

ผมเป็นคนชอบจักรยานและผมรู้ว่าเราสามารถขี่จักรยานแก้ปัญหาของสังคมได้ถ้าเราใช้มันให้ถูกประเด็น โดยพยายามทำให้มันเป็นพาหนะทางเลือกของการเดินทางในบ้านเมืองผมได้แรงบันดาลใจคนไทยหันมาใช้จักรยานเป็นเวลาเกือบ 30 ปีมาแล้ว ดังนั้นหากมีทางจักรยานที่แยกเด็ดขาดออกจากถนน ซึ่งจะทำให้ปลอดภัยและคนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น ผมก็ต้องชอบและสนับสนุนเป็นธรรมดา

แต่ผมกลับเพียงแคชอบ และยังไม่ถึงขั้นจะสนับสนุนทางจักรยาน 14 กิโลเมตรริมแม่น้ำเจ้าพระยาที่ใช้งบประมาณมากอาจเป็นหมื่นล้านบาทด้วยเหตุผลหลักๆ คือ รัฐบาลอยากให้มีทางจักรยานแบบนี้ว่านี่เพราะจะได้เป็นที่เชิดหน้าชูตา เป็นแลนด์มาร์คของกรุงเทพ เป็นที่พักผ่อนหย่อนใจและออกกำลังกายของประชาชน โดยผู้บริหารประเทศได้ไปเห็นตัวอย่างดีๆ จากต่างประเทศและอยากนำมาใช้กับประเทศเราบ้าง ซึ่งผมคงต้องขบอกว่าในต่างประเทศที่มีทางจักรยานริมแม่น้ำสวยๆ นั้น บริบทบ้านเขากับบ้านเรามันไม่เหมือนกันครับ



▲ สภาพแวดล้อมที่น้ำหลากพัดพาลงมาจากภูเขา แสดงให้เห็นความแรงของน้ำที่ทาบปลุกบ้านเรือนอาศัยอยู่ริมแม่น้ำไม่ได้, ไทยปี 2015

บริบทของเขาไม่จำเป็นว่าเป็นญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน ล้วนคล้ายกันและมีทางจักรยานริมน้ำรูปแบบเดียวกัน คือ ทางจักรยานของเขาตั้งอยู่บนพื้นที่ราบริมน้ำ และที่เขาทำได้ดีเป็นเพราะเขามีพื้นที่ราบริมน้ำที่ว่าเป็นพื้นที่ที่สาธารณะ แต่เราไม่มี และที่เขาไม่มีพื้นที่สาธารณะริมน้ำได้ก็เพราะไม่มีคนปลูกบ้านอาศัยอยู่ริมน้ำ ผิดกับบ้านเราที่เป็นสังคมริมน้ำ ชีวิตอยู่กับแม่น้ำ ปลูกบ้านอยู่ริมน้ำ อาบน้ำซักผ้าก็ริมน้ำ ชักน้ำเข้ามาก็มาจากคลองจากแม่น้ำ ไปไหนมาไหนหาสุกัันในอดีตก็ใช้เส้นทางทางน้ำเป็นหลัก



▲ กำแพงที่กั้นน้ำท่วมเข้าเมือง ชัยมือคือพื้นที่สาธารณะและทางจักรยานริมน้ำที่อาจปล่อยให้ท่วมได้ในหน้าน้ำ ส่วนขวามือคือเขตป้องกันน้ำท่วมซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของเมืองและไม่ยอมให้น้ำเข้ามาท่วม, ไทยปี 2015



▲ สวนสาธารณะเส้นทางจักรยานบนที่ราบริมน้ำหลังแนวคันไม้คือแม่น้ำ และไกลออกไปคือตัวเมือง, ไทยปี 2015



▲ กำแพงที่ขอบพื้นที่ราบริมน้ำ กั้นน้ำท่วมไม่ให้เข้าเมือง มีประตูขนาดยักษ์เปิดปิดได้ตามสถานการณ์, ไทยปี 2015

ผิดกับบ้านเรา โดยเฉพาะตรงบริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาที่กำลังดำริจะสร้างทางจักรยานเลียบริมน้ำสองฝั่งแม่น้ำอยู่นี้ น้ำที่ไหลมาท่วมพื้นที่นี้ (ซึ่งเดิมหรือแม้กระทั่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ราบลุ่มสำหรับปลูกข้าว) เป็นน้ำที่ 'ป่า' มา(พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ให้ความหมายของคำว่า 'ป่า' ว่า อากาศที่น้ำปริมาณมากไหลมาอย่างรวดเร็ว โปรดสังเกตว่า ใช้คำว่ารวดเร็ว แต่ไม่ใช่กะทันหัน และคำว่า 'เร็ว' ในที่นี้ คือ เร็วจนเตรียมตัวไม่ทัน อย่างเช่นน้ำท่วมปี 2554 แม้น้ำได้ใช้เวลาหลายวันกว่าจะมาถึงกรุงเทพ แต่ก็เร็วจนเราเตรียมตัวไม่ทัน และเกิดภาวะท่วมเป็นอภิมหาน้ำท่วม) และการบ้านนี้จะกินพื้นที่กว้างนอกเขตริมน้ำไปไกลซึ่งดีแก่การทำงาน และเราก็ไม่ได้เดือดร้อนจากการถล่มนี่เพราะมันเป็นน้ำ 'ป่า' ไม่ใช่ 'น้ำป่า' เราจึงเพียงปลูกบ้านได้สูงให้พื้นบ้านห่างอยู่เหนือน้ำ เราก็อยู่ของเราได้แล้ว แต่พื้นที่ริมน้ำนี้เมื่อมีบ้านเรือนปลูกอาศัยอยู่แน่นอนย่อมต้องเป็นพื้นที่ของประชาชน ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะ แบบของสามประเทศที่ว่ามานั้น



ในเมื่อพื้นที่ราบริมน้ำในสามประเทศนั้นเป็นพื้นที่ที่สาธารณะรัฐจึงสามารถเอามาใช้ประโยชน์เพื่อส่วนรวมได้ ไม่ว่าจะทำเป็นสวนสาธารณะ สนามฟุตบอล สนามเบสบอล สถานที่แสดงงานนิทรรศการ หรือแม้กระทั่งใช้เป็นพื้นที่ชุ่มน้ำให้นักให้แมลงมาสร้างรังจนใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ธรรมชาติ และแหล่งดูนกของผู้คนในสังคมได้ และแน่นอนรัฐสามารถใช้พื้นที่นี้มาสร้างทางจักรยานที่แยกจากถนนอย่างเด็ดขาดได้เช่นกัน



▲ หนึ่งในสะพานข้ามแม่น้ำ สำหรับคนเดินและจักรยานเท่านั้น ห้ามรถอื่นแม้กระทั่งรถจักรยานยนต์, ไทยปี 2015

ที่ว่า พื้นที่ราบริมน้ำของไทยเป็นของชาวบ้าน การจะไปโล้หรือเพื่อสร้างทางจักรยานย่อมเป็นไปได้อยู่แล้ว หากจะทำกันจริงๆ ก็จำเป็นต้องสร้างบนเสาสูง และต้องยื่นรูก้ำเข้าไปในตัวแม่น้ำ ซึ่งผลเสียมีมากมายอย่างไร หลายคนรวมทั้งสถาบันวิชาชีพหลายองค์กรได้ทักท้วงเอาไว้แล้ว ผมจะไม่กล่าวซ้ำ **บทความชิ้นนี้ผมเขียนแต่ต้องการชี้ให้เห็นอีกมุมเท่านั้นว่าบริบททั้งทางกายภาพและทางสังคมของเรากับของเขาไม่เหมือนกัน จึงต้องพิจารณากันดีๆ**



▲ เส้นทางจักรยานและทางเดินบนพื้นที่ราบริมน้ำ, กรุงเทพฯไปริมน้ำปี 2015 (สังเกตด้านซ้ายและขวาของที่ราบริมน้ำ 2 ข้าง เป็นเนินดินยกสูงเพื่อเป็นเขื่อนกั้นน้ำในแม่น้ำไม่ให้ไหลเข้าไปท่วมเขตเมืองที่มีอาคารและสิ่งก่อสร้างอยู่)

แต่ถ้าไปแล้วในต่างประเทศก็ใช่ว่าจะไม่มีทางจักรยานบนสะพานที่ล้ำเข้าไปในแม่น้ำที่เมืองกวางโจวประเทศจีนก็มี แต่ที่เห็นได้ชัดเจนและแตกต่างจากที่เราจะทำ คือ สะพานทางจักรยานของเขาไม่บดบังทิวทัศน์และไม่มีบ้านเรือนพักอาศัยของชาวบ้านอยู่ชิดติดริมแม่น้ำแบบบ้านเรา ฉะนั้นหากจะทำกันต่อไปก็ต้องให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมจากต่างภาคี และพิจารณากันดีๆ อย่างที่ว่าไว้



▲ ทางจักรยานริมแม่น้ำบนสะพานที่แยกตัวจากส่วนแผ่นดินในกวางโจว, ประเทศจีน 2015

เหตุผลอีกประการ คือ เส้นทางจักรยานขนาดกว้างข้างละ 20 เมตร (ที่รู้สึกว่าจะมีการปรับแบบ ลดขนาดเหลือ 10 กว่าเมตร) นั้นในแบบร่างเห็นเป็นทางค่อนข้างตรง เหมาะแก่การขี่จักรยานอย่างรวดเร็ว ซึ่งมีเอาไว้ใช้ขี่ขี่ไม่ใช้ใช้สำหรับการออกกำลังกายหรือนันทนาการ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้นจริงคนที่ได้ประโยชน์จากทางจักรยานรูปแบบนี้ จะเป็นคนเพียงส่วนน้อยของสังคมที่ส่วนใหญ่ไม่ใช่คนขี่จักรยาน แต่เป็นเพียงคนที่อยากเอาลูก เอาปู่เอาหลานไปขี่จักรยานรับลมชมวิวยุริมน้ำเท่านั้น และจากการที่มีความเร็วไม่เท่ากันและการใช้ประโยชน์จากเส้นทางในวิถีที่ไม่เหมือนกันเช่นนี้ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุและอันตรายดังที่ปรากฏเป็นข่าวในหลายๆ พื้นที่ในประเทศไทย

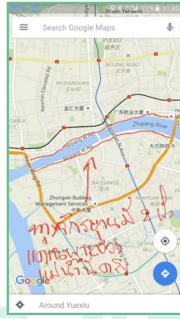


▲ ป้ายบอกทางริมแม่น้ำนี้ปกติใช้ได้สำหรับเดินและจักรยาน (รวมวิ่ง) เท่านั้นแต่อนุญาตให้รถยนต์เข้ามาวิ่งได้ในเฉพาะกรณีฉุกเฉิน, แซปโปโร, ญี่ปุ่น 2015



▲ เส้นทางจักรยานริมแม่น้ำ, กวางโจว, ประเทศจีน 2015 (สังเกตไม่มีบ้านเรือนอยู่ริมแม่น้ำ)

ดังนั้นหากสมมุติว่ารัฐสามารถแก้ปัญหาอื่นๆ ได้แล้ว และรัฐต้องจะสร้างทางจักรยานเส้นนี้ขึ้นมาจริงๆ ผมเห็นว่าก็ต้องออกแบบให้เป็นทางที่คิดเคี้ยวบ้าง ตรงบ้าง ซึ่งจะสนุกสนานและเพลิดเพลินกว่าการก้มหน้าก้มตาปั่นบนทางตรงโดยไม่เห็นอะไรข้างทาง รวมทั้งทางจักรยาน (ซึ่งควรมีทางสำหรับคนเดินด้วย) นี้ ไม่ควรเป็นทางที่กว้างมากนัก เพราะหากกว้างมากจนเอารถยนต์มาวิ่งได้ สักวันอาจมีผู้บริหารเมืองสักคนดันเปลี่ยนทางจักรยานนี้เป็นทางให้รถยนต์วิ่งได้ก็ได้ใครจะรู้ ที่พูดมานี้ไม่ใช่ว่าผมเป็นคนมองโลกในแง่ร้ายเพราะประวัติศาสตร์มันฟ้องว่าเหตุการณ์ทำนองนี้ได้เคยเกิดขึ้นแล้วในประเทศไทย คือกรณีสร้างทางจักรยานบนเกาะช้าง ในโครงการเงินกู้มียาชาวาเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจในยุคต้มยำกุ้งเมื่อหลายปีที่แล้ว และสุดท้ายตอนนั้นทางจักรยานบนเกาะช้างได้กลายเป็นถนนให้รถยนต์วิ่งไปแล้วทุกเส้น



▲ แผนที่แสดงเส้นทางจักรยานริมแม่น้ำซูเจียง, กวางโจว, ประเทศจีน 2015

▲ ที่จอดจักรยานบนเขื่อนริมแม่น้ำ, สังเกตไม่มีบ้านพักอาศัยริมแม่น้ำ, กวางโจว, ประเทศจีน 2015

รัฐบาลนี้อาจบอกว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะทำเช่นนั้น และไม่เคียดคิดที่จะทำเช่นนั้น แต่ท่านครับ เมื่อท่านไปแล้วท่านไม่สามารถบังคับวิถีบริหารของคนมาใหม่ได้เนะครับจะนั้นระวังไว้ดีกว่าแก้เนะครับ ขอขอบคุณครับ

ขอขอบพระคุณอาจารย์ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ให้ความเอื้อเฟื้อบทความโครงการการขับเคลื่อนนโยบายสาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย เลขที่ 15 อาคารรังนกการ์ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400 โทรศัพท์ 02 618 4434 และ 02 618 5990 โทรสาร 02 6184430 www.thaicyclingclub.org facebook.com/thaicycling

ทางจักรยานริมแม่น้ำไทย

เทียบ กับ

ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ หวันจีน

