

ประเทศไทย สร้าง “เมืองจักรยาน” ได้

ฉบับผู้บริหารองค์กร สำนักงาน

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

ชื่อหนังสือ	“ประเทศไทย สร้างเมืองจักรยานได้ ฉบับผู้บริหารองค์กร สำนักงาน” เดิน & จักรยาน เครื่องมือพัฒนาเมืองและชุมชนสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน เมืองน่าอยู่ ชุมชนสุขภาพดี และตัวช่วยให้เมืองปรับตัว รับมือ ในช่วงวิกฤตโรคโควิด-19	
จัดทำโดย	มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย	
สนับสนุนโดย	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)	
ที่ปรึกษา	คณะกรรมการมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย	
ผู้ร่วมถอดบทเรียน	1. สุนทร เทพวิวัฒน์ 2. พงษ์อนันต์ แดงหนอแดง 3. กัลยา พรหมปาน 4. ณัฐภัตต์วัณศ์ มะโนทน 5. เพ็ญทิศา สารบุตร 6. ภาธร ผู้พัฒน์	รพ.สมเด็จพระบรมราชินีนาถ ณ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา รพ.สมเด็จพระบรมราชินีนาถ ณ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา รพ.สต.หนองกระดัง รพ.สต.หนองกระดัง รพ.สต.โคกเพชร บริษัท รัชนีการ แมเนจเม้นท์ จำกัด
คณะทำงาน	1. อัจจิมา มีพริ้ง 2. สรวิศดี โรจนกุล 3. นนทนีย์ วิบูลย์กุล 4. วันทนีย์ บุรณ์เจริญ 5. รัตตินันท์ เสนีย์สมบัติ	ผู้จัดการ ประสานงาน ประสานงาน สนับสนุน การเงิน
บรรณาธิการ	สรัญญา โภคาลัย	
บรรณาธิการต้นฉบับ	บุษกร เสนากุล	
พิสูจน์อักษร	ณฤดี ภมร	
ออกแบบรูปเล่ม	momfon	
เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต	สัณญา วงสา	
ทีมถอดบทเรียน	1. สรวิรินทร์ โภคาลัย 2. ยาวลักษณ์ ชีพสุมล 3. เกรียงไกร กันยะ 4. รัตนา ปานกลิน	หัวหน้าโครงการ หัวหน้าทีมจัดการความรู้ นักจัดการความรู้ นักจัดการความรู้
ดำเนินการผลิตโดย	กล้าก้าวทีม (email:klakaoteam@gmail.com)	
แยกสีและพิมพ์ที่	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พีเอ็นเอสครีเอชั่น	

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

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย จึงได้จัดเวทีถอดบทเรียนกับกลุ่มเป้าหมาย ผู้เป็นแกนนำขับเคลื่อนจนประสบความสำเร็จ 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	บทเรียนรู้ผู้บริหารองค์กร สำนักงาน	32
บทที่ 4	บทบาทของผู้หนุนเสริม	50
บทที่ 5	ใครคือผู้สร้างการเปลี่ยนแปลง	60

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

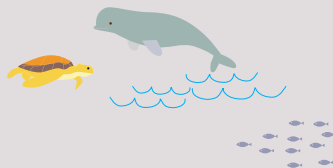


ในจีน พบว่า
มีการปล่อยมลพิษ
น้อยลง 25% และ
ลดการใช้ถ่านหิน
40%

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 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 ก็จะช่วยตอบใจหทัยความยั่งยืนได้อย่างที่หลายคนคาดไม่ถึงทีเดียว 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

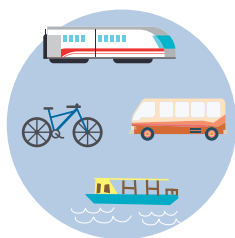
เมื่อมีโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ สามารถรองรับให้คนในเมืองสามารถใช้จักรยานได้อย่างมั่นใจและปลอดภัย คนจำนวนหนึ่งจะเริ่มหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไปโดยอัตโนมัติ การพัฒนาสู่เมืองจักรยานจึงต้องเริ่มด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ให้เอื้ออำนวยให้ผู้คนในเมืองสามารถใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตการเดินทางในแต่ละวันได้จริง 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

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 โดยเริ่มจากครูให้ความรู้เรื่องวินยจราจรในห้องเรียน 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**ชุมชนบ้านป่าแขง อ.สามง่าม จ.พิจิตร** โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลได้ร่วมกับโรงเรียนบ้านป่าแขงทำกิจกรรมฝึกทักษะการใช้จักรยานและความรู้เรื่องวินัยจราจรให้กับเด็กๆ 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 ตัวอย่างชุมชนท่องเที่ยวด้วยจักรยานที่กำลังทำงานอย่างเข้มข้นคือ **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



บทที่ 3

บทเรียนรู้ผู้บริหารองค์กร สำนักงาน

บทเรียนการสร้างวิถีจักรยานในองค์กร

การขับเคลื่อนเพื่อสร้างวิถีจักรยานในองค์กร หมายถึง การใช้จักรยานในวิถีการเดินทางในอาณาบริเวณขององค์กร ในสถานที่ทำงาน หรืออาจใช้จักรยานออกไปเชื่อมสัมพันธ์กับคนภายนอกตามบทบาทภารกิจในเนื้องาน โดยไม่รวมถึงการเดินทางมาทำงานของพนักงานที่พักอาศัยอยู่ไกลมาก ไม่ใช่การขับเคลื่อนเพื่อสร้างชุมชนจักรยาน แต่เป็นการสร้างความตระหนักเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางระหว่างวันในการทำงานมาสู่การใช้จักรยาน หรือการเดินมากขึ้น

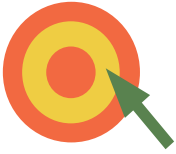
บทเรียนจากองค์กรที่เน้นการใช้จักรยาน การเดินในองค์กร หรือในบทบาทภารกิจของการทำงาน



มีองค์กรเข้าร่วมถอดบทเรียนดังนี้

1. โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ณ อ.นาทวี จ.สงขลา
2. บริษัท รัตนการ จำกัด
3. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล บ้านหนองกระดัง อ.คีรีมาศ จ.สุโขทัย
4. โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโคกเพชร อ.ขรุขันธ์ จ.ศรีสะเกษ





เป้าหมายการขับเคลื่อน

การตั้งเป้าหมายขับเคลื่อนวิถีจักรยานในองค์กรเป็นการตั้งเป้าหมายที่ผสมกลมกลืนกับการทำงานหรือบทบาทภารกิจในการทำงานมากกว่ามุ่งเปลี่ยนวิถีคนทำงานให้ใช้จักรยานในการเดินทางมาทำงาน

1. ต้องการให้จักรยานเข้ามาอยู่ในวิถีชีวิตประจำวัน

มีการใช้จักรยานในการสัญจรเป็นปกติ และใช้เป็นพาหนะหลักในการเดินทางระหว่างวันในเวลางาน ต้องการให้เกิดการใช้จักรยานเดินทางระยะทางไม่ไกลนัก เช่น ในเมืองอาจเป็นการใช้ขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับจักรยาน และใช้จักรยานเพื่อให้ไปถึงที่ทำงาน หรือในส่วนของหน่วยงานส่งเสริมสุขภาพ เช่น การใช้จักรยานของกลุ่ม อสม. ลงเยี่ยมบ้านผู้ป่วยในชุมชน เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์สร้างกระแสการปั่นจักรยานให้เกิดขึ้นภายในชุมชน

2. ต้องการให้คนในองค์กรมีสุขภาพที่ดีขึ้น

เน้นกลุ่มผู้สูงอายุซึ่งไม่ได้ออกกำลังกายมีข้อจำกัดในการเดินทาง เช่น ในโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือขับเคลื่อนเรื่องสุขภาพจากโรงพยาบาลขยายสู่ชุมชน ส่งเสริมให้กลุ่มเป้าหมายที่เข้ามาใช้บริการด้านสุขภาพหันมาใช้จักรยานในการออกกำลังกายประจำวันเพิ่มขึ้น

3. ต้องการมีพื้นที่ขี่จักรยานได้อย่างปลอดภัย

การใช้ถนนร่วมกันอย่างมีวินัยและเอื้อเฟื้อต่อกัน เพื่อสร้างความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยในการใช้ถนนของคนขี่จักรยาน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนส่วนใหญ่ตัดสินใจหันมาใช้จักรยานมากขึ้น

กระบวนการขับเคลื่อนสร้างวิถีจักรยาน ในองค์กร

องค์กรที่เข้าร่วมถอดบทเรียนแบ่งออกเป็นหน่วยงาน 2 รูปแบบคือ หน่วยงานที่ต้องเชื่อมโยงกับการทำงานในชุมชน การขับเคลื่อนวิถีจักรยานจึงมีความคาบเกี่ยวกับการขับเคลื่อนในชุมชน ในขณะที่อีกรูปแบบหนึ่งเป็นองค์กรธุรกิจที่มีการทำงานในองค์กรตนเองเป็นหลัก ไม่ได้มีบทบาทเชื่อมประสานกับคนในสังคม อย่างไรก็ตามในการขับเคลื่อนขององค์กรทั้งสองรูปแบบเน้นภายในองค์กรเป็นหลัก

โดยมีบทเรียนที่เกิดเป็นรูปธรรมของความสำเร็จ 6 กระบวนการดังนี้

บทเรียนที่ 1 การจัดตั้งคณะทำงาน

บทเรียนที่ 2 การทำความเข้าใจกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

บทเรียนที่ 3 การสำรวจข้อมูล

บทเรียนที่ 4 การดำเนินกิจกรรม

บทเรียนที่ 5 ระบบสนับสนุน สร้างความเชื่อมั่น

บทเรียนที่ 6 อำนวยความสะดวกเพื่อสร้างแรงจูงใจ

การจัดตั้งคณะกรรมการ

การทำงานเชิงโครงสร้างที่ล้อไปกับโครงสร้างขององค์กร

- **ผู้นำองค์กรเป็นประธานคณะกรรมการ**

เพื่อให้ผู้นำองค์กรได้รับทราบเป้าหมาย และเห็นความสำคัญในการขับเคลื่อน รับรู้ข้อมูลข่าวสารความเคลื่อนไหวการดำเนินการหรือจัดกิจกรรม ความก้าวหน้าของการดำเนินงาน พร้อมทั้งเปิดทางสนับสนุนผลักดันให้เป็นนโยบายขององค์กรในการขับเคลื่อนวิสัยทัศน์ในองค์กร

- **การคัดเลือกผู้เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ**

คัดเลือกผู้ที่มีใจรักในเรื่องจักรยานเป็นทุนเดิม และมีใจต้องการผลักดันให้เกิดวิถีสจักรยานในองค์กร เพื่อเป็นต้นแบบของการใช้จักรยานในวิถีชีวิตที่คนอื่นมองเห็น อยากทำตาม และเชื่อมั่นว่าทำได้จริง

- **องค์ประกอบของคณะกรรมการ**

หากเป็นตัวแทนจากทุกหน่วยงานในองค์กรจะสามารถทำให้การขับเคลื่อนเกิดขึ้นทั้งองค์กรได้ แต่เนื่องจากการขับเคลื่อนต้องใช้พลัง และเป็นสิ่งทีนอกเหนือจากภาระหน้าที่งานประจำ ดังนั้นแม้ว่าโครงสร้างของคณะกรรมการจะต้องการตัวแทนจากทุกภาคส่วน แต่ต้องการคนที่สนใจอยากขับเคลื่อนจริงมากกว่าการใช้ตำแหน่งเป็นตัวกำหนดให้เข้าร่วมคณะกรรมการ

การทำความเข้าใจกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

การทำความเข้าใจถึงเป้าหมาย ทิศทางการขับเคลื่อนกับทุกส่วนที่เกี่ยวข้องในองค์กร ทั้งในแกนนำหลักผู้ขับเคลื่อนกิจกรรมต่างๆ กลุ่มผู้ที่ต้องเข้ามาเกี่ยวข้องในแต่ละฝ่าย แต่ละแผนก รวมถึงกลุ่มผู้รับผลประโยชน์ทาง เช่น กลุ่มคนไข้ที่เข้ามาใช้บริการในโรงพยาบาล โดยมุ่งสร้างการรับรู้ที่ถูกต้อง ทำความเข้าใจต่อทิศทาง และภาพของการขับเคลื่อน เพื่อสร้างวิถิจักรยาน ทำให้ทุกคนเห็นว่าจะได้ประโยชน์อะไรจากการร่วมขับเคลื่อนในครั้งนี้ และต้องทำอะไรบ้าง เพื่อให้แต่ละคนตัดสินใจได้ว่าคุ้มหรือไม่ในการสร้างวิถิจักรยานให้กับตนเอง

การทำความเข้าใจนี้จึงต้องทำให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดมองเห็นประโยชน์ที่เกิดขึ้น โดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กรต้องทำให้เห็นว่าการขับเคลื่อนเพื่อสร้างวิถิจักรยานนั้นเกิดประโยชน์ทั้งต่อองค์กร ในแง่ของการดูแลและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับพนักงาน และมองเห็นประโยชน์ต่อตนเอง เช่น การมีสุขภาพที่แข็งแรงขึ้น การช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ในขณะที่เดียวกันผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กร เช่น ผู้เข้าพื้นที่ในองค์กร หรือผู้มาใช้บริการจะต้องเห็นว่าการสร้างวิถิจักรยาน รวมถึงการให้บริการจักรยานที่เกิดขึ้นนั้น สามารถสร้างประโยชน์ให้กับตนเองได้อย่างไรบ้าง เช่น การมีสุขภาพที่แข็งแรงขึ้น จากการปรับเปลี่ยนมาใช้จักรยานของผู้ป่วย การมีความสะดวกในการเดินทางระยะทางสั้นๆ เพื่อทำธุระของผู้เข้าอาคาร

การสำรวจข้อมูล

การสำรวจข้อมูลมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการขับเคลื่อนงาน เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยาน เช่น รายละเอียดของการใช้จักรยาน ทั้งในเรื่องความต้องการ ความถี่ในการใช้ ความพร้อมของการใช้ และการสนับสนุนที่ต้องการ รวมถึงสำรวจสภาพพื้นที่ซึ่งเกี่ยวข้องในการสร้างวิถีจักรยานให้เกิดขึ้น

• การเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้จักรยาน

การออกแบบสำรวจ แบบสอบถาม หรือการพูดคุยจากแบบสอบถาม โดยข้อคำถามเกี่ยวเนื่องกับความสนใจในการใช้จักรยาน สาเหตุของการไม่ใช้ เพื่อนำข้อเสนอเหล่านั้นมาพัฒนาเปลี่ยนแปลงสร้างความมั่นใจในการใช้จักรยานมากขึ้น ดังเช่นบริษัท รัตนการ จำกัด ได้ทำการสำรวจก่อนการทำกิจกรรมจักรยานในโครงการกิจกรรมจักรยานปันกันใช้ ผลตอบรับที่ได้คือ พนักงานมีความสนใจที่จะใช้จักรยานมากกว่าร้อยละ 50 โดยให้ข้อมูลว่าจะใช้ปั่นไปทำธุระในสถานที่ใกล้เคียงประมาณ 300-500 เมตร ข้อมูลความต้องการเช่นนี้ทำให้เห็นความเป็นไปได้ในการขับเคลื่อน

• การเก็บข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

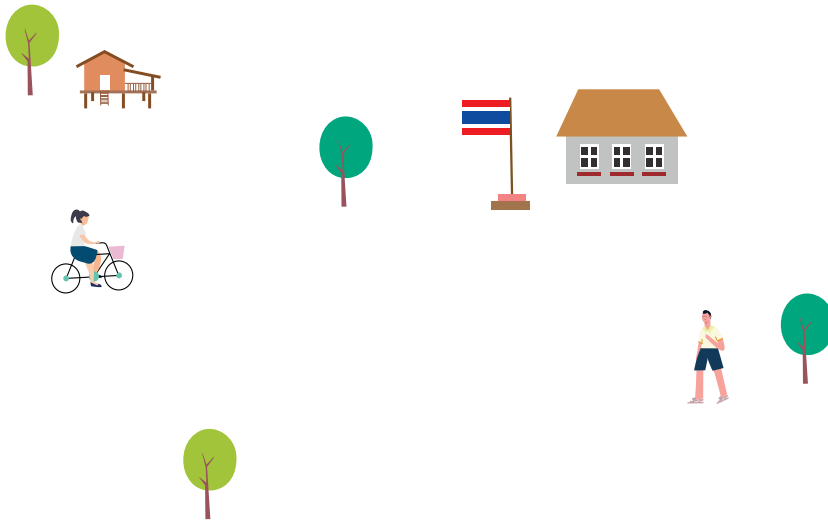
เพื่อให้มองเห็นปัญหาที่ควรแก้ไขเร่งด่วน และสร้างความตระหนักในการเปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้น

• การเก็บข้อมูลพื้นที่จุดเสี่ยง

ข้อมูลเหล่านี้มีความละเอียดอ่อนในแง่ผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชน ดังนั้นกระบวนการสำรวจข้อมูลจึงมักใช้วงประชุมเพื่อให้คนในพื้นที่ได้สะท้อนถึงปัญหาที่เกิด พร้อมสาเหตุ และแนวทางการแก้ไขอย่างตรงไปตรงมา

- **การเก็บข้อมูลความต้องการการสนับสนุน**

ศึกษาสิ่งที่เป็นอุปสรรคทำให้ไม่สามารถชี้แจงได้ และการสนับสนุนที่ต้องการเพื่อให้เกิดความพร้อมในการชี้แจง ใช้วงประชุม ทั้งเป็นทางการและไม่เป็นทางการเพื่อให้กล้าสะท้อนปัญหาหรือความกังวลใจที่แท้จริง จนสามารถหาแนวทางการปรับปรุงแก้ไขได้



การดำเนินงานกิจกรรม

หัวใจสำคัญคือ ความต่อเนื่องของกิจกรรม โดยมีเป้าหมายในการสร้างสุขภาวะโดยใช้จักรยานเป็นเครื่องมือ การจัดกิจกรรมสามารถปรับเปลี่ยนตามบริบทของแต่ละพื้นที่ ซึ่งมีปัจจัยทำให้การออกแบบกิจกรรมแตกต่างกัน โดยมีตัวอย่างกิจกรรมที่ประสบความสำเร็จในการขับเคลื่อนดังนี้

● โครงการปั่นปั่นสุข ชุมชนหนองกระดัง จ.สุโขทัย

โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองกระดังเริ่มต้นนำร่องด้วยกลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านปั่นไปเยี่ยมบ้านตามภารกิจ ต่อมาทำโครงการปั่นปั่นสุข กลุ่มนักปั่นผู้นำชุมชนปั่นเพื่อสุขภาพปั่นความสุขให้กับพี่น้องในชุมชน เพื่อประชาสัมพันธ์สร้างกระแสการปั่นจักรยาน โดยมีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอำนวยความสะดวกให้ชุมชนทุกรูปแบบ เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน ในส่วนของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล มีการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มแม่บ้านหันมาใช้จักรยานเพื่อมารับการตรวจมารับยา และออกไปปั่นร่วมกับชุมชนที่มีกิจกรรมทุกเช้าวันเสาร์ นอกจากนี้มีการเชิญชวนกลุ่มผู้สูงอายุให้ปั่นจักรยานไปโรงเรียนผู้สูงอายุ

● โครงการปั่นรักคนนาทวีไม่ทอดทิ้งกัน

โดยเป็นกลุ่มปั่นจักรยานเพื่อไปเยี่ยมผู้ป่วยติดเตียงเดือนละ 1 ครั้ง โดยโรงพยาบาลเป็นแกนหลักในการทำกิจกรรม และมีส่วนอื่นมาเข้าร่วมด้วย เช่น สาธารณสุขอำเภอ ชุมชน หรือชมรมจักรยานในพื้นที่

● การเชื่อมโยงการปั่นในภารกิจการทำงาน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านโคกเพชร อ.ขรุขันธ์ จ.ศรีสะเกษ

ส่งเสริมให้อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน 109 คน ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือหนึ่งในการเข้าถึงชุมชน ปั่นออกไปเยี่ยมเยียนผู้ป่วย และทุกวันที่ 20 ของเดือนมีการปั่นจักรยานเพื่อตรวจลูกน้ำยุงลายตามภารกิจหลักที่ต้องทำอยู่แล้ว

ระบบสนับสนุน สร้างความเชื่อมั่น

การขับเคลื่อนในองค์กรต้องการระบบที่สร้างความมั่นใจในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย และการอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน

การสนับสนุนเพื่อสร้างความปลอดภัย

ปัจจัยสำคัญหลักที่ทำให้คนตัดสินใจใช้จักรยานคือ ความมั่นใจเรื่องความปลอดภัยในการใช้จักรยาน

- **ปรับพื้นที่เพื่อความปลอดภัย**

มีการปรับพื้นที่ถนนที่ต้องใช้ร่วมกันระหว่างรถกับจักรยานให้สามารถใช้ร่วมกันในความเร็วที่ปลอดภัย เช่น การทำ Speed Bumper เพื่อลดความเร็วของรถที่ขับมา การออกแบบสิ่งแวดล้อมภายในสถานที่ทำงาน ให้มีทางร่มรื่นเหมาะกับการเดินหรือใช้จักรยาน การดูแลสองข้างทางถนนไม่ให้มีสิ่งกีดขวาง

- **การมีเส้นทางจักรยานและที่จอดจักรยาน**

โดยการกำหนดขอบเขตให้ชัดเจน พร้อมมีสัญลักษณ์บ่งบอกทางจักรยาน ซึ่งไม่จำเป็นต้องวางโครงสร้างทางจักรยานใหม่ แต่สามารถเป็นการใช้ถนนร่วมกัน และเพิ่มป้ายสัญลักษณ์เตือนผู้ขับขี่ที่ต้องใช้ถนนร่วมกับจักรยาน เช่น ที่โรงพยาบาลนาทวีมีสถานีจอดจักรยาน 4 สถานี มีการวาดรูปจักรยานบนถนนตลอดภายในโรงพยาบาล เพื่อสื่อให้รู้ถึงสัญลักษณ์เส้นทางการใช้จักรยาน มีป้ายลดความเร็ว 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีป้ายสัญลักษณ์เขตชุมชนจักรยาน



การสนับสนุนช่วยเหลือ ให้เข้าถึงการใช้จักรยาน

เพื่อให้สามารถใช้จักรยานได้สะดวกยิ่งขึ้น บทเรียนของชุมชนโคกเพชร จ.ศรีสะเกษ มองเห็นว่ากองทุนเพื่อช่วยเหลือให้คนที่อยากปั่นได้มีจักรยานปั่น เป็นเรื่องสำคัญ จึงได้จัดทำกองทุนสวัสดิการผ่อนจักรยาน โดยทำเป็นกองทุน ออมวันละ 1 บาท เป็นกองทุนสวัสดิการชุมชนตำบลที่ทำเพื่อกลุ่มที่มีรายได้น้อย เช่น ผู้สูงอายุอยากมีจักรยานปั่นแต่ไม่มีเงินซื้อจักรยานเป็นเงินสด ถือเป็นช่องทางหนึ่งทำให้ทุกคนที่อยากปั่นได้ปั่น

สำหรับในองค์กรเอกชน หรือองค์กรธุรกิจ สามารถมีระบบการสนับสนุนช่วยเหลือ เช่น การมีบริการให้ยืมจักรยาน ดังเช่นโครงการแบ่งปันจักรยานกันใช้ ที่มูลนิธิสถาบัน การเดินและการจักรยานไทยได้ดำเนินโครงการร่วมกับบริษัท รัชนาการ จำกัด ในการ ให้บริการยืมจักรยานไปใช้โดยไม่มีค่าใช้จ่าย โดยมุ่งหวังให้เกิดการใช้จักรยานใน การสัญจรไปดำเนินกิจกรรมรอบบริเวณอาคารในระยะไม่เกิน 1-2 กิโลเมตร ซึ่งมีการ ดำเนินงาน โดยการสำรวจข้อมูลความต้องการของคนในองค์กร (รายละเอียดใน บทเรียนที่3) และมองเห็นความต้องการ มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย จึงได้ทดลองทำโครงการ โดยจัดหาจักรยานจำนวน 5 คันมาให้บริการกับพนักงาน หรือผู้เช่าอาคารในการไปทำธุรกรรมต่างๆ โดยมีระบบการยืมคืนในลักษณะ การลงชื่อขอใช้ และนำมาคืน ณ บริเวณเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ของอาคาร ซึ่งผลการตอบรับคือ สามารถสร้างความพึงพอใจกับผู้ให้บริการได้ในระดับหนึ่ง เนื่องจากพฤติกรรมปกติในการทำงานจะต้องเดินทางระยะทางสั้นๆ อยู่แล้ว การมีจักรยานทำให้เกิดความสะดวกในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

การมีระบบซ่อมบำรุงจักรยาน

การมีบริการซ่อมจักรยานทำให้กลุ่มคนทำงานได้รับความสะดวก ประหยัด เวลาในการซ่อมบำรุงรักษาจักรยาน เป็นการกระตุ้นสร้างแรงจูงใจให้เกิดการใช้ จักรยานได้บ่อยขึ้น และจะนำไปสู่การสร้างวิถีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



อำนวยความสะดวกเพื่อสร้างแรงจูงใจ

การดำเนินงานขับเคลื่อนเพื่อสร้างวิถีจักรยานในองค์กรนั้นพบว่า ความสะดวกของการใช้งานเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจจะใช้จักรยานหรือไม่ การที่คนในองค์กรจะใช้งานจักรยานนั้นจะต้องทำให้จักรยานเป็นเรื่องที่ย่ง่ายสำหรับการเข้าถึงสำหรับการนำไปใช้งาน ดังนั้น การอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นจึงประกอบด้วย

- **สะดวกในการเข้าถึง**

จุดที่ให้บริการรถจักรยานจึงไม่ควรมีเพียง 1 จุดในหนึ่งพื้นที่ให้บริการ เช่น ควรมีจุดจอดที่กระจายตามอาคารต่างๆ ให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงได้ง่าย ไม่ไกลเกินไปจนท้อที่จะใช้งาน

- **บอกเล่า เชิญชวน ที่ชัดเจน**

การประชาสัมพันธ์ที่สามารถเข้าถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้รับรู้ และเกิดความต้องการใช้บริการ พร้อมทั้งบอกรายละเอียดในการดำเนินการ เข้ายืมใช้อย่างชัดเจน เพื่อให้ง่ายหากต้องการปฏิบัติจริง

- **ป้าย สัญลักษณ์ให้ง่ายต่อการเข้าถึง**

มีป้าย หรือสัญลักษณ์ที่แสดงให้ทราบว่าสิ่งเหล่านี้เป็นจุดที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนเรื่องจักรยาน เช่น จักรยานที่ให้ยืมจะต้องมีสัญลักษณ์ เพื่อให้ทุกคนรู้ว่านี่คือรถที่คุณสามารถใช้บริการได้ หรือการมีสัญลักษณ์ให้เห็นถึงพื้นที่ให้บริการยืม-คืน ที่จะช่วยให้คนที่ต้องการยืมรู้ว่าจะสามารถยืมได้ที่ใด



- **ง่ายต่อการใช้งาน**

กล่าวคือ ระบบยืม-คืนจะต้องเป็นระบบที่ผู้ใช้บริการเข้าถึงง่าย รวมถึงจักรยานจะต้องพร้อมต่อการใช้งาน ไม่เกิดปัญหาในระหว่างการใช้ โดย

- >> มีเวลาในการให้บริการชัดเจน
- >> มีป้ายแสดงสถานะของจักรยานว่าว่างสามารถใช้งานได้ หรือไม่สามารถใช้งานได้ในขณะนี้
- >> มีข้อมูลของผู้ดูแลจักรยาน เช่น เบอร์โทร.ที่สามารถติดต่อได้เมื่อเกิดปัญหา
- >> มีอุปกรณ์เพื่อป้องกันความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น อุปกรณ์การซ่อมแซม เพื่อแก้ปัญหาในยามฉุกเฉิน
- >> จำนวนจักรยานที่เพียงพอต่อการใช้งาน โดยการศึกษาของโครงการพบว่าในการยืมใช้แต่ละครั้งนั้นใช้ระยะเวลา 20 นาทีต่อ 1 ครั้ง ในระยะทางไม่เกิน 1 กิโลเมตร และส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเวลา 13.00-19.00 น. และมีความถี่ที่ 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ข้อมูลเหล่านี้เป็นตัวอย่างของการเก็บข้อมูลระหว่างการดำเนินงานซึ่งสำคัญในแง่ของการพัฒนาระบบการให้ความช่วยเหลือที่เหมาะสม เช่น มองเห็นจำนวนจักรยานที่เหมาะสมต่อการให้บริการผู้ใช้งานอย่างเหมาะสม



ปัจจัยความสำเร็จ

1. ผู้นำ

ผู้นำหรือผู้บริหารองค์กรมีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายที่คนในองค์กรต้องดำเนินการ ดังนั้นถ้าผู้นำองค์กรเห็นความสำคัญ นโยบายก็สามารถเกิดขึ้นได้ง่าย สามารถลงสู่การปฏิบัติเพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนทั้งองค์กรได้ไม่ยากนัก

นอกจากนี้การกำกับทิศทางในการขับเคลื่อนของผู้บริหารก็เป็นส่วนสำคัญอย่างมาก โดยจะต้องมองเห็นถึงการเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างสังคมจักรยาน และนำพาการขับเคลื่อนนั้นไปสู่ความยั่งยืนของวิถี ไม่ใช่เพียงการจัดกิจกรรมในชั่วขณะหนึ่งแล้วจบลง

ดังนั้นการขับเคลื่อนจึงต้องมีการสร้างความต้องการในเรื่องการเกิดวิถีจักรยานขึ้น เพื่อสร้างความตระหนักให้กับผู้นำองค์กรในการเห็นความสำคัญ คุณค่าของวิถีจักรยานจนต้องการเปลี่ยนแนวคิด และวิถีของพนักงานให้ร่วมขับเคลื่อนเพื่อสร้างความต่อเนื่องในการใช้จักรยาน ซึ่งจะนำไปให้เกิดวิถีจักรยานในที่สุด

2. ความต่อเนื่อง

การทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และการติดตามการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งสองส่วนมีความสำคัญทำให้กระแสการขับเคลื่อนวิถีจักรยานอยู่ในความสนใจของคนในองค์กร โดยคณะทำงานต้องมีวาระการประชุมอย่างสม่ำเสมอเพื่อติดตามความคืบหน้าของโครงการที่แต่ละฝ่ายต้องรับผิดชอบ ช่วยเหลือแก้ปัญหาได้ทันที รวมทั้งการเสริมพลังใจในการขับเคลื่อนไปพร้อมกันตลอดทาง

3. การมีต้นแบบ

การมีต้นแบบผู้ใช้จักรยานในวิถีชีวิตอย่างมีความสุข เพื่อเป็นตัวอย่างให้คนอื่น เห็นความเป็นไปได้ของการขับเคลื่อน ทำให้อยากลองทำตาม เกิดความเชื่อว่า ตนเองก็ทำได้ และเกิดแรงบันดาลใจในการสร้างวิถีของตนเอง

4. บุคลากรในองค์กร

การมีบุคลากรในองค์กรที่สนใจ ให้ความร่วมมือการใช้จักรยาน ปฏิบัติตามแนวทางขององค์กร ทำให้เกิดการใช้จักรยานในองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ การชักชวนให้เกิดความร่วมมือต้องทำให้บุคลากรเห็นประโยชน์ที่ได้รับ ความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นทั้งเรื่องสุขภาพ สิ่งแวดล้อม การประหยัดรายจ่าย และในกลุ่มสำนักงานทำให้ผู้ใช้จักรยานมีภาพลักษณ์การรักษาสีสิ่งแวดล้อม การห่วงใยต่อสังคม ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติของคนรุ่นใหม่

5. การมีระบบที่เอื้ออำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน

ทำให้คนใช้จักรยานเกิดความมั่นใจ สบายใจ พร้อมที่จะใช้จักรยาน ทั้งในเรื่องความปลอดภัย และความสะดวก ตอบโจทย์การใช้ชีวิตจริงของคนในองค์กร เช่น การมีจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย การมีห้องอาบน้ำก่อนเข้าทำงานในสำนักงาน

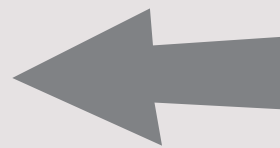
บทเรียนการขับเคลื่อนชุมชนจักรยาน สำหรับผู้บริหารองค์กร สำนักงาน

เป้าหมายการขับเคลื่อน

1.
คนทำงาน
ใช้จักรยาน
ในวิถีการทำงาน

2.
คนมีสุขภาพ
ดีขึ้น

3.
มีพื้นที่ปลอดภัย
สำหรับการขี่จักรยาน
สามารถใช้ถนนร่วมกัน
กับรถอื่นๆ ได้



จัดตั้งคณะทำงาน



ทำความเข้าใจกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง



ดำเนินการกิจกรรม



สำรวจ
และจัดทำข้อมูล



- สร้างข้อตกลงร่วมกัน
- การสนับสนุน ช่วยเหลือ

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 กระบวนการหนึ่งที่ช่วยสร้างตัวตนของชุมชนหรือพื้นที่ให้เป็นที่รู้จัก 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
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

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 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 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 “เครื่องมืออย่างง่ายอย่างจักรยานสามารถสร้างผลลัพธ์ยิ่งใหญ่ได้”

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 พวกเขาไปไกลถึงถอดอาหารประท้วงการแบนพลาสติก จนนายกเทศมนตรียอมให้พวกเขาเข้าพบและสานต่อในการแบนการใช้พลาสติกในบาห์ลี 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 จบการพีรีเซนต์ว่า 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 แต่เป็นการช่วยรักษานาคตของเราเอง”

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

ตัวอย่างบุคคลเหล่านี้ ล้วนเป็นคนตัวเล็กที่สร้างเรื่องยิ่งใหญ่ให้ปรากฏในสังคมโลกแล้ว
ทั้งนั้น คือแรงบันดาลใจ คือตัวอย่างผู้คนที่กำลังบอกเราว่า เราไม่ได้สร้างบ้านแปงเมือง
ไปเพียงลำพัง ลงมือช่วยกันวันนี้ ด้วยความเชื่อที่ว่า

ประเทศไทยของเรา “สร้างเมืองจักรยาน” ได้

“

ถ้าผู้นำองค์กรเห็นความสำคัญ
นโยบายก็สามารถเกิดขึ้นได้ง่าย สามารถลงสู่การปฏิบัติ
เพื่อนำไปสู่การขับเคลื่อนทั้งองค์กรได้ไม่ยากนัก

”



“

ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับองค์กรต้องทำให้เห็นว่า
การขับเคลื่อนเพื่อสร้างวิถีจักรยานนั้นเกิดประโยชน์ทั้งต่อองค์กร
ในแง่ของการดูแลและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับพนักงาน
และมองเห็นประโยชน์ต่อตนเอง เช่น การมีสุขภาพที่แข็งแรงขึ้น
การช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

”



“

การขับเคลื่อนในองค์กรต้องการระบบที่สร้างความมั่นใจ
ในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย
และการอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยาน

”



“

การที่คนในองค์กรจะใช้งานจักรยานนั้น
จะต้องทำให้จักรยานเป็นเรื่องง่ายสำหรับการเข้าถึง
สำหรับการนำไปใช้งาน

”



