

ประเทศไทย สร้าง “เมืองจักรยาน” ได้

ฉบับครู และผู้ปฏิบัติการณ์ในโรงเรียน

เดิน & จักรยาน เครื่องมือพัฒนาเมืองและชุมชน
สู่การพัฒนาที่ยั่งยืน เมืองน่าอยู่ ชุมชนสุขภาพดี
และตัวช่วยให้เมืองปรับตัว รับมือ ในช่วงวิกฤตโรคโควิด-19

ชื่อหนังสือ	“ประเทศไทย สร้างเมืองจักรยานได้ ฉบับครู และผู้ปฏิบัติการในโรงเรียน” เดิน & จักรยาน เครื่องมือพัฒนาเมืองและชุมชนสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน เมืองน่าอยู่ ชุมชนสุขภาพดี และตัวช่วยให้เมืองปรับตัว รับมือ ในช่วงวิกฤตโรคโควิด-19	
จัดทำโดย	มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย	
สนับสนุนโดย	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	
ที่ปรึกษา	คณะกรรมการมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย	
ผู้ร่วมถอดบทเรียน	1. ปรัชญา พร้อมวงศ์ 2. ชลทิตย์ ชิตรัตฐา 3. มลิวัลย์ แสนสง่า 4. สุดาวรัตน์ ศรีแสนยงค์ 5. สุริกวณ ยืนย้ง 6. พรเทพ ดิษยบุตร	โรงเรียนบ้านป่าแขง โรงเรียนเทศบาลบ้านเขานิเวศน์ ชุมชนเหมือดแอ่ ชุมชนเหมือดแอ่ โรงเรียนบ้านหนองโสน สมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานและการเดิน ภาคใต้ (ตอนบน)
คณะทำงาน	1. อัจจิมา มีพริ้ง 2. สรวิศดี โรจนกุล 3. นนทนีย์ วิบูลย์กุล 4. วันทนีย์ บุรณเฑียร 5. รัตตินันท์ เสนีย์สมบัติ	ผู้จัดการ ประสานงาน ประสานงาน สนับสนุน การเงิน
บรรณาธิการ	สรัญญา โภคาลัย	
บรรณาธิการต้นฉบับ	บุษกร เสนากุล	
พิสูจน์อักษร	ณฤดี ภมร	
ออกแบบรูปเล่ม	momfon	
เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต	สัญญา วงศา	
ทีมถอดบทเรียน	1. สรรินทร์ โภคาลัย 2. ยาวลักษณ์ ชีพสมล 3. เกรียงไกร กันยะ 4. รัตนา ปานกลิน	หัวหน้าโครงการ หัวหน้าทีมจัดการความรู้ นักจัดการความรู้ นักจัดการความรู้
ดำเนินการผลิตโดย	กล้าก้าวทีม (email:klakaoteam@gmail.com)	
แยกสีและพิมพ์ที่	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พีเอ็นเอสครีเอชัน	

คำนำ

เป็นที่รู้กันดีว่า การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นจุดเริ่มต้นคลี่คลายปัญหาต่างๆ ของเมืองได้ในหลายมิติ อาทิ เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมืองและชุมชนสู่ทิศทางการพัฒนาที่ยั่งยืน เปลี่ยนแปลงปรับปรุงไปเป็นเมืองน่าอยู่ มีเศรษฐกิจชุมชนที่มั่นคง และผู้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น โดยเฉพาะการเกิดวิกฤตโรคระบาด โควิด-19 ที่ผ่านมา การที่ผู้คนจากหลายๆ ประเทศทั่วโลกหันมาปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในวิถีชีวิตเพื่อรับมือกับโรคระบาด ด้วยวิถีการเดินและใช้จักรยานนั้นมีจำนวนมากขึ้น ยิ่งสะท้อนให้เห็นว่าการเดินและการใช้จักรยานคือวิถีใหม่ที่ตอบโจทย์โลกยุคใหม่ที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง

เพราะว่าการเดินและจักรยานเป็นการใช้พลังงานสะอาด สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวทั้งด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม นำไปสู่ความยั่งยืนของการพัฒนาเมืองในทุกมิติ ทั้งความยั่งยืนด้านพลังงาน การแก้ไขปัญหามลพิษในอากาศ ผู้คนได้ออกเดินและใช้จักรยานอย่างกระฉับกระเฉงจนมีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดีขึ้น ลดงบประมาณด้านสาธารณสุขของประเทศ รวมถึงยังมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนให้คึกคักยิ่งขึ้นจากการที่ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุกมุมเมืองได้อย่างสะดวกสบาย

ตลอดระยะเวลากว่า 20 ปีที่มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยมีบทบาททำหน้าที่เป็นผู้หนุนเสริมให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนในเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมาอย่างต่อเนื่อง โดยเน้น 3 ด้านหลักๆ ได้แก่

1. กระบวนการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ เพื่อสร้างกลไกการทำงานในพื้นที่เมืองหรือชุมชน
2. กระบวนการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย ผลักดันนโยบายระดับชาติของส่วนกลาง และนโยบายของท้องถิ่น

3. กระบวนการขับเคลื่อนทางวิชาการ การทำงานวิจัยเพื่อจัดการความรู้ให้มีข้อมูลสนับสนุนที่น่าเชื่อถือ จนสามารถนำข้อมูลนั้นไปจูงใจให้ภาคีเครือข่ายต่างๆ เข้ามาร่วมกันดำเนินงาน และยังใช้เป็นข้อมูลกำหนดทิศทางการดำเนินงานร่วมกันเพื่อต่อยอดจากความรู้ที่มีต่อไป

จากการทำงานเราพบว่าการใช้กลยุทธ์พัฒนาชุมชนจักรยานขนาดเล็กๆ ให้ก่อตัวขึ้นในชุมชนทั่วประเทศ ประกอบกับการทำงานอย่างจริงจังของภาคประชาชนที่ประสานความร่วมมือกับท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่เข้าไปทำงานกับประชาชนในชุมชนโดยตรง โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีกลุ่มคนที่พร้อมจะเข้าร่วมสร้างการเปลี่ยนแปลงไปด้วยกัน สามารถสร้างให้เกิดเมืองจักรยานได้ ผลความสำเร็จจากชุมชนเล็กๆ เหล่านี้ หากมีแกนนำในทุกด้านร่วมกันขับเคลื่อนให้ชุมชนจักรยานขยายตัวเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั่วประเทศต่อไปก็จะสามารถสร้างเมืองจักรยานให้เกิดขึ้นได้จริง

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยจึงได้จัดเวทีถอดบทเรียนกับกลุ่มเป้าหมายผู้เป็นแกนนำขับเคลื่อนจนประสบความสำเร็จ โดยถอดบทเรียนทั้งในส่วนของปัจจัยความสำเร็จ ปัญหาอุปสรรค ข้อสังเกต และองค์ความรู้ต่างๆ ที่จะนำไปสู่เป้าหมายในเรื่องนี้ได้ และจัดรวบรวมเรียบเรียงเป็นรูปเล่มที่อ่านง่าย จำนวน 4 เล่ม ประกอบด้วย ผู้บริหารเมือง, ผู้บริหารองค์กร สำนักงาน, ครู และผู้ปฏิบัติการในโรงเรียน และแกนนำชุมชน ที่จะสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ เปรียบเหมือนคู่มือเล่มเล็กฉบับพกพาสำหรับทุกคนที่สนใจมีส่วนร่วมสร้างเมืองจักรยานในประเทศไทยไปด้วยกัน

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

สารบัญ

บทที่ 1	ทำไมต้อง “เดิน & จักรยาน”	6
บทที่ 2	เมือง & ชุมชนจักรยานต้นแบบ	16
บทที่ 3	บทเรียนรู้ครุ และผู้ปฏิบัติการในโรงเรียน	32
บทที่ 4	บทบาทของผู้หนุนเสริม	56
บทที่ 5	ใครคือผู้สร้างการเปลี่ยนแปลง	66

บทที่ 1

ทำไมต้อง “เดิน & จักรยาน”



ทำไมต้อง “เดิน & จักรยาน”

บทเรียนจากทั่วโลกทำให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาของเมือง และชุมชนด้วยการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวัน เพื่อเดินทางถึงที่หมายหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ โดยระหว่างกระบวนการพัฒนาเมืองส่งเสริมให้เป็นเมืองที่ผู้คนออกมาเดินและใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย และสะดวกสบายนั้น สภาพแวดล้อมของเมืองและชุมชนได้รับการปรับเปลี่ยนควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมือง

จุดเริ่มต้นพัฒนาเมืองทุกมิติ

เนื่องจากการเดินและจักรยานเป็นการใช้พลังงานสะอาด เมื่อประชาชนหันมาเดินหรือใช้จักรยานจึงลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ลดการปล่อยมลพิษจากการใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานฟอสซิลลงไปได้ จนสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ทั้งด้านสุขภาพ และสิ่งแวดล้อม นำไปสู่ความยั่งยืนของการพัฒนาเมืองในทุกมิติ ทั้งความยั่งยืนด้านพลังงาน การแก้ไขปัญหามลพิษในอากาศ ผู้คนได้ออกเดินและใช้จักรยานอย่างกระฉับกระเฉงจนมีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดีขึ้น นำไปสู่การลดงบประมาณด้านสาธารณสุขของประเทศ รวมถึงยังมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชนให้คึกคักยิ่งขึ้น จากการที่ผู้คนสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุกมุมเมืองได้อย่างสะดวกสบาย

เดิน จักรยานบรรเทา “ปัญหาเมือง”



เดินและจักรยาน
ได้รับการยอมรับว่า
เป็นแนวทาง
ที่ช่วยบรรเทาปัญหา
อันซับซ้อนแก้ไขได้ยาก
ของเมืองใหญ่ๆ มาแล้ว
ทั่วโลก โดยปัญหา
เมืองเหล่านั้น เป็นผลพวง
จากการเติบโตขยายตัว
ของเมืองใหญ่

• ปัญหาหมอกควัน:

สภาพอากาศในเมืองใหญ่เต็มไปด้วยมลพิษ โดยเฉพาะมลพิษจากไอเสียของรถยนต์ที่ปล่อยฝุ่นละออง 2.5 PM และก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ที่ทำร้ายสุขภาพของมนุษย์อย่างมาก และก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน การรณรงค์ลดการใช้รถยนต์แล้วหันมาเดินหรือใช้จักรยานเดินทางไปเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปทำงาน หรือเดินทางสัญจรทำธุระในเมืองจึงช่วยลดมลพิษในอากาศลงได้อย่างมาก ยิ่งลดการใช้รถยนต์ได้มากเท่าใด อากาศในเมืองก็ดียิ่งขึ้นเป็นเงาตามตัว



● การจราจรติดขัดในเขตเมือง

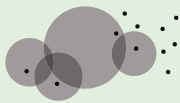
ปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่นอกจากก่อมลพิษในอากาศแล้วยังทำให้คุณภาพชีวิตของประชากรตกต่ำลงทุกด้าน การใช้เวลาเดินทางในแต่ละวันหลายชั่วโมงบนท้องถนนที่เต็มไปด้วยมลพิษในอากาศทำให้สุขภาพร่างกายและสุขภาพจิตย่ำแย่หลายเมืองมีมาตรการเพื่อลดปัญหาการใช้รถยนต์ในเขตที่การจราจรหนาแน่น การรณรงค์และอำนวยความสะดวกให้คนหันมาเดินและใช้จักรยานอย่างสะดวกสบายไปเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนช่วยให้หลายเมืองแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างได้ผล

● เพิ่ม PA ลด SB ตามคำแนะนำ WHO

เมื่อวิถีชีวิตของคนทั่วโลกเปลี่ยนไป โดยเฉพาะคนทำงานในเมืองที่ออกกำลังกายน้อยจนส่งผลเสียต่อสุขภาพ องค์การอนามัยโลก (WHO) จึงเริ่มรณรงค์ชวนให้ทุกคนเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต ลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง (SB - Sedentary Behavior) แล้วหันมามีกิจกรรมทางกาย (PA-Physical Activity) ขยับเขยื้อนเคลื่อนไหวร่างกายให้มากขึ้นอย่างน้อย 150 นาทีต่อสัปดาห์ เพื่อการมีสุขภาพร่างกายแข็งแรง ลดความเสี่ยงจากโรคภัยต่างๆ การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นกิจกรรมหนึ่งที่เหมาะสมที่สุดในการเพิ่มกิจกรรมทางกาย ดังนั้น การสร้างให้วิถีเดินและใช้จักรยานกลายเป็นวัฒนธรรมจะช่วยลดภาวะเฉื่อยชาเนือยนิ่งขาดการออกกำลังกายที่ทุกคนสามารถทำได้ในชีวิตประจำวัน

จักรยาน...สู่ Sustainable Lifestyle

การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19 ไม่ใช่แค่ส่งผลกระทบต่อผู้คนไม่เลือกเพศและวัยแล้ว แต่ยังส่งผลถึงธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมรอบๆ ตัวเราด้วย หลังการเกิดการระบาดของ COVID-19 หลายคนอาจจะได้อ่านข่าวที่บอกว่าธรรมชาติมีการฟื้นตัวขึ้นจากหลายประเทศ

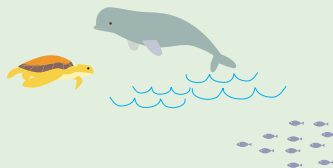


ในจีน พบว่า
มีการปล่อยมลพิษ
น้อยลง 25% และ
ลดการใช้ถ่านหิน
40%

ในยุโรป ก็มี
การตรวจพบ
การลดลงของมลพิษ
ในอิตาลี สเปน
และอังกฤษ

ในไทย
เมื่อธรรมชาติ
ไม่ถูกมนุษย์รบกวน
ก็พบการฟื้นตัว
ของธรรมชาติ

เช่นที่เขาใหญ่จะพบเห็นสัตว์ออกมาเดินหากินง่ายมากขึ้น เนื่องจากการปิดเขาใหญ่ไม่ให้นักท่องเที่ยวขึ้น หรือการพบฝูงฉลามหูดำที่กระบี่ และในฝั่งอันดามันก็พบพะยูน โลมา เต่าทะเล ออกมาว่ายน้ำโชว์ตัวให้เห็นกันมากขึ้น



การฟื้นตัวของธรรมชาติที่เห็นนี้เป็นเพียงในระยะสั้นเท่านั้น เพราะไม่สามารถลดปริมาณมลพิษในระยะยาวได้อย่างแท้จริง อีกทั้งการระบาดของโรคยังสร้างขยะเพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นขยะทางการแพทย์ ขยะพลาสติก และขยะจากหน้ากากอนามัยที่เริ่มมีคนพบว่าลงไปเป็นขยะในทะเลมากขึ้น ไม่รวมการใช้ไฟฟ้า และพลังงานที่สูงขึ้นเนื่องจากคนอยู่บ้านมากขึ้น

ประเด็นปัญหาโลกร้อนที่เป็นกระแสกระตุ้นให้คนหันมาลดการสร้างขยะ และการก่อกมลพิษก็ถูกให้ความสำคัญน้อยลง อย่างต้นเดือนมีนาคม 2563 การประชุมว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกขององค์การสหประชาชาติ (United Nations ; UN) ก็ถูกเลื่อนออกไปก่อนเนื่องจากการระบาดของ COVID-19

แต่หากจะมองกันให้ดี ๆ ก็พบว่า การฟื้นตัวของธรรมชาติเช่นนี้สะท้อนได้ว่ามนุษย์คือตัวการในการสร้างความเสียหายให้โลกใบนี้อย่างแท้จริง และก็เป็นมนุษย์นี่แหละที่เข้าไปรุกรานและรบกวนธรรมชาติ เข้าไปบุกรุกแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ อีกทั้งก็เป็นคนสร้างมลพิษขึ้นด้วยตัวเอง ทั้งจากรถยนต์ และโรงงานต่างๆ

หากเพียงการหยุดความเคลื่อนไหวของมนุษย์แค่ 1-2 เดือนก็ส่งผลต่อธรรมชาติมากขนาดนี้ แล้วหากเราปรับการใช้ชีวิตในช่วงสั้นนี้ให้ยืดยาวออกไปได้ก็น่าจะช่วยโลกได้มากขึ้น



จักรยาน ทางออกการเดินทางช่วงโรคระบาด

ขณะที่มีการปิดเมืองจากการระบาดของ COVID-19 นั้น เราพบได้ว่าผู้คนหันมาใช้จักรยานเป็นตัวเลือกในการเดินทางกันมากขึ้น พร้อมทั้งเรียกร้องให้รัฐบาลจัดพื้นที่สำหรับผู้ใช้จักรยานมากขึ้น เช่น

เยอรมนี

กลุ่มนักปั่นรวมตัวกันขอให้รัฐจัดขยายช่องทางจักรยานให้กว้างขึ้น และดูแลเรื่องการใช้ความเร็วของรถยนต์ ในการใช้ท้องถนนร่วมกัน

เบ็กซ์โก ซิตี้

จัดทำเส้นทางจักรยานให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้คนใช้เดินทางไปทำงาน แทนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

มิลาน อิตาลี

มีการปรับพื้นที่ถนนให้เป็นช่องทางจักรยาน ที่นอกจากจะลดช่วยมลพิษและความแออัดในการใช้ขนส่งสาธารณะลงแล้ว ยังช่วยให้ร้านข้างทางมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย

แคนาดา

ทำการปิดถนน 2 สาย นำมาใช้เป็นช่องทางจักรยานชั่วคราว เพื่อให้ผู้คนสามารถรักษาระยะห่างกัน และลดความเสี่ยงในการติดโรค



หลายคนที่หันมาใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการเดินทางมีมากขึ้นในช่วงโรคระบาดนี้ ซึ่งเราหวังว่าพฤติกรรมเช่นนี้จะคงอยู่ต่อไป แม้เหตุการณ์โรคระบาดจบลง

คิมเบอรี นิโคลัส นักวิจัยวิทยาศาสตร์เพื่อความยั่งยืน แห่งมหาวิทยาลัยลุนด์ ประเทศสวีเดน ได้ให้ความเห็นว่า พฤติกรรมของคนในช่วงโรคระบาดอาจนำไปสู่พฤติกรรมถาวรได้ โดยมีหลายงานวิจัยที่สนับสนุนความคิดนี้ อย่างงานวิจัย ปี 2018 ของมหาวิทยาลัยซูริค ที่พบว่าเมื่อคนไม่ได้ขับรถ และหันไปใช้จักรยานแทน พวกเขาก็จะใช้รถน้อยลงแม้ว่าได้รถกลับมาแล้ว หรืองานวิจัยปี 2001 ของมหาวิทยาลัยเกียวโต พบว่า เมื่อถนนถูกปิด ทำให้คนต้องหันมาใช้ขนส่งสาธารณะแทน แล้วเมื่อถนนเปิด คนที่มักขับรถก็มีการหันมาใช้ขนส่งสาธารณะมากขึ้น ดังนั้น ช่วงเวลาหรือเหตุการณ์ที่ทำให้คนต้องเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ก็อาจสามารถผลักดันให้เกิดเป็นพฤติกรรมที่ถาวรได้

การใช้จักรยานกับชีวิตในแบบ Sustainable Lifestyle

การขี่จักรยานถือเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ช่วยลดมลพิษ และเห็นชัดในช่วงโรคระบาด และหากพฤติกรรมในช่วงโรคระบาดสามารถเกิดต่อเนื่องไปในช่วงเวลาปกติ ก็จะช่วยตอบโจทย์ความยั่งยืนได้อย่างที่หลายคนคาดไม่ถึงทีเดียว ซึ่งการขี่จักรยานเกี่ยวข้องกับความยั่งยืนหลายมิติ เช่น



- การเดินและจักรยาน หากมีโครงสร้างพื้นฐานที่ตอบรับจะช่วยลดค่าใช้จ่าย



- ส่งเสริมสุขภาพ และให้เกิดสุขภาวะที่ดีที่อยู่ในชีวิตประจำวัน



- เป็นการเดินทางที่ใช้พลังงานสะอาดที่หลายคนสู้ราคาได้



- ลดความไม่เสมอภาค มีงานวิจัยบอกว่า ประเทศที่มีระบบเดินและจักรยานที่ดี ประเทศนั้นจะมีความเสมอภาคและประชาธิปไตยดีกว่าประเทศที่ไม่มี



- การเดินและขี่จักรยานเป็นหนึ่งในวิธีการแก้ไขปัญหามลพิษ เพราะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งเป็นตัวการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก



จะเห็นแล้วว่า การใช้จักรยาน เป็นหนทางที่ช่วยให้เรารับมือกับวิกฤตต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นอีกได้ในอนาคตได้อย่างแท้จริง

ข้อมูลอ้างอิง:

<https://www.bbc.com/future/article/20200326-covid-19-the-impact-of-coronavirus-on-the-environment>

<https://www.facebook.com/BBCnewsThai/videos/3388751721152753/?v=3388751721152753>

<https://www.thaihealth.or.th>

การใช้จักรยานนำไปสู่การพัฒนา “เมืองที่ยั่งยืน”

ในขณะที่การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นจุดเริ่มต้นคลี่คลายปัญหาต่างๆ ของเมือง การเดินและจักรยานยังเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง และชุมชนสู่ทิศทางการพัฒนาที่ยั่งยืน เปลี่ยนแปลงปรับปรุงไปเป็นเมืองน่าอยู่ มีเศรษฐกิจชุมชนที่มั่นคง และผู้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น



• เครื่องมือพัฒนาเมืองน่าอยู่

จากบทเรียนเมืองจักรยานทั่วโลก การเดินและจักรยานกลายเป็นเครื่องมือพัฒนาเมืองที่ทรงประสิทธิภาพ พร้อมๆ กับที่สร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนเห็นถึงประโยชน์ของการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทุกเมืองได้พัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเมืองให้สามารถเดินและใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย และปลอดภัย มีถนนหนทางร่มรื่นสะอาด มีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม เพื่อจูงใจให้คนออกมาเดินทาง โดยไม่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ส่งผลให้เมืองมีบรรยากาศดีน่าอยู่มากขึ้น

● เครื่องมือสร้างชุมชนเข้มแข็ง

กุญแจสำคัญสู่เมืองจักรยานคือ สร้างการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน โดยเฉพาะคนในชุมชนที่จะออกมาใช้จักรยานเดินทางภายในชุมชน และสัญจรออกจากชุมชนไปเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะในเมือง การสร้างความตระหนักรู้และกระตุ้นให้คนในชุมชนเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาเดินหรือใช้จักรยานสัญจรเริ่มจากการเปิดพื้นที่ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในชุมชนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น หรือบอกความต้องการของตนเอง เพื่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาชุมชนที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ เมื่อการเดินทางและการใช้จักรยานตอบสนองต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนได้จริง ผู้คนจะเปลี่ยนวิถีหันมาใช้จักรยานอย่างแพร่หลายยิ่งขึ้น กระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมยังไปหนุนเสริมให้ชุมชนมีความเข้มแข็งยิ่งขึ้นอีกด้วย

● กระตุ้นเศรษฐกิจของเมืองและชุมชน

เศรษฐกิจการค้าขายบนท้องถนนและในตรอกซอยภายในชุมชนมีความคึกคักยิ่งขึ้น เพราะสามารถเข้าถึงได้ง่ายขึ้นด้วยการเดินและการใช้จักรยาน การเดินและการใช้จักรยานจึงช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจและการจ้างงานภายในชุมชน ส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจมีความเข้มแข็งจากฐานรากอย่างแท้จริง

● ลดภาระด้านสาธารณสุขของประเทศ

มีผลการศึกษามากมายที่ระบุว่า การเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง ทั้งการเดินเท้าและการขี่จักรยานทำให้ผู้คนมีสุขภาพร่างกายที่ดี และมีสุขภาพจิตดีขึ้น เมื่อผู้คนโดยรวมมีสุขภาพดีขึ้นจึงลดค่าใช้จ่ายด้านสุขภาพของรัฐ รัฐสามารถนำงบประมาณไปใช้เพื่อพัฒนาเมืองให้มีสุขภาพที่ดียิ่งขึ้น เช่น การสร้างสวนสาธารณะ หรือการพัฒนาพื้นที่สร้างสรรค์ เพื่อให้ประชาชนออกมาทำกิจกรรมด้านสุขภาพร่วมกัน

บทที่ 2

เมือง & ชุมชนจักรยานต้นแบบ



เมืองจักรยานในต่างประเทศ

กระบวนการพัฒนาเมืองสู่การเป็นเมืองจักรยาน เมืองที่สามารถเดินและใช้จักรยานเข้าถึงได้อย่างสะดวกสายนั้นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียในการถอดบทเรียนการขับเคลื่อนสู่การเมืองหรือชุมชนจักรยานพบว่า มีเมืองใหญ่หลายแห่งในโลกที่สามารถเปลี่ยนแปลงสู่การเป็นเมืองจักรยานได้อย่างน่าตื่นตา โดยผ่านกระบวนการทำงานที่จริงจังของผู้บริหารเมืองที่ทุ่มเทงบประมาณเพื่อพัฒนาเมืองให้ยั่งยืน รวมทั้งสามารถประสานให้ภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชนเข้ามาร่วมมือในการพัฒนาเมืองไปในทิศทางเดียวกัน



ชุมชนจักรยานในเมืองไทย

ในประเทศไทยอาจยังไม่เห็นภาพของเมืองใหญ่ที่เป็นเมืองจักรยานเต็มรูปแบบเช่นในต่างประเทศ แต่ไทยได้ใช้กลยุทธ์พัฒนาชุมชนจักรยานขนาดเล็กๆ ให้ก่อตัวขึ้นในชุมชนทั่วประเทศจากการทำงานอย่างจริงจังของภาคประชาชนที่ประสานความร่วมมือกับท้องถิ่นและหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่เข้าไปทำงานกับประชาชนในชุมชนโดยตรง โดยเลือกทำงานในชุมชนที่มีร่องรอยของการใช้จักรยานในอดีต มีสภาพทางกายภาพของชุมชนที่เหมาะสมกับการใช้จักรยาน และมีกลุ่มคนที่พร้อมจะเข้ามาร่วมสร้างการเปลี่ยนแปลงไปด้วยกัน เรียกได้ว่าทำงานแบบเข้าถึง และเข้าใจความต้องการที่แท้จริงของคนเดินทางสัญจรภายในชุมชน โดยมุ่งหวังให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวันระยะสั้น 2-5 กิโลเมตร และมีเป้าหมายขับเคลื่อนให้ชุมชนจักรยานขยายตัวเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั่วประเทศต่อไป

นิยาม “จักรยานในชีวิตประจำวัน”

บทเรียนหนึ่งที่สำคัญของเมืองและชุมชนจักรยานคือ การขับเคลื่อนควรเริ่มต้นจากการทำความเข้าใจนิยาม เป้าหมาย และทำให้ทุกภาคส่วนมองเห็นภาพของเมืองจักรยานให้ชัดเจนในภาพเดียวกัน เพื่อสามารถขับเคลื่อนเมืองและชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นจริงและมีความยั่งยืน

โดยนิยามแรกของการเป็นเมืองจักรยานคือ เมืองที่ผู้คนใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักของการเดินทางในชีวิตประจำวันประมาณ 20-40 % ไม่ได้หมายความว่าทุกคนต้องใช้จักรยานในการเดินทาง การเดินทางนั้นอาจใช้จักรยานจากบ้านไปยังจุดที่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางด้วยรถสาธารณะอื่นๆ ซึ่งมีจุดจอดจักรยานไว้ให้บริการ ดังนั้นการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันนี้จึงเป็นการใช้จักรยานในระยะทางสั้นๆ 2-5 กิโลเมตร เพื่อเดินทางไปถึงจุดหมาย หรือเชื่อมต่อไปยังการเดินทางด้วยวิธีการอื่นเพื่อไปถึงจุดหมายปลายทางที่ไกลขึ้น

หัวใจของเมืองจักรยานคือ “ผู้คน”

หัวใจของเมืองจักรยานคือ ผู้คน เป้าหมายสำคัญของการขับเคลื่อนสู่เมืองจักรยานคือ การสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับผู้ที่อาศัยอยู่ในเมืองโดยไม่เลือกชนชั้นและฐานะ โดยการส่งเสริมให้ประชาชนสัญจรด้วยจักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อพัฒนาไปสู่เมืองน่าอยู่ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี ผู้คนมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยานและเต็มใจเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานในการเดินทางมากขึ้น

ผู้นำการเปลี่ยนแปลง

เมืองและชุมชนที่ประสบความสำเร็จมักเริ่มต้นจากกลุ่มคนที่มีแรงปรารถนาจะเปลี่ยนสู่การเป็นเมืองหรือชุมชนจักรยาน และทำงานขับเคลื่อนจนผู้บริหารเมืองที่มีหน้าที่กำหนดนโยบายเห็นความสำคัญของการพัฒนาเมืองและชุมชนผ่านการเดินและการใช้จักรยาน เมื่อผู้นำเห็นความสำคัญเข้ามาร่วมเป็นผู้นำในการสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เป็นไปตามนโยบาย และเป็นผู้ที่ปฏิบัติให้เห็นเป็นตัวอย่างหลายเมืองโดยเฉพาะเมืองในต่างประเทศที่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองจักรยาน การเห็นผู้บริหารระดับสูงใช้จักรยานไปทำงานเป็นตัวอย่างจึงเป็นเรื่องปกติ

ผู้นำการเปลี่ยนแปลงสามารถนำเสนอแนวคิดเมืองจักรยานให้ประชาชนเห็นด้วย ผู้บริหารเมืองสามารถทำตามนโยบายที่ได้สัญญาไว้ รวมถึงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องออกมาเป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงปฏิบัติให้เห็นเป็นตัวอย่าง ทั้งนี้การขับเคลื่อนจำเป็นต้องทำงาน 2 ด้านควบคู่กันไป ได้แก่



เมื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงทั้ง 2 ด้านไปพร้อมกัน สุดท้ายปลายทางที่มาบรรจบกันนั้น ผู้คนจะเริ่มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน จนกลายเป็นวิถีชีวิต เกิดเป็นเมืองหรือชุมชนที่มีวัฒนธรรมจักรยานอย่างเด่นชัด

สร้างสภาพแวดล้อมเอื้อต่อการใช้จักรยาน

เมื่อมีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สามารถรองรับให้คนในเมืองสามารถใช้จักรยานได้อย่างมั่นใจและปลอดภัย คนจำนวนหนึ่งจะเริ่มหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไปโดยอัตโนมัติ การพัฒนาสู่เมืองจักรยานจึงต้องเริ่มด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ให้เอื้ออำนวยให้ผู้คนในเมืองสามารถใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตการเดินทางในแต่ละวันได้จริง โดยโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นได้แก่



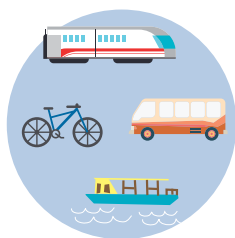
- **จุดจอดจักรยาน** ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อต่อรถโดยสารสาธารณะอื่นๆ เช่น รถไฟฟ้า หรือจุดจอดจักรยานที่มากพอให้สามารถนำจักรยานไปได้ในทุกที่ไม่ว่าจะเป็นตลาด ห้างสรรพสินค้า และเป็นจุดจอดที่มั่นใจว่าจักรยานจะไม่หาย



- **สภาพแวดล้อมสะอาดร่มรื่น** เส้นทางสัญจรสะอาด ถนนหนทางเรียบไม่มีหลุม บ่อสิ่งกีดขวาง และมีการปลูกต้นไม้ให้ร่มรื่นน่าเดิน และนำปั่นจักรยาน



- **เส้นทางจักรยาน** พัฒนาถนนหนทางเชื่อมโยงสถานที่ต่างๆ ให้สามารถปั่นไปได้และไปถึงด้วยระยะทางที่สั้นที่สุด ไม่ต้องยกจักรยานข้ามทางอย่างลำบาก เพื่อให้การใช้จักรยานเป็นพาหนะที่สะดวกเข้าถึงทุกสถานที่ได้จริง



- **มีป้ายสัญลักษณ์จักรยาน** ป้ายเตือนพาหนะอื่นๆ ว่าเป็นเส้นทางจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นป้ายจำกัดความเร็ว ป้ายสัญลักษณ์ที่บอกว่าเป็นทางสัญจรที่มีจักรยานร่วมใช้ถนนด้วย เพื่อให้ผู้ใช้จักรยานรู้สึกถึงความปลอดภัยในการใช้ โดยความเร็วที่ทำให้ผู้ใช้ถนนร่วมกันทุกคนเดินและคนขี่จักรยานเกิดความปลอดภัยคือ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

สร้างทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน

การประสบความสำเร็จพัฒนาเป็นเมืองจักรยานได้ต้องสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในเมืองให้หันมาใช้จักรยานเดินทาง ซึ่งการจะทำให้คนในเมืองเปลี่ยนพฤติกรรมได้ต้องเริ่มจากการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน และตระหนักถึงความสำคัญของการใช้จักรยานที่ส่งผลดีต่อตนเองและสังคม

เชื่อว่าสามารถทำได้อย่างปลอดภัย

การปรับเปลี่ยนการเดินทางมาใช้จักรยานได้จริงนั้น ความรู้สึกปลอดภัยเป็นจุดตัดสินใจสำคัญที่สุดของหลายคนก่อนปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เพราะแม้จะเห็นว่ามีความปลอดภัยทุกด้าน แต่หากรู้สึกไม่ปลอดภัยในการขี่จักรยานบนท้องถนน คนจะยังเลือกใช้วิธีการอื่นในการเดินทางมากกว่า

ตระหนักถึงประโยชน์และคุณค่าที่เกิดขึ้น

ดังนั้น พร้อมกับที่โครงสร้างพื้นฐานเอื้อให้ใช้จักรยานบนท้องถนนได้อย่างปลอดภัยแล้ว การสร้างวินัยของการใช้ถนนร่วมกัน ผ่านการจัดอบรม จัดประชุม คนในชุมชน รวมถึงจัดกิจกรรมส่งเสริมกระตุ้นการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง โดยออกแบบกิจกรรมส่งเสริมให้เหมาะสมสอดคล้องกับวิถีชีวิตของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อช่วยให้ผู้คนมีทัศนคติที่ดีต่อตนเอง และมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน รู้สึกถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากการใช้จักรยาน ทั้งเรื่องสุขภาพ เรื่องการประหยัดค่าใช้จ่าย ประหยัดเวลา ตระหนักถึงคุณค่าที่ได้มีส่วนช่วยให้สังคมน่าอยู่ และที่สำคัญที่สุด มีความเชื่อมั่นในการขี่จักรยานอย่างปลอดภัยภายในชุมชนของตนเอง เมื่อเปลี่ยนทัศนคติได้แล้ว คนจึงจะเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานสัญจรจนจักรยานอยู่ในวิถีชีวิตประจำวันได้จริง

9 รูปแบบเมือง & ชุมชนจักรยาน



1. อัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์

เมืองศูนย์กลางวัฒนธรรมจักรยาน

2. กรุงโบโกตา ประเทศโคลอมเบีย

จากเมืองอาชญากรรมสู่เมืองจักรยาน

1. อัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์

เมืองศูนย์กลางวัฒนธรรมจักรยาน



อัมสเตอร์ดัม
เมืองหลวง
ของประเทศ
เนเธอร์แลนด์
มีเนื้อที่ **219.4**
ตารางกิโลเมตร


มีประชากร
8.35 แสนคน

40% ของการสัญจร
ในเมืองใช้จักรยาน
เป็นหลัก มีจักรยาน
มากถึง **8.47** แสนคัน
ซึ่งมากกว่า
จำนวนประชากร
ที่อยู่ในประเทศ

มีทางจักรยานแยก
สัดส่วนจากเลนรถยนต์
ยาวถึง **400** กิโลเมตร
และทั้งประเทศมีเลน
จักรยานรวมแล้วยาวถึง
19,000 กิโลเมตร
เชื่อมโยงไปทุกชุมชน
ทั้งเมืองและชนบท

การปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ผู้คนในเมืองสามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยเป็นกุญแจสำคัญที่ทำให้อัมสเตอร์ดัมเป็นเมืองจักรยานอย่างแท้จริง มีเลนจักรยานมีเครื่องหมายจักรยานกำกับเป็นระยะ มีสัญญาณไฟจราจรสำหรับจักรยานในทุกแยกสามารถขี่จักรยานได้อย่างมั่นใจ มีที่จอดจักรยานในอาคารที่จอดจักรยานโดยเฉพาะเป็นจุดที่อยู่ใกล้เคียงกับจุดเชื่อมต่อการคมนาคมอื่น ทั้งรถไฟ หรือรถราง และยังมีจุดจอดจักรยานระหว่างทาง หรือสามารถจอดริมคลองโดยผูกไว้กับระเบียงริมคลองก็สามารถทำได้

วัฒนธรรมการใช้จักรยานของพลเมืองที่แพร่หลายทำให้มีการวางผังเมืองเพื่อนักปั่น โดยเฉพาะ มีการวางผังเมืองที่เอื้ออำนวยให้สะดวกให้กับชาวเมืองด้วยการเชื่อมโยงการจราจรอย่างเป็นระบบ ทั้งที่สภาพทางภูมิศาสตร์ของอัมสเตอร์ดัมเป็นที่ราบและมีคูคลองล้อมรอบเป็นใยแมงมุม แต่มีการเชื่อมโยงด้วยสะพานข้ามคลองกว่า 1,200 แห่ง เพื่อให้จักรยานสามารถเดินทางได้ทั่วถึง มีการใช้รถประจำทางเป็นขนส่งมวลชนร่วมกับเรือในการให้บริการประชาชน มีรถไฟสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างเมือง โดยสถานีรถไฟมีอาคารจอดจักรยานสูงถึง 3 ชั้น

การขับเคลื่อนเมืองจักรยานอย่างต่อเนื่องนำไปสู่การสร้างวัฒนธรรมจักรยานที่แข็งแกร่งที่เมืองต่างๆ ได้รับการกล่าวขานถึงไปทั่วโลก และหลายเมืองพร้อมจะทำตามแบบอย่าง ที่อัมสเตอร์ดัมทำไว้ ด้วยการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับความต้องการของคนในเมืองที่สามารถใช้ชีวิตได้อย่างปลอดภัยในการขี่บนท้องถนนท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่สะอาด และมีคุณภาพชีวิตที่ดี

2. กรุงโบโกตา ประเทศโคลอมเบีย

จากเมืองอาชญากรรมสู่เมืองจักรยาน

กรุงโบโกตา
เมืองหลวงของ
ประเทศโคลอมเบีย


มีประชากร
8.5 ล้านคน

ได้พลิกฟื้นจากเมืองที่
เสื่อมโทรมเต็มไปด้วยปัญหา
ยาเสพติด อาชญากรรม
ความเหลื่อมล้ำระหว่าง
คนรวยและคนจน การจราจร
ติดขัดอย่างมาก และอากาศ
เป็นพิษที่เลวร้าย
รวมถึงขาดพื้นที่สีเขียว

ด้วยการขับเคลื่อนเมืองไปสู่เมืองจักรยาน สร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน ในการสัญจร เพิ่มพื้นที่สีเขียว ทำให้คนได้มีสัมผัสธรรมชาติระหว่างกันมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นระบบและมุ่งมั่นนี้ทำให้เป็นเมืองที่ผู้คนในเมืองมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ปัญหาต่างๆ ที่เคยมีก็ลดลงอย่างเห็นได้ชัด

โดยมีการขับเคลื่อนเพื่อเปลี่ยนสู่เมืองจักรยานอย่างเป็นระบบดังนี้

1. การสร้างเส้นทางจักรยานความยาวรวมกว่า 300 กิโลเมตร สร้างตรงจาก “สลัม” และพื้นที่รอบนอกเข้าสู่ใจกลางเมือง มีทั้งเส้นทางสายหลัก ซึ่งเชื่อมโยงใจกลางเมือง ทั้งย่านธุรกิจ สถานศึกษา ย่านที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น และเส้นทางสายรองที่เชื่อมย่านที่พักอาศัย สถานที่ท่องเที่ยว และสวนสาธารณะ โครงสร้างทั้งสายหลักและสายรองเชื่อมโยงถึงกันเพื่อให้สามารถใช้จักรยานสัญจรไปได้ทุกสถานที่ และยังมีการจัดพื้นที่สีเขียวขนานไปกับเส้นทางจักรยานด้วย ส่งผลให้ชาวเมืองหันมาขี่จักรยานมากขึ้นถึง 5 เท่า

2. ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชน เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวได้จัดทำรถเมล์สายด่วน TransMilenio เป็นระบบขนส่งมวลชนที่มีความรวดเร็ว ราคาไม่แพง มีเลนและสถานีขึ้นลงเฉพาะ สามารถวิ่งได้โดยไม่ต้องหยุดจอดบ่อย ปัจจุบันระบบนี้มีประสิทธิภาพอย่างมาก ส่งผลให้ความหนาแน่นของรถยนต์ในเมืองลดลงไปได้ถึง 40% และเส้นทางของรถสามารถเชื่อมต่อการใช้รถจักรยานได้อย่างดี เนื่องจากสถานีต่างๆ มีจุดจอดจักรยานที่สามารถใช้งานได้จริงเพียงพอตอบสนองความต้องการของผู้ใช้จักรยาน

3. รณรงค์ด้วยความสนุกสนาน ทุกวันอาทิตย์เวลา 7 โมงเช้าถึงตี 2 จะเป็นเวลาของ “วันอาทิตย์ปลอดรถยนต์” ที่ชาวโบโกตาเรียกว่า “Ciclovía” ทางทางจะปิดถนนหลายสายรวม 120 กิโลเมตร พร้อมมีจุดจอดรถมากมายให้ชาวเมืองพร้อมที่จะสละรถเพื่อมาใช้จักรยาน หรือเดินเท้าเข้าเมืองแทน สร้างจินตนาการความสนุกของการขี่จักรยานกลางเมืองโดยไม่มีรถยนต์สักคัน ท้องถนนส่วนใหญ่ในวันอาทิตย์จึงกลายเป็นสวนขนาดใหญ่ที่เต็มไปด้วยผู้คนที่มาเดินเล่น ครอบครัวยุคใหม่ ออกกำลังกาย เพลิดเพลินกับกิจกรรมต่างๆ ด้วยกัน

ด้วยนโยบายที่มุ่งมั่นของผู้บริหารและการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ เมืองโบโกตาได้แปรสภาพสู่เมืองที่มีโครงสร้างและบรรยากาศที่เป็นมิตร ชาวเมืองมีสุขภาพที่ดีขึ้น ส่งผลให้อาชญากรรมลดลง ชาวเมืองรู้สึกมีความปลอดภัยในการใช้ชีวิตยิ่งขึ้น

7 รูปแบบชุมชนจักรยานของไทย

โครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะได้ศึกษาค้นพบ 7 รูปแบบการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้นในชุมชนของประเทศไทย โดยเป็นการทำงานกับกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายในชุมชน ใช้กระบวนการทำงานสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างมีส่วนร่วม เพื่อพัฒนาทักษะของคนในพื้นที่ให้มีศักยภาพในการจัดการชุมชนท้องถิ่นของตนเอง แล้วเข้ามาร่วมสร้างกระบวนการขับเคลื่อนให้ตอบสนองความต้องการของคนในชุมชน สอดคล้องกับวิถีชีวิตและบริบทของชุมชน

รูปแบบที่ 1 จักรยาน รักโลก

ใช้จักรยานเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมในชุมชน โดยแกนนำที่มีทักษะด้านสิ่งแวดล้อมเป็นทุนเดิม ดังเช่น **ชุมชนหมู่บ้านร่วมทิพย์ คลองสามวา กรุงเทพฯ** ต้นแบบชุมชนจักรยานรักโลกที่ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน และประสบความสำเร็จในการกระตุ้นให้คนในชุมชนใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน มีการสร้างจิตสำนึกรักษาสิ่งแวดล้อมโดยการจัดกิจกรรมด้านจักรยานเพื่อสร้างสายสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนในชุมชน นำไปสู่ความร่วมมือร่วมใจในการดูแลสภาพแวดล้อมของชุมชนให้เป็นพื้นที่ชุมชนสุขภาวะที่ยั่งยืน ตอกย้ำให้ทุกคนภาคภูมิใจว่าการใช้จักรยานช่วยลดมลพิษในอากาศและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม ทุกวันอาทิตย์สิ้นเดือน ชุมชนหมู่บ้านร่วมทิพย์จัดกิจกรรม “อาสาสมัครปั่นไปเก็บใบ” ซึ่งกลุ่มอาสาสมัครจะร่วมกันปั่นจักรยานออกไปเก็บขยะภายในชุมชน เมื่อจบกิจกรรม อาสาสมัครจะนำขยะที่เก็บได้มาชั่งชายนำเงินเข้าสมทบกองกลางของกลุ่มอาสาสมัครเพื่อนำไปทำกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนต่อไป

ชุมชนจักรยานโรงเรียนอนุบาลทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ จัดกิจกรรมให้นักเรียนปั่นช่วยโลกลดขยะ โดยเริ่มจากครูให้ความรู้เรื่องวินยจราจรในห้องเรียน จัดสภาพแวดล้อม



ภายในโรงเรียนให้เชื้อในการฝึกปั่นจักรยานของเด็กๆ ฝึกทักษะการใช้จักรยาน เตรียมความพร้อมเด็กก่อนออกไปปั่นนอกโรงเรียนสู่การปั่นอย่างมั่นใจในชุมชน บูรณาการกับโครงการ “ชุมชนปลอดภัยขยะ” เด็กๆ ปั่นออกไปร่วมกิจกรรมเก็บขยะในชุมชน นำไปสู่ความมั่นใจของผู้ปกครองที่อนุญาตให้ลูกหลานปั่นจักรยานในชุมชนได้

เปิดโอกาสให้เด็กและเยาวชนในชุมชนเข้ามามีบทบาทในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ชุมชนที่ประสบผลสำเร็จในการชักชวนให้เยาวชนเข้ามามีบทบาทส่งเสริมการใช้จักรยาน ได้แก่ **ชุมชนหมู่บ้านมาฆอรุตอ อ.พร่อน จ.ยะลา** ผู้ใหญ่ในชุมชนเปิดโอกาสให้แกนนำเยาวชนมีบทบาทในการชักชวนเยาวชนกลุ่มต่างๆ ในชุมชนให้ออกไปทำกิจกรรมจิตอาสาเพื่อพัฒนาชุมชน โดยเฉพาะเยาวชนกลุ่มเสี่ยงที่ต้องการกระบวนการสร้างสรรค์เพื่อให้เยาวชนเห็นคุณค่าในตนเองโดยไม่มีการบังคับกะเกณฑ์โดยทุกครั้งที่ออกไปทำกิจกรรมจะใช้จักรยานในการเดินทางร่วมกัน เป็นการทำกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์ที่ทำให้เยาวชนรู้สึกถึงคุณค่าในตนเอง และรู้สึกว่าการใช้จักรยานเป็นเรื่องเท่

นอกจากนี้ยังมีชุมชนที่เข้าไปทำกิจกรรมส่งเสริมจักรยานกับเด็กๆ ในโรงเรียนเพื่อปลูกฝังทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยานตั้งแต่วัยเด็ก โดยที่ **ชุมชนบ้านป่าแซง อ.สามง่าม จ.พิจิตร** โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลได้ร่วมกับโรงเรียนบ้านป่าแซงทำกิจกรรมฝึกทักษะการใช้จักรยานและความรู้เรื่องวินัยจราจรให้กับเด็กๆ ชวนเด็กปั่นจักรยานออกไปเรียนรู้ชุมชนของตนเอง โดยโรงเรียนได้บูรณาการความรู้เรื่องจักรยานเข้าไปอยู่ในแผนการเรียนการสอน และกำลังพัฒนาระดับเป็น “โรงเรียนจักรยานต้นแบบ” ต่อไป



รูปแบบที่ 3 คุณหมอ ชวนปั่น

บุคลากรสาธารณสุขในชุมชนเป็นแกนนำส่งเสริมให้ชุมชนและองค์กรที่ตนเองสังกัดใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างระบบสาธารณสุขในพื้นที่ มีตัวอย่างที่เกิดขึ้นที่ **โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ณ อ.นาทวี จ.สงขลา** ส่งเสริมการจัดพื้นที่ภายในโรงพยาบาลให้เอื้อต่อการใช้จักรยานของบุคลากรในโรงพยาบาล จัดจุดจอดจักรยาน ป้ายสัญลักษณ์ทางจักรยาน และผู้บริหารแกนนำของโรงพยาบาลออกมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นตัวอย่างให้คนในชุมชนหันมาใช้จักรยานเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ ตามอย่างบุคลากรในโรงพยาบาลเพิ่มขึ้น

ใน**ชุมชนบ้านหนองกระดัง อ.คีรีมาศ จ.สุโขทัย** อบต. หนองกระดัง และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองกระดังได้ร่วมกันส่งเสริมการใช้จักรยานผ่านกลุ่มนักร้อง โดยให้กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ใช้จักรยานออกไปปฏิบัติการกิจบริการด้านสุขภาพให้กับชาวบ้าน ส่วนผู้นำท้องถิ่น ท้องที่ และผู้นำชุมชนใช้ยุทธศาสตร์สร้างกระแสโดยจัดกิจกรรมนัดปั่นร่วมกันสัปดาห์ละ 1 วัน และทำเป็นแบบอย่างในการใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวันภายในชุมชน เพื่อสร้างการรับรู้และกระตุ้นให้เกิดกระแสรักสุขภาพด้วยการใช้จักรยานให้เกิดขึ้น

รูปแบบที่ 4
สร้างสุขสังคม
ผู้สูงวัยด้วย
จักรยาน

ส่งเสริมให้กลุ่มผู้สูงอายุในชุมชนใช้จักรยานเพื่อพัฒนาสุขภาพ สอดคล้องกับการก้าวสู่สังคมผู้สูงวัยในยุคปัจจุบัน ชุมชนจำนวนมาก ในประเทศไทยส่งเสริมให้ผู้สูงอายุออกมาใช้จักรยานเพื่อให้สุขภาพ แข็งแรง อาทิ **ชุมชนบ้านโสมหลวง อ.บ้านโสม จ.ลำพูน** สร้างแกนนำ ผู้สูงอายุออกมาจัดกิจกรรมปั่นรถถีบพากันไปทำกิจกรรมตามสถานที่ ต่างๆ เช่น ไปวัด ไปตลาด ไปออกกำลังกาย รวมกลุ่มปั่นจักรยาน กับกลุ่ม อสม. ออกไปเยี่ยมผู้ป่วยติดเตียง เป็นต้น ส่งผลให้ผู้สูงอายุ สุขภาพดีขึ้นจนบางคนไม่ต้องไปรับยาที่โรงพยาบาลเหมือนที่เคย

ชุมชนบ้านบางมัญ-บางตาเพชร อ.เมือง จ.สิงห์บุรี ใช้แนวคิด “ซ่อมจักรยานแบบแบ่งปัน” รวมพลคนวัยเกษียณออกมาเป็นแกนนำ จนเกิดศูนย์ซ่อมจักรยานโดยช่างวัยเก๋า มีการชักชวนให้ผู้สูงอายุใน หมู่บ้านนำจักรยานออกมาซ่อมแซมจนใช้งานได้ดี และยังมีอีกหลาย ชุมชนทั่วประเทศที่มีกระบวนการทำงานกับกลุ่มเป้าหมายผู้สูงอายุ โดยบูรณาการงานด้านต่างๆ ของชุมชนกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน ในผู้สูงอายุ เสริมพลังจนทำให้กลุ่มผู้สูงอายุลุกขึ้นมาปั่นจักรยาน เดินทางอย่างกระฉับกระเฉง และทำกิจกรรมต่างๆ ร่วมกันมากขึ้น

รูปแบบที่ 5
มาตรการสร้าง
แรงจูงใจ
ใช้จักรยาน
ในชุมชน

ผู้บริหารในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นนำเรื่องจักรยานเข้าสู่นโยบาย ของท้องถิ่น และมีมาตรการต่างๆ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้จักรยาน ตัวอย่างมาตรการสร้างแรงจูงใจครบวงจรเกิดขึ้นที่**ชุมชนตำบล คลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา** ที่ได้สร้างระบบส่งเสริม ทุกภาคส่วนเต็มรูปแบบ โดยทำความร่วมมือบันทึกข้อตกลง (MOU) ส่งเสริมการใช้จักรยานของทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่

การทำความร่วมมือบันทึกข้อตกลง (MOU) ทำให้แต่ละหน่วยงาน เริ่มส่งเสริมจักรยานในบทบาทของตนเอง เริ่มตั้งแต่โรงเรียนทำงานกับ

รูปแบบที่ 6 จักรยานจัดการ การท่องเที่ยว ชุมชน

นักเรียนที่ขี่จักรยานไปโรงเรียน จัดกิจกรรมเยาวชนขี่จักรยานเรียนรู้ชุมชน ประสานกับเครือข่ายกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในชุมชนพูดคุยปัญหาที่ไม่เอื้อให้ใช้จักรยาน กำหนดความปลอดภัยการใช้จักรยานของกลุ่มนักเรียน การจัดเส้นทางที่มีการใช้จักรยานเพื่อเชื่อมชุมชนกับโรงเรียน ส่งเสริมการใช้ถนนที่ปลอดภัยร่วมกับยานยนต์อื่นๆ และปรับปรุงกฎเกณฑ์กติกาการใช้ถนนร่วมกัน ปรับปรุงสภาพถนน เส้นทางจักรยานที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน รวมถึงยกระดับการท่องเที่ยวชุมชน ด้วยรถไฟเชื่อมต่ोजักรยาน จากสถานีรถไฟบางปะอินสู่ชุมชน

ชุมชนที่มีต้นทุนด้านสถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติหรือวัฒนธรรม ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือในการพัฒนาการจัดการการท่องเที่ยวของชุมชนให้มีจุดขายที่น่าสนใจยิ่งขึ้น ตัวอย่างชุมชนท่องเที่ยวด้วยจักรยานที่กำลังทำงานอย่างแข็งขันคือ **ชุมชนตำบลคลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา** ด้วยต้นทุนด้านการท่องเที่ยวของชุมชนที่แวดล้อมด้วยสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงใน อ.บางปะอิน ชุมชนตำบลคลองจิกได้จัดการท่องเที่ยววิถีชาวนา พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวด้วยจักรยานภายในชุมชนเชื่อมโยงสู่สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่ เริ่มจากสถานีรถไฟบางปะอินไปสิ้นสุดที่พระราชวังบางปะอินผ่านเข้าไปในชุมชนคลองจิก เรียนรู้วิถีชาวนา ชมบรรยากาศท้องทุ่งนาแห่งภาคกลาง และวิถีชีวิตชาวบ้านริมคลองจิก

เส้นทางท่องเที่ยวสายนี้เหมาะมาท่องเที่ยวปั่นจักรยาน สามารถนั่งรถไฟมาลงสถานีบางปะอินแล้วเริ่มปั่นหรือจะปั่นยาวจากกรุงเทพฯ มาถึงชุมชนก็ได้ โดยทางกลุ่มท่องเที่ยวภายในชุมชนได้เตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้รองรับกลุ่มนักปั่น และจัดระบบภายในชุมชนไว้รองรับนักท่องเที่ยวที่สนใจการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

รูปแบบที่ **7**
จักรยานเครื่องมือ
บูรณาการงาน
พัฒนาท้องถิ่น

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้บูรณาการเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยานเข้าสู่งานพัฒนาท้องถิ่นด้านต่างๆ อย่างเป็นระบบ อาทิ **ชุมชนบ้านม้าร้อง อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์** ได้สร้างแรงกระตุ้นให้ปั่นจักรยานทั้งชุมชน ใช้จักรยานเข้าไปเสริมในงานพัฒนาท้องถิ่นยกระดับงานให้ดีขึ้น สร้างแรงจูงใจให้คนทุกเพศวัยมาใช้จักรยานเป็นประจำในการกิจชีวิตประจำวัน มีกิจกรรมสมุดบันทึกความดี สะสมแต้มคุณค่าเมื่อทำสิ่งที่มีประโยชน์ต่อชุมชน จักรยานก็เป็นหนึ่งในความดี กิจกรรมเหนื่อยละสืบทาท ไครมายืมใช้จักรยานของชุมชน สมทบทุนครั้งละ 10 บาท ส่งเสริมการปั่นจักรยานเที่ยวชุมชนและการออกกำลังเชิงนันทนาการ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านทุ่งขี้ต่าย และ อสม. ใช้จักรยานทำกิจกรรมเยี่ยมผู้ป่วยและผู้สูงอายุเป็นประจำ ในวันหยุดรวมตัวใช้จักรยานทำภารกิจอาสาต่างๆ ที่สันทุสสร้างคุณค่าต่อชุมชน

อีกหนึ่งชุมชนที่ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือบูรณาการงานพัฒนาท้องถิ่นคือ **ชุมชนโพธิ์ชัย อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด** เทศบาลตำบลโพธิ์ชัยได้บรรจุแผน “การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” ไว้ในแผนพัฒนาของเทศบาล มีความตั้งใจนำจักรยานมาเป็นเครื่องมือบูรณาการในงานของท้องถิ่น มีแผนงานในแต่ละกองที่ต้องทำเพื่อพัฒนาชุมชน ใช้จักรยานเป็นตัวชูโรงเพื่อลดปัญหาด้านสุขภาพ ลดปัญหาอุบัติเหตุ ลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม สร้างชุมชนน่าอยู่ และยังได้ประสานกับคณะทำงาน 4 ฝ่ายหลัก ท้องถิ่น โรงพยาบาล ตำรวจ และแกนนำชุมชน เพื่อบรรลุร่วมกันดำเนินการ โดยมีแผนทำที่จอดจักรยานให้ทั่วถึงมากขึ้น ปลุกต้นไม้ภายในชุมชนเพิ่มพื้นที่สีเขียวให้เกิดความร่มรื่น ปรับปรุงเส้นทางให้เหมาะกับการเดิน และใช้จักรยาน เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานให้มากขึ้น

Model การขับเคลื่อนเพื่อสร้างชุมชน เมืองจักรยาน



ប្រការ ៣

ប្រការណែនាំគ្រូ និងអ្នកប្រតិបត្តិការក្នុងសាលា

การขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียน

ปัจจุบันการเดินทางมาโรงเรียนของเด็กๆ เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เด็กส่วนหนึ่งบ้านไกลเกินกว่าจะเดินทางมาโรงเรียนด้วยตนเองก็นั่งรถรับส่งนักเรียนที่ไปรับถึงหมู่บ้าน เด็กส่วนใหญ่นั่งรถจักรยานยนต์ที่ผู้ปกครองมาส่ง แม้ว่าโรงเรียนและบ้านอยู่ห่างในระยะเดินถึง หรือปั่นจักรยานมาได้ง่ายๆ แต่ผู้ปกครองไม่มั่นใจเรื่องความปลอดภัยในการปล่อยให้เด็กเดินทางไปโรงเรียนเอง ภาพการใช้จักรยานของเด็กๆ ในชุมชนที่เคยมีในอดีตจึงเลือนหายไปพร้อมการเปลี่ยนแปลงของสังคม

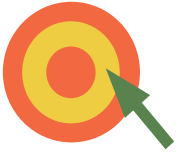
โรงเรียนมีส่วนสำคัญในการปลูกฝังความคิด มุมมอง สร้างนิสัยต่างๆ ในการใช้ชีวิตของเด็ก โรงเรียนจึงเป็นอีกพื้นที่สำคัญของการทำงานสร้างชุมชนจักรยาน เพื่อเป็นพื้นที่ของการเรียนรู้ พื้นที่ของการปลูกฝังการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางให้กับเด็กๆ การปลูกฝังการใช้จักรยานตั้งแต่เด็กนี้เป็นโจทย์สำคัญที่จะช่วยให้การสร้างชุมชนหรือเมืองจักรยานในอนาคตไม่ใช่เรื่องยาก และสามารถเกิดขึ้นได้จริง

บทเรียนของการขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียนเกิดขึ้นจากวงพูดคุยกับตัวแทนของโรงเรียน ศูนย์เด็กเล็ก รวมถึงชุมชน ที่สามารถขับเคลื่อนชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นในโรงเรียนด้วยความมุ่งมั่นของครูแกนนำ



1. โรงเรียนบ้านป่าแขวง ต.หนองโสน อ.สามง่าม จ.พิจิตร
2. ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหมือดแอ่ จ.กาฬสินธุ์
3. โรงเรียนบ้านหนองโสน ต.เสม็ดใต้ อ.บางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา
4. โรงเรียนเทศบาลบ้านเขานิเวศน์ ต.เขานิเวศน์ อ.เมืองระนอง จ.ระนอง
5. ชุมชนบ้านโคก อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์
6. สมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานและการเดิน ภาคใต้ตอนบน





กลุ่มเป้าหมาย

มุ่งไปที่การปลูกฝังลักษณะนิสัยการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้กับเด็ก และการหนุนเสริมทุกด้านเพื่อให้เกิดวิถีจักรยานแวดล้อมตัวเด็ก การเปิดโอกาสให้พ่อแม่ ผู้ใหญ่ที่เกี่ยวข้อง และทุกภาคส่วนเข้ามาร่วมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการสร้างนิสัยใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยให้กับเด็กๆ

- เด็กเกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ปรับเปลี่ยนจากการใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งมีทั้งความเร็ว และความเสี่ยงต่อความปลอดภัย มาเป็นการใช้จักรยานในการสัญจรแทน
- เด็กสามารถพึ่งตนเอง เดินทางมาโรงเรียนเองได้ และจักรยานเป็นทางออกของการพึ่งตนเองในเรื่องนี้
- ผู้ใหญ่หรือผู้ปกครอง มีความมั่นใจในความปลอดภัยที่จะให้เด็กใช้จักรยานมาโรงเรียน
- ผู้ปกครองและประชาชนที่เกี่ยวข้อง เกิดความร่วมมือกับโรงเรียน ในการสร้างวินัยการใช้รถใช้ถนนร่วมกัน เคารพกฎจราจร และร่วมสร้างพื้นที่ปลอดภัยในการเดินทางมาโรงเรียนของเด็กนักเรียน

เป้าหมายสร้างทัศนคติ & ปลุกฝังพฤติกรรม

ไม่เน้นจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างกระแส แต่มุ่งไปที่การสร้างวินัยจราจรของผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมสร้างความปลอดภัยให้กับเด็ก และการสร้างวิถีการเดินทางด้วยจักรยานให้กับนักเรียน เป็นการสร้างการเปลี่ยนแปลงภายในตัวตนของแต่ละคน ทำให้เด็กมองเห็นคุณค่าของจักรยาน สามารถนำมาใช้ในวิถีชีวิตจริง พร้อมกับการสร้างวินัยให้เกิดขึ้นทั้งในตัวเด็กและสังคมรอบข้าง นอกจากนี้ยังมองว่าโรงเรียนเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการพัฒนาสู่เมืองหรือชุมชนจักรยานต่อไป

1. สร้างทัศนคติเรื่องจักรยานตั้งแต่วัยเด็ก การทำงานกับเด็กเป็นกลุ่มที่ทำงานได้ง่ายที่สุด ทั้งในเรื่องการปลูกฝังแนวคิด พฤติกรรมที่สามารถกำหนดให้เป็นวิถีชีวิตของเด็กต่อไป และการทำงานกับเด็กยังสามารถช่วยจุดประกายให้กับชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงสู่การใช้จักรยานเป็นวิถี จากการตื่นตัวของเด็ก และการที่ผู้ใหญ่ต้องเป็นต้นแบบที่ดีให้กับเด็กด้วย

2. สร้างความร่วมมือเรื่องความปลอดภัยภายในชุมชน ต้องการเห็นความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของเด็ก โดยเฉพาะพื้นที่รอบโรงเรียน ซึ่งเกิดขึ้นจากการประสานความร่วมมือระหว่างผู้ปกครอง โรงเรียน และชุมชนในการขับเคลื่อนร่วมกัน

3. โรงเรียนเป็นจุดเริ่มต้นพัฒนาชุมชนแห่งการเดินและจักรยาน การพัฒนาจากความปลอดภัยของบริเวณรอบโรงเรียนจะเป็นฐานของการพัฒนาเมืองจักรยานต่อไป โดยต้นแบบชุมชนการเดินและจักรยาน คือ การรณรงค์กระตุ้น ผลักดัน และสนับสนุน ให้เด็กนักเรียนเกิดการใช้การเดิน หรือจักรยานในระยะทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร ในการมาเรียน ซึ่งจะเป็นระยะทางที่เป็นจริงในการจัดสภาพแวดล้อมที่สามารถสร้าง

ความมั่นใจในการดูแลความปลอดภัยและสวัสดิภาพของเด็กนักเรียน
ในการเดินทางมาเรียน

4. เด็กมีสุขภาพดีและลดพฤติกรรมเสี่ยง ต้องการให้เด็กและ
ทุกกลุ่มในชุมชนมีสุขภาพดี โดยมีจักรยานเป็นเครื่องมือปรับเปลี่ยนจาก
พฤติกรรมน้อยning การติดสมาร์ทโฟนมาสู่การมีปฏิสัมพันธ์กับคนอื่น
หรือสิ่งแวดล้อมรอบตัวมากขึ้น

5. ลดความเหลื่อมล้ำ จากการตีตราว่าจักรยานเป็นของกลุ่ม
ผู้มีรายได้น้อย ยากจน มาสู่การเป็นสังคมที่เอื้ออาทรกันมากขึ้น

6 บทเรียนกระบวนการขับเคลื่อน

บทเรียนการขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียนมีกระบวนการขับเคลื่อนสำคัญ
6 เรื่อง

บทเรียนที่ 1 สร้างความเข้าใจให้ผู้นำ เชื่อมโยงวิสัยทัศน์ มุ่งสู่ความยั่งยืน

บทเรียนที่ 2 การสำรวจข้อมูลเพื่อบ่งชี้ตัวเราให้ชัด

บทเรียนที่ 3 ประชุมผู้ปกครองเพื่อสร้างแนวร่วมสำคัญ

บทเรียนที่ 4 สร้างแกนนำขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จ

บทเรียนที่ 5 ชวนเด็กทำกิจกรรม

บทเรียนที่ 6 หนุนเสริม เอื้ออำนวย เพื่อส่งเสริมการปั่น

สร้างความเข้าใจให้ผู้นำ เชื่อมโยงวิสัยทัศน์ มุ่งสู่ความยั่งยืน

สร้างความเข้าใจให้ผู้นำ

การทำให้ผู้บริหารโรงเรียนมองเห็นความสำคัญเป็นตัวช่วยให้การขับเคลื่อนเป็นไปได้อย่างขึ้น โดยเชื่อมโยงกับหลักการสำคัญของโรงเรียน คือการพัฒนาเด็กให้มีความสุขในการมาเรียน ดังนั้นแนวทางการโน้มน้าว เพื่อให้ผู้อำนวยการโรงเรียนเข้าใจความสำคัญของการขับเคลื่อน จึงเน้นให้เห็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับเด็กในทุกมิติ

- **ส่งผลดีต่อเด็กนักเรียน** การสร้างชุมชนการเดินทางหรือจักรยานมีความสำคัญต่อการเรียนรู้ หรือพัฒนาคุณภาพชีวิตของเด็กนักเรียน
- **เชื่อมโยงให้เห็นผลดีที่เกิดขึ้นอย่างเป็นองค์รวม** เชื่อมโยงให้เห็นว่าชุมชนการเดินทางหรือจักรยาน ไม่เพียงเด็กจะได้สุขภาพที่ดี ประหยัดเงินค่าเดินทาง แต่ยังเป็นการปลูกฝังวินัย ลดความเหลื่อมล้ำของเด็กที่ยากจน มีผลดีทั้งในแง่ของการเปลี่ยนแปลงสุขภาพ จิตใจ สังคมความเป็นอยู่ พร้อมทั้งการสร้างปัญญาช่วยให้เกิดสุขภาวะทั้ง 4 ด้านที่จะทำให้เด็กได้ปลูกฝังสุขนิสัยที่ดี
- **ไม่ได้เป็นภาระเพิ่มเติมกับครูในโรงเรียน** บูรณาการกับการเรียนรู้ในโรงเรียนโดยไม่ต้องสร้างภาระงานใหม่มากเกินไป หรือถ้าจำเป็นต้องมีภาระเพิ่มเติมต้องชี้แจงให้เห็นว่าภาระนั้นคุ้มค่ามากเพียงใด
- **เพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยให้กับเด็ก** การขับเคลื่อนในเรื่องนี้เป็นการขับเคลื่อนเพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยสำหรับเด็กนักเรียน

นอกจากผู้บริหารโรงเรียนแล้ว ยังมีคณะกรรมการสถานศึกษาที่จะต้องทำความเข้าใจ และมองเห็นความสำคัญของการขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดชุมชนการเดิน หรือการใช้จักรยานในวิถีชีวิต ซึ่งการสร้างทำความเข้าใจ ตระหนักถึงความสำคัญกับคณะกรรมการสถานศึกษาจะเป็นกลุ่มสำคัญ ที่ช่วยทำให้ชุมชนทั้งครอบครัว และเด็กมีความสำคัญและพร้อมจะเปลี่ยนวิถีในการทำงานเชิงพื้นที่ เพื่อเชื่อมต่อกับนโยบายของโรงเรียน และทำให้เกิดชุมชนการเดิน หรือจักรยานได้จริง

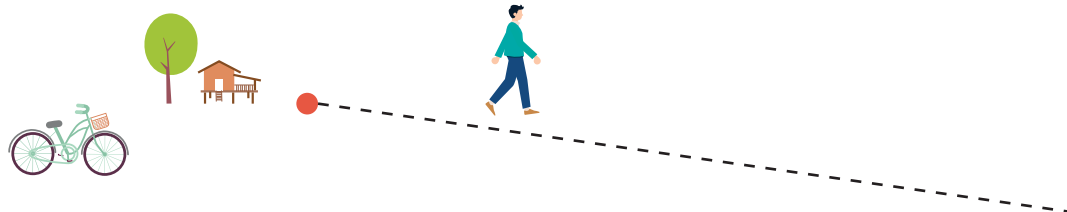
เชื่อมโยงวิสัยทัศน์โรงเรียนและจังหวัด

การเชื่อมโยงวิสัยทัศน์มีความสำคัญอย่างยิ่ง ทั้งวิสัยทัศน์ของโรงเรียน และวิสัยทัศน์ของจังหวัด เนื่องจากวิสัยทัศน์เป็นตัวกำกับทิศทางการขับเคลื่อนของโรงเรียนอยู่แล้ว การเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ และผลักดันเรื่องชุมชนจักรยานเข้าสู่นโยบายของโรงเรียนเป็นเครื่องมือสำคัญ ที่ช่วยให้เกิดความยั่งยืน นโยบายของโรงเรียนที่เกิดขึ้นจึงต้องมีความชัดเจน และจริงจังในการนำไปใช้จริงเมื่อเข้าสู่นโยบายหรือแผนของโรงเรียนแล้วจะถือเป็นแผนปฏิบัติที่แม้ว่าผู้บริหารจะย้ายไปโรงเรียนอื่นแล้ว แต่แผนปฏิบัติในการขับเคลื่อนเรื่องจักรยานก็ยังคงอยู่ในแผนประจำปีของโรงเรียน

การเชื่อมโยงวิสัยทัศน์ของจังหวัดเป็นอีกเครื่องมือหนึ่ง ที่ช่วยให้การขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียนเข้มแข็งยิ่งขึ้น วิสัยทัศน์ของจังหวัดเป็นร่วมใหญ่ของการพัฒนาในแต่ละจังหวัด ซึ่งโรงเรียนต้องพัฒนาเด็กภายใต้ทิศทางการพัฒนาของจังหวัด ดังนั้นการประสานกับโรงเรียนโดยนำวิสัยทัศน์ของจังหวัดเข้ามาเชื่อมโยงช่วยให้โรงเรียนเห็นเครื่องมือการเรียนรู้เพื่อพัฒนาเด็กที่หลากหลายยิ่งขึ้น ทำให้เห็นความสำคัญพร้อมจะขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียนได้ง่ายขึ้น

บูรณาการทุกภาคส่วน

การเชื่อมโยงวิสัยทัศน์เพื่อขับเคลื่อนสู่ความยั่งยืนนั้น ไม่สามารถดำเนินการได้โดยโรงเรียนเพียงฝ่ายเดียว แต่จะต้องมีการเชื่อมโยงบูรณาการกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งโรงเรียน ชุมชน ผ่านคณะกรรมการสถานศึกษาหรือประสานงานร่วมกับชุมชนโดยตรง รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่และการเชื่อมประสานงานกับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาโดยอาจเป็นการร่วมขับเคลื่อนระหว่างโรงเรียน ชุมชน หน่วยงานอื่นในพื้นที่ และนำเสนอเรื่องเข้าสู่สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาเพื่อสร้างการสนับสนุนการทำงานของโรงเรียน ตัวอย่างที่เห็นชัดคือ โรงเรียนบ้านป่าแขวง ซึ่งเริ่มต้นด้วยการกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมระหว่างโรงเรียน กรรมการสถานศึกษา โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพระดับตำบล และนักเรียนในโรงเรียนถึงกระบวนการในการขับเคลื่อน แล้วจึงนำเสนอแผนให้กับสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา จึงทำให้เป็นไปได้จริง เกิดการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดการเดิน และการใช้จักรยานในการมาเรียน

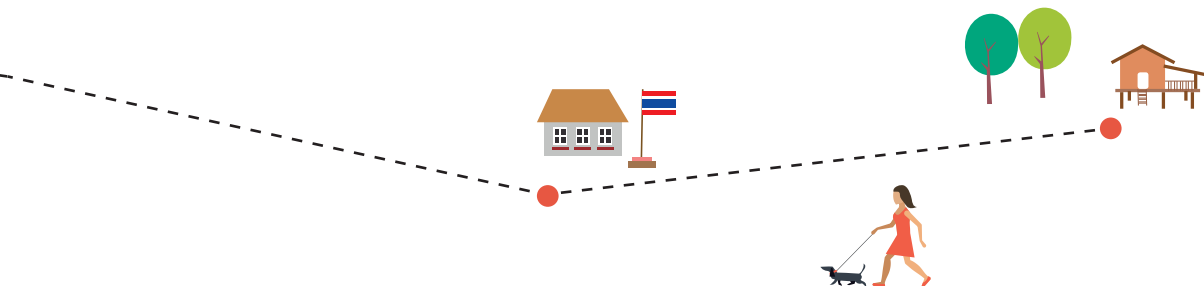


บทเรียนที่ 2

การสำรวจข้อมูลเพื่อมองเห็นตัวเราให้ชัด

การทำงานบนฐานข้อมูลเป็นเรื่องสำคัญทำให้มองเห็นทิศทางของการขับเคลื่อนงานในพื้นที่นั้นว่าจำเป็นต้องดำเนินการเรื่องใด และเรื่องใดจะเป็นแรงส่งให้เกิดความสำเร็จ การสำรวจข้อมูลเป็นเรื่องที่ต้องดำเนินการตั้งแต่เริ่มโครงการ โดยข้อมูลพื้นฐานเพื่อเป็นฐานการทำงานที่สำคัญมีดังนี้

1. ข้อมูลการเดินทางและการใช้จักรยานของนักเรียนทุกแ่งมุม
2. สภาพแวดล้อมของการเดินหรือการขี่จักรยานมาเรียน
3. การสนับสนุนของผู้ปกครอง
4. สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินหรือการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย
5. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของคนในชุมชน
6. พฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็ก



1. ข้อมูลการเดินทางและการใช้จักรยานของนักเรียนทุกแห่งมุม

- **ระยะทางระหว่างบ้านและโรงเรียน** หากนักเรียนส่วนใหญ่มากกว่า 80% บ้านอยู่ไกลจากโรงเรียนเกินกว่า 2 กิโลเมตร การขับเคลื่อนเพื่อให้เกิดชุมชนจักรยานในโรงเรียนอาจทำได้กับนักเรียนจำนวนน้อยจนไม่มีพลังมากพอจะเกิดการเปลี่ยนแปลง
- **การเป็นเจ้าของจักรยาน** เพื่อให้รู้ว่านักเรียนมีจักรยานพร้อมปั่นจักรยานมาโรงเรียนกี่คน และนักเรียนที่ต้องการความช่วยเหลือมีกี่คน
- **ทัศนคติของนักเรียนต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน** ในการขับขี่เพื่อใช้ในการออกแบบกิจกรรมที่จะช่วยส่งเสริมทัศนคติที่ดีในการใช้จักรยาน และสร้างแรงจูงใจให้นักเรียนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

2. สภาพแวดล้อมของการเดินทางหรือการขี่จักรยานมาเรียน

ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักเรียนในการเดินทางหรือการขี่จักรยานมาโรงเรียนมีเรื่องใดบ้าง เช่น ในช่วงเวลาที่เด็กนักเรียนมาเรียนและกลับบ้านมีรถประเภทใดที่ต้องใช้ถนนร่วมกัน มีจำนวนมากน้อยเพียงใด หรือเส้นทางในการเดินทางหรือการขี่จักรยานมีความเสี่ยงหรือไม่ คับแคบเป็นหลุมบ่อ หรือต้องใช้ร่วมกันกับถนนสายหลัก เพื่อนำข้อมูลไปกำหนดกติกาการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยสำหรับเด็ก

3. การสนับสนุนของผู้ปกครอง

สำรวจความคิดเห็นของผู้ปกครองว่ามีแรงหนุนมากน้อยเพียงใด ความกังวลใจของผู้ปกครองมากที่สุดคือเรื่องใด เพื่อประเมินว่าโครงการสามารถจัดการหรือแก้ปัญหาเหล่านั้นได้หรือไม่ ทั้งการแก้ปัญหาด้วยตนเอง หรือเชื่อมประสานภาคีที่มีศักยภาพมาช่วยแก้ปัญหาให้



4. สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินหรือการใช้จักรยาน อย่างปลอดภัย

สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะช่วยให้การขี่ปลอดภัย เช่น ร้านซ่อมจักรยานที่จะช่วยให้ใช้จักรยานได้อย่างมั่นใจ ป้ายเตือนจำกัดความเร็วได้ทำหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่

5. พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของคนในชุมชน

สำรวจพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของคนทั่วไป เพื่อแก้ไขเรื่องวินัยการใช้ถนนร่วมกันให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น การสำรวจข้อมูลจำเป็นเพื่อการออกแบบการขับเคลื่อน ทั้งกิจกรรมหลักที่ต้องดำเนินการ รวมถึงภาคีสำคัญที่จะต้องเชื่อมประสานความร่วมมือเข้ามาช่วยขับเคลื่อนตามบทบาทภารกิจของแต่ละหน่วยงาน ข้อมูลที่ละเอียดยังช่วยประเมินศักยภาพการขับเคลื่อนงาน การวางแผน การวางแผนงานแต่ละระยะให้ประสบผล และมีพลังในการขับเคลื่อนต่อไป

6. พฤติกรรมการใช้จักรยานของเด็ก

โดยสำรวจข้อมูลการเดินทาง หรือการใช้จักรยานในวิถีชีวิตของเด็ก เช่น กิจกรรมใดบ้าง หรือช่วงเวลาใดบ้างที่เด็กมีการใช้จักรยาน หรือการเดินทางในชีวิตประจำวัน ซึ่งจะทำให้มองเห็นว่า พฤติกรรมหรือลักษณะการใช้จักรยานเดิมของเด็กเป็นอย่างไร และมองเห็นว่าถ้าจะส่งเสริมการใช้จักรยาน หรือส่งเสริมให้เกิดการเดินทางในวิถีประจำวันจะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด และจะต้องมีกิจกรรมเสริมในเรื่องใด เพื่อให้การขับเคลื่อนเป็นจริงได้

ประชุมผู้ปกครองเพื่อสร้างแนวร่วมสำคัญ

การทำงานเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ และปลูกฝังวัฒนธรรมการใช้จักรยานตั้งแต่เด็ก ผู้ปกครองมีความเกี่ยวข้องอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การประชุมผู้ปกครองเพื่อบอกกล่าวสิ่งที่กำลังดำเนินการ แผนการขับเคลื่อนที่โรงเรียนกำลังดำเนินการเกี่ยวเนื่องกับนักเรียนอย่างไร สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการเพื่อช่วยคลี่คลายความกังวลใจของผู้ปกครอง และเชิญชวนผู้ปกครองเข้ามาเป็นแนวร่วมในการขับเคลื่อนงาน โดยมีบทบาทเป็นคนสนับสนุนให้ลูกหลานเข้าร่วมกิจกรรม ส่งเสริมให้เด็กใช้จักรยานเดินทางมาเรียนจนเป็นวิถีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

นอกจากนี้การปรับเปลี่ยนทัศนคดียังต้องมีความต่อเนื่อง การสร้างความเข้าใจโดยการประชุมเพียงครั้งเดียวอาจไม่เพียงพอ ดังนั้นจึงต้องมีกระบวนการสื่อสารอย่างต่อเนื่องกับผู้ปกครอง เช่น การร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ในการจัดกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง และเชิญชวนผู้ปกครองของนักเรียนเข้าร่วมกิจกรรมด้วย ตัวอย่าง เช่น การร่วมกับสาธารณสุขอำเภอในการจัดกิจกรรมรณรงค์ปั่นรอบชุมชน โดยมีผู้ปกครอง และเด็กเข้าร่วมด้วย ซึ่งหัวใจหลักคือให้ผู้ปกครองได้เข้ามามีส่วนร่วม และเกิดความรู้สึกที่ดีต่อกิจกรรมทั้งในแง่ของการดูแลจากทีมงานที่จะสร้างความมั่นใจในความปลอดภัยของการขี่ ความรู้สึกสนุก ได้ถ่ายรูปลง Social Media จะสร้างความรู้สึกที่ดี ความชื่นชม และเกิดทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน ซึ่งจะช่วยให้เกิดการใช้ในวิถีชีวิตได้ง่ายขึ้น

บทเรียนที่ 4

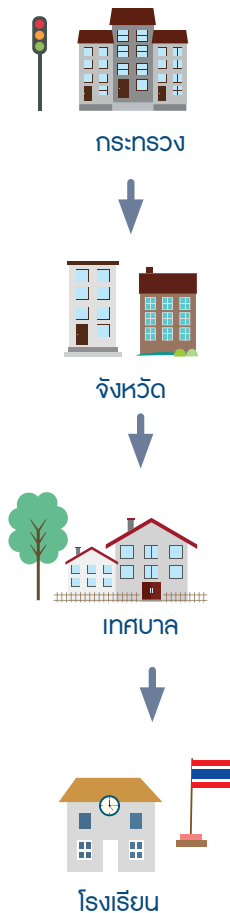
สร้างแกนนำขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จ

แกนนำในการขับเคลื่อนชุมชนจักรยานในโรงเรียนมี 2 ส่วนหลักที่สำคัญ ซึ่งมีบทบาทหน้าที่การขับเคลื่อนงานแตกต่างกัน

แกนนำเด็ก

แกนนำเด็กเป็นกลุ่มที่จะช่วยให้เกิดความสำเร็จเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น โดยต้องดึงเด็กเข้ามามีส่วนร่วมทำกิจกรรม ให้เด็กได้ลองออกแบบ และรับผิดชอบการทำงาน ทำให้เด็กรู้สึกเป็นเจ้าของงานเห็นความสำคัญของการขับเคลื่อน และสามารถไปขยายต่อในกลุ่มเด็กด้วยกันเองได้ เพราะแกนนำเด็กเป็นตัวแทนในการเชื่อมประสานกับเด็กด้วยกันเอง ง่ายกว่าผู้ใหญ่ แกนนำเด็กยังมีบทบาทเป็นต้นแบบเพื่อให้เกิดการเลียนแบบกัน การสร้างเด็กแกนนำถ่ายทอดจากรุ่นต่อรุ่นช่วยให้เกิดความยั่งยืนในการสร้างชุมชนจักรยาน ทำให้เรื่องนี้ยังคงอยู่ในโรงเรียนได้ต่อไป แม้จะเปลี่ยนผู้บริหารไปแล้วก็ตาม





คณะทำงาน

การขับเคลื่อนไม่ใช่การสร้างกิจกรรมเพื่อให้นักเรียนออกมาปั่นจักรยานเท่านั้น แต่ต้องการความร่วมมือในการขับเคลื่อนจากหลายภาคส่วน ทั้งในส่วนสาธารณสุข องค์การปกครองท้องถิ่น กรมทางหลวง เพื่อให้การขับเคลื่อนเกิดรูปธรรมความสำเร็จ จึงต้องมีคณะทำงานจากหลากหลายภาคส่วน แต่ละหน่วยงานให้ความสำคัญต่อการขับเคลื่อน มีการติดตามความคืบหน้าของการทำงานผ่านวงประชุมต่อเนื่องเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยให้การขับเคลื่อนสามารถเกิดขึ้นจริงได้ในโรงเรียน

ดังเช่นคณะทำงานจังหวัดระนองได้บูรณาการนโยบายจากส่วนกลาง จากกระทรวงสู่จังหวัด จากจังหวัดสู่เทศบาล และจากเทศบาลเข้าสู่โรงเรียน ซึ่งอยู่ภายใต้นโยบายของกระทรวงในโครงการถนนปลอดภัย ทางจังหวัดต้องตอบสนองโครงการใหญ่ และขยายผลสู่โรงเรียน เช่น ต้องสร้างความปลอดภัยหน้าโรงเรียน ในเขตเทศบาล โดยเทศบาลเข้ามาร่วมเป็นคณะทำงานร่วมกับภาคีทั้งภาครัฐและเอกชนที่สนใจเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม ทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ หอการค้า สมาคมโรงแรม ผู้ปกครอง โรงเรียน และเด็กในโรงเรียน

บทเรียนที่ 5

ชวนเด็กทำกิจกรรม

จัดกิจกรรมเพื่อให้เด็กเรียนรู้และรักในการเดินและการปั่นจักรยาน สร้างโอกาสในการสัมผัสการเดินทางโดยการเดินและการใช้จักรยาน และสร้างประสบการณ์ความสุขให้เกิดขึ้น เติมความสนใจในการใช้ การเดินและการใช้จักรยานให้เพิ่มขึ้นอยู่เสมอผ่านกิจกรรมหลากหลาย รูปแบบตามบริบทของพื้นที่ และความถนัดของผู้ขับเคลื่อนโครงการ ซึ่งมีหัวใจอยู่ที่ความต่อเนื่อง และความสุขที่เด็กได้รับจากการเข้าร่วม กิจกรรม

ตัวอย่างกิจกรรมหลากหลายรูปแบบ

- **หน่วยกล้าเดิน และอาสาจราจร ๖.ระนอง** ซึ่งทำโครงการที่ต้องการ ส่งเสริมเรื่องการเดิน เนื่องจากการใช้จักรยานยังเป็นระยะทางที่ไกล เกินกว่าจะดูแลเรื่องความปลอดภัยของเด็กนักเรียนได้ ดังนั้นจึงมี การคิดโครงการรณรงค์เพื่อให้เกิดการเดิน ภายใต้ชื่อโครงการหน่วย กล้าเดิน โดยประชาสัมพันธ์ให้พ่อแม่ที่มาส่งลูกที่โรงเรียน จอดรถส่งลูก ห่างจากโรงเรียนเป็นระยะทาง 200-300 เมตร และให้เด็กนักเรียนที่มา ช่วงเวลาเดียวกันได้รวมกลุ่มเดินเข้าโรงเรียนพร้อมกัน เป็นหน่วยกล้าเดิน ในขณะเดียวกันก็รับสมัครอาสาจราจรจากเด็กนักเรียนกลุ่มหนึ่งเป็น



พี่เลี้ยงจรรยาจร โดยการไปฝึกกับตำรวจจรรยาจร และกลับมาอำนวยความสะดวกในเรื่องจรรยาจรให้กับน้องๆ ที่มาโรงเรียน โดยมีตำรวจจรรยาจรเป็นพี่เลี้ยง นอกจากนี้ยังมีชมรมผู้ปกครองเข้ามาร่วมเป็นอาสา ผัดเวรกันพาเด็กๆ ข้ามถนน

- **กิจกรรมการปั่นจักรยานแรลลี่เรียนรู้ชุมชน ชุมชนบ้านโคก จ.อุตรดิตถ์** จัดกิจกรรมปั่นจักรยานเพื่อเรียนรู้ในชุมชน ประกอบด้วยฐานดนตรี เสี่ยงจากธรรมชาติ ฐานภาษาอังกฤษ I like to bike ฐานคณิตศาสตร์ เรียนรู้คณิตจากสื่อธรรมชาติ ฐานวิชาชาวค่าย และฐานวิชาวิทยาศาสตร์ สิ่งมีชีวิตรอบบึงเบิก โดยให้เด็กปั่นจักรยานไปเรียนรู้ในฐานกิจกรรม เพื่อส่งเสริมให้นักเรียนได้เรียนรู้จากแหล่งเรียนรู้ภายในท้องถิ่นของตนเอง

- **กิจกรรมหนูนาวชนปั่นสร้างสุข ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กบ้านเหมือดแอ่ จ.กาฬสินธุ์** จัดกิจกรรมร่วมกันปั่นทุกเสาร์ โดยชวนเด็กปั่นจักรยานเพื่อไปทำกิจกรรมในชุมชน เช่น ทำความสะอาดรอบหมู่บ้าน ซึ่งกิจกรรมนี้ทำให้เด็กมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันมากขึ้น และห่างจากโทรศัพท์มือถือได้



- **ปั่นจักรยานได้เงิน โรงเรียนบ้านป่าแขวง จ.พิจิตร** มีกิจกรรม ถ้าวางเท้าที่โรงเรียนได้รับการสนับสนุนการเพาะเห็ด จึงใจเด็กกว่า ถ้าวางเท้าได้เงินต้องมีจักรยาน โดยทางโรงเรียนนำเห็ดใส่ถุงขายถุงละ 20 บาท ถ้าวางเท้าปั่นจักรยานไปขายจะได้ถุงละ 5 บาท โดยให้เด็กปั่นไปขายช่วงเลิกเรียนก่อนกลับบ้าน และตอนเช้าเด็กจะนำเงินที่ขายได้มาแจ้งครู พร้อมรับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ตนเองขายได้
- **ปั่นออกกำลังทุกเย็น ชุมชนบ้านโคก จ.อุดรธานี** นัดหมายเด็กนักเรียน ผู้ปกครอง ผู้สูงอายุเข้าร่วมปั่นออกกำลังกายทุกเย็น โดยเริ่มต้นปั่นในบริเวณโรงเรียนออกไปในชุมชน เมื่อชุมชนเห็นเป็นตัวอย่าง จึงนำเอากิจกรรมปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมรวมตัวของเด็กในชุมชนเพิ่มขึ้นด้วย

ไม่เพียงแต่การจัดกิจกรรมเท่านั้น แต่การเสริมแรงในการเข้าร่วมกิจกรรมก็เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยให้การขับเคลื่อนสู่วิถีการเดินหรือการใช้จักรยานสามารถเกิดขึ้นได้จริง เช่น การจัดกิจกรรมประชุมทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ เพื่อกระตุ้นให้ทุกคนมองเห็นความสำคัญของการเดินและการใช้จักรยาน ในขณะที่เดียวกันจะต้องมีกิจกรรมเพื่อเสริมแรง หรือกระตุ้นให้เกิดความรู้สึกรักภาคภูมิใจในการเข้าร่วมกิจกรรม เช่น การมีหน่วยงานภายนอกเข้ามาให้รางวัล หรือชมเชย



หมุนเสริม เอื้ออำนวย เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการปั่น

กระบวนการหมุนเสริม เอื้ออำนวยเพื่อส่งเสริมการปั่นอย่างรอบด้าน เพื่อให้เด็กสามารถเดินหรือขี่จักรยานโดยมีข้อจำกัดน้อยที่สุด การหมุนเสริมไม่ได้มีแค่เรื่องการสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยเท่านั้น แต่เป็นการทำงานกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมีระบบการหมุนเสริมดังนี้

- **การสร้างข้อตกลงร่วมกันของชุมชน** ประชุมเพื่อกำหนดเส้นทางการเดินและการปั่นจักรยานที่ครอบคลุมพื้นที่ให้ชัดเจน ทุกคนในชุมชนยอมรับกติกาในการใช้พื้นที่ร่วมกัน เช่น การจำกัดความเร็ว การเพิ่มความเร็วในทางม้าลายในการใช้รถ พร้อมทั้งทำป้ายสัญลักษณ์ในการใช้จักรยาน และป้ายลดความเร็ว 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- **การปรับสภาพแวดล้อม** ประกาศให้ทราบว่าเป็นพื้นที่การเดินและการใช้จักรยาน ให้คนในชุมชนมีส่วนร่วมพัฒนาพื้นที่ เช่น บ้านหม้อดแอ่ จ.กาฬสินธุ์ นำถาดข้าวที่ไม่ใช้แล้ว หรือวัสดุอื่นมาทำป้าย โดยให้คนในชุมชนมาร่วมทำป้ายจำกัดความเร็ว และติดทั่วหมู่บ้าน ทำให้ผู้ขับขี่สนใจมองป้ายที่สร้างสรรค์แปลกใหม่ และรู้ว่าชุมชนนี้เป็นชุมชนจักรยานต้องจำกัดความเร็ว



- **การรณรงค์สร้างวินัยจราจร สอนเด็กเคารพวินัยจราจร** ทั้งในชั้นเรียนและนอกชั้นเรียน ในขณะที่ทำกิจกรรมการปั่นสวดแทรกให้เด็กเรียนรู้การเคารพกฎ การมีวินัยในการใช้ถนนร่วมกัน พร้อมกันนี้มีการรณรงค์กับผู้ปกครองในการสร้างวินัยการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเพื่อเป็นตัวอย่างให้กับลูกหลานด้วย
- **จัดหาจักรยานสำหรับเด็กนักเรียนที่ไม่มีจักรยาน** เช่น ชุมชนบ้านโคก จ.อุตรดิตถ์ มีการติดต่อหาจักรยานเก่า หรือขอรับบริจาคนำมาซ่อม โดยให้เด็กๆ มาช่วยกันซ่อมจนสามารถใช้งานได้
- **คลินิกจักรยานอำนวยความสะดวก** ตัวอย่างจากชุมชนเหนือดแอ จ.กาฬสินธุ์ มีคลินิกจักรยานที่เป็นการสร้างอาชีพให้คุณตาที่เดิมไม่มีอาชีพแต่มีความรู้เรื่องการซ่อมจักรยาน โดยเป็นจิตอาสาซ่อมจักรยานให้เด็ก หรือคนในชุมชน ทำให้คุณตามองเห็นคุณค่าของตนเอง มีตัวตน และได้รับยอมรับจากคนในชุมชนมากขึ้น



ปัจจัยความสำเร็จ

1. การขับเคลื่อนแบบองค์รวม

เชื่อมโยงภาคีทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมาเคลื่อนงานร่วมกัน โดยมองเห็นเป้าหมายเดียวกัน เกิดภาคีที่ช่วยหนุนเสริมการทำงานให้เกิดประสิทธิผลในการพัฒนาสู่การเป็นชุมชนแห่งการเดินและการขี่จักรยานที่ต่างช่วยเหลือและสร้างสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการเดินและการขี่จักรยานเป็นพาหนะของเด็กนักเรียน

2. ความเป็นต้นแบบ

การทำให้เป็นแบบอย่างให้นักเรียนเห็น ส่งเสริมให้นักเรียนมองเห็นคุณค่าของการเดินและการขี่จักรยานจากการที่ครูได้ทำให้ดูเป็นตัวอย่าง นอกจากนี้โรงเรียนยังสามารถเป็นต้นแบบในการขับเคลื่อนให้กับชุมชน ขยายผลจนสามารถสร้างพฤติกรรมการใช้จักรยานอย่างแพร่หลายในระดับชุมชนตามมา โดยในการขับเคลื่อนสร้างความเป็นต้นแบบนั้นจะต้องทำอย่างเป็นองค์รวม โดยทุกองค์ประกอบของสังคมที่แวดล้อมตัวเด็ก ทั้งครู ผู้บริหารโรงเรียน คนในชุมชน ครอบครัว จะต้องเข้ามาร่วมกันสร้างความเป็นต้นแบบของการเดินและการขี่จักรยานในวิถีประจำวัน

3. วิสัยทัศน์ของผู้นำ

การบริหารงานของผู้อำนวยการที่เห็นด้วยในเรื่องชุมชนจักรยาน สามารถขับเคลื่อนจากนโยบายสู่การปฏิบัติได้ทั่วถึงทั้งโรงเรียน

4. การเชื่อมโยงภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วน

การเชื่อมโยงเครือข่ายต่างๆ ให้เข้าร่วมพัฒนาในบทบาทภารกิจเพื่อสร้างพื้นที่ปลอดภัยให้เด็กสามารถเดินและการขี่จักรยานในการสัญจรได้อย่างมั่นใจ การปรับสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัยจนผู้ปกครองเกิดความวางใจที่จะให้ลูกหลานเดินหรือ

ซึ่งจักรยานมาเรียนได้ โดยอาจขับเคลื่อนในรูปแบบคนะทำงานเพื่อเป็นพันธกิจ
ร่วมในการสร้างชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นจริง

5. ความยืดหยุ่นในการทำงาน

ต้องทำความเข้าใจบริบทของการขับเคลื่อนในแต่ละพื้นที่ และยืดหยุ่นปรับเปลี่ยนไปตามความต้องการ หรือความเหมาะสมในแต่ละพื้นที่

6. การพัฒนาแกนนำนักเรียน

ควรจะต้องมีการส่งต่อระหว่างรุ่น และไม่ควรคัดเลือกแกนนำในชั้นเรียนสูงสุดของโรงเรียน เนื่องจากจะต้องมีภารกิจในการเตรียมตัวเข้าเรียนต่อ และอีกเหตุผลหนึ่งคือหากนักเรียนจบจากโรงเรียนจะต้องเริ่มพัฒนาแกนนำใหม่ซึ่งต้องใช้เวลาในการพัฒนา ทำให้ความต่อเนื่องในการดำเนินงานเกิดขึ้นได้ยาก ดังนั้นการขับเคลื่อนจึงควรเป็นนักเรียนชั้นโต แต่ไม่เป็นชั้นสูงสุด และมีกระบวนการถ่ายทอดระหว่างรุ่นสู่รุ่นเพื่อสร้างความต่อเนื่องของการดำเนินงาน

7. การจัดการความรู้ที่เกิดขึ้นจากการทำงานจริง

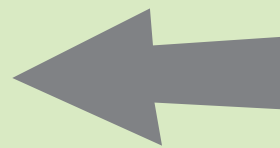
ในการดำเนินงานนั้นจะต้องมีการสรุปบทเรียนของการดำเนินงานทุกครั้ง เพื่อมองเห็นทิศทางการพัฒนา ขับเคลื่อนการดำเนินงานต่อไป และนำมาปรับใช้เพื่อให้เกิดการพัฒนางานที่สามารถสร้างความยั่งยืนในเกิดขึ้นในพื้นที่ได้

8. มีพื้นที่ของการดำเนินงานที่ชัดเจน

ยกตัวอย่างการสร้าง Safety Zone ในการขับเคลื่อน หรือการสร้างหลักสูตรการเดินทางหรือการขี่จักรยานในโรงเรียน เพื่อเป็นพื้นที่ของการสร้างการเรียนรู้ และสร้างความตระหนักให้กับเด็กในโรงเรียน และเป็นการสร้างความยั่งยืนของการเรียนรู้ที่เกิดขึ้นในโรงเรียน

บทเรียนการขับเคลื่อนชุมชนจักรยานสำหรับครู และผู้ปฏิบัติการในโรงเรียน

เป้าหมายการขับเคลื่อน





การสร้าง ความเข้าใจกับผู้อำนวยการโรงเรียน
เชื่อมโยงวิสัยทัศน์

สำรวจข้อมูล



ประชุมผู้ปกครอง ชุมชน



สร้างแกนนำเด็ก
ในโรงเรียน



ตั้งคณะทำงาน
ขับเคลื่อน

ชวนเด็กทำกิจกรรม

สร้าง Facilities
เอื้อต่อเด็กในการปั่นมาเรียน



จัดหาจักรยานสำหรับเด็กที่ไม่มี



คลินิกจักรยานอำนวยความสะดวก

- สร้างข้อตกลงร่วมกัน
- ปรับสภาพแวดล้อม
- รณรงค์สร้างวินัยจราจร

บทที่ 4

บทบาทของผู้หนุนเสริม

กระบวนการขับเคลื่อน 3 ด้าน

กระบวนการทำงานเพื่อขับเคลื่อนสร้างเมืองจักรยานหรือชุมชนจักรยานเกิดจากความร่วมมือของหลายภาคส่วน เพื่อปรับเปลี่ยนความคิด การกระทำจนกลายเป็นวิถีวัฒนธรรมการเดินทางและจักรยาน พร้อมกับการปรับเปลี่ยนโครงสร้างบางอย่างทางกายภาพของเมืองให้สอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ โดยมูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทยเป็นอีกหนึ่งภาคส่วนในการขับเคลื่อน โดยมีบทบาทเป็นผู้หนุนเสริมให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อน 3 ด้าน ได้แก่





กระบวนการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่

การขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ที่ทำให้การขยายแนวคิดเกิดขึ้นเป็นรูปธรรมจริง มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยดำเนินการหนุนเสริมในพื้นที่จนประสบความสำเร็จในการสร้างวิถีจักรยาน โดยคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเปลี่ยนแปลงสู่การเป็นเมืองหรือชุมชนจักรยาน แล้วเข้าไปพัฒนากลไกในการขับเคลื่อนภายในชุมชนให้มีเจ้าภาพหลักในดำเนินงานจนเกิดกิจกรรมที่สร้างความสนใจต่อคนในชุมชนในการหันกลับมาใช้จักรยาน โดยการขับเคลื่อนเชิงพื้นที่ที่มีกระบวนการหนุนเสริมดังนี้

สร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลง

การสร้างกลไกสำคัญเริ่มต้นตั้งแต่การสร้างผู้นำการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้น ผู้นำในที่นี้ไม่ได้ทั้งบุคคล หรือกลุ่มคนซึ่งมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยเข้าไปค้นหาผู้นำที่มีคุณสมบัติพร้อมแล้วชักชวนให้มาร่วมกันขับเคลื่อน โดยผู้นำการเปลี่ยนแปลงมีคุณสมบัติดังนี้

- **เป็นผู้ที่มีอิทธิพลทางความคิดต่อคนในชุมชน** คนในชุมชนพร้อมให้ความร่วมมือ อาจเป็นผู้นำที่เป็นทางการ หรือเป็นผู้นำตามธรรมชาติ เช่น ปราชญ์ชาวบ้าน ผู้นำทางศาสนา
- **ผู้ที่อยากขับเคลื่อนเมืองหรือชุมชนจักรยาน** มีความปรารถนาอย่างมาก (Passion) ในการเปลี่ยนวิถีจักรยานในชีวิตประจำวัน คนที่มีความเชื่อจะมีพลังทำให้ผู้คนในชุมชนเห็นคุณค่าที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน
- **เป็นผู้ที่มีมุมมองต่อการขับเคลื่อนจักรยานสู่วิถีการใช้ชีวิตประจำวันของคนในชุมชน** ไม่ใช้การรณรงค์ขี่จักรยานไปเที่ยว หรือชวนกันปั่นเพื่อการออกกำลังกายเท่านั้น

เสริมศักยภาพแกนนำ

กระบวนการหนุนเสริมเพื่อเสริมศักยภาพการขับเคลื่อนงานให้กับแกนนำในพื้นที่เป็นอีกบทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างต้นแบบชุมชนหรือเมืองจักรยาน บทบาทที่สำคัญอย่างยิ่งของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยคือ การเสริมสร้างศักยภาพและติดตามหนุนเสริมในกระบวนการขับเคลื่อน

- **การพัฒนาศักยภาพกลุ่มแกนนำที่สร้างการเปลี่ยนแปลง** รวมถึงกลุ่มที่สนใจมาร่วมดำเนินงานและกลุ่มที่มีศักยภาพสามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นได้ โดยองค์ความรู้สำคัญที่ต้องสร้างให้เกิดขึ้นกับกลุ่มแกนนำคือ ทักษะคิดเรื่องการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่ใช่การปั่นเพื่อท่องเที่ยว หรือออกกำลังกายในระยะไกล มีการเติมความรู้ที่ถูกต้องในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมทั้งหนุนเสริมให้แกนนำกำหนดแผนงานตามศักยภาพ และความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อนของชุมชน เพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นรูปธรรม กำหนดระยะเวลาชัดเจน ทั้งแผนในการเปลี่ยนทัศนคติเพื่อสร้างความร่วมมือจากคนในชุมชน และการจัดการสภาพแวดล้อมในชุมชนให้เอื้อต่อการสร้างวิถีเดินและจักรยาน

- **การติดตามกระบวนการทำงานของพื้นที่อย่างใกล้ชิด** พร้อมสนับสนุนช่วยเหลือในส่วนที่แกนนำเกิดความติดขัด ช่วยประเมินปัญหาที่อาจเกิดขึ้นและให้ข้อเสนอแนะต่อการขับเคลื่อน



- **กระบวนการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน** เปิดพื้นที่ให้แต่ละชุมชน ได้มีโอกาสบอกเล่าสิ่งที่ตนเองได้ทำ ความสำเร็จ ปัญหา อุปสรรค ในการทำงานที่พบเจอ การแลกเปลี่ยนบทเรียนการทำงานที่เกิดจาก ประสบการณ์ตรงที่แต่ละพื้นที่สามารถนำไปเป็นแนวทางในการปรับใช้ ให้เหมาะกับบริบท ทำให้มองเห็นความเป็นไปได้ใหม่ๆ จากวงแลกเปลี่ยน เรียนรู้และยังเป็นพื้นที่ของการเติมพลังใจในการทำงาน สร้างความเป็น เครือข่ายให้เกิดขึ้น พร้อมที่จะเป็นพลังในการร่วมขับเคลื่อนชุมชนหรือ เมืองจักรยานให้เกิดขึ้นได้อย่างเข้มแข็ง



การสร้างการรับรู้สู่สาธารณะ

ในบทบาทการหนุนเสริมที่มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องคือ การสร้างการรับรู้สู่สาธารณะเป็น กระบวนการหนึ่งที่ช่วยสร้างตัวตนของชุมชนหรือพื้นที่ให้เป็นที่ยอมรับ เพื่อให้ผู้คนในสังคมมองเห็นความสำคัญของการขับเคลื่อนชุมชน จักรยาน เป็นการสร้างพลังใจให้กับคนทำงานเมื่อได้เห็นการสื่อสาร เรื่องราวของชุมชนตนเองออกสู่สาธารณะ ซึ่งถือเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ในการสร้างความต่อเนื่องของการขับเคลื่อน

การร่วมหาภาคีการขับเคลื่อนในพื้นที่

บทบาทของมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยอีกประการหนึ่ง คือ การช่วยเชื่อมประสานให้เกิดภาคีเครือข่ายในการร่วมขับเคลื่อน เพื่อให้การทำงานราบรื่นเอื้อให้เกิดผลงานที่เป็นจริง ซึ่งการเปลี่ยนแปลง หลายอย่างล้วนต้องอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เช่น เทศบาล หรือ อบต. ในการปรับสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยต่อ การขี่จักรยาน มีป้ายจำกัดความเร็ว หรือมีเลนจักรยาน นอกจากนี้ยังมี

การเชื่อมเครือข่ายนักวิชาการในพื้นที่เข้ามาทำงานเพื่อให้ประเด็นเรื่อง
วิถีจักรยานมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น การช่วยจัดเวทีเพื่อขยายแนวคิด
สร้างความเข้าใจ และทำให้เห็นว่าบทบาทขององค์กรปกครองส่วน
ท้องถิ่นมีความสำคัญที่จะทำให้การขับเคลื่อนได้รับความร่วมมือ
และผลักดันไปสู่ความยั่งยืนได้ การเชื่อมภาคีจึงเป็นปัจจัยสำคัญ
ที่เกื้อหนุนให้แกนนำสามารถก้าวข้ามข้อจำกัดในการขับเคลื่อนงานไปได้

โดยองค์ประกอบสำคัญของภาคีเครือข่ายประกอบด้วย 4 ส่วน
ที่ควรสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดขึ้น ได้แก่



การจัดการความรู้ในโครงการ

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้ดำเนินการจัดกระบวนการแลกเปลี่ยนประสบการณ์เพื่อถอดบทเรียนของการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งเป็นบทเรียนในการพัฒนาการดำเนินงานและยังสามารถเป็นบทเรียนสำคัญในการขยายพื้นที่สร้างเมืองหรือชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืนต่อไป โดยต่อยอดจากองค์ความรู้ที่ได้จากการทำงานมาอย่างต่อเนื่อง

โดยรูปแบบในการดำเนินงานเพื่อจัดการความรู้มีหลากหลายรูปแบบ อาทิ

เวทีเรียนรู้

ถอดบทเรียนระหว่าง
คนทำงาน เพื่อสร้างพื้นที่
ของการแลกเปลี่ยน
เรียนรู้ และสรุปบทเรียน
ระหว่างกัน

Forum

งานวิชาการ
เรื่องการเดินและจักรยาน
เพื่อเป็นพื้นที่
ของการเพิ่มเติมความรู้
จากผลการศึกษาวิจัย
ให้กับคนทำงาน

การคืนข้อมูล

ส่งมอบข้อมูล
ผลการศึกษาวิจัยให้กับพื้นที่
เพื่อให้พื้นที่ได้มองเห็นประเด็นสำคัญ
ฐานทุนที่ดี และสร้างความตระหนักถึง
ความสำคัญในการขับเคลื่อน
เพื่อเปลี่ยนวิถีสู่การเดินและการใช้
จักรยานในชีวิตประจำวัน

มหกรรมชุมชน

เพื่อแสดงผลงานของ
ความสำเร็จที่เกิดขึ้นในพื้นที่
และเป็นเครื่องมือสำคัญ
ในการขับเคลื่อน
เชื่อมสู่นโยบาย
ต่อไป





กระบวนการขับเคลื่อนเชิงนโยบาย

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเมื่อใช้จักรยานคือ ปัจจัยหลักที่สำคัญที่สุดที่ทำให้คนตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์หรือจักรยานยนต์ รองลงมาคือเรื่องความสะดวกในการเดินทาง ซึ่งการพัฒนาสภาพแวดล้อม หรือระบบต่างๆ การสร้างสภาพแวดล้อมทางกายภาพ การมีระบบขนส่งมวลชนที่รองรับการมีที่จอดจักรยานได้อย่างมั่นใจ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเหล่านี้ ชุมชนไม่สามารถดำเนินการได้เอง การขับเคลื่อนเชิงนโยบายจึงมีความสำคัญในการทำให้อุปสรรคเหล่านี้เป็นจริงขึ้นมาได้ มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบาย 2 ระดับคือ การขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติ และการร่วมสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนนโยบายในระดับพื้นที่หรือท้องถิ่น

- **การขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติ** ผลสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายระดับชาติที่มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้ดำเนินการมาจนถึงปัจจุบันคือ การสามารถผลักดันให้เรื่องการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันถูกบรรจุในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ส่งผลให้การเดินและจักรยานเป็นเรื่อง que ทุกกระทรวงจะต้องดำเนินการขับเคลื่อน นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการให้เรื่องเดินและเรื่องจักรยานเข้าสู่การพิจารณาของ พรบ.สุขภาพแห่งชาติ

โดยการขับเคลื่อนนโยบายในระดับชาตินั้นมีปัจจัยสำคัญ 3 เรื่อง คือ

1. **สายสัมพันธ์ที่ดี** มีสายสัมพันธ์ที่ดีกับกลุ่มผู้ตัดสินใจเรื่องนโยบาย สามารถนำเรื่องการเดินทางและจักรยานเข้าสู่การพิจารณาจนเกิดการผลักดันสู่นโยบายระดับชาติได้
2. **ข้อมูลแน่น** การมีงานวิจัยสนับสนุนข้อมูลและแนวคิดที่น่าเชื่อถือ ทั้งในแง่ของประโยชน์ที่เกิดขึ้น ผลการดำเนินงานที่สามารถสร้าง

ความจริงเชิงประจักษ์ถึงการเปลี่ยนแปลง และปัจจัยสำคัญในความเป็นไปได้ของการขับเคลื่อนให้เกิดขึ้นจริง

3. รู้เรื่องช่องทางกฎหมาย ความรู้เรื่องขั้นตอนกฎหมายในเรื่องการรองรับการผลักดันเชิงนโยบายจากภาคประชาชน เช่น การผลักดันนโยบายผ่าน พรบ.สุขภาพแห่งชาติ ซึ่งเป็นช่องทางที่ทุกคนสามารถเสนอนโยบายสาธารณะผ่านสมัชชาสุขภาพในระดับจังหวัด ระดับภาค จนกระทั่งถึงสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ กระบวนการเช่นนี้ทำให้ประเด็นได้รับการรับรองว่าเป็นความต้องการจากคนทั้งประเทศจนสามารถผลักดันสู่การเป็นพระราชบัญญัติต่อไปได้

• การสนับสนุนให้เกิดการผลักดันนโยบายในพื้นที่

การขับเคลื่อนเพื่อผลักดันนโยบายในพื้นที่ที่มีความสำคัญเช่นกัน โดยกระบวนการขับเคลื่อนเพื่อสร้างนโยบายมี 3 องค์ประกอบสำคัญคือ การมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้นำจนสามารถทำให้ผู้นำมีความตระหนักในเรื่องนี้ การมีงานวิจัยเพื่อรองรับและสร้างความน่าเชื่อถือ และการเข้าใจกฎหมายที่เป็นช่องทางในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างนโยบาย เช่น เทศบัญญัติที่สามารถผลักดันให้มีงบประมาณในการดำเนินงานในพื้นที่ได้



บทบาทมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยเน้นสนับสนุนให้เกิดการผลักดันนโยบายในพื้นที่ให้มากขึ้น โดยการเข้าไปเชื่อมประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักในความสำคัญของการเดินหรือใช้จักรยานให้กับผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และพร้อมกันนั้นยังได้เชื่อมประสานสถาบันการศึกษาในท้องถิ่นในการสร้างงานวิจัยในหัวข้อที่สัมพันธ์กับความสนใจของผู้ปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้เห็นประโยชน์จนสามารถผลักดันให้การเดินและจักรยานเข้าไปอยู่ในนโยบายของท้องถิ่นได้จริง



กระบวนการทำงานวิจัยเพื่อจัดการความรู้

การทำงานวิจัยเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนชุมชนหรือเมืองจักรยานเป็นจริงขึ้นมาได้ โดยมีเป้าหมายในการจัดการความรู้เพื่อให้ข้อมูล หรือความต้องการในการดำเนินงานมีความน่าเชื่อถือ แล้วนำเสนอข้อมูลให้เข้าถึงผู้คน เพื่อให้ง่ายต่อการโน้มน้าวใจจนผู้คนปรับเปลี่ยนทัศนคติ ตระหนักถึงความสำคัญในการเปลี่ยนวิถีมาสู่การเดินทางหรือการใช้จักรยานให้เป็นทางเลือกในการสัญจรภายในชุมชน

บทบาทของมูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย ในการสร้างองค์ความรู้ของเมืองหรือชุมชนจักรยาน มูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย ได้ทำหน้าที่เชื่อมประสานหน่วยงานการศึกษาในท้องถิ่น เพื่อร่วมกันทำงานวิจัยให้ตอบโจทย์ความต้องการของแต่ละพื้นที่ ยกตัวอย่าง 7 พื้นที่ที่มีการทำงานวิจัยโดยภาคนักวิจัยลงไปทำงานเรื่องข้อมูลของพื้นที่ศึกษาพฤติกรรมของประชาชนรวมถึงเสนอการออกแบบโครงสร้างทางกายภาพต่างๆ ที่นักวิจัยคิดว่าจะเกิดประโยชน์กับพื้นที่ ซึ่งท้องถิ่นยินดีและเห็นด้วยกับงานวิจัยที่นำเสนอ ข้อมูลผลการศึกษาทำให้ท้องถิ่นสามารถทำงานได้เต็มที่มากขึ้น เพราะมีข้อมูลเชิงวิชาการมาสนับสนุนการดำเนินการเปลี่ยนแปลง ส่วนมูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทยก็สามารถนำผลการวิจัยที่สังคมเชื่อถือไปขยายผลในภาพกว้าง เพื่อทำงานผลักดันเชิงนโยบายในระดับต่างๆ ต่อไป

บทที่ 5

ใครคือผู้สร้างการเปลี่ยนแปลง

หลายครั้งที่การเปลี่ยนแปลงของโลก มักจะเริ่มจากความคิดของคนตัวเล็กๆ ที่ลุกขึ้นมาลงมือทำกันเองด้วยพลังบริสุทธิ์ ที่เห็นได้ถึงความตั้งใจ ส่งต่อความคิด ส่งต่อแรงบันดาลใจไปสู่คนอื่น และส่งเสียงไปได้ไกลทั่วโลก เป็นสิ่งบอกเราทุกคนว่า ขอแค่คิดจะเปลี่ยนแปลง และเริ่มลงมือทำ “เรา” ก็สร้างการเปลี่ยนแปลงได้



ยืนหยัดสู้เพื่อบ้าน

Máxima Acuña เป็นเกษตรกรชาวเปรู ที่มีที่ดินทำกินไว้ปลูกมันฝรั่ง และผักต่างๆ แล้วเลี้ยงวัวและแกะสำหรับนม และขนแกะไว้ถักทอ แต่ความสงบสุขเรียบง่ายของครอบครัวเล็กๆ นี้กำลังจะหายไปจากการเข้ามาของบริษัทเหมืองทอง ที่ต้องการเข้ามายึดที่ดินของเธอเพื่อไปทำเหมือง ซึ่งแน่นอนว่าย่อมส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมในแถบนั้น ทั้งป่าและน้ำ

มาซิมาซึ่งไม่รู้หนังสือ อ่านไม่ออก เขียนไม่ได้ ยืนหยัดต่อสู้ทางกฎหมายเพื่อยืนยันความเป็นเจ้าของที่ดิน ป้องกันไม่ให้บริษัทเหมืองเข้ามาดำเนินการได้ ตั้งแต่ปี 2011-2014 และตลอดช่วงเวลาการต่อสู้ เธอและครอบครัวถูกกดดันจากบริษัทเหมืองทองต่างๆ ตลอดระยะเวลา ทั้งเข้ามาข่มขู่ ทำลายพืชผลที่ปลูกไว้ ทำลายบ้าน และยังทำร้ายร่างกายอีกด้วย จนปี 2014 ศาลได้ตัดสินเป็นประโยชน์ต่อมาซิมา

ชื่อเสียงการยืนหยัดต่อสู้ของมาซิมากับบริษัทเหมืองทองข้ามชาติ ได้รับแรงสนับสนุนจากชุมชน และแพร่กระจายไปทั่วละตินอเมริกา เป็นแรงบันดาลใจให้กับคนตัวเล็กๆ คนอื่นต่อไปอีกมากมาย

ข้อมูลอ้างอิง : goldmanprize.org



จาก “ขยะ” สู่ “ปุ๋ยหมัก”

คงจะดีถ้าสามารถเปลี่ยนเศษอาหารที่เราต้องทิ้งทุกวันให้กลายเป็นสิ่งมีประโยชน์อย่างปุ๋ยหมักได้ ถ้าใครอยากจะส่งต่อเศษอาหารของตัวเองละก็ ต้องโทร.เรียก “แท็กซี่ปุ๋ยหมัก” (Compost Cab) ธุรกิจเล็กๆ ที่**เจเรมี โบรซอว์สกี** (Jeremy Brosowsky) ก่อตั้งขึ้นมาในวอชิงตัน ดี.ซี. เป็นตัวกลางในการรับจัดเก็บรวบรวมเศษอาหารจากบ้านพักของกลุ่มชาวเมือง และจากภาคเอกชนอื่นๆ เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ซูเปอร์มาร์เก็ต ธุรกิจจัดเลี้ยง ฯลฯ เพื่อไปส่งให้ฟาร์มต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียง

ธุรกิจอาหารหลายรายสนับสนุนการนำเศษอาหารไปทำประโยชน์อื่นๆ ได้มากกว่าการทิ้งไปเฉยๆ อย่างปุ๋ยหมัก แต่มักจะติดกับการจัดการที่ยุ่งยาก ซึ่งเจเรมีเข้ามาตอบโจทย์ตรงนี้ได้เป็นอย่างดี

เจเรมีมองว่า สิ่งที่เขา กำลังทำอยู่นี้ ไม่ใช่แค่การช่วยเก็บขยะ แต่เป็นการต่อยอดไปสู่การช่วยผลิตอาหาร การให้ความรู้ การสร้างงาน ทั้งยังก่อประโยชน์ต่อชุมชนมากมาย มากกว่าจะคำนึงถึงผลบวกทางสิ่งแวดล้อมเพียงมิติเดียว

ปัจจุบันธุรกิจ “แท็กซี่ปุ๋ยหมัก” (Compost Cab) มีสมาชิกมากขึ้น และเจเรมีหวังว่า จะเป็นการพิสูจน์ให้เห็นความเป็นไปได้ของโมเดลธุรกิจนี้ ที่ทำให้ผู้สนใจรายอื่นๆ เดินตามเขาบ้าง ยิ่งหากมีการขยายต่อไปในอีกหลายเมืองยิ่งดี หรือหากภาครัฐดูอยากเข้ามาเป็นตัวตั้งตัวตีก็ยิ่งดีเข้าไปใหญ่

ข้อมูลอ้างอิง: npr.org, greenworld.or.th



ธุรกิจสองล้อ เพื่อความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม

เดฟ มิลเลอร์ (Dave Miller) กับ จิม เบลกมอร์ (Jim Blakemore) รู้จักกันด้วยการแนะนำของเพื่อน แต่ด้วยความคุยกันถูกคอ ก็แปรสภาพจากเพื่อนมาเป็นคู่หูธุรกิจด้วย ซึ่งธุรกิจของพวกเขาไม่ใช่มองแค่ผลกำไร หากแต่มองไปถึงความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมด้วย

Bikeworks บริษัทของทั้งคู่เปิดร้านจักรยาน ที่ไม่ได้ขายแค่จักรยาน แต่ยังมีภารกิจในการรณรงค์ส่งเสริมให้คนมาขี่จักรยาน โดยมีการจัดอบรมสอนขี่จักรยานฟรีให้กับผู้สนใจทุกเพศ ทุกวัย และทุกสภาพร่างกาย

มีเด็กผู้หญิงที่เป็นอัมพาตและไม่สามารถวางเท้าที่แป้นได้เลย แต่เมื่อค่อยๆ ฝึกไป เธอก็สามารถปั่นจักรยานไปโรงเรียนเองได้ ซึ่งแม่ของเธอบอกว่ามันเปลี่ยนโลกของเธอมาก และทำให้เธอมีความมั่นใจมากขึ้น

นอกจากนี้ Bikeworks ยังพยายามลดขยะจากจักรยานด้วยการนำจักรยานเก่ามาซ่อมใหม่ และปีๆ หนึ่งก็ซบชีวิตจักรยานเก่าขึ้นมาได้มากมาย แต่ยังคงเปิดอบรมการซ่อมจักรยานฟรีให้กับคนในชุมชน ไม่ใช่แค่ช่วยให้คนได้รู้จักดูแลจักรยานของตัวเอง แต่ยังช่วยสร้างงานให้กับคนไร้บ้านให้ได้มีทักษะ และไปประกอบอาชีพต่อไปอีกด้วย

ปัจจุบัน Bikeworks ดำเนินงานมา 14 ปี และยังมีความตั้งใจที่ต้องการผลักดันการขี่จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางอยู่ตลอด ดังที่ จิม เบลกมอร์ หนึ่งในผู้ก่อตั้งกล่าวไว้ “เครื่องมืออย่างง่ายอย่างจักรยานสามารถสร้างผลลัพธ์ยิ่งใหญ่ได้”

ข้อมูลอ้างอิง: Bikeworks.org.uk, greenworld.or.th



Bye Bye Plastic

เมลาลตี และอิซาเบล วิจเซน (Melati and Isabel Wijsen)
สองสาวพี่น้องแห่งเกาะบาหลี่ ที่เติบโตและเห็นสภาพขยะพลาสติกที่พบได้ทั่วเกาะ และ 95% ของขยะพลาสติกในบาหลี่ถูกทิ้งหลังจากใช้เพียงครั้งเดียว

อิซาเบลเล่าว่า “เมื่อเราลงเล่นน้ำ ก็รู้สึกถึงถุงพลาสติกที่มักจะมาพันอยู่รอบขา หรือเวลาเราไปที่ชายหาดก็จะเจอขยะที่ถูกน้ำพัดมาเต็มหาดไปหมด โดยเฉพาะขยะพลาสติกมากมาย แล้วเราก็มักจะบ่นกันว่า เมื่อไหร่จะมีใครทำอะไรบ้าง แต่เราก็คพบว่าไม่ต้องรอใคร แต่เราทำเองได้เลย”

จากจุดนั้น สองพี่น้องที่มีอายุ 12 และ 10 ปี ก็ริเริ่มแคมเปญที่จะกำจัดขยะพลาสติกออกจากบาหลี่ และเดินสายรณรงค์ที่โรงเรียน ตลาด และงานเทศกาล และจัดงานในการเก็บขยะที่ชายหาด พวกเขาไปไกลถึงถอดอาหารประท้วงการแบนพลาสติก จนนายกเทศมนตรียอมให้พวกเขาเข้าพบและสานต่อการแบนการใช้พลาสติกในบาหลี่ ปัจจุบันบาหลี่มีการรณรงค์แบนการใช้ถุงพลาสติกอย่างกว้างขวาง

เมลาลตีและอิซาเบล ก่อตั้งองค์กร Bye Bye Plastic ได้ขยายแนวความคิดไปทั่วโลก และสิ่งสำคัญอิซาเบลบอกว่า “ฉันเริ่มความคิดนี้ตอนอายุ 10 ปี ทำให้เห็นว่าพลังของเด็กไม่ใช่สิ่งที่มองข้าม และเด็กๆ คนอื่นก็ทำให้เหมือนกัน ขอเพียงมีความมุ่งมั่นแล้วลูกมาลงมือทำ”

ข้อมูลอ้างอิง: cnn.com, World Economic Forum



ตามเก็บขยะในมหาสมุทร

ชีวิตของเด็กหนุ่มวัย 16 ปี เปลี่ยนไปเมื่อเขาลงไปดำน้ำในประเทศกรีซ และพบขยะพลาสติกจำนวนมาก ทำให้เขามีความตั้งใจจะต้องกำจัดขยะเหล่านี้ให้หมดไป

Boyan Slat เริ่มศึกษาเรื่องขยะในท้องทะเลด้วยตนเอง แล้วพบว่าความจริงขยะมีอยู่ในท้องทะเลทั่วโลก แต่ทำไมจึงมีแพขยะใหญ่มากที่มหาสมุทรแปซิฟิก เพราะการไหลของกระแสน้ำที่จะมารวมกัน

เขาได้นำเสนอไอเดียในการกำจัดแพขยะขนาดใหญ่ในมหาสมุทรแปซิฟิก ด้วยการเก็บขยะตามการไหลของกระแสน้ำทะเลแทนการตามไปเก็บขยะไปเรื่อยๆ ในงาน TEDxTalk ประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งได้รับความสนใจอย่างมากและได้ก่อตั้ง บริษัท The Ocean Cleanup และเปิดตัวนวัตกรรมการเก็บขยะในมหาสมุทร และสามารถระดมทุนได้ถึง 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

เขาเริ่มออกแบบหุ่นลอยน้ำอยู่กับที่ ที่ใช้กระแสน้ำและกำลังลมพัดพาขยะพลาสติกเข้าสู่แขนรูปตัว V ยาว 100 กิโลเมตร ทำให้สามารถดักจับขยะได้ถึง 3 เมตรจากระดับผิวน้ำ โดยไม่ต้องออกแรงอะไรเลย และไม่สร้างความเสียหายต่อชีวิตในผิวน้ำอีกด้วย และจากนี้พร้อมจะติดตั้งเครื่องดักจับขยะที่มีใหญ่ขึ้นถึง 2 กิโลเมตรที่ประเทศญี่ปุ่น โดยจะทำให้เกิดเป็นโครงสร้างลอยน้ำจากฝีมือมนุษย์ที่ยาวที่สุดในโลก

นอกจากนี้เขายังมีความคิดในการเก็บขยะที่อยู่ก้นทะเลอีกด้วย แต่ยังคงมีการพัฒนาวิธีการเนื่องจากความกังวลในเรื่องผลกระทบต่อระบบนิเวศใต้ทะเล

สิ่งที่ Boyan ย้ำกับพวกเราคือ “การแก้ที่ดีที่สุดคือการแก้ที่ต้นทาง แก่ที่เรา แก่ที่การเลิกทิ้งตั้งแต่แรก” เพราะการตามเก็บนั้นมันยากและใช้เวลานานมาก

ข้อมูลอ้างอิง: iurban.in.th, sdthailand.com



ปลูกต้นไม้ให้ทั่วโลก

Felix Finkbeiner เด็กชายวัย 9 ปี นำเสนอเรื่อง Climate Change หน้าห้องจากการบ้านที่ครูให้ ทำให้เขาพบว่า หนึ่งชีวิตโลกที่เป็นสัตว์ที่เขาชอบกำลังจะสูญพันธุ์ และได้แรงบันดาลใจจาก Wangari Maathai นักต่อสู้ด้านสิ่งแวดล้อมชาวเคนยา ที่จัดตั้งกลุ่ม “Green Belt Movement” ด้วยการปลูกต้นไม้ในแอฟริกา เพราะเธอตระหนักว่า ต้นไม้จะมาช่วยแก้ไขปัญหาควนทุกขียากแรรันแค้นที่ชาวแอฟริกาประสบอยู่

เด็กชาย Felix จบการพรีเซนต์ว่า เราต้องทำตามเจตนารมณ์ของ Wangari และปลูกต้นไม้ 1 ล้านต้นในทุกประเทศบนโลก

หลังจากนั้นชั้นเรียนของ Felix เริ่มต้นปลูกต้นไม้ที่โรงเรียน ก่อนมีโรงเรียนอื่นปลูกตาม และได้เปิดเว็บไซต์ที่รณรงค์เรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับความนิยมสนใจจากสื่อมวลชนมากมาย จนปี 2011 Felix จึงก่อตั้ง Plant-for-the-Planet และทำให้เกิดการปลูกต้นไม้กว่า 12 พันล้านต้นทั่วโลก โดยการสนับสนุนจากทั้งรัฐบาล ภาคธุรกิจ และชุมชน

ปัจจุบัน Plant-for-the-Planet มีเครือข่ายทั่วโลก และได้ปลูกต้นไม้ไปแล้วกว่า 15.2 พันล้านต้นใน 193 ประเทศ

Felix ในวัย 20 ปี กล่าวว่า “เมื่อก่อนวัตถุประสงค์ของเราคือการช่วยให้หนึ่งชีวิตโลกยังอยู่ แต่หลังจากนั้นเราก็เข้าใจว่ามันไม่ใช่แค่การช่วยหนึ่งชีวิตโลก แต่เป็นการช่วยรักษาอนาคตของเราเอง”

ข้อมูลอ้างอิง: believe.earth, plant-for-the-planet.org

ตัวอย่างบุคคลเหล่านี้ ล้วนเป็นคนตัวเล็กที่สร้างเรื่องยิ่งใหญ่ให้ปรากฏในสังคมโลกแล้ว
ทั้งนั้น คือแรงบันดาลใจ คือตัวอย่างผู้คนที่กำลังบอกเราว่า เราไม่ได้สร้างบ้านแปงเมือง
ไปเพียงลำพัง ลงมือช่วยกันวันนี้ ด้วยความเชื่อที่ว่า

ประเทศไทยของเรา “สร้างเมืองจักรยาน” ได้