หนึ่งในโมเดลเมืองอัจฉริยะที่นักธุรกิจไทยสนใจคือ เมืองอัจฉริยะ “คาซิเว-โน-ฮา สมาร์ทซิตี” ในการแก้ปัญหาสังคมแบบครบวงจรโดยเน้นการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พลังงาน และการพัฒนาอย่างยั่งยืน ด้วยการพัฒนาเทคโนโลยีไอซีทีที่เข้ามาช่วยบริหารจัดการเมืองและชุมชนให้มีความเป็นอัจฉริยะมากขึ้น (Maneewan, 2017)

บริบทแวดล้อมการสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย บ่งบอกถึงต้นเหตุแห่งปัญหาและทิศทางการพัฒนาชุมชนเมืองให้มีความสะดวกสบาย ความปลอดภัย รวมทั้งความมีชีวิตชีวา เช่น จากการฟื้นฟูย่านเมืองเก่า อย่างกรณีย่านถนนเจริญกรุงเป็นย่านสร้างสรรค์ ฯลฯ ตลอดจนการสร้างสรรค์นวัตกรรมสำหรับเมืองใหม่ที่เป็นเมืองอัจฉริยะ

อย่างเช่นในกรณีที่รัฐบาลมีแผนงานการสร้างเมืองใหม่ 4 เมือง เป็นเมืองอัจฉริยะ (เมืองใหม่ฉะเชิงเทรา เมืองใหม่ชลบุรีบริเวณพัทยา-สัตหีบ และเมืองใหม่ระยอง ในเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก)

แท้จริงแล้ว พันธกิจที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับการสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยเป็นเงื่อนไขของรัฐและการมีส่วนร่วมของประชาชนตามที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ดังนี้

มาตรา ๕๗ รัฐต้อง

(๑) อนุรักษ์ พื้นฟู และส่งเสริมภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม และจารีตประเพณีอันดีงามของท้องถิ่นและของชาติ และจัดให้มีพื้นที่สาธารณะสำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชน ชุมชน และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้ใช้สิทธิและมีส่วนร่วมในการดำเนินการด้วย

มาตรา ๗๒ รัฐพึงดำเนินการเกี่ยวกับที่ดิน ทรัพยากรน้ำ และพลังงาน ดังต่อไปนี้

(๑) วางแผนการใช้ที่ดินของประเทศให้เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่ และศักยภาพของที่ดินตามหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน

(๒) จัดให้มีการวางผังเมืองทุกระดับ และบังคับการให้เป็นไปตามผังเมืองอย่างมีประสิทธิภาพ รวมตลอดทั้งพัฒนาเมืองให้มีความเจริญ โดยสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนในพื้นที่

สภาสถาปนิกในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่กลั่นกรองบุคคลเข้าสู่วิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม สถาปัตยกรรมผังเมือง ตามพระราชบัญญัติสภาสถาปนิก พ.ศ. 2543 รวมทั้งหน้าที่ในการเสนอแนะต่อรัฐบาลเกี่ยวกับนโยบายและปัญหาด้านสถาปัตยกรรมซึ่งย่อมรวมงานสถาปัตยกรรมผังเมือง จำเป็นต้องส่งเสริมและสนับสนุนพันธกิจตามกฎหมาย (ตามมาตรา 7 (5) แห่งพระราชบัญญัติสภาสถาปนิก พ.ศ. 2543)

งานในหน้าที่ตามสาระและขอบเขตงานที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดและอื่น ๆ ในการสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย ย่อมสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการกำลังคนทางวิชาชีพ ‘urban design’ ที่แตกต่างไปจากเดิม ตามสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน คงต้องอาศัย ‘ปฎิหาริย์’ ที่จะเกิดขึ้นกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ในการเดินทางตามข้อเสนอ 10 ข้อที่จะกล่าวต่อไปภายใต้บริบทที่ว่า การเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว จะต้องไม่ใช่เป็นเพียงการรวมตัวของประชากรเมืองและสิ่งก่อสร้างอาคารบ้านเรือน แต่จะต้องมีการจัดระเบียบสภาพแวดล้อมกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ให้มีสภาพเป็นชุมชนเมืองที่มีระเบียบแบบแผน (urbanity) ตามคำกล่าวที่ว่า: “Urbanity, not just urbanization.” (Gensler Annual Report, 2016, p. 5)

ทุกวันนี้สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองมีทิศทางกายภาพไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาประเทศอย่างเป็นระบบ หากพิจารณาจากแผนพัฒนาประเทศที่เริ่มต้นในด้านเศรษฐกิจก่อน และตามมด้วยด้านสังคม จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 – 2564) ก็ยังไม่ปรากฏแผนพัฒนาทางกายภาพ การพัฒนาสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองให้มีระเบียบแบบแผน ให้น่าอยู่อาศัย คงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่จะต้องมีการดำเนินการต่อไป ในการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (urban design and development) ภายใต้แผนพัฒนาทางกายภาพควบคู่กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

5. บทวิเคราะห์สาระและกระบวนการ

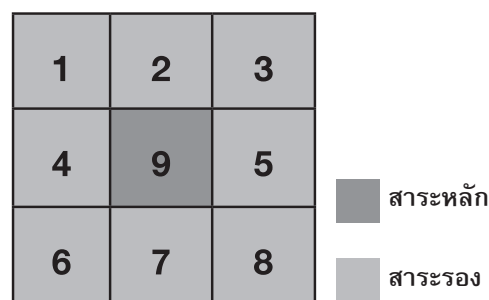
บทวิเคราะห์ต่อไปนี้จะมุ่งชี้ไปที่สาระและกระบวนการในการพัฒนาวิชาชีพ 'Urban Design' เป็นข้อเสนอเพื่อการ 'เดินทาง' สู่อการสร้างสรรคสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองที่น่าอยู่อาศัย

5.1 หากพิจารณาที่มาของ 'Urban Design' ที่มีความซับซ้อน การนำเข้าสู่การควบคุมทางวิชาชีพ ทำให้จำเป็นต้องสร้างความชัดเจนในขอบเขตวิชาชีพของสาขาต่าง ๆ ภายใต้การ 'ควบคุม' ของสภาสถาปนิก โดยมีความรับผิดชอบหลักในหน้าที่ทางวิชาชีพที่แตกต่างกันตามแต่ละสาขา และจัดให้มีการสอบขึ้นทะเบียนใบอนุญาตประกอบวิชาชีพข้ามสาขาได้ ทั้งนี้ เพื่อลดความคลุมเครือในภาระหน้าที่ของวิชาชีพ และสามารถแก้ไขความขัดแย้งภายในด้วยการจัดให้มีใบประกอบวิชาชีพได้หลายสาขา

5.2 งานนอกการควบคุมของสภาวิชาชีพ โดยเฉพาะงานในการผังเมือง ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมิติกายภาพ (ทั้งงานผังเมืองรวมและงานผังเมืองเฉพาะ) ให้จัดเป็นส่วนหนึ่งของงานสถาปัตยกรรมผังเมืองหรืองานออกแบบชุมชนเมือง งานมิติกายภาพเป็นงานที่มีขอบเขตกว้างขวางควบคู่กับงานการผังเมืองในมิตินโยบาย โดยครอบคลุมเลยไปถึงงานระดับภูมิภาคเมืองทั้งในประเทศและนอกประเทศ หากพิจารณามิติการเชื่อมต่อเป็นระบบการคมนาคมขนส่ง และความยั่งยืนของสภาพแวดล้อมเชิงนิเวศ งานออกแบบชุมชนเมืองยั่งยืนในขอบเขตงาน 'sustainable urban design' (Ritchie & Thomas, 2009) แท้จริงแล้วครอบคลุมความยั่งยืนในหลากหลายมิติ เพราะได้ให้ความสำคัญ 'ความสมดุล (balance)' ในปัจจัยต่าง ๆ กัน เช่น ระหว่างสาธารณะและส่วนตัว ระหว่างธรรมชาติกับสภาพแวดล้อมโดยมนุษย์ ฯลฯ (Ritchie & Thomas, 2009, pp. 2-11) จึง

เป็นแนวทางที่เป็นมาตรฐานสากลในยุคปัจจุบันที่แตกต่างจาก 'traditional urban design' ที่เข้าใจและปฏิบัติกันในอดีตที่ผ่านมาว่าเป็น: "A place-making process that involves creating three-dimensional urban forms and space, which enhance the experience of towns and cities." (Wall & Waterman, 2010, p. 17) หรือที่เป็น 'place-identity' ซึ่งปัจจุบันครอบคลุมไปถึงความยั่งยืนทางเอกลักษณ์ของพื้นที่ด้วย (Sepe, 2013, pp. 298-303)

5.3 ทั้งการสร้าง**ความชัดเจนและความครอบคลุม**ในงาน 'urban design' ตามข้อ 5.1 และ 5.2 ย่อมเป็นการเพิ่มความซับซ้อนให้กับขอบเขตงาน 'urban design' พร้อมกับต้องจัดระเบียบความสัมพันธ์สาระหลากหลายที่เกี่ยวข้อง อย่างน้อยที่สุดคือ การแยกแยะ**สาระหลักกับสาระรอง**ที่ครอบคลุมสาระไว้มากมาย อาจแสดงความซับซ้อนและการจัดระเบียบสาระสำคัญหลักและรอง (มีมากกว่าที่แสดงไว้ 1 – 8) ของ 'urban design' ได้ในแผนภาพสมมติจำลอง ดังนี้



รูปที่ 1 แผนภาพจำลองสัดส่วนพื้นฐานการศึกษาและประสบการณ์ทางวิชาชีพกับแก่นของวิชาชีพ 'urban design' (Diagrammatic modeling of educational and experiential bases in relation to professional core of 'urban design')

ผู้ปฏิบัติวิชาชีพงานด้าน 'urban design' จึงอาจสร้างความเชี่ยวชาญได้ตามพื้นฐานการศึกษาและประสบการณ์ทางวิชาชีพ (เช่น 1 – 8) ที่สัมพันธ์กับแก่นของวิชาชีพ 'urban design' (9) หากยังมีความครอบคลุมสาระรองไว้มากสาระรอง ย่อมมีศักยภาพมาก สามารถประกอบวิชาชีพได้อย่างกว้างขวางและครอบคลุมมากขึ้น สาระหลักและสาระรองอาจครอบคลุมเนื้อหาดังต่อไปนี้

สาระหลัก: ครอบคลุมพื้นฐานความเข้าใจกระบวนการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็วที่ส่งผลกระทบต่อระบบสังคม เศรษฐกิจ และกายภาพ พื้นฐานการออกแบบและการวางผังพื้นที่ชุมชนเมือง การจัดกลุ่มอาคารที่สัมพันธ์กับที่ว่าง ระบบการเชื่อมต่อที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานระดับต่าง ๆ ของพื้นที่ชุมชนเมือง ระบบสาธารณูปโภค

และสาธารณูปการที่เป็นของชุมชนเมือง ภายใต้แนวคิด การอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม รวมการบริหารจัดการน้ำ

สาระรอง: ครอบคลุมมิติอื่น ๆ ที่เป็นตัวกำหนด กรอบความคิดในงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง เช่น มิติทางด้านกฎหมาย การบริหารจัดการร่วมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน การมีส่วนร่วมของชุมชนใน โครงการเฉพาะต่าง ๆ ระบบการคมนาคมขนส่ง โหมดของการเดินทางสู่จุดหมาย การเคลื่อนตัวของคนเมืองในชีวิตประจำวัน การพัฒนาชุมชนเมืองที่สัมพันธ์กับศูนย์กลาง คมนาคมขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development, TOD) (Dittmar & Ohland, 2004; Altoon & Auld, 2011) ระบบนิเวศกับชุมชนเมืองและความยั่งยืน การบริหารจัดการทรัพยากรพื้นที่สีเขียว น้ำ และการจัดเก็บและการ กำจัดขยะ การสร้างสรรค์ภูมิทัศน์และภูมิวัฒนธรรมเพื่อ คุณภาพชีวิตที่ดีของคนเมือง แนวคิดเชิงนวัตกรรมในการ ออกแบบเพื่อรองรับชุมชนเมืองในอนาคต ฯลฯ

ทั้งสาระหลักและสาระรองต่างก็มีความสำคัญ เพียง แต่มีจุดเน้นในมิติที่แตกต่างและต้องนำมาพิจารณาาร่วมกัน โดยสาระหลักเป็นสาระที่นักออกแบบชุมชนเมือง (urban designer) ต้องรู้และมีทักษะควบคู่กับสาระรองที่เป็นไปตาม ความสนใจเฉพาะ และโอกาสในการปฏิบัติวิชาชีพ ในที่นี้ จึงขอนำเสนอการเปรียบเทียบขอบเขตงาน 'Urban Design' ตามที่เป็นมาตรฐานสาระสากล กับที่สภาสถาปนิก กำหนดไว้ในหมวดวิชาในสาขาสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2552 เพื่อให้เห็นสิ่งที่ยังขาดไปตามแนวปฏิบัติในมาตรฐาน สาระสากล

สาระและขอบเขตงาน Urban Design

การเปรียบเทียบสาระและขอบเขตงานตาม มาตรฐานสาระสากล* กับขอบเขตหมวดวิชาตามมาตรฐาน สภาสถาปนิก** (ตารางที่ 1)

5.4 สถาบันการศึกษาโดยทั่วไปย่อมมีความมุ่งมั่น ที่จะผลิต Urban Designers ที่มีความรู้ความสามารถตาม ที่สังคมต้องการ และเป็นการตอบโจทย์ในทิศทางการพัฒนา ชุมชนเมืองภาครัฐร่วมกับภาคเอกชน เช่น อาจเป็น Urban Designers ที่มีความรอบรู้ทางด้านการพัฒนาชุมชนเมือง ในมิติการพัฒนาการท่องเที่ยว (Jamieson, 2012) หรือทาง ด้านการพัฒนาชุมชนเมืองในมิติการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ที่สัมพันธ์กับศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งมวลชน หรือมี ความรอบรู้ในโครงการพัฒนาภาครัฐร่วมภาคเอกชนอย่าง โครงการ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ฯลฯ

5.5 จากความรู้พื้นฐานทางด้าน 'Urban Design' ผู้ศึกษาอาจศึกษาเพิ่มเติมในต่างสาขาวิชา อาจเป็นทางด้าน Urban Planning หรือ Landscape Architecture หรือกลุ่ม วิชาเฉพาะทางด้าน Traffic and Transportation Planning หรือในการแสวงหาความรู้เฉพาะเกี่ยวกับ Urban Mobility (Rode, 2013) เช่น การเคลื่อนตัวของผู้คนที่มีสัมพันธ์กับ พื้นที่เฉพาะอย่างพื้นที่รัตนโกสินทร์ (ESCAP, UN, 2001) ฯลฯ เหล่านี้จะเป็นการเสริมทักษะ/ ความรู้ความสามารถ เฉพาะทางตามความสนใจ หรือตามความต้องการบุคลากร เฉพาะด้าน

5.6 ทั้งวงการการศึกษา สถาวิชาชีพ และหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสร้างสรรค์ สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย จำเป็นต้องตระหนัก ถึงบทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบต่อการสร้างสรรค์และ พัฒนาชุมชนเมืองอย่างยั่งยืน จำเป็นที่ทุกวงการและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องต้องขยายบทบาทให้เกิดลักษณะบูรณาการ ในศาสตร์และศิลป์ เพื่อรองรับการสร้างสรรค์ชุมชนเมือง น่าอยู่อาศัย

5.7 ปัจจุบันสภาสถาปนิกซึ่งยังอยู่ในวังวนของการ บังคับใช้ข้อกำหนดเดิม ๆ ไม่ว่าจะเป็นนิยามของสถาปัตยกรรม ผังเมือง ที่มีความหมายคับแคบตามข้อ 1 หรือตามข้อ 2 (2) ของกฎกระทรวงกำหนดวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2549 ที่กล่าวถึงการวางผังสำหรับพื้นที่หรือกลุ่มอาคารรวม 7 ประเภท ฯลฯ จำเป็นอย่างยิ่งที่สภาสถาปนิกต้องดำเนินการ ด่วนในการปรับแก้ประเด็นการควบคุมให้สอดคล้องกับ ภาระหน้าที่หลักของงาน 'Urban Design' ในบริบทของ สภาพสังคมปัจจุบันและที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะการสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยในสภาวะ ที่มีการเปลี่ยนแปลงเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว ที่ส่งผลกระทบ ต่อปัญหาสภาวะโลกร้อน และปัญหาต่อเนื่องอื่น ๆ อีก มากมาย³

5.8 จำเป็นที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งสถาบันการศึกษา สภาสถาปนิก สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย ตลอดจน หน่วยงานภาครัฐอย่างสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการ พลเรือน กรมโยธาธิการและผังเมือง และหน่วยปฏิบัติท้องถิ่น ฯลฯ ที่จะต้องมีการจัดประชุมเพื่อสร้างความเข้าใจและ ปรีक्षाหารือกัน ที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาชุมชน เมืองน่าอยู่อาศัย ความพยายามในเบื้องต้นที่ได้มีการ จัดการสัมมนาวิชาการเรื่อง สถาปนิกผังเมือง: บทบาท สำคัญต่อภาครัฐและเอกชน เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2560 บ่งบอกถึงหลากหลายมุมมอง และความเข้าใจที่ยังไม่

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบมาตรฐานสาระสากลในงาน 'Urban Design' กับขอบเขตหมวดวิชาที่กำหนดโดยสภาสถาปนิก (A comparison between international content standards of urban design practice and related subjects specified by Architect Council of Thailand)

| มาตรฐานสาระสากลงาน 'Urban Design' * | ขอบเขตหมวดวิชา (สภาสถาปนิก) ** |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> งานออกแบบวางผังพื้นที่ (Spatial Design & Planning) <ul style="list-style-type: none"> ระดับสเกลต่าง ๆ : อับท้องถื่นถึงเมือง ภูมิภาคเมือง (multi-city regions) งานออกแบบวางผังเชื่อมต่อพื้นที่ (Connectivity) <ul style="list-style-type: none"> การเคลื่อนตัวของผู้คน (movement/ mobility/ flow) การขนส่งมวลชน (mass transit) การเดินเท้าได้ (walkability) การเชื่อมต่อเป็นเครือข่าย (networks) ทุกชนิด และการเข้าถึง (accessibility) การสนองวิถีชีวิตของชุมชนเมือง <ul style="list-style-type: none"> แบบแผนทางกายภาพที่สอดคล้องกับกิจกรรมการอยู่อาศัย การทำงาน การพักผ่อน การใช้สอยแบบผสมผสาน (mixed use) การท่องเที่ยวในวิถีชีวิตและคุณค่าทางวัฒนธรรม ความยั่งยืน (Sustainability) <ul style="list-style-type: none"> ทางเศรษฐกิจ สังคม/ วัฒนธรรม สภาพแวดล้อม/ ระบบนิเวศ ทางด้านการอนุรักษ์ชุมชนเมืองที่มีคุณค่า ทางด้านการอนุรักษ์พลังงาน ปัจจัยด้านเทคโนโลยีต่อการสร้างนวัตกรรม <ul style="list-style-type: none"> การลดอุณหภูมิในสภาวะโลกร้อน รวมถึง urban heat island การบริหารจัดการชุมชนเมือง (Urban Management) <ul style="list-style-type: none"> ความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน การมีส่วนร่วมของประชาชน การวิเคราะห์ผลกระทบต่อนิสภาพและสิ่งแวดล้อม | <ol style="list-style-type: none"> วิชาหลัก: วิชาปฏิบัติการ <ul style="list-style-type: none"> การออกแบบสถาปัตยกรรมผังเมือง การออกแบบวางผังพื้นที่/ กลุ่มอาคาร 7 ประเภท ไม่ได้กำหนด การเชื่อมต่อพื้นที่ และการเคลื่อนตัวของผู้คนในชุมชนเมือง วิชาพื้นฐาน: ประวัติการตั้งถิ่นฐาน วิถีชีวิตชุมชนเมือง วิชาพื้นฐาน: ปัจจัยทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจ ที่เอื้ออำนวยให้เมืองดำรงอยู่ <ul style="list-style-type: none"> การอนุรักษ์ การพัฒนาและการฟื้นฟูเมืองอย่างยั่งยืน ไม่ได้กำหนด การอนุรักษ์พลังงาน วิชาเทคโนโลยี: เทคโนโลยีในการประมวลผลและวิเคราะห์ ที่ช่วยกระบวนการออกแบบ <ul style="list-style-type: none"> ไม่ได้กำหนด มิติทางเทคโนโลยีเชิงนวัตกรรมที่จำเป็นต่อการสร้างสรรค์ชุมชนเมือง วิชาสนับสนุน: กำหนดการจัดการ การบริหารชุมชน การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับโครงการพัฒนาเมือง <ul style="list-style-type: none"> การมีส่วนร่วมของประชาชน กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

* ประมวลจากขอบเขตงานเกี่ยวกับวิชาชีพและวิชาการหลากหลายแหล่ง เช่น Bandarin & van Oers (2015); Barnett (2011); Campbell (2012); Coyle (2011); ESCAP, UN (2001); Freedman (2012); Manley (1998); Mitchell (2000); Ritchie & Thomas (2009); Sepe (2013); Wall & Waterman (2010); Watson & Adams (2011) ฯลฯ

** จากระเบียบคณะกรรมการสภาสถาปนิกว่าด้วยการกำหนดวัตถุประสงค์และขอบเขตหมวดวิชาของมาตรฐานวิชาการในสาขาสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2552 และ กฎกระทรวง กำหนดวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2549

สอดคล้องกับข้อเท็จจริงโดยเฉพาะในบทบาทหน้าที่ของสถาปนิกผังเมือง นักผังเมือง รวมทั้งภูมิสถาปนิก ซึ่งต่างมีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญเฉพาะทางในสาขาของตนโดยยังขาดการร่วมคิดร่วมทำด้วยกัน

5.9 ถ้าจะถามว่าแล้วปัญหาของวิชาชีพ 'Urban Design' คืออะไร ที่ทำให้สังคมมีการรับรู้อย่างจำกัด มีจำนวนสถาปนิกผังเมืองหรือนักออกแบบชุมชนเมืองในสัดส่วนที่น้อยมาก ๆ ในการทำงานวิชาชีพ แต่ในสภาพชุมชนเมืองปัจจุบัน มีปัญหามากมายมหาศาลที่รอการแก้ไข หรือมีโครงการมากมายที่ต้องอาศัยความรู้ความสามารถเฉพาะทางทางด้าน 'Urban Design' โดยยังไม่มีความตื่นตัวทางวิชาชีพเท่าที่ควร จากการค้นหาข้อมูลจากหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พบประเด็นคำตอบดังนี้

5.9.1 สภาวิชาชีพยังยึดถือเกณฑ์การกำหนดบทบาทและขอบเขตทางวิชาชีพที่คับแคบและไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์และปัญหาของชุมชนเมืองปัจจุบัน ซึ่งมีการขยายตัวแบบไร้ทิศทาง

5.9.2 ผลจากข้อ 5.9.1 ทำให้สถาบันการศึกษาเปิดสอนหลักสูตรการออกแบบชุมชนเมือง โดยกำหนดหลักสูตรตามเงื่อนไขการพิจารณาอนุมัติ ซึ่งคงมีความล้าหลังและความคับแคบเชิงวิชาการในมิติสถาปัตยกรรมผังเมือง ขาดความครอบคลุมเชิงสาระรอบด้านตามมาตรฐานสาระสากล ซึ่งปัจจุบันได้ก้าวไปไกลสู่การออกแบบในมิติเมืองนวัตกรรม เช่น การออกแบบ 'resilient city' การออกแบบ 'smart city' อันเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มสำหรับ 'livable city'⁴ (Horayangkura, 2017 B) ดังได้กล่าวไว้ในข้อ 4.

5.9.3 เพราะการกลั่นกรองบุคคลเข้าสู่วิชาชีพ ด้วยเกณฑ์ที่คับแคบ จึงได้นักปฏิบัติวิชาชีพสถาปัตยกรรมผังเมืองที่มีศักยภาพจำกัด ในขณะที่การพัฒนาชุมชนเมืองทั่วประเทศไทยต้องการ ‘urban designers’ ที่มีความรู้ความสามารถสูง และหลากหลาย (ตามที่ได้เสนอไว้ในข้อ 5.3) หากสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนได้กำหนดกรอบอัตรากำลังที่สอดคล้องกับความต้องการในการพัฒนาพื้นที่ตามปกติ (ยังไม่รวมถึงการพัฒนาพื้นที่เฉพาะอย่างเช่นพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ฯลฯ) ย่อมเชื่อได้ว่า จะเกิด ‘demand’ ใน ‘urban designers’ อย่างแน่นอน ไม่มีข้อสงสัย แต่ที่ปรากฏว่ายังมีกรอบอัตราที่ว่างอยู่จำนวนมาก ย่อมเข้าใจได้ว่า กรอบอัตรากำลังเหล่านั้นไม่สอดคล้องหรือไม่ตรงกับความรู้ความสามารถของสถาปนิกผังเมืองที่ผ่านการรับรองของสภาสถาปนิกนั่นเอง

5.9.4 อาจเปรียบเทียบปัญหาในข้อ 5.9.3 ได้กับเด็กที่ไม่รู้จักโตที่จะต้องสวมเสื้อของผู้ใหญ่ ปัญหาจึงอยู่ที่ จะต้องปรับแก้เสื้อผ้าให้มีขนาดเล็กลงเพื่อให้พอเหมาะกับการสวมใส่ร่างของเด็ก หรือว่าจะมีการเลี้ยงดูเด็กอย่างดีให้เติบโตพอที่จะสวมเสื้อที่ได้จัดเตรียมไว้ในไม่ช้า เข้าใจได้เลยว่า ทุกวันนี้สภาสถาปนิกกำลังดำเนินการตามกรณีแรก เช่นเดียวกับกรณีที่ผู้จัดการโรงแรมสั่งให้จัดหาเตียงขนาดเล็กกว่ามาตรฐานสำหรับแขกร่างเล็ก ซึ่งมีผลต่อมาตรฐานของโรงแรม แต่ปัญหาที่รับไม่ได้ คงเป็นกรณีตัดขาของแขกที่มาพักที่มีขนาดยาวเกินขนาดของเตียง ซึ่งเป็นกรณีที่สอดคล้องกับกรณีที่หลักสูตรดี ๆ ถูก ‘ปรับลดคุณภาพ’ ให้สอดคล้องกับเกณฑ์ ‘โบราณ’ ที่ยึดถือในการพิจารณาอนุมัติ

5.10 กล่าวได้ว่า ทุกวันนี้ ประเทศไทยยังมีความสับสนในระดับของการพัฒนาในขณะนโยบายรัฐบาลมุ่งสู่การพัฒนาประเทศ 4.0 โดยที่องคคพส่วนใหญ่ยังอยู่ในระดับต้น ๆ (1.0 หรือ 2.0) ดังปรากฏความเหลื่อมล้ำในทุกวงการ รวมทั้งในวิชาชีพสถาปัตยกรรม ทั้งสถาบันการศึกษาและสำนักงานปฏิบัติวิชาชีพในสวนภูมิภาคต่างยังไม่ได้มาตรฐานสากล กล่าวคือ โดยทั่วไปยังขาดแคลนอาจารย์และนักปฏิบัติวิชาชีพที่มีความแข็งแกร่งพอที่จะรองรับโครงการการฝึกปฏิบัติงาน (intern development program) เหล่านี้ย่อมมีผลกระทบต่อการตัดสินใจเดินทางระบบการจัดสอบในระดับสามัญ ภายหลังการฝึกปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการ เพื่อการขอรับใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ แทนระบบการจัดสอบที่ระดับภาคีและการยื่นผลงานออกแบบในระดับสามัญ อย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งนอกจากจะไม่

สอดคล้องกับวิธีการขึ้นทะเบียนวิชาชีพที่เป็นที่ยอมรับในเวทีสากลแล้ว ยังมีส่วนทำให้สถาปนิกไทยมีที่มาที่ไม่แข็งแกร่งตามมาตรฐานในเวทีสากล

6. บทส่งท้าย: สรุปและเสนอแนะ

ภายใต้ความจำเป็นในการปรับแก้และเพิ่มเติมกรอบข้อกำหนดวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการกลั่นกรองบุคคลที่จะเข้าสู่วิชาชีพ จำเป็นที่จะต้องพัฒนาให้มีความชัดเจนในขอบเขตวิชาชีพ พร้อม ๆ กับให้มีความครอบคลุมสาระสำคัญทางวิชาชีพที่สอดคล้องกับสภาวะการณ์ของโลกปัจจุบันที่จะนำไปสู่การสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย โดยมีความสะดวกสบาย ความปลอดภัย รวมถึงการมีผลต่อสุขภาพที่ดี และความยั่งยืน ด้วยการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมรองรับวิถีชีวิตชุมชนเมืองในการอยู่อาศัย การทำงาน และพักผ่อนในชีวิตประจำวัน เชื่อได้ว่า หากนักออกแบบชุมชนเมืองที่มีศักยภาพได้มีบทบาทในการวางแผนการเชื่อมต่อการเดินทาง คงไม่เกิดปัญหาขยับเขยื้อนในการเดินทางตามที่เป็นอย่าง ดังเช่นในกรณีการขาดการเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้าเตาปูน กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ หรือการเชื่อมต่อระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิกับสนามบินดอนเมือง เป็นต้น

บทบาทดังกล่าวแสดงถึงศักยภาพพื้นฐานของสถาปนิกผังเมืองหรือนักออกแบบชุมชนเมืองโดยทั่วไป ซึ่งมีความจำเป็นต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต มากกว่าศักยภาพด้านเทคนิคเฉพาะ ๆ ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เพราะต้องเป็นการมุ่งตอบโจทย์การสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยแบบยั่งยืน การควบคุมควรอยู่ที่การควบคุมให้มีผู้ปฏิบัติที่มีความรู้ความสามารถทางวิชาชีพอย่างครอบคลุมในศาสตร์และศิลป์ในการสร้างสรรค์ชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัย ทั้งในการปรับปรุงคุณภาพของชุมชนเมือง และการสร้างเมืองใหม่/ เมืองบริวาร มากกว่าการควบคุมความสามารถพิเศษในการวางผังพื้นที่เฉพาะ เช่น พื้นที่ที่มีการจัดรูปที่ดิน หรือการจัดสรรที่ดิน ฯลฯ ซึ่งต้องเป็นไปตามกฎหมายเฉพาะและโอกาสเฉพาะอยู่แล้ว

สภาพลະລ້າລະລັງที่ได้กล่าวมาในที่นี้ย่อมไม่เป็นผลดีต่อการมุ่งเป้าสู่ประเทศไทย 4.0 หากจะปล่อยให้ส่วนน้อยถึงส่วนเด่นให้ต่ำลง ดังเช่นที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ และดูเหมือนว่าทุกวงการก็มีสภาพการณ์เช่นเดียวกันนี้ อย่างไรก็ตาม คงไม่มีใครคิดที่จะดับฝันการยกระดับประเทศไทย สู่การ

เป็นประเทศพัฒนาแล้วในโลก ...ก่อนอื่นคงต้องปรับเปลี่ยนตนเองเป็นผู้วิพากษ์สังคมและตนเอง เพื่อร่วมกันปรับเปลี่ยนสังคมปรนัย (สังคมสำเร็จรูป สังคมที่ไม่มีความคิดเห็น) สู่สังคมที่ผู้คนรู้จักตั้งคำถาม วิพากษ์วิจารณ์ เติบโตสู่การต่อยอดและสร้างสรรค์นวัตกรรม ก็คงต้องเริ่มต้นที่ระบบการศึกษาของไทยที่จะต้องส่งเสริมการสร้างอัตลักษณ์ มีความเป็นอัตนัยมากขึ้น⁵ เมื่อนั้น จึงจะเกิดปฏิกิริยทางนวัตกรรมที่นำไปสู่ประเทศไทย 4.0 โดยเฉพาะนวัตกรรมที่จะเกิดขึ้นในระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกแห่งนวัตกรรม (Eastern Economic Corridor of Innovation) ซึ่งส่วนหนึ่งจะเป็นผลงานสร้างสรรค์ของนักออกแบบชุมชนเมืองที่มีคุณภาพสูง

คงหนีไม่พ้นที่สถาบันการศึกษาจะต้องสร้างคนที่ใฝ่รู้ และมีศักยภาพสูง ที่จะออกไปมีบทบาทนำในการปฏิบัติวิชาชีพ ที่เป็นการตอบโจทยความต้องการของสังคมที่สำคัญ คือการมีส่วนร่วมในงานของรัฐที่เกี่ยวกับงานวางแผนเมืองทุกระดับและงานพัฒนาเมือง รวมถึงการอนุรักษ์ภูมิปัญญาท้องถิ่น การจัดให้มีพื้นที่สาธารณะสำหรับกิจกรรมชุมชนเมืองที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการ (ตามมาตรา ๗๒ (๒) และมาตรา ๕๗ (๑) รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐) นี่คือนักวิชาการวิชาชีพที่สภาสถาปนิกมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมให้เกิดผลสำเร็จ...

Notes

- ¹ “We always look ahead. For 2016’s Design Forecast, we challenged ourselves to look out 10 years. ...For 2016, we asked our global teams to consider how people will live, work and play in the cities of 2025” from the Co-CEOs. (Gensler Annual Report, 2016, p. 1)
- ² งานทั้ง 5 ด้าน เป็นผลสรุปจากการวิจัยผ่านการทำแบบสอบถามในโครงการ แผนยุทธศาสตร์การเตรียมพร้อมรับมือการเปลี่ยนแปลงในกรุงเทพฯ ระยะที่ 1 (ก.ย. 2557 – มี.ค. 2559) โดยมี ดร. ศุภชัย ตันติคมน์ ในฐานะ ‘Bangkok Chief Resilience Officer’ เป็นหัวหน้าโครงการ
- ³ เฉพาะการลดก๊าซเรือนกระจก เป็นเงื่อนไขที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามที่ได้ให้คำมั่นสัญญากับประชาคมโลกในการประชุม COP21 ที่กรุงปารีสว่าจะลดให้ได้ร้อยละ 20-25
- ⁴ อ่านเกี่ยวกับเมืองน่าอยู่อาศัยและเมืองหลากหลายมิติอีกมากมายใน Horayangkura (2017 B)
- ⁵ Pongpipatanapun (2017) ได้ยกบทวิเคราะห์จากนิวยอร์กไทม์ ที่กล่าวถึงต้นเหตุแห่งความขัดแย้งในสังคมไทยในปัจจุบันว่า เป็นเพราะระบบการศึกษาที่ผิดพลาดของไทย ที่นำไปสู่ปัญหาความยุติธรรมในสังคม

References

- Altoon, R. A., & Auld, J. C. (2011). *Urban transformation: Transit oriented development and the sustainable city*. Mulgrave, Victoria, Australia: The Image Publishing Group.
- Barnett, J. (2011). *City design: Modernist, traditional, green and systems perspectives*. London: Routledge.
- Bandarin, F., & van Oers, R. (Eds.). (2015). *Reconnecting the city: The historic urban landscape approach and the future of urban heritage*. Singapore: Markono Print Media.
- Beall, J. (Ed.). (1997). *City for all*. London and New Jersey: Zed Books.
- Campbell, T. (2012). *Beyond smart cities: How cities network, learn and innovate*. Glasgow: Bell & Bain.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public places - urban spaces*. London: Architectural Press.
- Coyle, S. (2011). *Sustainable and resilient communities. A comprehensive action plan for towns, cities and regions*. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons.
- Deakin, M. (Ed.). (2014). *Smart cities: Governing, modelling and analysing the transition*. London: Routledge.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Washington, D.C.: Island Press.

- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations [ESCAP, UN]. (2001). *Traffic and transportation for sustainable environment, mobility and access: Application of a comprehensive and integrated approach to policy development in the Rattanakosin area of Bangkok*. New York: United Nations, in cooperation with Bangkok Metropolitan Administration.
- Freedman, M. (2012). What is urban design and why do we need it now? In V. Horayangkura, *International and Thai perspectives on urban design in the 21st century*. Pathumthani: Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University.
- Gensler Annual Report. (2016). *Design forecast 2016: Live work play*. n.p.: n.d.
- Grossman, N. (Editor-in-Chief). (2015). *Thailand's sustainable development: Sourcebook-issues & information. Ideas & Inspiration* (pp. 78-81). Bangkok: Editions Didier Millet (EDM).
- Horayangkura, V. (2011). Creating a living urban environment: Unseen problems and possible solutions. *Journal of Architectural/Planning Research and Studies*, 8(2), 9-26.
- Horayangkura, V. (2017 A, March 9). Trapping advancement: Legal constraints and stepping towards being a developing country. *Daily News*, p. 10.
- Harayangkura, V. (2017 B). Urban design and development: Towards creating livability. JE-D, *Journal of Environmental Design*, 3(2), 1-23.
- Jacob, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- Jamieson, W. (2012). The urban design and tourism interface: The complementary role of urban design in tourism development. In V. Horayangkura, W. Jamieson, & P. Mallikamarl (Eds.), *The design and development of sustainable cities: International and Thai perspectives on urban design in the 21st century*. Pathumthani: Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University.
- Kulachol, K. (2002). What is urban design: A follow-up search for the answer in 40 years. Nakhon Pathom: Silpakorn University Printinghouse.
- Lang, J. (1994). *Urban design: The American experience*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Maneewan, N. (2017, April 6). 'Ananda' in favor of Japanese model in fast moving towards developing a smart city. *Daily News*, p. 6.
- Manley, S. (1998). Creating accessible environment. In C. Greed, & M. Roberts (Eds.), *Introducing urban design* (pp. 153-167). London: Longman.
- Mitchell, W. J. (2000). Designing the digital city. In T. Ishida & K. Isbister (Eds.), *Digital cities*. Heidelberg, Germany: Springer.
- Pongpipatanapun, P. (2017). Instant society. *Sayamrath (Siam State)*, 67(23288), p. 12.
- Ritchie, A., & Thomas, R. (2009). *Sustainable urban design: An environmental approach*. London: Taylor & Francis.
- Rode, P. (2013). Trends and challenges: Global urbanization and urban mobility. In Institute for Mobility Research (IFMD) (Ed.), *Megacity mobility culture: How cities move on in a diverse World* (pp. 3-22). Retrieved from <https://ebookcentral.proquest.com/lib/thammasat-ebooks/reader.action?docID=1082835>.
- Rowley, A. (1994). Definitions of urban design: The nature and concern of urban design. *Planning Practice and Research*, 9(3), 179-197.
- Sepe, M. (2013). *Planning and place in the city: Mapping place identity*. Hampshire: Ashford Colour Press.
- Tyler, N., & Ward, R. M. (2011). *Planning and community development: A guide for the 21st century*. New York: W.W. Norton & Company.

Wall, E., & Waterman, T. (2010). *Urban design*. Singapore: AVA Publishing.

Watson, D., & Adams, M. (2011). *Design for flooding: Architecture, landscape and urban design for resilience to flooding and climate change*. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons.

