

Copenhagen Mastermind Jan Gehl Isn't Sold on 'Smart' Cities

โคเปนเฮเกน ในความคิดของ Jan Gehl ไม่ได้มีไว้ขายบน 'Smart' Cities



เมืองอื่น ๆ สามารถเป็นเหมือนเมืองหลวงของประเทศเดนมาร์กได้หรือไม่? Bob Strong / Reuters

สถาปนิกและนักวางผัง Jan Gehl มองย้อนกลับไปถึงเรื่องที่เขาได้ช่วยเปลี่ยนเมือง Copenhagen ให้เป็นเมืองที่มีชีวิตชีวาอันดับหนึ่งของโลก และพูดถึงวิธีที่ชาวเมืองสามารถยึดถนนคืนมาจากรถยนต์ได้

ผู้สนับสนุนให้มีเลนจักรยาน ผู้ที่ใช้ถนนร่วมกัน และผู้สนับสนุนเมืองแห่งการเดิน อาจใช้บทเรียนจากฝ่ายตรงข้าม หากพวกเขาต้องการสร้างชุมชนของคน (ไม่ใช่ชุมชนของรถ) เพื่อให้ได้เป็นเจ้าของทางเท้า **ให้เปรียบเทียบ ค่าใช้จ่ายดูสิ** ลองนับจำนวนคนเดินเท้า นักปั่นจักรยาน รถเข็นเด็ก และซุ้มคาเฟ่เคลื่อนที่ เหมือนกับที่นักวางผังจราจรได้นับจำนวนคนขับรถยนต์ในถนนมานานแล้ว การนำข้อมูลดิบมาเสนอเป็นวิธีเดียวที่รัฐบาลจะรับฟัง ตามที่

Jan Gehl สถาปนิกชาวเดนมาร์กผู้บุกเบิก นักวางผัง และนักวางแผนที่ได้ช่วยให้เมือง Copenhagen ให้กลายเป็นเมืองที่น่าอยู่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลกในช่วง 50 ปีที่ผ่านมา ได้นำเสนอ

ในการสนทนากับ Annette Becker และ Lessano Negussie ภัณฑารักษ์ของนิทรรศการใหม่ชื่อ " Ride a Bike! Reclaim the City " ขณะนี้เปิดที่ Deutsches Architekturmuseum (DAM) ในแฟรงค์เฟิร์ตเยอรมนี Gehl กล่าวถึงข้อสังเกตและปรัชญาของเขาเกี่ยวกับวิธีที่เมืองต่างๆสามารถเป็นเมืองที่เหมาะสมสำหรับการใช้งานแบบเป็นมิตรกับผู้คนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างที่ Copenhagen เป็นที่รู้จักกันดี

บทสัมภาษณ์นี้ได้รับการดัดแปลงมาจากหนังสือประกอบของ RIDE A BIKE! Reclaim the City และได้รับการแก้ไขเพื่อให้กระชับและชัดเจนขึ้น CityLab เป็นพาร์ทเนอร์ด้านสื่อในงานนิทรรศการนี้ ซึ่งจะมีขึ้นในวันที่ 2 กันยายน 2018 (และถ้าคุณอยู่ที่แฟรงค์เฟิร์ตในสัปดาห์นี้ Gehl จะบรรยายภาษาอังกฤษที่ DAM ในวันพฤหัสบดีที่ 3 พฤษภาคมเวลา 19.00 น.)

คุณปั่นจักรยานใน Copenhagen หรือไม่? ถ้าใช่ คุณใช้จักรยานของคุณเพื่อวัตถุประสงค์อะไร

ตอนนี้ผมอายุ 81 ปีและผมยังปั่นจักรยานอยู่แต่ในละแวกบ้านเท่านั้น ไม่ได้ปั่นไปไกลๆ ผมเคยเดินทางไปทำงานหรือไปที่โรงเรียนสถาปัตยกรรมเมื่อผมยังเด็ก แต่ตอนนี้ผมขึ้นรถบัส รถไฟ หรือรถไฟใต้ดิน ผมปั่นจักรยานในแถวละแวกบ้านของผม – สโมสรเทนนิส ร้านขายของมูมถน และไปช้อปปิ้ง

คุณเดินทางไปทั่วโลก เมืองไหนทำให้คุณประหลาดใจมากที่สุดในแง่ของการวางแผนการขนส่งที่สมดุล?

ผมประทับใจอย่างยิ่งกับสิ่งที่พวกเขาได้ทำใน Moscow ในเวลาเพียง 5 ปีพวกเขาได้ทำความสะอาดเมือง มีการจัดระเบียบที่จอดรถ ทำทางเดินเท้ากว้างๆ เส้นทางจักรยาน และระบบจักรยานในเมือง พวกเขาให้ความสำคัญกับการสร้างเมืองที่น่าอยู่สำหรับคนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยาน และพวกเขาได้ทำปาฏิหาริย์ในระยะเวลาสั้น ๆ

อีกเมืองหนึ่งที่มีโครงการที่มีการจราจรที่สมดุลคือ นคร New York กรรมการการจราจร Janette Sadik-Khan ได้รับมอบหมายให้ทำให้แน่ใจว่าถนนในนคร New York มีประสิทธิภาพสำหรับชาวนิวยอร์ก และเธอเพิ่งจะนิยามศัพท์ใหม่ของคำว่า "efficient/ประสิทธิภาพ" หมายถึง "complete/สมบูรณ์แบบ" และจากนั้นเธอก็เริ่มสร้างเลนจักรยานและเลนรถประจำทางขึ้น

แน่นอนว่าหนึ่งในเมืองที่มีการวางแผนการคมนาคมขนส่งที่ดีมากที่สุดก็คือ Copenhagen ผมติดตามเรื่องนี้เป็นเวลา 50 ปี และแปลกใจว่าเมืองนี้มีความเปลี่ยนแปลงอย่างไรในตอนนี้ เมื่อภรรยาและผมฉลองวันครบรอบแต่งงาน 45 ปีของเราในเดือนสิงหาคม และเราตัดสินใจที่จะไปที่ใจกลางเมืองเพื่อเฉลิมฉลองมื้อค่ำ เราอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง 8 กิโลเมตร ดังนั้นเราจึงขี่จักรยานของเราและเราขี่เคียงข้างกันบนเลนจักรยานที่ดี ในเวลานั้นเราแต่งงานตอนที่ทั้งคู่มีอายุประมาณ 70 ปี ซึ่งทั้งหมดนี้ไม่น่าเป็นไปได้เลย

การเปลี่ยนแปลงพื้นที่สาธารณะในโคเปนเฮเกนเกิดขึ้นได้อย่างไร?

ผมบอกได้ว่าพื้นที่สาธารณะในกรุงโคเปนเฮเกนนั่นก้าวหน้าเป็นขั้นเป็นตอน ขั้นตอนแรกคือทำให้มันสามารถเดินได้ นั่นคือช่วงเวลาของถนนคนเดิน "Fußgängerstraße" ซึ่งใช้เวลาตั้งแต่ 1960 ถึง 1980 ระยะเวลาคือระหว่างปี 1980 ถึงปี 2000 เป็นช่วงเวลาที่เน้นในเรื่องการมีที่นั่งและที่พักผ่อน ถึงเวลาแล้วที่จัตุรัสทั้งหลายนี้จะเปลี่ยนจากการเป็นที่จอดรถ และคาเฟ่ทั้งหลายบนทางเท้าก็เริ่มปรากฏขึ้นด้วยการขยายตัวของวัฒนธรรมคาเฟ่ชิล (วัฒนธรรมการดื่มกาแฟ/ผู้แปล) ขณะเดียวกับการที่มีเวลาว่างมากขึ้น คุณไม่ต้องเร่งรีบออกไปทำงานหรือไปซื้อของ วัฒนธรรมแบบนี้มีอยู่ในประเทศแถบเมดิเตอร์เรเนียนอยู่ตลอดเวลาอยู่แล้ว แต่หลังจากทศวรรษที่ 1980 และยุค 90 ก็แพร่กระจายไปทั่วโลกอย่างแท้จริง ถัดมาก็คือระยะที่ 3 ไม่เกี่ยวกับการเดินหรือนั่ง แต่การใช้งาน มันเป็นเรื่องเกี่ยวกับสถานที่สำหรับการเล่นโรลเลอร์สเก็ต การวิ่ง ขี่จักรยาน หรือการว่ายน้ำในท่าเรือ



เมืองในเยอรมัน เช่น Dortmund อาจไม่ได้ใช้จักรยานเหมือนที่เดนมาร์ก แต่วัฒนธรรมคาเฟ่ก็มีขนาดใหญ่โตทีเดียว (Ina Fassbender / Reuters)

ระยะที่ 4 เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สิ่งที่พวกเขา กำลังทำคือการปรับโฉมถนนสีเขียวและสวนสาธารณะเพื่อให้สามารถรับปริมาณน้ำให้ได้มากที่สุด แผนใหม่ๆเหล่านี้สามารถมองเห็นได้ในบางพื้นที่ของเมือง Copenhagen: การทำให้เขตต่างๆเป็นเหมือนกับฟองน้ำที่มีพืชพรรณและบึงมากมาย เหมาะกับสภาพภูมิอากาศ และเหมาะกับชีวิตประจำวัน เพราะจะทำให้อากาศสดชื่น และสถานที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ที่ยอดเยี่ยมสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจและสำหรับเด็ก ๆ

ตั้งแต่ปี 2009 เป็นต้นมา สภาเมือง Copenhagen ได้มีการประกาศใช้กลยุทธ์ที่ว่า "เราจะเป็นเมืองที่ดีที่สุดสำหรับผู้คนในโลก" นั้นหมายความว่าทั้งเมืองควรได้รับการจัดระเบียบเพื่อให้สะดวกสบายและปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า และนี่ก็เป็นช่วงที่ 5 ในเขตด้านนอกเกือบทั้งหมดมีการเปลี่ยนแปลงถนนเช่นนี้ ในกรณีที่เคยเป็นถนน 4 เลน

จะมีถนนสำหรับรถยนต์เพียง 2 เลน ซึ่งเลนกลางจะสำรองไว้เพื่อแยกการจราจร โดยจัดให้เป็น street trees ทางจักรยาน และทางเท้า



ตัวอย่างภาพ street trees จาก Google/ผู้แปล

การเคลื่อนไหวจากล่างสู่บนเป็นวิธีที่ดีในการทำให้รัฐบาลท้องถิ่นเคลื่อนไปในทิศทางที่ถูกต้องหรือไม่?

ผมคิดว่ามันสำคัญมาก นักการเมืองจำเป็นต้องดูสิ่งที่เกิดขึ้นจริงๆ หนึ่งในเหตุผลที่ Copenhagen พัฒนาไปไกลด้วยการใช้พื้นที่สาธารณะและจักรยานกับโรงเรียนสถาปัตยกรรมที่มหาวิทยาลัย Copenhagen ซึ่งได้เริ่มศึกษาย้อนหลังไปในทศวรรษที่ 1960 ว่าผู้คนใช้เมืองนี้อย่างไร และเราก็กลายเป็นศูนย์กลางของโลกสำหรับการศึกษาเรื่องนี้ และตลอดเวลาเราใช้โคเปนเฮเกนเป็นห้องปฏิบัติการ ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงอะไรเราก็ออกไปสังเกตและตรวจสอบว่าผู้คนมีปฏิกิริยาอย่างไร และเราได้เผยแพร่เรื่องเหล่านี้ออกไป ซึ่งกลายเป็นการสนทนาโดยตรง

ระหว่างมหาวิทยาลัยกับชาวเมือง ประชาชน ชาวเมือง ผู้มีสิทธิเลือกตั้ง: พวกเขาได้รับแจ้งผลสำรวจผ่านทางหนังสือพิมพ์และโทรทัศน์ และพวกเขาก็เริ่มบอกว่า "ใช่เลย ! เราต้องการแบบนี้อีก"

**ในความเห็นของคุณ พื้นที่สาธารณะคล้ายกับพื้นที่อาศัยในสังคมเมืองประชาธิปไตยมีความสำคัญอย่างไร?
ในขณะที่การสื่อสารในสังคมดิจิทัลและการใช้ประโยชน์ public space เพิ่มขึ้น**

คุณมักจะได้ยินว่าขณะนี้เรามี cyberspace แล้ว ไม่จำเป็นต้องมีพื้นที่สาธารณะอีกต่อไป แต่ความต้องการพื้นที่สาธารณะกลับเป็นตรงกันข้าม คือ เพิ่มขึ้น ผมคิดว่ามีหลายปัจจัยในสังคมมีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้ที่อาศัยอยู่ในครัวเรือนขนาดเล็ก ในเมืองเช่น Copenhagen ทุกๆครัวเรือนถือเป็นคนเป็นหนึ่งคน และเรากำลังแยกตัวเองออกมามากขึ้นเรื่อย ๆ เรามีพื้นที่ตารางเมตรต่อคนมากขึ้น ดังนั้นจึงมีคนไม่มากพอในย่านที่อยู่อาศัยเหมือนที่เคยเป็นมา

เรามีหลักฐานที่ชัดเจนว่าเมื่อคุณทำพื้นที่สาธารณะและทำได้ดีแล้วพวกเขาจะมาใช้ Homo sapiens (มนุษย์/ผู้แปล) เป็นสัตว์สังคม สิ่งที่น่าสนใจที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของเราคือคนอื่น ๆ และสิ่งที่จะทำให้เข้าถึงพื้นที่สาธารณะของเราก็คือการเข้าไปหาโดยตรง

ในหลายประเทศกำลังพัฒนา การมีรถมักถูกมองว่าเป็นสัญลักษณ์แสดงสถานะ คุณมีวิธีที่สามารถป้องกันไม่ให้เกิดขึ้นในช่วงเริ่มต้นในประเทศเหล่านี้จากความผิดพลาดเหมือนที่เคยเกิดขึ้นในยุโรปอย่างไร?

นี่เป็นปัญหาใหญ่ เมืองเหล่านี้จะมีประชากร 2 พันล้านคนต่อไปในอนาคต ในประเทศจีนเคยมีนโยบายที่จะกระตุ้นเศรษฐกิจให้ทุกคนควรมีรถ ด้วยความทะยานอยากพวกเขาจึงเอาจักรยานออกจากเมืองปักกิ่งซึ่งเป็นเมืองจักรยานอยู่แล้ว ต่อมาจึงได้ความตระหนักว่านั่นไม่ใช่สิ่งที่ฉลาดเลย ซึ่งตอนนี้พวกเขาได้เริ่มสร้างรถไฟใต้ดินจำนวนมากและรื้อฟื้นการปั่นจักรยานขึ้นใหม่

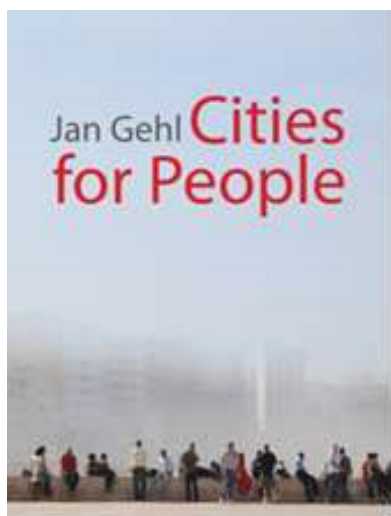


ภาพจาก Rebuilding the 'Kingdom of Bicycles' / ผู้แปล

ที่มา <https://www.citylab.com/transportation/2017/04/bikeshare-save-biking-in-china/521181/>

ดังนั้นจึงมีความหวังอยู่ในหนังสือ Cities for People ของผม ได้อ้างถึงตัวอย่างของเมือง Bogotá ซึ่งมีนายกเทศมนตรี Enrique Peñalosa ได้ตระหนักว่า คนของเขา 80 เปอร์เซ็นต์ไม่สามารถเข้าถึงรถยนต์ได้ ขณะที่ มีเพียงร้อยละ 20 ที่ทำได้ แต่การลงทุนทั้งหมดใช้ไป 20 เปอร์เซ็นต์สำหรับระยะยาว เขาจึงกล่าวว่า ถ้าเศรษฐกิจ ใน Bogotá ดีขึ้น เคล็ดลับก็คือคนร้อยละ 80 สามารถเดินทางได้มากขึ้นเพื่อให้พวกเขาสามารถเดินทางไปได้ทั่ว เมือง และสามารถหางานในส่วนอื่น ๆ ของเมืองได้ ดังนั้นเขาจึงสร้างระบบรถจักรยานและระบบรถโดยสารขนส่งมวลชนเร็ว (bus rapid transit) ขึ้น นั่นเป็นกลยุทธ์ที่น่าสนใจว่า เราควรจะใช้เงินร้อยละ 20 นั้น หรือเราควรจะใช้มันด้านอื่น? อะไรคือสิ่งที่ดีที่สุดที่จะทำให้ได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจในสังคมของเมืองนี้ นี่คือวิสัยทัศน์ของเขา

โบโกตา ชื่อทางการคือ โบโกตาดิสตรีโตกาปีดัล และยังมีชื่อเรียกว่า ซานตาเฟเดโบโกตา เป็นเมืองหลวงของประเทศโคลอมเบีย และเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดและมีประชากรมากที่สุดในประเทศ คือ 7,321,831 คน ส่วนเขตนครหลวง ซึ่งรวมเขตเทศบาลโซอาซา ไว้ด้วยนั้นมีประชากรประมาณ 7,881,156 คน ... วิกิพีเดีย



หนังสือของ Jan Gehl “Cities for People”/ผู้แปล

<https://islandpress.org/book/cities-for-people>

แน่นอนว่านั่นถือเป็นเกียรติประวัติด้วย การส่งเสริมให้แต่ละบุคคลได้เหล็กกล้าและล้อยาง 4 ล้อเป็นความคิดที่ดีเมื่อหลายร้อยปีก่อน แต่มันไม่ใช่ความคิดที่ดีสำหรับเมือง โดยเฉพาะเมืองใหญ่ๆ ก็ยังเป็นความคิดที่เลวร้ายเลยทีเดียว

มีคนจำนวนมากพูดไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอุตสาหกรรมยานยนต์ว่า "เมื่อเราได้รับรถยนต์ที่ขับเคลื่อนเองได้ ปัญหาทั้งหมดจะได้รับการแก้ไข" แต่เท่าที่ผมเห็นไม่มีปัญหาใดที่จะได้รับการแก้ไขได้ ยกเว้นปัญหาของอุตสาหกรรมรถยนต์ – วิธีที่พวกเขาสามารถขายรถอีก 5 พันล้านคันได้อย่างไร ผมคิดว่ามันจะยอดเยี่ยมมากหากในอนาคตย่านที่อยู่อาศัยทั้งหมดทำขึ้นเป็นย่านแห่งการเดินและการปั่นจักรยาน ผมนอกกับระบบขนส่งมวลชนเร็วที่ฉลาด ซึ่งคุณสามารถนำจักรยานหรือวีลแชร์กับกระเป๋าซื้อปิ้งไปได้ทุกที่ที่คุณต้องการ

ผมคิดว่าเรายังไม่ได้คิดถึงการทำลายด้วยการใช้เทคโนโลยีการขนส่งในเมืองเลย เราติดอยู่กับความคิดเดิมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลา 120 ปีก่อน ที่การยึดติดกับอุตสาหกรรมกำลังหมดอนาคตแล้ว ผมบอกนักเรียนว่า เมื่อใดก็

ตามที่คุณได้ยินคำว่า " smart " จงระวัง! เพราะนั่นคือใครบางคนที่ต้องการจะขายกลไกใหม่ ๆ ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และเขาไม่ใช่สิ่งจำเป็นที่จะทำให้คุณมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น



Jan Gehl

เกิดเมื่อ: 17 กันยายน 2479 (อายุ 81 ปี), โคเปนเฮเกน, เดนมาร์ก

การศึกษา: Royal Danish Academy of Fine Arts

รางวัลที่ได้รับ: Prince Eugen Medal

ที่มาบทความ : <https://www.citylab.com/design/2018/04/beware-smart-cities/559043/>

สุรเชษฐ์ ศรีโคร/แปล