ทางผ่านเอื้อเฟื้อ: ข้อเสนอเพื่อเพิ่มแรงจูงใจเพื่อให้อาคารเป็นทางสัญจรสาธารณะสำหรับจักรยาน
The Propose for Incentives to Property Owner to Provide the way for Cyclist.

อาจารย์อรช กระแสอินทร์, อาจารย์จตุพล อังศุเวช และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประวุฒิ แย้มผลงาน
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

บทคัดย่อ

เพื่อเพิ่มการจูงใจให้มีการใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน ข้อเสนอ“ทางผ่านเอื้อเฟื้อ”เป็นแนวทางในการสร้างแรงจูงใจเพื่อให้เจ้าของที่ดินหรืออาคารเสียสละปันส่วนหนึ่งของที่ดินในโครงการ เพื่อให้เกิดเป็นช่องทางสัญจรที่สำหรับจักรยานและการเดิน ทำให้ผู้ที่ใช้จักรยานหรือเดินสามารถผ่านที่ดินตามเส้นทางที่กำหนดให้ เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างที่ดินหรืออาคารแต่ละที่เข้าด้วยกันหรือแม้แต่การเชื่อมโยงไปสู่ทางสาธารณะอื่นๆหรือระบบขนส่งมวลชน ซึ่งแม้ว่าจะยังไม่ได้มีการทำวิจัยในประเด็นของข้อเสนอนี้แล้วก็ตาม แต่ก็เชื่อว่าการที่ผู้ขับขี่จักรยานมองเห็นความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้นจะส่งผลต่อการจูงใจให้คนที่สนใจได้เริ่มต้นใช้จักรยานเพื่อการสัญจรในชีวิตประจำวันไปด้วย

คำสำคัญ: ทางจักรยาน, ทางลัด, การใช้ที่ดิน

1. บทนำ

เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าการส่งเสริมเดินทางในเมืองด้วยการเดินและการใช้จักรยานในประเทศไทยนั้น มีอุปสรรคอยู่หลายด้าน ทั้งจากสภาพอากาศที่ร้อนและมีฝนซึ่งไม่เชื้อเชิญให้คนเดิน สภาพทางเท้าที่แคบ ขรุขระ และมีสิ่งกีดขวางทางอยู่มากมายทั้งเสาไฟฟ้า ตู้โทรศัพท์ และร้านค้าแผงลอยต่างๆ การไม่ได้วางแผนเมืองให้เหมาะสมกับการเดินและการใช้จักรยาน รวมถึงความด้านปลอดภัยของการใช้จักรยานบนพื้นถนน และอื่นๆอีกมาก ที่ทำให้ผลจากการรณรงค์เพื่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังไม่ดีเท่าที่ควร โดยเฉพาะการใช้จักรยาน แม้ว่าสังคมโดยรวมทราบประโยชน์เพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันเป็นอย่างดี ดังเช่นจากคำกล่าวของนายกรัฐมนตรี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่กล่าวในรายการคืนความสุขให้ประชาชนว่า ถึงประโยชน์ในทางสังคมสิ่งแวดล้อม ที่ว่า“นอกจากนั้น การขี่จักรยานจะทำให้พวกเรามีโอกาสเพิ่มการปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น เพื่อนบ้าน คนในชุมชน ในตรอกซอกซอย ได้มีโอกาสจอดรถจักรยานทักทายกัน เพราะที่ผ่านมาขับรถก็รีบกัน ปิดหน้าต่างเปิดแอร์ ก็เพิ่มมลพิษและก็ไม่ได้คุยกันด้วย ไม่ได้ทักทายกัน เพราะฉะนั้นมีโอกาสตรงไหนก็ทักทายกัน จะได้รักกันมากๆ ไม่ขัดแย้งกันอีกต่อไป” และประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ ที่ว่า“ผมอยากให้มีการสนับสนุนร้านค้าย่อยในพื้นที่ชุมชนในเส้นทางการใช้จักรยานจะได้มีสินค้าต่างๆ ไปวางขาย แวะซื้อ แวะเยี่ยม พูดคุยกันได้อย่างสะดวก ไม่จำเป็นจะต้องไปเสียเวลาเข้าห้างใหญ่ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสิ่งของที่ผลิตจากในท้องที่ในท้องถิ่นเหล่านี้น่าจะมาเปิดพื้นที่ให้ขายในพื้นที่ที่เส้นทางจักรยานผ่าน เพื่อให้ได้ผลรับที่เป็นรูปธรรมและเป็นประโยชน์ต่อสังคมมากที่สุด

Poster Presentation

ซึ่งจากความพยายามรณรงค์ที่ผ่านมา ก็ได้มีข้อเสนอแนะเพื่อให้การเดินและการใช้จักรยานเกิดขึ้นอย่างแพร่หลายมากขึ้นโดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนหรือปรับปรุงกายภาพให้เหมาะสมกับการสัญจรมากขึ้น อาคารหรือสถานที่ต่างๆ ก็มีส่วนที่จะช่วยส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อสัญจรเช่นกัน แต่ในปัจจุบันนั้น การผลักดันให้เจ้าของอาคารและสถานที่เหล่านั้นหันมาใส่ใจต่อจักรยานก็ยังเป็นเรื่องที่ยาก ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการเหล่านั้นไม่ได้มีแรงจูงใจที่ชัดเจน และเพื่อส่งเสริมให้กายภาพของสังคมเอื้อต่อการใช้จักรยาน จึงควรพิจารณาเงื่อนไขพิเศษเพื่อช่วยให้เกิดแรงจูงใจแก่ผู้ประกอบการหรือธุรกิจต่างๆ ที่จะทำให้อาคารสถานที่ของตนเป็นมิตรหรือเอื้อต่อการสัญจรด้วยจักรยานมากขึ้นนั่นเอง

2. กฎเกณฑ์ต่างทางเพื่ออาคารที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน

การมองเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานจากสังคมนั้นสามารถเห็นเป็นหลักฐานจากการผลักดันไปสู่ภาคนโยบายและกฎข้อบังคับต่างๆ โดยประเด็นที่เห็นได้ชัดเจนคือการส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อลดการใช้รถยนต์ โดยมีรูปแบบดังต่อไปนี้

2.1. กฎหมายหรือข้อบังคับ

การบังคับให้อาคารหรือสถานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆให้แก่จักรยานนั้น เกิดขึ้นในหลายที่ อาทิ ในกรุงวอชิงตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา มีกฎหมายที่เกี่ยวกับที่จอดจักรยานซึ่งออกโดยรัฐบาลท้องถิ่นเองในกฎหมาย District of Columbia Municipal Regulations Title 18, Chapter 21 มาตรา 2119 ที่มีชื่อว่า Bicycle Parking Spaces ที่บังคับให้อาคารสำนักงาน จะต้องมีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยอย่างน้อยร้อยละ5 ของจำนวนที่จอดรถยนต์ของอาคารนั้นๆ

นอกจากนี้ ทางเมืองนิวยอร์คก็ได้ออกกฎหมายที่ชื่อว่า Bicycle Access to Office Buildings Law ที่บังคับให้อาคารสำนักงานที่มีลิฟต์มากกว่า 1 เครื่อง ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดตามกฎหมายนี้ ตั้งแต่ส่งแผนงานที่จะทำอาคารหรือออกแบบอาคารเพื่อเอื้อต่อผู้ใช้อาคารที่จะนำเอาจักรยานมาทำงาน โดยจัดให้มีที่จอดที่เหมาะสมในที่ทำงานหรือในอาคาร และถือเป็นสิทธิของผู้ใช้อาคารที่จะนำจักรยานเข้าสู่อาคาร

สำหรับในประเทศเนเธอร์แลนด์ซึ่งถือว่าเป็นเมืองหลวงของจักรยานโลกนั้น กฎหมายอาคารของประเทศที่ประกาศใช้ตั้งแต่ทศวรรษที่ 1950 และปรับปรุงมาอย่างต่อเนื่อง ได้มีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน อยู่พอสมควร โดยบังคับตั้งแต่บ้านที่ต้องจัดให้มีที่เก็บจักรยานที่ปกป้องจักรยานจากสภาพอากาศได้ บังคับอาคารพักอาศัยให้มีห้องหรือพื้นที่ที่เชื่อมต่อโดยตรงกับถนนหรือทางสัญจร มีขนาดมากกว่า 5 ตารางเมตร และมีส่วนที่สามารถล็อคจักรยานได้
จากกฎหมายของเมืองหรือประเทศทั้งสามตัวอย่าง จะเห็นได้ว่ากฎหมายที่ยกตัวอย่างมานั้น เน้นไปที่การให้พื้นที่ที่จอดรถจักรยานของผู้ที่ต้องการเข้ามาสู่อาคารหรือผู้ที่ใช้งานอาคารประจำไม่ได้มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางสัญจรแต่อย่างใด อาทิการที่ต้องมีที่พิงจักรยาน หรือห้องจักรยาน แต่ก็มีผลในทางบวกต่อการใช้จักรยานที่จะต้องพัฒนาต่อไป และสำหรับประเทศไทยนั้น การศึกษาโดยชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (2546) ได้แสดงให้เห็นว่ายังไม่มีกฎหมายหรือข้อกำหนดใดๆที่ส่งเสริมพื้นที่ต่างๆเพื่อการใช้จักรยาน แต่เน้นการควบคุมยานพาหนะซึ่งหนึ่งในนั้นก็บังคับต่อการใช้งานจักรยานเพื่อระเบียบต่างๆและรวมถึงการจัดเก็บภาษีนำเข้าจักรยาน แต่ยังไม่มีการส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยานแต่อย่างใด

2.2. เกณฑ์อาคารเขียว (Green Building Certificate)

เกณฑ์อาคารเขียว LEED โดย US Green Building Council (2013) ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้กำหนดเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับจักรยานในกลุ่มของ Location and Transportation ในหัวข้อ Bicycle facilities ที่กำหนดให้อาคารหรือสถานที่ที่ต้องการแต้มของอาคารเขียวในข้อนี้มีเงื่อนไข 2 อย่างคือ 1.) ต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายเส้นทางสัญจรของจักรยาน (Bicycle Network) ที่ทำให้ผู้ใช้จักรยานสามารถสัญจรไปมา ไปใช้บริการพื้นฐานต่างๆ (Basic Services) ได้โดยรอบและเชื่อมต่อไปยังโรงเรียนใกล้เคียง สถานีหรือจุดหยุดของระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ และ 2.) จัดให้มีที่จอดจักรยานและห้องอาบน้ำ (Bicycle Storage and Shower Room) ซึ่งมีรายละเอียดของขนาดพื้นที่และจำนวนที่จอดและห้องอาบน้ำต่างกันตามประเภทของอาคาร ซึ่งทั้งสองข้อนี้ เป็นเกณฑ์ที่สร้างเพื่อให้อาคารตอบสนองต่อผู้ใช้จักรยานที่จะมีส่วนช่วยในการลดมลภาวะจากการใช้รถยนต์นั่นเอง
เกณฑ์อาคารเขียวของประเทศเยอรมัน หรือ DGNB Version 2015 ได้ระบุเรื่องที่จอดจักรยานไว้ในส่วน Sociocultural and Functional Quality ข้อ 3.2 Cycling Facilities ที่กำหนดให้อาคารแต่ละประเภทจะต้องมีอุปกรณ์หรือพื้นที่หรือสาธารณูปโภคพื้นฐาน ที่เอื้อแก่การใช้จักรยาน ได้แก่ อาคารหรือสถานีขนส่งสาธารณะ กำหนดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์เพื่อซ่อมจักรยาน (Bicycle repair facility) และให้มีกล้องวงจรปิดหรือระบบรักษาความปลอดภัยในที่จอด (Under surveillance) ส่วนอาคารที่พักอาศัย สำนักงานทั่วไป และโรงเรียน กำหนดให้ที่จอดจักรยานต้องสามารถป้องกันจักรยานจากสภาพอากาศได้ (Protected from the weather) เป็นต้น

ในเกณฑ์อาคารเขียวไทย หรือ TREE (สถาบันอาคารเขียวไทย,ม.ป.ป.) นั้น การส่งเสริมให้ใช้จักรยานจะถูกบรรจุในเกณฑ์ข้อ SL 2 หรือ Site and Location 2 การลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวในหัวข้อย่อย "ระบบที่จอดจักรยาน" โดยกำหนดให้อาคารที่ต้องการได้แต้มในเกณฑ์ข้อนี้ จะต้องจัดที่จอดรถจักรยานเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า ร้อยละ 5 ของผู้ใช้อาคารประจำและผู้ใช้อาคารชั่วคราวสูงสุดของวัน และจัดให้มีห้องอาบน้ำไม่น้อยกว่าร้อยละ 0.5 ของจำนวนพนักงานประจำ ไม่เกินกว่า 80 เมตร จากบริเวณทางเข้าอาคาร กรณีอาคารพักอาศัย ไม่ต้องมีห้องอาบน้ำ แต่ให้เพิ่มพื้นที่จอดรถจักรยานเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของผู้พักอาศัย

2.3 ประโยชน์ทางการเงิน

นอกเหนือจากข้อกำหนดที่บังคับหรือกึ่งบังคับต่อเจ้าของอาคารเพื่อการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานแล้วนั้น การส่งเสริมการใช้จักรยานในหลายๆเมืองหรือพื้นที่ก็มีการส่งเสริมโดยนำผลประโยชน์ต่างๆมาเป็นเครื่องจูงใจโดยเฉพาะผลประโยชน์ทางการเงิน ตัวอย่างเช่นในประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ให้ส่วนลดภาษีหรือ Tax Credit เดือนละ 20 เหรียญ สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานเดินทางจากบ้านไปทำงาน ในขณะเดียวกัน ก็มีธุรกิจเอกชนหลายแห่งที่ให้ผลประโยชน์ทางการเงินแก่พนักงานหรือลูกจ้างที่เดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน เช่น Easystreet.com ที่จ่ายเงินให้พนักงาน 1 เหรียญทุกครั้งที่เดินทางไปทำงานด้วยจักรยาน เป็นต้น ในขณะที่การให้ผลประโยชน์ทางการเงินที่เกี่ยวข้องยังเป็นเพียงขอเสนอเท่านั้น ตามที่มีการรวบรวม ข้อเสนอนโยบายที่ต้องการเสนอให้รัฐบาลส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ทั้งหมดที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่าการส่งเสริมจะเน้นไปที่ผู้ใช้จักรยานและอาคาร อย่างไรก็ตาม องค์ประกอบของใช้จักรยานอีกส่วนหนึ่งก็คือเส้นทางสัญจรของจักรยาน ซึ่งในหลายๆเมืองในโลกมีโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่แยกจาก

Poster Presentation

รถยนต์และปลอดภัย แต่ในขณะเดียวกันก็มีอีกหลายที่รวมถึงกรุงเทพฯที่ประเด็นด้านทางสัญจรของจักรยานกลับกลายมาเป็นอุปสรรคของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

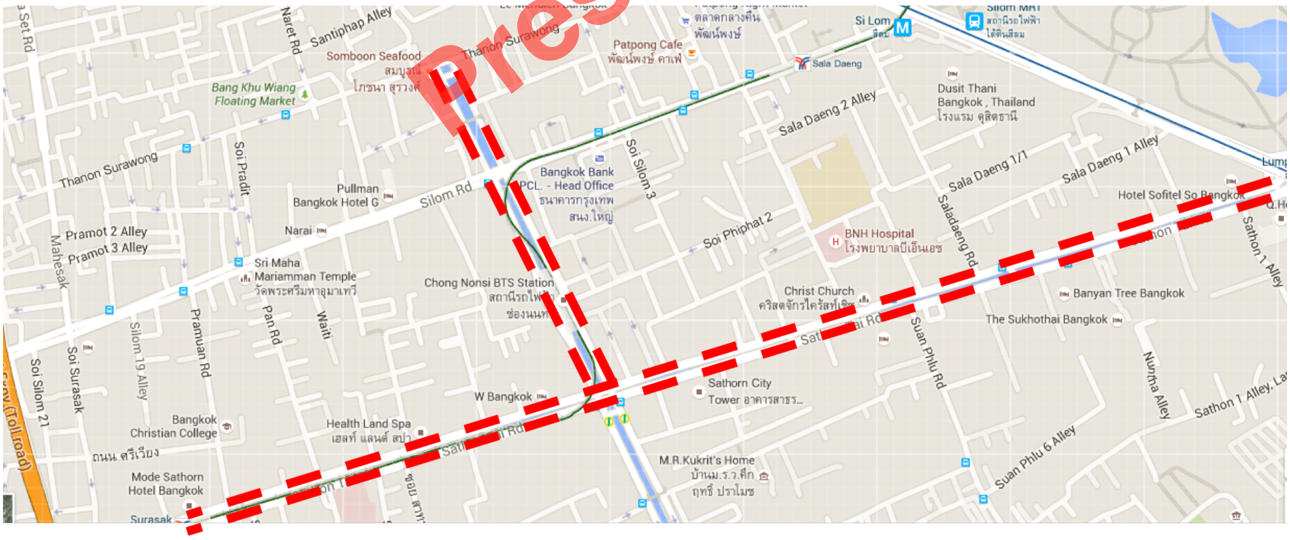
3. ทางสัญจรจักรยานในกรุงเทพมหานคร

ประเด็นด้านเส้นทางสัญจรของจักรยานที่เป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยานนั้น มีประเด็นแยกย่อยหลายประเด็น แต่หนึ่งในนั้นคือเส้นทางที่มีน้อย อ้อมหรือไม่ตรงกับทางที่ใช้งาน และมียานพาหนะอื่นๆเข้ามาใช้หรือจอดอยู่ในเส้นทาง ทำให้ผู้ใช้จักรยานเกิดความลำบาก เสี่ยงต่อการเกิดอันตราย และยังทำให้ประชาชนส่วนหนึ่งที่สนใจจะใช้จักรยานเดินทางนั้น ไม่กล้าที่จะลองเดินทางด้วยจักรยาน

ภาพที่ 1: ทางจักรยานในกรุงเทพมหานคร
ที่มา: http://www.naewna.com/local/125688

Poster Presentation

สำหรับการสร้างเส้นทางจักรยานในกรุงเทพมหานครนั้น แนวทางที่ได้ปฏิบัติมากคือการปันจากส่วนหนึ่งของพื้นผิวถนน ซึ่งทำให้เส้นทางจักรยานต้องบังคับไปตามทางที่มีอยู่เท่านั้น ดังเช่นทางจักรยานถนนสาทรและนราธิวาศราชนครินทร์ตามภาพที่ 2 ที่เส้นประสีแดง แสดงเส้นทางจักรยานบนผิวภนนทั้งสอง



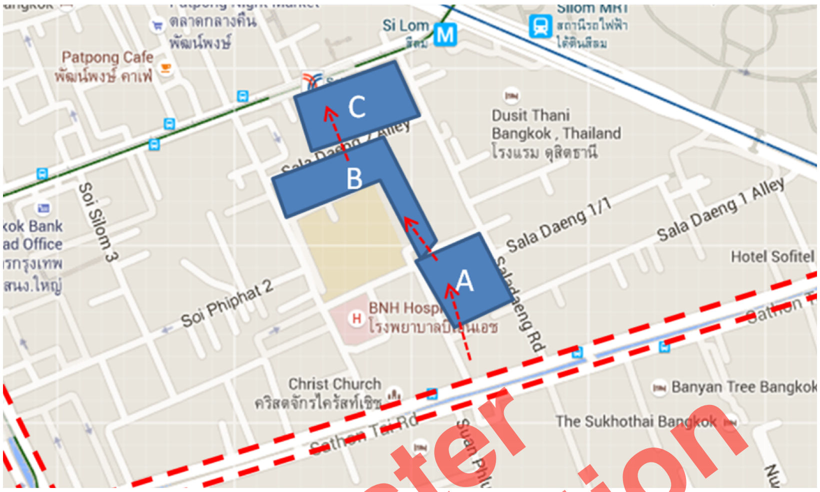
ภาพที่ 2: แนวเส้นทางจักรยาน

บริเวณย่านศาลาแดงและถนนคอนแวนต์ ซึ่งมีอาคารสำนักงานอยู่มากและน่าจะเป็นเป้าหมายของการรณรงค์ให้ผู้ที่ทำงานในอาคารสำนักงานในย่านนั้นใช้จักรยานเดินทาง อาจจะจากรถไฟฟ้าหรือบริเวณใกล้เคียงได้มาก แต่เพราะการที่มีทางจักรยานอยู่จำกัด ทำให้การเดินทางด้วยจักรยานก็ต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์และจักรยานยนต์อยู่ดี และหากว่าเป็นย่านที่ไม่มีโครงข่ายของตรอกซอย การเดินทางก็จะยิ่งยากขึ้นและอาจจะต้องเพิ่มระยะทางไปอีกมาก

4. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้เกิดผลของการเพิ่มการใช้จักรยานในการสัญจรระยะสั้น และให้การเดินทางด้วยจักรยานนั้นมีความปลอดภัยมากขึ้น จึงขอเสนอแนวคิดของ"ทางผ่านเอื้อเฟื้อ" อันได้แก่การให้ผลประโยชน์แก่เจ้าของที่ดินและอาคารให้เปิดเส้นทางสำหรับจักรยานรวมถึงเป็นทางเดิน ตามภาพประกอบด้านล่าง ที่โครงการหรืออาคารที่มีที่ดิน ณ จุด A B และ C ที่อยู่ติดกัน และเป็นแนวที่สั้นที่สุดหรือช่วยลัดการเดินทางได้ ได้เปิดให้มีทางเชื่อมโยงผ่านที่ไปยังถนนหรือทางสาธารณะอีกด้านตามแนวของลูกศรสีแดง

การเปิดช่องให้เช่นนี้ เป็นการใช้พื้นที่โดยเน้นการมีส่วนร่วมของเอกชนเจ้าของพื้นที่ ช่วยให้บุคคลทั่วไปเดินทางผ่านเส้นทางนี้ได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น ลดระยะทาง ลดโอกาสและความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะอื่นๆ ทั้งนี้เจ้าของอาคารคือผู้ควบคุมการเข้าออกของยานพาหนะต่างๆได้ชัดเจน ซึ่งเจ้าของอาคารที่เอื้อเฟื้อพื้นที่เหล่านั้นเพื่อการเชื่อมต่อกันควรจะได้รับผลตอบแทนดังเช่นที่เสนอไปด้วยได้ ทั้งนี้เพราะการเปิดเส้นทางผ่านที่ดินของตนเองนั้น จะต้องมีการลงทุนและมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ทั้งการจัดสร้างทางเข้าออก การทำทางเดินและทางจักรยาน ค่าใช้จ่ายในระบบและเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เป็นต้น



ภาพที่ 3: รูปแบบข้อเสนอแนะ

Poster Presentation

โดยมีผลตอบแทนหรือแนวทางการสนับสนุนการเปิด"ทางผ่านเอื้อเฟื้อ" ได้แก่

1. ด้านกฎหมายอาคาร

เป็นไปในลักษณะเช่นเดียวกับการให้ FAR Bonus ที่ให้แก่อาคารที่ขอการเป็นอาคารเขียวตามเกณฑ์อาคารเขียวไทย จะได้รับพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กำหนดในกฎหมายผังเมือง ซึ่งในกรณีที่อาคารที่กำลังออกแบบนั้น สามารถยื่นแผน"ทางผ่านเอื้อเฟื้อ" ให้แก่เทศบาลหรือฝ่ายโยธาฯ เพื่อรับพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติม หรืออาจจะนำเอาประเด็นของทางผ่านไปเป็นส่วนหนึ่งของเกณฑ์อาคารเขียวไทยไปด้วย ทั้งนี้การสนับสนุนการใช้จักรยานและการเดิน ก็เป็นส่วนหนึ่งในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมด้วย

2. ด้านภาษี

การสนับสนุนในการลดภาษีโรงเรือนหรือที่ดินที่ต้องจ่าย โดยสามารถนำเอามูลค่าของพื้นที่ที่ได้เปิดให้คนและจักรยานผ่านไปนั้น นำมาลดหย่อนภาษีที่กล่าวมาหรืออื่นๆ หรือสร้างกลไกที่ทำให้เจ้าของที่ดินหรืออาคารเหล่านั้นเห็นว่าการเปิดเส้นทางให้จักรยานและคนเดินผ่านได้ เป็นเรื่องที่ดี

3. ด้านการค้า

นอกจากนี้ เจ้าของอาคารหรือผู้บริหารอาคารควรสามารถหาประโยชน์จากการสัญจรของคน อาทิ การให้ใช้พื้นที่เพื่อการพาณิชย์ได้เพิ่มขึ้น หรือให้ปลูกสร้างร้านค้าในพื้นที่ที่ใกล้รั้วหรืออยู่ริมขอบที่ในบางจุดได้ เช่นการสร้างส่วนร้านเช่าใกล้รั้วที่จะทำให้เจ้าของอาคารมีพื้นที่เช่าหรือขายได้มากขึ้น เป็นผลดีต่อรายรับของธุรกิจของเจ้าของที่ดินหรืออาคารนั้นๆต่อไป

4. ด้านการตลาด

อาจจะเชื่อมโยงกับหัวข้อของประโยชน์ทางพาณิชย์ การเอื้อเฟื้อควรได้รับการยกย่อง มีการประชาสัมพันธ์ที่เหมาะสมที่ช่วยให้คนรู้จักทั้งอาคารสถานที่และการขับขี่จักรยานไปพร้อมๆกัน เช่นการติดป้ายแสดงความขอบคุณจากสำนักงานเขตหรืออนุญาตให้เจ้าของอาคารทำป้ายแสดงการยินยอมให้ผ่านทางโดยไม่นับเป็นป้ายฆษณา นอกจากนี้ หากพิจารณาการนำเอาข้อเสนอนี้ไปเป็นส่วนหหึ่งของเกณฑ์อาคารเขียว ก็จะทำให้โครงการมีภาพลักษณ์ที่ดีในด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไปด้วยกัน

การที่เจ้าของที่ดินหรืออาคารสามารถมีผลประโยชน์หรือผลตอบแทนนั้น ก็น่าจะเป็นตัวสนับสนุนและกระตุ้นให้มีการเอื้อเฟื้อทางให้จักรยานและทางเดินมากขึ้น ซึ่งผลที่ได้ก็จะนำผลดีมาสู่การสัญจรด้วยจักรยานและการเดินในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยมากขึ้นและลดระยะทางลงได้ ซึ่งจะเป็นตัวจูงใจให้บุคคลทั่วไปหันมาเดินและใช้จักรยานมากขึ้นไปด้วยนั่นเอง

5. สรุป

แนวคิดเรื่อง"ทางผ่านเอื้อเฟื้อ"ที่ได้นำเสนอมาในครั้งนี้ น่าจะเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งที่นำเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจูงใจให้เกิดการใช้จักรยานสัญจรในชีวิตประจำวันมากขึ้น ทั้งยังเป็นแนวทางการสร้างทางจักรยานและทางเดินที่ปลอดภัยไม่ปะปนไปกับทางสัญจรหลัก ในขณะเดียวกันก็ทำให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจต่อเจ้าของอาคารไปด้วยจากการที่มีผู้คนเดินผ่านไปมา

นอกจากนี้ ข้อเสนอในเรื่องของการเอื้อเฟื้อพื้นที่โดยเอกชนนี้ จะเกิดขึ้นไม่ได้ถ้าไม่ได้รับการสนับสนุนหรือผลตอบแทนของการเสียสละจากภาครัฐ ไม่ว่าจะเป็นด้านภาษี การเป็นคะแนนของการทำอาคารเขียว และด้านอื่นๆ อย่างไรก็ตาม แนวทางของ"ทางผ่านเอื้อเฟื้อ" ยังต้องมีการศึกษาอีกมาก อาทิ ในประเด็นด้านรูปแบบผลตอบแทน และขนาดของผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่เหมาะสมที่จะให้แก่เจ้าของอาคารที่ได้เอื้อเฟื้อทางแก่จักรยาน รวมถึงการศึกษาอำนาจทางการเมืองและอำนาจทางปกครองของหน่วยงานภาครัฐ เพื่อที่จะทำให้แนวทางข้อเสนอนี้ สามารถเกิดขึ้นจริงได้ในที่สุด

6. เอกสารอ้างอิง

[1] U.S. Green Building Council. (2013). LEED v4 Reference Guide for Building Design and Construction. Washington, DC.

[2] สถาบันอาคารเขียวไทย. (ม.ป.ป.). เกณฑ์การประเมินความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมไทย สำหรับการก่อสร้างและปรับปรุงโครงการใหม่, กรุงเทพฯ.

Poster Presentation