

การออกแบบเมือง กับกฎหมายคุณภาพชีวิตคนเมือง

*ดร.ระหัตถ์ โรจนประดิษฐ์

การออกแบบเมือง Urban Design

ในต่างประเทศนั้นความเป็นมาของ Urban Design เกิดขึ้นเป็นรูปธรรมในยุค 1970-1980 ที่สถาปัตยกรรม Architecture และการวางผังเมือง Urban Planning มีการพัฒนาอย่างเป็นปึกแผ่นในระดับหนึ่งแล้ว ในสังคมตะวันตกโดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกาเกิดมีความคิดว่า ทางด้านสถาปัตยกรรมศาสตร์นั้น อาคารสถาปัตยกรรมสาธารณะหลากหลายทั้งขนาดใหญ่และเล็กที่ประชาชนทั่วไปจะเข้าไปใช้สอยพื้นที่ Space เพื่อทำกิจกรรมต่างๆ เท่านั้น พวกเขามีได้เป็นเจ้าของพื้นที่ Space ในอาคารอย่างแท้จริง ในขณะที่ทางด้านการผังเมืองนั้นการใช้พื้นที่ต่างๆ ของเมืองหรือโครงการขนาดใหญ่ในการออกแบบทางผังเมืองนั้น ประชาชนก็ไม่ได้เป็นเจ้าของ Space ขนาดใหญ่เหล่านั้นเลย บริเวณที่ประชาชนในเมืองจะมีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิดในกิจกรรมประจำวัน คือ พื้นที่สาธารณะ Public Open Space เช่น ถนนหนทาง ร้านรวงริมทาง สวนสาธารณะใหญ่ๆ ป้ายรถเมล์ ป้ายโฆษณา สิ่งเหล่านี้ต่างหากที่ผู้คนพบเห็นทุกเมื่อเชื่อวันไม่ว่าจะ

เป็นในฐานะของผู้อยู่อาศัยในเมืองหรือนักท่องเที่ยวต่างถิ่น สิ่งที่เราารู้สึกได้จากทุกสัมผัสจะมีผลต่อคุณภาพชีวิตในบริเวณนั้น พวกเขาอาจรู้สึกบ้างแห่งสกปรกรกรุงรัง บางแห่งน่าจะเอื้ออำนวยต่ออันตรายจากอาชญากรรมหรือการจราจรที่สับสน บางแห่งไม่สกปรกแต่มีความอดจาดทางสีสน และรูปทรงของอาคารบางแห่งกลับร่มรื่นแม้จะดูเก่าแต่มีอาคารโบราณสวยงาม ทั้งหมดนี้น่าจะมีการสร้างสรรค์และออกแบบได้แม้จะแตกต่างจากการออกแบบสถาปัตยกรรมเพราะเป็นที่สาธารณะและหลากหลายเจ้าของอาคารที่มีหน้าร้านแตกต่างกัน ขนาดของโครงการก็เป็นช่วงของตรอกชอกชอยหรือที่สาธารณะที่ประชาชนเดินอยู่ทุกวัน วิชาที่ว่านี้ คือ การออกแบบเมือง Urban Design ความที่มืองค์ประกอบเล็กน้อยมากมาย และมีผู้ที่เกี่ยวข้องคือประชาชนต่างๆ รวมทั้งมีเนื้อหาสาระและขอบเขตของงานอยู่ระหว่างกระบวนการของการออกแบบสถาปัตยกรรม Architecture และการวางผังเมือง Urban Planning ซึ่งจะอ้างอิงกระบวนการบางส่วน ของทั้งสองวิชาต้นแบบนี้ทำให้วิชาการออกแบบ

เมืองนี้มีความหลากหลายและเป็นศิลปะของการผสมผสาน ยืดหยุ่นมากกว่ายึดมั่นในทฤษฎีอย่างเคร่งครัด ตัวอย่างในกรณีนี้เช่น Urban Design ของตะวันตกอาจจะต้องเปลี่ยนมากมายหากนำมาใช้กับเมืองไทย เป็นต้น

Urban Design ในประเทศไทยนั้นน่าจะเกิดเป็นรูปธรรมในกรุงเทพฯ ปลายยุคสมัยที่มีศาสตราจารย์กฤษฎา อรุณวงษ์ ณ อยุธยา เป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและพัฒนาต่อมาจนทุกวันนี้เพราะเริ่มมีการให้ความสำคัญกับพื้นที่สาธารณะของเมือง Urban Space ในการจัดกิจกรรมลานคนเมือง นิทรรศการกลางแจ้ง จนกระทั่งถึงการปิด

ถนนคนเดินที่ถนนสีลมที่ต้องยกเลิกไปในที่สุด ก่อนที่จะเข้าถึงประเด็นสำคัญที่ว่า Urban Design มาเกี่ยวข้องกับกฎหมายคุณภาพชีวิตของประชาชนได้อย่างไร ควรมาลองเข้าใจความหมายของ Urban Design ให้ถ่องแท้เสียก่อนที่แม้จะตอบยากมากกว่าการออกแบบชุมชนเมืองคืออะไรที่จะครอบคลุมทุกเนื้อหาสาระทั้งหมด อย่างไรก็ตามหัวใจสำคัญที่จะขาดไม่ได้ของ Urban Design ก็คือการออกแบบชุมชนเมืองเพื่อประชาชนโดยประชาชนที่จะต้องมีส่วนร่วมในการออกแบบชุมชนของเขาเอง หากโครงการ Urban Design ใดไม่มีประชาพิจารณ์หรือ Public Participation ที่แท้จริงแล้วจะไม่สามารถเป็นโครงการ Urban Design ที่สมบูรณ์ได้เลย เราลองมาพิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นของกระบวนการ Urban Design ที่จะแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ดังนี้

1. กลุ่มที่ขึ้นโดยตรงกับระบบสังคมและการเมือง

1.1 ลัทธิมาร์กซ์ซิส Marxist เมืองจะเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับระบบสังคมโดยทั่วไปและจะถูก



ภาพที่ 1 คุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง Oxford, United Kingdom (July 2000)

มองประหนึ่งเป็นตัวแทนของรัฐที่มีการต่อสู้ทางชนชั้นในชุมชนนั้นเป็นจุดหมายที่สำคัญของนักออกแบบชุมชนเมือง ในกรณีนี้จะเน้นการสลายความแตกต่างของผลประโยชน์ที่เมืองได้ตอบสนองต่อประชาชนคือ ทำให้ประชาชนทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการได้รับการบริการต่างๆ

1.2 ลัทธิสังคมนิยม Utopian จะอ้างถึงสมมุติฐานของเพลโตที่เห็นว่าสิ่งแวดล้อมที่สมบูรณ์ของเมืองจะเป็นผลมาจากระบบสังคมที่สมบูรณ์และการวางแผนแบบสมบูรณณ์นี้จะมาจากลักษณะเฉพาะของแนวความคิดแบบสังคมนิยมที่สมบูรณ์และการสร้างสรรค์สังคมของอารยชน แนวทางส่วนใหญ่มุ่งยกระดับรูปแบบของสังคมเสื่อมทรามให้เจริญขึ้น

1.3 ลัทธิทุนนิยม Capitalist เกิดขึ้นในพื้นที่ที่มีการแก่งแย่งกันในระหว่างการแข่งขันหรือกฎเกณฑ์ในการดำรงชีวิตในเมืองที่อาจจะเป็นจากอำนาจรัฐ ศาสนา หรือแม้แต่อิทธิพลของบริษัทข้ามชาติที่เมืองจะสะท้อนสมดุลย์ของอำนาจเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็นการเข้าไปเกี่ยวข้องหรือตอบสนองโดยภาพรวมก็ตาม จุดสำคัญของโครงสร้างเมืองแบบนี้จะแสดงเป็นหลายรูปแบบในเรื่องของการรักษาผลประโยชน์ ความงาม การสื่อตัวตนและหลากหลายแนวความคิดของการสร้างภาพพจน์ที่ดีของสถาบันนั้นๆ



ภาพที่ 2 สภาพสิ่งแวดล้อมในเมือง Kowloon, China (October 2002)

2. กลุ่มที่แปรผันและสอดคล้องกับระบบสังคมและการเมือง

แบ่งออกเป็น 4 กลุ่มย่อยคือ

2.1 แนวเศรษฐศาสตร์ Mathematical, Economic เมือง คือ ผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ จุดประสงค์สำคัญอยู่ที่การจัดหาสาธารณูปโภคสาธารณูปการที่มีประสิทธิภาพในเมืองและระบบเครือข่ายรวมทั้งความ

สัมพันธ์ของกิจกรรมในเมืองที่มีศักยภาพสูงที่จะพิจารณาเป็นตัวอย่างของระบบทฤษฎีเครือข่ายการเชื่อมโยงการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ เช่น การคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างของเมืองก็จะเป็นผลของการคำนวณทางคณิตศาสตร์ของระยะความต่างระหว่างกิจกรรมต่างๆ ในเมือง

2.2 แนวองค์ประกอบเมือง Descriptive, Functionalism มุมมองนี้เกิดในช่วงของเมืองอุตสาหกรรมในยุโรปในศตวรรษที่ 20 องค์ประกอบต่างๆ ของเมืองหรือแวนแคว้น เช่น การอยู่อาศัย การทำงาน การพักผ่อนและการคมนาคม

ได้ถูกแสดงประหนึ่งเป็นระบบเอกเทศที่จะมีรายละเอียดพิเศษเฉพาะตัวสำหรับการเหตุผลทั้งในการดำเนินการในปัจจุบันและเป็นแนวทางในอนาคต

2.3 ทฤษฎีเนื้อเมือง Morphological ลักษณะที่แสดงรูปร่างของเมืองนี้จะเน้นทั้งหมดของสภาวะกายภาพ

ที่ปรากฏในเมืองซึ่งมุ่งไปสู่การแจกแจงและศึกษาลักษณะรูปร่างของเมือง แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มย่อยคือ

2.3.1 การวิเคราะห์ลักษณะกายภาพของเมือง Analysis of human geography เน้นเรื่องปัจจัยทางกายภาพของรูปร่างชุมชนเมืองจะถูกแจกแจงจากที่ตั้ง เนินเขา ที่ข้ามลำน้ำ หรือที่ตั้งชายฝั่งทะเลเป็นต้น การวิเคราะห์ศักยภาพของ

ภูมิประเทศในแนวทางนี้จะเป็นการออกแบบมากกว่าการพรรณนา

2.3.2 **กายภาพของผังเมือง Morphology of the plan** เป็นการผลิต การแจกแจงทางผังเมือง เช่น รูปแบบของวงกลมต่างๆ แบบรัศมี แบบเส้นทาง แบบศูนย์กลางและแบบหลายศูนย์กลางโดยมีจุดประสงค์เพื่อสร้างกฎเกณฑ์ของโครงสร้างเมือง

2.3.3 **การวิเคราะห์โครงข่าย Network analysis** โดยมีสมมุติฐานว่าเมืองและพื้นที่เบื้องหลังเมืองจะเป็นรูปแบบโครงสร้างในแบบเครือข่ายที่จะสามารถวิเคราะห์โดยการสังเกตการณ์ในลักษณะต่างๆ ขององค์ประกอบของพื้นที่ที่แตกต่างกันและการผสมผสานของลักษณะต่างๆ เหล่านั้น

2.4 **ภาพสะท้อนประวัติศาสตร์ Historical** อาคารสถาปัตยกรรมจะเป็นวัตถุสถานหลักในการก่อสร้างของเมืองในการนำเสนอจากการศึกษาในแต่ละช่วงของประวัติศาสตร์ของเมืองโดยแสดงผ่านสำนึกของกาลเวลาที่ต่อเนื่องจากอดีต การเน้นในจุดสำคัญเอกลักษณ์เฉพาะหรือความทรงจำอันมีคุณค่าของประวัติศาสตร์

ประชาชนคนเมือง

เมื่อเราจำแนกรายละเอียดของ Urban Design เป็นลักษณะทางวิชาการไปพอสังเขปแล้ว เราควรหันมาหาคำสำคัญอีกคำหนึ่งแบบภูมิปัญญาชาวบ้านในหัวข้อนี้คือประชาชนคนเมืองมีกี่ประเภท ซึ่งเดิมนั้นมีการแบ่งเป็นชนชั้นสูง ชนชั้นกลางและชนชั้นต่ำ แต่ในปัจจุบันคนชั้นกลางได้ถูกลดระดับมาเป็นคนชั้นต่ำด้วยกติกาทางเศรษฐกิจและสังคมที่

วิกฤติอยู่ในปัจจุบัน เช่น เศรษฐีมาชายแซนวิช และผู้จัดการมานั่งรถเมล์ เป็นต้น ในหัวข้อนี้จึงจะขอแยกโดยเป็น 2 ประเภทคือ ประชาชนชั้นหนึ่งและประชาชนชั้นสอง คณาจารย์หลายท่านกล่าวว่าคนจนในปัจจุบันคือ คนที่ถูกทำให้จนจากฝ่ายปกครอง ตัวอย่าง เช่น การให้ทุนการศึกษา “เรียนดีแต่ยากจน” ซึ่งเมื่อยากจนแล้วจะไปเรียนดีได้อย่างไร เด็กต้องไปทำงานเลี้ยงตัวเองทำให้ขาดโอกาสในการศึกษา ส่วนทุนการศึกษาต่อทั้งในประเทศและต่างประเทศนั้นท่านทั้งหลายจะตกใจว่านักเรียนร่ำรวยเป็นส่วนใหญ่ที่ได้รับทุน ทำให้พวกเขาสามารถสร้างสมความร่ำรวยให้กับครอบครัวต่อไปด้วยเงินภาษีของทุกคนรวมทั้งคนยากคนจนที่เสียภาษีนั่นด้วย จึงขอเพิ่มเติมว่าคนรวยในปัจจุบันคือคนที่ถูกทำให้รวยจากทุกๆ ฝ่าย อีกตัวอย่างหนึ่ง มีเจ้าของสวนสัตว์ (สมมุติว่าเป็นสวนเลี้ยงเสือ) ให้สัมภาษณ์กลางปี 2545 ว่าเขาได้รับใบสั่งจองเสือจำนวนนับร้อยตัวจากรัฐบาลจีนซึ่งจะทำรายได้หลายร้อยล้านบาทเข้าประเทศไทย แต่เมื่อนักข่าวแย้งว่าในเมื่อกฎหมายไทยกำหนดว่าเสือเป็นสัตว์สงวนห้ามส่งออก เขาก็ตอบว่าเมื่อถึงเวลาที่เสือโตเต็มที่แล้วพวกเราก็สามารถแก้กฎหมายผ่านสภาเพื่อผลประโยชน์ของประเทศชาติได้ สรุปคือ กฎหมายสำคัญอาจแก้ไขได้หากเกิดประโยชน์ต่อกลุ่มประชาชนชั้นหนึ่งแต่อาจไม่ถูกปรับปรุงเพื่อผลประโยชน์ของประชาชนอีกประเภทหนึ่ง หรือกรณีผู้ใหญ่และลูกหลานบางคนทำการฆาตกรรมเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือกระทำการต่อเด็กหญิงกลับได้รับการดูแลอย่างดี ซึ่งกว่าจะติดคุกก็ใช้เวลาได้ส่วนเป็นเวลานับปี ในขณะที่แม่ลูกอ่อนคนหนึ่งขโมยลูกขนุนข้างทางไปเลี้ยงลูกกลับถูกจับติดคุกทันทีให้ลูกน้อยไปเกาะลูกกรงเป็นที่น่า

เวทนา กรณีร้านค้าขายและตึกแถวสามารถเอาของมาวางเลยบาทวิถีได้หรืออาจทำการค้าบนทางเท้าก็ได้เช่นตั้งโต๊ะขายอาหาร ช่อมรดและกองของสินค้า แต่หาบเร่แผงลอยแม้สามารถเข็นของหรือหาบคอนกระบุงกระจาดเดินขายได้แต่ห้ามหยุดเป็นที่ เพราะจะถูกตำรวจเทศกิจจับข้อหาปิดขวางและสกปรกรกรู้งรังผิดเทศบัญญัติ ตัวอย่างเห็นได้เช่นเกือบทุกเช้าผู้ที่ลงจากรถไฟฟ้าสถานีสยามอาจจะตกใจที่เห็น

หาบเร่วิ่งจนชนมของกิงตกระกระจาย เสียงเอะอะโวยวายคล้ายจับใจนี่คือคุณภาพชีวิตของประชาชนไทยชั้นสอง ท่านทั้งหลายอาจจะนึกว่าเป็นเรื่องไกลตัวของคนชั้นสูงและคนชั้นต่ำที่มีใช้คนชั้นของท่านทั้งนี้เป็นเพราะเรื่องเหล่านั้นยังมิได้เกิดกับครอบครัวท่านมากกว่า หากลองมาพิจารณาว่าท่านอยู่ในกลุ่มประชาชนชั้นใดแล้วท่านอาจจะไม่สามารถหลอกตัวเองอีกต่อไปก็เป็นได้



ภาพที่ 3 ตลาดนัดในเมือง London, United Kingdom (January 2003)

ประชาชนชั้นหนึ่ง มีลักษณะดังนี้

1. นับชั้นและลงในสามรุ่น สมาชิกในครอบครัวท่านมีจำนวนหนึ่งเรียนหนังสือโรงเรียนชื่อดังทั้งรัฐบาลและเอกชน บางครั้งไม่มีผู้เรียนโรงเรียนวัดหรือกรุงเทพมหานครเลย และโอกาสที่จะเข้ามหาวิทยาลัยของรัฐต่อไปจะมากกว่าเดิม

เพราะมหาวิทยาลัยเหล่านี้จะออกนอกระบบทำให้ต้องเพิ่มค่าเล่าเรียนเพื่อเลี้ยงตัวเอง ลูกคนจนจึงจะไม่มีโอกาสมาแข่งขันกับลูกของท่านได้

2. บริการรถประจำทางและรถไฟฟ้าไม่มีผลต่อชีวิตประจำวันของท่านเลยโดยเฉพาะรถไฟฟ้าชานเมืองนั้นท่านไม่ทราบเลยว่าใช้โดยสารแทนรถ

ประจำทางได้อย่างไรและราคาเท่าไร แต่การขึ้นราคาน้ำมันนั้นท่านจะทราบทันทีในวันต่อวัน

3. ศูนย์การค้าทั้งหลายทั่วไปและในโรงแรมชื่อดังบางแห่งเป็นที่รับประทานอาหารและสนามเด็กเล่นของท่านและครอบครัว อาหารจานละ 300 บาทจะดูสมเหตุสมผลหากรสชาติดีและมีรสนิยมน และในบางครั้งท่านพบเพื่อนที่มาขอปิ้งโดยบังเอิญด้วย

4. ท่านถามลูกของท่านบางครั้งว่าเพื่อนของเขาที่มาเล่นในบ้านเป็นลูกใครและฐานะอย่างไร ท่านอาจไม่บอกตรงๆ กับลูกให้เลิกคบกับเพื่อนลูกคนยากจนแต่ท่านจะพูดวาทะท่านเองนี้ทุกครั้งที่มีโอกาส

5. หากลูกท่านเที่ยวเตร่สถานบันเทิง หูรหระและมีเครื่องใช้เครื่องประดับราคาแพง ท่านจะตกใจและถามถึงจำนวนเงินที่ใช้ไปเพราะมันเป็นเงินของท่าน

6. หากท่านจอดรถแล้วรถหายหรือเสียหาย ท่านจะฟ้องร้องสถานที่จอดรถทันทีที่ที่เขาเขียนว่าไม่รับผิดชอบกรณีเหล่านี้ เพราะท่านทราบว่ากฎหมายจะคุ้มครองสิทธิ์ของท่าน และเวลาขับรถท่านอาจไม่จอดตรงทางม้าลายให้คนข้ามเพราะรถแล่นมาเร็ว หรือเพราะท่านรู้ว่าคนไม่กล้าข้ามเมื่อเห็นรถของท่านไม่ชะลอความเร็ว ท่านไม่ทราบว่าในต่างประเทศหากท่านขับรถชนคนในทางม้าลายเป็นเรื่องใหญ่ ท่านจะต้องเสียรถและอาจจะเสียบ้านรวมทั้งติดคุกและต้องชดใช้ค่าเสียหายซึ่งเป็นเรื่องใหญ่

ประชาชนชั้นสอง มีลักษณะดังนี้

1. นับขึ้นและลงในสามรุ่น สมาชิกในครอบครัวท่านมีจำนวนหนึ่งเรียนหนังสือโรงเรียน

วัดหรือกรุงเทพมหานคร แต่ไม่มีผู้เรียนในโรงเรียนเอกชนชื่อดังเลยและต่อไปอาจจะไม่มีโอกาสเข้ามหาวิทยาลัยชื่อดังของรัฐ แม้ลูกหลานของท่านจะสอบเข้าได้แล้วก็ตามเพราะไม่มีเงินเรียน หรือลูกของท่านจะอยู่ในสังคมคนรวยไม่ได้ หากไม่มีรายได้พิเศษอื่น ๆ

2. บริการรถประจำทางและรถไฟฟ้ามีผลต่อชีวิตประจำวันของท่านแม้กระทั่งรถไฟชานเมืองนั้นท่านจะทราบว่าราคาเท่าไร แต่การขึ้นราคาน้ำมันนั้นท่านจะกังวลถึงราคาค่าโดยสารและราคาลินค้ำที่จะเพิ่มขึ้นมากกว่า

3. ท่านและครอบครัวไปศูนย์การค้าเพื่อเดินเล่นและพักผ่อน บางครั้งจะรับประทานกับครอบครัวด้วยแต่ไม่ค่อยให้ลูกเล่นเครื่องเล่นมากนักเพราะราคาสูง อาหารจานละ 100 บาท จะทำให้ท่านรู้สึกแพงเพราะเทียบกับร้านอาหารบ้านท่าน บางครั้งท่านพบเพื่อนที่มาเป็นลูกจ้างขายของโดยบังเอิญด้วย

4. ท่านสังเกตเพื่อนของลูกท่านที่มาเล่นที่บ้านและหากว่ามีอุปนิสัยดีท่านก็จะยินดีให้พวกเขาเป็นเพื่อนกันและบางทีจะสอนไม่ให้เอาเปรียบเพื่อน

5. หากลูกท่านเที่ยวเตร่สถานบันเทิง หูรหระและมีเครื่องใช้เครื่องประดับราคาแพง ท่านจะตกใจและถามที่มาของเงินเพราะมันไม่ใช่เงินของท่าน

6. หากท่านเดินกลางถนนเพราะทางเท้าที่มีของวางขายแล้วโดนมอเตอร์ไซค์ชนแล้วหนี ท่านจะไม่ฟ้องร้องร้านขายของริมทางเท่านั้นเพราะท่านรู้ว่ากฎหมายไม่คุ้มครองเพราะ ท่านลงมาเดินกลางถนน กรณีนี้รวมถึงการข้ามทางม้าลายด้วยที่ท่านไม่

กล้าข้ามในบางครั้งเพราะกลัวรถยนต์เขาจะหยุดไม่ทันโดยไม่คิดว่าเขาจะต้องหยุดให้ท่าน ฯลฯ

เมื่อท่านถามตนเองจากคำถามเหล่านี้แล้ว ท่านอาจแปลกใจกับคำตอบก็ได้ว่าท่านเป็นประชาชนชั้นใด ชายจีนชราใส่กางเกงขาก๊วยเสี้ยียดหน้าตักแถวมีรถเบนซ์จอดอยู่ข้างนั้นเป็นประชาชนชั้นหนึ่งส่วนท่านที่ผูกไทค์เป็นหัวหน้าแผนกหรือเป็นรองผู้จัดการนั้นหากยังขึ้นรถไฟฟ้ายุ๊กก็เป็นประชาชนชั้นสองเสียส่วนใหญ่ ทั้งนี้มิได้เห็นว่ารถส่วนตัวกับรถประจำทางเป็นคนละเกรด เพียงแต่สังคมของเราสนับสนุนรถส่วนบุคคลมากกว่ารถประจำทางเหมือนในอเมริกา (แต่รายได้ประชาชนต่างกันราวฟ้ากับดิน) ในขณะที่สังคมยุโรป ญี่ปุ่น และสิงคโปร์สนับสนุนรถประจำทางมากกว่ารถส่วนบุคคล การขึ้นรถในอังกฤษนั้นยากมากโดยเฉพาะที่จอดรถราคาสูงพอปลายปีเสียภาษีมากมายส่วนการขึ้นรถเมล์หน้าบ้านลงหน้าที่ทำงานสบายกว่ามาก

เมื่อปี 2520-2521 ขณะนั้นรัฐบาลไทยกำลังตัดสินใจว่าจะแก้ปัญหาจราจรติดขัดโดยการสร้างทางด่วน (สำหรับรถยนต์) หรือทางรถไฟฟ้า (สำหรับรถรางประจำทาง) รัฐบาลญี่ปุ่นเข้ามาให้ความช่วยเหลือสร้างทางด่วนทันที ผลก็คือยอดขายรถยนต์ญี่ปุ่นในประเทศไทยขึ้นเกือบล้านคันในปีต่อมา ในขณะที่มีข่าวลือว่ารัฐบาลมาเลเซียนำผังทางรถไฟฟ้า กทม ปี 2520 ไปปรับปรุงสร้างในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ข่าวนี้รายงานโดยคอลัมนิสต์ของหนังสือพิมพ์ฉบับหนึ่งรายงานเมื่อต้นปี 2545 เหตุการณ์เหล่านี้เป็นข้อสังเกตที่นำไปให้ความสนใจถึง

กฎหมายคุณภาพชีวิตของประชาชนคนเมือง

ความหมายคือท่านทั้งหลายที่เป็นประชาชนโดยเฉพาะประชาชนชั้นสอง ท่านจะต้องต่อสู้เพื่อสิทธิของตนเอง กฎหมายไม่ได้ขัดขวางท่านในกรณีนี้ เพียงแต่กฎหมายปัจจุบันไม่ได้สนับสนุนสิทธิของท่าน กรณีเจ้าของตึกแถวร้านค้าหรือกิจการต่างๆในเมืองหรือแม้แต่เจ้าของวินมอเตอร์ไซด์ เขาพอใจในกฎหมายผังเมืองอยู่แล้ว เพราะจะตั้งของขายเกะกะหรือทำการค้าผิดประเภทกลางเมืองอย่างไรไม่มีใครว่า พอมีศูนย์การค้าข้ามชาติมากอบโกยค้าขายพวกเขาก็รวมตัวกันจนถึงระดับรัฐมนตรีออกกฎหมายคุ้มครองเป็นสมาคมร้านค้าปลีก (ระดับห้างใหญ่ บางห้างก็เป็นผู้ค้าปลีก) เพราะห้างต่างชาติมาถรรคาลินค้าเช่น สบู่มะมีตันทุน 8 บาท ร้านค้าปลีกขาย 10 บาท ห้างต่างชาติขาย 7 บาท ชาวบ้านก็ซื้อห้างต่างชาติเพราะชาวบ้านไม่ได้ร่ำรวย แต่ห้างต่างชาติส่งเงินออกนอกประเทศ เศรษฐกิจประเทศจะเสียหายล้มละลาย ซึ่งก็เป็นความจริง นี่เป็นปัญหาความรับผิดชอบของประชาชนชั้นสองหรือในเมื่อประเทศชาติเคยล้มละลายในปี 2540 เงินหายไปหลายแสนล้านบาทไม่มีใครติดคุกสักคน แต่หากลองไปขโมยขนุนสักลูก 5-6 บาท คุณจะติดตารางสามวันทันทีไม่มีสิทธิ์อุทธรณ์ ดังนั้นเป็นหน้าที่ของประชาชนชั้นหนึ่งต่างหากที่จะแก้ไขปัญหานี้ จะให้ประชาชนคนยากจนเสียสละเพื่อชาติไปนานเท่าใด หากกฎหมายต่างๆมีมาตรฐานเดียวกัน (ไม่ใช่ Double Standard) แล้วจึงค่อยมาปรึกษากัน แล้วชาวบ้านจะเห็นด้วยกับท่าน ตัวอย่างเคยเห็นชาว

บ้านที่ข้ามถนนได้สะพานลอยแล้วตำรวจบอกให้มากระโดดข้ามรั้วกลางถนน 100 ครั้งชดใช้ความผิดแต่เลยออกไปนิตเดียวมีรถเบนซ์จอดทับเส้นขาวแดงโทรศัพท์มือถืออยู่ หากตำรวจสามารถบังคับให้ชายผู้ใส่สูทคนนั้นมากระโดดข้ามรั้วได้เหมือนชาวบ้านได้เมื่อไร ค่อยมาบอกให้ชาวบ้านเสียสละเพื่อชาติจะได้ดีกว่า

ในฐานะประชาชนชั้นสองของประเทศ ท่านจะต้องผลักดันและสนับสนุนให้มีการวางแผน ออกกฎหมายบังคับหรือเสนอแนวทางปฏิบัติต่างๆ ที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนคนเมืองส่วนใหญ่ในสังคมเมือง เช่น

- ตัวอย่างเล็กๆ อาจมีการบังคับให้ร้านค้าติดแถวห้ามวางของในเขตทางเท้าสาธารณะ หากมีสินค้าที่วางในที่สาธารณะจะเป็นของสาธารณะที่ผู้ใดจะหยิบไปก็ได้ หากมีขยะหน้าร้านจะปรับอย่างรุนแรง หากเกิน 10 ชิ้นในเดือนเดียวจะสั่งปิดร้านเป็นกรณีไป ในขณะที่อนุญาตให้หาบเร่แผงลอยค้าขายโดยอิสระ แต่เคร่งครัดในความสะอาดมีถุงขยะติดตามตัวและมีความเป็นระเบียบเรียบร้อย กรณีขยะเพียง 10 ชิ้นเช่นกันจะถูกปรับใบอนุญาตทันที เสนอให้มีใบอนุญาตหาบเร่แผงลอยเช่น ใน 2 ปีแรกไม่เสียภาษีและให้ใช้อุปกรณ์หาบเร่ที่มีอยู่เดิมได้ แต่หลังจาก 2 ปีต้องใช้รถเข็นมาตรฐานกรุงเทพมหานคร ที่สามารถผ่อนซื้อได้ สามารถออกแบบเป็นเอกลักษณ์ไทย (3,000-5,000 บาท) ติดใบอนุญาตเพื่อความสวยงามเป็นระเบียบ หากท่านไม่สามารถมีรายได้พอที่จะผ่อนซื้อได้ในเวลา 2 ปีขอให้ท่านเปลี่ยนไปทำงานรับจ้างแทน เนื่องจากท่านไม่มีความสามารถทางการค้าเลย เป็นต้น

- ให้มีการทำช่องทางเดินรถจักรยาน, ช่องทางเดินรถรถประจำทางที่ชัดเจน หากรถปรกติเข้าไปในช่องเหล่านี้จะถูกปรับอย่างรุนแรงที่สุด เหตุการณ์ดังต่อไปนี้จะเป็นฝันร้ายที่สุดของผู้กระทำ ที่ท่านจะสูญเสียทรัพย์สินรวมทั้งหน้าที่การงานจากการกระทำเหล่านี้คือ

- ขับรถประจำทางชนรถยนต์อื่นนอกช่องทางเดินรถรถประจำทาง

- ขับรถยนต์ชนจักรยานในเลนจักรยาน

- ขับจักรยานชนคนบนบาทวิถี

นี่คือตัวอย่างปลุกย่อยแบบชาวบ้าน ส่วนประเด็นหลักของกฎหมายที่จะคุ้มครองสิทธิของประชาชนในเชิง Urban Design อาจจะเรียกได้ว่า “กฎหมายคุณภาพชีวิตประชาชน” ที่จะอ้างอิงเชิงวิชาการดังนี้คือ

องค์ประกอบของกฎหมายคุณภาพชีวิตประชาชนในการออกแบบชุมชนเมือง

1. การใช้ที่ดิน Land use จากผังสองมิติจนถึงกฎเกณฑ์สามมิติที่เกี่ยวข้องกับการใช้ที่ดิน ผู้สัญจร การวางแผน สาธารณูปโภคสาธารณูปการ เช่นการกำหนดพื้นที่คลุมดินต่อชั้น เป็นต้น

2. รูปแบบของอาคาร Building form and massing จะเกี่ยวกับรูปแบบของอาคาร สีวัสดุ ผิว ด้านหน้าตึก ความสูง ระยะเวลา เป็นต้น

3. การเดินทางและที่จอดรถ Circulation and Parking การเดินทางและที่จอดรถของรถส่วนบุคคลและการขนส่งสาธารณะ จะเกิดผลจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของย่านการค้าที่ศูนย์กลางเมืองและรูปแบบของโครงสร้าง เมืองนั้นๆ

4. ที่ว่างสาธารณะ Open space จะรวมถึง สวนสาธารณะ จัตุรัส และ พื้นที่สีเขียวต่างๆ ของเมือง

5. บาทวิถี Pedestrian ways จะเน้นในเรื่องการรักษาสมดุลของผู้สัญจรและยวดยานพาหนะ

6. กิจกรรมในเมือง Activity support จะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่มาสสนับสนุนกิจกรรมในเมืองเช่น ที่ว่างสาธารณะ ศูนย์การค้า สวนสาธารณะ หรือลานอเนกประสงค์ของชุมชนต่างๆ

7. สัญญาณ Sign สัญญลักษณ์ต่างๆ ที่ใช้ในเมืองหรือป้ายโฆษณา

8. การอนุรักษ์สภาพแวดล้อม Preservation เน้นในเรื่องสถานที่ประวัติศาสตร์หรือสถานที่สำคัญ สถาปัตยกรรม และอนุสาวรีย์ต่างๆ

ผลผลิตของกฎหมายคุณภาพชีวิตประชาชนในการออกแบบชุมชนเมือง

1. นโยบายทางการเมือง Policies จะเป็นการสร้างสรรค์ขอบเขตพื้นฐานสำหรับการวางเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการออกแบบชุมชนเมือง

2. ผังทางกายภาพ Plans เป็นหัวใจหลักของผลผลิตทั้งหมดของการออกแบบชุมชนเมือง ประกอบด้วยผังสามมิติ ผังแม่บทและผังเฉพาะ

3. ข้อเสนอแนะ Guideline ที่เป็นองค์ประกอบเฉพาะของการออกแบบชุมชนเมือง เช่น รูปทรงและขนาดของอาคาร ลักษณะการออกแบบและภาพลักษณ์ของชุมชนเมือง การค้าขาย และการบริการรายย่อย ที่ว่างและที่พักผ่อน การคมนาคม และการขนส่ง ย่านพักอาศัยและการอนุรักษ์อาคาร รวมทั้งการพิจารณาย่านอุตสาหกรรม

4. แผนโครงการ Programme หรือระเบียบวาระที่จะมีความแตกต่างกันตามแต่สาขาวิชาชีพและมีการพิจารณาขั้นตอนการก่อสร้างการบำรุงรักษาและการมีส่วนร่วมของสังคมในการปรับปรุงสภาพเดิมและสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมใหม่

สิ่งเหล่านี้เป็นความคิดเห็นส่วนหนึ่งทางด้าน การออกแบบทางกายภาพที่มุ่งหวังจะลดความแตกต่างหรือช่องว่างระหว่างคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ร่ำรวยและยากจนให้หันมาร่วมมือร่วมแรงร่วมใจสร้างชาติของเราให้ยิ่งใหญ่ในอนาคต ก่อนที่ทุกอย่างจะมีช่องว่างมีปัญหาที่รุนแรงและสาหัสเกินแก้ไข

BIBLIOGRAPHY

- Alexander, Christopher. (1987). **A New theory of urban design**. New york : Oxford University Press.
- Batey. Peter W.J. (1978). **Planning Techniques in Practice : A Digest of Techniques Used in Recent British Planning Practice**. Liverpool [England] : University of Liverpool, Department of Civic Design.
- Bentley, Ian and others. (1985). **Responsive environments : a manual for designers**. London : The Architectural Press.
- Branch, Eoghan. (Ed.) (1979). **Streets for living : proceedings of a conference on residential road design / organised by An Foras Forbartha at Jury's Hotel, Dublin, May 1976**. Dublin : Foras Forbartha.
- Butina, W. Georgia. (1997). The Future of Urban Design Education. **Urban Design Quarterly, Issue 64**. Oxford (UK) : Resource for Urban Design Information.
- _____. (1999). The Art of Building Cities. **Urban Design Quarterly, Iss 70**. Oxford (UK) : Resource for Urban Design Information.
- Cadman, David and Payne, Geoffrey. (Eds). (1990). **The Living city : towards a sustainable future**. New York : Routledge.
- Carr, Stephen and othher. (1992). **Public Space (Environment and Behavior Series)**. Cambridge [England] : Cambridge University Press.
- Daniels, Thomas L., Keller, John W. and Lapping, Mark B. (1995). **The small town planning handbook**. 2nd ed Chicago, I11. : Planners Press.
- Houghton-Evans, William. (1978). **Planning eities : legacy and portent**. London : Lawrence and Wishart.
- Revision of planning policy guidance note 12, development plans : public consultation draft**. (1999). London : Department of the Environment, Transport and the Regions.
- The principle of urban design in the British New Town, Working Paper No.15, University of New castle upon Tyne, UK**. (1992). London : Department of the Town and Country Planning.