

ประเทศไทย สร้าง “เมืองจักรยาน” ได้ ฉบับผู้บริหารเมือง

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

ชื่อหนังสือ “ประเทศไทย สร้างเมืองจรัญฯได้ ฉบับผู้บริหารเมือง”
เดิน & จรัญฯ เครื่องมือพัฒนาเมืองและชุมชนสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน เมืองน่าอยู่
ชุมชนสุขภาพดี และตัวช่วยให้เมืองปรับตัว รับมือ ในช่วงวิกฤตโรคโควิด-19

จัดทำโดย มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
สนับสนุนโดย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ที่ปรึกษา คณะกรรมการมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

ผู้ร่วมถอดบทเรียน 1. อติศักดิ์ อนันตวิริยะทรัพย์ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์
2. ภัทรภาณุเดช สุทธิรัตน์ เทศบาลเมืองระนอง
3. ทรงศักดิ์ โชตินิติวัฒน์ เทศบาลตำบลพระแท่น
4. สถิตย์ มะโนสร้อย เทศบาลตำบลเวียงหนองล่อง
5. ธรรมบุญ มณีเกิด องค์การบริหารส่วนตำบลเสาช้าง
6. ภาวดี เนตรภู้องค์การบริหารส่วนตำบลดงกลาง
(อดีตผู้บริหาร)

คณะทำงาน 1. อัจฉิมา มีพริ้ง ผู้จัดการ
2. สรวิศวี โรจนกุล ประสานงาน
3. นนทนีญ์ วิบูลย์กุล ประสานงาน
4. วันทนีญ์ บุรณเจริญ สนับสนุน
5. รัตตินันท์ เสนีย์สมบัติ การเงิน

บรรณาธิการ สรัญญา โภคาลัย
บรรณาธิการต้นฉบับ บุษกร เสนากุล
พิสูจน์อักษร ณฤดี ภมร
ออกแบบรูปเล่ม momfon
เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต สัญญา วงสา

ทีมถอดบทเรียน 1. สรวิรินทร์ โภคาลัย หัวหน้าโครงการ
2. เขียวลักษณ์ ชีพสุมล หัวหน้าทีมจัดการความรู้
3. เกรียงไกร กันยะ นักจัดการความรู้
4. รัตนา ปานกลิน 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 ปีที่มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยมีบทบาททำหน้าที่เป็นผู้นำหนุนเสริมให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนในเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมาอย่างต่อเนื่อง 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	บทเรียนรู้ผู้บริหารเมือง	32
บทที่ 4	บทบาทของผู้หนุนเสริม	56
บทที่ 5	ใครคือผู้สร้างการเปลี่ยนแปลง	66

บทที่ 1

ทำไมต้อง “เดิน & จักรยาน”



ทำไมต้อง “เดิน & จักรยาน”

บทเรียนจากทั่วโลกทำให้เกิดองค์ความรู้เกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาของเมืองและชุมชนด้วยการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวัน เพื่อเดินทางถึงที่หมายหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ โดยระหว่างกระบวนการพัฒนาเมืองส่งเสริมให้เป็นเมืองที่ผู้คนออกมาเดินและใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยและสะดวกสบายนั้น สภาพแวดล้อมของเมืองและชุมชนได้รับการปรับเปลี่ยนควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในเมือง

จุดเริ่มต้นพัฒนาเมืองทุกมิติ

เนื่องจากการเดินและจักรยานเป็นการใช้พลังงานสะอาด เมื่อประชาชนหันมาเดินหรือใช้จักรยานจึงลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ลดการปล่อยมลพิษจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานฟอสซิลลงไปได้ จนสามารถแก้ไขปัญหาต่างๆ ทั้งด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม 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 และก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ที่ทำร้ายสุขภาพของมนุษย์อย่างมาก 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

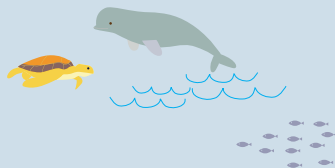


ในจีน พบว่า
มีการปล่อยมลพิษ
น้อยลง 25% และ
ลดการใช้ถ่านหิน
40%

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 เพื่อส่งเสริมให้คนใช้เส้นทางไปทำงาน แทนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

มิลาน อิตาลี

มีการปรับพื้นที่ถนนให้เป็นช่องทางจักรยาน ที่นอกจากจะลดช่วยมลพิษและความแออัดในการใช้ขนส่งสาธารณะลงแล้ว ยังช่วยให้ร้านข้างทางมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย

แคนาดา

ทำการปิดถนน 2 สาย นำมาใช้เป็นช่องทางจักรยานชั่วคราว เพื่อให้ผู้คนสามารถรักษาระยะห่างกัน และลดความเสี่ยงในการติดโรค



หลายคนที่หันมาใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการเดินทางมีมากขึ้นในช่วงโรคระบาดนี้ ซึ่งเราหวังว่าพฤติกรรมเช่นนี้จะคงอยู่ต่อไป แม้เหตุการณ์โรคระบาดจบลง

คิมเบอร์ลี นิโคลสัน นักวิจัยวิทยาศาสตร์เพื่อความยั่งยืน แห่งมหาวิทยาลัยลุนด์ ประเทศสวีเดน ได้ให้ความเห็นว่า พฤติกรรมของคนในช่วงโรคระบาดอาจนำไปสู่พฤติกรรมถาวรได้ โดยมีหลายงานวิจัยที่สนับสนุนความคิดนี้ อย่างงานวิจัย ปี 2018 ของมหาวิทยาลัยซุริค 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”

ในขณะที่การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นจุดเริ่มต้นคลี่คลาย
ปัญหาต่างๆ ของเมือง การเดินและจักรยานยังเป็นเครื่องมือในการพัฒนาเมือง
และชุมชนสู่ทิศทางการพัฒนาที่ยั่งยืน เปลี่ยนแปลงปรับปรุงไปเป็นเมืองน่าอยู่
มีเศรษฐกิจชุมชนที่มั่นคง และผู้คนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น



- เครื่องมือพัฒนาเมืองน่าอยู่

จากบทเรียนเมืองจักรยานทั่วโลก การเดิน และจักรยานกลายเป็นเครื่องมือพัฒนาเมืองที่ทรงประสิทธิภาพ พร้อมๆ กับที่สร้างความตระหนักรู้ให้กับประชาชนเห็นถึงประโยชน์ของการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทุกเมืองได้พัฒนาปรับปรุงสภาพแวดล้อมของเมืองให้สามารถเดิน และใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย 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 และน่าปั่นจักรยาน



- **เส้นทางจักรยาน** พัฒนาถนนหนทางเชื่อมโยงสถานที่ต่างๆ ให้สามารถปั่นไปได้และไปถึงด้วยระยะทางที่สั้นที่สุด ไม่ต้องยกจักรยานข้ามทางอย่างลำบาก เพื่อให้การใช้จักรยานเป็นพาหนะที่สะดวกเข้าถึงทุกสถานที่ได้จริง



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

สร้างทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน

การประสบความสำเร็จพัฒนาเป็นเมืองจักรยานได้ต้องสามารถเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในเมืองให้หันมาใช้จักรยานเดินทาง ซึ่งการจะทำให้คนในเมืองเปลี่ยนพฤติกรรมได้ต้องเริ่มจากการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการใช้จักรยาน และตระหนักถึงความสำคัญของการใช้จักรยานที่ส่งผลดีต่อตนเองและสังคม

เชื่อว่าสามารถปั่นได้อย่างปลอดภัย

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



2 เมือง
จักรยาน
ของโลก

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. รมรณรงค์ด้วยความสนุกสนาน 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 โดยเริ่มจากครูให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรในห้องเรียน จัดสภาพแวดล้อม



ภายในโรงเรียนให้เอื้อในการฝึกปั่นจักรยานของเด็กๆ 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 เริ่มจากสถานีรถไฟบางปะอินไปสิ้นสุดที่พระราชวังบางปะอิน ผ่านเข้าไปในชุมชนคลองจิก 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 ที่สันทุกสร้างคุณค่าต่อชุมชน

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

Model การขับเคลื่อนเพื่อสร้างชุมชน เมืองจักรยาน



บทที่ 3

บทเรียนรู้ผู้บริหารเมือง

ผู้บริหารเมืองกำกับทิศทางการขับเคลื่อน

การขับเคลื่อนชุมชนหรือเมืองจักรยานเกิดขึ้นได้จากความร่วมมือของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มคนที่มีวิถีการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน ภาคประชาชนและหน่วยงานรัฐที่ร่วมมือกันจัดกิจกรรมมากมายเพื่อสร้างความตระหนักชักชวนให้หันกลับมาใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน รวมถึงการทำงานวิชาการศึกษาวิจัยประเด็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการต่อยอดการขับเคลื่อนบนฐานองค์ความรู้

ในขณะเดียวกันการเข้ามาขับเคลื่อนของผู้บริหารเมืองก็ช่วยให้การกำกับทิศทางนั้นสามารถลงสู่การปฏิบัติได้อย่างง่ายและเป็นจริง เนื่องจากสามารถอยู่ในวงประชุมที่มีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการร่วมผลักดันเมืองของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นหากมีการขับเคลื่อนจากนโยบาย เพื่อให้เกิดการปฏิบัติจึงไม่ต้องผ่านหลายขั้นตอนในการดำเนินงาน (ทุกหน่วยงานรับรู้ และขับเคลื่อนลงสู่การปฏิบัติได้พร้อมกัน)

การที่ผู้บริหารเข้าร่วมเป็นผู้กำกับทิศจะเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเมืองแห่งการเดิน หรือเมืองจักรยานได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากสามารถผลักดันทั้งในระดับนโยบายให้เกิดขึ้นได้ และกำกับให้นโยบายสามารถลงสู่การปฏิบัติให้เป็นจริงได้ มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาสนับสนุน ซึ่งสิ่งเหล่านี้สามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดิน หรือการใช้จักรยานในวิถี

ในขณะเดียวกันบทบาทของผู้บริหารเมืองจึงมิใช่มีเพียงเรื่องการผลักดันให้เกิดนโยบายและจัดสรรงบประมาณเพื่อการขับเคลื่อนเท่านั้น แต่ต้องมองเห็นภาพของการขับเคลื่อนเพื่อให้ผู้คนได้ใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวันได้จริง โดยผู้บริหารเมืองสามารถสร้างความเข้าใจ เปิดพื้นที่ให้คนทุกกลุ่มได้เข้าร่วมขับเคลื่อน เอื้ออำนวยให้เกิดการหนุนเสริมกระบวนการทำงานระหว่างกันในทิศทางที่เป็นเอกภาพ เพื่อนำไปสู่การสร้างควมยั่งยืนของชุมชนหรือเมืองจักรยานได้อย่างเหมาะสม ตอบโจทย์บริบทของพื้นที่ได้ดียิ่งขึ้น

สร้างกลไกเชิงนโยบาย



การใช้กลไกเชิงนโยบายเป็นเสมือนพิมพ์เขียวในการขับเคลื่อนเมืองแห่งการเดินหรือการขี่จักรยานเพื่อให้การปฏิบัติเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การสร้างกลไกในการขับเคลื่อนเชิงนโยบายเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในแง่ของรูปธรรมที่เป็นจริง และสร้างความยั่งยืนในระยะยาว เนื่องจากการขับเคลื่อนเชิงนโยบายจะทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกระดับจะต้องดำเนินการตามนโยบายที่มี ดังนั้นการขับเคลื่อนจึงไม่เกี่ยวกับความสนใจหรือความต้องการรายบุคคล แต่เป็นการทำงานเชิงระบบที่จะต้องเป็นไปตามกลไกของนโยบายที่เกิดขึ้น

การสร้างกลไกเชิงนโยบายคือ การขับเคลื่อนให้เกิดแผนในการพัฒนา โดยกำหนดเป็นแผนหลักในการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การขับเคลื่อนให้เกิดแผน 3 ปี และถูกบรรจุเป็นแผนพัฒนาของหน่วยงาน ตัวอย่างที่เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม เช่น **เทศบาลตำบลโพธิ์ชัย อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด** ได้ขับเคลื่อนโดยผู้บริหารให้ความเห็นชอบ พร้อมกำหนดเป็นนโยบาย และชุมชนพร้อมปรับเปลี่ยนวิถีสู่การเดินหรือใช้จักรยานในการสัญจรในวิถีโดยบรรจุเข้าในแผนพัฒนาของเทศบาลตำบลโพธิ์ชัยเพื่อเป็นเครื่องมือให้ทุกฝ่ายดำเนินงาน หรือ**เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ อ.เมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์** ได้ขับเคลื่อนเรื่องนี้โดยมีเครือข่ายในพื้นที่เข้าร่วมด้วยพร้อมกับจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อร่วมดำเนินงานในรูปแบบของคณะกรรมการ และได้กำหนดในเทศบัญญัติ โดยมีงบประมาณสนับสนุนการขับเคลื่อนใน 2 ชุมชน

เป้าหมายการขับเคลื่อนชัดเจน

การขับเคลื่อนเมืองหรือชุมชนจักรยานมีเป้าหมายเพื่อให้จักรยานกลายเป็นพาหนะที่คนใช้ในการสัญจร สร้างวิถีของการเดินทางหรือการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้เกิดขึ้นจริง เกิดการใช้จักรยานในการสัญจรในระยะใกล้ สร้างความปลอดภัย สะดวกในการเข้าถึงทุกที่ และใช้จักรยานต่อไปยังระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ได้ ซึ่งผู้บริหารเมืองที่สามารถขับเคลื่อนสู่ความสำเร็จได้มีมุมมองความคิดที่ชัดเจนเกี่ยวกับเป้าหมายเหล่านี้ดังนี้



- **มุ่งใช้จักรยานให้เป็นวิถี** ไม่มองการขับเคลื่อนชุมชนหรือเมืองจักรยานเป็นกิจกรรมที่จัดเป็นวาระเพื่อให้เกิดกระแสความตื่นตัว เช่น จัดมหกรรมการเดินทางปั่นแล้วจบงาน หรือไม่เอาเรื่องนี้ไปฝากกับชมรมปั่นจักรยานที่มองการปั่นในรูปแบบการปั่นระยะไกล หรือจัดทริปท่องเที่ยวทางจักรยานเพียงอย่างเดียว แต่ผู้บริหารเมืองมองสิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดความสนใจในจักรยาน โดยใช้กิจกรรมต่างๆ และกลุ่มชมรมจักรยานมาช่วยผลักดันให้คนทั่วไปในชุมชนเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวัน



- **จักรยานเป็นวิถีเพื่อสร้างสุขภาวะ** ต้องการให้จักรยานช่วยสร้างวิถีสุขภาวะมากกว่าการปั่นแบบเป็นกิจกรรมหรือจะต้องมีอุปกรณ์แบบครบครัน ผลักดันทุกวิถีทางให้จักรยานอยู่ในวิถีชีวิตอย่างเป็นธรรมชาติและมีความยั่งยืน ส่งเสริมให้มีคนทุกวัยออกมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางในระยะไม่ไกล เช่น 3-5 กิโลเมตร โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุที่การขี่จักรยานทุกวันช่วยให้กลับมาสุขภาพแข็งแรงได้



- **คนที่จักรยานแล้วเท่** เป็นคนดูแลสิ่งแวดล้อม ดูแลสุขภาพ ต้องมีกระบวนการสร้างภาพของคนใช้จักรยานว่าเป็นผู้ที่ช่วยรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เป็นคนเท่ และใส่ใจในสุขภาพ ทำให้จักรยานเป็นเรื่องทันสมัย ไม่ใช่สิ่งตกยุค ซึ่งภาพลักษณ์ที่ดีจะทำให้คนทุกวัยหันมาใช้จักรยานกันอย่างแพร่หลาย

- **มีความปลอดภัยในการใช้จักรยาน** ผู้บริหารเมืองบริหารจัดการพื้นที่ในความรับผิดชอบทำให้คนในชุมชนรู้สึกปลอดภัยในการใช้จักรยาน มีความมั่นใจในการใช้จักรยานในการสัญจรได้จริง ทำได้หลายวิธีร่วมกัน ทั้งการทำถนนหนทางให้ปลอดภัย มีป้ายสัญญาณการจราจรเกี่ยวกับจักรยาน และออกกฎหมายข้อบังคับในการใช้ถนนร่วมกัน รวมถึงรณรงค์สร้างความตระหนักเรื่องการเคารพสิทธิในการใช้ทางร่วมกัน การมีวินัยจราจร เคารพกฎหมาย และต้องมีการเอาใจจริงเอาใจของทุกภาคส่วน เพื่อสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



ระบุพื้นที่หรือขอบเขตการทำงาน

ผู้บริหารเมืองกำหนดขอบเขตพื้นที่การทำงานเพื่อให้บริหารจัดการง่ายและชัดเจน เนื่องจากหากเป็นเมืองขนาดใหญ่การขับเคลื่อนสำหรับเมืองที่ไม่มีประสบการณ์ อาจเป็นเรื่องยาก เพราะโครงสร้างของเมืองที่ซับซ้อน ความหนาแน่นของประชากรสูง การกำหนดขอบเขตในการทำงานที่เหมาะสม เช่น การขีดกรอบพื้นที่ในการขับเคลื่อน เช่น ในเขตใด ตรอก หรือชุมชนที่เป็นพื้นที่ที่ชัดเจน พื้นที่ที่ไม่กว้างใหญ่จนเกินไปยังช่วยให้มองเห็นแนวทางการทำงานที่ชัดเจนมากขึ้นว่าในแต่ละพื้นที่ต้องดำเนินการเรื่องใด เพื่อสร้างให้เป็นพื้นที่ต้นแบบที่สามารถขยายแนวคิดให้เมืองหรือชุมชนอื่นสามารถนำแนวทางไปขับเคลื่อนให้เกิดขึ้นเป็นจริงได้

การขับเคลื่อนให้เกิดผลอาจไม่สามารถขับเคลื่อนทั้งเมืองหรือทั้งจังหวัดไปพร้อมกัน แต่การตีกรอบกำหนดขอบเขตของพื้นที่เมืองที่ต้องการพัฒนาสู่การเป็นเมืองจักรยานให้ชัดเจนในขอบเขตไม่กว้างใหญ่นักจะทำให้เห็นผลการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปธรรมได้ พื้นที่เมืองขนาดเล็กสามารถเป็นต้นแบบของการขับเคลื่อนเมืองจักรยานที่มองเห็นองค์ประกอบของการขับเคลื่อนครบถ้วน ทั้งการสร้างกลุ่มแกนนำในพื้นที่เป็นผู้ขับเคลื่อนหลัก มีกระบวนการทำงานที่เกิดการทำงานกับฐานข้อมูล สร้างการมีส่วนร่วมของคนในชุมชน หน่วยงานในท้องถิ่น และมีการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพให้เกิดความเชื่อมั่นในการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัย รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อจักรยานกับระบบการเดินทางอื่นๆ

วางกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน

การขับเคลื่อนเพื่อพัฒนาให้เกิดเมืองจักรยานให้เป็นจริงนั้น นอกจากจะต้องมีการตีกรอบพื้นที่เพื่อพัฒนากายภาพของเมืองที่เหมาะสมกับการสนับสนุนให้เกิดการเดินทาง หรือการใช้จักรยานได้จริง แต่อย่างไรก็ดีการขับเคลื่อนเมืองจักรยานไม่ใช่เรื่องง่าย และทำได้รวดเร็ว โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ การขับเคลื่อนบนความซับซ้อนของเมืองนั้นเป็นเรื่องยาก เนื่องจากการสร้างหรือเปลี่ยนวิถีของผู้คนในเมืองนั้น พร้อมกับการสร้างกายภาพ สิ่งแวดล้อมใหม่ที่เอื้อต่อการเดิน หรือใช้จักรยานก็นับเป็นเรื่องยากเช่นกัน

ดังนั้นการทำงานเรื่องเมืองจักรยานจึงอาจจะต้องมองการทำงานเป็นระยะ (Phase) ซึ่งอาจจะต้องวางจังหวะการทำงานให้ชัดเจนว่าจะต้องดำเนินการในเรื่องใหญ่ๆ เรื่องใดบ้าง และมีเรื่องใดที่ควรจะทำก่อน หลัง อย่างไร ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยให้มองเห็นการดำเนินงานที่ชัดเจน และช่วยการขับเคลื่อนนั้นสามารถเกิดขึ้นบนความเป็นจริงที่จะทำให้สำเร็จได้



สร้างกลไกขับเคลื่อนในพื้นที่

กลไกในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างความสนใจและความตระหนักจนสามารถทำให้คนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เป็นอีกองค์ประกอบสำคัญต่อผลความสำเร็จที่จะเกิดขึ้น การสร้างกลไกในการขับเคลื่อนด้วยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีตัวตนจริงทำให้มีความใกล้ชิดกับคนในพื้นที่มากกว่าส่วนท้องถิ่น ซึ่งบุคคลเหล่านั้นมีความรู้เพื่อสร้างให้เกิดชุมชนจักรยาน และมีใจมุ่งมั่นต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน กลไกในพื้นที่เป็นตัวช่วยสำคัญในการเป็นข้อต่อที่ช่วยให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นขับเคลื่อนจากนโยบายสู่การปฏิบัติจริง

โดยการดำเนินงานเพื่อสร้างกลไกการขับเคลื่อนของแต่ละพื้นที่มีความแตกต่างกัน ค้นพบว่ามียุรูปแบบของการก่อร่างสร้างกลไกในการขับเคลื่อนดังนี้

การเชื่อมโยงภาคีในพื้นที่เข้ามาเป็นกลไก

ท้องถิ่นมีการเชื่อมโยงภาคีที่หลากหลายในการทำงาน โดยเลือกภาคีที่เข้าใจภาพของเป้าหมายในการขับเคลื่อนไปในแนวทางเดียวกัน มีศักยภาพในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างชุมชนหรือเมืองจักรยานที่ช่วยตอบโจทย์ความยั่งยืน ภาคีเหล่านี้อาจเป็นกลุ่มองค์กรภาครัฐที่มีความสนใจ เช่น รพ.สต. ที่มีพันธกิจเกี่ยวกับเรื่องการสร้างเสริมสุขภาพ ซึ่งจักรยานเป็นเครื่องมือที่ดีในการสร้างสุขภาพ หรืออาจเป็นองค์กรเอกชนที่มีความสนใจเป็นพิเศษต่อเรื่องจักรยาน เช่น ชมรมจักรยานในพื้นที่ หลากหลายภาคีที่มีความต้องการที่เชื่อมโยงถึงกันได้ เป็นกลุ่มที่สามารถปรับภาพของเป้าหมายที่ต้องการขับเคลื่อนให้เป็นภาพเดียวกันได้ง่าย แล้วเข้ามาทำงานหนุนเสริมซึ่งกันและกันเพื่อเป็นกลไกสำคัญต่อการขับเคลื่อนงานในพื้นที่ให้เกิดความสำเร็จ

กลไกในรูปแบบคณะกรรมการ

ในบางพื้นที่มีการจัดตั้งคณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง มีโครงสร้าง และบทบาทในการขับเคลื่อนอย่างเป็นทางการ โดยคณะกรรมการอาจจะมาจากภาคส่วนต่างๆ ทั้งจากตัวแทนชุมชน ท้องถิ่น และหน่วยงานภาครัฐ เพื่อเข้าร่วมขับเคลื่อนในบทบาทที่แตกต่างแต่สามารถเติมเต็มซึ่งกันและกันได้ โดยคณะกรรมการอาจได้รับการสนับสนุนด้านวิชาการ ทรัพยากร หรืองบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอาจไปร่วมเป็นคณะกรรมการด้วยก็ได้

ให้ชุมชนเป็นกลไกในการเคลื่อนงานโดยผู้บริหารเมืองเป็นเพียงที่ปรึกษา

ด้วยแนวคิดในการให้ชุมชนขับเคลื่อนด้วยตนเองสร้างความยั่งยืนในชุมชน เพื่อให้ชุมชนรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของที่ได้ดำเนินการขับเคลื่อนทุกอย่างด้วยตนเอง การดำเนินงานมาจากความต้องการของคนในชุมชน โดยบทบาทของที่ปรึกษาคือการให้ข้อเสนอแนะในมุมที่ชุมชนขาด เสริมในมุมมองของงานวิชาการและองค์ความรู้หรือหนุนเสริมด้านงบประมาณในการดำเนินงาน ยกตัวอย่างตำบลดงกลาง มีประธานคือ ผู้ใหญ่บ้านและผู้นำทางธรรมชาติคอยประสานงาน และชุมชนก็สามารถขับเคลื่อนผลักดันงานไปโดยอัตโนมัติ โดยได้รับการสนับสนุนด้านต่างๆ จากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

สร้างทัศนคติที่ถูกต้อง

การสร้างทัศนคติที่ถูกต้อง เปลี่ยนภาพในใจเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยาน โดยการให้ความรู้เรื่องเมืองจักรยานอย่างถูกต้องจะทำให้การขับเคลื่อนไม่หลงทาง และเกิดความยั่งยืนในที่สุด

ภาพของ “**เมืองหรือชุมชนจักรยาน**” ที่ต้องทำให้เกิดขึ้นคือ การทำให้วิถีการสัญจรของชุมชนในระยะใกล้ๆ กลับมาใช้พลังงานสะอาดด้วยการเดินหรือการใช้จักรยาน ซึ่งปัจจุบันจักรยานยังมีภาพของความล้าสมัย ไม่มีฐานะ และเชื่องช้า การใช้รถจักรยานยนต์จึงเข้ามาแทนที่ การเปลี่ยนวิถีเพื่อจูงใจให้การใช้จักรยานกลับมาจึงเป็นเรื่องของการเปลี่ยนภาพในใจของคนในสังคมที่มีต่อการใช้จักรยาน เพื่อให้มองเห็นแง่ดี เห็นคุณค่าของการใช้จักรยานแทนจักรยานยนต์ ทั้งในเรื่องของการประหยัดค่าใช้จ่าย ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาที่ถูกกว่าพาหนะอื่นๆ เช่น มอเตอร์ไซด์ที่จะต้องซื้อเครื่องยนต์กลไกที่ราคาสูงกว่า หรือค่าที่จอดรถ และยังได้สุขภาพที่แข็งแรงยิ่งขึ้น ทั้งโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (Non-Communicable Diseases) หรือ NCDs ที่ผู้คนล้วนมีปัญหา พร้อมกับการได้ดูแลสิ่งแวดล้อมไม่ให้ถูกทำลายไปมากกว่าเดิม นอกจากนี้การใช้จักรยานยังสามารถช่วยสนับสนุนให้เศรษฐกิจชุมชนเกิดการเติบโตมากขึ้น เช่น การขนส่งด้วยจักรยานการรับส่งสินค้า Delivery ซึ่งเป็นที่นิยมในปัจจุบันนั้น สามารถใช้จักรยานแทนมอเตอร์ไซด์ หรือการส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เช่น **เทศบาลตำบลโพธิ์ชัย อ.พนมไพร จ.ร้อยเอ็ด** มีการใช้จักรยานในการส่งเสริมการท่องเที่ยวโบราณสถาน เป็นการช่วยสร้างรายได้ให้ชุมชนอีกทางหนึ่ง ภาพเหล่านี้เป็นภาพที่สามารถทำให้เกิดขึ้นได้จริง ซึ่งหากสามารถเปลี่ยนภาพในใจของการใช้จักรยาน ซึ่งหลายคนมองว่าเป็นความซ้ำซ้อนให้เป็นภาพใหม่ที่มีคุณค่าภายใต้ความซ้ำคือความปลอดภัยทั้งของผู้ใช้และผู้ใช้งานร่วมกัน ขณะเดียวกันความซ้ำทำให้มองเห็นความพิเศษของรายละเอียดรอบตัวได้ง่ายขึ้น เช่น ร้านอร่อยในตำนานที่หลบเร้นอยู่ชอกหลืบซอยเล็กๆ ที่เข้าถึงได้อย่างสะดวกด้วยจักรยานหรือการเดินเท่านั้น

กระบวนการเปลี่ยนทัศนคติของคน

เมื่อคนในชุมชนมองเห็นแง่มุมที่ดีงามจึงเริ่มเกิดการปรับเปลี่ยนทัศนคติต่อการใช้จักรยาน นำพาให้เกิดการเปลี่ยนพฤติกรรมได้ในที่สุด สำหรับกลุ่มคนที่ควรได้รับการเรียนรู้ และเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่สำคัญมีตั้งแต่กลุ่มผู้นำ ผู้บริหารที่มีส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบาย กลุ่มแกนนำที่ขับเคลื่อนเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลง และกลุ่มคนในชุมชนที่ต้องการสร้างชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้น

โดยบทเรียนสำคัญในการขับเคลื่อนเพื่อเปลี่ยนทัศนคติของผู้คนกลุ่มต่างๆ มีประเด็นสำคัญดังนี้

สร้างทัศนคติที่ถูกต้องต่อผู้บริหาร

หากผู้บริหารเมืองมีทัศนคติที่ถูกต้อง และมีภาพในใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับการใช้จักรยานในวิถีชีวิตประจำวันจะทำให้การขับเคลื่อนเชิงนโยบายมีประสิทธิภาพจนสร้างการเปลี่ยนแปลงที่เห็นเป็นรูปธรรม เกิดการขับเคลื่อนในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกัน มีการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย จนประชาชนเกิดความมั่นใจในการใช้จักรยาน



การปลูกฝังการใช้จักรยานตั้งแต่เด็ก

การเปลี่ยนทัศนคติผู้ใหญ่เป็นเรื่องยากมาก ดังนั้นการทำงานกับกลุ่มเด็กที่ไม่มีกำแพงในใจ ปลูกฝังให้เห็นคุณค่าของการใช้จักรยาน ตั้งแต่วัยเยาว์โดยสร้างวิถีการใช้จักรยานให้ติดตัวไปตั้งแต่เด็กจะช่วยให้ชุมชนจักรยานมีความยั่งยืนต่อไปในอนาคต

สร้างจิตสำนึกของการใช้จักรยานให้เกิดขึ้นกับคนในชุมชน

บูรณาการทุกกิจกรรมในชุมชนเพื่อให้ทุกคนเข้าใจถึงความสำคัญของการใช้จักรยาน ที่ไม่ใช่แค่เพียงปั่นออกกำลังกายหรือการท่องเที่ยว แต่เป็นการใช้จนเป็นวิถี โดยการสร้างพื้นที่สร้างสรรค์ให้เกิดขึ้นในชุมชน เริ่มจากการเปลี่ยนวิธีคิดว่าถนนเป็นของรถ แล้วจักรยานหรือคนเดินเท้าต้องคอยหลบ แต่ท้องถนนเป็นของทุกคน ทุกยานพาหนะมีสิทธิใช้อย่างสบายใจ สร้างจิตสำนึกวินัยจราจรนำไปสู่การมีวินัยเรื่องอื่นในการอยู่ร่วมกัน และใช้พื้นที่สาธารณะร่วมกันอย่างเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน รวมถึงการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างที่ดีระหว่างคนในชุมชนจนเกิดความเห็นอกเห็นใจ รู้จักการแบ่งปันเพื่อให้ทุกคนสามารถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างเท่าเทียม และคำนึงถึงความปลอดภัยของพาหนะทุกชนิดทั้งจักรยานและคนเดินเท้า

สร้างกิจกรรมกระตุ้นการใช้จักรยาน

ใช้กิจกรรมเป็นเครื่องมือกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนมาสู่วิถีจักรยานให้เป็นวิถีใหม่ของชุมชน โดยตระหนักเสมอว่าการเปลี่ยนพฤติกรรมต้องการเวลาและความต่อเนื่องในการดำเนินการ ดังนั้นการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างกระแสเป็นเพียงหนึ่งในกระบวนการทำงานทั้งหมดที่ต้องทำอย่างต่อเนื่องเพื่อตอกย้ำให้คนในชุมชนหรือสังคมเห็นความสำคัญ มีทั้งกิจกรรมที่กระตุ้นการใช้จักรยาน และกิจกรรมการเสริมแรงเพื่อให้เกิดการใช้จักรยานมากขึ้น

โดยมีบทเรียนที่เป็นตัวอย่างของการจัดกิจกรรมดังนี้

- **การผนวกการใช้จักรยานในการปฏิบัติการกิจ** เช่น อบต.ดงกลาง ได้นำการขี่จักรยานเป็นเครื่องมือในการปฏิบัติการกิจของอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ที่ต้องออกเยี่ยมผู้ป่วยในหมู่บ้าน จัดกิจกรรมให้ชาวบ้านปั่นรถจักรยานไปเยี่ยมผู้ป่วยร่วมกับกลุ่ม อสม. รวมถึงขับเคลื่อนร่วมกับวัดที่มีการตักบาตรตอนเช้าของทุกวันอาทิตย์ ชวนชาวบ้านและอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านนำอาหารแห้งที่มีคนบริจาคให้กับทางวัดมาจัดทำเป็นถุงของขวัญเล็กๆ เพื่อไปเยี่ยมผู้พิการ ผู้สูงอายุ หรือผู้ป่วยติดเตียง



- **กิจกรรมรณรงค์เพื่อส่งเสริมเชิญชวนให้เกิดการปั่นจักรยานมากยิ่งขึ้น** ยกตัวอย่างชุมชนตำบลดงกลางที่แกนนำได้แสวงหาความร่วมมือพูดคุยกับผู้นำชุมชน ผู้ใหญ่บ้าน เพื่อเชิญชวนให้ชาวบ้านหันมาปั่นจักรยาน จัดกิจกรรมรณรงค์ปั่นไปด้วยกัน เช่น ปั่นไปตลาด หรือจัดกิจกรรมสร้างเครือข่ายระหว่างหมู่บ้าน มีการรวมกลุ่มปั่นจักรยานไปเยี่ยมสถานที่ในตำบลใกล้เคียง จัดเส้นทางปั่นให้เหมาะกับคน 3 วัยคือ ผู้สูงอายุ ผู้ใหญ่ และเด็ก เยาวชน ที่มาร่วมกันปั่นจักรยานเพื่อไปเยี่ยมสถานที่ต่างๆ ด้วยกัน

- **การเสริมแรงเพื่อกระตุ้นให้เกิดการขี่จักรยานที่มากขึ้น** การเสริมแรงอาจเป็นการได้สิทธิพิเศษบางอย่าง หรือการให้รางวัล เช่น การได้สิทธิตรวจสุขภาพฟรีหากใช้จักรยานแทนการใช้จักรยานยนต์ หรือการสะสมคะแนนในการขี่จักรยานเพื่อรับรางวัล รวมถึงการให้เกียรติบัตรเชิดชูเสริมกำลังใจ เช่น การมอบประกาศนียบัตรให้กับผู้สูงอายุที่อายุมากที่สุดและเด็กที่มีอายุน้อยที่สุดในการเข้าร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานได้ในระยะทาง 10 กว่ากิโลเมตร หรือการจัดทำระบบให้คะแนนหากปั่นจักรยานไปซื้อของตามร้านต่างๆ ให้ร้านค้าจดคะแนนหรือติดสติ๊กเกอร์บันทึกลงในสมุดให้เมื่อครบ 1 ปีอาจมีการให้ของขวัญสำหรับคนที่ได้คะแนนสูงสุด เป็นต้น

เหล่านี้เป็นเพียงตัวอย่างของการจัดกิจกรรมกระตุ้นความสนใจและเสริมแรง ซึ่งแต่ละพื้นที่สามารถพัฒนากิจกรรมที่เหมาะสมกับบริบทของตนเองได้อย่างสร้างสรรค์ได้เต็มที่



สนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวก

ในการสร้างวัฒนธรรมจักรยานให้เกิดขึ้นจริงในชุมชน การสร้างความตระหนักหรือกระตุ้นให้เห็นความสำคัญอย่างต่อเนื่องอาจยังไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้จักรยาน หากไม่มีสภาพแวดล้อมที่เอื้อให้เกิดความรู้สึกมั่นใจ หรือก้าวข้ามอุปสรรคเพื่อปรับตัวมาสู่การใช้จักรยาน ดังนั้นการสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อให้เกิดการใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ทำให้คนในเมืองหรือในชุมชนเกิดความสะดวกในการใช้จักรยานจะทำให้คนตัดสินใจเปลี่ยนได้ง่ายขึ้น

โดยการสนับสนุนเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับชุมชนประกอบด้วยสิ่งที่สำคัญดังนี้



- **ความปลอดภัย** การพัฒนาเส้นทางที่สามารถสร้างความมั่นใจในการขี่ หรือการใช้เส้นทางนั้นได้อย่างปลอดภัย



- **เส้นทางที่เชื่อมโยง** การกำหนดเส้นทางจักรยานให้สามารถเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ สร้างความสะดวกในการขี่



- **ป้ายสัญลักษณ์จักรยาน** การมีป้ายหรือสัญลักษณ์เตือนเพื่อให้สามารถใช้ถนนร่วมกันได้อย่างปลอดภัย เช่น ป้ายจำกัดความเร็วหรือป้ายบอกว่าเป็นเส้นทางจักรยานใช้ร่วมกับพาหนะอื่นๆ



- **การพัฒนาระบบความช่วยเหลือ** เพื่ออำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน เช่น กลุ่มซ่อมจักรยานในชุมชน เป็นต้น

ในการพัฒนาสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เอื้อต่อการใช้จักรยาน ผู้บริหารเมืองต้องแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ท้องถิ่นออกไป ทำ MOU กับทางหลวงชนบทในการพัฒนาไหล่ทางเพื่อใช้เป็นทางจักรยาน การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ป้ายกำหนดความเร็วในพื้นที่ชุมชน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ป้ายทางจักรยาน ป้ายบอกการเข้าเขตชุมชนโปรดใช้ความระมัดระวัง หรือป้ายไฟตัวอักษรวิ่งเตือนในเขตชุมชนโปรดลดความเร็ว โดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอาจใช้งบประมาณของท้องถิ่นหรือบูรณาการงบประมาณร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่ดูแลโครงสร้างพื้นฐานภายในพื้นที่

เก็บผลการเปลี่ยนแปลง

การเก็บข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเป็นอีกหนึ่งเครื่องมือที่ทำให้การขับเคลื่อนเกิดผลสำเร็จยิ่งขึ้น เป็นกระบวนการสำคัญแต่มีถูกมองข้ามเสมอ โดยควรเป็นการเก็บข้อมูลถึงผลเชิงประจักษ์ที่เกิดขึ้น ประโยชน์ของการเปลี่ยนวิถีมาสู่การขี่จักรยาน เช่น การติดตามสุขภาพของกลุ่มเป้าหมายหลังจากการเปลี่ยนมาใช้รถจักรยาน การตรวจวัดค่าความดัน เบาหวาน น้ำตาลในเลือดลดลงหรือไม่ ข้อมูลเหล่านี้ทำให้คนอื่นๆ เมื่อเห็นผู้ใช้รถจักรยานแล้วมีสุขภาพที่ดีขึ้นสามารถเป็นตัวอย่างเชิงประจักษ์ให้คนอื่นทำตามได้ การเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้อย่างชัดเจนจะเป็นแรงจูงใจอย่างดีให้เกิดการตัดสินใจทำตาม

นอกจากนี้ยังสามารถใช้ข้อมูลนั้นมาต่อยอดสร้างกระบวนการที่ตอบสนองต่อความต้องการของคนในพื้นที่ได้มากยิ่งขึ้น ดังนั้นในกระบวนการขับเคลื่อนเมืองจักรยาน การสร้างกิจกรรมกระตุ้นให้เกิดความตื่นตัวควรทำควบคู่ไปกับการเก็บข้อมูลที่แสดงผลการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาเป็นข้อพิสูจน์ให้เห็นว่ากิจกรรมที่ได้ดำเนินการมานั้นมีประโยชน์เกิดขึ้นจริง

เชื่อมภาคีเครือข่าย

การทำงานขับเคลื่อนเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงนั้นการทำงานเพียงกลุ่มเดียวอาจไม่เพียงพอ การเชื่อมประสานภาคีต่างๆ จะช่วยให้ข้ามผ่านอุปสรรคที่เกิดขึ้น ซึ่งในการเชื่อมประสานเครือข่ายนั้นแต่ละพื้นที่มีบริบทไม่เหมือนกัน บางพื้นที่อาจมีเครือข่ายที่กว้างขวางสามารถเชื่อมโยงโน้มน้าวคนในชุมชนได้ หรือบางพื้นที่มีภาคีที่ช่วยเหลือเชิงประเด็นให้การขับเคลื่อนเมืองหรือชุมชนจักรยานมีความน่าสนใจยิ่งขึ้น

บทเรียนของการเชื่อมภาคีเครือข่ายเข้ามาช่วยเหลือให้การขับเคลื่อนเกิดความสะดวกมากยิ่งขึ้นมีหลายรูปแบบ เช่น บางพื้นที่มีวัดและชุมชนเป็นศูนย์กลางในการประสานให้ทุกหน่วยงานให้ความร่วมมืออำนวยความสะดวกในการขับเคลื่อนอย่างสร้างสรรค์ บางพื้นที่มีโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ร่วมมือกันสร้างแรงจูงใจและเป็นตัวอย่างในการใช้จักรยานในการเดินทางสัญจรภายในชุมชน เป็นต้น



ทำข้อตกลงการขับเคลื่อน (MOU: Memorandum of Understanding)

การทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือหรือความเข้าใจในการขับเคลื่อน (MOU) ร่วมกับหน่วยงานต่างๆ โดยเน้นองค์กรที่จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนในพื้นที่ทำให้การขับเคลื่อนงานมีน้ำหนักขึ้นมา มีความเป็นทางการหนักแน่นจริงจังยิ่งขึ้น รวมทั้งทำให้เห็นบทบาทในการขับเคลื่อนร่วมกันของแต่ละหน่วยงานชัดเจนยิ่งขึ้น ทำให้หน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนที่ร่วมลงนามข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ต้องตระหนักในความสำคัญของการขับเคลื่อนอย่างจริงจัง ยกตัวอย่าง ชุมชนตำบลดงกลางมีเครือข่าย 11 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้เชิญผู้ว่าราชการจังหวัดมาเป็นประธานและลงนามความร่วมมือ (MOU) ร่วมกับ 11 องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

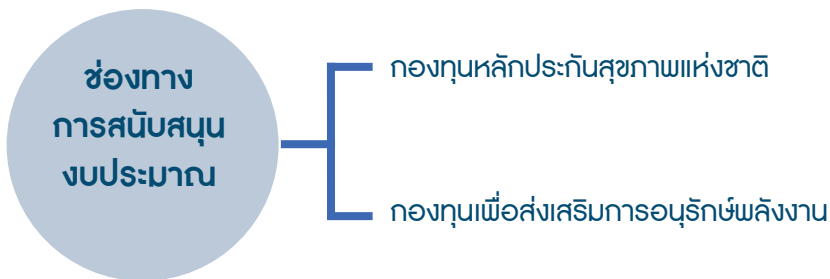
โดยหลังจากลงนามความร่วมมือ (MOU) แล้วควรมีการกำหนดแนวทางการดำเนินงานมีข้อตกลงอย่างเป็นทางการและกำหนดบทบาทในการขับเคลื่อนที่หนุนเสริมซึ่งกันและกัน เช่น ข้าราชการต้องเป็นต้นแบบในการใช้จักรยานเพื่อเดินทางมาทำงานในพื้นที่ คุณครูหรือบุคลากรของโรงเรียนต้องส่งเสริมให้นักเรียนปั่นจักรยานไปโรงเรียน หรือโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ก็ต้องส่งเสริมอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ใช้จักรยานในการทำกิจกรรมภารกิจของ อสม. เป็นต้น

MOU



บูรณาการแหล่งงบประมาณ

งบประมาณเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนการได้มาซึ่งงบประมาณในแต่ละพื้นที่ อาจไม่ง่ายดายแม้เป็นหน่วยงานท้องถิ่นก็ตาม โดยเฉพาะหากเป็นโครงการที่ไม่มีงบประมาณตั้งรอ หรือมีข้อบัญญัติไว้ อย่างไรก็ตามมีบทเรียนของช่องทางการสนับสนุนงบประมาณที่ผู้บริหารเมืองสามารถทำได้ดังนี้



กองทุนหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ



กองทุนหลักประกันสุขภาพของตำบลเน้นกิจกรรมการขับเคลื่อนเพื่อสร้างสุขภาพที่ดี ดังนั้นท้องถิ่นสามารถขับเคลื่อนแต่ละแผนงานโดยนำเรื่องจักรยานเข้ามาเชื่อมโยงกับเรื่องการเสริมสร้างสุขภาพ สามารถจัดทำโครงการเพื่อของบประมาณในแต่ละปีได้ โดยกองทุนฯ มีกรอบงบประมาณสนับสนุนในแต่ละพื้นที่ 45 บาทต่อคน รายละเอียดของการเสนอโครงการที่สำคัญคือ การจัดทำฐานข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบให้เห็นความเปลี่ยนแปลงในเรื่องสุขภาพอย่างชัดเจนในการทำกิจกรรมการปั่นจักรยานที่ผ่านมาจะเป็นข้อมูลที่ทำให้โครงการมีน้ำหนักและมีความคุ้มค่าในการให้ทุนสนับสนุน

กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน



กองทุนนี้เป็นกองทุนของกระทรวงพลังงาน มีวัตถุประสงค์ที่จะสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการอนุรักษ์พลังงาน หรือการป้องกันและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการใช้ทรัพยากรพลังงาน โดยสนับสนุนให้หน่วยงาน องค์กรภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือองค์กรเอกชนที่เป็นนิติบุคคล ซึ่งสามารถเป็นอีกหนึ่งแหล่งทุนที่หน่วยงานขับเคลื่อนเมืองสามารถนำงบประมาณมาสนับสนุนในการขับเคลื่อนเมืองได้

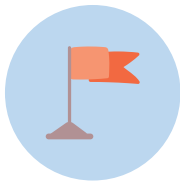
แผนเทศบาล

การได้งบประมาณจากท้องถิ่นเป็นเรื่องที่จะต้องดำเนินงานตามกรอบ ในการพิจารณาแผนเทศบาลโดยเฉพาะในช่วงการจัดทำแผน 5 ปี หากการขับเคลื่อนเรื่อง จักรยานสามารถบรรจุเข้าแผนได้จะทำให้มีงบประมาณในการดำเนินงานอย่างแน่นอน ซึ่งกระบวนการในการผลักดันบรรจุเรื่องเข้าแผนมีบทเรียนในการขับเคลื่อนที่สำคัญคือ

- **การจูงใจ**ให้นายกเทศมนตรี ผู้บริหารท้องถิ่นเห็นความสำคัญ เช่น การเข้าร่วมกิจกรรมที่ส่วนท้องถิ่นจัด และเสนอความคิดเรื่องจักรยานเข้าสู่การพิจารณา โดยชูประเด็นเรื่องการได้รับประโยชน์ของคนส่วนใหญ่ในชุมชน
- **การมีข้อมูลเชิงประจักษ์**ที่ทำให้เห็นว่าการขับเคลื่อนเรื่องจักรยานไม่ใช่เรื่องงานมหกรรมรวมพลคนมาวิ่งอย่างเดียว แต่ผลที่ได้มีทั้งในแง่สุขภาพของคนในท้องถิ่น การลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล และเชื่อมโยงสู่การได้รับเสียงสนับสนุนจากประชาชนหากโครงการประสบผลสำเร็จ ข้อมูลเหล่านี้จะทำให้ผู้นำท้องถิ่นเกิดความสนใจและมองเห็นประเด็นในการขับเคลื่อนมากยิ่งขึ้น

หน่วยงานเอกชนในพื้นที่

นอกจากหน่วยงานภาครัฐแล้ว หน่วยงานที่สามารถดำเนินการเพื่อขอรับการสนับสนุนที่ต้องการยังมีหน่วยงานเอกชนที่อยู่ในพื้นที่ ซึ่งองค์กรเอกชนต่างๆ จะมีส่วนงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการรับผิดชอบทางสังคมของหน่วยงาน ดังนั้นหน่วยงานเหล่านี้อาจเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่สามารถเข้าร่วมสนับสนุนการขับเคลื่อนเมืองการเดินหรือจักรยานได้ เช่น การขับเคลื่อนของเทศบาลเมืองระนอง ซึ่งมีบริษัท ปตท.สผ. อยู่ในพื้นที่ และได้ให้ความร่วมมือในการสนับสนุนป้ายสัญลักษณ์จราจรหรือโรงงานน้ำตาลที่เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์มีการสนับสนุนงบประมาณเรื่องการลดพลังงานให้ชุมชน โดยเปิดโอกาสให้ชุมชนทำโครงการเพื่อของบประมาณสนับสนุนได้



ปัจจัยความสำเร็จ

ปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้ผู้บริหารเมืองสามารถขับเคลื่อนสร้างเมืองหรือชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นจริง

1. ความมุ่งมั่น ตั้งใจ และความเชื่อมั่นของผู้ขับเคลื่อน หลอมรวมเป็นพลังในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างให้จักรยานเข้ามาสู่วิถีประจำวันของคนในชุมชน หรือในเมือง
2. การทำเป็นต้นแบบให้คนอื่นจริง การทำเป็นตัวอย่างให้เห็น การเป็นต้นแบบให้ประชาชนมองเห็นแนวทางการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่เป็นวิถีโดยธรรมชาติ จนทำให้เกิดความเชื่อมั่นว่าทุกคนสามารถทำได้จริงในชีวิตปกติแต่ละวัน

3. ผู้นำองค์กรเห็นความสำคัญ ทั้งในส่วนของผู้ปกครองปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานราชการ หรือองค์กรต่างๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องเห็นความสำคัญของการขับเคลื่อน และอำนวยความสะดวกในการขับเคลื่อนตามบทบาทขององค์กรอย่างเต็มที่

4. สอดคล้องกับวิถีชุมชน การดำเนินงานขับเคลื่อนในเรื่องนี้จะต้องเริ่มต้นจากการประเมินถึงวิธีการที่มีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตของชุมชน เช่น เป็นบริบทที่สามารถเดิน หรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้จริง เช่น ร้านค้าประจำไม่ไกลจากบ้านมากนัก ปัจจัยนี้จะช่วยให้เป็นจริงได้มากขึ้น และสอดคล้องกับการใช้ชีวิตของคนในชุมชน ที่จะทำให้อันคนในชุมชนสามารถเปลี่ยนวิถีได้ไม่ยากนัก และไม่ต้องเปลี่ยนวิถีชีวิตประจำวันแบบก้าวกระโดด ซึ่งจะทำให้การขับเคลื่อนที่เป็นจริงเกิดขึ้นได้

5. ความต่อเนื่องในการดำเนินกิจกรรม การขับเคลื่อนเมืองหรือชุมชนจักรยานเกี่ยวข้องกับการสร้างทัศนคติใหม่เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ดังนั้นความต่อเนื่องจะช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมสามารถเป็นจริงขึ้นมาได้

6. การเชื่อมโยงภาคีเครือข่าย เพื่อให้สามารถขยายขอบเขตของการสนับสนุนเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงได้มากยิ่งขึ้น ทำให้คนในชุมชนทุกกลุ่มหันมาใส่ใจในการร่วมขับเคลื่อนอย่างจริงจัง

7. การบูรณาการเข้ากับงานที่ดำเนินการอยู่ การเชื่อมประเด็นเรื่องการเดินทางและการใช้จักรยานเข้ากับบทบาทภารกิจที่ดำเนินการอยู่แล้ว โดยไม่สร้างงานใหม่ที่เป็นภาระในการทำงานเพิ่มมากเกินไป แต่ทำให้การขับเคลื่อนเรื่องนี้เข้าไปหนุนเสริมบทบาทที่องค์กรต้องดำเนินการอยู่แล้วให้เกิดผลสำเร็จยิ่งขึ้น

8. การสร้างระบบสนับสนุนรองรับการใช้จักรยานที่เป็นจริง การจะขับเคลื่อนเมืองแห่งการเดิน หรือจักรยานนั้นจะต้องเอื้อให้ผู้เข้าร่วมใช้ต้นทุนในการเข้าร่วมต่ำ หรือน้อยที่สุด เพื่อให้การเปลี่ยนวิธีนั้นไม่ยากจนเกินไป สิ่งที่จะช่วยได้คือ การพัฒนาให้เกิดระบบสนับสนุนการใช้จักรยานที่เป็นจริง เช่น การทำให้จักรยานมีราคาที่ถูกลง เช่นการขอความร่วมมือกับสถานประกอบการในการดูแลเรื่องราคาของจักรยาน (ซึ่งที่สุดแล้วจะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถขายสินค้าได้มากขึ้น) หรือการมีร้านซ่อมจักรยานที่เพียงพอ



นอกจากนี้ระบบการสนับสนุนอาจจะเป็นในลักษณะของกองทุนจักรยานที่สามารถทำให้คนที่ขาดแคลนจักรยานสามารถเข้าถึงการเป็นเจ้าของจักรยานได้โดยไม่ยากเกินกว่าที่จะเข้าถึงได้โดยกองทุนนี้สามารถเป็นทั้งกองทุนที่ให้กู้ยืมเพื่อซื้อจักรยาน หรือให้การช่วยเหลือ จัดสรรจักรยานให้กับผู้ที่ขาดแคลน ก็จะสามารถขับเคลื่อนให้การขับเคลื่อนเกิดขึ้นจริงได้

บทเรียนการขับเคลื่อนเมืองจักรยานสำหรับผู้บริหารเมือง

เป้าหมายการขับเคลื่อน

1. ใช้จักรยานให้เป็นวิถี
(คนทุกวัยในชีวิตประจำวัน
เป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง)

2. จักรยานเป็นวิถี
เพื่อสร้างสุขภาวะ



3. คนขี่จักรยาน
แล้วเท่า เป็นคน
ดูแลสิ่งแวดล้อม
ดูแลสุขภาพ

4. มีความปลอดภัย
ในการใช้จักรยาน



การระบุพื้นที่
ขอบเขตการทำงาน



สร้างกลไกในการขับเคลื่อน

สร้างทัศนคติที่ถูกต้อง
และให้ความรู้เรื่องเมืองจักรยาน

ส่งเสริมให้เกิด
Facilities
รองรับ



จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้



- ● เก็บผลการขับเคลื่อนเพื่อเปรียบเทียบ
- ● เชื่อมภาคีเครือข่าย
- ● ทำข้อตกลง ทำความร่วมมือ

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
ท้องถิ่นมีความหมายสำคัญที่จะทำให้การขับเคลื่อนได้รับความร่วมมือ
และผลักดันไปสู่ความยั่งยืนได้ การเชื่อมภาคีจึงเป็นปัจจัยสำคัญ
ที่เกื้อหนุนให้แกนนำสามารถก้าวข้ามข้อจำกัดในการขับเคลื่อนงานไปได้

โดยองค์ประกอบสำคัญของภาคีเครือข่ายประกอบด้วย 4 ส่วน
ที่ควรสร้างการมีส่วนร่วมให้เกิดขึ้น ได้แก่



การจัดการความรู้ในโครงการ

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้ดำเนินการจัดกระบวนการแลกเปลี่ยนประสบการณ์เพื่อถอดบทเรียนของการดำเนินงานที่ผ่านมา ซึ่งเป็นบทเรียนในการพัฒนาการดำเนินงานและยังสามารถเป็นบทเรียนสำคัญในการขยายพื้นที่สร้างเมืองหรือชุมชนจักรยานให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืนต่อไป โดยต่อยอดจากองค์ความรู้ที่ได้จากการทำงานมาอย่างต่อเนื่อง

โดยรูปแบบในการดำเนินงานเพื่อจัดการความรู้มีหลากหลายรูปแบบ อาทิ

เวทีเรียนรู้

ถอดบทเรียนระหว่าง
คนทำงาน เพื่อสร้างพื้นที่
ของการแลกเปลี่ยน
เรียนรู้ และสรุปบทเรียน
ระหว่างกัน

Forum

งานวิชาการ
เรื่องการเดินทางและจักรยาน
เพื่อเป็นพื้นที่
ของการเพิ่มเติมความรู้
จากผลการศึกษาวิจัย
ให้กับคนทำงาน

การคืนข้อมูล

ส่งมอบข้อมูล
ผลการศึกษาวิจัยให้กับพื้นที่
เพื่อให้พื้นที่ได้มองเห็นประเด็นสำคัญ
ฐานทุนที่ดี และสร้างความตระหนักถึง
ความสำคัญในการขับเคลื่อน
เพื่อเปลี่ยนวิถีสู่การเดินทางและการใช้
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 การมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้นำจนสามารถทำให้อำนาจมีความตระหนักในเรื่องนี้ การมีงานวิจัยเพื่อรองรับและสร้างความน่าเชื่อถือ และการเข้าใจกฎหมายที่เป็นช่องทางในการขับเคลื่อนเพื่อสร้างนโยบาย เช่น เทศบัญญัติที่สามารถผลักดันให้มีงบประมาณในการดำเนินงานในพื้นที่ได้



บทบาทมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยเน้นสนับสนุนให้เกิดการผลักดันนโยบายในพื้นที่ให้มากขึ้น โดยการเข้าไปเชื่อมประสานกับหน่วยงานท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นเทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อสร้างความเข้าใจและตระหนักในความสำคัญของการเดินหรือใช้จักรยานให้กับผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และพร้อมกันนั้นยังได้เชื่อมประสานสถาบันการศึกษาในท้องถิ่นในการสร้างงานวิจัยในหัวข้อที่สัมพันธ์กับความสนใจของผู้ปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้เห็นประโยชน์จนสามารถผลักดันให้การเดินและจักรยานเข้าไปอยู่ในนโยบายของท้องถิ่นได้จริง



กระบวนการทำงานวิจัยเพื่อจัดการความรู้

การทำงานวิจัยเป็นอีกส่วนหนึ่งที่ช่วยให้การขับเคลื่อนชุมชนหรือเมืองจักรยานเป็นจริงขึ้นมาได้ โดยมีเป้าหมายในการจัดการความรู้เพื่อให้ข้อมูล หรือความต้องการในการดำเนินงานมีความน่าเชื่อถือ แล้วนำเสนอข้อมูลให้เข้าถึงผู้คน เพื่อให้ง่ายต่อการโน้มน้าวใจจนผู้คนปรับเปลี่ยนทัศนคติ ตระหนักถึงความสำคัญในการเปลี่ยนวิถีมาสู่การเดินทางหรือการใช้จักรยานให้เป็นทางเลือกในการสัญจรภายในชุมชน

บทบาทของมูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย ในการสร้างองค์ความรู้ของเมืองหรือชุมชนจักรยาน มูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทยได้ทำหน้าที่เชื่อมประสานหน่วยงานการศึกษาในท้องถิ่น 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 ซึ่งแน่นอนว่าย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแถบนั้น 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 หรือหากภาครัฐยอมเข้ามาเป็นตัวตั้งตัวตีก็ยิ่งดีเข้าไปใหญ่

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 แต่ยังเปิดอบรมการซ่อมจักรยานฟรีให้กับคนในชุมชน ไม่ใช่แค่ช่วยให้คนได้รู้จักดูแลจักรยานของตัวเอง แต่ยังช่วยสร้างงานให้กับคนไร้บ้านให้ได้มีทักษะ และไปประกอบอาชีพต่อไปอีกด้วย

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

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



Bye Bye Plastic

เมลาลตี และอิซาเบล วิจเซน (Melati and Isabel Wijsen) สองสาวพี่น้องแห่งเกาะบาห์ลี ที่เติบโตและเห็นสภาพขยะพลาสติกที่พบได้ทั่วเกาะ และ 95% ของขยะพลาสติกในบาห์ลีถูกทิ้งหลังจากใช้เพียงครั้งเดียว

อิซาเบลเล่าว่า “เมื่อเราลงเล่นน้ำ ก็รู้สึกถึงถุงพลาสติกที่มักจะมาพันอยู่รอบขา หรือเวลาเราไปที่ชายหาดก็จะเจอขยะที่ถูกน้ำพัดมาเต็มหาดไปหมด โดยเฉพาะขยะพลาสติกมากมาย แล้วเราก็มักจะบ่นกันว่า เมื่อไหร่จะมีใครทำอะไรบ้าง แต่เราก็คพบว่าไม่ต้องรอใคร แต่เราทำเองได้เลย”

จากจุดนั้น สองพี่น้องที่มีอายุ 12 และ 10 ปี ก็ริเริ่มแคมเปญที่จะกำจัดขยะพลาสติกออกจากบาห์ลี และเดินสายรณรงค์ที่โรงเรียน ตลาด และงานเทศกาล และจัดงานในการเก็บขยะที่ชายหาด พวกเขาไปไกลถึงอดอาหารประท้วงการแบนพลาสติก จนนายกเทศมนตรียอมให้พวกเขาเข้าพบและสานต่อการแบนการใช้พลาสติกในบาห์ลี ปัจจุบันบาห์ลีมีการรณรงค์แบนการใช้ถุงพลาสติกอย่างกว้างขวาง

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 ต้นไม้จะมาช่วยแก้ไขปัญหาคความทุกข์ยากแร้นแค้นที่ชาวแอฟริกาประสบอยู่

เด็กชาย Felix จบการพีธีเชนตร์ว่า เราต้องทำตามเจตนารมณ์ของ Wangari และปลูกต้นไม้ 1 ล้านต้นในทุกประเทศบนโลก

หลังจากนั้นชั้นเรียนของ Felix เริ่มต้นปลูกต้นไม้ที่โรงเรียน ก่อนมีโรงเรียนอื่นปลูกตาม และได้เปิดเว็บไซต์ที่รณรงค์เรื่องสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้รับความนิยมจากสื่อมวลชนมากมาย 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