

การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง: สู่อการสร้างสรรค์ ความน่าอยู่อาศัย

Urban Design and Development: Towards Creating Livability

วิมลสิทธิ ทรายางกูร¹

Vimolsiddhi Horayangkura

บทคัดย่อ

บทความนี้มุ่งเสนอให้มีการเปลี่ยนแปลงในการศึกษาและวิชาชีพ การออกแบบชุมชนเมือง หรือสถาปัตยกรรมผังเมือง จากสาระสำคัญในแนวปฏิบัติเดิมๆ ที่พัฒนามาจากพื้นฐานวิชาการทางสถาปัตยกรรม วิชาการทางการผังเมือง และวิชาการทางภูมิสถาปัตยกรรม สู่วิชาสหวิทยาการ (multidiscipline) ที่ให้ความสำคัญการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง ซึ่งเป็นเรื่องของ “คน” “เมือง” และ “วิถีชีวิต” ของคนเมือง โดยมาจากกระบวนการวางแผน (planning) การออกแบบ (design) และการพัฒนาให้เป็นจริง (implementation) พร้อมกันนี้ จำเป็นต้องเร่งรัดให้สภาสถาปนิกดำเนินการให้มีโอกาสการใช้ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพตามเกณฑ์มาตรฐานสำหรับงานออกแบบชุมชนเมือง พร้อมกับการเปิดตำแหน่งใน กพ. และ อปท. ตามภาระหน้าที่ในการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง และให้กำหนดขอบเขตวิชาชีพให้ชัดเจน และครอบคลุมมากกว่าที่ได้บัญญัติไว้

นอกจากนี้ ยังได้นำเสนอสาระสำคัญเกี่ยวกับโอกาสที่เปิดกว้างสำหรับวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองในหลากหลายมิติ รวมทั้งการตอบโจทย์ของโลกที่ได้เปลี่ยนไป เพื่อเคลื่อนตัวสู่วิชาชีพในเวทีสากล ในบทสรุปได้ชี้ไปที่ประเด็นการยกระดับวิชาการและวิชาชีพ การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง และให้ตอบรับกับปัญหาของโลกอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างเร่งด่วน (accelerated urbanization) ซึ่งเป็นเรื่องนอกเหนือสาระสำคัญของ ‘สถาปัตยกรรมผังเมือง’

คำสำคัญ: การเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างเร่งด่วน, การออกแบบชุมชนเมือง, การพัฒนาให้เป็นจริง

¹ ศาสตราจารย์ ระดับ 11 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Abstract

This article focuses on the induction of academic as well as professional changes in paradigm from traditional design practice, based on the essences of architecture, urban planning and landscape design, towards multidisciplinary approach. It covers multiple factors of urbanization as dominated by 'people', 'city' and 'ways of life' and unfolded in the processes of planning, design and implementation. Further expectations for professional upheaval are firstly on the materialization of the application of professional license in accordance with urban design practical standards. Secondly, the provision of urban design and development service envisioned as a professional position should be officially installed in various central and local hiring system. The scope of professional practice should be redefined with more comprehensive entities in comparison with precedents.

In addition, it includes broader aspects of professional opportunity in urban design and development. It also attempts to be responsive to the changing global issues in moving towards international arena. In conclusion, the stress is on the upheaval of both academic concern and professional practice and to be more responsive to the global accelerated urbanization issues which are beyond the traditional practice of 'Urban Design'.

Keywords : accelerated urbanization, urban design, implementation

ความนำ (Prologue)

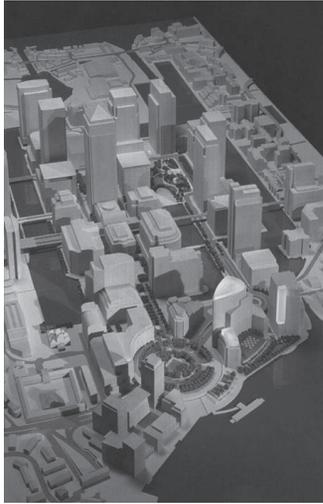
บทความนี้มีสาระสำคัญส่วนหนึ่งที่ได้นำเสนอในการเสวนาของสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย เรื่อง “ทิศทางและอนาคต ของ urban design and development ของเมืองไทย” ในงานสถาปนิก 59 เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2559 โดยที่ยังมีสาระอีกส่วนหนึ่งที่ควรจะได้มีการขยายความเพื่อการสร้างความเข้าใจร่วมกันด้วยความชัดเจนมากยิ่งขึ้น จึงได้นำรวมเสนอในบทความนี้ เพื่อผู้อ่านที่ยังไม่คุ้นเคยกับเรื่อง “การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง” ซึ่งยังคงเป็นเรื่อง ‘ใหม่’ สาระสำคัญของบทความนี้มุ่งชี้ให้เห็นถึงลักษณะสหวิทยาการของศาสตร์ (multidisciplinary) ที่จำเป็นต้องก้าวข้ามความเข้าใจและแนวปฏิบัติเดิมๆ เกี่ยวกับการออกแบบชุมชนเมือง (traditional urban design) (Horayangkura, 2014)

สิ่งที่ท่านอาจารย์ป่วย อังภาภรณ์ อดีตรองอธิการบดีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้กล่าวถึง ‘ความดี ความงาม และความจริง’ ที่เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการสร้างสรรค์ การมีความหลากหลายนับเป็นความงามประการหนึ่ง ความจริงที่ว่าระบบทุนนิยมจะอยู่ได้ก็ต่อเมื่ออยู่ในแวดวงของผู้มีศีลธรรมอย่าง อัดัม สมิท (Adam Smith) นักเศรษฐศาสตร์การเมืองได้วางหลักการไว้ เช่นเดียวกันสำหรับระบอบประชาธิปไตย ก็ต้องพัฒนาไปพร้อมกับธรรมาธิปไตย ความจริงที่ไม่อาจปฏิเสธได้ก็คือ นักสร้างสรรค์มักเป็นนักทำลายสภาพแวดล้อมพร้อมกันไปด้วย คำตอบจึงอยู่ที่ความสมดุลในงานวางแผน งานออกแบบ และงานพัฒนาที่นำไปสู่ความยั่งยืน จากปัจจัยหลากหลายของศาสตร์ที่จะต้องนำมาพิจารณาในเชิงบูรณาการ ซึ่งก็พบความจริงในอีกประการหนึ่งที่ว่า ขอบเขตทางวิชาการยังขาดความชัดเจน ทั้งที่ซ้อนทับกันอยู่แล้วและที่ยังจะต้องนำมาร่วมพิจารณาเพิ่มขึ้นตามพัฒนาการของศาสตร์การออกแบบพัฒนาชุมชนเมือง

ความจริงที่สำคัญกว่ามีว่า トラบใดที่คนในสังคมยังไม่เข้าใจคุณค่า และไม่เห็นประโยชน์ที่พึงได้รับจากวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (รวมทั้งจากวิชาชีพสถาปัตยกรรมก็เช่นกัน) มากไปกว่าสิ่งที่พึงได้รับจาก ‘คนเขียนแบบและพวกศิลปิน (draftmen and those artists)’ ก็เป็นอันว่า เขาคิดว่าเขาสามารถเสนอความคิดได้เองในการคิดสร้างถนน 6 ช่องทางจราจรเลียบบสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งนับเป็นเรื่องผิดพลาดซ้ำชั้นอีก ความจริงข้อนี้นำไปสู่ความจำเป็นในการสร้างคุณค่าในวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง

สาระสำคัญที่ผ่านมาและปัญหาที่ต้องแก้ไข (Past Profile and Problems to Be Tackled)

Urban Design หรือการออกแบบชุมชนเมือง เป็นวิชาการที่ได้ก่อตัวและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ภายหลังการพัฒนามาร่วมครึ่งศตวรรษ เริ่มมีความชัดเจนเป็นศาสตร์ (discipline) (Lang, 1994; Kulachol, 2002) ที่มีพื้นฐานจากวิชาการทางสถาปัตยกรรม (architecture) วิชาการด้านการผังเมือง (urban planning) และวิชาการด้านภูมิสถาปัตยกรรม (landscape architecture) งาน urban design ยังคงเป็นการพัฒนาพื้นที่เฉพาะโดยเฉพาะที่เป็นบล็อก (ภาพที่ 1) หรือตามพื้นที่ชายขอบ (edge) การจัดกลุ่มอาคารและที่ว่างเพื่อการสร้างพื้นที่สาธารณะ (public space) ในแนวทาง ‘place-making’ ร่วมกับงานการอนุรักษ์ (conservation) พื้นที่ที่มีคุณค่าทางวัฒนธรรมเป็นสำคัญอย่างต่อเนื่อง (Cohen, 2001; Larkham, 1996) อย่างไรก็ตาม สาระเหล่านี้จัดได้ว่าเป็นงานในแนว “traditional urban design” ที่ไม่เป็นการเพียงพอต่อการรองรับปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน



ภาพที่ 1 ผังแม่บทท่าเรือ Canary กรุงลอนดอน, 1993, โดย Skidmore, Owings and Merrill.
ที่มา: Wall & Waterman (2010)

เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง (urbanization) เป็นไปอย่างรวดเร็ว ความเป็นเมืองกำกับด้วยจำนวนและความหนาแน่นของประชากร (Oxford University Press, 2010) ตามการขยายตัวของประชากรทั้งจากการเติบโตและการเคลื่อนย้ายประชากร (urban population growth and mobility) วิชาการที่เป็นวิชาชีพพื้นฐานทางสถาปัตยกรรม การผังเมือง และภูมิสถาปัตยกรรม ย่อมไม่เป็นการพอเพียงต่อการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมือง ซึ่งเป็นเรื่องของ “คน” “เมือง” “วิถีชีวิต” ของคนเมือง (ภาพที่ 2) ศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกันจึงเป็นไปในลักษณะ **สหวิทยาการ** (multidisciplinary) ที่สนับสนุนงานวางแผน (planning) งานออกแบบ (design) และงานในกระบวนการที่ทำให้เป็นจริง (implementation)



ภาพที่ 2 ถนนคนเดินนานาใจ นครเชียงใหม่ ที่ตอบสนองความต้องการหลากหลายมิติ
ที่มา: ผู้เขียน

หากพิจารณาชุมชนเมืองว่ามาจากชุมชนท้องถิ่น ผ่านกระบวนการเปลี่ยนแปลงสู่การเป็นเมืองย่อมกล่าวได้ว่า การออกแบบชุมชนเมือง มีจุดเน้นที่ต่างจากสถาปัตยกรรมผังเมืองโดยในกระบวนการเป็นเมืองนั้น ความสำคัญอยู่ที่ประชาชนซึ่งเป็นศูนย์กลางของชุมชน (มิใช่งานสถาปัตยกรรม) และจำเป็นต้องสร้างความเป็นชุมชนจากการสร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของ (sense of belonging) ด้วยการกำหนดอาณาเขตและความรู้สึกอยู่ร่วมกัน (sense of community) มีพื้นที่ส่วนใช้สอยสาธารณะเพื่อการทำกิจกรรมร่วมกัน ฯลฯ (Horayangkura, 2015)

เมืองที่มีการเปลี่ยนแปลงสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็วและอย่างต่อเนื่อง ย่อมต้องคงความนำอยู่ นำอาศัย (livability) และ ความยั่งยืน (sustainability) (Allison and Peters, 2011; Horayangkura, Jamieson and Mallikamarl, 2012; Wheeler, 2013) ที่เป็นปัญหาที่แต่ละเมืองต้องมีการวางแผนการออกแบบและการบริหารจัดการ ที่จัดเป็นแกนของการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (Horayangkura, 2011) สารระสำคัญที่ปรากฏในสถาปัตยกรรมควบคุม ภูมิสถาปัตยกรรมควบคุม ครอบคลุมไปไม่ถึงการสร้างสรรคความนำอยู่อาศัย และความยั่งยืนในระบบนิเวศวิทยา (ซึ่งอาจค้นหาสาระสำคัญต่างๆ เกี่ยวกับความนำอยู่อาศัย และความยั่งยืนได้ตลอดบทความนี้) ส่วนมิติทางด้านการวางแผนและผังเมืองยังคงสาระวนกับนโยบาย และการกำหนดเขตและการใช้ประโยชน์พื้นที่ของเมือง (zoning & land use) เป็นสำคัญในการจัดทำผังเมืองรวม ซึ่งเป็นเรื่องที่ค่อนข้าง ‘นิ่ง’

โครงการพัฒนาพื้นที่เฉพาะหรือผังเฉพาะ มักไม่ได้รับการดำเนินการให้เป็นจริง (implementation) โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่อย่างโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ (ภาพที่ 3) หรือมีการดำเนินการอย่างไม่เหมาะสม เช่น โครงการทางจักรยานบนพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ จำเป็นต้องมีการเรียนรู้กระบวนการทำให้เป็นจริงที่เป็นงานพัฒนาที่ต้องอาศัยระยะเวลา งบประมาณ และผู้รับผิดชอบ ตามขั้นตอน งานออกแบบชุมชนเมืองต้องได้รับการพัฒนาให้เป็นจริง โดยองค์กรวิชาชีพร่วมกับองค์กรภาครัฐในรูปแบบบริษัท (corporation) ที่มุ่งการพัฒนาชุมชนเมืองพร้อมงบประมาณในลักษณะ “urban development corporation” ที่แยกออกจากหน่วยงานปกติอย่างสำนักผังเมือง ดังนั้น ในการจัดการเรียนการสอนจำเป็นต้องผนวกการเรียนรู้อกระบวนการพัฒนาเข้าไปด้วย นอกเหนือจากงานออกแบบ นี่คือที่มาที่คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ซึ่งเป็นสถาบันแห่งแรกที่ได้จัดทำหลักสูตร Urban Design and Development ตั้งแต่ช่วงริเริ่มใน พ.ศ. 2553 และเท่าที่ได้ตรวจสอบก็ไม่ปรากฏมีชื่อหลักสูตรเช่นนี้ในที่อื่นๆ ในสถาบันการศึกษาทั่วโลก

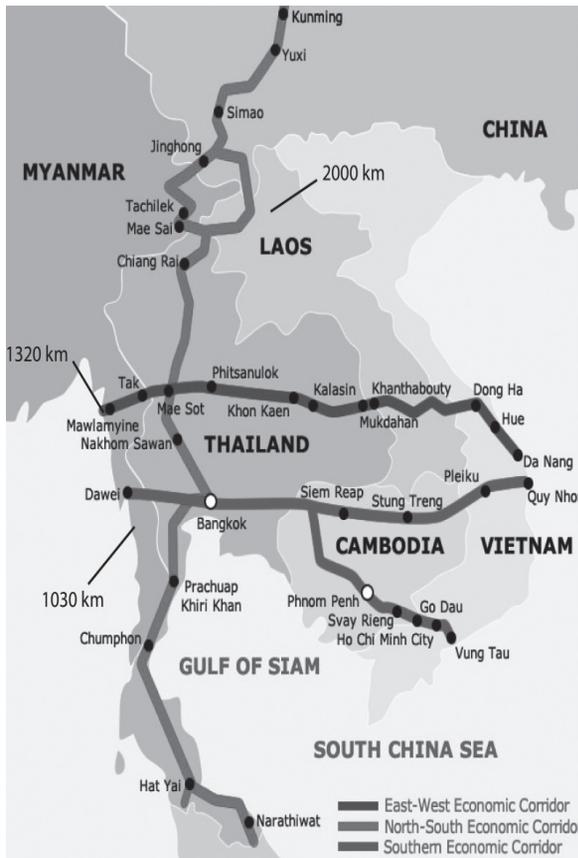


ภาพที่ 3 แบบจำลองโครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์โดย Design 103 International
ที่มา: Design 103 International.

ความซับซ้อนของชุมชนเมืองกับความรับผิดชอบของการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (The Complexity of Urban Region and the Responsibility of Urban Design and Development)

งานออกแบบชุมชนเมือง เดิมให้ความสำคัญกับรูปแบบของเมือง (urban form) หรือตามแนวทางประเพณีปฏิบัติ 'city design' ในช่วงสมัยใหม่นิยม (modernism) (Barnett, 2011) และเมื่อพื้นที่เฉพาะของเมืองได้ขยายขอบเขตออกไปมาก โดยเฉพาะในกรณีที่มีระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงชุมชนเมืองต่างๆ เข้าด้วยกันด้วยระบบทางด่วน ระบบรางและรถไฟความเร็วสูง ทำให้ต้องพิจารณามิติชุมชนในลักษณะต่อเนื่อง อีกทั้งในมิติระบบนิเวศเพื่อสร้างสรรค์ความยั่งยืน จำเป็นต้องพิจารณาเป็นองค์รวมในความสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ที่เป็นชุมชนเมืองกับพื้นที่ส่วนที่เหลือที่เป็นพื้นที่ตามธรรมชาติ

งานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองจึงครอบคลุมระดับขนาด (scale) ในหลากหลายระดับ (Freedman, 2012) ตั้งแต่ระดับประเทศ ระดับภูมิภาค ระดับเมือง ระดับย่าน ระดับชุมชน ระดับหมู่บ้าน ฯลฯ (ภาพที่ 4 ก, ข, ค)



ภาพที่ 4 ก ระดับประเทศ



ภาพที่ 4 ข ระดับเมือง



ย่านสี่พระยา-สุรวงศ์-สีลม

ภาพที่ 4 ค ระดับย่าน

ภาพที่ 4 ระดับงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง 4 ก ระดับประเทศ 4 ข ระดับเมือง 4 ค ระดับย่าน

การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง ย่อมครอบคลุม:

- ชุมชนเมืองตลอดเส้นทางรถไฟความเร็วสูง
- ชุมชนเมืองตามความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนเมืองในภูมิภาคเดียวกัน และต่างภูมิภาค
- ชุมชนเมืองตามผังเมืองการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น ชุมชนชายแดน 5 แห่ง ที่มีการวางผังพื้นที่เฉพาะ
- แต่ละเมืองมีความเป็นชุมชนเมืองและอัตลักษณ์แตกต่างกันตาม ‘DNA’ เมืองที่สืบทอดกันมาจากรากเหง้าของท้องถิ่น แม้จะมีพื้นฐานทางวัฒนธรรมเดียวกัน
- เมืองมักมีย่านที่มีความชัดเจนในความเป็นย่าน ด้วยปัจจัยทำนองเดียวกัน เช่น ย่านธุรกิจ ย่านการเงิน ย่านบันเทิง ย่าน ‘China town’ ฯลฯ
- เมืองมีชุมชนฝังตัวอยู่ในลักษณะเฉพาะ (enclave) ที่มีเสน่ห์น่าค้นหา เพราะมักไม่เป็นที่รู้จักมากนัก เช่น ชุมชนป้อมมหากาฬ ชุมชนบ้านครัว ฯลฯ
- ชุมชนเมืองในระดับย่อยลงไป คือ ชุมชนระดับละแวกบ้านหรือส่วนหนึ่งของหมู่บ้าน

ชุมชนเมืองในระดับขนาดต่างๆ รวมทั้งองค์ประกอบย่อยของชุมชนต่างมีระบบการเชื่อมต่อ (connectivity system) ที่เป็นระบบการขนส่ง (transportation system) และระบบการจัดการ จัดหา จัดเก็บ และขนส่ง (logistics) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ทางบกมีหลากหลายวิธีการเชื่อมต่อ ตั้งแต่ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางรถยนต์ ทางรถที่อาศัยราง ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟความเร็วสูง การเชื่อมต่อต่างระบบ (modal transfer system) เช่น ระบบรางกับระบบเรือ (Horayangkura et al., 2015)

องค์ประกอบชุมชนเมือง (urban facilities/elements) จะต้องมีการเชื่อมต่อถึงกันได้อย่างเหมาะสม (appropriate connectivities) ทั้งในเส้นทางการเชื่อมต่อ (route) และรูปแบบของเส้นทาง (mode) ประเด็นที่จำเป็นต้องชี้ให้เห็น คือ ที่ผ่านมานอกแบบชุมชนเมือง มักให้ความสำคัญกับการออกแบบองค์ประกอบชุมชนเมืองเท่านั้น ดังเช่นที่ปรากฏความหมายของสถาปัตยกรรมผังเมืองตามกฎกระทรวง กำหนดวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2549 ดังนี้

“สาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง” หมายความว่า วิชาชีพสถาปัตยกรรมที่ใช้ศาสตร์และศิลป์ในการออกแบบวางผังเพื่อสร้างโครงสร้างองค์ประกอบและสภาพแวดล้อมทางกายภาพของเมือง ชุมชนเมือง ชุมชน และโครงการกลุ่มอาคารที่มีการใช้งานประเภทเดียวกันหรือหลายประเภท รวมถึงการวางผังเพื่อกำหนดกิจกรรมพื้นที่ ขนาด ความหนาแน่น ความสูง ที่โล่งหรือที่ว่างระหว่างอาคารและโครงสร้าง ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการภายในพื้นที่ดังกล่าว” ทั้งนี้ ย่อมไม่ได้รวมถึง ‘สาธารณูปการภายนอก’ พื้นที่

ที่สำคัญในกฎกระทรวงเดียวกัน ได้กำหนดงานในวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุมของสาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง ว่าเกี่ยวข้องกับกรวางผังสำหรับพื้นที่หรือกลุ่มอาคาร ดังนี้

- (ก) พื้นที่ที่มีการใช้บังคับผังเมืองรวมและจัดทำผังเมืองเฉพาะตามกฎหมายว่าด้วยการผังเมือง
- (ข) พื้นที่ที่มีการจัดรูปที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่
- (ค) พื้นที่ที่มีการจัดสรรที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน

- (ง) พื้นที่อนุรักษ์ศิลปกรรมและสิ่งแวดล้อมตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
- (จ) พื้นที่ในเขตเพลิงไหม้ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร หรือพื้นที่ที่มีภัยพิบัติและอุบัติเหตุตามที่กฎหมายกำหนด
- (ฉ) นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือพื้นที่พัฒนาพิเศษตามที่กฎหมายกำหนด
- (ช) กลุ่มอาคารที่ประกอบด้วยอาคารขนาดใหญ่ อาคารขนาดใหญ่พิเศษ อาคารสาธารณะ อาคารสูงและอาคารพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารที่มีพื้นที่รวมกันตั้งแต่ 30,000 ตารางเมตรขึ้นไป”

งานสถาปัตยกรรมผังเมืองจึงเป็นงานเฉพาะพื้นที่หรือกลุ่มอาคารเท่านั้น และไม่รวมถึงการเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ หรือระหว่างกลุ่มอาคาร คำถามที่ตามมา คือ การเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่หรือกลุ่มอาคารเป็นงานที่อยู่นอกเหนือความรับผิดชอบของสถาปัตยกรรมผังเมือง ใช่หรือไม่ หากใช่ (เพราะไม่ได้มีภาระผูกพันในกฎกระทรวง) แล้วเป็นความรับผิดชอบของสาขาวิชาชีพใด อันที่จริง การพัฒนาระบบรางต้องพัฒนาควบคู่กับการพัฒนาชุมชนเมืองด้านธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ตามมาตรการการหารายได้สำหรับการลงทุนในโครงการระบบรางที่เป็นการลงทุนที่สูง แต่มีผลตอบแทนโดยตรง (จากค่าโดยสาร) ที่ต่ำ ซึ่งนับเป็นแนวทางการพัฒนาที่ปฏิบัติกันทั่วโลก

น่านาทัศนะต่อการพัฒนาชุมชนเมือง: นักวิชาการ และคนทั่วไป (Multiple Perspectives towards Urban Development: Academics and General Publics)

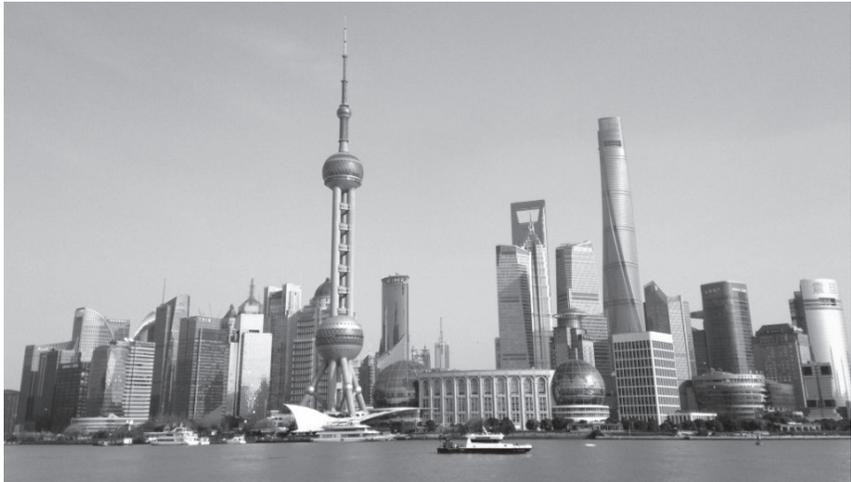
ที่ผ่านมางานออกแบบชุมชนเมืองของกลุ่มงานสถาปัตยกรรม และกลุ่มงานผังเมือง และงานออกแบบชุมชนเมืองมักเกี่ยวข้องกันงานไม่ก่มีมิติ นักวิชาการมักมองชุมชนเมืองในมิติหลักๆ ได้แก่

1. มิติแห่งการสัมผัส (Sensory Dimension)

การรับรู้สภาพแวดล้อมชุมชนเมืองผ่านประสาทสัมผัสต่างๆ โดยเฉพาะการรับรู้รูปทรงที่สัมพันธ์กับบริบท รูปทรงของกลุ่มอาคาร รูปทรงของเมืองที่มีที่ตั้งอยู่ริมน้ำ ย่อมเปิดโอกาสการรับรู้ได้เต็มที่ การพัฒนาพื้นที่ริมน้ำ (waterfront development) จึงเป็นโอกาสสร้างสรรค์งานออกแบบชุมชนเมือง เช่น กรณี Marina Bay ที่สิงคโปร์ (ภาพที่ 5) พื้นที่ส่วน Pudong ของนครเซี่ยงไฮ้ที่รับรู้ได้จาก The Bund ซึ่งเป็นลานทางเดินฝั่งตรงข้าม (ภาพที่ 6) ฯลฯ ความสนใจในด้านการรับรู้ในงานออกแบบชุมชนเมืองเป็นไปตามแนวที่ได้พัฒนาต่อเนื่องจาก ‘townscape’ (Cullen, 1961) ‘city as a work of art’ (Bacon, 1975) จนถึงการรับรู้เมืองที่เน้น ‘skylines, high buildings and landmarks’ (Rowley, 1994) ในมิติแห่งสัญลักษณ์



ภาพที่ 5 Water Front Development: Marina Bay, Singapore
ที่มา: สืบค้นจาก <http://frees.pixnet.net/blog/post/26753801>



ภาพที่ 6 Water Front Development: Marina Bay, Singapore
ที่มา: สืบค้นจาก <http://inhabitat.com/chinese-cities-are-sinking-due-to-excess-groundwater-use-and-rapid-growth/chinese-cities-sinking-2/>

2. มิติแห่งสัญลักษณ์ (Symbolic Dimension)

สภาพแวดล้อมชุมชนเมือง มีความหมายทางสัญลักษณ์ที่ต้องการสื่อ เช่น การเป็นศูนย์กลางทางด้านการเงิน (financial center) ซึ่งมักแสดงออกในระดับชุมชนเมืองด้วยอาคารสูงที่มีลักษณะพิเศษทางสถาปัตยกรรม ดังกรณี อาคาร Shanghai Financial Center ที่มีส่วนยอดของอาคารเจาะเป็นช่องสี่เหลี่ยมขนาดใหญ่ อาคารเชิงสัญลักษณ์ดังกล่าวถูกแทนที่ด้วยอาคาร Shanghai Tower ที่มีความสูงกว่า โดยสูง 632 เมตร และด้วยรูปทรงที่เป็น ‘New Icon of Shanghai’ (ภาพที่ 7) บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นพื้นที่แห่งสัญลักษณ์ แต่ละส่วนมีความสำคัญทางสัญลักษณ์เฉพาะกรณี เช่น ย่านประวัติศาสตร์ประชาธิปไตย บริเวณพื้นที่ถนนราชดำเนิน เป็นต้น



ภาพที่ 7 กลุ่มอาคารสูง ศูนย์กลางทางการเงิน นครเซี่ยงไฮ้ (ขวา) Shanghai Financial Center
พร้อม (กลาง) อาคาร Shanghai Tower
ที่มา: Gensler, D. et al. (2015)

3. มิติแห่งความยั่งยืน (Sustainability Dimension)

สภาพแวดล้อมชุมชนเมือง มีความยั่งยืนทั้งในระบบนิเวศวิทยาตามสภาพธรรมชาติ การคงอยู่ของสิ่งมีชีวิต และสภาพทางธรรมชาติอย่างเช่นชายฝั่งทะเล การออกแบบชุมชนเมืองยั่งยืน (Ritchie & Thomas, 2009) มีความยั่งยืนในระบบสังคม ระบบเศรษฐกิจ ระบบวัฒนธรรม และระบบกายภาพของชุมชนเมือง (Horayangkura, 2011) ซึ่งมีธรรมชาติเป็นองค์ประกอบสำคัญ (Sakkumduang, 2009) ภายใต้แนวคิด 'landscape urbanism' (Boonkham, 2011) ชุมชนดั้งเดิมอาจจำเป็นต้องได้รับการฟื้นฟูให้กลับมารุ่งเรืองเหมือนเดิม เช่นในกรณีชุมชนบางรักที่มี 'New Road' (ถนนเจริญกรุง) ตัดผ่านเพื่อรองรับการขยายตัวของถิ่นฐานชาวตะวันตก

4. มิติแห่งการเชื่อมต่อ (Connectivity Dimension)

การเชื่อมต่อทางกายภาพ โดยมีช่องทางการเข้าถึง (accessibility) (Manley, 1998) และการเชื่อมโยง (linkage) ตามเส้นทางการคมนาคมขนส่งที่อำนวยความสะดวกสบายในการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและด้วยระดับค่าใช้จ่ายที่เหมาะสม การเชื่อมต่อทางกายภาพเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเชื่อมต่อในมิติอื่นตามทฤษฎี 'physical determinism' ทั้งทางสังคม ทางเศรษฐกิจ และทางวัฒนธรรม การเชื่อมต่อทางกายภาพส่งเสริมการเคลื่อนตัวของผู้คนในเมือง (urban mobility) ท้ายสุด จำเป็นต้องพัฒนาเป็นโครงข่าย (network) การคมนาคมทางน้ำ (คลองและแม่น้ำ) เชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบราง (รถไฟฟ้า) ในกรณีนี้ ต้องมีการฟื้นฟูระบบคลองของเมือง (Horayangkura et al., 2015) (ภาพที่ 8)



ภาพที่ 8 แบบจำลองโครงการพัฒนาชุมชนบางหัว: การเชื่อมต่อระบบเรือ ระบบราง และทางด่วนพร้อมชุมชนอยู่อาศัยหนาแน่นสูง
ที่มา: Horayangkura, et al. (2015)

สำหรับประเทศไทย มิติแห่งการเชื่อมต่อนี้มิได้ปรากฏเป็นสิ่งที่ “สถาปัตยกรรมผังเมือง” ต้องถูกควบคุม โดยที่สถาปัตยกรรมผังเมืองควบคุมเฉพาะพื้นที่และกลุ่มอาคาร

ส่วนคนทั่วไป หรือ ‘ชาวบ้าน’ มีความต้องการชุมชนเมืองในประการสำคัญๆ ดังนี้

- ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของชุมชนเมือง มีความสะอาด ไม่กรุงรัง (Horayangkura, 2011)
- ลักษณะชุมชนเมืองที่คนทั่วไปเข้าใจได้ง่าย มีภาพลักษณ์หรือจินตภาพที่ชาวบ้านนึกภาพออก
- มีพื้นที่สาธารณะ เช่น พื้นที่สวนสาธารณะหรือพื้นที่สีเขียว มีลานสาธารณะ ลานคนเมือง ทางคนเดิน สำหรับชาวชุมชนในการประกอบกิจกรรมร่วมกัน ฯลฯ
- สามารถเดินทางได้สะดวก มีการเชื่อมต่อของระบบสัญจรต่างๆ ที่เอื้อต่อการเดินทาง
- การมีส่วนร่วมของชาวชุมชนในการร่วมวางแผน ออกแบบ และพัฒนาชุมชน เช่น การพัฒนาพื้นที่ริมคลองเป็น ‘หน้าบ้าน’ การพัฒนาพื้นที่ชุมชนริมแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสถานที่พักผ่อน เป็นต้น โดยชาวชุมชนในพื้นที่มีบทบาทนำในการเสนอแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับความต้องการของชุมชนและสังคมโดยรวม
- ฯลฯ

ในภาพรวม คนทั่วไปต้องการชุมชนเมืองที่เอื้อต่อการใช้ชีวิตประจำวัน ส่วนนักวิชาการมองชุมชนเมืองในเชิงการสร้างสรรค์ให้เกิดการรับรู้รูปแบบสัญลักษณ์ (iconic design) มีอัตลักษณ์ของพื้นที่สาธารณะ

ความลึกลับของ ‘การออกแบบชุมชนเมือง’ (The Mystery of ‘Urban Design’)

การออกแบบชุมชนเมือง (urban design) มีสาระสำคัญที่แท้จริงที่เกี่ยวกับชีวิตประจำวัน แต่ยังเป็นสิ่งลึกลับที่คนทั่วไปคิดว่าไม่ได้เกี่ยวข้องกับตนเอง หรือเป็นเรื่องไกลตัวตามจินตนาการ ซึ่งก็สอดคล้องกับที่นักวิชาการได้จัดให้เป็นวิชาชีพที่มีงานสถาปัตยกรรม งานด้านการผังเมือง และงานภูมิสถาปัตยกรรม เป็นวิชาชีพหลัก โดยยังคงเป็นเรื่องค่อนข้างใหม่ในวงการวิชาการและวงการวิชาชีพ ทั้งที่ก็มีการพัฒนามาร่วมกว่า 50 ปีแล้ว

กล่าวคือ ยังคงมีสถาบันการศึกษาที่เปิดสอน ‘urban design’ น้อยแห่ง ซึ่งต่างก็มีระบบการศึกษา และหลักสูตรการเรียนการสอนแตกต่างกัน บางแห่งเปิดสอนในระดับปริญญาโท โดยเปิดรับนักศึกษาที่มีพื้นฐานทางด้าน การออกแบบหรือการวางแผน บางแห่งเปิดสอนตามหลักสูตรระดับปริญญาตรี และบางหลักสูตร ก็เป็นหลักสูตรต่อยอด 2 ปี ในหลักสูตรสถาปัตยกรรมศาสตร์บัณฑิต ในภาพรวมมีผู้สำเร็จการศึกษาในด้านนี้ ปีละ ไม่เกิน 100 คน ปัจจุบันมีผู้ประกอบการวิชาชีพเป็น urban designers จำนวนน้อย เพียงประมาณ 415 คน ส่วนใหญ่มีคุณวุฒิระดับภาคี โดยมีคุณวุฒิระดับสามัญและระดับวุฒิรวมกันน้อยกว่า 60 คน

ที่สำคัญ คือ ไม่มีตำแหน่ง นักออกแบบชุมชนเมือง หรือ สถาปนิกผังเมือง โดยตรงที่ทำงานทางด้านนี้ รองรับในหน่วยงานของรัฐ โดยอ้างว่า ‘ไม่รู้จะทำอะไร’ จึงต้องอาศัยตำแหน่งสถาปนิก หรือนักผังเมืองของ หน่วยงานที่มีอยู่ ยิ่งกว่านั้น ผู้ที่ทำงานทางด้านนี้ ส่วนใหญ่ไม่ได้เรียนจบทางด้าน ‘urban design’ โดยตรง มักเป็นวิศวกร สถาปนิก หรือนักผังเมือง ซึ่งมักเข้าไม่ถึงแก่นของ ‘urban design’ ที่เป็นโจทย์ในการยกระดับ คุณภาพชีวิตชุมชนเมือง

จึงสรุปได้ว่า โดยรวมสังคมไทยยังไม่รู้จักวิชาชีพ ‘urban designer’ ที่แท้จริงดีพอ ในขณะที่ วิชาชีพยังไม่ตอบโจทย์ที่เป็นความต้องการที่แท้จริงของชุมชนเมือง การตื่นตัวทางวิชาการ และวิชาชีพการ ออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองในปัจจุบันนับเป็นก้าวสำคัญสู่การพลิกฟื้นเป็นชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยใน อนาคต

เรื่องเร่งด่วนที่จะต้องดำเนินการ (The Urgent Agendas)

หน่วยงานต่างๆ และสมาคมที่เกี่ยวข้องกับวิชาชีพการออกแบบชุมชนเมือง หรือสถาปัตยกรรม ผังเมือง จะต้องเร่งดำเนินการใน 3 ประการหลัก ดังนี้

1. สร้างโอกาสการใช้ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพสำหรับวิชาชีพ สาขาต่างๆ เช่น ภูมิสถาปัตยกรรม การออกแบบสถาปัตยกรรมภายใน และรวมทั้งการออกแบบชุมชนเมือง (สถาปัตยกรรมผังเมือง) จะต้องมีการบังคับใช้ประโยชน์ต่อการควบคุมการปฏิบัติวิชาชีพ โดยจะต้องมีการ ขออนุญาตแบบเพื่อการก่อสร้างตามพระราชบัญญัติ เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ดังนั้น จะต้องสร้างเกณฑ์มาตรฐานต่างๆ สำหรับการออกแบบชุมชนเมือง ในงานออกแบบพื้นที่และ กลุ่มอาคาร (รวม 7 อย่าง) ที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง กำหนดวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2549 ข้อ 2(2) สาขาสถาปัตยกรรมผังเมือง

2. เปิดตำแหน่งใน กพ. และ อพท. หากมีการสร้างความเข้าใจถึงภาระหน้าที่ของการออกแบบ ชุมชนเมืองต่อการพัฒนาชุมชนเมือง เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของชาวชุมชนเมือง เป็นภาระหน้าที่ที่แตกต่างจาก งานสถาปัตยกรรม งานภูมิสถาปัตยกรรมและงานวางผังเมือง ที่จำเป็นต้องอาศัยผู้ที่มีความรู้ความสามารถ เป็นนักออกแบบชุมชนเมือง ที่นำไปสู่การพัฒนาชุมชนเมือง ให้มีสภาพน่าอยู่น่าอาศัย จากการบูรณาศาสตร์ ในเชิงสหวิทยาการ หน่วยงานและสมาคมที่เกี่ยวข้อง จำเป็นต้องเร่งดำเนินการให้มีการเปิดตำแหน่งใน กพ. เพื่อขยายตำแหน่งสู่หน่วยงานของรัฐทั่วไป และหน่วยงานในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับต่างๆ รวมถึงหน่วยงานเฉพาะอย่างเช่นหน่วยงานที่ดูแลพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

3. กำหนดขอบเขตงานทางวิชาชีพให้ชัดเจน ภายใต้เงื่อนไขงานในวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม แต่ละสาขา ซึ่งประกอบด้วยงาน 5 ประการ อันได้แก่ งานศึกษาโครงการ งานออกแบบ งานบริหารและอำนวยความสะดวกก่อสร้าง งานตรวจสอบ และงานให้คำปรึกษา จะต้องกำหนดขอบเขตงานทางวิชาชีพให้มีความชัดเจนที่สัมพันธ์กับพื้นที่และกลุ่มอาคาร (รวม 7 อย่าง) ตามกฎกระทรวง กำหนดวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม พ.ศ. 2549 ข้อ 2(2) ทั้งนี้ ให้รวมการขยายขอบเขตงานทางวิชาชีพตามความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง งานการเชื่อมต่อ (connectivity) ในมิติต่างๆ ซึ่งจะเป็นงานที่น่าทึ่ง และน่าตื่นเต้นสำหรับนักออกแบบในโลกใบนี้ที่ชุมชนเมืองทั่วโลกเชื่อมต่อกัน ดังที่ Gensler (2015) ได้กล่าวไว้ว่า: “A watershed year, 2015: the sweep of change ahead will accentuate the positives of an urban, connected planet. The trends we see point to a future that will be amazing. As designers, we’re excited!”

โอกาสเปิดกว้างสำหรับวิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (An Open Professional Opportunity in Urban Design and Development)

วิชาชีพการออกแบบชุมชนเมือง ทั้งที่เป็นไปในแนวปฏิบัติเดิม (traditional urban design) และในมิติใหม่ๆ ที่มีความโดดเด่นในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา และหากได้รวมบทบาทการพัฒนาให้เป็นจริง ก็ยังเปิดโอกาสให้วิชาชีพการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองได้ตอบสนองความต้องการของสังคมได้ครอบคลุมมากขึ้น ในที่นี้ขอกกล่าวเพียงพอสังเขปถึงสาระ และทิศทางหลักๆ ของงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (Horayangkura, 2014) ดังนี้

Urban regeneration / conservation เป็นงานฟื้นฟูชุมชนเมือง รวมถึงงานอนุรักษ์ชุมชนและสถาปัตยกรรม ซึ่งจัดเป็นขอบเขตงานพื้นฐานของงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง (Cohen, 2001; Larkham, 1996)

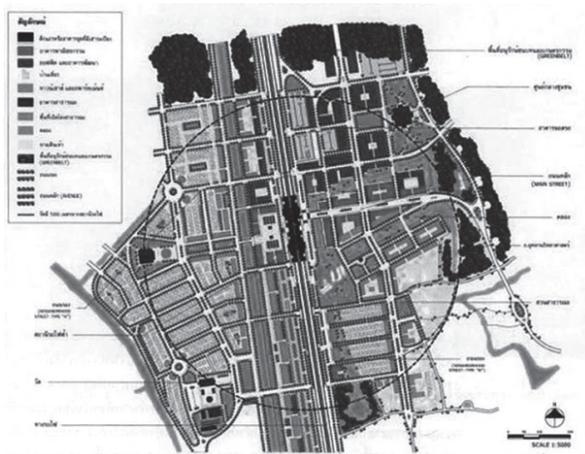
Waterfront development งานพัฒนาพื้นที่ชุมชนเมืองริมน้ำ ริมน้ำ ริมแม่น้ำ ริมทะเล / ทะเลสาบ โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่สาธารณะริมน้ำ เช่น โครงการพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ฯลฯ การพัฒนาพื้นที่ท่าเรือ การพัฒนาโครงการเฉพาะ อย่างโครงการ Sydney Opera House ซึ่งได้อาศัยทำเลที่ตั้งตรงปลายแหลมสร้างความโดดเด่นให้งานสถาปัตยกรรม โครงการ Marina Bay and Greater Southern Waterfront ที่ประเทศสิงคโปร์ (ดูภาพที่ 5)

Mixed-use complexes โครงการประเภทคอมเพล็กซ์ที่ได้บูรณาการหลากหลายประเภทการใช้สอย เช่น โครงการที่มีส่วนพักอาศัย หรือโรงแรมอยู่ส่วนชั้นบนๆ และมีพื้นที่พาณิชย์กรรมอยู่ส่วนชั้นล่างๆ ซึ่งอาจแทรกด้วยพื้นที่การศึกษาเป็นกรณีเฉพาะ mixed-use development มักมีการกระจุกตัวของอาคารสูง เช่น โครงการ Gombak River Mixed-Use Development ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ (ภาพที่ 9) และเป็นโครงการที่มีองค์ประกอบสำคัญของ ‘transit-oriented development’



ภาพที่ 9 โครงการพัฒนาแบบผสมผสานริมแม่น้ำ Gombak, กัวลาลัมเปอร์
ที่มา: Master Planning for a Changing World, AECOM

Transit-oriented development (TOD) (Bernick and Cervero, 1997; Dittmar and Ohland, 2004; Alton and Auld, 2011) เป็นโครงการพัฒนาชุมชนเมืองที่เกิดขึ้นตามเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่รอบๆ สถานีของระบบขนส่งมวลชนที่เป็นรถไฟ รถไฟฟ้า ดังเช่นในกรณีการจัดทำโครงการ TOD รอบสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ของรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยเป็นชุมชนความหนาแน่นสูง ที่อาศัยการเดินทางด้วยเท้าจากหน่วยพักอาศัยไปยังตัวสถานี ซึ่งมีพื้นที่พาณิชย์กรรมรองรับผู้เดินทางในชีวิตประจำวัน การพัฒนาตามแนว TOD ย่อมเอื้อต่อการเดินทาง ทั้งการเชื่อมต่อและการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (ภาพที่ 10)



ภาพที่ 10 ผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ที่มา: รายงานวิจัยผังแม่บทการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Urban design for tourism challenges การจัดทำโครงการออกแบบชุมชนเมืองเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สภาพแวดล้อมชุมชนเมือง นอกจากจะต้องมีความเหมาะสมสอดคล้องกับการอยู่อาศัยของชุมชนเมืองแล้ว ยังจะต้องมีส่วนในการดึงดูดนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีโบราณสถาน หรือแหล่งท่องเที่ยว โดยที่อาจเป็นสิ่งก่อสร้าง หรืออาคารที่ใจออกแบบให้เป็น ‘icon’ ที่มีเอกลักษณ์ระดับชาติ เช่น กรณี Taipei 101, Petronas Twin Towers หรือมีความโดดเด่นพิเศษ เช่น Marina Bay Sands ที่มีหลังคาเป็น platform ชมวิวเชื่อมต่ออาคารโรงแรมทางตั้งทั้งสามหลัง หากมีการพัฒนาสถานที่ที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ย่อมต้องการพัฒนาบริการและเส้นทางการเดินทางสู่จุดหมาย (destination) ของการท่องเที่ยว

Public private partnership projects โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนที่มุ่งให้บริการต่อประชาชน มักเป็นโครงการขนาดใหญ่บนที่ตั้งที่เป็นที่ดินของหน่วยงานของรัฐ หรือเป็นของทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และมีภาคเอกชนร่วมลงทุนพัฒนาโครงการที่จัดเป็นโครงการธุรกิจ เช่น โครงการมักกะสันคอมเพล็กซ์ โครงการออกแบบพัฒนาชุมชนเมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่เป็นโครงการความร่วมมือภาครัฐและเอกชน ฯลฯ

New urban icon projects โครงการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง ในอีกด้านหนึ่งเน้นการออกแบบอาคาร หรือกลุ่มอาคารที่ทำหน้าที่เชิงสัญลักษณ์ทางกายภาพใหม่ของเมือง เช่น London Eye Project ซึ่งกำลังเป็นที่นิยมในเมืองต่างๆ ทั่วโลก

การพัฒนาทางการศึกษา

เพื่อตอบสนองต่อโอกาสการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองที่มีช่องทางในหลากหลายมิติที่เป็นไปได้และอยู่นอกเหนือแนวทางการเรียนการสอนในแนวเดิมๆ ที่จัดเป็น “traditional urban design” อาจเสนอหลักสูตร “urban design and development” ที่ต้องการผลิตผู้ที่มีความรู้สูงการวิชาชีพที่จัดเป็น ‘knowledge-based profession’ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่สอดคล้องกับการพัฒนาสังคมไทยในบริบทของสังคมโลก ทั้งนี้อาจมีจุดเน้น (focuses) ใน 3 แนวทางหลัก ดังนี้เช่น

- การออกแบบพัฒนาชุมชนเมืองเพื่อการท่องเที่ยว (tourism challenges) โดยเฉพาะในการพัฒนาเขตพื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว
- การออกแบบพัฒนาชุมชนเมืองเพื่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ / ชุมชน (real estate / community development)
- การออกแบบพัฒนาชุมชนเมือง เพื่อโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน (public-private partnership)

ผลที่ได้จากแนวทางหลักดังกล่าว จะเป็นการสร้างนักวิชาชีพออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่ทำงานร่วมกับนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์/นักพัฒนาชุมชน และที่ทำงานในโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน หากเปิดเป็นหลักสูตรนานาชาติย่อมเป็นหลักสูตรที่เปิดโลกทัศน์แก่ผู้เรียนที่จะมีศักยภาพในการก้าวสู่วิชาชีพในเวทีโลก

การออกแบบพัฒนาชุมชนเมืองเพื่อตอบโจทย์ของโลกที่ได้เปลี่ยนไป (The Contribution of Urban Design and Development to the Global Challenges)

ในช่วง 2-3 ทศวรรษที่ผ่านมา ได้มีการกล่าวถึงเมืองในหลากหลายมิติ ซึ่งต่างชูประเด็นหรือจุดเน้นที่แตกต่างกัน ทำให้ต้องนำมาพิจารณาประกอบการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง เพื่อให้สอดคล้องกับความคาดหวังและทิศทางการเปลี่ยนแปลงที่กำลังก่อตัวขึ้น (Horayangkura, 2014) อาจพิจารณาคุณลักษณะของเมืองในมิติต่างๆ ที่โลกและท้องถิ่นไทยกำลังให้ความสำคัญ เช่น

Global city เมืองที่มีความสำคัญในระดับแนวหน้าของโลก ถ้าเป็นเมืองนำอยู่อาศัย ก็ยังไม่ใช่กรุงเทพมหานคร แต่เป็นเมืองเฮลซิงกิ ประเทศฟินแลนด์ หรือเมืองซูริก ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

Mega city อภิมหานครเป็นเมืองขนาดใหญ่พิเศษ (ประชากรเมืองมากกว่า 10 ล้านคน) มีความต่อเนื่องไร้ขอบเขตสิ้นสุด (endless city) มหานครที่อยู่ติดหรือใกล้ทะเล ส่วนใหญ่เป็นอภิมหานคร เช่น โตเกียว เซี่ยงไฮ้ ซานฟรานซิสโก ฯลฯ

Compact city (Jenks and Burgess, 2000) เมืองกะทัดรัด มักมีความหนาแน่นสูง ไม่ใช้รถยนต์ มีขอบเขตเมืองชัดเจน พร้อมพื้นที่ว่างโดยรอบ เช่น เมือง San Sebastian ประเทศสเปน ซึ่งมีประชากรเพียง 180,000 คน ครอบคลุมพื้นที่ 2,000 เฮกเตอร์ เมือง Salamanca ประเทศสเปน ฯลฯ เมืองเหล่านี้มีลักษณะตรงกันข้ามกับ ‘urban sprawl’

Resilient city เมืองที่มีศักยภาพในการรองรับภัยพิบัติ สามารถฟื้นคืนสภาพเดิมได้อย่างรวดเร็ว ยังเป็นเรื่องใหม่ที่จะต้องมีการวางแผน การออกแบบเพื่อลดความเสียหายจากภัยพิบัติ เป็นลักษณะของเมืองที่โลกกำลังค้นหา (Coyle, 2011)

Low carbon city เป็นเมืองที่ใช้พลังงานต่ำในที่อยู่อาศัย โดยใช้พลังงานทดแทน และไม่ใช้รถยนต์ แต่ใช้การเดินทางหรือจักรยาน หรือรถไฟฟ้าในการเดินทาง ตำบลเมืองแกลง เป็นตำบลหนึ่งของอำเภอแกลง สามารถพัฒนาจนเป็นเมืองต้นแบบ เมืองคาร์บอนต่ำ

Smart city เมืองอัจฉริยะในความหมายของ cyber ville หรือ digital city (Mitchell, 2000; Deakin, 2014) ใช้ข้อมูลสารสนเทศและการสื่อสารในการเพิ่มประสิทธิภาพของการบริการชุมชน รวมถึงการพัฒนาทางด้านการจราจรและขนส่ง การจัดการพลังงานไฟฟ้า โดยมี ‘smart grid’ เป็นระบบโครงข่ายสำหรับการจัดส่งไฟฟ้าอัจฉริยะแบบครบวงจรโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เมืองในแนวคิด ‘smart city’ เช่น อัมสเตอร์ดัม บาร์เซโลนา สตอกโฮล์ม เป็นต้น ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ยังมีการจัดทำโครงการอุโมงค์สมาร์ทในการผันน้ำผ่านอุโมงค์ใต้ดินในการแก้ปัญหาหน้าท่วมเมือง

ด้วยความซับซ้อนของแนวคิดต่างๆ เกี่ยวกับเมืองเรื่อง เมืองนำอยู่อาศัย จึงไม่ใช่เพียงการอนุรักษ์เมือง หรือ ‘place making’ แต่เมืองจะต้องเป็นเมืองที่ยั่งยืน (sustainable city) ที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงได้ ทั้งด้านประชากร เทคโนโลยี หรือแม้แต่องค์กรต่างๆ วิชาการด้านการออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง จึงต้องอาศัยฐานความรู้และโลกทัศน์ที่กว้างกว่าเดิมมากเพื่อการสร้างสรรค์เมืองนำอยู่อาศัยตามคุณลักษณะที่ได้กล่าวมานี้

ที่ผ่านมา กล่าวได้ว่า ทั้งด้านวิชาการและวิชาชีพของการออกแบบชุมชนเมือง หรือสถาปัตยกรรมผังเมือง เท่าที่ได้มีพัฒนาการมาในช่วงทศวรรษแรกๆ ในประเทศไทย โดยรวมไม่ได้มาจากฐานความรู้และความคิดในการแก้ปัญหาที่ได้เกิดขึ้นในบริบทของสังคมไทย ประเด็นดังกล่าวสอดคล้องกันกับที่ อาคม เวphasayanant (Vephasayanant, 2014) ได้นำเสนอไว้ใน “สถานะความพร้อมของวิชาชีพผังเมือง” ว่า “.....ความรู้ต่างๆ ในสาขาวิชาชีพมิได้เกิดจากความรู้หรือแนวคิดที่พัฒนาขึ้นมาภายในประเทศเอง.....”

บทสรุป (Epilogue)

1. ความจริงที่ต้องยอมรับ ก็คือ ขอบเขตวิชาการด้านการออกแบบชุมชนเมือง (urban design) ที่ได้พัฒนามาร่วม 50 ปี ในวิชาชีพตามแนวเดิมๆ ยังคงเป็นส่วนที่พัฒนามาจากวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรมด้านการผังเมือง และด้านภูมิสถาปัตยกรรม วิชาชีพในกรอบความคิดดังกล่าว นับได้ว่าคับแคบเกินกว่าที่จะยอมรับได้ เพราะไม่อาจตอบโจทย์ความต้องการชุมชนเมืองที่น่าอยู่อาศัยของสังคมปัจจุบันได้ ซึ่งจะต้องพึ่งพาศาสตร์ในลักษณะสหวิทยาการ (multidiscipline) มากขึ้น

2. การควบคุมที่ได้กำหนดในส่วนสถาปัตยกรรมผังเมือง เฉพาะในส่วนพื้นที่และกลุ่มอาคาร ย่อมไม่ได้เป็นการตอบโจทย์แท้จริงที่เป็นปัญหาของบ้านและเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางที่ติดขัด งานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมืองต้องครอบคลุมไปถึงระบบการสัญจร ระบบการคมนาคมขนส่งที่จะก่อให้เกิดความคล่องตัวของ การเชื่อมต่อภายนอกพื้นที่ต่างๆ และกลุ่มอาคาร การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง ต้องอาศัย ‘smart grid’ เป็นปัจจัยในการแก้ปัญหา ไม่ใช่ ‘สถาปัตยกรรม’ หรือ ‘สถาปัตยกรรมผังเมือง’ ที่ยังคงเน้นมิติ ‘tectonic’ หรือศิลปะแห่งการประกอบกันขององค์ประกอบ (Thaveeprungsriporn, 2015) เป็นสำคัญ ซึ่งมีส่วนทำให้สังคมมองว่าเป็น ‘วิชาชีพชั้นสอง’ (Vephasayanant, 2015)

3. การเริ่มต้นที่ผิดพลาดจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเมื่อมีโอกาส เข้าข่ายการกลัดกระดุมเม็ดแรกผิด ก็ไม่ควรฝืนกลัดเม็ดต่อไป เป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุด เช่น ในกรณีสถาปัตยกรรมผังเมือง ปัญหาไม่ได้อยู่ที่สถาปัตยกรรม แต่อยู่ที่ความเป็นชุมชนเมืองที่จะต้องมีการวางแผน การออกแบบ และการพัฒนาให้เป็นจริง ในเมื่อเมืองมีประชากรเมืองเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว (accelerated urbanization) เป็นต้น

4. การควบคุมตามแนวทางสถาปัตยกรรมควบคุม ย่อมเป็นการควบคุมที่ส่งผลกระทบต่อเชิงลบอยู่หลายประการ เช่น เกิดความนิ่งอยู่กับที่ในทางวิชาการ แม้ว่าอาจมีการปรับแก้ไขทุกๆ 10 ปี แต่ก็ไม่อาจทันกับการเปลี่ยนแปลงทางวิชาการที่มีมาอย่างต่อเนื่อง สภาพการณ์การควบคุมท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลง เช่นนี้ก่อให้เกิดความขัดแย้ง ความถดถอยทางวิชาการ และความล้าหลังทางวิชาชีพ เป็นต้น

5. คำว่า “สถาปนิก” “สถาปนิกผังเมือง” “สถาปัตยกรรมผังเมือง” มีความหมายตามนัยที่สื่อถึงผู้สร้างสรรค์และการสร้างสรรค์สิ่งสวยงามในมิติสุนทรียศาสตร์ จึงไม่อาจเป็นที่ยอมรับของสังคมว่า เป็นผู้รู้หรือเป็นงานที่สามารถแก้ปัญหาชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในสังคมได้ แต่หากเป็นนักออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง หรือเป็นงานออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง ย่อมสื่อถึงบทบาทและหน้าที่ที่เอื้อต่อการยกระดับคุณภาพชีวิตได้ตรงและชัดเจนกว่า ดังนั้น หลายสถาบันยังคงยืนยันการใช้ชื่อสาขาวิชา “urban design” ว่า “การออกแบบชุมชนเมือง” ซึ่งก็เป็นคำที่ราชบัณฑิตยสภาได้กำหนดไว้แต่เดิม ส่วนคำว่า ‘สถาปัตยกรรม

ผังเมือง' ในความหมาย 'urban architecture' ซึ่งไม่มีในระบบภาษาอังกฤษและไม่อาจสื่อสารนอกประเทศไทยได้ หากต้องการหมายถึง 'urban design'

โดยสรุป “การออกแบบและพัฒนาชุมชนเมือง” ไม่ใช่ “สถาปัตยกรรมผังเมือง” ไม่ว่าในขอบเขตความหมายทางวิชาชีพตามกฎหมายและในขอบเขตความหมายทางวิชาการที่บทความนี้ได้พยายามสร้างความเข้าใจในการตอบโจทย์ความต้องการสภาพแวดล้อมชุมชนเมืองน่าอยู่อาศัยที่แท้จริง

ความจริงก็คือว่า คำว่า “urban design” ได้มีการพัฒนาการของความหมายที่ต่างไปจากเดิมมาก แต่ “สถาปัตยกรรมผังเมือง” ยังคงสื่อความหมายเดิมๆ ในมิติสถาปัตยกรรมของ (ผัง) เมืองที่ไม่อาจนำไปสู่การพัฒนาที่เทียบเคียงกันได้ในมิติความน่าอยู่อาศัย และความยั่งยืนของชุมชนเมือง

เอกสารอ้างอิง

- Allison, E. and Peters, L. (2011). **Historic preservation and the livable city**. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons.
- Altoon, R. A. and Auld, J. C. (2011). **Urban transformation: Transit oriented development and sustainable city**. Mulgrave, Vic.: Images Publishing Group.
- Bacon, E. (1975). **The design of cities**. New York: Penguin.
- Barnett, J. (2011). **City design: Modernist, traditional, green and systems perspectives**. London: Routledge.
- Bernick, M. and Cervero, R. (1997). **Transit villages in the 21st century**. New York: McGraw-Hill.
- Boonkham, Pranisa. (2011). **Landscape urbanism: Naew kid sumrub muang yuke mai**. (In Thai) [Landscape urbanism: A Concept for new Era City]. GH BANK Housing Journal, 17 (65), 43-47.
- Cohen, N. (2001). **Urban planning conservation and preservation**. New York: McGraw-Hill.
- Coyle, S. (2011). **Sustainable and resilient communities: A comprehensive action plan for towns, cities, and regions**. Hoboken, N.J.: John Wiley & Sons.
- Cullen, G. (1961). **Townscape**. London: Architectural Press.
- Deakin, M. (Ed.). (2014). **Smart cities: Governing, modelling and analysing the transition**. London: Routledge.
- Dittmar, H. and Ohland, G. (2004). **The new transit town: Best practices in transit-oriented development**. Washington, D.C.: Island Press.
- Freedman, M. (2012). What is urban design and why do we need It now?. In Horayangkura, V., Jamieson, W. & Mallikamarl, R. (Eds.), **The design and development of sustainable cities: International and Thai perspectives on urban design in the 21st century**. (pp.59-60). Pathumthani: Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University.
- Horayangkura, V. (2011). Kan srang sapapwadlorm choomchon muang ti na yoo ar sai: Punha ti mong mai hen lae naew thang kae kai. (In Thai) [Creating a living urban environment: Unseen problems and possible solutions]. **Journal of Architectural/Planning Research and Studies**, 8 (2), 9-26.

- Horayangkura, V. (2014). **Karn oakbap choomchon muang nai anakot: Karn thatai nai satawat ti 21.** (In Thai) [The Future of Urban Design Challenges in the 21st Century]. **GH BANK Housing Journal**, 20 (77), 37-44.
- Horayangkura, V. (2014, February 26). Asian Cities Face Design Challenges. **Bangkok Post**, pp.10.
- Horayangkura, V. (2015). **Kan jud tham railaaead krohngkan ngarn sathapatthayakam pua kan srangsan saphapwadlorm sansrang.** (In Thai) [Architectural Programming for Creating Built Environment]. Bangkok: G.B.P. Center.
- Horayangkura, V. et al. (2015). **Hybrid canal-rail connectivity: Linking Bangkok is canal networks to mass rapid transit lines.** (Research report submitted to the Rockefeller Foundation). Pathumthani: Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University.
- Horayangkura, V., Jamieson, W. and Mallikamarl, R. (Eds.) (2012). **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.
- Jenks, M. & Burgess, R. (Eds.). (2000). **Compact cities: Sustainable urban forms for developing countries.** New York: Spon Press.
- Kulachol, K. (2002). **Kan oakbap choomchon muang kua ahrai.** (In Thai) [What is Urban Design]. Bangkok: Silpakorn University.
- Lang, J. (1994). **Urban design: The American experience.** New York: Van Nostrand Reinhold.
- Larkham, P. J. (1996). **Conservation and the city.** London: Routledge.
- 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. T. Ishida & K. Isbister (Eds.), **Digital cities.** (pp.1-6). Heidelberg: Springer.
- Office of Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University. (2015). **Resilient city. Report of Urban and Regional Planning Academic Symposium, URPAS 2015 Conference** (pp.35 – 42). Bangkok: Thammasat University.
- Office of National Housing Authority. (2013). **Mong moom muang.** (In Thai) [City perspectives]. Bangkok: Author.
- Oxford University Press. (2010). **Urban Oxford Dictionaries.** Retrieved November 14, 2012, from <http://oxforddictionaries.com/Definition/English/urban>.

- Ritchie, A. and Thomas, R. (2009). **Sustainable urban design: An environmental approach**. London: Taylor & Francis.
- Rowley, A. (1994). Definitions of Urban Design: The Nature and Concern of Urban Design. **Planning Practice and Research**, 9 (3), 179-197.
- Sakkumduang, T. (2009). Dhammachad kap Sathapatayakam Choomchon muang. (In Thai) [Nature and Urban Architecture]. **GH BANK Housing Journal**, 15 (59), 88-91.
- Thaveeprungsriporn, P. D., M.L. (2014). **Cum kwamkid sathapatthayakam wa duay tidsadee sathapatthayakam nai loak post modern**. (In Thai) [Word, thinking, architecture: On architectural theory in the post modern world] (2nd ed.). Bangkok: Lai Sen.
- Vephasayanant, A. (2014). Satana kwam phrom kong wichacheap phungmuang (Section 1). (In Thai) [The State of urban planning professionalism (Section 1)]. **TUDA News, Thai Urban Design Association**, 1 (1), 12-13.
- Vephasayanant, A. (2015). Satana kwam phrom kong wichacheap phungmuang (Section 2). (In Thai) [The State of urban planning professionalism (Section 2)]. **TUDA News, Thai Urban Design Association**, 1 (2), 12.
- Wall and Waterman. (2010). The current approach of urban design, its implications for sustainable urban development. **Procedia Economics and Finance of 4th International conference on Building Resilience**, 18, 497-504. Retrieved August 7, 2016, from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S221256711400968X>
- Wheeler, S. M. (2013). **Planning for sustainability: creating livable, equitable and ecological communities** (2nd ed.). Florence: Taylor and Francis.