

## Book Review:

# Happy City เปลี่ยนโฉมชีวิตด้วยการออกแบบเมือง

## (Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design)

Author: Charles Montgomery (2019)

Translator: Pinda Pisitbut

Bangkok, Thailand: broccoli: 400 p.

Reviewed by: Santirak Prasertsuk

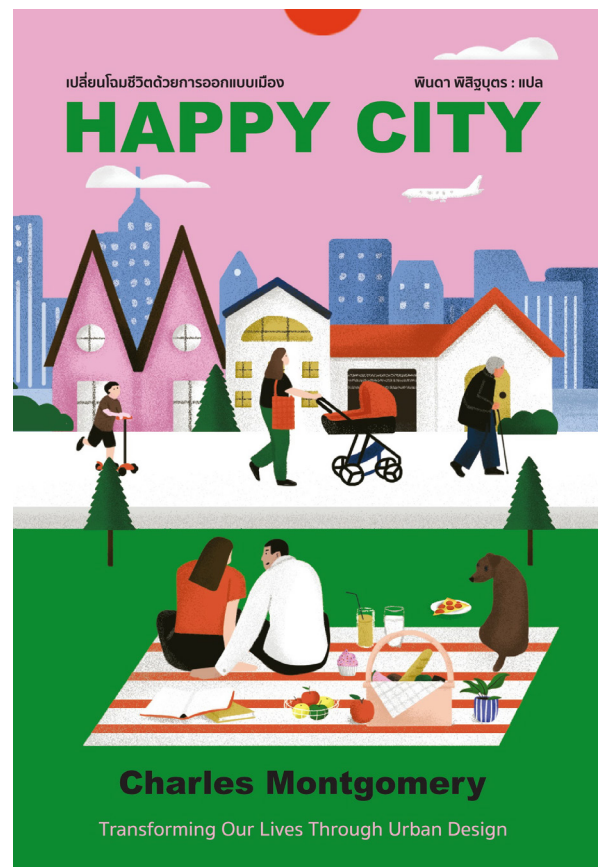
Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University, Pathumthani 12121, Thailand

e-mail: santirak@ap.tu.ac.th

Received 2/6/2020 Revised 8/6/2020 Accepted 12/6/2020

‘เมือง’ (city) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับผู้คนจำนวนมากที่อยู่ร่วมกันในการทำกิจกรรมต่าง ๆ และมีความเปลี่ยนแปลง (transformation) มาอย่างยาวนานกว่าห้าพันปีนับตั้งแต่มนุษย์เริ่มละทิ้งวิถีชีวิตแบบดั้งเดิมที่เป็นผู้ล่าสัตว์และเก็บของป่า (hunter-gatherer) มาตั้งถิ่นฐานเป็นหลักแหล่งตั้งแต่เริ่มตั้งบ้านเรือนในถ้ำ จากนั้นเริ่มเกิดการขยายตัวเป็นหมู่บ้านหรือชุมชนขนาดเล็กพร้อมทั้งพัฒนาระบบการเกษตรและเลี้ยงสัตว์ควบคู่ไปด้วย และกลายเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่และซับซ้อนมากขึ้นตามกาลเวลา โดยมีการคิดระบบและกฎกติกาในการอยู่ร่วมกันต่าง ๆ เช่น การแบ่งลำดับชั้นแรงงาน ความแตกต่างของชั้นวรรณะ การฝึกฝนการสู้รบ การสถาปนาสถาบันสูงสุดที่ต้องเคารพ การเลี้ยงสัตว์ และการใช้แรงงานทาส เป็นต้น (Mumford, 1961, pp.5-15) จึงกล่าวได้ว่าอารยธรรม (civilization) นั้นเริ่มต้นขึ้นจากเมือง เมื่อวิทยาการและเทคโนโลยีมีความก้าวหน้ามากขึ้นเรื่อย ๆ และส่งผลต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ในทุกมิติ เมืองจึงมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบตามไปด้วย ดังนั้นเมืองจึงเป็นเครื่องมือหนึ่งที่สะท้อนวิถีชีวิตของผู้คนในเมืองนั้นได้เป็นอย่างดี

หนังสือ Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design เขียนโดย ชาร์ลส์ มอนต์โกเมอรี (Charles Montgomery) ผู้เชี่ยวชาญด้านปัญหาเมืองชาวแคนาดา ในปี ค.ศ. 2013 เป็นงานเขียนที่วาดด้วยแนวคิดเรื่อง ‘เมืองแห่งความสุข’ (happy city) คือเมืองซึ่งทุกคนไม่ได้มีวิถีชีวิตอย่างโดดเดี่ยวแยกตัวเองออกจากโลกภายนอกเหมือนเมืองใหญ่ร่วมสมัยทั่วไป แต่เป็นเมืองที่ทุกคนอยู่ร่วมกับผู้อื่นและธรรมชาติแวดล้อมอย่างรื่นรมย์ มีความทุกข์ยากน้อยลง มีสุขภาพที่ดีขึ้น เป็นเมืองที่มอบ



อิสระภาพในการอยู่อาศัย การเดินทาง และการสร้างชีวิตตามที่ตนต้องการ และในท้ายที่สุดคือเป็นเมืองที่มีความยืดหยุ่น สามารถรองรับเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันได้เป็นอย่างดี ทั้งปัญหาทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อม (2562: 54-55) กล่าวได้ว่าแนวคิดดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง ‘เมืองมีชีวิต’ ของ จาน เกย์ล (Jan Gehl) นักผังเมืองชาวเดนมาร์ก ผู้ที่เห็นว่าเมืองคือพื้นที่สำหรับผู้คนมาปฏิสัมพันธ์กัน มีประสบการณ์ร่วมกับผู้อื่น ซึ่งต่างจาก

เมืองที่ไร้ชีวิตชีวาหรือเมืองที่มีแต่อาคารสวยงามแต่ปราศจากกิจกรรมที่สร้างประสบการณ์และแรงบันดาลใจ (Gehl, 2013, pp. 29) ซึ่งเกย์ลิกเป็นนักทฤษฎีและปฏิบัติที่ถูกอ้างอิงถึงบ่อยครั้งในหนังสือเล่มนี้เช่นเดียวกัน

แนวคิดเรื่องเมืองแห่งความสุขนี้ไม่ได้เป็นเรื่องใหม่แต่อย่างใด มอนต์โกเมอริกกล่าวว่าเมืองแห่งความสุขมีปรากฏให้เห็นตั้งแต่ในอดีตกาลตั้งแต่สมัยกรีกโบราณ ชาวกรีกเคยตั้งคำถามเพื่อหาคำตอบถึงนิยามของ 'ความสุข' และยกแนวคิดเรื่องความสุขของมนุษย์เป็นจุดมุ่งหมายของชีวิตเป็นพิเศษ จากจุดมุ่งหมายนี้ทำให้เกิดรูปแบบของนครรัฐในสมัยกรีกที่เรียกว่า 'โพลิส' (polis) ขึ้น โดยเป็นพื้นที่หรือเมืองที่เชื่อมโยงการเมือง สังคม วัฒนธรรมของผู้คนเข้าด้วยกัน (2562: 28-30) ในสมัยกรีกนี้ นักปรัชญากรีกหลายท่านเริ่มนำเสนอแนวคิดเรื่องเมืองในอุดมคติต่อสาธารณชน เช่นงานเขียนเรื่อง 'อุดมรัฐ' (The Republic) ของเพลโต (Plato) เมื่อ 375 ปีก่อนคริสตกาล ซึ่งกล่าวถึงต้นแบบของรัฐในอุดมคติหรือรัฐสมบูรณแบบที่ปกครองด้วยรัฐบาลเผด็จการผู้ทรงปัญญาและชอบธรรม ประชาชนธรรมดาต้องสละสิทธิทางการเมืองและอิสรภาพเพื่อแลกกับเสถียรภาพ (Robinson, 2012, pp. 112-125) เป็นต้น หลังจากอารยธรรมกรีกสิ้นสุดลง เมืองได้มีการพัฒนาการทางรูปร่างเรื่อยมาตามกาลไกลของเวลาทางประวัติศาสตร์ เช่นเมืองในสมัยกลางมีการสร้างโบสถ์เพื่อเป็นศูนย์กลางของชุมชน และสร้างความหมายที่เชื่อมโยงเมืองเข้ากับสวรรค์ (2562: 33) หรือพระราชวังหลวงกลายเป็นพื้นที่รวมความบันเทิงสาธารณะของเมืองในคริสต์ศตวรรษที่ 18 (2562: 35)

อย่างไรก็ตาม มอนต์โกเมอริกกล่าวอย่างไม่ปิดบังว่าเมืองเริ่มก้าวถอยออกจากความเป็นเมืองแห่งความสุขตั้งแต่เกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมในปลายคริสต์ศตวรรษที่ 18 ขึ้น ซึ่งเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของผู้คนและรูปแบบของเมืองไปอย่างไม่มีวันย้อนกลับ เมืองกลายเป็นพื้นที่แออัดหนาแน่นและเป็นศูนย์รวมของกิจกรรมหลายรูปแบบ จนเป็นแหล่งบ่มเพาะปัญหาสมัยใหม่มากมาย เช่น อาชญากรรม อุบัติเหตุ โรคระบาด ฯลฯ ในช่วงต้นของคริสต์ศตวรรษที่ 20 แนวคิดเรื่องการพัฒนาเมืองโดยความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชนก่อให้เกิดรูปแบบของเมืองสมัยใหม่ (modern city) เมืองสมัยใหม่เริ่มถูกแบ่งแยกเป็นส่วนย่อย ๆ ตามประเภทของการใช้สอยพื้นที่เชิงเดี่ยว เช่นพื้นที่สำหรับอยู่อาศัย พื้นที่ทำงาน พื้นที่ย่านศูนย์การค้าขนาดใหญ่ พื้นที่อุตสาหกรรม ฯลฯ โดยพื้นที่เหล่านี้ถูกวางผังกระจายตัวรอบศูนย์กลางของเมือง

เกิดเป็นชานเมืองแบบขยาย (sprawl) หรือ 'เมืองแบบกระจายตัว' (dispersed city) ขึ้น เมืองรูปแบบนี้ต้องพึ่งพารถยนต์เป็นปัจจัยหลักในการเดินทางจากพื้นที่หนึ่งไปอีกพื้นที่หนึ่งอันห่างไกลด้วยทางหลวงที่ถูกสร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวก ภายใต้การสนับสนุนทั้งในทางลับและในทางแจ้งจากนักธุรกิจ นักเศรษฐศาสตร์ นักการเมือง และสถาปนิกจำนวนมาก กรณีที่มีชื่อเสียงได้แก่ เลอ กอร์บูซีเยร์ (Le Corbusier) ผู้ที่นำเสนอแนวคิดการวางผังเมืองแบบตารางซูเปอร์บล็อก (superblocks) ในเมืองปารีส ในโครงการ Ville Radieuse โดยรื้อถอนอาคารเก่าริมแม่น้ำ และสร้างอาคารสูงที่มีผังรูปกากบาทจำนวนมากแทนในพื้นที่นั้น (Frampton, 1992, pp. 178-185) สถาปนิกอีกท่านหนึ่งคือ แฟรงก์ ลอยด์ ไรต์ (Frank Lloyd Wright) เคยนำเสนอโครงการต้นแบบเมืองบรอดเอเคอร์ (Broadacre City) ในพื้นที่ชานเมืองสหรัฐอเมริกา โดยเป็นเมืองที่ผู้คนใช้รถยนต์ในการเดินทางเชื่อมต่อไปยังส่วนอื่นของเมือง ไรต์เห็นว่าเทคโนโลยีและการกระจายตัวของเมืองจะส่งเสริมเสรีภาพ ประชาธิปไตย และการพึ่งพาตนเอง (Frampton, 1992, pp. 190-191)

หนังสือเล่มนี้ได้ชี้ให้เห็นปัญหาของเมืองแบบกระจายตัวซึ่งเกิดขึ้นมากมายในประเทศสหรัฐอเมริกา และในเมืองสมัยใหม่ทั่วโลกที่ดำเนินในรูปแบบเดียวกัน เพราะส่งผลให้การใช้พลังงานและเวลา ต้นทุนในการบริหารจัดการและดูแลของรัฐ ค่าใช้จ่ายของผู้อยู่อาศัย และมลพิษเพิ่มมากขึ้นอย่างมหาศาล และยิ่งเมืองกระจายตัวมากเท่าใด ปฏิสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างผู้คนลดหล่นมากเท่านั้น ผู้เขียนเน้นย้ำปัญหาเหล่านี้โดยนำเสนอกรณีตัวอย่างทั้งในเชิงกายภาพของพื้นที่ และในระดับปัจเจกบุคคลที่ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบชีวิตประจำวันไปตามเมืองที่อาศัยอยู่ จนเขาเหล่านั้นต้องเผชิญกับปัญหาและสูญเสียหลายสิ่งในชีวิตไป เช่นความสัมพันธ์ของสมาชิกในครอบครัวที่ห่างเหินมากขึ้น ปัญหาทางอารมณ์ที่ก่อตัวเพิ่มขึ้น ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินที่ลดลง เป็นต้น นอกจากนี้ ผู้เขียนยังกล่าวถึงความล้มเหลวของงานออกแบบโดยสถาปนิกที่มีชื่อเสียงหลายโครงการที่ถูกอ้างอิงอยู่เสมอ ตัวอย่างหนึ่งคืองานวางผังเมืองบราซิลเลีย (Brasilia) โดยสถาปนิก ออสการ์ นีเมเยอร์ (Oscar Neimeyer) ซึ่งเป็นเมืองที่มีระบบผังสมัยใหม่แยกพื้นที่ใช้งานและทางสัญจรต่าง ๆ อย่างเป็นระบบและเรียบง่าย แต่ไม่ได้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของผู้คนแบบดั้งเดิมที่คุ้นชินกับความไร้ระเบียบและความรื่นรมย์บนท้องถนน (2562: 114-115)

อย่างไรก็ตาม หนังสือเล่มนี้ได้นำเสนอการแก้ไข ปัญหาของเมืองสมัยใหม่เพื่อเปลี่ยนกลับไปเป็นเมืองแห่ง ความสุขอีกครั้ง เช่นการสร้างพื้นที่เพื่อกลับมาอยู่รวมใกล้ ชิดกันอีกครั้ง การเสริมธรรมชาติหรือพื้นที่สีเขียว การสร้าง ความหนาแน่นที่หลากหลายและความหลากหลายที่ หนาแน่น การส่งเสริมการเคลื่อนที่ที่สะดวก การสร้างความ เป็นธรรมสำหรับทุกคน ฯลฯ ผ่านกรณีศึกษาจริงที่ประสบ ความสำเร็จในหลายพื้นที่ ตัวอย่างที่โดดเด่นเช่นเมือง โบโกตา (Bogota) ประเทศโคลัมเบีย ซึ่งถูกกล่าวถึงตั้งแต่บทแรก (2562: 9-16) โบโกตาเป็นรูปธรรมของความมุ่งมั่นในการ เปลี่ยนเมืองซึ่งเคยเต็มไปด้วยอาชญากรรมและความ ยากจนให้เป็นเมืองแห่งความสุข นายเทศมนตรี เอ็นริเก้ เปญาโลซ่า ผลักดันนโยบายให้เมืองเป็นมิตรกับคนเดินเท้า และจักรยานหลังจากที่เคยถูกรอกรอด้วยรถยนต์และ ภัยอันตรายมาหลายทศวรรษ โดยสร้างทางจักรยาน สวน สาธารณะ และลานคนเดินจำนวนมาก ตลอดจนสร้างระบบ ขนส่งมวลชนที่สร้างมลพิษน้อยลง และยังสร้างสรรค์ นโยบายลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีชื่อเสียงคือ ‘วันปลอด รถยนต์’ นโยบายและการปฏิบัติที่จริงจังนี้ทำให้โบโกตา เป็นทั้งต้นแบบของเมืองแห่งความสุขและเป็นตัวอย่างของ เมืองสีเขียวที่ปล่อยคาร์บอนต่ำอีกด้วย

นอกจากตัวอย่างโครงการระดับเมืองขนาดใหญ่อีก มากมาย เช่นในประเทศแคนาดา ฝรั่งเศส เดนมาร์ก เกาหลีใต้ ในหนังสือแล้ว ผู้เขียนยังได้กล่าวถึงโครงการเล็ก ๆ ภายใต้อิทธิพลของเมืองแห่งความสุข ซึ่งเริ่มต้นจากบุคคล เพียงคนเดียวที่มองเห็นปัญหาของชุมชนแวดล้อมในชีวิต ประจำวัน คนเหล่านั้นลงมือทำกิจกรรมซึ่งตามมาด้วย ความร่วมมือจากผู้คนในชุมชน จนประสบความสำเร็จใน การสร้างชุมชนเมืองที่ผู้คนมีปฏิสัมพันธ์กันแนบแน่นและ มีความสุข โดยที่พวกเขาไม่ได้เป็นสถาปนิกหรือนัก ผังเมืองแต่อย่างใด เป็นแค่เพียงบุคคลธรรมดาสามัญที่ลุก ขึ้นมาเปลี่ยนแปลงเมืองด้วยความคิดสร้างสรรค์และความ

ตั้งใจ บางคนเริ่มต้นจากปัญหาของการที่จักรยานไป โรงเรียน ขณะที่บางคนถูกรบกวนการนอนหลับจากเสียง แตรรถยนต์จนตัดสินใจลุกขึ้นมาแก้ไข ฯลฯ

ยิ่งไปกว่านั้น หนังสือเล่มนี้ได้สอดแทรกงานวิจัยที่ เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมและการใช้พื้นที่ทั้งส่วนตัวและ สาธารณะจำนวนหนึ่ง อีกทั้งเปิดเผยให้เห็นความเข้าใจผิด จำนวนมากที่เกี่ยวกับทิศทางการพัฒนาเมือง ตัวอย่างที่ น่าสนใจเช่น ความเข้าใจในเชิงเศรษฐศาสตร์ว่าผู้คนส่วน ใหญ่จะยอมเดินทางไกลหากได้รับผลประโยชน์มากกว่า เช่นบ้านราคาถูกและมีขนาดใหญ่กว่าบ้านในเมือง ใต้รับ ค่าตอบแทนสูงกว่า ค่าใช้จ่ายลดลง แต่ในความเป็นจริง กลับพบว่า ยิ่งเดินทางไกลมากขึ้นเท่าไร ความสุขจะยิ่งลด น้อยลงเท่านั้น และค่าใช้จ่ายในการเดินทางและเวลาที่สูญ เสียไปกลับเพิ่มมากยิ่งขึ้น (2562: 104)

ถึงแม้ว่าหนังสือ *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design* เล่มนี้ไม่ได้เป็นตำรา หรือคู่มือพื้นฐานในการออกแบบเมืองหรือชุมชนอย่าง เป็นขั้นตอน การจัดลำดับความต่อเนื่องของเนื้อหาใน แต่ละบทไม่เป็นไปตามลำดับต่อเนื่องเช่นตำราวิชาการ ทั่วไป อีกทั้งไม่มีภาพประกอบใด ๆ ที่เสริมเนื้อหา แต่เป็น หนังสือที่สามารถอ่านได้ทั้งแบบเชิงวิชาการหรืออ่านแบบ เพลิดเพลิน ภายใต้การดำเนินเรื่องราวด้วยข้อมูลเชิงสถิติ จำนวนมากที่ทำให้เห็นภาพในประเด็นต่าง ๆ ได้ชัดเจน สำนวนการเขียนที่ไหลลื่นและกระตุ้นให้ผู้อ่านขบคิดตาม ในทุกหน้า เนื้อหาที่ร่วมสมัย และกรณีศึกษาในหลายพื้นที่ รวมถึงบุคคลที่มีตัวตนอยู่จริงมากมาย ไม่จำเป็นต้องเป็น สถาปนิกก็สามารถอ่านหนังสือเล่มนี้ได้อย่างเท่าเทียมกัน เพราะการสร้างสรรค์เมืองแห่งความสุขนั้นเป็นเรื่องของ ทุกคน

## References

- Frampton, K. (1992). *Modern Architecture: A Critical History*. London: Thames and Hudson.
- Gehl, J. (2013). *Life Between Buildings* (Pakhanan Senakhan Rungsaeng, trans.). Bangkok: Li-Zenn.
- Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Robinson, D. (2012). *Introducing Plato* (Patrarat Suwanwattana, trans.). Bangkok: Foundation for Children.

