



25 ปี เพื่อเปลี่ยนวิถีสังคม สู่การเดินทางและการใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวัน

เรื่อง : บุษกร

25 ปี แห่งการขับเคลื่อนแนวคิด “การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” เพื่อเปลี่ยนวิถีคิด เปลี่ยนพฤติกรรมของผู้คนให้หันมาใช้บริการเดินและจักรยานในวิถีชีวิต พร้อมทั้งเปลี่ยนกายภาพของเมืองให้เอื้อต่อวิถีนี้ ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วนขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ



ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.รุ่งชัย พรรณสวัสดิ์ ผู้ก่อตั้งและประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย อดีตอาจารย์ประจำ คณะวิศวกรรมศาสตร์สาขาวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้ริเริ่มนำแนวคิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมาเผยแพร่ในสังคมเมื่อ 25 ปีที่แล้ว ถึงวันนี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร และอะไรคือโจทย์ท้าทายที่ยังต้องเคลื่อนต่อไป

25 ปี ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

16
มีนาคม
2534

รณรงค์บนท้องถนน
เป็นครั้งแรก
เพื่อใช้จักรยาน
เป็นทางเลือก
แก้ปัญหาจราจร
มลพิษ

ช่วงผลักดัน
นโยบาย

2534
-
2553

ช่วงบุกเบิก
รณรงค์สร้าง
ความสนใจ
ทำให้มีชมรมจักรยาน
เกิดขึ้นมากมาย
ทั่วประเทศ



ริเริ่มจัดงาน
“วันปลอดรถ”
(Car Free Day)
เป็นครั้งแรกในไทย

2554

ทำงานเชิงนโยบาย
อย่างจริงจัง ภายใต้
“โครงการผลักดันการเดินและ
การใช้จักรยานไปสู่นโยบาย
สาธารณะของประเทศไทย”

2555

ธันวาคม การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน
ในชีวิตประจำวันได้เป็นนโยบายสาธารณะของประเทศ
เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ
(ครั้งที่ 5) ผ่านมติ “การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อ
ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน”
และคณะรัฐมนตรีมีมติมอบหมายให้หน่วยงานราชการ
ที่เกี่ยวข้องนำไปพิจารณาดำเนินการ

2559

กรม.มมต.เห็นชอบ “การกำหนด
มาตรฐานและการออกแบบและก่อสร้าง
ทางจักรยานในประเทศไทย” ที่กระทรวง
คมนาคมเสนอ โดยชมรมจักรยานเพื่อ
สุขภาพแห่งประเทศไทยได้มีส่วนในการ
ร่วมผลักดันอย่างต่อเนื่อง

2557

เดินทางขับเคลื่อนการเข้าพบผู้บริหารหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้อง สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเรื่องเดิน
และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันพร้อมๆ ไป
กับการทำงานเชิงรุกในพื้นที่และชุมชน

2554
-
2558

- ส่งเสริมและขยายแนวคิดการสร้างชุมชนจักรยานไปแล้วมากกว่า 110 แห่งทั่วประเทศผ่านโครงการต่างๆ 38 โครงการ
- สนับสนุนให้เกิดชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพฯ จำนวน 78 พื้นที่/ชุมชน ใน 36 จังหวัด
- ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานไปโรงเรียนของเด็กนักเรียน และบุคลากรของโรงเรียน ไม่น้อยกว่า 10 โรงเรียน
- การสนับสนุนเครือข่ายผู้รักการเดินและการใช้จักรยานทั้งในระดับจังหวัดและระดับชาติไปแล้ว 20 จังหวัด
- การศึกษาวิจัยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สนับสนุนการศึกษาวิจัยไปแล้ว 88 โครงการ
- การประชุมทางวิชาการประจำปี การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เริ่มในปี 2556 มีนักวิจัยและผู้ปฏิบัติการจาก 33 องค์กร/สถาบันมานำเสนอ ผลงานวิจัยแล้ว 44 โครงการ
- การสร้างเครือข่ายระหว่างประเทศ ไปร่วมการประชุมจักรยานนานาชาติ Velo-city และ Velo-city Global
- เป็นสมาชิก ECF
- ก่อตั้งและเป็นกรรมการ และเป็นสมาชิก WCA



15 ปีแรก ขยายแนวคิด

“ คิดดูเมื่อ 25 ปีที่แล้วไม่มีใครพูดเรื่องนี้เลย คนก็จะหาว่าผมเพี้ยน ด้วยซ้ำไป แต่ผลที่ได้มากกว่าที่คาด แต่ไม่เท่ากับที่หวัง ผมหวังให้เหมือนยุโรป เนเธอร์แลนด์ เดนมาร์ก คนใช้จักรยานเป็นวิถีชีวิต แต่ที่ได้มากกว่าที่คาด ไม่คิดเลยว่าเมืองไทยจะมีการประชุมวิชาการเรื่องเดิน-จักรยานโดยเฉพาะ ปีนี้เป็นปีที่ 4 ที่เราจัด ไม่คิดเลยว่าจะมีนักวิจัยมาทำวิจัยเรื่องเดิน-จักรยาน จนปริญญาเอกก็มี เราทำจนเกิดกระแส ในระยะ 15 ปีแรก แทบจะเป็นการทำงานในกลุ่มของเรา คนอื่นแทบไม่สนใจ เวลาเราจะชวนคนมาขี่จักรยานสมัยก่อน เขาก็ไม่สนใจ เราก็ต้องเอากการขี่จักรยานไปเที่ยวเป็นตัวอย่าง ให้เขาสนุก สื่อมวลชนก็จะตามไปดู ยังอยู่ในวงแคบๆ แต่ก็ทำให้เกิดชมรมเยอะเลยในช่วงนั้น เป็นความสำเร็จขั้นต้น เพราะเราคิดคิดเร็วไปกว่าคนอื่น ”

โจทย์ท้าทาย ทำต่อไป!!

“ ที่ต้องผลักดันต่อไปคือ ยังไปไม่ถึงชีวิตประจำวันเท่าไร โจทย์ใหญ่คือทำให้เรื่องนี้อยู่ในชีวิตประจำวันเป็นวิถีชีวิตของคนได้จริงๆ เราเข้าไปคุยกับสมาคมสันนิบาตเทศบาล สมาคม อบต. เพื่อเสนอแนวคิด ถ้าคุณจะทำปัญหาชุมชนใช้เรื่องนี้ได้ หลายคนเห็นด้วยแต่บงกชในที่ที่เขาได้รับการกระจายอำนาจมา พอจัดลำดับความสำคัญนี้เราอยู่อันดับท้ายๆ เราก็ต้องทำยังไงให้ท้ายๆ ไปอยู่ข้างบนได้ไหม เมื่อเทียบกับทำถนน พยายามบอกข้อดีข้อด้อย เราพยายามเข้าไปในองค์กรปกครองท้องถิ่นซึ่งมีหลายพื้นที่ คงเข้าไปได้ไม่หมด เราก็เลือกคนที่น่าจะเข้าใจ แล้วหวังว่าเขาจะเป็นโมเดลให้คนอื่นเอาไปทำตามต่อ ”

10 ปีหลัง ยุทธศาสตร์สองขา

“ ในช่วง 10 ปีหลัง ทัวโลกสนใจเรื่องโลกร้อน เราสามารถไปบอกกับ สนช. (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม) เอาเรื่องการเดินกับจักรยานไปอยู่ในการแก้ปัญหาขนส่งและจราจรได้ เริ่มเข้าไปอยู่ในนโยบายของรัฐแล้วถึงแม้จะยังพูดกันในช่วงเล็กๆ ในช่วงประมาณ 5-6 ปีหลังเราใช้ยุทธศาสตร์ที่ผมคิดว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงได้ต้องมีคนที่เปลี่ยนแปลงได้คือ นักการเมืองกับนักบริหารประเทศ ผมใช้ยุทธศาสตร์สองขาในการผลักดันคือเอาข้อมูลทางวิทยาศาสตร์ความเป็นจริงไปเล่าให้ฟังว่าเกิดอะไรขึ้น ขณะเดียวกันเราก็ต้องอาศัยแรงผลักดันทางสังคม เราชวนคนในชุมชนเรียกร้องสิทธิตรงนี้ สองแรงกดดันนี้คือข้อมูลและความต้องการของประชาชนจะทำให้มีการเมืองต้องเปลี่ยนความคิด เคยมีผู้สมัครผู้ว่าคนหนึ่งเอาประเด็นจักรยานไปอยู่ในนโยบายหาเสียง ต่อมาเมื่อเป็นคณะกรรมการต่างๆ ของหน่วยงานภาครัฐก็เสนอแนวคิดนี้เข้าไป ผลักดันให้ไปอยู่ในมติสมัชชสุขภาพแห่งชาติ เป็นมติที่มี พรบ.รองรับสามารถไปบอกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการตามกฎหมายที่ตัวเองมีอยู่ เราเปลี่ยนระดับวิถีคิดและนโยบายแล้ว ”

งานวิจัยไทย ไร้ระดับโลก

“ ผลสำเร็จอีกอันหนึ่ง เราสามารถนำงานวิจัยไปเสนอระดับโลกได้ เราจะไปประชุมงานจักรยานโลกที่ไต้หวัน จะไปพูดเรื่องวิวัฒนาการของกฎหมาย สิทธิของคนใช้จักรยานกับเดิน ไปแชร์กับเขาว่า 25 ปี เรามาถึงวันนี้ได้อย่างไร แล้วคนของเราต้องไปเรียนรู้ว่าโลกเขาคิดยังไง เขาทำยังไง ไปสร้าง

โจทย์ใหญ่คือทำให้เรื่องนี้ อยู่ใน ชีวิตประจำวันเป็นวิถีของคนได้จริงๆ

ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์

“ เครื่องช่วย ไปเรียนรู้จากนักการเมืองที่เขาเอากการเดิน จักรยาน และการเดินทางที่ยั่งยืนไปอยู่ในวิถีของการเลือกตั้ง เขาทำอย่างไรให้สำเร็จครั้งแรกที่ประชุมในเอเชีย ไต้หวัน ใช้นโยบาย จนกระทั่งเขาเป็นเมืองจักรยานได้ เราก็อยากไปดู ฝรั่งก็อยากไปดู ไต้หวันก็อยากโฆษณาตัวเองว่าเราก็เป็นเมืองที่หยุดยุดเรื่องนี้เหมือนกัน ”

ส่วนเมืองไทย ถ้ารักบ้านนี้เมืองนี้ พยายามให้การเดิน การใช้จักรยานมันอยู่ในวิถีชีวิตประจำวันได้อย่างสะดวกและปลอดภัยในระดับที่ยอมรับได้ เพื่อลูกหลานของท่าน เพราะข้อดีเรื่องของมลพิษ พลังงาน ค่าใช้จ่าย ความเอื้ออาทรต่างๆ จักรยานนี้ทำให้เราอยู่ด้วยกันแล้วรู้สึกใกล้ชิดกัน คุณขับรถในต่างจังหวัดกับขี่จักรยานไป ขี่จักรยานความเป็นมิตรเกิดขึ้นง่ายมาก มาเปลี่ยนพฤติกรรมกันเพื่อลูกหลานของเรา ”



จากชมรมฯ สู่นโยบายสาธารณะ

คุณจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ รองประธาน และประธาน คณะกรรมการกำกับทิศ โครงการขับเคลื่อนนโยบาย สาธารณะการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อดีตรองปลัดกระทรวงคมนาคม อดีตประธานบอร์ดแอร์ พอร์ตรেলลิงค์ ผู้นำประสบการณ์การทำงานด้านคมนาคม มาร่วมทำงานขับเคลื่อนการเดินและการใช้จักรยาน ในชีวิตประจำวัน ได้มาช่วยเสริมถึงประเด็นสำคัญที่ โครงการฯ และชมรมฯ จะต้องเดินหน้าต่อไป

ความปลอดภัยบนท้องถนน

“ ความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนก็สำคัญ อุบัติเหตุเป็นเรื่องสำคัญ ที่ทางชมรมต้องผลักดันให้มากกว่านี้ เรื่องทางจักรยานเริ่มมาแล้ว แต่เรื่องอุบัติเหตุ เรื่องทางเดินเท้า เราต้องทำต่อไป

โดยอาจจะต้องรณรงค์กับรถประเภทอื่นๆ ด้วย เรื่องความเร็วมีผลมาก กลุ่มเสี่ยงบนถนนคือ คนเดินเท้า คนขี่จักรยาน คนขี่มอเตอร์ไซด์ สามกลุ่มนี้มีโอกาสเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทุกครั้ง ถ้าอัตราความเร็วของรถยนต์ลดลงได้ อัตราอุบัติเหตุและการเสียชีวิตก็ลดลง ทำยังไงจะผลักดันให้รัฐลดความเร็วในเขตเมืองเหลือสัก 50 กิโลเมตร/ชม. ”

"เดิน" ก็สำคัญไม่แพ้กัน

“ อีกเรื่องหนึ่งที่ผ่านมาผมว่าเราละเลยคนเดินเท้า ในอนาคตต่อไปจะเป็นสังคมผู้สูงอายุ การใช้ทางเท้าเป็นเรื่องจำเป็น ทำยังไงให้คนเดินสะดวก ไม่ชนต้นไม้ ชนเสาไฟ ทางเท้าโล่งๆ ไม่มีหลุมบ่อ อย่างกฎหมายสมัยใหม่อาคารต้องออกแบบให้เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ หรือออกแบบให้เป็นมิตรกับคนพิการ มีทางลาด มีห้องน้ำคนพิการ ในอนาคตต้องออกแบบอย่างนั้น เมืองก็จะเปลี่ยนแปลงน่าอยู่ขึ้นสำหรับคนทุกเพศทุกวัย การเดินนี่เหมือนกับง่ายเพราะทุกคนก็เดิน แต่ไม่ง่ายเลย ทำยังไงให้คนมาเดินเยอะๆ ”

การสื่อสารกับสังคม

“ ส่วนราชการเราก็ไปผลักดันเรื่องกฎหมายและการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ส่วนการรณรงค์จะเป็นงานของภาคประชาสังคม สื่อสารไปสู่สาธารณะ จะเปลี่ยนทัศนคติของคนต้องทำทั้งทางด้านกายภาพ กฎระเบียบ ขณะเดียวกันก็ต้องอธิบายให้ประชาชนรับรู้ว่าทิศทางไปอย่างไร มาตรการต่างๆ มีประโยชน์อะไรกับตัวคุณสังคม วิถีชีวิต มีอะไรที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต เราทำโดยไม่พูดไม่ได้ หรือพูดแล้วไม่ทำก็ได้ เช่น พูดรณรงค์ให้คนมาใช้จักรยานให้มาเดิน แต่ไม่มีทางจักรยานทางเท้ายังและๆ มันก็ไปไม่ได้ ต้องทำควบคู่กัน เหล็กกำลังร้อน คนกำลังสนใจ เราก็เริ่ม

“

รณรงค์ควบคู่กันไปกับการใช้จักรยาน คือการเดิน เพราะทำได้ง่ายๆ ทำยังไงให้คนหันมาเดินมากขึ้น

คุณจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ

”

ผลักดันมากขึ้น สื่อสารมากขึ้น

เรากำลังจะไปประชุมจักรยานโลกที่ได้หัววัน ได้หัววันเมื่อสัก 20 ปีที่แล้วเป็นประเทศที่ขี่มอเตอร์ไซด์มาก ปัญหารাজারก็เยอะมาก เขาก็ค่อยๆ แก่ไปเปลี่ยนมาใช้จักรยาน ได้หัววันเป็นประเทศที่ผลิตจักรยานมากด้วยนะ เขาพยายามเปลี่ยนวิธีการเดินทางของคนมาใช้จักรยานมากขึ้น ให้เมืองเป็นมิตรกับจักรยาน แล้วเขาทำได้จริง ”

เปลี่ยนวิถีคิด เปลี่ยนพฤติกรรม

“ การจะเปลี่ยนพฤติกรรม เปลี่ยนวิถีคิดของคนมันไม่ถ้งง่าย ต้องใช้เวลาและความร่วมมือ เช่น ทำยังไงให้คนทั่วไปเข้าใจการใช้ถนนร่วมกัน การใช้ทางจักรยานร่วมกัน ให้ไปด้วยกันได้ พอมีคนขี่จักรยานเยอะ คนขับรถก็บอกขี่เยอะก็ดขวางกันจ้ง คนขี่จักรยานก็บอกไม่มีช่องทางจักรยาน ทะเลาะกันอยู่อย่างนี้ แต่ว่าจริงๆ ในหลายแห่งเขามีการแชร์ถนนซึ่งกันและกัน ต้องฟังพากันไปให้ได้ รู้จักสิทธิในการใช้ทางสาธารณะร่วมกัน ในหลายประเทศที่ระบบเชื่อมต่อการเดินทาง จักรยานกับขนส่งสาธารณะอื่นๆ ในยุโรปคนกลับมามีจักรยานมาก คิดเรื่องของคุณภาพ สิ่งแวดล้อมมากขึ้น คนไทยก็ต้องไปทางนั้นเหมือนกัน ”