

## บทความ

1. ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย
2. การผลักดันนโยบายส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันผ่านกระบวนการสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ
3. ทริปสะอาด ต้นแบบการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน
4. สำรวจยังงั้ให้เห็นความจริง (ของทางเท้า)

♥ bike  
A walk

## ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่ นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

### Strategy for Advocating of the Walking & Cycling to Thailand's Public Policy



กิตติศักดิ์ อินทรวิศิษฎ์

รักษาการเลขาธิการ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

กรรมการฝ่ายยุทธศาสตร์ โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่ นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

การรณรงค์ให้ประชาชนเดินและใช้จักรยานในการเดินทางระยะใกล้ในประเทศไทย ได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาที่ยาวนานกว่า 20 ปี ผลจากการรณรงค์ที่ผ่านมาทำให้เกิดการรวมกลุ่มของประชาชนที่เห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าวอย่างมากกระจายไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย จนอาจกล่าวได้ว่าในปัจจุบันมีผู้คนที่ให้ความสนใจกับการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างมากมาย ดังจะเห็นว่าในปัจจุบันมีหลายกลุ่ม หลายองค์กร ออกมาเคลื่อนไหวเพื่อรณรงค์ให้เกิดปริมาณผู้ใช้ที่เพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม การที่จะทำให้เกิดปริมาณของผู้เดินและใช้จักรยานที่มากขึ้นจนถึงระดับที่เรียกได้ว่าเกิดเป็นสังคมของผู้เดินและใช้จักรยาน เช่นตัวอย่าง จากหลายๆประเทศนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการขับเคลื่อนให้เกิดนโยบายสาธารณะที่ออกมาสนับสนุนให้เกิดกระบวนการพัฒนาและกระตุ้นให้เกิดแรงจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการเดินทางระยะสั้นให้ได้ และการที่จะกระตุ้นให้เกิดแรงเหวี่ยงทำให้เกิดนโยบายสาธารณะเรื่องการเดินและจักรยานขึ้นมาได้ จำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนให้เกิดแรงกดดันสามประการ คือ แรงกดดันทางสังคม แรงกดดันทางด้านองค์ความรู้ และ แรงกดดันทางด้านนโยบาย ซึ่งจะต้องมีการดำเนินงานควบคู่กันไปในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศผ่านเครือข่ายของผู้ที่รักการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (จสท.) ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนเพื่อสนับสนุนการเสริมสุขภาพ (สสส) ในโครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่ นโยบายสาธารณะของประเทศไทยอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีพ.ศ.2554 จากผลการดำเนินงานของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยในระยะเวลาสองปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2554-2555) พบว่า การสร้างแรงกดดันหลักทั้งสามประการ และกระบวนการทางภาคีเครือข่ายในระดับท้องถิ่นทำให้เกิดกระบวนการบริหารจัดการและจัดการตนเองของผู้นำท้องถิ่นและภาคประชาชน เพื่อเข้าสู่สังคมของผู้เดินและใช้จักรยานในหลายพื้นที่ในประเทศไทย ในระดับประเทศมีผลให้เกิดการผลักดันนโยบายสาธารณะเรื่องการเดินและการใช้จักรยานเข้าสู่วาระของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ในปี พ.ศ.2555 ซึ่งส่งผลให้วาระดังกล่าวจะถูกขับเคลื่อนในระดับประเทศผ่านกระบวนการทางรัฐสภาต่อไป โดยมีแนวทางหลักในการขับเคลื่อนในปี พ.ศ.2556 คือ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ในระดับประเทศโดยเน้นการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด ทั้งนี้ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2557

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของการดำเนินงาน พบว่า ในการสร้างพลังทางนโยบายยังมีอุปสรรคเรื่องความเข้าใจในการพัฒนาระบบที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้บริหารงานในระดับท้องถิ่น การสร้างพลังทางองค์ความรู้ยังขาดนักวิจัยที่สนใจในการพัฒนางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบ องค์ความรู้ ที่กระตุ้นให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยาน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง เป็นต้น การสร้างพลังทางสังคมยังเกิดปัญหาเรื่องความเข้าใจของประชาชนที่คลาดเคลื่อนระหว่างการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและการใช้จักรยานเพื่อออกกำลังกายและการแข่งขัน โดยมีแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข คือ การใช้องค์ความรู้ที่มีอยู่ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยไปกระตุ้นให้เกิดการสร้างความรู้และความเข้าใจในการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันผ่านผู้บริหารท้องถิ่น ประชาชนทั่วไป นักวิชาการ และ สื่อมวลชน ทุกแขนง ซึ่งเป็นพันธกิจที่ต้องขับเคลื่อนต่อไปของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

♥ bike  
A walk

## การผลักดันนโยบายส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันผ่านกระบวนการสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ



กวิณ ชูติมา

ที่ปรึกษาฝ่ายกิจกรรม โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

สมัชชาสุขภาพแห่งชาติเป็นกระบวนการที่ให้ประชาชนและหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องได้ร่วมแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และเรียนรู้อย่างสมานฉันท์เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพของประชาชน ด้วยจัดให้มีการประชุมอย่างเป็นระบบและอย่างมีส่วนร่วมตาม พรบ.สุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. 2550 โดยเริ่มมีครั้งแรกในปี 2551 มติสมัชชาสุขภาพที่ขอให้หน่วยงานรัฐดำเนินงานใดๆจะถูกนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งหากคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบ หน่วยงานรัฐก็จะสามารถดำเนินงานในประเด็นนั้นร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเต็มกำลัง

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (จสท.) เห็นว่าสมัชชาสุขภาพแห่งชาติสามารถที่จะเป็นกระบวนการหนึ่งที่จะเร่งให้การผลักดันนโยบายสาธารณะในเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเร็วขึ้น และเป็นระบบ สามารถทำงานกับหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดไปได้พร้อม ๆ กันแทนการที่ต้องทำความเข้าใจและหาทางทำงานร่วมกันเป็นหน่วยๆ ไป นอกจากนั้นยังได้ขยายความร่วมมือและเครือข่ายการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานออกไปยังกลุ่มองค์กรที่ทำงานด้านสุขภาพทั่วประเทศ จากเดิมที่ชมรมฯ มีอยู่จำกัดเฉพาะกับกลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องในเรื่องจักรยาน จึงได้ดำเนินการตามขั้นตอนของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 5 ปี 2555 ด้วยการเสนอเรื่อง การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในเดือนกุมภาพันธ์ ให้คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) พิจารณาจัดเป็นระเบียบวาระหนึ่งในสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งนี้ ซึ่งต่อมาก็ได้รับเลือกในเดือนพฤษภาคมเป็นหนึ่งใน 11 ประเด็นจากที่มีผู้เสนอไปทั้งหมด 50 ประเด็น

กระบวนการจัดทำร่างเอกสารหลัก(หลักการและเหตุผล)และร่างมติที่จะให้สมัชชาสุขภาพแห่งชาติรับรอง โดยใช้รูปแบบเดียวกับเอกสารที่พิจารณากันในที่ประชุมสมัชชาใหญ่ขององค์การสหประชาชาติ จึงได้เริ่มขึ้นในเดือนมิถุนายน คสช.ได้แต่งตั้งคณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็นขึ้นมาจัดทำร่างเอกสาร ประกอบด้วยตัวแทนของภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานรัฐ(รวมทั้งองค์กรปกครองท้องถิ่น) สถาบันวิชาการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ตามข้อเสนอของชมรมฯ โดยมีประธานชมรมฯเป็นประธาน และเลขาธิการชมรมฯ เป็นเลขาธิการ ร่างเอกสารที่ฝ่ายเลขานุการทำขึ้นผ่านการพิจารณาของคณะทำงานฯ และอนุกรรมการวิชาการของคณะกรรมการจัดงานสมัชชาสุขภาพ (คจสช.) ในการประชุมรวมทั้งหมด 6 ครั้งในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม และได้รับการแก้ไขปรับปรุงออกมาครั้งที่ ๒ ซึ่งเมื่อผ่านความเห็นชอบของ คจสช. ในเดือนกันยายนแล้ว ก็ได้นำไปเข้ากระบวนการรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียและภาคีของ คสช. ทั่วประเทศในเวทีระดับภาคที่ คจสช.จัดทั้งหมด 6 ครั้ง ร่วมกับประเด็นอื่น ๆ ที่จะเป็ระเบียบวาระของสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5 แต่แต่ละครั้งมีผู้เข้าร่วมไม่ต่ำกว่า 300 คน และในเวทีเฉพาะประเด็นการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันทีคณะทำงานฯจัดอีกหนึ่งครั้ง ความเห็นทั้งหมดถูกนำมาประมวลไปปรับปรุงร่างเอกสาร โดยมี คจสช.เป็นผู้พิจารณาขั้นสุดท้ายแล้วนำเข้าเป็นระเบียบวาระในการพิจารณาของสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5

ที่ประชุมสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5 ซึ่งมีภาคีสุขภาพจากทั่วประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนเข้าร่วมกว่าสองพันคน ได้พิจารณาระเบียบวาระเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างราบรื่นและรวดเร็วอีกสองรอบในช่วงวันที่ 18-19 ธันวาคม 2555 โดยมีข้อเสนอให้ปรับปรุงเพียงเล็กน้อย และในที่สุดก็ได้ผ่านออกมาเป็นมติแรกของสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5 ในวันที่ 19 ธันวาคม

การดำเนินการในขั้นต่อไปคือการขับเคลื่อนให้มีการดำเนินงานตามมติของสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5 โดย คสช. ได้ตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนและติดตามมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ (คมส.) ขึ้นมาดำเนินการ แนวทางที่ใช้คือการหารือกับหน่วยงานราชการที่มติขอให้ดำเนินการต่างๆ ก่อนว่าจะแปรมติไปสู่การปฏิบัติได้หรือไม่ อย่างไร เมื่อได้รับความเห็นชอบร่วมกันแล้วจึงจะเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ซึ่งวิธีนี้เป็นการสร้างความเข้าใจ การมีส่วนร่วม และความเป็นเจ้าของของหน่วยงานเหล่านั้น และทำให้แน่ใจว่ามติจะได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

สำหรับมติในเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน คมส. ได้จัดการประชุมหารือครั้งที่ 1 ไปเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2556 โดยมีผู้แทนทุกหน่วยงานที่ถูกระบุในมติเข้าร่วม การประชุมได้ทำให้หน่วยงานเหล่านี้เข้าใจสาระของมติอย่างถูกต้องชัดเจน ส่วนใหญ่มีความเห็นว่าสามารถนำไปดำเนินการได้ แต่บางหน่วยงานชี้แจงว่าไม่มีอำนาจดำเนินการเพราะไม่ใช่ภารกิจโดยตรงและได้เสนอให้ติดต่อหน่วยงานที่เหมาะสมในกระทรวงของตน ซึ่ง คมส. จะได้ประสานงานต่อไป ทาง คสช. คาดว่าจะสามารถนำมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีในช่วงเดือนพฤษภาคมหรือมิถุนายน 2556

ในขณะเดียวกันชมรมฯ ได้หารือกับสำนักงาน คสช. ถึงกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งมีร่างข้อเสนอเป็นภาคผนวกท้ายเอกสารหลักแล้ว และสมัชชาสุขภาพครั้งที่ 5 มีมติให้จัดกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมจากภาคส่วนต่างๆ และจัดกระบวนการรับฟังความเห็นต่อยุทธศาสตร์ดังกล่าวและเสนอต่อสมัชชาสุขภาพเฉพาะประเด็นเพื่อรับรองให้เสร็จสิ้นภายในปี 2557 โดยชมรมฯ และสำนักงาน คสช. ได้เห็นชอบร่วมกันถึงแนวทางการดำเนินงานให้ตั้งกลไกในการทำงานขึ้นมาประกอบด้วยคณะกรรมการอำนวยการ คณะทำงานวิชาการ คณะทำงานจัดกลุ่มเครือข่าย และรับฟังความคิดเห็นและคณะทำงานจัดสมัชชาสุขภาพแห่งชาติเฉพาะประเด็น ในขั้นต้นได้ตั้งเป้าให้จัดกระบวนการทั้งหมดให้เสร็จสิ้นและจัดสมัชชาสุขภาพเฉพาะประเด็นยุทธศาสตร์การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ในช่วงการจัดสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 6 ในเดือนธันวาคม 2556 นี้

## ทริปสะอาด...ต้นแบบการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน



อัมพร ลีอำนาจโชค



ชุตีมา พิบูลย์บุญ

นางอัมพร ลีอำนาจโชค<sup>1</sup>, นางสาวชุตีมา พิบูลย์บุญ<sup>2</sup>

<sup>1</sup>กรรมการกำกับทิศโครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

<sup>2</sup>กรรมการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

การที่ประเทศไทยจะเป็นเมืองจักรยาน ที่ผู้คนลดพฤติกรรมการใช้รถยนต์ เปลี่ยนมาใช้ในการเดินทางและจักรยาน เพื่อเดินทางในระยะสั้น หรือระบบขนส่งมวลชนแทนได้นั้น จำเป็นต้องอาศัยการขับเคลื่อนไปพร้อม ๆ กัน ทั้งการส่งเสริมสนับสนุนจากภาครัฐที่จะกำหนดเป็นนโยบายสาธารณะ และการผลักดันจากภาคประชาชนที่แสดงความต้องการในการใช้การเดินทางแบบ “ทางเลือก” มากขึ้น เนื่องจากปัญหาการจราจรที่คับคั่งในปัจจุบัน และแนวโน้มวิกฤตทางพลังงานในอนาคต จึงเป็นที่มาของ “โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” ที่ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (จสท.) ดำเนินการโดยได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

กิจกรรมท่องเที่ยวด้วยจักรยานในรูปแบบ “ทริปสะอาด” เป็นหนึ่งในกลยุทธ์ของแผนงานการผลักดัน โดยมีกติกาสำหรัผู้เข้าร่วมจะต้องงดเว้นการสูบบุหรี่ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่เล่นการพนันในช่วงเวลาที่ร่วมทำกิจกรรม ซึ่งจะจัดประมาณ 2-4 วันต่อครั้ง สถานที่ท่องเที่ยวมีทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ และชุมชน รวมไปถึงแหล่งการเรียนรู้ต่าง ๆ โดยตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ.2555-กุมภาพันธ์ พ.ศ.2556 ชมรมฯ ได้จัดทริปสะอาดไปแล้วรวมทั้งหมด 8 ครั้ง

### วิธีดำเนินการ

1. เริ่มจากการสำรวจและพิจารณาเลือกสถานที่ หาข้อมูลแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ หรือประสานกับภาคีเครือข่ายจักรยานที่มีอยู่ในจังหวัดต่างๆทั่วประเทศ สำรวจเส้นทาง และวางแผนกิจกรรมที่จะทำในแต่ละทริป
2. ประชาสัมพันธ์รับผู้สนใจร่วมกิจกรรมผ่านช่องทางต่างๆ (เว็บไซต์, สิ่งพิมพ์ของชมรมฯ) โดยกำหนดจำนวนผู้ร่วมกิจกรรมในแต่ละครั้งประมาณ 30-50 คน ตามความเหมาะสมและความสามารถในการรองรับของสถานที่นั้น
3. กำหนดจุดนัดหมายสมาชิกในวันเดินทาง ส่วนใหญ่จะนัดพบที่ทำการชมรมฯ สมาชิกขึ้นรถร่วมเดินทางพร้อมกัน และจัดรถเฉพาะสำหรับบรรทุกจักรยานนำไปส่งที่จุดหมายปลายทาง

สิ่งที่ได้รับจากการร่วมทริปสะอาด นอกจากการได้ท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจในวันหยุด ความรู้เรื่องของแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เรียนรู้วิถีชีวิตชุมชน กิจกรรมที่สอดแทรกในทริป เช่น การร่วมกันปลูกต้นไม้ เก็บขยะบริเวณโดยรอบที่พัก ปั่นจักรยาน ฯลฯ ยังเป็นการปลูกจิตสำนึกและวินัยพลเมืองให้มีส่วนร่วมในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ไม่สร้างความสกปรก หรือทิ้งภาระไว้กับสถานที่ที่ได้ไปเยือน และด้วยกติกาสำหรัทริปสะอาดตั้งข้างต้น

อาจจะถือเป็นจุดเริ่มต้นสำหรับผู้ที่ชอบดื่มสุรา สูบบุหรี่ ในการลด ละ เลิกสิ่งที่เป็นโทษต่อสุขภาพ เหล่านั้นและหันมาใส่ใจการออกกำลังกายเพื่อดูแลสุขภาพของตนเองมากขึ้น นอกเหนือไปจากนั้นยังเป็นโอกาสสำหรับผู้กำลังเล็งเรื่องการขี่จักรยาน ได้ลองมาสัมผัสประสบการณ์การขี่จักรยานท่องเที่ยว ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่จะชื่นชอบและมีความเป็นไปได้ที่จะเปลี่ยนมาเป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้มากขึ้น

ในอีกมิติหนึ่ง ทริปสะอาด ยังเป็นการสร้างภาคีเครือข่ายชมรมจักรยานในจังหวัดต่างๆ เป็นกิจกรรมต้นแบบให้กับชุมชนท้องถิ่นได้นำไปปรับใช้ เพื่อพัฒนาชุมชนในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว ส่งเสริมอาชีพในท้องถิ่น หรือการที่จะเป็นชุมชนจักรยานอย่างยั่งยืนได้ ตามวัตถุประสงค์ของโครงการผลักดันนโยบายการเดินทางและการใช้จักรยานสู่นโยบายสาธารณะ เพื่อเมืองไทยที่น่าอยู่ต่อไป

♥ bike  
walk

## สำรวจยังงใ้เห็นความจริง (ของทางเท้า)



ผศ.กรินทร์ กลิ่นขจร, ผศ.อติพันธ์ ตริตระการ, อ.อีรี่ อังคะสุพลา

ผศ.กรินทร์ กลิ่นขจร, ผศ.อติพันธ์ ตริตระการ และ อ.อีรี่ อังคะสุพลา

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

### มีใครสงสัยบ้างว่าการสำรวจความพึงพอใจและความต้องการของประชาชนที่ทำ ๆ กันนั้นมันสะท้อนความจริงมากน้อยแค่ไหน...?

การสำรวจความพึงพอใจและความต้องการของชาวบ้านเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาทางเท้าที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้า จึงได้ศึกษาเปรียบเทียบโดยรอบแรก **ประเมินความพึงพอใจและความต้องการของชาวบ้าน โดยทั่วไป** ในพื้นที่เขตลาดกระบัง บนถนนฉลองกรุง บริเวณหน้านิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง, ซอยฉลองกรุง 1 เลียบทางรถไฟ ช้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ ลาดกระบังและถนนอ่อนนุช ผลปรากฏว่าผู้ใช้ทางเท้าทั้ง 3 แห่งซึ่งส่วนใหญ่ใช้ทางเท้าเพื่อไปโรงเรียนหรือไปทำงาน มีความเห็นเหมือนกันว่ามีความรู้สึกไม่พึงพอใจเล็กน้อยต่อทางเท้าที่ใช้อยู่ และ**รู้สึกว่หาบเร่งแฉงลอยเป็นลิ่งกิดขวงหลัก** โดยคนเดินเท้ามีความต้องการที่แตกต่างกันไปในแต่ละพื้นที่

จากผลสำรวจดังกล่าวส่งผลให้ทีมวิจัยต้องการทราบสภาพทางกายภาพของทางเท้าที่เป็นอยู่จริงเพื่อจะได้ดำเนินการตรวจสอบผลการสำรวจรอบแรกที่ได้มาด้วย จึงได้ทำการสำรวจรอบสอง โดยใช้แบบสำรวจประเมินสภาพแวดล้อม ที่เรียกว่า **ดัชนีชี้วัดความสามารถในการเดินระดับโลก (Global Walkability Index: GWI)** ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลตรวจสอบสภาพทางกายภาพ ได้ผลการสำรวจว่า ในพื้นที่ถนนอ่อนนุชนั้น ทางเท้ามีลักษณะทางกายภาพที่ต่ำกว่ามาตรฐานสากลแทบทุกด้าน และไม่สามารถใช้งานได้อย่างเหมาะสม รวมไปถึงการไม่อำนวยความสะดวกต่อผู้พิการด้วย แต่พบสิ่งที่ขัดแย้งกับผลการสำรวจความพึงพอใจในรอบแรกว่า สิ่งกีดขวางที่เป็นปัญหามากที่สุดกลับกลายเป็น **อุปกรณ์ประกอบทางเท้า และโครงสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ** เช่น เสาไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ ป้อมตำรวจ ถนน และสะพานลอยคนเดินข้าม เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง **การตัดทางเท้าสำหรับคนเดินทิ้งเพื่อขยายผิวจราจรให้รถยนต์วิ่งแทน** (ส่งผลให้ทางเท้าที่แคบที่สุดที่สำรวจพบมีความกว้างเหลือเพียง 19 ซม. เท่านั้น) ซึ่งเป็นปัญหาที่แท้จริง ทีมวิจัยจึงมีข้อเสนอแนะเบื้องต้นว่า

1. ควรสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม หรือ เวิร์คชอป ระหว่างผู้บริหารจัดการทางเท้า ผู้ใช้ทางเท้า นักออกแบบ ผู้รับเหมา ช่างก่อสร้าง นักกฎหมาย ผู้วางนโยบาย เพื่อทำความเข้าใจในความหลากหลายของบทบาทกิจกรรมและความต้องการ ใช้งานทางเท้า เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหา การวางแผน การออกแบบ และการก่อสร้าง ทางเท้าที่สามารถเดินได้ดี
2. กรณีของแฉงลอย ร้านค้าริมทาง และเนื้อที่สาธารณะ ควรจะมีการศึกษาอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการส่งเสริมกิจกรรมที่มีชีวิตชีวาและความปลอดภัยในการใช้พื้นที่ทางเท้า ซึ่งเป็นแนวทางที่ใช้กันอยู่ทั่วโลก เพื่อส่งเสริมความสามารถในการเดิน (walkability)
3. ทำทางเท้าให้เรียบ ไม่ลื่น และต่อเนื่อง ไม่น้อยไปกว่าผิวจราจรของถนน
4. ทำให้ความสามารถในการเดิน (walkability) เป็นประเด็นหลักในการพัฒนาเมือง

5. ถ้าเราสามารถทำให้ คนที่เปราะบางที่สุดบนทางเท้า (เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ใช้ไม้เท้าและผู้ใช้รถเข็น ) สามารถสัญจรบนทางเท้าได้ดี ต่อเนื่องและปลอดภัย น่าจะเป็นเป้าหมายในการทำงานเรื่องทางเท้าที่ดีที่สุด

...เรื่องนี้สรุปสั้นๆ ได้ว่าถ้าใครคิดจะสำรวจความต้องการของผู้ใช้ทางเท้าเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาทางเท้าให้เหมาะสมต่อการเดินอย่างแท้จริงแล้ว ควร**สำรวจความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้ทางเท้าในบริเวณนั้นควบคู่**กับการ**สำรวจความสามารถในการเดินของสภาพแวดล้อมทางกายภาพ และการออกแบบรายละเอียดของทางเท้าที่สามารถบริหารจัดการสาธารณูปโภคได้** (ต้องงดใช้แบบมาตรฐานที่เป็นแบบเดียวทำทั้งหมด ซึ่งละเลยรายละเอียด และก่อปัญหา) จึงจะได้เห็นความจริงที่จะพัฒนาไปสู่ทางเท้าที่เป็นมิตรกับคนเดินเท้าจริงๆ

♥ bike  
walk