

โครงสร้างเมืองที่ดีในย่านไชน่าทาวน์ ประเทศสิงคโปร์

Good Urban Structure in Chinatown. Singapore

กฤษณู ฝิโลปกรณ์

Kritsanu Palopakorn

บทคัดย่อ

ย่านไชน่าทาวน์ ประเทศสิงคโปร์ ก่อตั้งมาตั้งแต่ พ.ศ.2363 (ค.ศ.1820) หรือเมื่อ 193 ปีก่อน มีพัฒนาการและความเปลี่ยนแปลงมาโดยตลอด จนหลัง พ.ศ.2532 (ค.ศ.1989) ย่านนี้ถูกกำหนดให้เป็นย่านอนุรักษ์และพื้นที่ที่เก่าแก่ของประเทศสิงคโปร์ บทความนี้ต้องการนำเสนอเกี่ยวกับความน่าสนใจของพื้นที่ในแนวทางการออกแบบเมืองที่เป็นตัวอย่างที่ดีเรื่องการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีข้อจำกัด ให้ตอบสนองการใช้ได้อย่างเต็มที่ ถึงแม้ว่ากาลเวลาจะผ่านมานานแต่ยังคงปรับเปลี่ยนให้ใช้งานได้ดีเข้ากับยุคปัจจุบัน เมื่อนำหลักการออกแบบชุมชนเมืองที่ดีมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับย่านนี้แล้วพบว่า การวางผังโครงสร้างเมืองทำได้ดีในหลายๆ ประเด็น ประกอบด้วย การจัดลำดับศักยภาพการสัญจรและที่จอดรถของชุมชนที่ชัดเจน การกำหนดขนาดของบล็อกถนนที่เหมาะสมไม่ยาวจนเกินไป โดยมีการวางระบบการบริการต่างๆ และการใช้พื้นที่ร่วมกันของชุมชนที่ดี และมีการวางผังกลุ่มอาคารที่มีความยืดหยุ่นในการใช้งานที่ตอบโจทย์ตั้งแต่อดีต มาจนปัจจุบัน นอกจากนี้ยังมีการใส่ใจในการวางแผนเพื่อออกแบบขนาดอาคารให้มีการระบายอากาศที่ดีในทุกส่วน ดังนั้นการเปิดประตูสู่ประชาคมอาเซียน มีความจำเป็นต้องเตรียมพร้อมในทุกมิติไม่เว้นแม้แต่มตรฐานการอยู่อาศัยในสังคมชั่คิดและตัวอย่างดี ๆ เหล่านี้ล้วนมีประโยชน์ หากเพียงแต่เราได้หันกลับมามองการพัฒนาบ้านของเราอย่างใส่ใจร่วมกัน

คำสำคัญ: โครงสร้างเมือง, การออกแบบชุมชนเมือง, บล็อกถนน บล็อกเมือง

Abstract

Chinatown, Singapore established since 1820 A.D. or 193 years ago, and has developed and changed over time. Since 1989 A.D., this area was planned including conservation and restoration areas of Singapore. The attractiveness of these areas have to be emphasize by this study has to offer. The Guideline of the designing city is a good example to managed with a limited space available to fully responded. Even though, the time has passed over, however it has modified to work well into the modern era. On the principles of good urban design analysis found that the urban structure work well in many elements in this study area and such as, the hierarchy of the traffic and parking for the community is evident, the appropriate block size, not too long, and the services system, by using of common areas of the community as well. Moreover, the layout of the buildings that has the flexibility to use from the past to the present, it is also the planning for design of buildings provide good ventilation in all parts. Thus, opening the ASEAN community has to be prepared in all dimensions, even in the housing standards and examples of these great ideas are useful. Therefore, the study has to be underline to keep in our attention to develop of our communities together.

Keywords: Urban Structure, Urban Design, Urban Block, City Block, Blocks

บทนำ

ประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นฐานของชาวสิงคโปร์ เริ่มต้นด้วยการอพยพเข้ามาหางานทำจากคนหลายกลุ่ม โดยเฉพาะชาวจีน อินเดีย และมาเลเซีย ย่านไชน่าทาวน์ (Chinatown) หรือชุมชนชาวจีนที่อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในสิงคโปร์บริเวณตอนใต้ของแม่น้ำสิงคโปร์ มีพื้นที่กว้างขวางกว่าชุมชนอื่น ก่อตั้งมาตั้งแต่ พ.ศ. 2363 (ค.ศ.1820) หรือเมื่อ 193 ปีก่อน ปัจจุบันบรรยากาศไม่ค่อยคึกคักเหมือนในอดีตเพราะผู้คนที่เคยอาศัยอยู่ในชุมชนได้ย้ายออกไปอยู่บนแฟลตสมัยใหม่ที่รัฐบาลสร้างขึ้นจำนวนมากจนหลัง พ.ศ. 2532 (ค.ศ.1989) ย่านนี้ถูกกำหนดให้เป็นย่านอนุรักษ์ และพื้นที่เก่าแก่ของประเทศสิงคโปร์ ดึกแถวเก่าๆที่คับแคบจึงถูกดัดแปลงเป็นร้านค้าย่อย ร้านอาหารและโรงแรมเล็กๆ ที่ตกแต่งด้วยสีสันทันสมัย มีกิจกรรมที่เป็นศูนย์กลางของชาวจีน เช่น เทศกาลตรุษจีน เป็นต้น

ผู้เขียนได้มีโอกาสหลายครั้งในการพานิสิตไปทัศนศึกษาในย่านนี้ และพบว่าพื้นที่ที่มีการออกแบบโครงสร้างเมืองได้เป็นอย่างดี เป็นตัวอย่างที่แสดงการบริหารจัดการพื้นที่ที่มีอย่างจำกัดให้สามารถปรับเข้ากับการใช้งานในยุคปัจจุบัน แม้กาลเวลาจะผ่านพ้นมานาน จึงเป็นที่มาของการเขียนบทความนี้โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แนวทางการพัฒนาเมืองของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีความน่าสนใจในหลายประการ



ภาพที่ 1 สภาพย่านไชน่าทาวน์ สิงคโปร์ในอดีต

การออกแบบโครงสร้างเมืองที่ดี

เป้าหมายการออกแบบเมืองที่ดี คือ การคำนึงถึงการออกแบบเพื่อให้คนใช้งานเป็นหลัก (Places for people) การปรับปรุงฟื้นฟูส่วนของเมืองที่เสื่อมโทรมให้คืนสภาพมีชีวิตชีวา สร้างการเชื่อมโยงพื้นที่ส่วนต่างๆภายในเมือง สร้างสมดุลกับธรรมชาติ ผสานกิจกรรมและอาคาร สอดคล้องกับการลงทุน และสามารถปรับเปลี่ยนได้ในอนาคต

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว ต้องการการออกแบบโครงสร้างเมืองที่ดีเป็นปัจจัยพื้นฐาน ซึ่งต้องพิจารณาเรื่องต่างๆ อาทิ การวางรูปแบบการสัญจรที่เหมาะสม ควรกำหนดการใช้งานแบบผสมผสาน มีขนาดของบล็อกเมืองไม่ใหญ่เกินไป การคำนึงถึงบรรยากาศและประสบการณ์ที่ดีภายในเมือง เป็นต้น

ทำความเข้าใจพื้นที่

พื้นที่ที่เลือกมาศึกษา มีชื่อเรียกในภาษาท้องถิ่นว่า ย่าน Kreta Ayer ซึ่งมาจากชื่อของรถขนน้ำที่ลากด้วยวัวที่ใช้งานในพื้นที่ในช่วง พ.ศ.2423 - 2453 (ค.ศ.1880-1910) บริเวณนี้เป็น 1 ใน 4 ย่านอนุรักษ์ในไชน่าทาวน์ ทุกวันนี้เป็นที่รู้จักกันดีว่าเป็นถนนที่มีความคึกคัก เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีสีสัน มีเทศกาลประเพณีของคนจีนและร้านค้าต่างๆ มากมาย

โครงร่างการสัญจรที่เหมาะสม

ภายในย่าน Kreta Ayer มีการวางรูปแบบการสัญจรที่มีข้อดีหลายอย่าง กล่าวคือ

- การเป็นละแวกชุมชนที่คนเดินได้สะดวกมีการกำหนดเส้นทางเดินของคน นักท่องเที่ยว และมีกิจกรรมระหว่างทางที่ทำให้ไม่น่าเบื่อ ขณะที่มีการกำหนดบริเวณที่จอดรถไว้อย่างชัดเจน

- สร้างบรรยากาศที่คึกคัก มีสีสัน ระหว่างทางเดินด้วยกิจกรรมและการตกแต่งอาคาร โดยปรับอาคารเก่าให้ดูทันสมัย จนเกิดเป็นอัตลักษณ์ของพื้นที่ทำให้ผู้คนรู้สึกประทับใจเมื่อได้สัมผัส (Sense of Places) เป็นการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้ผู้เดินเท้า



ที่มา : http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/baedeker_indien_1914/txu-pclmaps-singapore_1914.jpg

ภาพที่ 2 ที่ตั้งย่านไชน่าทาวน์ ทางทิศใต้ของแม่น้ำสิงคโปร์ จากภาพแสดงแผนที่เก่าในพ.ศ.2457 (ค.ศ.1914)



ภาพที่ 3 การตกแต่งอาคารเก่าที่มีสีสัน

- การสร้างระบบขนส่งมวลชนเชื่อมต่อเข้ามาในพื้นที่ (สถานีรถไฟใต้ดิน Chinatown MRT Station NE4/DT19) สนับสนุนให้ผู้คนจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่ได้ด้วยการเดิน ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักของการออกแบบชุมชนเมืองที่ดี และขณะเดียวกันเป็นการสร้างทางเลือกในการเดินทางของคนที่หลากหลาย



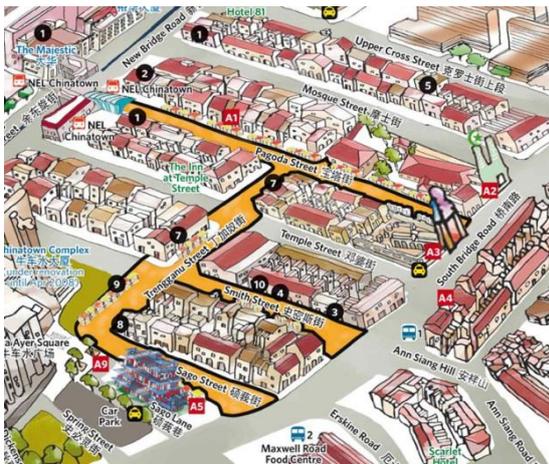
ภาพที่ 4 สถานีรถไฟใต้ดินในพื้นที่

- เกิดความรู้สึกปลอดภัย เนื่องจากมีผู้คนรวมกันอยู่มากและมีกิจกรรมในหลากหลายช่วงเวลา



ภาพที่ 5 การมีกิจกรรมและผู้คนบนท้องถนนช่วยเอื้อให้เกิดความปลอดภัย

- การจัดการระบบสัญจร เส้นทางคนเดิน เส้นทางรถที่จอดรถ ที่เป็นระบบชัดเจน ทำให้สามารถแยกบริเวณสำหรับคนและรถยนต์ออกจากกัน เอื้อให้เกิดคุณภาพที่ดีในการใช้พื้นที่ เกิดความปลอดภัย



ภาพที่ 6 การแยกพื้นที่คนกับรถยนต์ในภาพพื้นที่สี่เหลี่ยมคือบริเวณเส้นทางคนเดิน

ขนาดบล็อกเมือง (Blocks) ที่พอเหมาะ

บล็อกเมือง คือ พื้นที่ซึ่งถูกกำหนดโดยกริดถนน มีขนาดและรูปร่างไปตามลักษณะของถนน ขนาดของบล็อกมีผลโดยตรงต่อการใช้งานของผู้อาศัยในแต่ละบล็อก กล่าวคือ ถ้าบล็อกขนาดใหญ่เกินไปมีผลต่อความสะดวกในการเข้าถึงที่ไม่สะดวก โดยเฉพาะถ้าเป็นย่านกลางเมือง การใช้พื้นที่ระหว่างแต่ละหน่วย (Unit) ภายในบล็อกอาจขาดความสัมพันธ์

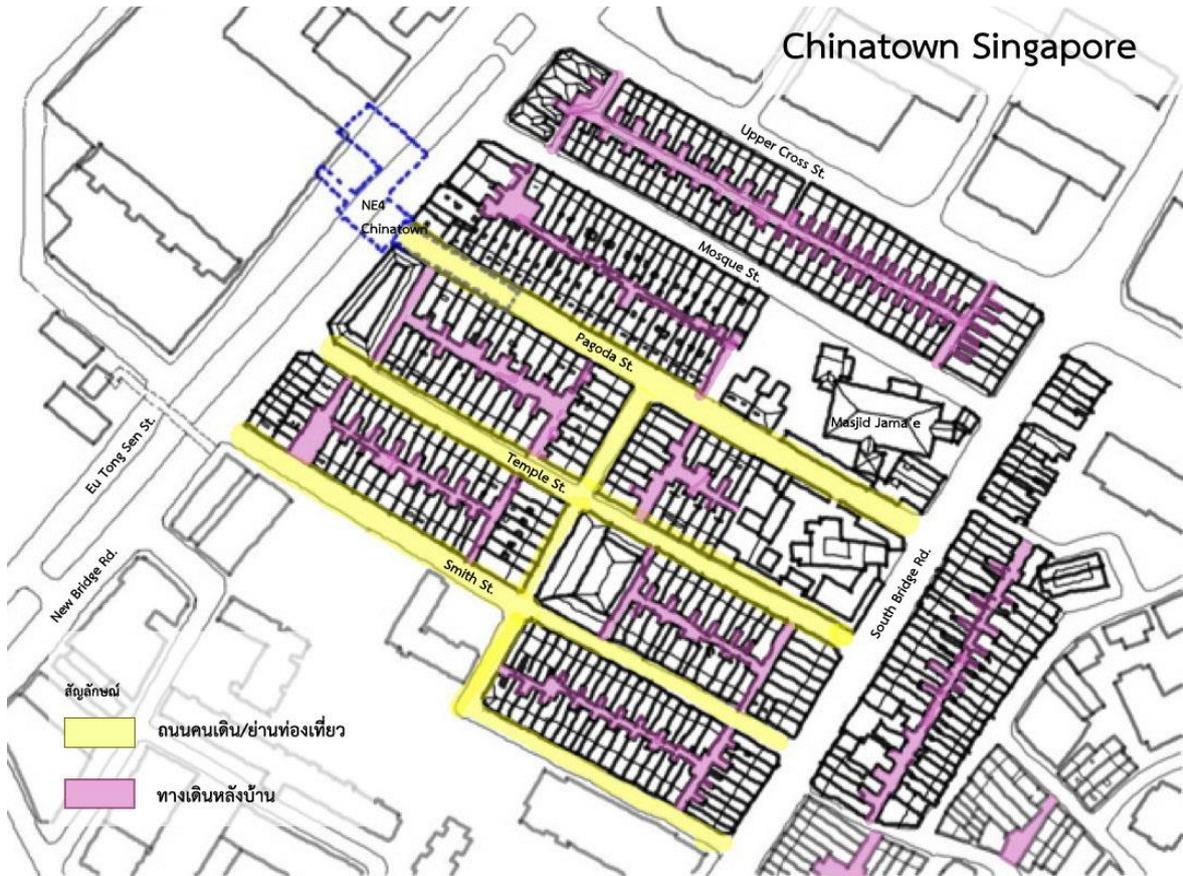
ต่อกัน ขนาดของอาคารภายในบล็อกมีความลึกเกินไป หรืออาจทำให้มีพื้นที่ว่างซึ่งไม่ได้ใช้งาน ซึ่งหมายถึงการใช้งานที่ไม่คุ้มค่า ในทางกลับกันขนาดของบล็อกที่พอเหมาะกับลักษณะกิจกรรม จะส่งผลดีต่อการใช้งาน ทั้งต่อเจ้าของอาคารและผู้สัญจรผ่านพื้นที่ เช่น ภายในย่านศูนย์กลางเมือง ซึ่งมีคนพลุกพล่านหนาแน่น ขนาดของบล็อกไม่ควรกว้างเกินไป เป็นต้น ทั้งนี้ทั้งนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยในการใช้ประโยชน์ของอาคารแต่ละชนิดด้วย

เมื่อพิจารณาขนาดของบล็อกในย่านไชน่าทาวน์ นี้แล้ว พบว่า แต่ละบล็อกมีรูปร่างแคบยาวไปตามแนวถนนล้อมรอบ ขนาดของบล็อกโดยเฉลี่ยมีระยะด้านแคบประมาณ 40-50 เมตร ด้านยาวมี 2 รูปแบบ ตามลักษณะการแบ่งช่วงถนน มีระยะประมาณ 130 และ 250 เมตร ด้วยระยะด้านแคบประมาณ 40 เมตร ทำให้ต้องวางอาคารหันหน้าออกถนนและหันหลังชนกัน โดยส่วนใหญ่เป็นอาคารประเภทตึกแถวค้าขาย (Shophouse)



ภาพที่ 7 ขนาดบล็อกในย่านไชน่าทาวน์

ข้อดีของขนาดบล็อกที่ไม่ใหญ่เกินไปแบบนี้ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการใช้งาน เช่น สามารถปิดถนนบางเส้นให้เป็นถนนคนเดินได้ในบางเวลา เพื่อรองรับความต้องการในการทำกิจกรรม เจ้าของอาคารที่อาศัยอยู่ในถนนที่ปิดไม่ให้รถยนต์เข้าสามารถไปจอดรถบนถนนหรือที่จอดรถใกล้ๆแล้วเดินมายังอาคารของตัวเองได้โดยสะดวก



ภาพที่ 8 การจัดระบบถนนคนเดินและทางเดินหลังบ้านที่เชื่อมต่อกันทำให้เกิดการใช้งานที่สะดวก

เปิดหลังบ้านเข้าหากัน...เพิ่มความสะดวก เพิ่มความสัมพันธ์

ลักษณะพิเศษอีกข้อหนึ่งที่ควรกล่าวถึงของย่านนี้คือ การวางโครงสร้างการใช้งานในแต่ละบล็อกที่เปิดหลังบ้านเข้าหากัน เป็นทางเดินที่เดินทะลุผ่านได้โดยตลอดจากถนนสายหลัก กว้างประมาณ 3-4 เมตร การเปิดพื้นที่หลังบ้านในลักษณะนี้ยิ่งเพิ่มความสะดวกให้กับพื้นที่มากขึ้น กล่าวคือ ทำให้แต่ละอาคารมีทางเข้าได้ 2 ทาง คือ ทางหลักหน้าบ้านและทางเข้าหลังบ้าน ที่เป็นลักษณะอาจจะเนื่องมาจากการใช้งานในอดีตในย่านการค้านี้ที่เป็นย่านการค้าหลักของชาวจีนที่เข้ามาค้าขาย ทำให้มีผู้คนเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่จำนวนมาก บางอาคารต้องรองรับผู้อยู่อาศัยถึง 10 ครอบครัว (อาคารสูงประมาณ 2-3 ชั้น) จึงต้องออกแบบให้อาคารมีการใช้งานรองรับคนให้ได้มากที่สุดในพื้นที่อันจำกัด



ภาพที่ 9 แสดงลักษณะการเปิดพื้นที่หลังบ้านเข้าหากันปัจจุบันใช้เป็นเส้นทางบริการร่วมของทุกหลัง

ในปัจจุบันผู้คนไม่ได้แออัดเหมือนในอดีต ทำให้ได้อาศัยเส้นทางหลังบ้านเป็นทางบริการ (Service Area) สำหรับขนส่งสิ่งจำเป็นต่างๆเข้าสู่อาคาร เช่น

ส่งแก๊ส ขนถ่ายขยะ ตรวจงานระบบประปา ไฟฟ้า ทางระบายน้ำ ที่จอดรถมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น

การเปิดทางเดินด้านหลังบ้านทะลุถึงกัน ยังเป็นการเอื้อโอกาสให้เกิดการพบปะกันของเพื่อนบ้านอีกทางหนึ่ง แสดงถึงการอยู่ร่วมกันแบบพึ่งพาอาศัยอยู่กันอย่างแบ่งปัน และเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน (แตกต่างจากการล้อมรั้วต่างคนต่างอยู่)



ภาพที่ 10-11-12 งานระบบต่างๆที่ใช้เส้นทางบริการหลังบ้าน

การมีทางเข้าออกด้านหลังบ้านได้อีกทาง ทำให้มีการออกแบบบันไดเวียนเดินขึ้นจากด้านหลังได้อีกทางหนึ่ง (เข้าใจว่าในอดีตทำไว้เพื่อให้กระจายคนในอาคารออกสู่ภายนอกให้ได้หลายทาง) ข้อดีอีกอย่างคือสามารถใช้เป็นบันไดหนีไฟยามฉุกเฉินได้

นอกจากนั้นแล้วยังนิยมออกแบบพื้นที่ด้านหลังแต่ละหน่วยให้เว้นไว้ มีพื้นที่เปลือกอาคารสัมผัสกับอากาศภายนอกได้มากขึ้น ซึ่งช่วยในการระบายอากาศให้กับพื้นที่ด้านหลังได้ดี หรือในกรณีที่เปลือกอาคารที่มีความลึกมาก จะเว้นพื้นที่ตรงกลางเป็นช่องโถง เพื่อสร้างพื้นที่ระบายอากาศให้ผิวอาคารในบริเวณนั้นอีกด้วย ลักษณะเช่นนี้นับเป็นความชาญฉลาดของช่างที่พยายามออกแบบให้ทุกจุดในอาคารสามารถระบายอากาศได้ไม่ว่าจะเป็นด้านหน้า ตรงกลางหรือด้านหลัง



ภาพที่ 13-14 บันไดหลังอาคารเพิ่มความสะดวกในการเข้าออกพื้นที่ด้านหลัง ในปัจจุบันมีการตกแต่งจนการเป็นเสน่ห์ให้กับอาคาร

นอกจากการใช้งานที่สะดวกขึ้นแล้ว ยังเป็นการออกแบบที่เอื้อประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับเจ้าของอาคารเนื่องจากอาคารที่โครงสร้างตามนี้

สามารถปรับเปลี่ยนการใช้งานได้หลากหลาย อาจเปิดให้เช่าได้หรือมากกว่า 1 ราย และดีต่อการปรับเปลี่ยนกิจกรรมต่างๆในอนาคต เป็นตัวอย่างที่ดีที่ได้จากย่านนี้



ภาพที่ 15-16 การออกแบบเพื่อเพิ่มพื้นที่สัมผัสอากาศให้มากที่สุดในส่วนด้านหลังอาคารนิยมทำกันอย่างมากในอาคารเก่าของสิงคโปร์

บทสรุป

จากศึกษาโครงสร้างเมืองในย่านไชน่าทาวน์ สิงคโปร์ ทำให้เห็นความเอาใจใส่ในการวางแผน ออกแบบพื้นที่ให้สามารถตอบโจทย์การอยู่อาศัย ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่นักออกแบบ และเจ้าของอาคารต้องแก้ปัญหา หลายข้อคิดสามารถเป็นตัวอย่างที่ดีในการพัฒนาสิ่งต่างๆในประเทศไทยของเรา ถึงแม้บริบทและปัจจัยพื้นฐานบางประการจะไม่เหมือนกัน

เอกสารอ้างอิง

กำธร กุลชล. (2550). “การออกแบบชุมชนเมืองเพื่อฟื้นฟูย่านธุรกิจใจกลางเมืองสิงคโปร์” ใน เอกสารประกอบการประชุมวิชาการนานาชาติ สถาปัตยปาฐะ เรื่อง สถาปัตยกรรมในดินแดนสุวรรณภูมิ วันที่ 3-4 สิงหาคม 2549 ณ โรงแรมรอยัล ริเวอร์ กรุงเทพมหานคร จัดโดยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร. หน้า 249-265. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)

English Partnership. 2000. Urban Design Compendium. (ออนไลน์). แหล่งที่มา : <http://www.staffordbc.gov.uk/live/Documents/Regeneration/Design%20Training/Urban-Design-Compendium-1.pdf>

Urban Redevelopment Authority. 1999. Chinatown Historic District. (brochure). Singapore : Urban Redevelopment Authority.