

ลดความเหลื่อมล้ำ ด้วยการออกแบบเมือง

ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นิรมล เสรีสกุล

ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง หนึ่งในศูนย์เชี่ยวชาญ

เฉพาะทางด้านยุทธศาสตร์เมือง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

และผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



นับตั้งแต่ พ.ศ. 2558
เป็นต้นมา มนุษยชาติอยู่ใน
ช่วงเวลาสำคัญของประวัติศาสตร์

ที่เรียกว่า "ศตวรรษแห่งเมือง" (Urban Century)
เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่ประชากรในเมืองมีจำนวนมากกว่า
ในชนบทเป็นครั้งแรก "การกลายเป็นเมือง" (Urbanization) จึงเป็น
ความท้าทายครั้งใหญ่ที่เป็นทั้งปัญหาและโอกาสของสถาปนิกผังเมือง

เพื่อผลิตสถาปนิกวิชาชีพสถาปัตยกรรมผังเมืองสู่สังคม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ก่อตั้งหลักสูตรสถาปัตยกรรมผังเมืองเมื่อปี พ.ศ. 2547
ผลิตบัณฑิตที่มีความรู้และประสบการณ์รองรับความต้องการของตลาดงาน ท่ามกลาง
ความเป็นเมืองที่มีความเข้มข้นมากขึ้น ทว่าปัญหาที่คณาจารย์พบคือบัณฑิต 5 รุ่นแรกที่ไม่สำเร็จ
การศึกษาหางานทำยาก เนื่องจากสังคมไม่จรรู้หรือเอกชนยังไม่รู้จักวิชาชีพสถาปนิกผังเมือง

ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง หรือ Urban Design and Development Center
(UddC) ภายใต้ ศูนย์เชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านยุทธศาสตร์เมือง (CE.US) จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย จึงถือกำเนิดขึ้นใน พ.ศ. 2556 โดยความร่วมมือของ สำนักงานกองทุน
สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) เพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อม ส่งเสริมสุขภาวะคนเมือง
ตลอดจนขับเคลื่อนเรื่องของเมืองให้เป็นนโยบายสาธารณะผ่านการทำโครงการที่เป็นรูปธรรม
ขณะเดียวกันก็เป็นพื้นที่แสดงผลงานของวิชาชีพสถาปนิกผังเมืองอีกด้วย

ผ่านมาแล้วกว่า 7 ปี ปัจจุบัน UddC-CEUS เป็นองค์กรเชี่ยวชาญด้านเมืองที่ให้บริการใน 5 ด้าน ได้แก่ ออกแบบและวางผัง วิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลเมือง สร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและภาคพัฒนา การสื่อสารประชาสัมพันธ์ และการฝึกอบรม

สวนลอยฟ้าแห่งแรกของประเทศไทย

โครงการสวนลอยฟ้าเจ้าพระยา เป็นสวนลอยฟ้าแห่งแรกของประเทศไทยและสวนลอยฟ้าข้ามแม่น้ำแห่งแรกของโลก เพิ่งเปิดให้ใช้งานสาธารณะอย่างเป็นทางการเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563 ที่ผ่านมานี้ คือหนึ่งในโครงการยุทธศาสตร์ระดับเมือง

ภายใต้โครงการกรุงเทพฯ 250 โดยสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร ที่ UddC มีส่วนร่วมพัฒนาแนวคิดในการฟื้นฟูพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นใน 17 เขต และจัดกระบวนการร่วมหารือระหว่างภาคีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลากหลายกลุ่มทุกระดับ



ผู้ช่วยศาสตราจารย์
ดร.นิรมล เสรีสกุล



“โครงการสามารถสร้าง
การเชื่อมต่อให้กับพื้นที่
ทั้งสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา
ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก
อย่างเช่น ย่านกะดีจีน-คลองสาน
ที่มีมรดกวัฒนธรรมกว่า 121 แห่ง

ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ
ภาคประชาสังคมและชุมชนกว่า
60 ครั้ง ผลลัพธ์จากกระบวนการ
การร่วมหารือตลอดจนการรับฟัง
ความคิดเห็น เป็นที่มาของการ
ปรับปรุงโครงสร้างเดิมของราง
รถไฟฟ้าลาวาลิน ที่ถูกปล่อยกร้าง
ไม่ได้ใช้ประโยชน์นาน 30 ปี
ชาวบ้านเรียกกันว่า "สะพานคว้น"

ต้องยกเครดิตให้คุณลุงประดิษฐ์ ห้วยหงษ์ทอง ประธานชุมชนวัดบุปผาราม
วัย 70 ปี ที่จุดประกายให้คณะทำงานได้เห็นโอกาสของการพัฒนา คุณลุงประดิษฐ์บอกว่า
ตนเองมีหลานวัยเรียนที่มักมีอาการข้ามฝั่งแม่น้ำระหว่างสถานศึกษากับที่อยู่อาศัย
ด้วยการเดินเท้า นี่เป็นตัวอย่างที่ชี้ให้เห็นว่า การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมที่ดีและ
การรับฟังโดยแท้จริงนี้ ช่วยอุดรอยรั่วที่กว้างแฉกซึ่งไม่สามารถจะรู้รอบทุกสิ่งทุกอย่าง
นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างความเชื่อถือนระหว่างคณะทำงานต่อคนในชุมชน ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่าย
แต่ต้องอาศัยเวลา ความสม่ำเสมอ และการทำงานอย่างหนัก และเมื่อเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการ คณะทำงานโครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี (GoodWalk) โดย UddC-CEUS

“ ถนนกว่า 1,000 เส้น
ในกรุงเทพฯ ที่เรา
ลงพื้นที่สำรวจ มีเพียง 100
กว่าเส้นที่จัดอยู่ในเกณฑ์เดินได้
แต่สำหรับเกณฑ์เดินดี คือต้อง
เดินสะดวก ปลอดภัย นำเดิน
จริงๆ มีอยู่เพียง 34 เส้น
เท่านั้น

ได้คำนวณค่าคะแนนการเดิน (Walk Score) จากการเชื่อมต่อสองฟาก
ของสวนลอยฟ้าเจ้าพระยา พบว่า Walk Score เพิ่มขึ้น จากเดิมอยู่ที่
42 คะแนน เพิ่มขึ้นเป็น 76 คะแนน จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน
 ทั้งนี้เนื่องจากโครงการสามารถสร้างการเชื่อมต่อให้กับพื้นที่ทั้งสองฝั่ง
แม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก อย่างเช่น ย่านกะตี่จิ้น-
คลองสานที่มีมรดกวัฒนธรรมกว่า 121 แห่ง ขณะที่เกาะรัตนโกสินทร์
มีแหล่งท่องเที่ยวมากกว่า 200 แห่ง เมื่อคนสามารถเข้าถึงย่านได้มากขึ้น
ด้วยการเดินเท้า ก็ย่อมทำให้เกิดโอกาสทั้งด้านเศรษฐกิจ เพิ่มทุน
ทางสุขภาพและทุนทางสังคม กล่าวคือ ผู้คนมีสุขภาพที่ดีทั้งร่างกาย
และจิตใจ รู้จักกันและกัน และชื่นชมความงามของย่านของผู้อยู่อาศัย
ในบริเวณมากขึ้น

โครงการสวนลอยฟ้าเจ้าพระยาจึงนับเป็นพื้นที่ที่แสดงผลงานของ
วิชาชีพสถาปนิกผังเมืองที่ไม่เพียงเกี่ยวข้องกับด้านสถาปัตยกรรมเท่านั้น
แต่มีผลเกี่ยวเนื่องทั้งเรื่องทางกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม ประชากร และ
การเมือง

UddC-CEUS ต้องใช้ความรู้หลากหลายศาสตร์ในการ
ดำเนินโครงการ อันดับแรก การวิจัยและข้อมูล ซึ่งเปรียบได้กับ
เสาต้นแรกที่พุงและเป็นจุดแข็งสำคัญของศูนย์ฯ ผังหรือการออกแบบ
จำเป็นต้องวางอยู่บนพื้นฐานของงานวิจัยและข้อมูลของเมืองที่เชื่อถือ
ได้เสมอในทุกโครงการ



การทำงานร่วมกับชุมชนย่านกะตี่จิ้น-คลองสาน

ถัดมาคือเรื่องของการประสานความร่วมมือ เนื่องจากว่ามีคนอยู่ในเมือง
หลากหลายกลุ่มและแต่ละประเด็นก็เกี่ยวข้องกับคนและหน่วยงานจำนวนมาก
ยกตัวอย่างการทำทางเท้าเพียงเส้นเดียว เฉพาะทางเท้ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จำนวนมาก ตั้งแต่กรุงเทพมหานคร (กทม.) สำนักงานเขต บ้านเรือนประชาชน
การประปานครหลวงที่ดูแลท่อประปาใต้โครงสร้างทางเท้า กระทรวงการไฟฟ้า
นครหลวงผู้ดูแลเสาไฟฟ้า เป็นต้น ตัวอย่างทางเท้าเพียงประเด็นเดียว ชี้ให้เห็นว่า
เมืองคือเรื่องซับซ้อน ดังนั้น จำเป็นต้องมีนักรัฐศาสตร์และนักสังคมศาสตร์
ช่วยทำงานเป็นเสาต้นที่สอง

เสาต้นที่สามคือการสื่อสารเพื่อที่จะทำให้ภาคีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่หลากหลายของเมืองเกิดความเข้าใจ เมื่อเกิดความเข้าใจเราจะทำงานง่ายขึ้น ทีมสื่อสารประชาสัมพันธ์ที่เก่งจะช่วยสร้างความรู้ความเข้าใจให้กับภาคีผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดจนสาธารณะ ทำให้ผู้คนรู้สึกว่สิ่งที่เรากำลังดำเนินการเป็นเรื่องที่ดี และเมื่อเกิดความไว้วางใจ ย่อมทำให้การเจรจาผลักดันโครงการระหว่างกลุ่มคนที่หลากหลาย เป็นไปได้ง่ายยิ่งขึ้น

เมื่อเราออกแบบวางแผน การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลเมือง การสร้างการมีส่วนร่วม และการสื่อสารแล้ว ก็เริ่มมีหน่วยงานที่สนใจติดต่อเข้ามาให้เราทำฝึกอบรม เนื่องจากบุคลากรมากกว่าครึ่งหนึ่งของเราเป็นนักวิชาการ ฉะนั้นเราก็จะมีการจัดฝึกอบรมอยู่เสมอ ที่ผ่านมาก็มีเทศบาล การเคหะแห่งชาติ ฯลฯ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับโครงการที่เราทำ

ถ้าเมืองดี

เมื่อคนเข้ามาอยู่ในเมืองเยอะขึ้นจะกลายเป็นพรอันประเสริฐหรือจะเป็นคำสาปขึ้นอยู่กับว่าเราจะสามารถจัดการทรัพยากรอย่างไร ไม่ว่าจะทรัพยากรแรงงาน หรือความคิดสร้างสรรค์ ฯลฯ เมืองที่จัดการได้ดีนั้น แม้ว่าจำนวนคนหนาแน่น ก็สามารถจัดการให้ทุกสิ่งทุกอย่างอยู่ร่วมกันได้ ทั้งเรื่องการเดินทาง ระบบขนส่งสาธารณะที่ดี การเชื่อมต่อพื้นที่ชุมชนทั้งเมืองเมื่อออกจากขนส่งสาธารณะก็มีทางเดินเท้าทางจักรยานที่ดี และเต็มไปด้วยพื้นที่สีเขียว

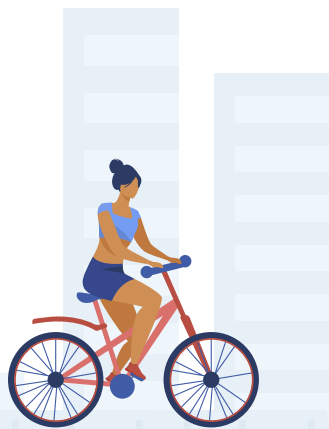
เมืองที่ดี จะต้องมีการจัดเตรียมสถานที่ที่เป็นสาธารณูปการ (Urban Facilities) ต่างๆ อย่างห้องสมุด สนามกีฬา พื้นที่ตลาด สวนสาธารณะ ให้กับคนกลุ่มต่างๆ ในเมืองได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เมืองในประเทศยุโรป เช่น ฝรั่งเศส ห้างสรรพสินค้าปิดในวันอาทิตย์ แต่มีสวนสาธารณะที่สวยงามกระจายอยู่ทุกที่ มีพิพิธภัณฑ์จัดแสดงงานศิลปะ ชั้นเลิศที่เด็กและผู้สูงอายุสามารถจะเข้าได้ด้วยราคาที่ถูก มีโรงภาพยนตร์ สถานที่ปิกนิก หรือสถานที่เดินเล่นริมแม่น้ำที่ออกแบบไว้อย่างสวยงาม เหล่านี้เป็นความสุขที่เข้าถึงได้ โดยแทบไม่ต้องใช้เงินเลยหรือใช้เงินน้อยมาก นี่คือการเข้าถึงความสุขได้อย่างเท่าเทียม หากเมืองดี ก็จะทำให้ประชากรและคนส่วนใหญ่ที่อยู่ในเมืองเข้าถึงความสุขได้มากขึ้น



จากการศึกษาของโครงการเมืองเดินได้-เมืองเดินดี (GoodWalk) ซึ่ง UddC-CEUS เป็นหน่วยงานแรกที่ทำวิจัยเรื่องการเดินตั้งแต่ 5 ปีก่อน โดยใช้เทคโนโลยี Open Big Data มาต่อยอดต้นทุนเมืองในเรื่องการเดิน มีข้อมูลที่น่าสนใจพบว่า ถนนกว่า 1,000 เส้นในกรุงเทพฯ ที่เราลงพื้นที่สำรวจ มีเพียง 100 กว่าเส้นที่จัดอยู่ในเกณฑ์เดินได้ แต่สำหรับเกณฑ์เดินดี คือต้องเดินสะดวก ปลอดภัย นำเดินจริงๆ มีอยู่เพียง 34 เส้นเท่านั้น

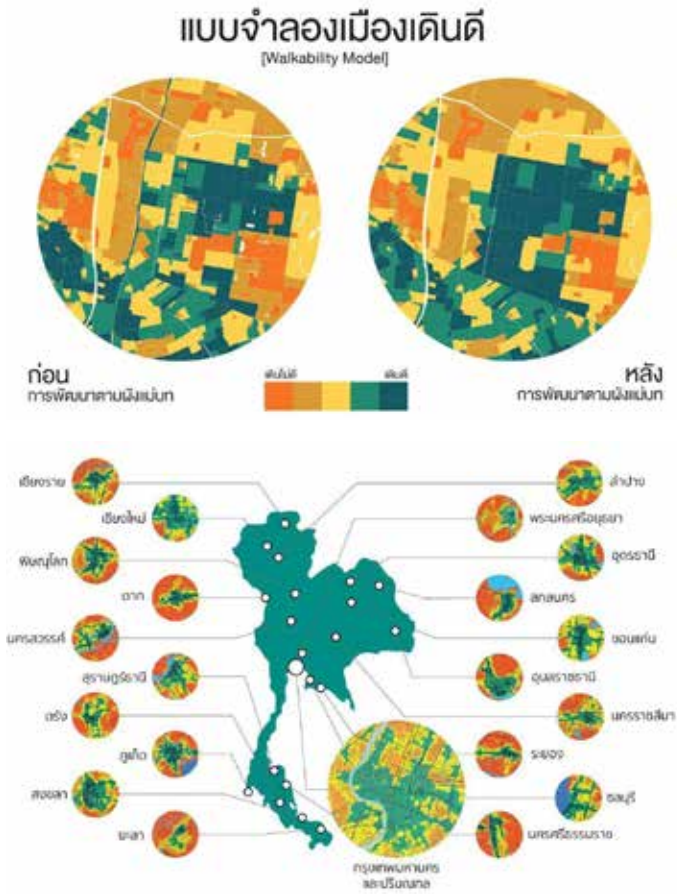
และมีเพียง 10 พื้นที่ในกรุงเทพฯ ที่สามารถอยู่อาศัยได้โดยไม่ต้องมีรถยนต์ คือ บางกอกน้อย อารีย์ ราชเทวี-พญาไท สยาม-ปทุมวัน ราชประสงค์-ประตูน้ำ อโศก-เพชรบุรี พร้อมพงษ์ สีลม-สาทร สามย่าน บางรัก โดยสามารถจะเดินเข้าถึงทุกสิ่งที่ใช้ในชีวิตประจำวันได้ในระยะ 800 เมตร

ที่ผ่านมา UddC-CEUS พยายามสื่อสารกับสาธารณะเสมอว่า ถ้าเมืองเราเดินได้ นอกจากจะมีผลดีต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมแล้ว เมืองเดินได้ยังกระจายความมั่งคั่งไปยังผู้ประกอบการรายย่อย ไม่ใช่กระจุกอยู่แค่ในห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่



นอกจากนี้ ยังทำให้ผู้คนมีโอกาสไปรู้จักย่าน รู้จักผู้คน จินตนาการว่าถ้าเราไม่ออกไปรู้จักผู้คนละแวกย่านเลย โอกาสที่เราจะรู้สึกผูกพันรักในย่านจะไม่เกิดขึ้น ความรัก ความผูกพันล้วนเกิดจากการเดินผ่านถนน ซอย เมื่อเดินแล้วรู้สึกที่บ้านเรือนและ ย่านของเราสวยจังเลย สมมติวันหนึ่งถ้ามีใครมาตัดต้นไม้มาทำอะไรทิ้ง หรือมาทำอะไรไม่ดี เราจะมีความรู้สึกของความเป็นพลเมืองที่จะต่อสู้เรียกร้อง แต่สำหรับคนกรุงเทพฯ นับวันความรู้สึกดังกล่าวจะยิ่งลดลง เคยได้ยินหลายคนบ่นว่า กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองไว้ทำมาหากินแต่จะใช้ชีวิตบั้นปลายที่อื่น ไม่ใช่เมืองที่เราอยากอยู่อาศัย

“หากจะสร้าง
ความเป็น
พลเมืองให้เกิดขึ้น
อาจจะต้องเริ่มที่ทำให้
เมืองเดินได้ก่อน



เมื่อกรุงเทพฯ ครบรอบ 250 ปี จะเป็นอย่างไร

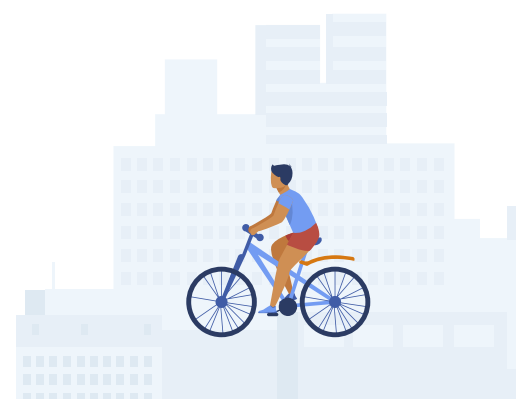
เชื่อว่าทิวทัศน์เมืองนี้ต้องการทำอะไรได้ก็ทำการออกแบบเมืองโดยคำนวณจากข้อมูลก่อนจะทำให้เกิดผลกระทบที่สูงกว่า

ข้อมูล บ่งบอกว่า พื้นที่ที่เป็นใจกลางเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นบริเวณที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาโดยเฉลี่ยปีละ 22 ล้านคน แต่ถามว่านักท่องเที่ยวเที่ยวอย่างไร ก็คือนั่งรถบีเอ็มอยู่ 2 ชั่วโมงที่วัดพระแก้ว พระบรมมหาราชวังแล้วออกเลย เพราะว่าคุณเดินไปไหนไม่ได้ เดินลำบาก มูลค่าเงินจากนักท่องเที่ยว 22 ล้านคนนับเป็นมูลค่ามหาศาลแต่ไม่เกิดการกระจาย สิ่งที่ชาวชุมชนและผู้ประกอบการรายย่อยโดยพื้นที่ได้รับคือ หนึ่งรถติด สองมลภาวะ และสามค่าครองชีพที่สูงขึ้น

โครงการต่างๆ ที่ UddC-CEUS ได้ดำเนินการล้วนมีฐานจากข้อมูลทั้งสิ้น โครงการใหญ่ที่สุดที่เราเคยทำร่วมกับ กทม. คือ**โครงการกรุงเทพฯ 250** ตัวเลข 250 คือกรุงเทพฯ จะเป็นอย่างไรเมื่อครบ 250 ปี ในปี พ.ศ. 2575 เป็นการมองภาพระยะยาวโดยนำภาพอนาคตมาใช้ในการวางแผนและเป็นโครงการแรกประยุกต์ใช้หลักการ**อนาคตศาสตร์**ในการออกแบบ

โครงการสวนลอยฟ้าเจ้าพระยาที่เขียนแบบสถาปัตยกรรมออกมาได้สวยงามนั้น เป็นยอดเขาน้ำแข็ง น้ำแข็ง 90% ที่ฐานด้านล่าง คือการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมกว่า 60 ครั้งภายในระยะเวลา 1 ปี และเมื่อสร้างเสร็จแล้วก็ตรวจสอบว่าโครงสร้างส่งเสริมการเดินทางจริงหรือไม่ นำงบประมาณมาจากแหล่งใดเท่าไร อย่างไรก็ตามเมื่อสำเร็จแล้วนี่คือผลงานภาควิชาการวางแผนและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาฯ ที่พวกเราภูมิใจ

สำหรับโครงการออกแบบพื้นที่สาธารณะ UddC-CEUS ยังได้ดำเนินการพัฒนา**พื้นที่ใต้ทางด่วนสายศรีรัช ช่วงถนนเพชรบุรี-สาทร** บนพื้นที่ 67,410 ตารางเมตร ร่วมกับสำนักงานวางแผนและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร จากการได้คำนวณพื้นที่ใต้ทางด่วนทั้งหมดของกรุงเทพฯ พบว่ามีพื้นที่ว่างที่ไม่ถูกพัฒนาถึง 42.26% เป็นที่มาของการพลิกพื้นที่และปรับเปลี่ยนให้เกิดประโยชน์ใช้สอยเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้กับเมือง โดยเชื่อมโยงพื้นที่ใต้ทางด่วนให้เป็นส่วนหนึ่งของเนื้อเมือง สร้างทางเลือกในการสัญจรสู่ย่านกลางเมืองโดยการเดินเท้าหรือจักรยาน



เรายังดำเนินโครงการ Bangkok Green Bridge หรือ โครงการฟื้นฟูสะพานเขียว เชื่อมสวนลุมพินี-สวนเบญจกิติ โดยความสนับสนุนของ สสส. กับการทางพิเศษ แห่งประเทศไทยและภาคีร่วมพัฒนาเมืองฟื้นฟูโครงสร้างสะพานซึ่งเป็นทางจักรยานเดิม ให้เป็นทางล่อยฟ้าเชื่อมต่อสวนสาธารณะใจกลางเมือง 2 แห่งคือสวนลุมพินีและ สวนเบญจกิติ เข้าด้วยกัน

หนึ่งในประเด็นที่คนกรุงเทพฯ เรียกร้องมากที่สุดก็คือพื้นที่สีเขียว ปัจจุบันสัดส่วน พื้นที่สีเขียวต่อประชากรของกรุงเทพฯ คือ 5.2 ตารางเมตร ซึ่งตัวเลขนี้คำนวณโดย รวมพื้นที่สวนทางแยกหรือสวนเกาะกลางถนนต่างๆ แล้ว แต่ในความเป็นจริงส่วนพื้นที่ สีเขียวที่เราสามารถเข้าไปใช้ได้จริงมีสัดส่วนไม่ถึง 1 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน ในขณะที่เมืองในสิงคโปร์มีสัดส่วนพื้นที่สีเขียว 56 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน

สัดส่วนพื้นที่สีเขียวตามมาตรฐาน องค์การอนามัยโลก (WHO) คือ 9.01 ตารางเมตร ต่อคนไม่ใช่เรื่องฝันสำหรับกรุงเทพฯ เราสามารถ ขยายพื้นที่สีเขียวได้โดยนำพื้นที่ใต้ทางด่วน ที่ปัจจุบันยังใช้งานไม่ได้เต็มศักยภาพมาปรับปรุง ให้เป็นพื้นที่สีเขียว เราเสนอฝันที่สุดโต่งด้วยการ ทำพื้นที่สีเขียวให้ได้ถึง 13.20 ตารางเมตร ต่อประชากร 1 คน เทียบเท่ากับเมืองปารีส โดยปรับจากพื้นที่ใต้ทางด่วน สนามกอล์ฟ พื้นที่ ราชพัสดุที่เป็นที่โล่ง ให้เป็นพื้นที่สีเขียว หรือ เราสามารถจะไปได้ไกลถึงพื้นที่เขียว 24.41 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คนเท่าเบอร์ลิน โดยการปรับพื้นที่ทหาร สวนหลังคาอาคารใหญ่ หรือถนนสายประธานและสายหลักเพิ่มเติม ให้เขียว

เรามุ่งมั่นทำงานในสิ่งที่เมืองต้องการ และยิ่งขาดอยู่ อาทิ ผลักดันการทำท่าเรือที่ดี เนื่องจากการพัฒนาการขนส่งทางน้ำในเมือง ที่รถติด จะทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นมาก แต่เพียงภาครัฐฝ่ายเดียวไม่พอ ภาคเอกชนเอง ก็ต้องการมีส่วนร่วมเพราะเขาก็ได้รับประโยชน์ เกิดความเป็นไปได้ในการร่วม Matching Fund เช่น ความร่วมมือระหว่างไอคอนสยามกับ กรมเจ้าท่า โดยมี UddC-CEUS เป็นคนกลาง ที่เชื่อมโยง เป็นต้น

“ เราเสนอฝันที่สุดโต่งด้วยการ ทำพื้นที่สีเขียวให้ได้ถึง 13.20 ตารางเมตรต่อประชากร 1 คน เทียบเท่ากับเมืองปารีส โดยปรับจาก พื้นที่ใต้ทางด่วน สนามกอล์ฟ พื้นที่ ราชพัสดุที่เป็นที่โล่ง ให้เป็นพื้นที่สีเขียว



นอกจากนี้ เรายังทำเรื่องเมืองเดินดี ที่ภูเก็ต และตัวเมืองนครศรีธรรมราช รวมถึงเชียงใหม่ ชลบุรี ขอนแก่น นครราชสีมา กระบี่ และระยอง โดยต้องการที่ทำให้ เมืองเดินดีของแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน อย่างภูเก็ตตั้งเป้าเป็นเมืองจุดหมาย การเดินทางคุณภาพระดับโลก ขณะที่นครศรีธรรมราชมีเป้าหมายเป็นเมืองมรดกโลก เหล่านี้หากไม่มีการจัดการเรื่องการสัญจร การเดินและอื่นๆ การบรรลุเป้าหมายดังกล่าว จะเป็นเรื่องไกล

หากเราสามารถพัฒนาและฟื้นฟูให้แต่ละเมืองน่าอยู่ มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี มีโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ๆ ผู้คนอยู่แล้วทำมาหากินได้ มีโอกาสในการเจริญก้าวหน้า นั้นหมายความว่าไม่ว่าคุณจะอยู่เมืองไหนก็มีโอกาสเข้าสู่งานและชีวิตที่ดีพอกันได้

เมืองมีผลต่อเรา มากกว่าที่เราคิด

ข้อมูลเมือง (Urban Data) มีความซับซ้อน และมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการออกแบบเมือง

ความปรารถนาในฐานะนักวิชาการ เราอยากให้คนในเมืองเห็นความสำคัญของเมือง จึงพยายามสร้างความตระหนักรู้แก่ผู้คน ว่าเมืองมีผลต่อเรามากกว่าที่เราคิด ข้อมูลเมืองทำให้เรารู้ว่าเมืองแบบไหนกันที่เราอาศัยอยู่

เคยคิดหรือไม่ว่าสาเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้คนอ้วน เป็นเพราะเมืองไม่มีที่ให้เดินเลย เราจนเพราะอะไร เพราะเงิน 1 ใน 5 ของรายจ่ายหมดไปกับค่าเดินทางที่ไม่ก่อให้เกิดการลงทุนใดๆ คนกรุงเทพฯ จ่ายค่าเดินทางที่ราคาสูงที่สุดในภูมิภาค ไม่มีแฟนอาจเพราะไม่มีที่สาธารณะใดๆ ให้คนได้ไปเจอกันเลย เรามีชีวิตที่ตึงเครียด เราต้องทำงานหนักขึ้นกว่าเดิม เพื่อที่จะมีเงินมาจ่ายกับบ้านที่แพง ค่าเดินทางที่แพง ทำงานในจำนวนชั่วโมงที่สูงที่สุดในภูมิภาค

ทำไมรถถึงติดเนื่องจากระยะทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานขนส่งมวลชน และจากสถานขนส่งมวลชนไปยังที่เรียนที่ทำงาน หรือที่เรียกว่า First Mile กับ Last Mile นั้นไม่สามารถเดินทางได้หรือเดินทางได้ไม่สะดวกสบาย ฉะนั้นหลายคนจึงเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว นอกจากนี้ สัดส่วนพื้นที่ถนนของกรุงเทพฯ ยังมีน้อยกว่ามาตรฐาน เมืองที่ดีต้องมีพื้นที่ถนนเป็นจำนวน 30% แต่กรุงเทพฯ มีแค่ 7% ในขณะที่จำนวนรถยนต์ส่วนตัวซึ่งเพิ่มขึ้นในแต่ละปี มีปริมาณสูงเป็นอันดับต้นของโลก



ข้อมูลเมืองบอกได้ว่าย่านไหนอยู่แล้วค่าเดินทางสูง ย่านไหนอยู่แล้วหุงตั้ง เนื่องจากมีมลภาวะทางเสียง ย่านที่อยู่แล้วอ้วนเพราะเข้าไม่ถึงพื้นที่สาธารณะ ย่านไหนอยู่แล้วเกิดหัวใจวายขึ้นมาเสียชีวิตแน่นอน เพราะหลายย่านไม่มีสาธารณูปการส่งเสริมสุขภาพ

ส่วนสาธารณูปการทางปัญญาหรือสถานที่ที่ทำให้เราอยู่ใกล้แล้วฉลาด มีจำกัดแค่ในบางย่าน สมมติว่าบ้านอยู่หนองจอกแต่คิดอยากจะไปเดินมิวเซียม แต่คำนวณค่าเดินทางสุดท้ายตัดสินใจไม่ไปดีกว่า เมื่อเป็นเช่นนี้แล้วการตั้งเป้าจะเป็นประเทศสังคมและเศรษฐกิจฐานความรู้ (Knowledge-based Society) ก็คงทำได้ยากลำบาก

ประเทศไทยเป็นประเทศชนบทมานานและเพิ่งเป็นเมือง ต่างจากญี่ปุ่นหรือยุโรป ซึ่งเป็นเมืองมานานแล้ว ดังนั้น ข้อมูลองค์ความรู้เรื่องเมืองจึงยังเป็นเรื่องใหม่และไม่อยู่ในสารบบความคิดของผู้คน นอกจากนี้ อีกประเด็นที่ผู้คนจำเป็นต้องตระหนักเสมอคือ เมืองที่เราอาศัยอยู่แตกต่างกับภาษีที่จ่ายไป แต่ลองจินตนาการว่าเมื่อเรามีครอบครัวมีบุตร และต้องการสร้างครอบครัวในสภาพแวดล้อมที่ดี มีพื้นที่สีเขียว เราก็ต้องไปซื้อบ้านจัดสรรในย่านชานเมือง ถามว่าเป็นธรรมหรือไม่เพราะภาษีเราก็กว้าง แต่กลับต้องเสียค่าส่วนกลางเพื่อแลกกับพื้นที่สีเขียวของบ้านอีก ทำไมเราไม่สามารถจะมีบ้านที่ดีและมีพื้นที่สาธารณะ โดยเราไม่จำเป็นต้องจ่ายสองเท่า คือภาษีด้วยและจ่ายค่าส่วนกลางด้วย

การเข้าถึงความสุขของคนในเมืองในปัจจุบัน กลับกลายเป็นว่าขึ้นอยู่กับการศึกษา คุณมีเงินมากแค่ไหน ต้องทำงานในชั่วโมงการทำงานที่สูงในแต่ละวัน เพื่อจะเอาเงินไปเลือกซื้อบ้านจัดสรรที่มีพื้นที่สีเขียว หรือข้อเท็จจริงที่ประเทศไทยมีระบบวาง ในกรุงเทพฯ เพียงจังหวัดเดียวเท่านั้น ก็แสดงถึงความเหลื่อมล้ำ

มีคนพูดว่าในการจะเพิ่มพื้นที่สีเขียวในเมือง เราเป็นประชาชนเราจะช่วยปลูกต้นไม้ที่บ้านได้ไหม แต่บางคนอาศัยอยู่หอพักที่ระเบียงแทบจะไม่มีเลย การจะสร้างเมืองให้ดีจึงเป็นหน้าที่ของรัฐ ที่จะสร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง การเรียกร้องให้ปลูกต้นไม้คนละต้นย่อมไม่เพียงพอ

แนวทางแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ UddC-CEUS พยายามนำเสนอผ่านการออกแบบเมือง ก็เพื่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้



“ เป็นธรรมหรือไม่ เพราะภาษีเราก็อ้าง แต่กลับต้องเสียค่าส่วนกลาง เพื่อแลกกับพื้นที่สีเขียวของบ้านอีก ทำไม เราไม่สามารถจะมีบ้านที่ดี และมีพื้นที่สาธารณะ โดยเราไม่จำเป็นต้องจ่ายสองเท่า

จากจุดเริ่มต้นเมื่อ 8 ปีก่อน เพราะต้องการสร้างเส้นทางวิชาชีพให้กับบัณฑิตผังเมือง (ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาฯ) วันนี้อะไรที่เราไม่ได้มีเพียงเป็นตลาดงานรองรับบุคลากรด้านสถาปัตยกรรมศาสตร์ แต่ยังรองรับผู้ที่จบสาขาวิทยาศาสตร์ที่สนใจเรื่องเมือง สาขาสังคมศาสตร์ สังคมวิทยาเมือง รวมไปถึงรัฐศาสตร์การปกครอง

เมืองคือที่ที่ผู้คนอยู่กันอย่างหลากหลาย โจทย์เยอะ การละเลยไม่สร้างอาชีพ สร้างงาน สร้างโอกาสจากตรงนี้เป็นเรื่องน่าเสียดาย ต้องขอขอบคุณจุฬาฯ ที่เล็งเห็นโอกาสดังนี้

เมื่อตอนที่สาขามีสถาปัตยกรรมเปิดหลักสูตรใหม่ คนไม่ค่อยรู้จัก ย้อนไปตอนที่คณะสถาปัตยกรรมเปิดใหม่ๆ คนก็ไม่รู้จัก เพราะแต่ก่อนคนใช้วิศวกรออกแบบบ้าน ในความจริงก็คือเมื่อเวลาผ่านไป ศาสตร์มีความลึกซึ้ง ก็จะมีศาสตร์ใหม่เกิดขึ้นเสมอ

นอกเหนือจากการพยายามขับเคลื่อนเรื่องเมืองเป็นนโยบายสาธารณะแล้ว การทำงานของ UddC-CEUS ซึ่งต้องอาศัยการเชื่อมโยงกับภาคีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากมาย และการนำหลักการเรียนการสอนมาเชื่อมโยงกับโลกแห่งความเป็นจริง นับเป็นการสอบทานองค์ความรู้ว่าที่เคยเล่าเรียนกันมายังใช้ได้จริงหรือไม่

เกี่ยวกับ ผศ. ดร.นิรมล เสรีสกุล

- จบการศึกษาระดับปริญญาตรี (เกียรตินิยม) สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2541
- จบการศึกษาระดับปริญญาโทและปริญญาเอก สาขา Urban Engineering มหาวิทยาลัยโตเกียว พ.ศ. 2545 และ 2548
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ. 2548-ปัจจุบัน
- ผู้อำนวยการศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง (UddC) พ.ศ. 2552-ปัจจุบัน