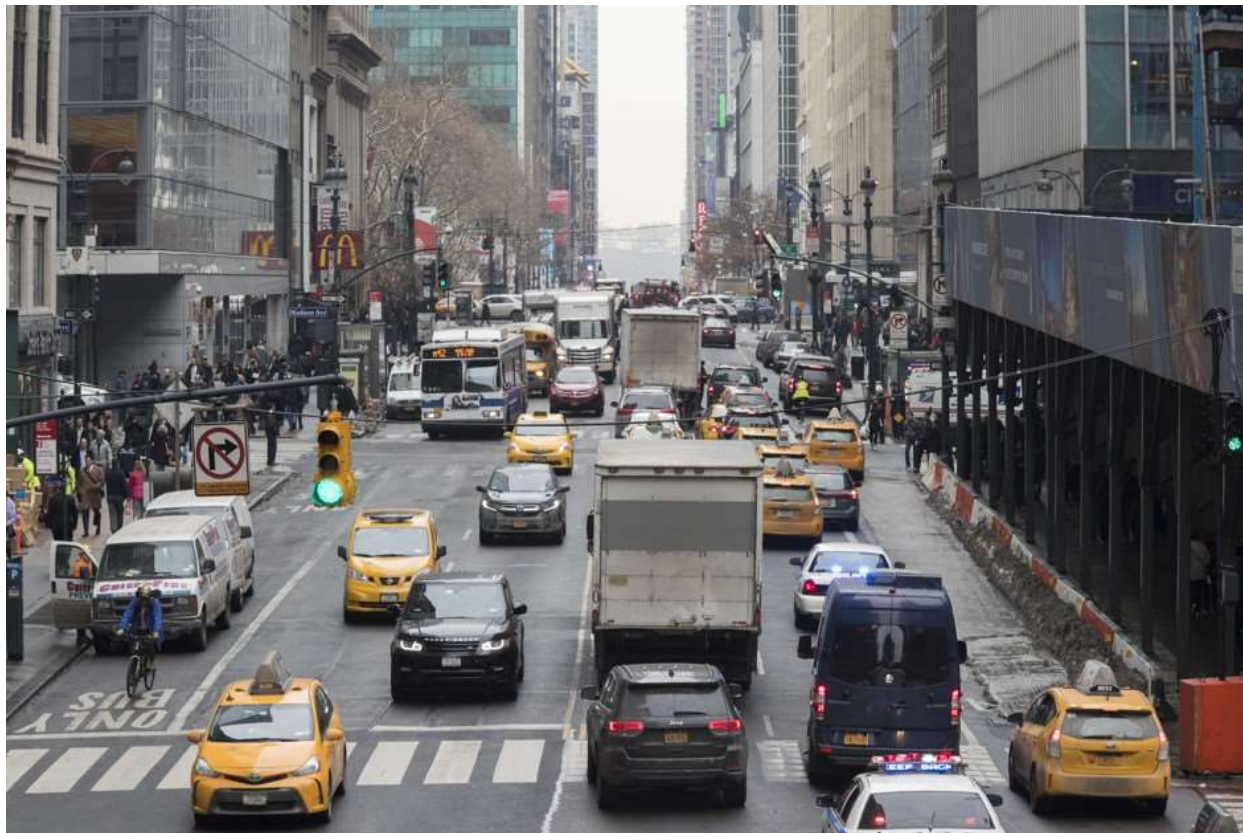


คิดใหม่ทำใหม่กับระบบกริดของแมนฮัตตัน โดย Jonathan Cohn Yunyue Chen, 30 สิงหาคม 2018

สุรเชษฐ์ ศรีโคร/แปล



สภาพการจราจรบนถนนสาย 42 ในแมนฮัตตัน Mary Altaffer/AP

คุณได้ทำอะไรให้ชาวเมืองจากการศึกษา “superblock” ในบาร์เซโลน่า และ woonerf ของชาวดัตช์ในระบบถนนแบบกริดของแมนฮัตตัน

*** woonerf เป็นถนนบริเวณที่อาศัยอยู่ในประเทศเนเธอร์แลนด์ เมืองแฟลนเดอร์ส โดยมีมาตรการในการใช้พื้นที่สาธารณะและถนนร่วมกัน มีการจราจรที่เงียบสงบและจำกัดความเร็วรถยนต์ ภายใต้อัตรา 44 ทำให้ "woonerf" กลายเป็นแหล่งพักผ่อนของคนเมืองอีกด้วย/ผู้แปล



ภาพประกอบถนน Woonerf ในเมือง Flanders ประเทศเนเธอร์แลนด์จาก Google/ผู้แปล

การสัญจรในนิวยอร์กอยู่ในช่วงจุดเปลี่ยน ความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ในใจกลางเมือง Midtown ลดลงอย่างรวดเร็วในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ความเร็วในการเคลื่อนที่เกือบจะไม่เร็วกว่าการเดินแล้ว ถนนเต็มไปด้วยรถตู้ส่งของและจำนวนยานพาหนะที่ใช้ถนนร่วมกันเติบโตขึ้นอย่างไม่เหมาะสม มูลค่าความเสียหายของถนนที่คับคั่งมากเกินไปต่อเศรษฐกิจของเมืองคิดเป็น 20 พันล้านเหรียญต่อปี

ด้วยการเพิ่มขึ้นในการใช้ถนนร่วมกันของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ไร้คนขับ จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลอาจลดลง แต่ไม่ได้หมายความว่าปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนนจะลดลงได้ในทีเดียว ในสถานะที่เรียกว่า “โศกนาฏกรรมของสาธารณสมบัติ” (tragedy of the commons) ในขณะที่เราหาวิธีที่จะเพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อบริการให้กับยานพาหนะ สภาพแวดล้อมในเมืองก็เสื่อมโทรมลง บางเมืองได้เลือกจัดการการให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเข้ามาใช้ถนนในย่านที่มีการจราจรหนาแน่น หรือมีปัญหาคล้ายๆกัน แต่การคิดออกแบบใหม่จะเป็นวิธีที่ชัดเจนและยั่งยืนกว่า

*** โศกนาฏกรรมของสาธารณสมบัติ (tragedy of the commons) เป็นสภาวะลำบากซึ่งเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ปัจเจกชนหลายคนกระทำการโดยไม่ขึ้นต่อกันและพิจารณาประโยชน์ส่วนตนอย่างสมเหตุสมผล แต่กลับทำให้ทรัพยากรใช้ร่วมกันอันจำกัดหมดไปในท้ายที่สุด แม้ว่าจะเป็นที่ชัดเจนว่ามันไม่ใช่ผลประโยชน์ในระยะยาวของทุกคนหากเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ขึ้น สภาวะดังกล่าวได้รับการอธิบายในบทความทรงอิทธิพล ชื่อ "โศกนาฏกรรมของสาธารณสมบัติ" เขียนขึ้นโดยการ์เร็ตต์ ฮาร์ดีน และได้รับการตีพิมพ์ครั้งแรกในวารสารไซแอนซ์ในปี ค.ศ. 1968

ทฤษฎีสาธารณสมบัติของฮาร์ดีนมักถูกอ้างบ่อยครั้งในการสนับสนุนความคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน การประสานกันของการเติบโตทางเศรษฐกิจและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และได้มีผลกระทบต่อปัญหาในปัจจุบันหลายประเด็น รวมทั้งการโต้เถียงเกี่ยวกับปรากฏการณ์โลกร้อน "โศกนาฏกรรมของสาธารณสมบัติ" ถูกเตือนบ่อยครั้งว่าจะเป็นผลที่ตามมาของการใช้นโยบายซึ่งจำกัดอสังหาริมทรัพย์เอกชน

ที่มา : วิกิพีเดีย

ถนนระบบตารางของเมือง (grid) ซึ่งเคยทำหน้าที่ให้บริการการจัดการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เป็นรายบุคคล โดยสามารถเข้าถึงพื้นที่นั้นๆได้อย่างสะดวกโดยตรง ปัจจุบันถูกกำหนดให้มีบทบาทเร่งด่วนที่ทำให้เมืองน่าอยู่ การทบทวนระบบถนนแบบตารางจะเริ่มต้นจากหลักฐานที่ว่า เราใช้สิทธิในพื้นที่สาธารณะตรงกับความต้องการของเมืองหรือไม่?อย่างไร ดังนั้นเราจึงควรเปลี่ยนแปลงถนนอย่างจริงจัง เพื่อให้เป็นถนนสำหรับคนเดินเท้า



(Perkins Eastman)

เรามีต้นแบบแนวคิดหลักๆอยู่ 2 แบบ คือ woonerf ของชาวดัตช์ และ superblock ในบาร์เซโลนา การใช้ถนนร่วมกัน หรือ woonerf นั้น จะมีพื้นผิวทางเท้า ผิวหน้าถนนที่ต่อเนื่องไม่มีสิ่งกีดขวางไม่มีขอบกัน ตลอดเส้นทางรวมทั้งป้ายสัญลักษณ์ต่างๆด้วย บังคับให้คนขับรถใช้ความเร็วที่เหมาะสมกับคนเดินเท้าโดยใช้พื้นที่เดียวกันซึ่งมีความเร็วประมาณ 6 ไมล์ต่อชั่วโมง (9.6 กิโลเมตร/ชั่วโมง)

รูปแบบของ woonerf กำลังถูกทำให้เกิดขึ้นในเมืองใหญ่ ๆ ทั่วโลก ตัวอย่างเช่น อัมสเตอร์ดัม มีพื้นที่หนึ่งที่ทำให้บริการจักรยานโดยเฉพาะซึ่งอยู่อีกฟากหนึ่งของถนน ไม่มีรถยนต์ ทุกอย่างเท่าเทียมกันทั้งหมดและปล่อยให้บริเวณกลางของถนนกลายเป็นสนามเด็กเล่น

ในเมืองบาร์เซโลนามีเมืองได้ดำเนินการทดลองทำอย่างเข้มข้น โดยใช้พื้นที่ 9 บล็อกในตารางกริดของเมืองทำให้กลายเป็น "superblocks" ที่จำกัดการสัญจรในท้องถนนไว้ข้างในบล็อก ผู้วางแผนที่อยู่เบื้องหลังแนวคิดนี้คือ

Salvador Rueda มีการเริ่มทดลองทำก่อนหน้านี้ตั้งแต่ 2007 ซึ่งให้เกิดการเดินทางและการปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น และ อัตราการใช้รถยนต์โดยรวมลดลงอย่างเห็นได้ชัดถึงร้อยละ 26

จากผลการทดลองที่ผ่านมา เราจึงพัฒนาการวางแผนจากตัวอย่างนี้ขึ้นที่บลังในผังแบบกริดของแมนฮัตตัน ความเหมือนกันของตารางกริดในแมนฮัตตันทำให้มันกลายเป็นคู่แข่งที่ดีในการทดลองนี้ แม้ว่าการเริ่มต้นแบบเดียวกันนี้จะถูกโต้แย้งและจำกัดในพื้นที่ตอนล่างของแมนฮัตตันในอดีต แต่เราก็ต้องการเห็นว่ามันจะถูกนำมาใช้อย่างเป็นระบบได้อย่างไร

เราจัดบล็อกเป็นกลุ่มย่านที่อยู่อาศัยใหญ่ ๆ และจัดถนนแบ่งออกเป็นสองประเภท ได้แก่ ถนนใหญ่และถนนย่อยในท้องถิ่น ไม่ว่าจุดหมายปลายทางในท้องถิ่นอยู่ไหน ก็จะสามารถเข้าถึงจากถนนใหญ่ด้วยการเดินไม่เกิน 5 นาที

ถนนแนวขวางสายหลักเริ่มต้นที่ถนนสาย 14 และต่อเนื่องไปทางเหนือ (ที่ถนนสาย 23, 34, 42, 57 และอื่น ๆ จนถึง ถนนสาย 155) จะถูกเปลี่ยนเป็นทางสัญจรหลัก โดยมีการแปลงเพิ่มเติมที่ถนนสาย 18, 29, 38, 47, และสาย 52 (นับแค่ถนนที่อยู่ฝั่งใต้ของ Central Park)



(Perkins Eastman)

ตามเกณฑ์ทั่วไปในการเลือกเส้นทางสัญจรหลักจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานที่ทุกแห่งในเมืองโดยคำนึงถึงระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ คอมเพล็กซ์ที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่และโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ในบริเวณอื่น ๆ ที่ลึกเข้าไป ถนนหลักจะรองรับรถบัสส่วนใหญ่และจะเชื่อมต่อไปยังสะพานและอุโมงค์ที่เชื่อมต่อแมนฮัตตันกับเมืองอื่น ๆ และรัฐนิวเจอร์ซีย์ ซึ่งจะไม่รับกวนสวนสาธารณะขนาดใหญ่ ที่อยู่อาศัยแบบคอมเพล็กซ์ หรือศูนย์วัฒนธรรมที่ครอบคลุมพื้นที่จำนวนหลาย ๆ บล็อก

เส้นทางหลักจะเป็นการสัญจรทางเดียวยกเว้นเส้นทางรถเมล์บางเส้นทางที่วิ่ง 2 ทิศทาง (เช่น บนถนนสาย 23 และ 34) ด้วยการทำให้รถยนต์ส่วนตัวลดลงอย่างมากและการลงทุนในระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ เป็นไปได้ว่าถนนหลักจะสามารถรองรับการจราจรรอบ ๆ แมนฮัตตันทุกวันได้

ถนนย่อยในท้องถิ่นก็ตามชื่อจะเข้าถึงได้เฉพาะการสัญจรในพื้นที่และจะมีความเร็วเกิน 6 ไมล์ต่อชั่วโมง ความแออัดบนถนนเหล่านี้จะถูกตัดออกไป การจำกัดความเร็วต่ำจะช่วยลดความเสี่ยงในการชนได้อย่างมาก คนเดินเท้าก็สามารถใช้พื้นที่เดียวกันกับรถยนต์ซึ่งมีโอกาสเกิดความขัดแย้งน้อยมาก ถนนในท้องถิ่นเหล่านี้อาจได้รับการปรับปรุงที่แตกต่างไปมากกว่าที่เห็นกันในปัจจุบัน สัญญาณไฟจราจรในแต่ละย่านที่อยู่อาศัยอาจถูกตัดออกทั้งหมด ยกเว้นบริเวณขอบด้านนอกที่ติดกับถนนหลัก

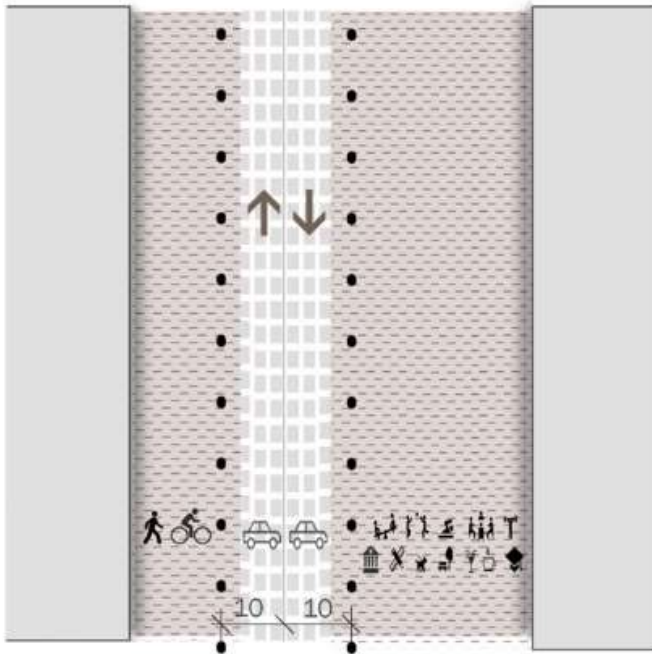
ภายในองค์ประกอบพื้นฐานนี้ ตารางกริดที่ประกอบไปด้วยบล็อก 10 ถึง 15 บล็อกจะทำหน้าที่เป็นย่านอาศัยเล็กที่เรียบง่าย ปลอดภัย โดยทั้ง 4 ด้านล้อมรอบไปด้วยการสัญจรที่อีกที

การออกแบบทางกายภาพของถนนหลักจะปรับเปลี่ยนไปเล็กน้อย จากถนนย่อยไปยังถนนย่อย และจากถนนสายไปสู่ถนนสายหลักด้วยกัน การเปลี่ยนแปลงที่ถูกลงเสนอแต่ละรายการจะสอดคล้องกับถนนที่มีอยู่ โดยจะแยกการจราจรของรถยนต์และการจราจรของคนเดินเท้า (บนทางเท้า) ออกจากกัน อย่างไรก็ตามขนาดของเลนจะถูกปรับเปลี่ยนอย่างมากมาเลยทีเดียว

21ST STREET EXISTING CONDITION



PROPOSED LOCAL STREET



(Perkins Eastman)

อันดับแรก, เสนอจอตลอดจะถูกเอาออกทั้งหมด เมื่อถนนมีค่าเหมือนเป็นพื้นที่สาธารณะ การใช้พื้นที่ที่มีอยู่จำกัดในการจอตลอดซึ่งใช้พื้นที่มากไม่ใช่การใช้ประโยชน์ที่ดีที่สุด **สอง,** ถนนหลักทั้งหมดจะทำการปกป้องเส้นทางจักรยาน โดยมีขนาดเลนที่กว้างขึ้นด้วย เสนอจักรยานจะกว้างถึง 10 ฟุต มีการเตรียมพื้นที่สำหรับการจราจรแบบ 2 ทิศทาง และบนถนนที่แคบกว่าเลนจะกว้าง 5 ฟุตออกแบบมาสำหรับการจราจรแบบเดินรถทางเดียว

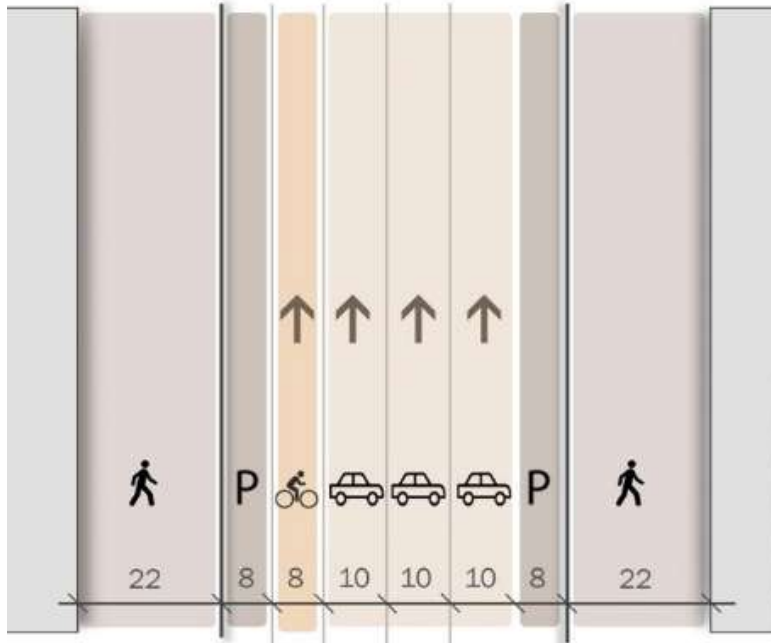
ถนนหลักแนวเหนือ - ใต้ (เช่น ถนนสายที่ 5) จะประกอบด้วยเลนรถโดยสารประจำทางเป็นหลักและเลนรถยนต์อีก 1 เลน ซึ่งมีขนาดกว้าง 10 ฟุตและสามารถรองรับรถลูกเดินได้ ถนนแนวตะวันออก - ตะวันตกที่กว้างขึ้น (เช่น ถนนสาย 23) จะมีเลนรถโดยสารประจำทาง 2 ทิศทางและเลนรถยนต์ขนาด 10 ฟุต ถนนที่เล็กกว่าทางสายตะวันออก - ตะวันตก (ตัวอย่างเช่น ถนนสายที่ 18) จะมีเลนรถยนต์ขนาด 10 ฟุตและเลนรถลูกเดินขนาด 10 ฟุตเช่นกัน

การนำองค์ประกอบทั้งหมดผสมผสานกันระหว่างการใช้พื้นที่ช่องทางรถยนต์ รถประจำทาง เสนอจักรยาน และช่องทางเดินเท้าที่เป็นมิตร นำมาเปรียบเทียบกับการใช้พื้นที่ปัจจุบัน ถนนสายหลักถูกแบ่งความกว้าง 24 ฟุตมาเป็นพื้นที่สำหรับให้บริการ คือ ช่องทางที่กว้าง 16 ฟุตและช่องทางแคบ 8 ฟุต ในพื้นที่สำหรับให้บริการ สิ่งอำนวยความสะดวกใหม่ๆก็สามารถจัดวางได้ เช่น ร้านค้าแบบป๊อปอัพ ร้านอาหารและเครื่องดื่มที่สามารถพบปะสังสรรค์กัน หรือตัดแปลงเป็นที่ทำงานก็ได้ การคืนพื้นที่ถนนสามารถสร้างสถานีชาร์จรถไฟฟ้าได้ รับ-ส่งของ หรือเป็นที่จอดรับ-ส่งผู้โดยสารรถแท็กซี่รวมถึงรถกระบะใช้พื้นที่สำหรับขนของก็ยังได้

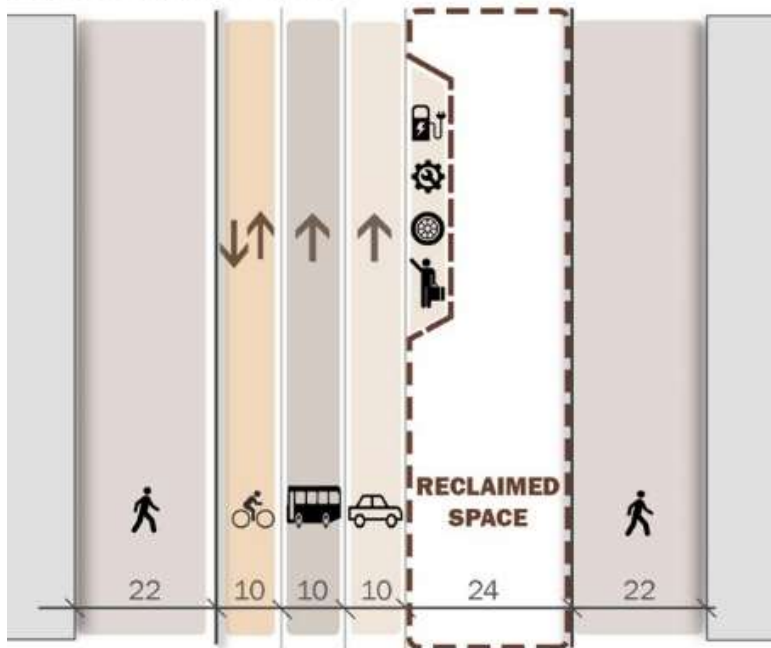
ถนนย่อยในท้องถิ่นจะได้รับการเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาย จะไม่มีการปิดกั้นแต่อย่างใด ช่องทางรถยนต์จะถูกยกขึ้นนิดหน่อยเพื่อให้เป็นระดับเดียวกับพื้นทางเดิน (ทำพื้นเอียงในกรณีที่ต้องการระบายน้ำฝน) รถยนต์ส่วนตัวและคนเดินเท้าจะใช้พื้นที่เดียวกัน เหมือนอย่างใน woonerf

5TH AVENUE

EXISTING CONDITION



PROPOSED THROUGH AVENUE



(Perkins Eastman)

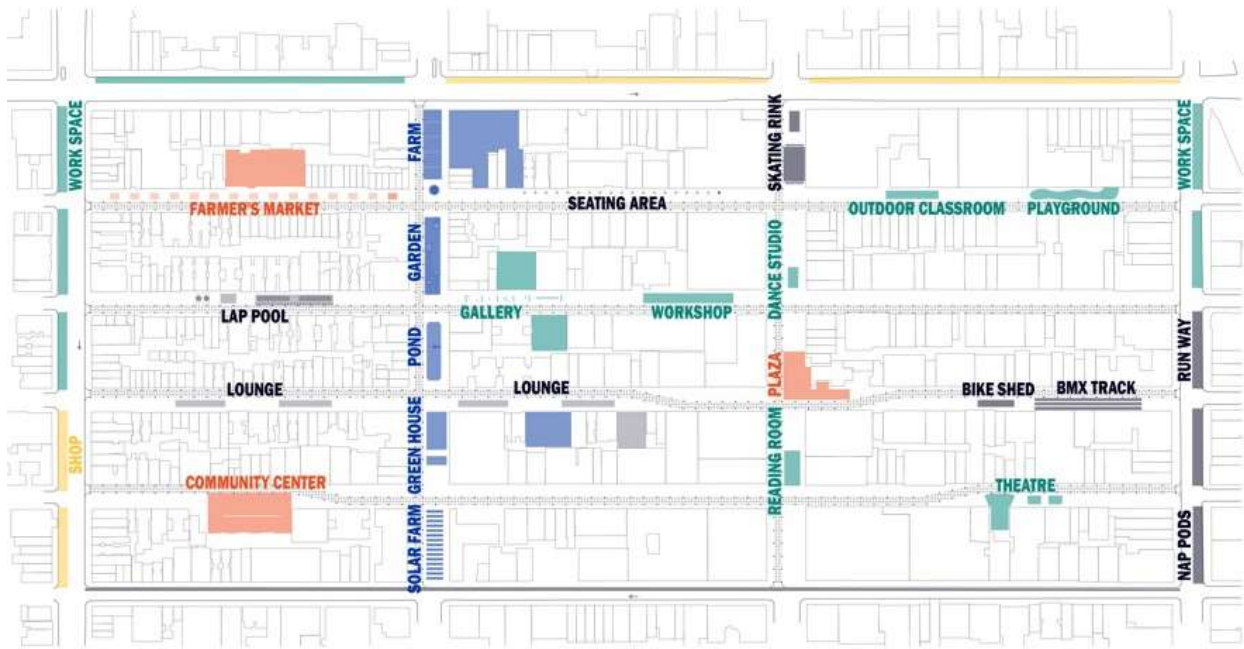
เพียงแค่แทนที่ผิวคอนกรีตและยางมะตอยด้วยพื้นผิวที่มีหลากหลายลักษณะ ถนนเหล่านี้ก็จะมีรูปแบบพื้นผิวหรือวัสดุที่แตกต่างกันมากขึ้น การปูพื้นผิวที่ต่างกันจะแบ่งแยกช่องทางรถยนต์ออกจากส่วนพักผ่อนอื่น ๆ ของถนน เพื่อช่วยในการนำทางและป้องกันไม่ให้รถไหลไปทีอื่นโดยไม่ได้ตั้งใจ จำเป็นต้องมีเครื่องบอกทางชั่วคราวที่ปรับเปลี่ยนได้นำทางแบบใช้เครื่องจักรกลโดยวางไว้ที่ปลายถนนแต่ละสาย

ลองดูถึงความเป็นไปได้ในการออกแบบใหม่นี้ พิจารณาพื้นที่หนึ่งของแมนฮัตตัน บริเวณ 4 เหลี่ยมผืนผ้าล้อมรอบถนนสาย 5 และสาย 8 ทางด้านตะวันออกและตะวันตก และถนนสาย 23 และสาย 18 ถนนทางทิศเหนือและใต้



ภาพจาก Google Earth บล็อก 4 เหลี่ยมบริเวณถนนสาย 5 และสาย 8 / ถนนสาย 23 และสาย 18/ผู้แปล

บริเวณนี้ส่วนใหญ่จะเป็นการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน เป็นอาคารพาณิชย์ขนาดกลางและที่อยู่อาศัยที่มีความหนาแน่นสูงและมีพื้นที่สาธารณะค่อนข้างจำกัด ไม่มีลานพลาซ่า สวนสาธารณะ หรือพื้นที่สีเขียวอื่นภายในขอบเขตของพื้นที่ ประชาชนจะได้รับประโยชน์จากพื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นมาโดยเฉพาะพื้นที่กลางแจ้งที่ยืดหยุ่น โรงเรียนในท้องถิ่นก็สามารุใช้พื้นที่การสอนกลางแจ้งได้ และใช้เพื่อการมีส่วนร่วมของชุมชนได้เช่นกัน



(Perkins Eastman)



ภาพตัวอย่างให้เห็นถึงศักยภาพของถนนในท้องถิ่นที่มีพื้นที่สาธารณะที่เพิ่มขึ้นและไม่มีรถยนต์ส่วนตัว (Perkins Eastman)

ถนนสามารถกลายเป็นสมบัติที่แท้จริงของเมืองและชาวเมืองได้ ในอนาคตมันควรมีการใช้ประโยชน์เหมือนเป็นส่วนขยายของบ้าน ห้องเรียน และที่ทำงานได้ด้วย ซึ่งจะเป็นแหล่งที่สร้างกิจกรรมสันตนาการใหม่ๆและการเปลี่ยนแปลงทางสังคม หลายๆที่ยังไม่ได้คิดถึงเรื่องนี้ เราเพียงแค่ต้องการที่จะทำให้มันเกิดขึ้น

สุรเชษฐ์ ศรีโคร/แปล

ที่มา: https://www.citylab.com/design/2018/08/rethinking-manhattans-grid/568486/?utm_content=edit-promo&utm_campaign=city-lab&utm_term=2018-08-30T16%3A10%3A22&utm_medium=social&utm_source=facebook