

แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียน

A Guide to Promote Cycling to School

ศุภธิดา สว่างแจ้ง¹

Suphathida Sawangchaeng¹

บทคัดย่อ

การขี่จักรยานเป็นเรื่องการใช้ชีวิต เป็นวิถีคิดที่เกิดประโยชน์ต่อตัวเราและสังคม กลุ่มคนที่เป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดของการใช้จักรยานคือกลุ่มคนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน การสร้างวัฒนธรรมจักรยานนั้นสามารถเริ่มต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพในกลุ่มคนเหล่านี้ก่อน บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอองค์ความรู้และบทเรียนความสำเร็จของการขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานในส่วนของ การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนกรณีศึกษาจากต่างประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะที่จะผลักดันให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานต่อไป ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า 1) การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยมาเป็นอันดับแรก 2) ให้การศึกษาอย่างเป็นระบบโดยมีหลักสูตรการเรียนรู้การใช้จักรยานอย่างถูกวิธีมีการอบรมทักษะการใช้จักรยานที่เหมาะสมกับแต่ละช่วงอายุ 3) โรงเรียน ชุมชน และเทศบาลท้องถิ่นจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการเรื่องการเดินทางมาโรงเรียน

คำสำคัญ: จักรยานไปโรงเรียน, ทักษะการขี่จักรยาน, การรณรงค์ขี่จักรยาน

Abstract

Cycling is one of a lifestyle, it is a way of thinking that is useful and beneficial for us as well as society. The majority of bike riders are those who use bicycle in daily lives. The initiative of bike-cycling culture can effectively start from these groups of people. This article aims to present knowledge as well as achievement in promoting bike-cycling culture, particularly; in terms of riding a bicycle to school, case studies from other countries and recommendations for further enhance bike-cycling culture. The study concludes that 1) In order to promote riding bicycles to school, safety awareness shall be placed on top priority. 2) Comprehensive bike-cycling curriculum shall be systematically provided to all bikers and, indeed, appropriate skill training on cycling shall also be provided dependent upon their agedifferences. 3) Schools, communities and local municipalities shall be actively involved in arranging and facilitating bike-cycling in order to go to school.

Keywords: Cycling to School, Cycling skill training, Cycling Campaign

¹ อาจารย์ประจำ, คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

¹ Lecturer, Faculty of Architecture, Urban Design and Creative Arts, Mahasarakham University

บทนำ

จักรยานไม่ใช่เพียงพาหนะที่มีสองล้อ จักรยานเป็นเรื่องปรัชญาชีวิต วิธีคิดที่เป็นประโยชน์ต่อตัวเราและสังคม (ธงชัย, 2557) กลุ่มคนที่เป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดของการใช้จักรยานคือกลุ่มคนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยขี่จักรยานไปทำงาน ไปโรงเรียน การสร้างวัฒนธรรมจักรยานนั้นสามารถเริ่มต้นได้อย่างมีประสิทธิภาพในกลุ่มคนเหล่านี้ก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการใช้จักรยานที่ดำเนินการควบคู่ไปกับการให้ความรู้ที่มีต่อการใช้จักรยานและปลูกฝังแนวคิดการสร้างวัฒนธรรมที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมจากพฤติกรรมและการสัญจรของคนเมืองดังเช่นในกรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์กซึ่งมีการใช้จักรยานมากที่สุดเป็นอันดับต้นของโลก พบว่ามีการใช้จักรยานในการเดินทางไปทำงานและไปโรงเรียนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 36 ของการเดินทางทั้งหมดในปี 2012 เป็นร้อยละ 45 ในปี 2014 (City of Copenhagen: BicycleAccount, 2014) ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของการส่งเสริมการใช้จักรยานของเด็กนักเรียนในประเทศไทย (ธงชัย, 2540) กล่าวคือการใช้โรงเรียนอยู่ในละแวกชุมชนใกล้บ้าน เด็กนักเรียนก็จะสามารถขี่จักรยานไปโรงเรียนได้ โดยไม่ต้องให้ผู้ปกครองนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มาในชั่วโมงเร่งด่วน แนวคิดดังกล่าวจะเป็นส่วนหนึ่งของการปลูกฝังทัศนคติและความรู้ให้กับเด็กนักเรียนเกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้จักรยานทั้งต่อตนเองและสังคม เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมประหยัดพลังงาน สร้างความมีชีวิตชีวาของเมืองและสุขภาพร่างกายแข็งแรง ซึ่งจะเป็นจุดขยับที่สำคัญของสังคมต่อการส่งเสริมใช้จักรยานในประเทศไทย

การขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานได้มีการดำเนินการมาก่อนแล้วในหลายประเทศเช่น เดนมาร์ก เนเธอร์แลนด์ อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอองค์ความรู้และบทเรียนความสำเร็จของการขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานในส่วนของส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนกรณีศึกษาจากต่างประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะสำหรับการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อเมืองต่างๆที่จะผลักดันให้เกิดวัฒนธรรมจักรยานในชุมชนเมืองต่อไป

เนื้อหาของบทความแบ่งออกเป็น 3 เรื่องได้แก่ 1) การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนกรณีศึกษาจากต่างประเทศ 2) หลักสูตรการสอนทักษะการใช้จักรยาน 3) การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนในประเทศไทย

1) การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนกรณีศึกษาจากต่างประเทศ

ประเทศเดนมาร์ค

เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ค ได้รับการยกย่องให้เป็นเมืองจักรยานอันดับต้นของโลก ด้วยการสร้างกระแสวัฒนธรรมจักรยานของเมืองหรือที่เรียกว่า “Copenhagenize” แสดงให้เห็นถึงการปลูกจิตสำนึกให้คนเมืองเห็นคุณค่าและความสำคัญของการใช้จักรยาน โดยมีเป้าหมายที่วางไว้ในแผนยุทธศาสตร์จักรยานของเมือง (City of Copenhagen: Bicycle Strategy 2011-2025) คือให้มีผู้ใช้จักรยานไปทำงานและไปโรงเรียนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2025 ทั้งนี้นอกจากกระแสด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม พลังงานและการปลูกจิตสำนึกแล้ว พบว่าแนวคิดด้านความรับผิดชอบต่อสังคมมักเป็นแนวคิดหลักที่อยู่เบื้องหลังของวัฒนธรรมจักรยานของหลายเมืองในปัจจุบัน

การส่งเสริมการใช้จักรยานเกิดอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อปี ค.ศ.1970 องค์กรหลักที่ขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานของประเทศเดนมาร์ค ได้แก่ The Cycling Embassy Of Denmark และ The Danish Cyclists' Federation โดยมีโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานคือ Alle Born Cykler (ABC) หรือโครงการจักรยานสำหรับเด็ก (Children Bicycles) ในปี ค.ศ.2001 กิจกรรมรณรงค์ Bike to School (BTS) ได้เริ่มขึ้นในโรงเรียนนำร่อง 10 แห่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เด็กใช้จักรยานไปโรงเรียนและคาดหวังว่าจะใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเมื่อพวกเขาโตขึ้น จากนั้นในปี ค.ศ.2002 ได้ขยายการรณรงค์ไปทั่วประเทศ และในปี ค.ศ. 2014 ที่ผ่านมามีเด็กนักเรียนจำนวนกว่า 127,000 คนจากโรงเรียนกว่า 1000 แห่งทั่วประเทศ เข้ามาร่วมในกิจกรรมรณรงค์นี้ที่จัดขึ้นในเดือนกันยายน ของทุกปี โครงการมีมาตรการสร้างแรงจูงใจโดยการมอบรางวัลให้นักเรียนและโรงเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์นี้ด้วย ของรางวัล ได้แก่ จักรยานและอุปกรณ์เกี่ยวกับจักรยาน บัตรเข้าชมสวนสัตว์และศูนย์เรียนรู้วิทยาศาสตร์ ตลอดจนมีประกาศนียบัตรให้สำหรับนักเรียนและโรงเรียน โดยมีหลักสูตรสอนการใช้จักรยานสำหรับนักเรียนและมีการจัดการทดสอบประเมินผล ตลอดจนมีคู่มือสำหรับการวางแผนการเดินทางไปโรงเรียนอย่างปลอดภัยให้กับท้องถิ่นอีกด้วย (Healthy and bicycle-friendly school road, 2012)



ภาพที่ 1 แสดงโครงการของประเทศเดนมาร์ก
ที่มา: <http://www.abc-abc.dk/>

ประเทศอังกฤษ

Sustrans เป็นองค์กรหลักของประเทศอังกฤษที่ขับเคลื่อนนโยบายการเดินทางที่ใช้จักรยานและขนส่งสาธารณะ จัดตั้งขึ้นเมื่อ ปีค.ศ.1977 โดยมีวิสัยทัศน์หลักเพื่อให้ผู้คนเลือกรูปแบบการเดินทางที่เป็นประโยชน์ต่อตนเองและสิ่งแวดล้อม โดยพบว่าจำนวนผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 3.6 เป็นร้อยละ 24 (SustransBike: A summary report, 2011) ทั้งนี้ได้มีองค์กรภาคีอีกหลายแห่ง ที่สนับสนุนการใช้จักรยานไปโรงเรียนเช่น UK Department for Transport, UK Department for Education โดยมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญที่จะคอยเป็นที่ปรึกษาในการทำงานร่วมกับโรงเรียนต่างๆ 2,400 แห่งทั่วประเทศ ที่จะให้ความรู้การใช้จักรยานอย่างถูกวิธี มีหลักสูตรการสอนการใช้จักรยานคู่มือสำหรับผู้สอนและคู่มือสำหรับโรงเรียน ที่เป็นมาตรฐานระดับชาติ

โครงการฝึกอบรมทักษะการใช้จักรยาน มีการสอนอย่างเป็นระบบในโครงการ Bikeability ซึ่งเป็นโครงการที่มุ่งเน้นที่การพัฒนาทักษะความสามารถในการขี่จักรยาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ โดยเด็กนักเรียนจะเริ่มเรียนรู้จาก ระดับที่ 1 สอนพื้นฐานการควบคุมรถและการทรงตัว โดยเป็นการฝึกในสนามระดับที่ 2 พัฒนาทักษะการใช้จักรยานบนถนนในชุมชนเดินทางในระยะสั้นๆ เช่นไปโรงเรียน ไปร้านค้าในชุมชน ระดับที่ 3 พัฒนาทักษะการใช้จักรยานในสภาพการจราจรที่แตกต่างมีความท้าทายมากขึ้นและวางแผนใช้เส้นทางที่ปลอดภัยโดยผู้ผ่านการฝึกอบรมจะได้ ไร่รับรองจากหน่วยงาน ปัจจุบันมีเด็กนักเรียนผู้ผ่านโครงการนี้มากกว่า 1.5 ล้านคน

เมืองลอนดอนมีโครงการ STARS (Sustainable Travel: Active, Responsible, Safe) ร่วมกับโครงการโรงเรียนสุขภาพ (Healthy Schools London) เป็นโครงการที่สนับสนุน

โรงเรียนและชุมชน ให้มีการเดินทางอย่างยั่งยืนและปลอดภัย ดูแลปัญหาการเดินทาง ความปลอดภัยบนท้องถนน การเดินทางอย่างปลอดภัย โดยมีโรงเรียนมากกว่าร้อยละ 45 ในเมืองลอนดอนเข้าร่วมโครงการนี้ โดยมีโรงเรียนต่างๆ ส่งกิจกรรมมาเข้าร่วมโครงการมากกว่า 42,000 กิจกรรมในเวลา 3 ปีที่ผ่านมา มีมาตรการจูงใจโดยให้รางวัลกับโรงเรียนที่ได้รับคัดเลือกจัดขึ้น โดยหน่วยงาน Transport for London



ภาพที่ 2 แสดงโครงการของประเทศอังกฤษ
ที่มา: <http://www.sustrans.org.uk/our-services/who-we-work/teachers/bike-school-week>

ประเทศสหรัฐอเมริกา

The League of American Bicyclists เป็นองค์กรหลักที่สนับสนุนส่งเสริมการใช้จักรยานของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยสร้างความร่วมมือกับภาคีเครือข่ายทั้งองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน รมรณรงค์สนับสนุนการใช้จักรยานทั้งในระดับมลรัฐ เมือง ชุมชน และหน่วยงานต่างๆ โครงการการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนนั้นได้ร่วมกับหน่วยงาน National Center for Safe Routes to School โดยการสนับสนุนของ The U.S. Department of Transportation ในโครงการ "Bike to School"

โครงการนี้มีจุดเริ่มต้นจากโครงการ Walk to School ที่เกิดขึ้นครั้งแรกในเมืองชิคาโกเมื่อปี ค.ศ.1977 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความตระหนักและเห็นความสำคัญของการเดินทางเท้าไปโรงเรียน ต่อมาในปี ค.ศ.2000 ได้พัฒนาเป็นโครงการระดับนานาชาติเมื่อสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ร่วม

มือกันจัดกิจกรรมรณรงค์ให้เดือนตุลาคมเป็นเดือนแห่งการเดินทางไปโรงเรียน นำมาซึ่งการสร้างความรู้ไปยังหลายประเทศทั่วโลกที่สนใจ จนกระทั่งปี ค.ศ.2005 รัฐบาลกลางสหรัฐ ได้จัดตั้งโครงการเส้นทางปลอดภัยไปโรงเรียน (Safe Routes to School: SRTS) โดยสนับสนุนประมาณในระหว่างปี ค.ศ.2005 – ค.ศ. 2010 ถึง 612,000,000 เหรียญสหรัฐ ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2012 รัฐบาลกลางสหรัฐได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่ง MAP-21 โดยให้โครงการเส้นทางปลอดภัยไปโรงเรียน (SRTS) เป็นส่วนหนึ่งของโครงการขนส่งทางเลือก (Transportation Alternatives Program: TAP) ทำให้มีโรงเรียนกว่า 14,800 แห่งจากทุกรัฐเข้าร่วมกิจกรรมโครงการนี้ และมีโรงเรียนจำนวนมากที่ส่งเสริมการเดินทางเท้าและขี่จักรยานไปโรงเรียนตลอดทั้งปี ต่อมาในปี ค.ศ.2012 จึงกำหนดให้มีวันขี่จักรยานไปโรงเรียนแห่งชาติ (National Bike to School Day) ขึ้นเป็นครั้งแรก ในวันที่ 9 พฤษภาคม ค.ศ.2012 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมรณรงค์เดือนจักรยานแห่งชาติ (National Bike Month) ทำให้มีกิจกรรมรณรงค์นี้เกิดขึ้นที่โรงเรียนต่างๆ กว่า 950 แห่งทั่วประเทศ ทั้งนี้ประเทศสหรัฐอเมริกาได้สนับสนุนอย่างจริงจังให้เด็กนักเรียนได้เดินหรือขี่จักรยานไปโรงเรียนอย่างปลอดภัย จึงทำให้มีโรงเรียนที่สนใจเข้าร่วมกิจกรรมเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ในปี ค.ศ.2014 ที่ผ่านมามีโรงเรียนจำนวน 2,200 แห่งเข้าร่วมโครงการนี้

อย่างไรก็ตามโครงการ Bike to School ไม่ได้มีเพียงแต่กิจกรรมรณรงค์เท่านั้น แต่ยังมีมาตรการอื่นๆ ร่วมด้วยอย่างเป็นระบบ ซึ่งเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จที่สำคัญ กล่าวคือ

- 1) มีการให้ความรู้ ให้ความสนใจถึงความสำคัญของการใช้จักรยานและการเดินเท้า
- 2) รวบรวมชุดความรู้เผยแพร่เป็นคู่มือสำหรับโรงเรียนในการเริ่มต้นกิจกรรมรณรงค์ โดยเน้นด้านความปลอดภัยมาเป็นอันดับแรก เช่น คู่มือการสอนทักษะการขี่จักรยานอย่างถูกวิธี ความปลอดภัยในการใช้ถนน การตรวจสอบบำรุงจักรยาน วางแผนเส้นทางที่เข้ามาโรงเรียน และที่จอดจักรยานในโรงเรียน
- 3) มีการให้การศึกษาศึกษาและฝึกอบรมในหลักสูตรครูฝึกจักรยาน
- 4) มีการเก็บข้อมูลผู้ร่วมโครงการและมีระบบติดตามประเมินผลโครงการ



ภาพที่ 3 แสดงโครงการของประเทศสหรัฐอเมริกา
ที่มา: <http://www.bikeleague.org/content/bike-month-dates-events>

2) หลักสูตรการสอนทักษะการใช้จักรยาน

The Bikeability Guide เป็นมาตรฐานการฝึกอบรมทักษะการขี่จักรยานสำหรับเด็กนักเรียนในประเทศอังกฤษ (National Standard learning) จัดทำโดย UK Department for Transport โดยคู่มือนี้จะเป็นแนวทางสำหรับผู้สอนให้สร้างกิจกรรมการเรียนรู้และเกิดผลลัพธ์การเรียนรู้ของนักเรียนตรงตามมาตรฐานการเรียนรู้แห่งชาติ ที่ตั้งไว้ 3 ระดับ คือ

ระดับที่ 1 เรียนรู้เกี่ยวกับการควบคุมจักรยานและการทรงตัว โดยเป็นการฝึกอบรมในสนาม โดยมี 12 ผลลัพธ์ของการเรียนรู้ ดังนี้

- 1) เข้าใจอุปกรณ์ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของจักรยานและเสื้อผ้าที่เหมาะสม
- 2) สามารถตรวจสอบจักรยานเบื้องต้นได้
- 3) สามารถขึ้นลงจักรยานด้วยตนเอง
- 4) สามารถเริ่มถีบและทรงตัวด้วยตนเอง
- 5) สามารถหยุดรถด้วยตนเอง
- 6) ขี่จักรยานได้นานกว่า 1 นาที
- 7) ขี่จักรยานไปยังจุดหมายได้
- 8) สามารถใช้เกียร์ได้
- 9) สามารถหยุดรถได้อย่างรวดเร็วและทรงตัวได้
- 10) สามารถที่หลบหลีกสิ่งกีดขวางได้
- 11) สามารถมองไปรอบๆ ตัวและด้านหลัง โดยไม่เสียการทรงตัว
- 12) สามารถขี่จักรยานโดยใช้มือข้างเดียว

* การเรียนรู้เพิ่มเติมพิเศษ สำหรับระดับนี้คือ

- 13) สามารถขี่จักรยานร่วมกับคนเดินเท้าและจักรยาน

อื่น



ระดับที่ 2 เรียนรู้เกี่ยวกับการขี่จักรยานบนถนนในชุมชนเป็นระยะทางสั้นๆ เช่น ไปโรงเรียนไปร้านค้าในชุมชน โดยมี 15 ผลลัพธ์ของการเรียนรู้ ดังนี้

- 1) สามารถใช้ทักษะในระดับ 1 ได้ครบทุกข้อ
- 2) เริ่มต้นการขี่จักรยานบนถนนทดสอบ
- 3) สิ้นสุดการขี่จักรยานบนถนนทดสอบ
- 4) ตระหนักถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น
- 5) เข้าใจการใช้สัญญาณมือบนท้องถนน
- 6) เข้าใจตำแหน่งการขี่จักรยานบนถนน
- 7) ขี่จักรยานผ่านรถที่จอดอยู่หรือรถที่ขับช้า
- 8) ขี่จักรยานผ่านด้านข้างถนน
- 9) เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสายรอง
- 10) กลับรถ
- 11) เลี้ยวซ้ายเข้าถนนสายหลัก
- 12) เลี้ยวขวาเข้าถนนสายหลัก
- 13) เลี้ยวขวาจากถนนสายหลักเข้าสู่ถนนสายรอง
- 14) เข้าใจและตัดสินใจในการขี่ที่ปลอดภัย
- 15) เข้าใจหมายเลขรหัสทางหลวงพื้นฐาน

* การเรียนรู้เพิ่มเติมพิเศษ สำหรับระดับนี้คือ

- 16) ใช้เส้นทางสำหรับจักรยานได้ถูกต้อง
- 17) ขี่จักรยานตรงจากถนนสายรองไปยังสี่แยกได้
- 18) ขี่จักรยานไปรอบๆ บริเวณในระยะใกล้

ระดับที่ 3 เรียนรู้เกี่ยวกับทักษะการขี่จักรยานในสภาพการจราจรที่แตกต่างกันและสถานการณ์ที่มีความท้าทายมากขึ้น ตลอดจนสามารถวางแผนเส้นทางเดินทางที่ปลอดภัยได้ โดยมี 7 ผลลัพธ์ของการเรียนรู้ ดังนี้

- 1) สามารถใช้ทักษะในระดับ 2 ได้ครบทุกข้อ
- 2) เตรียมพร้อมสำหรับการเดินทาง
- 3) เข้าใจลำดับศักดิ์ของถนน
- 4) ขี่จักรยานผ่านการจราจรที่การรอคิว
- 5) รับรู้เข้าใจและสามารถจัดการกับอันตรายที่อาจเกิดขึ้น

6) ทำความเข้าใจกับมุมมองและจุดบอดของรถขนาดใหญ่ในการมองเห็น

7) ฝึกขี่จักรยานบนพื้นถนนที่ขรุขระ * การเรียนรู้เพิ่มเติมพิเศษ สำหรับระดับนี้คือ

- 8) เรียนรู้วิธีขี่ผ่านวงเวียน
- 9) เรียนรู้วิธีขี่ผ่านแยกที่มีสัญญาณไฟจราจร
- 10) เรียนรู้วิธีขี่บนถนนที่มีหลายช่องจราจร
- 11) เรียนรู้วิธีขี่บนเส้นทางจักรยานและนอกเส้นทางจักรยาน

12) เรียนรู้วิธีเมื่อมีรถตัดหน้าหรือหยุดกะทันหัน

13) ขี่จักรยานบนถนนร่วมกับคันอื่นๆ

14) ขี่จักรยานบนถนนที่จำกัดความเร็วรถยนต์ 30 กม.ต่อชั่วโมง

15) ขี่จักรยานในช่องทางเดินรถประจำทาง

16) ขี่จักรยานเป็นคู่ หรือเป็นกลุ่ม

17) สามารถลือคจักรยานได้อย่างปลอดภัย

คู่มือสำหรับการจัดกิจกรรมรณรงค์ของโรงเรียน

คู่มือ 5 small steps to something BIG เป็นคู่มือสำหรับโรงเรียนในการจัดกิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานในประเทศอังกฤษ จัดทำโดย Sustrans โดยกล่าวถึงกิจกรรมในแต่ละวันของสัปดาห์ส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียน จำนวน 5 กิจกรรมที่จะช่วยให้เด็กได้เกิดการเรียนรู้อย่างเป็นระบบ

กิจกรรมวันที่ 1 My journey to school

วัตถุประสงค์: เพื่อให้นักเรียนได้เรียนรู้และเข้าใจเส้นทางจากบ้านมาโรงเรียนและพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างกัน

กิจกรรม: วาดสิ่งที่พบระหว่างทางจากบ้านมาโรงเรียนว่าผ่านอะไรและพบเจออะไรบ้าง บริเวณไหนที่ชอบหรือไม่ชอบ

กิจกรรมวันที่ 2 Human map

วัตถุประสงค์: เพื่อเรียนรู้เกี่ยวกับแผนที่ ตำแหน่งของบ้านและโรงเรียนของตนเองเพื่อน ๆ

กิจกรรม: วาดแผนที่ กำหนดจุดที่สำคัญเช่น ถนนโรงเรียน สวนสาธารณะ ลานกีฬา ให้นักเรียนร่วมระบุตำแหน่งบ้านของตนเองและเส้นทางที่ใช้มาโรงเรียน และพูดคุยแลกเปลี่ยนประสบการณ์ระหว่างกัน

กิจกรรมวันที่ 3 Calories, carbon and calculators

วัตถุประสงค์: เพื่อให้เข้าใจรูปแบบการเดินทางต่างๆ ว่ามีผลต่อสุขภาพตัวเองและสิ่งแวดล้อมอย่างไร

กิจกรรม: ระบุรูปแบบการเดินทางมาโรงเรียน แสดงให้เห็นถึงการเดินทางในรูปแบบต่างๆ ว่าช่วยการเผาผลาญพลังงานในร่างกาย และปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์เพิ่มขึ้นเท่าไร

กิจกรรมวันที่ 4 We could be heroes

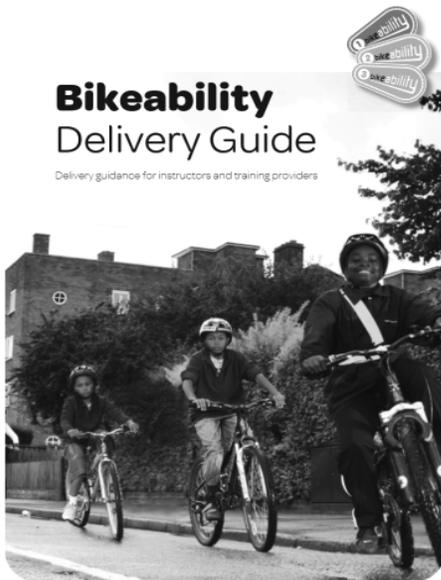
วัตถุประสงค์: เพื่อให้ให้นักเรียนร่วมกันคิด ถึงวิธีในการเดินทางและสร้างแรงบันดาลใจในการขี่จักรยาน

กิจกรรม: นักเรียนร่วมกันออกแบบโปสเตอร์ เขียนจดหมายส่งถึงบุคคลต่างๆ เกี่ยวกับการเดินทางในรูปแบบที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และปลอดภัย

กิจกรรมวันที่ 5 Get going

วัตถุประสงค์: เพื่อพัฒนาทักษะการเรียนรู้และการตรวจเช็คจักรยานเพื่อความปลอดภัยก่อนการขับขี่ได้

กิจกรรม: นำเสนอ VDO การตรวจเช็คจักรยานเพื่อความปลอดภัยก่อนการขับขี่ และให้นักเรียนทดสอบด้วยตนเอง ทั้งนี้ยังมีคู่มือสำหรับการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนอีกหลายเล่ม แตกต่างกันไปตามวัตถุประสงค์ อย่างไรก็ตามสิ่งที่พบได้จากบทเรียนและแนวคิดนี้คือ การส่งเสริมและให้การศึกษาย่างเป็นระบบ และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความสามารถในการขับขี่อย่างปลอดภัย และความปลอดภัยบนท้องถนนที่ให้ความสำคัญมาเป็นอันดับแรก เพราะเป็นปัจจัยหลักที่สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ปกครอง อีกทั้งยังเพื่อแก้ปัญหาที่ผู้ปกครอง ซึ่งเป็นอุปสรรคหลักที่ขัดขวางการใช้จักรยานของนักเรียน ทำให้ผู้ปกครองเกิดการยอมรับและมั่นใจในความปลอดภัยของนักเรียน (McClintock, 2002)



ภาพที่ 4 แสดงคู่มือการเรียนรู้การใช้จักรยาน
ที่มา: <https://bikeability.org.uk/>

3) การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนในประเทศไทย

โครงการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนในประเทศไทยได้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2548 โดยสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน (สพฐ.) ในโครงการ “จักรยานยืมเรียน” โดยซื้อจักรยานกว่า 300,000 คันแจกจ่ายไปยังโรงเรียนทั่วประเทศเพื่อให้นักเรียนยืมใช้และขี่จักรยานมาโรงเรียน ปัจจุบันองค์กรที่มีบทบาทสำคัญที่สุดคือชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thai Cycling Club :TCC) ที่ก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 ปัจจุบันชมรมฯ ร่วมกับสำนักงานสนับสนุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ภายใต้โครงการ “การผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะ

ของประเทศไทย” เป็นหลักในการขับเคลื่อนและส่งเสริมการใช้จักรยานของประเทศไทยอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 เป็นต้นมา (กิตติศักดิ์, 2556) และมีภาคีภาคส่วนต่างๆ เข้าร่วม โดยมีโครงการที่สำคัญคือ **โครงการมาขี่จักรยานไปโรงเรียนกัน (Bike to school)** มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาแนวคิดเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางไปโรงเรียน โดยให้โรงเรียนต่างๆ ส่งโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานเข้ามาประกวด โดยออกแบบโครงการอย่างง่ายแต่เป็นระบบ สามารถทำได้จริงโดยเน้นการมีส่วนร่วมกับชุมชน มีกระบวนการกระตุ้นส่งเสริม ให้นักเรียนหรือครู อาจารย์ บุคลากรในโรงเรียนใช้จักรยานเดินทางมาโรงเรียน ผ่านกิจกรรมการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ มีกิจกรรมอบรมให้ความรู้การใช้จักรยานที่ถูกต้อง โดยโครงการนี้เริ่มต้นครั้งแรกในปีพ.ศ. 2555 และมีโครงการที่ส่งเสริมรณรงค์ควบคู่กันไปด้วยคือ **โครงการมาเดินไปโรงเรียนกัน (Walk to school)** ดังเช่นในประเทศอื่นๆ **โครงการอาสาสอนอาสาซ่อม** โดยจัดหาอาสาสมัครจากนักเรียนช่างไปซ่อมจักรยานให้ชุมชน และมีการเรียนการสอนการดูแลและซ่อมแซมจักรยาน **โครงการปิดเทอมสร้างสรรค์** เป็นการใช้เวลาช่วงปิดภาคเรียนฤดูร้อนทำกิจกรรมที่เกี่ยวกับการใช้จักรยาน

จากมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 5 พ.ศ.2555 มติ 5.1 การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ข้อ 1.5 “กระทรวงศึกษาธิการ กำหนดให้สถานศึกษามีหลักสูตรให้ความรู้และพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการเดินทางและการใช้จักรยาน อาทิเช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับทักษะการใช้สัญญาณมือและไฟจักรยาน ให้ถูกต้องและปลอดภัย และสนับสนุนให้ใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียนนักศึกษา รวมทั้งส่งเสริมให้เดินหรือใช้จักรยานในการเดินทางมาเรียน ด้วยการมีส่วนร่วมของนักเรียนนักศึกษา ผู้ปกครองและชุมชนและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและการใช้จักรยานภายในสถานศึกษา” (สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ, 2555) จึงทำให้เกิดความร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการผลักดันโครงการต่างๆ ดังนี้

- 1) การจัดตั้งคณะทำงานส่งเสริมการเดินทางการใช้จักรยานเพื่อสถานศึกษา
- 2) การพัฒนาหลักสูตรบูรณาการเรียนการสอนการใช้จักรยานในสถานศึกษา
- 3) โครงการรณรงค์ให้มีการส่งเสริมการเดินทางและใช้จักรยานไปโรงเรียน
- 4) โครงการการสนับสนุนให้โรงเรียนเป็นเขตการใช้จักรยาน



- 5) โครงการจักรยานยืมเรียน
- 6) โครงการกระทรวงศึกษาธิการหนุนเด็กไทยเดินและปั่น

ทั้งนี้โครงการดังกล่าวอยู่ในช่วงพัฒนากรอบแนวทางการดำเนินงานและทดลองใช้จริงในสถานศึกษานำร่อง เพื่อสรุปผลการทดลองใช้ออกมาเป็นหลักสูตรและแผนการจัดการเรียนรู้ที่เหมาะสมในการนำไปใช้ในสถานศึกษาต่อไปอย่างเป็นรูปธรรม



ภาพที่ 5 แสดงโครงการของประเทศไทยที่มา: <http://www.thaicyclingclub.org/>

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนจะสำเร็จได้ ต้องมีความร่วมมือกันหลายภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้ถนนและหน่วยงานที่ให้การศึกษจากกรณีศึกษาในต่างประเทศ สังเคราะห์ร่วมกับมาตรการในการส่งเสริมการใช้จักรยาน (พลเดชและคณะ, 2556) พบว่าปัจจัยร่วมแห่งความสำเร็จจากกรณีศึกษามีดังนี้

1) มาตรการนโยบายและการวางแผน

1.1 องค์กรที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน

- 1.2 มีแผนนโยบายเรื่องจักรยานโดยเฉพาะ
- 1.3 การเก็บข้อมูลสถิติงานจักรยาน
- 1.4 จัดสรรงบประมาณสนับสนุนงานจักรยาน

2) มาตรการการมีส่วนร่วมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

2.1 มีภาคีร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น โรงเรียน ชุมชน เทศบาลท้องถิ่น และหน่วยงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

2.2 มีคณะกรรมการจักรยานประจำเมือง

2.3 โรงเรียนและผู้ปกครองประชุมร่วมกันเรื่องการเดินทางของนักเรียน

3) มาตรการการจัดการระบบขนส่ง

3.1 กำหนดถนนขั้วขึ้นด้วยความเร็วไม่เกิน 30กม./ชม

3.2 ควบคุมความเร็วของรถบริเวณเขตโรงเรียนและชุมชน

4) มาตรการการอำนวยความสะดวก

4.1 จัดทำที่จอดจักรยานอย่างปลอดภัย

5) มาตรการการจูงใจ

5.1 จัดประกวดให้รางวัลแก่ผู้ใช้จักรยานมาโรงเรียน

5.2 จัดประกวดและให้รางวัลแก่โรงเรียนที่ส่งเสริมการใช้จักรยานมาโรงเรียน

5.3 มอบรางวัลที่เกี่ยวกับจักรยาน เช่น หมวกกันกระแทก ไฟท้าย ขวดน้ำ

6) มาตรการการให้การศึกษา

6.1 มีหลักสูตรจักรยานในการเรียนการสอนของโรงเรียน

6.2 มีการอบรมทักษะการใช้จักรยานโดยเฉพาะ

6.3 การอบรมการขับขี่ปลอดภัย

6.4 มีหน่วยงานกลางคอยดูแลให้คำปรึกษาด้านการใช้จักรยาน

6.5 มีคู่มือเกี่ยวกับการใช้จักรยาน

6.6 มีสื่อการเรียนรู้ในรูปแบบต่างๆ เช่น VDO

แผ่นพับ

6.7 มีคู่มือสำหรับโรงเรียนในการจัดกิจกรรมการเรียนรู้เกี่ยวกับจักรยาน

7) มาตรการการประชาสัมพันธ์

7.1 มีตราสัญลักษณ์ (Logo) สำหรับรณรงค์จักรยานไปโรงเรียน

7.2 มีการประชาสัมพันธ์ทาง website หรือ facebook

7.3 มีจดหมายถึงผู้ปกครองส่งเสริมการใช้จักรยาน

8) มาตรการการรณรงค์

8.1 โครงการขี่จักรยานไปโรงเรียน

8.2 โครงการขบวนจักรยานขี่ไปโรงเรียนพร้อมกัน

สำหรับการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียนในประเทศไทยนั้น เริ่มต้นด้วยการแจกจักรยานให้ใช้ ซึ่งเป็นวิธีการที่ทำให้เด็กนักเรียนเข้าถึงการใช้จักรยานได้อย่างรวดเร็ว



แต่ไม่ยั่งยืน เนื่องจากไม่มีกลไกอื่น ๆ มารองรับ และช่วยขับเคลื่อนไปพร้อมกัน โครงการจักรยานยืมเรียนจึงไม่สามารถดำเนินการต่อมาถึงปัจจุบันได้ พบว่าจักรยานเหล่านั้นพังบางส่วนก็สูญหายอย่างไร้ร่องรอย

อย่างไรก็ตาม หลังจากที่มีโครงการ “การผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” การส่งเสริมการใช้จักรยานก็เริ่มเป็นรูปธรรมมากขึ้น ข้อเสนอแนะสำหรับการส่งเสริมการใช้จักรยานไปโรงเรียน คือ

1) ให้ความตระหนักเรื่องความปลอดภัยมาเป็นอันดับแรก โดยร่วมกับหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น กรมการขนส่งทางบก ตำรวจจราจร และภาคีอื่นๆ

2) ให้การศึกษาอย่างเป็นระบบมีหลักสูตรการเรียนรู้การใช้จักรยานอย่างถูกวิธี มีการอบรมทักษะการใช้จักรยานที่เหมาะสมกับช่วงอายุต่างๆ และมีการทดสอบหลังการอบรม

3) โรงเรียน ชุมชน และเทศบาลท้องถิ่นจะต้องเข้ามาร่วมกันในการจัดการดูแลเรื่องการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียน

เมื่อเด็กนักเรียนได้รับการปลูกฝังทัศนคติและเรียนรู้ความเป็นระบบเกี่ยวกับประโยชน์ของการใช้จักรยานทั้งต่อตนเองและสังคม และมีประสบการณ์ที่ดีในการใช้จักรยาน เมื่อเขาโตขึ้นก็จะเป็นพลเมืองที่มีคุณภาพและเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานของเมืองไทยต่อไป

เอกสารอ้างอิง

- กิตติศักดิ์ อินทรวินิจฉัย. (2556). ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย. *เอกสารประชุมวิชาการ การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันครั้งที่ 1*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. 1-2.
- คณะกรรมการจัดการความรู้ โครงการมหิตลสร้างเสริมสุขภาพ: วิถีจักรยาน วิถีมหิตล. (2554). *บทเรียนการขับเคลื่อนวัฒนธรรมจักรยานจากต่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิตล.
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์. (2540). จักรยานอีกทางเลือกหนึ่งของคนเมือง. *สารคดี*. 144(12) : 139-146.
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์. (2557). จักรยานอีกทางเลือกหนึ่งของคนเมือง. *วารสารผู้ใต้*. 35(94) : 71-75.
- พลเดช เชาวรัตน์และคณะ. (2556). การวิจัยเพื่อพัฒนาระบบการสัญจรทางจักรยานในเมือง กรณีศึกษา: เมืองมหาสารคาม. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- สรณรัชฎ์ กาญจนะวณิช. (2553). เปิดใจเปิดทาง: บทเรียนต่างแดนสู่วิถีจักรยาน. *นิตยสารสารคดี*. 309(11).
- City of Copenhagen. (2010). Bicycle Strategy 2011-2025. Copenhagen: City of Copenhagen. Available from: <http://www.cycling-embassy.dk/2012/01/20/good-better-best-the-city-of-copenhagens-bicycle-strategy-2011-2025/>.
- City of Copenhagen. (2014). Copenhagen City of Cyclists The Bicycle Account 2014. Copenhagen: City of Copenhagen. Available from: <http://www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2015/05/Copenhagens-Bicycle-Account-2014.pdf>
- Henriette Jensen and Simon Rask. (2012). Healthy and bicycle-friendly school roads. Copenhagen: Danish Cancer Society. Available from: <http://www.cancer.dk/bike>
- McClintock, H (2002), Promoting cycling through ‘soft’ (non-infrastructure) measures, in Planning for cycling, ed McClintock, H, Woodhead, U.K.
- Sustrans. (2011). Transforming young people’s travel. A summary report. London: Sustrans. Available from: http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/file_content_type/transforming_young_peoples_travel_smarter_choices_for_everyday_journeys_0.pdf
- Sustrans. (2012). Moving Up Promoting active, healthy travel choices into young adulthood. A summary report. London: Sustrans. Available from: http://www.sustrans.org.uk/sites/default/files/images/files/wales/education_and_young_people/Moving_Up.pdf.
- U.S. Department of Transport. (2011). Cycling skills clinic guide. U.S. Department of Transport. National Highway Traffic Safety Administration. Available from: <http://www.nhtsa.gov/Driving+Safety/Bicycles/CyclingSkillsClinic>