

จักรยานกับการใช้งานบนพื้นที่สาธารณะ Bicycles for use in public spaces.

บวร ทรัพย์สิงห์¹
Borvorn Subsing

บทคัดย่อ

บทความชิ้นนี้นำเสนอรูปแบบการใช้จักรยานบนถนนในกรุงเทพมหานคร และการปรับตัวของผู้ใช้จักรยานบนท้องถนน ผ่านการอธิบายถนนในฐานะพื้นที่สาธารณะที่มีข้อจำกัดบางอย่างสำหรับจักรยานในเมืองใหญ่ งานชิ้นนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพประกอบด้วย การศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์เจาะลึก และการสังเกตพฤติกรรมของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน กลุ่มประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มคนเมืองที่มีฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมระดับปานกลาง ใช้จักรยานอย่างต่อเนื่องในการประกอบอาชีพและในชีวิตประจำวัน และเป็นประชากรกลุ่มใหญ่ที่สุดของผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง ลดระยะเวลาในการเดินทาง และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระยะสั้นในบริเวณชุมชน หรือพื้นที่ใกล้ๆ ลักษณะการขี่เป็นการใช้ความเร็วต่ำ และใช้ทางเท้าเป็นเส้นทางสัญจร กลุ่มตัวอย่างชี้ว่าการขี่จักรยานบนถนนไม่มีอุปสรรคแต่อย่างใด การศึกษาสามารถสรุปได้ว่าการใช้จักรยานในพื้นที่สาธารณะเป็นจุดเริ่มต้นของการสร้างปฏิสัมพันธ์บนพื้นที่สาธารณะที่นำไปสู่ความเคารพในสิทธิและความแตกต่างของผู้คนที่ขี่

คำสำคัญ: ผู้ใช้จักรยาน, การแบ่งปัน, พื้นที่สาธารณะ

¹ นักวิจัย สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย Email: pongib@hotmail.com

Abstract

This paper presents 1) the bicycle use patterns and 2) how riders adapted to street situations in Bangkok. The streets as a public space pose some limitation for bicycle use in the city. Documentary research and qualitative research, In-depth interviews and behavior observation of daily bicycle users were used. Daily bicycle users belong to middle social and economic class. They are the biggest group in Bangkok who used bicycle for everyday use and occupation.

The study found that these forms of daily bicycle use are for travel convenience, reducing travel time, and reducing travel spending especially for short distance travel within the community or within limited area. Bicycle use is slow in speed and mainly rides on sidewalk though the sampling group stated that there is no problem in riding on the street. It can be concluded that riding bicycle on public streets or in other public spaces is the beginning point in creating interaction in public spaces that will lead to the act of respect in rights of diverse street/public spaces users.

Keyword: Bicycles user, Shear, Public spaces

บทนำ

จักรยานเป็นพาหนะส่วนบุคคลประเภทหนึ่งที่เหมาะสมสำหรับใช้เดินทางในระยะใกล้ เนื่องจากจักรยานใช้งานง่าย และมีค่าใช้จ่ายน้อยเมื่อเทียบกับพาหนะประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ จักรยานยังถือเป็นอุปกรณ์ในการส่งเสริมสุขภาพให้กับผู้ใช้และชุมชน ช่วยลดมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศของเมือง ลดปัญหาการจราจรติดขัด ลดการใช้พลังงาน มีความปลอดภัยเมื่อเทียบกับพาหนะประเภทอื่นๆ ตลอดจนแบ่งปันการใช้พื้นที่สาธารณะให้กับสังคม อย่างไรก็ตาม การใช้จักรยานในเมืองใหญ่ที่ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับรถยนต์ส่วนบุคคล สภาพถนนและทางเท้ามีความหนาแน่น และแย่งพื้นที่กันใช้ประโยชน์อย่างกรุงเทพมหานคร พบว่าจักรยานมีข้อจำกัดในการใช้งานหลายด้าน เช่น ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การใช้ทางสัญจรร่วมกับยานพาหนะอื่น มลภาวะทางอากาศ และการขาดการจัดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยานในการเดินทาง

ปัจจัยที่สำคัญประการหนึ่งในการขี่จักรยาน คือ ถนนและทางเท้า โดยถนนและทางเท้านอกจากจะเป็นพื้นที่สำหรับการใช้จักรยานแล้ว ถนนและทางเท้ายังมีหน้าที่เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับการสัญจรของผู้คน และยานพาหนะต่างๆ ตลอดจนเป็นที่รวมตัวของผู้คน เพื่อพบปะพูดคุย จัดกิจกรรม และสนับสนุนการสร้างปฏิสัมพันธ์ทางสังคม แต่ถนนในเมืองใหญ่ โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ถนนและทางเท้ากลับมีสภาพเป็นเหมือนเวทีของการแย่งพื้นที่ในการใช้งาน โดยมีรถยนต์ หรือวัฒนธรรมรถยนต์ เป็นผู้ผูกขาดการใช้งานถนนเพียงกลุ่มเดียว ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้จักรยานถือเป็นกลุ่มเล็กๆ ที่ร่วมใช้พื้นที่สาธารณะดังกล่าว

บทความชิ้นนี้ เป็นการนำเสนอวิถีชีวิต และรูปแบบการใช้งานของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านรูปแบบการใช้งานในชีวิตประจำวัน สภาพปัญหาจากการใช้จักรยาน และวิธีในการปรับตัว ป้องกัน

และแก้ปัญหาในการใช้จักรยาน ซึ่งได้จากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสังเกตพฤติกรรมการใช้จักรยานของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในกรุงเทพมหานคร โดยใช้แนวคิดเรื่องการใช้พื้นที่สาธารณะของ Jan Gehl และแนวคิดเรื่องถนน เป็นหลักในการวิเคราะห์ และนำเสนอข้อมูลด้านรูปแบบการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันบนพื้นที่สาธารณะที่ยังมีข้อจำกัดในการแบ่งปันพื้นที่สำหรับจักรยาน ตลอดจนนำเสนอวิธีในการปรับตัวในการใช้จักรยานเพื่ออยู่ร่วมกับพื้นที่สาธารณะให้ได้

ถนน : พื้นที่สาธารณะ จักรยาน และการแบ่งปัน

“ถนน” ในแนวคิดสมัยใหม่ หมายถึงพื้นที่ที่นำพาเราจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งมากกว่าจะเป็นที่ที่ผู้คนใช้ชีวิตอยู่ แต่แนวคิดหลังสมัยใหม่ได้มองถนนแตกต่างออกไป โดยเห็นว่าถนนเป็นที่ที่ถูกออกแบบขึ้นมาเพื่อเติมเต็มรูปแบบการใช้ชีวิต และเปลี่ยนความหมายจากถนนในฐานะระบบ ให้เป็นโลกแห่งการใช้ชีวิต ซึ่งทำให้เราตั้งคำถามทางสังคม วัฒนธรรม และพื้นที่ได้กว้างขวางขึ้น (Fyfe, 1998) นอกจากนี้ ถนน ยังมีลักษณะเป็น พื้นที่สาธารณะ กล่าวคือ เป็นที่เปิดกว้างให้ทุกคนสามารถเข้าถึง และมีส่วนร่วมในการใช้ เช่นเดียวกับ หาดทราย สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น และห้องสมุด ซึ่ง Habermas ได้อธิบายพื้นที่สาธารณะ (Public sphere) ว่าเป็นพื้นที่ของชีวิตสังคมที่เปิดกว้างให้แก่ทุกคนเพื่อเข้ามาร่วมสร้าง “ความเห็นสาธารณะ” (Habermas, 1989) โดยพื้นที่สาธารณะนั้นไม่ใช่มีพื้นที่เดียว แต่มีพื้นที่สาธารณะหลายพื้นที่ดำรงอยู่ แต่ไม่ค่อยมีบทบาท เพราะถูกรองรับโดยพื้นที่หลัก พื้นที่สาธารณะอื่นๆ ดำรงอยู่ที่ตั้งบนพื้นฐานของวัฒนธรรมของตนเอง หรือชนชั้นของตนเอง (Subcultural or class-specific public sphere) และมีระบบการแลกเปลี่ยนสื่อสารของตนเอง มีวัฒนธรรมทางการเมือง และอัตลักษณ์ของตนเอง เช่น พื้นที่สาธารณะของกลุ่มคนยากจนในชนบทและเมือง เป็นต้น (Habermas, 1992 อ้างใน วราภรณ์ วนาพิทักษ์, 2554)

ในขณะที่ Gehl (2001) กล่าวว่าพื้นที่สาธารณะที่ทุกคนเป็นเจ้าของร่วมกัน มีสิทธิที่จะเข้าไปอยู่ เข้าไปทำกิจกรรม ควรทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมให้คนได้พบปะ พูดคุย และมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมต่อกัน โดย Gehl ได้ยกตัวอย่างกิจกรรมกลางแจ้งในพื้นที่สาธารณะในเมือง 3 ประเภท คือ 1) กิจกรรมจำเป็นหรือกิจกรรมที่เป็นกิจวัตรประจำวัน เช่น ไปทำงาน ไปโรงเรียน ไปซื้อของ หรือรถโดยสารประจำทาง 2) กิจกรรมทางเลือกเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นเมื่อมีสภาพแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลให้เกิดความพอใจ เช่น การเดินเล่นสูดอากาศ การนั่ง และยืนดูสิ่งต่างๆ 3) กิจกรรมเชิงสังคมเป็นกิจกรรมทุกกิจกรรมในพื้นที่สาธารณะที่ต้องมีบุคคลอื่นปรากฏอยู่ และทำกิจกรรมร่วมกัน ตั้งแต่การมองเห็นผู้คน ได้ยินเสียงคนอื่นๆ ได้พูดคุยกัน จนถึงการเป็นเพื่อนกัน ทั้งนี้หากคุณภาพของพื้นที่กลางแจ้ง สภาพแวดล้อมทางกายภาพ หรือพื้นที่สาธารณะมีความเหมาะสมมากขึ้นเท่าไร กลับยิ่งส่งผลให้กิจกรรมทางเลือก และกิจกรรมทางสังคมเพิ่มขึ้นตามลำดับ (ภคินันท์ เสนาพันธ์ รุ่งแสง, 2556)

อนึ่ง เมื่อพิจารณาถึง “ถนน” ในฐานะที่เป็นพื้นที่สาธารณะของเมืองประเทศต่างๆ ได้มีแนวคิด และพัฒนาการในการจัดสรรพื้นที่สาธารณะให้เอื้อต่อกิจกรรมต่างๆ เช่น การละเล่น ศิลปะ ดนตรี การรณรงค์เรียกร้อง การออกกำลังกาย การเดิน รวมถึงการคมนาคมขนส่งด้วยรถยนต์ และจักรยาน ตัวอย่างเช่น (เพ็ญภา หงส์ทอง, 2555, โทมัส ศุขปรีชา, 2556 และ ภคินันท์ เสนาพันธ์ รุ่งแสง, 2556)

แนวความคิดขบวนการยึดคืนถนน (Reclaim the street) เป็นประเด็นร่วมที่เกิดขึ้นในการต่อสู้ของวัฒนธรรมทวนกระแสเรื่องสิทธิในการใช้พื้นที่โดยไม่ถูกครอบครอง เพื่อต้นไม้ เพื่อการรวมกลุ่ม เพื่อการเดินร่ำ ทั้งนี้การชูประเด็นการเดินทางและรถยนต์เป็นแค่สัญลักษณ์ของการแสดงออกที่เป็นรูปธรรมที่สุดของการสูญเสียพื้นที่ทางสังคม ถนนที่เดินได้ และพื้นที่สำหรับการแสดงออกทางความคิด (เพ็ญภา หงส์ทอง, 2555) ซึ่งต่อมาแนวความคิด

การยึดคืนถนน ได้แพร่กระจายไปสู่การปิดถนนหลายสายในประเทศต่างๆ เพื่อใช้ประโยชน์พื้นที่ถนนสำหรับทำกิจกรรมอื่นๆ ร่วมกัน

แนวความคิดเขตวูเนอร์ฟ (Woonerf) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในประเทศเนเธอร์แลนด์ในปี ค.ศ.1970 มองว่าแต่เดิมถนนเป็นพื้นที่สาธารณะที่ใครสามารถใช้ทำอะไรก็ได้ แม้กระทั่งกิจกรรมสันทนาการ ส่วนหน้าที่ในการเป็นทางสัญจรนั้นเป็นเพียงหน้าที่หนึ่งของถนนเท่านั้น ทั้งนี้เมื่อเริ่มเกิดรถยนต์ขึ้น หน้าที่ของถนนก็เปลี่ยนไป เมื่อระดับความเร็วและปริมาณของรถบนถนนเพิ่มขึ้น หน้าที่ของถนนที่เคยมีทั้งหน้าที่ทางสังคม และหน้าที่ทางสันทนาการ ลดลงจนไม่เหลือ สิ่งที่เหลืออยู่ก็คือ หน้าที่เป็นทางสัญจรเท่านั้น แนวความคิดของเขตวูเนอร์ฟ สนับสนุนถนนให้เป็นถนนที่มีชีวิตชีวา และถนนออกแบบไว้สำหรับเป็นพื้นที่ของคนเดินเท้า โดยให้สิทธิกับคนเดินเท้า แต่รถยนต์ก็สามารถวิ่งเข้ามาได้ด้วยความเร็วต่ำตามที่กำหนด (โตมร ศุขปรีชา, 2556)

แนวความคิดถนนสมบูรณ์แบบ (Complete street) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมีเป้าหมายเพื่อทำให้ถนนกลับมามีชีวิตอีกครั้ง โดยทำให้ถนนนั้นมีความปลอดภัย สวยงาม และสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนนทุกคน ทั้งคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน หลักการของถนนสมบูรณ์แบบ ได้แก่ การปรับปรุงเรื่องความปลอดภัย ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มทางเลือกนอกเหนือจากการใช้รถยนต์ส่วนตัว กระตุ้นให้เกิดการเดินทางและใช้จักรยาน สร้างความรู้สึกว่าเป็นเจ้าของพื้นที่ ปรับปรุงปฏิสัมพันธ์ในสังคมและชุมชน เพิ่มมูลค่าที่ดินที่อยู่ติดกับถนน (โตมร ศุขปรีชา, 2556)

แนวความคิดถนนมีชีวิต (Living Street) เป็นแนวคิดที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษ หลักการเป็นการออกแบบถนนโดยคำนึงถึงคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และการขนส่งมวลชน การออกแบบถนนดังกล่าวมีเป้าหมายในการสร้างถนนเพื่อลดความเร็ว และลดการครอบงำของรถยนต์บนถนน โดยการโซนนิ่งพื้นที่เมืองบางส่วนให้เป็น Home Zone ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีถนนที่มีชีวิตหลาย

เส้นมาเชื่อมต่อกันเป็นเครือข่าย นอกเหนือจากการสัญจร ผลที่เกิดขึ้นก็คือบางพื้นที่การสร้างถนนที่เรียกว่า Play Street ให้เด็กๆ สามารถใช้พื้นที่ถนนที่ปลอดภัยในการทำกิจกรรมต่างๆ ได้ตั้งแต่แปดโมงเช้าจนถึงพระอาทิตย์ตกดิน (โตมร ศุขปรีชา, 2556)

แนวความคิดการแบ่งปันพื้นที่ (Shared space) เป็นแนวคิดที่ประชาชนในประเทศนั้นๆ ซึ่งผ่านการออกแบบและผ่านการเรียนรู้เรื่อง สิทธิและความเสมอภาค รวมถึงหลักการอื่นๆ อันเป็นพื้นฐานของระบอบประชาธิปไตยมาแล้วเป็นเวลายาวนาน หลักการของการแบ่งปันพื้นที่ คือการออกแบบพื้นที่ให้ใครจะใช้พื้นที่อะไรอย่างไรก็ได้ โดยเฉพาะพื้นที่ส่วนในของเมือง (Urban Space) และพื้นที่ที่ขวกไขว่ และมีการใช้งานมาก เพื่อลดการแบ่งแยกระหว่างการจราจรแบบต่างๆ รวมถึงคนเดินเท้า ดังนั้น พื้นที่แบ่งปันจึงไม่จำเป็นต้องมีทางเท้า หรือการยกระดับขอบทาง ไม่จำเป็นต้องมีสัญญาณจราจร หรือการกำหนดพื้นที่ต่างๆ บนถนนอีกต่อไป (โตมร ศุขปรีชา, 2556)

ในส่วนของประเทศไทย ผู้ศึกษาพบว่าพัฒนาการที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งปันพื้นที่ถนน เริ่มต้นขึ้นจากเหตุผลสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น จึงเกิดเป็น “โครงการวันปลอดรถ ครั้งที่ 1” ในวันที่ 22 กันยายน 2543 ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของการเรียกร้องสิทธิในการดำเนินชีวิตในเมืองอย่างมีความสุข และความสะดวกสบายตามอัตภาพ (ธงชัย พรรณสวัสดิ์, 2556) นอกจากนี้ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร สมัย พล.ต.จำลอง ศรีเมือง ดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้ทำทางจักรยานขึ้นบริเวณบนทางเท้าถนนประชาชื่น และในสมัยของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครท่านต่อมา ได้มีการตีเส้นทำทางจักรยานบนทางเท้าบริเวณถนนต่างๆ เช่น ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ถนนอุทยาน ถนนสรองประภา และทางเดินเลียบบคลองไผ่ลิงโต เป็นต้น (เดลินิวส์, 2551 และ มติชน, 2541)

ปัจจุบัน การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้รับความสนใจมากขึ้น โดยในระดับนโยบายของรัฐมีการนำเสนอข้อเสนอเกี่ยวกับการจัดระบบและโครงสร้าง เพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในการประชุมสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 5 ในวันที่ 18-20 ธันวาคม 2555 ตลอดจนการประชุมคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2556 มีมติสนับสนุนกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน โดยให้ภาคส่วนต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วม ในการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และช่วยส่งเสริมให้คนไทยหันมาใช้พื้นที่สาธารณะอย่างเท่าเทียมกัน (สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ, 2556) ในขณะที่กรุงเทพมหานคร องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมถึงหน่วยงานรัฐต่างๆ มีนโยบายและแนวปฏิบัติเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานมากขึ้น เช่น การเปลี่ยนฝาท่อระบายน้ำ และโครงการปั่นจักรยานสาธารณะของกรุงเทพมหานคร การเปิดใช้ทางจักรยานใต้ทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นต้น นอกจากนี้ ภาคประชาสังคมก็มีการรวมกลุ่มในรูปแบบของกลุ่ม ชมรมจักรยานที่เข้มแข็ง มีผู้ใช้จักรยานกลุ่มต่างๆ เกิดขึ้น และเข้าร่วมใช้ถนนมากขึ้น รวมถึงรณรงค์ และสื่อสารสู่สาธารณะด้วยช่องทางที่หลากหลายมากขึ้น

กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และรูปแบบการใช้จักรยาน

ผลจากการสังเกต และสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร สามารถแบ่งกลุ่มผู้ใช้จักรยานได้เป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ 1) กลุ่มผู้ใช้จักรยานในฐานะที่เป็นทางเลือกในการเดินทาง หรือเพื่อใช้ในการออกกำลังกาย ผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้จะใช้จักรยานเพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางควบคู่กับการเดินทางด้วยพาหนะประเภทอื่นๆ หรือใช้จักรยานเพื่อประโยชน์ในการพักผ่อนออกกำลังกาย จักรยานที่ใช้เป็นจักรยานที่มีราคาแพง และใส่อุปกรณ์ตกแต่งร่างกายที่คำนึงถึงความปลอดภัย 2) กลุ่มผู้ใช้จักรยานในฐานะที่จักรยานเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ผู้ศึกษาสนใจศึกษา

ในครั้งนี้ เป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยานซึ่งพบเห็นได้ชัดเจนมากที่สุดบริเวณถนนสายรอง ตรอกซอกซอย และชุมชนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร ผู้ใช้จักรยานกลุ่มนี้มักเป็นชาวเมืองที่มีฐานะทางเศรษฐกิจ และสถานะทางสังคมระดับปานกลาง รถจักรยานธรรมดาที่ใช้มักมีราคาไม่แพง หรือใช้จักรยานที่คนส่วนใหญ่เรียกว่า “จักรยานแม่บ้าน” มีลักษณะการใช้จักรยานด้วยความจำเป็นในชีวิต หรือใช้จักรยานร่วมกับการค้าเดินชีวิตประจำวันหรือใช้เพื่อประกอบอาชีพ เช่น พ่อบ้าน แม่บ้าน คนงาน นักเรียน คนขายลอตเตอรี่ เก็บของเก่า ขยายาคูลท์ เป็นต้น นอกจากนี้ กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันดังกล่าว ถือเป็นผู้ใช้จักรยานกลุ่มใหญ่ที่สุดของคนขี่จักรยาน (ธงชัย พรรณสวัสดิ์, 2556)

“...ป้ามีปัญหาข้อเท้าด้านซ้ายบิดงอ และอ่อนแรง ตั้งแต่เด็ก ตอนนั้นเพื่อนล้ออายุจนไม่อยากไปโรงเรียน ... พอได้ใช้จักรยาน เหมือนได้ที่พยุง ทำให้การเดินทาง และ การใช้ชีวิตเหมือนคนทั่วไป ... ป้าว่าจักรยานเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตของป้า...” (ชาวชุมชนซอยพระเจ็น คนที่ 1, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2556)

“...ถ้าเราใช้จักรยานเราสามารถปั่นไปขาย ลอตเตอรี่ในจุดที่คนอยู่หลายๆ ได้ไม่เหนื่อย และ ประหยัดเวลามาก...” (คนขายสลากกินแบ่งรัฐบาล, สัมภาษณ์, 25 มิถุนายน 2556)

“...เวลาไปสำนักงานเขต ไปประชุม ไป โรงพยาบาล เดี่ยวนี้รถติดมาก รถเมล์ก็ไม่มี แท็กซี่เรียกก็ไม่ไป มอเตอร์ไซด์ก็ราคาแพง ถ้าใช้จักรยานจะไม่ลำบากเลย ...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 1, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

ลักษณะการใช้จักรยานของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นการ
ใช้จักรยานด้วยความเร็วต่ำ ในแนวบ้าน ชุมชน หรือเขตเดียวกัน เช่น การใช้
เดินทางจากย่านหรือชุมชนไปยังสำนักงานเขต สถานพยาบาล ตลาด
โรงพยาบาล ธนาคาร หรือชุมชนอื่นๆ ในระยะทางไปกลับไม่เกิน 8 กิโลเมตร
โดยผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมักจะเลือกใช้เส้นทางสัญจรไปยังจุดหมาย
ปลายทางด้วยเส้นทางทำสาธารณะบนถนนสายหลัก หรือลัดเลาะไปเข้าซอยไป
ตามถนนสายรองต่างๆ ในกรณีที่ทางเท้ามีขนาดเล็ก มีผู้คนเดินอยู่หนาแน่น
หรือถูกใช้เป็นพื้นที่ขายของ เช่น บริเวณย่านนานา สีลม สีพระยา หรือตลาดโบ้
เบ้ ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจะลงมาขี่บนถนนชิดทางเท้า นอกจากนี้ ใน
กรณีที่มีคนสัญจรหนาแน่น หรือข้ามทางแยกต่างๆ ผู้ใช้จักรยานจะเปลี่ยนจาก
การใช้จักรยาน มาเป็นคนเดินเท้าที่จุดจักรยานแทน

ด้านเครื่องแต่งกาย รถจักรยาน และอุปกรณ์การใช้จักรยาน กลุ่มผู้ใช้
จักรยานในชีวิตประจำวันมักใส่เสื้อและกางเกงด้วยเครื่องแต่งกายปกติ เช่น เสื้อ
ยืด กางเกงขาสั้น โดยไม่ได้ใส่เสื้อและกางเกงสำหรับขี่จักรยานเหมือนผู้ใช้
จักรยานในกลุ่มอื่น ส่วนรถจักรยานที่ใช้เป็นรถจักรยานธรรมดา ไม่มีเกียร์
รวมทั้งติดตั้งและพกพาอุปกรณ์การใช้จักรยานที่จำเป็นบางชนิด เช่น เบรก โช้
ล๊อค และกระดิ่ง เป็นที่น่าสังเกตว่ากลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมันไม่ค่อย
พิถีพิถันในการแต่งกาย แต่งจักรยาน หรือติดตั้งอุปกรณ์เสริมต่างๆ ให้กับ
จักรยานมากเหมือนผู้ใช้จักรยานกลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ใช้จักรยานใน
ชีวิตประจำวันมองว่าจักรยานเป็นเหมือนพาหนะในการเดินทาง หรือเครื่องมือ
ในการประกอบอาชีพ มากกว่าจะเป็นเครื่องแสดงสถานะของผู้ใช้จักรยาน

“...เราขี่จักรยานเพื่อทำธุระเป็นหลัก ไม่ได้ขี่
จักรยานเพื่อที่จะแต่งอวดใคร หรือให้ใครชมว่าสวย อีก
อย่างถ้าแต่งอะไรมากไป จอดไว้ของจะหายเปล่าๆ ...”
(ชาวชุมชนซอยพระเจน คนที่ 2, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน
2556)

“...ถ้าขี่แต่เช้ามีตึกก็จะติดไฟท้าย ถ้าขี่ตอนที่แดดแรงก็จะใส่หมวกเอา ส่วนกระจกมองข้าง และหมวกกันน็อกก็ไม่ได้ใช้หรอก เกะกะเปล่าๆ เพราะส่วนใหญ่ก็ขี่อยู่บนฟุตบาท ที่ใช้จริงๆ อีกอย่างคือกระดิ่ง เวลาจะขับผ่านคนก็กริ่งๆ ให้เขารู้ ...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 2, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

ผลจากการสังเกต และสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน มีรูปแบบการใช้จักรยานร่วมกับการดำเนินชีวิต และประกอบอาชีพประจำวัน เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ลดระยะเวลา และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระยะสั้น โดยรูปแบบการเดินทางเน้นการขี่ด้วยความเร็วต่ำ บนทางเท้า ถนนสายรอง และถนนซอย เพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรบนถนนสายหลัก รวมถึงการใช้จักรยาน และอุปกรณ์จักรยานเท่าที่จำเป็น

การแบ่งปันการใช้ถนน : การเอาตัวรอด และการสร้างความสัมพันธ์

พื้นที่ถนนในกรุงเทพมหานคร นอกจากจะเป็นพื้นที่สำหรับการสัญจรของพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์อย่างรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์แล้ว การสัญจรด้วยพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์อย่างจักรยาน และการเดินเท้า รวมถึงการใช้พื้นที่ถนนสำหรับทำกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ และกิจกรรมทางเศรษฐกิจยังมีส่วนเข้ามาร่วมใช้พื้นที่สาธารณะนี้ด้วย ทั้งนี้ ภายใต้แนวคิดการแบ่งปันพื้นที่ (Shared space) คือ การทำให้ถนนเป็นพื้นที่ที่มีความสะดวกและความปลอดภัย และสิ่งที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการใช้ถนนเป็นตัวเชื่อมให้คนได้พบปะ พูดคุย และสร้างปฏิสัมพันธ์ของคนเข้าด้วยกัน ตามแนวคิดของ Gehl ซึ่งผู้ศึกษาพบว่ากลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้มีมุมมองที่สะท้อนถึงความสะดวกและความปลอดภัย ตลอดจนการสร้างปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มคนต่างๆ ดังนี้

ความปลอดภัย และการเอาตัวรอด ประเด็นปัญหาเรื่องความปลอดภัยบนพื้นที่สาธารณะถือเป็นประเด็นปัญหาแรกๆ ที่ผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่ต้องการได้รับความรู้สึกปลอดภัย และได้รับการปกป้องจากอันตรายต่างๆ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาพร้อมกับแนวคิดเรื่อง “ถนน” ในฐานะที่เป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง ถนนจำเป็นต้องมีความปลอดภัย สวยงาม และสะดวกสบายสำหรับผู้ใช้งานทุกกลุ่มทั้งคนเดินเท้า คนขี่จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน ผลจากการสังเกตและสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร พบว่า การขี่จักรยานบนทางเท้าของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแม้จะมีความปลอดภัย แต่การขี่จักรยานบนทางเท้าก็ยังคงมีข้อจำกัดอยู่บ้างในเรื่องความแคบ ชรุขระ ทางลาดสำหรับขึ้นและลงไม่เหมาะสม รวมถึงมีผู้ร่วมใช้ทางเท้าหลายกลุ่ม ทั้งคนทั่วไป พ่อค้าแม่ค้า และปัญหาป้ายโฆษณาที่ติดตั้งขวางทาง โดยสอดคล้องกับที่เลขาธิการสหพันธ์ผู้ใช้จักรยานยุโรป (European Cyclists Federation) ซึ่งได้ทดลองขี่จักรยานในกรุงเทพมหานคร และแนะนำว่าประเทศไทย ควรเน้นที่ระบบจักรยานในระยะทางใกล้ๆ ในละแวกบ้าน ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีเพียงเลนเดี่ยว และเริ่มต้นโดยเน้นไปที่ความปลอดภัย และการกระตุ้นให้คนหันมาใช้จักรยานไปพร้อมกัน (ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย, 2555) ในการเอาตัวรอด และวิธีการสร้างความปลอดภัย กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเลือกที่จะเลี่ยงการขี่จักรยานบนถนนสายหลักที่ต้องใช้ทางสัญจรร่วมกับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ โดยเลือกใช้ทางเท้า ถนนสายรอง ทางลัดในซอยต่างๆ หรือเลี่ยงมาใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ เป็นเส้นทางในการเดินทาง และใช้ความเร็วต่ำในการขับขี่ ในการใช้ทางเท้าร่วมกับคนทั่วไป และกลุ่มพ่อค้าแม่ค้า กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจะเลือกใช้วิธีการชะลอความเร็ว ใช้กระดิ่งเตือนให้คนเดินเท้าได้ทราบและหลีกเลี่ยง เปลี่ยนช่วงเวลาขี่จักรยานให้อยู่ในช่วงผู้คนน้อย เป็นต้น

“...ฟุตบอลที่ใช้ไม่ได้เรียบ หรือไม่มีผู้คนหรือก แต่เราเลือกที่จะขี่บนนี้เพราะมันปลอดภัยมากกว่า ค่อยๆ ขี่ไปเรื่อยๆ ... ถ้าขี่ไปที่ที่มีฟุตบอลแคบ ร้านค้าขวางทาง หรือคนเยอะก็ลงไปขี่แบบๆ บนถนนแทน ...” (ชาวชุมชน ศุภมิตร 2 คนที่ 1, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

“...เวลาจะขอทางคนที่ยืนอยู่บนฟุตบอล จะให้ ตะโกนบอกให้หลบก็น่าเกลียด เราก็กดขี่กระดิ่ง เป็น สัญญาณสื่อสารให้เขารู้ว่าเราขี่มา...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 1, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

นอกจากนี้ การข้ามทางแยกหรือข้ามถนนไปอีกฝั่งให้ปลอดภัย ผู้ใช้ จักรยานในชีวิตประจำวันจะขี่จักรยานหรือจูงจักรยานข้ามถนน หรือทางม้าลาย ไปพร้อมกับคนเดินเท้าเพื่อความปลอดภัย ทั้งนี้ ถนนบางเส้นที่มีอุโมงค์ลอดทาง แยก มีวงเวียน ถนนที่มีเกาะกลางสูง ทางแยกหรือทางกลับรถที่อยู่ไกล หรือ ถนนที่มีทางกลับรถเป็นเกือกม้า ปัจจัยเหล่านี้ยังเป็นอุปสรรคอย่างมากในการขี่ จักรยาน เพราะผู้ใช้จักรยานต้องขี่จักรยานอ้อม หรือยกจักรยานข้าม สะพานลอยเพื่อข้ามไปอีกฝั่ง ทั้งนี้ ลักษณะถนนดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงการให้ ความสำคัญกับการเดินทางโดยรถยนต์มากกว่าคนขี่จักรยานและคนเดินเท้า

ด้านอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน พบว่า ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่ค่อยประสบอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน แต่ก็มีบ้างที่ล้มหรือเสียหลักเองบ้าง เพราะตกใจเสียงแตรของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ พาหนะที่ผู้ใช้ จักรยานในชีวิตประจำวันมีความกังวลมากที่สุดคือจักรยานยนต์ เนื่องจาก รถจักรยานยนต์มีความเร็วมากกว่าพาหนะทุกชนิดบนถนนทั้งในช่วงที่ การจราจรติดขัดและไม่ติดขัด และขับที่รวดเร็วทั้งบนถนนใหญ่และในซอย และ บางครั้งจักรยานยนต์ก็ขึ้นมาขี่บนทางเท้า ทั้งนี้ ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

เห็นว่าวิธีการหลีกเลี่ยงอันตรายจากรถจักรยานยนต์ที่ดีที่สุดคือการขี่จักรยานอย่างช้าๆ ไปบนทางเท้าอย่างระมัดระวัง

ข้อสังเกตสำหรับการขี่จักรยานในเมือง ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเห็นว่าผู้ใช้จักรยานจำเป็นต้องสังเกตสภาพแวดล้อมรอบตัว ทั้งป้ายจราจร ยานพาหนะต่างๆ คนเดินเท้า ร้านขายของ สภาพพื้นผิวจราจร หลุม และฝาท่อระบายน้ำ ตลอดจนศึกษาเส้นทางและเลือกใช้เส้นทางที่ปลอดภัยที่สุด นอกจากนี้ ปัญหาหนึ่งของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต้องประสบคือ การถูกขโมยจักรยาน ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าแม้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจะไม่ใช่จักรยานที่มีราคาสูง หรือตกแต่งด้วยอุปกรณ์ที่ดึงดูด แต่กลับถูกขโมยเหมือนจักรยานประเภทอื่นๆ ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจึงจำเป็นต้องล็อคจักรยานทุกครั้งจอดไว้ที่บ้าน หรือออกไปทำธุระข้างนอก ในขณะที่จอดจักรยานตามจุดต่างๆ ทั้งสถานที่ราชการ ห้างสรรพสินค้า ตลาด หรือร้านสะดวกซื้อยังมีบริการไม่เพียงพอ ทำให้บางครั้งผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต้องล็อคจักรยานที่ล้อ หรือล็อคจักรยานไว้บริเวณรั้วหรือเสาในบริเวณดังกล่าว เพื่อป้องกันจักรยานสูญหาย

“...ชื่ออยู่บนฟุตบอลเป็นส่วนใหญ่ และชื่อช้ำอยู่แล้ว จึงไม่ค่อยได้รับอันตราย ยิ่งเดี๋ยวนี้รถติดลงไปขี่บนถนน เลียบฟุตบอลก็ยังปลอดภัย ... รถเมล์ถึงจะใหญ่แต่ก็มาเรื่อยๆ ตามทางของเขา จะกังวลมากก็มอเตอร์ไซค์ที่ขี่เร็วมากแม้ช่วงรถติด มาจากไหนบางที่เราก็มองไม่เห็น และบางที่ยังขี่บนฟุตบอลด้วย...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 2, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการขี่จักรยาน แม้ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีการสร้างทางจักรยานมากขึ้น แต่ทางจักรยานส่วนใหญ่กลายเป็นที่จอดรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ถูกกีดขวางด้วยป้าย เสาไฟฟ้า รถเข็น

ชายของ และแผงค้าขาย ซึ่งผลการสำรวจทางจักรยานบริเวณวงเวียนใหญ่ ระยะทาง 8 กิโลเมตร และถนนพระอาทิตย์ ระยะทาง 0.6 กิโลเมตร ในช่วงเวลา 18.00 – 19.30 น ของมูลนิธิโลกสีเขียว. พบว่า ย่านวงเวียนใหญ่มีสิ่งกีดขวาง 504 สิ่งกีดขวาง และถนนพระอาทิตย์มีสิ่งกีดขวาง 66 สิ่งกีดขวาง (อุบลวรรณ กระปุกทอง, 2555) ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเห็นว่า กรุงเทพมหานครยังจำเป็นต้องทำทางจักรยานที่เรียบเสมอกัน มีทางลาดขึ้นลง และไม่มีสิ่งกีดขวาง โดยทางจักรยานดังกล่าวควรทำอยู่บนทางเท้าที่ผู้ใช้จักรยาน คนเดินเท้า คนพิการ หรือผู้สูงอายุสามารถใช้ร่วมกันได้จริง

“...ทางจักรยานจะช่วยให้เราขี่จักรยานได้ปลอดภัยมากขึ้น แต่ไม่ใช่ต้องไปสร้างทางขึ้นใหม่นะ เพราะถนนตอนนี้ก็มีที่ไม่เพียงพอสำหรับรถยนต์แล้ว ควรสร้างทางจักรยานบนทางเท้าให้จักรยานใช้ร่วมกับคนเดินเท้านี้แหละดีที่สุด เพราะเราก็ขี่ช้ำอยู่แล้ว แต่ที่สำคัญต้องไม่ให้มอเตอร์ไซค์ขึ้นมาวิ่ง...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 2, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

การสร้างความสัมพันธ์ของผู้ใช้ถนน กระบวนการสร้างความสัมพันธ์ของผู้ใช้ถนนทั้งคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยาน และผู้ใช้พาหนะอื่นๆ ตามแนวคิดของ Gehl ที่เห็นว่าพื้นที่สาธารณะที่ดี ควรมีส่วนสนับสนุนให้ผู้คนมีโอกาสพบปะกัน มีโอกาสทำกิจกรรมประจำวันในพื้นที่สาธารณะในเมือง หรือย่านที่พักอาศัย ทำให้เราได้อยู่ท่ามกลางคนทั่วไป ได้เห็น และได้ยินว่าเขาทำอะไร หรือคุยอะไร ได้มีประสบการณ์สัมผัสชีวิตคนเหล่านั้นในหลากหลายสถานการณ์ เริ่มจากปฏิสัมพันธ์แบบผิวเผินที่ไม่มีเรื่องของความรู้สึกผูกพันใดๆ เข้ามาเกี่ยวข้องไปจนถึงปฏิสัมพันธ์ระดับที่ซับซ้อนขึ้นที่มีเรื่องของอารมณ์และความรู้สึกร่วมด้วย

1) การแบ่งปันพื้นที่บนถนน เมื่อพิจารณาความคิดเห็นของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน กับความสัมพันธ์กับผู้คน และยานพาหนะต่างๆ

พบว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมีความรู้สึกว่าตนเองเป็นกลุ่มเล็กๆ กลุ่มหนึ่งที่ใช้พื้นที่สาธารณะจากคนเดินเท้า และยานพาหนะประเภทอื่นๆ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ใหญ่กว่า ทั้งนี้ แม้ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจะใช้จักรยานอยู่บนทางเท้าเป็นหลัก แต่ก็รู้สึกว่าได้รับการแบ่งปันพื้นที่ และความเอื้ออาทรจากผู้คน และยานพาหนะอื่นๆ ดีขึ้นกว่าแต่ก่อน

“...คนขี่จักรยานต้องรู้ว่าตนเองจะขี่อย่างไรให้ตัวเองปลอดภัย และต้องไม่ทำความเดือดร้อนรำคาญต่อรถใหญ่ และคนเดินเท้า...” (ชาวชุมชนซอยพระเจน คนที่ 2, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน 2556)

“...บางที่เราจูงจักรยานข้ามถนนไปพร้อมกับผู้คนหรือจอดจักรยานใกล้ๆ รถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ตอนติดไฟแดงด้วยกัน ผมว่าเราได้มองเห็นกันและยิ้มให้กัน แม้ไม่ได้คุยกัน แต่เขาก็เห็นว่ามีคนอย่างเราใช้จักรยานอยู่จริงๆ...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 1, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

“...พอคนเดินเท้า และคนขี่รถยนต์ เห็นเราขี่จักรยานช้าๆ ผ่านมา ส่วนใหญ่ก็จะหลีกเลี่ยง หรือลดความเร็วให้เราขี่ผ่านไปได้...จักรยานยนต์ที่เคยขี่บนทางเท้า ตำรวจก็เข้มงวดมากขึ้น ซึ่งทำให้เราสามารถขี่ได้ปลอดภัยมากขึ้น...” (ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 2, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

2) การสร้างปฏิสัมพันธ์บนถนนสาธารณะ ตามที่เสนอของ Gehl การสัญจรด้วยความเร็วต่ำด้วยการเดินและการใช้จักรยาน ถือเป็น การส่งเสริมให้เมืองมีชีวิตชีวา ผู้คนสามารถเคลื่อนตัวอยู่ในพื้นที่สาธารณะที่มีความปลอดภัยได้

อย่างมั่นใจ สามารถเตรียมตัว หาความสำราญ พบปะสังสรรค์ มีปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่นทั้งที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ตลอดจนช่วยส่งเสริมกิจกรรมนันทนาการ และกิจกรรมทางสังคม ทั้งนี้ จากประสบการณ์ของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ส่วนใหญ่บอกเล่าถึงความประทับใจในการขี่จักรยานที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้คนในชุมชน ผู้คนที่ใช้ทางเท้า รวมถึงการได้รับคำพูด และการปฏิบัติที่ดีจากคนรอบข้าง

3) ภาพลักษณ์ของจักรยานบนถนนสาธารณะ ด้านความรู้สึกของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อกิจกรรมกลางแจ้ง พบว่า การขี่จักรยานนอกจากจะมีผลดีต่อสุขภาพ ลดระยะเวลา และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางแล้ว การขี่จักรยานยังช่วยให้มีโอกาสได้มองเห็นและได้ยินเสียงของผู้คน ได้พูดคุยกัน ตลอดจนรับรู้สภาพบรรยากาศ และมองเห็นสภาพแวดล้อมข้างทางได้ชัดเจนมากขึ้น ส่วนนี้เองที่ทำให้ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันรู้สึกใกล้ชิดกับผู้คนในชุมชน ผู้คนที่ใช้ทางเท้า และกลุ่มผู้ใช้จักรยานด้วยกันมากกว่ากลุ่มอื่นๆ แต่ในอีกมุมหนึ่งกลับพบว่าการมีส่วนร่วมของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อกิจกรรมมรดงศ์ เรียกร้อง หรือการรวมกลุ่มของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเองกลับมีค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของรถจักรยาน การประกอบอาชีพ ฐานะทางเศรษฐกิจ และการให้ความสำคัญในการขี่จักรยานที่แตกต่างกัน

“...ผมว่าสื่อมีพูดถึงเรื่องของจักรยานมากขึ้นกว่าแต่ก่อน เห็นได้ชัดตอนหาเสียงผู้ว่าฯ และกลุ่มผู้ใช้จักรยานที่เป็นกลุ่มคนทำงาน หรือนักศึกษาก็หันมาใช้จักรยานมากขึ้น ภาพของจักรยานในถนนจึงมีมากขึ้นด้วย...”
(ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 1, สัมภาษณ์, 28 มิถุนายน 2556)

“...ถ้ามีคนมาชวน และวางก็จะไปร่วมมรดงค์กับเขาบ้างเป็นครั้งคราวกับเพื่อนอาสาสมัครสาธารณสุข และคนในชุมชนที่ใช้จักรยานคล้ายๆ ของเรา ส่วนใหญ่ถ้าไปร่วมก็จะตั้งขบวนแถวสวนลุมพินี และปั่นไปพระบรมรูปทรงม้า ...” (ชาวชุมชนซอยพระเจน คนที่ 2, สัมภาษณ์, 20 มิถุนายน2556)

ดังนั้น คุณภาพของพื้นที่สาธารณะที่มีความปลอดภัย และมีความสะดวกในการใช้งาน ส่งผลให้เกิดกิจกรรมทางเลือก และกิจกรรมเชิงสังคมที่มีคุณภาพเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ปฏิสัมพันธ์บนพื้นที่สาธารณะของผู้คนถือเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญที่จะเชื่อมร้อยความเข้าใจของคนแต่ละกลุ่ม ไปสู่ความเคารพในสิทธิและความแตกต่าง จนกระทั่งพัฒนาไปสู่การแบ่งปันการใช้พื้นที่สาธารณะ โดยจักรยานเป็นพาหนะที่ช่วยส่งเสริมการสร้างปฏิสัมพันธ์บนพื้นที่สาธารณะ เนื่องจากเป็นพาหนะที่ใช้ความเร็วต่ำในการเดินทาง วิธีการแต่งกาย และการใช้จักรยานของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็สร้างความรู้สึกไม่ปิดกั้นระหว่างผู้ใช้จักรยานกับผู้คนที่อยู่ใกล้ๆ ผู้คนที่อยู่ใกล้จึงก็ไม่ได้รู้สึกกลัว นอกจากนี้จักรยานช่วยให้ผู้ใช้จักรยานสามารถมองเห็น ได้ยินเสียง ทักทาย เยี่ยมเยียน หรือมีโอกาสได้สนทนากับผู้คนรอบข้างได้อย่างสะดวกใกล้เคียงกับการเดินเท้า ในขณะที่พาหนะประเภทอื่นไม่เอื้อให้เกิดความสัมพันธ์ดังกล่าว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงการแบ่งปันการใช้พื้นที่สาธารณะสำหรับจักรยานพบว่า จักรยานใช้วิธีการเอาตัวรอดด้วยการพึ่งพาตนเองเป็นหลัก ในขณะที่การออกแบบถนน สาธารณูปโภค สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานยังมีอยู่อย่างจำกัด และให้ความสำคัญกับรถยนต์มากกว่า

บทสรุป

กลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถือเป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มใหญ่ที่สุดของคนที่ใช้จักรยาน ซึ่งพบเห็นได้มากที่สุดบริเวณถนนสายรอง ซอย และชุมชนต่างๆ ของกรุงเทพมหานคร รูปแบบการใช้จักรยานของกลุ่มผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นการใช้จักรยานร่วมกับการดำเนินชีวิต และประกอบอาชีพประจำวัน เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ลดระยะเวลา และลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ระยะสั้นในละแวกบ้าน ชุมชน หรือเขตเดียวกัน โดยการใช้ทางเท้าเป็นเส้นทางหลักในการสัญจร

การใช้จักรยานบนพื้นที่สาธารณะจากมุมมองของคนภายนอกอาจมองเห็นภาพความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และขาดสิ่งอำนวยความสะดวก แต่การใช้จักรยานในมุมมองของผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่าการใช้จักรยานบนพื้นที่สาธารณะไม่ได้มีอุปสรรคมากอย่างที่คนภายนอกมองเห็น นอกจากนี้ การใช้จักรยานยังช่วยสร้างปฏิสัมพันธ์ของผู้ใช้พื้นที่สาธารณะอย่างถนน และทางเท้า ทั้งในกลุ่มคนเดินเท้า คนในชุมชน คนใช้จักรยาน หรือผู้ใช้รถยนต์ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบายเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานของภาครัฐ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ของภาคประชาสังคม และภาคสื่อสารมวลชน รวมทั้งการเพิ่มจำนวนของผู้ใช้จักรยานกลุ่มต่างๆ มากขึ้น ช่วยให้ผู้คนในสังคม และผู้ใช้ถนนมองเห็น เริ่มยอมรับถึงการมีอยู่จริงของกลุ่มคนใช้จักรยาน รวมทั้งเข้าใจ เคารพในสิทธิและความแตกต่างหลากหลาย และพร้อมพัฒนาไปสู่การแบ่งปันการใช้พื้นที่สาธารณะมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย. (2555). **จะสร้างเมืองจักรยานได้อย่างไร**. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โครงการผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย.

เดลินิวส์. (2551). **สร้างทางจักรยานกว่า 300 กม. ทัวกรุง “สองขาปั่น” ในเมืองกรุงไปได้ไกลแค่ไหน**. วันที่ 7 กรกฎาคม 2551

โตมร ศุขปรีชา. (2556). **ถนนมีชีวิต**. (ออนไลน์) แหล่งที่มา thaipublica.org/2013/04/living-street. เข้าถึงเมื่อ กรกฎาคม 2556.

ธงชัย พรรณสวัสดิ์. (2556). **หนังสือชุด i bike i walk เล่ม 2: ชุมชนไทยหัวใจจักรยาน**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์หมอชาวบ้าน.

เพ็ญญา หงส์ทอง. (2555). **โนโลโก้ (No Logo)**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ฟ้าเดียวกัน.

ภคนันท์ เสนาจันทร์ รุ่งแสง. (2556). **เมืองมีชีวิต**. กรุงเทพฯ: บริษัท ลายเส้นพับบลิชซิง จำกัด.

มติชน. (2541). **2 ปี 6 เดือน กับ พิจิตต รัตตกุล**. วันที่ 31 ธันวาคม 2541.

วราภรณ์ วนาพิทักษ์. (2554). **ทฤษฎีวิพากษ์ของเจอร์เกน ฮาเบอร์มาส: พื้นที่สาธารณะทางการเมือง และเสรีภาพในการแสดงออกบนอินเทอร์เน็ต.** (ออนไลน์) แหล่งที่มา www.oknation.net/blog/print.php?id=728311 เข้าถึงเมื่อ กรกฎาคม 2556.

สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ. (2556). การจัดการระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน. (ออนไลน์) แหล่งที่มา www.samatcha.org/?q=taxonomy/term/168 เข้าถึงเมื่อ สิงหาคม 2556.

อุบลวรรณ กระบุงทอง. (2555). **ขอพื้นที่ให้ทางจักรยานสามารถใช้งานได้จริง.** (ออนไลน์) แหล่งที่มา มูลนิธิโลกสีเขียว www.greenworld.or.th/greenworld/local/1858 เข้าถึงเมื่อ สิงหาคม 2556.

ภาษาอังกฤษ

Fyfe, Nicholas R. (1998). *Images of the Street: Planning, Identity and Control in Public Space.* London: Routledge.

Gehl, Jan. (2001). *Life between Buildings. Using Public Spaces.* 4th Ed. Copenhagen: The Danish Architectural Press.

Habermas, Jurgen. (1989). *The Structural Transformation of the Public Sphere: an Inquiry into a Category of Bourgeois Society.* Cambridge: MIT Press.

สัมภาษณ์

ชาวชุมชนซอยพระเจน คนที่ 1. สัมภาษณ์. 20 มิถุนายน 2556.

ชาวชุมชนซอยพระเจน คนที่ 2. สัมภาษณ์. 20 มิถุนายน 2556.

คนขายสลากกินแบ่งรัฐบาล. สัมภาษณ์. 25 มิถุนายน 2556.

ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 1. สัมภาษณ์. 28 มิถุนายน 2556.

ชาวชุมชนศุภมิตร 2 คนที่ 2. สัมภาษณ์. 28 มิถุนายน 2556.