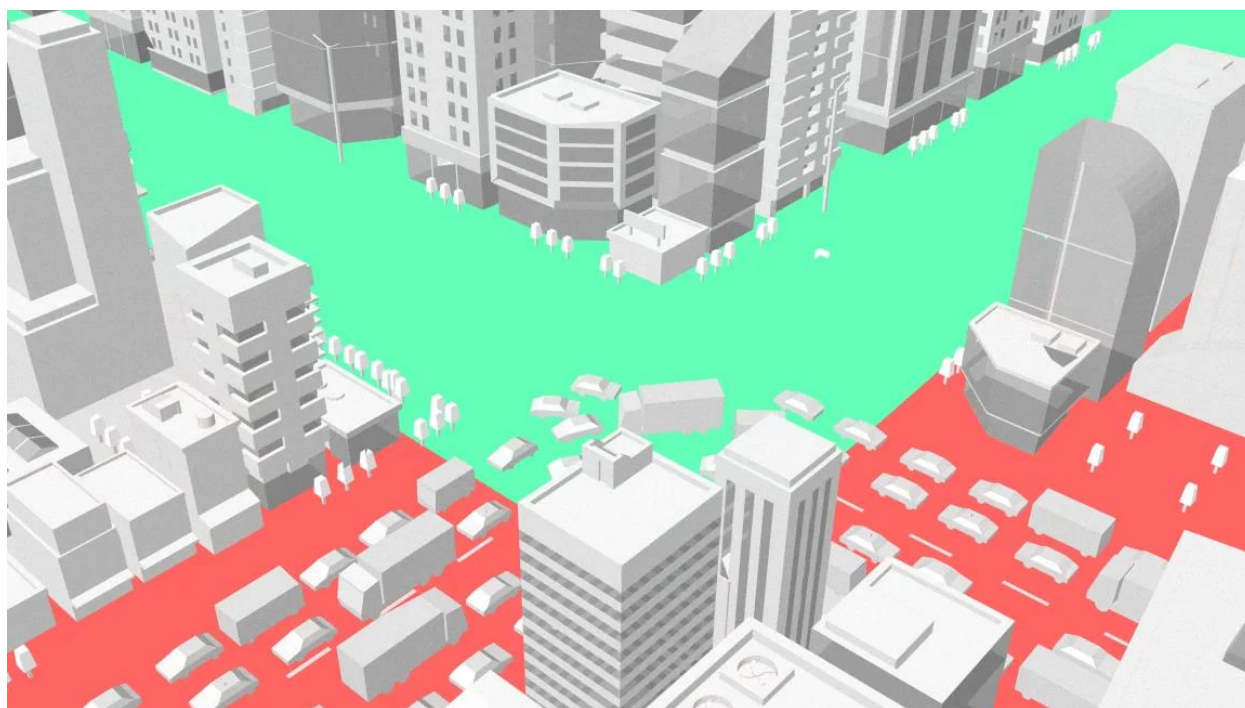


เมืองต่าง ๆ จะปรับรูปแบบการใช้พื้นที่ถนนใหม่เพื่อรองรับสถานการณ์หลังวิกฤติโควิดอย่างไร

การเตรียมพร้อมรับมือกับสถานการณ์ในอนาคตอย่างไร ขณะที่ผู้คนไม่สามารถขึ้นรถไฟหรือรถโดยสารประจำทางเป็นกลุ่มใหญ่ๆได้ ต้องทำให้แน่ใจว่าจะมีคนใช้จักรยานมากขึ้น - ไม่ใช่ใช้รถยนต์มากขึ้น



[ภาพ: iyakalinin/iStock]

4 minute Read โดย [Adele Peters](#)

เนื่องจากจำนวนผู้เสียชีวิตที่เสียชีวิตจากโรค coronavirus มีอัตราการลดลงอย่างช้า ๆ ในอิตาลี และเมืองในประเทศต่าง ๆ วางแผนที่จะเปิดเมืองอีกครั้ง เมืองมิลานเริ่มเปลี่ยนแปลงถนนในท้องถนนระยะทาง 22 ไมล์โดยเพิ่มเส้นทางจักรยานชั่วคราว ทางเท้าที่กว้างขึ้น และจำกัดความเร็วรถยนต์ลง ในเบอร์ลิน จุดจอดรถบางแห่งก็กลายเป็นเลนจักรยานแบบ pop-up (เลนจักรยานที่สร้างขึ้นแบบง่ายๆชั่วคราว/ผู้แปล) ที่ปารีสก็มีเส้นทางจักรยานทางไกลที่ใช้ความเร็วได้ (fast-tracking) เพื่อใช้เชื่อมต่อชานเมืองกับใจกลางเมือง และในกรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม จะทำให้ใจกลางเมืองกลายเป็นพื้นที่ที่จัดความสำคัญสำหรับผู้ขี่จักรยานและเดินเท้าไม่มีความสำคัญเป็นอันดับแรก



Demetrio Scopelliti

@demescope



The city of the future is for people.

I am very proud that Milan took position announcing the [#stradeaperte](#) [#openstreets](#) plan for low-cost temporary cycle lanes, widened pavements, pedestrian and cyclist priority streets. All cities should do the same.



♡ 655 1:29 PM - Apr 22, 2020 · Milan, Lombardy



เมืองต่าง ๆ กำลังตอบสนองต่อความต้องการการเปลี่ยนแปลงระบบขนส่งในทันที – เมื่อผู้คนจำนวนมากเริ่มกลับไปทำงาน หากรถไฟใต้ดินและรถประจำทางไม่ไหวโดยสารได้เต็มตามปกติ และที่ผู้โดยสารต้องรักษาระยะ social distancing ด้วย การปั่นจักรยานและการเดินจะช่วยเติมเต็มช่องว่างนี้ได้ แต่มันก็เป็นวิธีที่ต้องเร่งวางแผน เพื่อลดการใช้รถยนต์ลง ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในการต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และทำให้อากาศในเมืองปลอดภัยยิ่งขึ้น

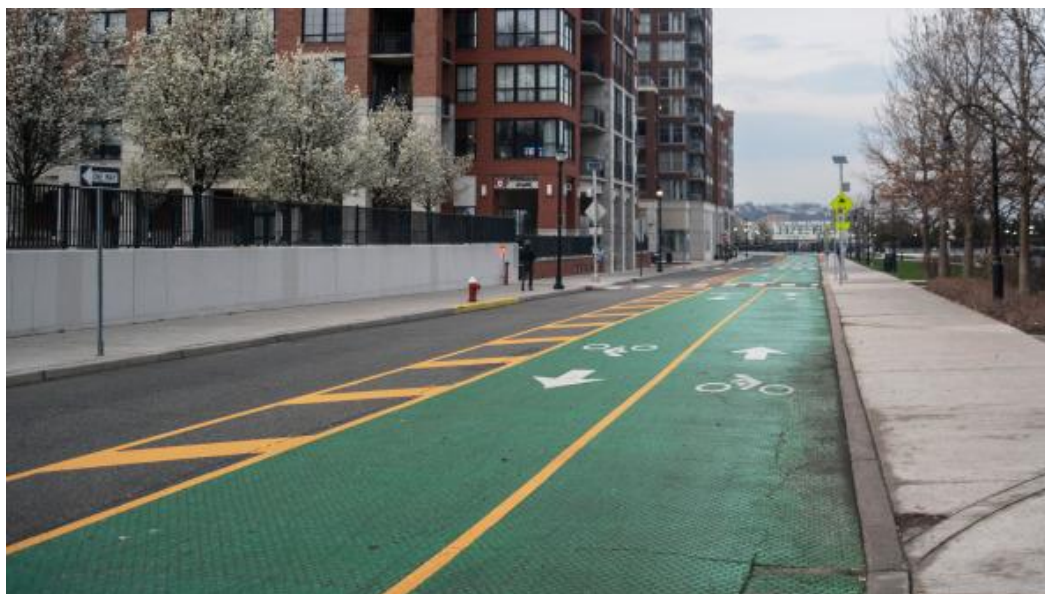
“ หากพวกเราทุกคนต้องการมีสุขภาพที่ดีและเคลื่อนไหวอย่างมีความสุขดี ไม่มีวิธีใดที่ดีไปกว่าการเดินและปั่นจักรยาน และการจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานในกรณีนี้เป็นสิ่งที่สำคัญอย่างยิ่ง” Mike Lydon ผู้อำนวยการการวาง

ผังเมือง และการออกแบบ บริษัท Street Plans กล่าว “ ปริมาณการจราจรจะกลับขึ้นไปอีก แต่เมื่อถึงจุดนี้เราจะต้องตัดสินใจในเมืองของเราว่าเราปล่อยให้มันขึ้นไปถึงจุดไหน และมีจำนวนคนใช้อยู่ในระดับใด ”

หากไม่มีการจัดสรรพื้นที่สำหรับผู้คนบนท้องถนนมากขึ้น เมืองต่าง ๆ จะต้องต่อสู้กับการขนส่งหลังเกิดโรค coronavirus ในมิลานผู้โดยสารมากกว่าครึ่งใช้ระบบขนส่งสาธารณะก่อนเกิดวิกฤติ มันยังไม่ชัดเจนว่าไวรัสแพร่กระจายได้อย่างง่ายดายบนรถบัสหรือรถไฟใต้ดินหรือไม่ แม้ว่าจะเห็นได้ชัดว่าเมืองส่วนใหญ่ในช่วงเวลาเร่งด่วนนั้นเป็นไปไม่ได้เลยที่นักเดินทางจะอยู่ห่างจากคนอื่นหกฟุต มิลานวางแผนจะเพิ่มวงกลมที่แสดงระยะปลอดภัยที่จะยืนบนรถไฟใต้ดินและภายในรถเมล์ และจะจำกัดจำนวนคนที่สามารถขึ้นเครื่องได้

อาจจะยังมีผู้คนที่ถูกกระตุ้นให้ขับรถอยู่ และนั่นก็เป็นสิ่งที่เมืองจำนวนมากไม่ต้องการเกิดขึ้นสักเท่าไร เพราะไม่มีต้องการให้มีสัญจรเพิ่มขึ้นกว่าเดิม และขณะนี้มีความต้องการที่จะหลีกเลี่ยงการสร้างมลพิษทางอากาศมากกว่าเคยเสียอีก จากการศึกษาที่เริ่มเชื่อมโยงว่ามลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้นนั้นสัมพันธ์กับการเสียชีวิตจาก COVID-19 ซึ่งทางตอนเหนือของอิตาลีนั้นก็มียุทธศาสตร์ที่แย่มากที่สุดในยุโรป

“ สิ่งต่าง ๆ จะไม่เหมือนกับในเดือนมกราคมของปีนี้อีกแล้ว ” Lydon กล่าว “ เป็นโอกาสที่จะจัดระเบียบใหม่บนถนนของเราและทำให้ยังยืนขึ้น ฉันคิดว่าวิธีเดียวที่จะช่วยให้ผู้คนที่ไม่เลือกรถยนต์ให้เป็นทางเลือกส่วนตัวในการเดินทางคือการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่น่าพอใจให้ และทำให้เร็วแล้วผู้คนจะหันไปหาทางเลือกอื่นที่ไม่ใช่การใช้รถยนต์ส่วนตัว ”



[ภาพ: Robi_J/iStock]

เมืองต่าง ๆ อย่างเช่นในปารีสกำลังเคลื่อนไหวเร็วขึ้นด้วยแผนที่มีอยู่แล้ว ปารีสมีวิสัยทัศน์ระยะยาวในการเป็น "15-minute city" ซึ่งผู้คนสามารถเดินหรือปั่นจักรยานเพื่อทำธุระประจำวันได้อย่างง่ายดายภายใน 15 นาที ในรัฐ California เมือง Oakland วางแผนที่จะจำกัดการจราจรบนถนนระยะทาง 74 ไมล์ (118 กิโลเมตร/ผู้แปล) ซึ่งขยายมาจากแผนระยะยาวในการทำ "slow streets" ที่เชื่อมต่อสวนสาธารณะ โรงเรียน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ โดยลดความเร็วและจำนวนรถยนต์ลง " มันก็คือ 'เฮ้ นั่นคือสิ่งที่อยู่ในแผนของเรา สร้างมันให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ในตอนนี้ ทำรูปแบบขึ้นมาแล้วนำไปใช้สิ " Lydon กล่าว " จากนั้นหวังว่าผู้คนจะชอบมันและไม่ต้องการให้เราลบการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้นออกไป แต่จะทำให้มันถาวรและคงทนมากขึ้น สำหรับฉันนั่นคือช่วงเวลาที่ต้องคว้าไว้ มันเป็นช่วงที่ช่างที่ชาญฉลาดจริง ๆ "

เมืองอื่น ๆ เช่น บูดาเปสต์กำลังเร่งดำเนินการเพื่อเพิ่มเลนจักรยานชั่วคราวอันใหม่ที่ไม่ได้วางแผนไว้ก่อน แต่ตอนนี้อาจกลายเป็นเลนถาวรหากมันได้รับความนิยม บูดาเปสต์จะ " ใช้โอกาสนี้ในการสร้างโครงข่ายเลนจักรยานที่ปกติแล้วไม่มีอยู่ในถนน " Lydon กล่าว " พวกเขาเป็นเมืองแรกที่บอกจริง ๆ ว่า โอเค นี่เป็นโอกาสที่สำคัญในช่วงการระบาดใหญ่ที่ร้ายแรงนี้ เราสามารถทดลองเรื่องนี้ในตอนนี้ได้ และนำมารวบรวมเข้าด้วยกัน การสร้างสิ่งเหล่านี้

ได้ง่ายกว่า แล้วโปรโมตเป็นการชั่วคราวได้ เราจะเห็นผลลัพธ์เมื่อสังคมเริ่มกลับไปทำงานอีกครั้ง และกลับสู่การดำเนินชีวิตในรูปแบบใหม่ ๆ

การเปลี่ยนเป็น " การขนส่งแบบ active (active transportation) " อย่างถาวร เช่น การขี่จักรยานและการเดิน จะมีประโยชน์หลายอย่าง ผู้คนที่เดินและขี่จักรยานไปทำงานจะมีอายุยืนกว่าเดิม จากจำนวนรถที่ลดลง จำนวนผู้เสียชีวิตจากการสัญจรก็จะลดลงด้วย เมืองต่าง ๆ จะเงียบลงกว่าเดิม ผู้ป่วยโรคหอบหืดและโรคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศก็มีแนวโน้มลดลงด้วย และเมืองต่าง ๆ ก็จะช่วยเข้าใกล้เป้าหมายด้านสภาพภูมิอากาศที่ตั้งไว้ “ มีเรื่องท้าทายที่กำลังเพิ่มมากขึ้นจากระบบสังคมเมืองที่เราสร้างขึ้นเองในช่วง 60 หรือ 70 ปีที่ผ่านมา” Lydon กล่าว “ ตอนนี้ก็เป็นโอกาสที่ดีที่จะพิจารณาเรื่องนี้ และสิ่งที่ไม่ดีต่อสุขภาพจากหลายแง่มุม รวมทั้งช่วงที่มีการระบาดใหญ่ครั้งนี้ด้วย”

เกี่ยวกับผู้แต่ง

Adele Peters เป็นนักเขียนของ Fast Company ที่มุ่งเน้นการแก้ปัญหาที่สำคัญที่สุดบางเรื่องในโลก ตั้งแต่การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไปจนถึงปัญหาคนไร้บ้าน ก่อนหน้านี้เธอเคยทำงานกับ GOOD, BioLite และโครงการผลิตและแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนที่ UC Berkeley และมีส่วนร่วมในหนังสือขายดี ฉบับ second edition "Worldchanging: คู่มือผู้ใช้สำหรับศตวรรษที่ 21"

ที่มา :<https://www.fastcompany.com/90495424/how-cities-are-reshaping-streets-to-prepare-for-life-after-lockdown>

สุรเชษฐ์ ศรีโคร/แปล