

บทเรียนจากไทเป: สร้างระบบทางเท้าและจักรยานให้สำเร็จได้อย่างไร



เมื่อ 30 ปีที่แล้ว สภาพทางเท้าและระบบจักรยานในกรุงไทเปไม่ได้แตกต่างจากกรุงเทพฯ มากนัก แต่ปัจจุบันไทเปได้พัฒนาไปไกลจนก้าวขึ้นสู่ระดับโลกแล้ว

ผมจึงได้เชิญคุณ Ben Lin ผู้อำนวยการเขตหนานก่าง (Nangang) แห่งกรุงไทเป ผู้ซึ่งมีส่วนสำคัญในการผลักดันความสำเร็จครั้งนี้ มาแบ่งปันบทเรียนให้คนไทยศึกษา

เหตุผลของผมก็คือด้วยสภาพบ้านเมืองและวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกันของเรา การเรียนรู้จากกันและกันจึงน่าจะให้ผลดีกว่าการไปลอกเลียนแบบจากยุโรปหรืออเมริกา

แม้ว่าผมจะเห็นว่าเนเธอร์แลนด์เป็นต้นแบบของเมืองจักรยานที่ดีที่สุดในโลกก็ตามหลังจากที่เคยไปทดสอบระบบจักรยานมาแล้วเกือบ 30 ประเทศ

บทเรียนจากไทเป: 2 ปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ

บทเรียนจากคุณ Ben คือ การจะทำให้โครงการพัฒนาทางเท้าและจักรยานในเขตเมืองประสบความสำเร็จไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางกายภาพอย่างการทาสีหรือตีเส้นบนถนนเพียงอย่างเดียว แต่ต้องทำอย่างน้อย 2 เรื่องหลักนี้ก่อน

การมีส่วนร่วมของชุมชน: การตัดสินใจโดยภาครัฐฝ่ายเดียวไม่เคยทำให้โครงการสำเร็จได้ คุณเจสำคัญคือการเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม โดยหน่วยงานต้องรับฟังความคิดเห็นและความต้องการของชุมชนอย่างแท้จริง

ทั้งนี้ กรุงไทเปได้ทำงานอย่างใกล้ชิดกับผู้นำชุมชนอย่างต่อเนื่องจนได้ข้อสรุปที่ทุกฝ่ายเห็นด้วย

2. ให้ความเวลาในการดำเนินการ: การที่จะตกลงและเริ่มก่อสร้างทางเท้าหรือทางจักรยานได้ตามความเห็นชอบของทุกฝ่าย อาจต้องใช้เวลาปรึกษาหารือกันนานเป็นปี เพราะเรื่องนี้เป็นเรื่องละเอียดอ่อน มีผลกระทบทางเศรษฐกิจและวิถีชีวิตของชาวบ้านได้ รัฐจึงไม่สามารถเร่งหรือทำตามอำเภอใจได้

แก้ปัญหาให้ตรงบริบท

นอกจากหลักคิดสองข้อนั้นซึ่งตรงกับสิ่งที่ผมคิดและเข้าใจมาตลอดแล้ว ผมขอถือโอกาสนี้เสริมวิธีที่จะทำให้สำเร็จตามบริบทไทยด้วย คือ เพื่อให้คนส่วนใหญ่กล้าใช้จักรยานบนถนนหรือตามซอยเล็ก ทีมงานภาครัฐต้องปรับปรุงสภาพทางกายภาพให้ปลอดภัยมากขึ้น

แต่คนของรัฐที่ลงไปทำงานในสภาพสนามต้องเข้าใจวิถีคิดและพฤติกรรมของชาวบ้านในพื้นที่ซึ่งใช้จักรยานจริงในชีวิตประจำวัน ซึ่งส่วนใหญ่จะขี่ในระยะทางใกล้ๆ ที่พัก ไม่ใช่แบบนักปั่นจักรยานที่ขี่ครั้งละหลายสิบกิโลเมตร

เพราะหากวางแผนผิดจุด ไปเน้นที่นักจักรยานซึ่งต้องการ โครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างออกไป นอกจากจะใช้งบประมาณสูงแล้ว ยังใช้งานจริงไม่ได้ด้วย

หลักคิดสำคัญในระดับบริหารเพิ่มเติม จากไทเป

บทเรียนสำคัญอีก 2 ข้อ ที่ส่งผลต่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของกรุงไทเป คือ

1. ระบบจักรยานสาธารณะ (Bike Sharing) กับการลดโลกร้อน

กรุงไทเปมีระบบจักรยานสาธารณะให้ประชาชนยืมและเช่าใช้ไปในที่ต่างๆ ในเมืองมานานกว่า 15 ปีแล้ว เริ่มต้นจากจักรยานเพียง 500 คันในเขตเดียว และมีการใช้งานเพียงแค่ 800 ครั้งต่อวัน แต่ในปัจจุบัน (ปี 2025) จำนวนจักรยานเพิ่มขึ้นเป็น 22,500 คัน ครอบคลุมทั่วทั้งเมือง และมีการใช้งานมากถึง 190,000 ครั้งต่อวัน

ไทเปจึงลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) และสารมลพิษอื่น เช่น PM2.5 ได้อย่างมากมายด้วยต้นทุนที่ต่ำ



ระบบจะใช้แอปบันทึกระยะทางที่ประชาชนใช้จักรยานในแต่ละครั้ง แล้วนำมาคำนวณเป็นปริมาณ CO2 ที่ลดลงโดยอัตโนมัติ

ปริมาณ CO2 ที่ลดลงเป็นต้นตอปีนี้กรุงเทพฯและได้หวังสามารถนำไปใช้เป็นหลักฐาน
แจ้งแก่นานาชาติได้ว่าเขาได้ใช้มาตรการนี้ช่วยลดปัญหาโลกร้อนไปได้มากน้อยเท่าไร

ระบบจักรยานสาธารณะแบ่งปันกันใช้นี้ กรุงเทพมหานครก็ได้พยายามทำมาเป็นสิบปีแล้วเช่นกัน
แต่ยังไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควรด้วยปัจจัยอันเป็นอัตลักษณ์ของกทม.เอง เช่น การไม่เคารพกฎจราจร
ความปลอดภัยของเส้นทาง ฯลฯ แต่เราคงต้องฟันให้ไกล ไปให้ถึง ว่าสักวันเราจะทำได้

2. นโยบายที่ยั่งยืน ไม่ผันแปรตามการเมือง

หากมีการเลือกตั้งใหม่ ไม่ว่าทีมผู้บริหารชุดใหม่จะเข้ามาบริหารโดยมีแนวคิดที่ต่างออกไปอย่างไร นโยบาย
การพัฒนาการเดินและการใช้จักรยานก็ยังคงดำเนินต่อไป เพราะนโยบายนี้สอดคล้องกับกระแสโลก
จึงเป็นไปไม่ได้ในทางการเมืองที่คนมาใหม่จะไปเปลี่ยนวิธีคิดและนโยบายนี้

เจ้าหน้าที่ของไทเปเองก็เล็งเห็นถึงประโยชน์ของโครงการ จึงได้ร่วมมือกันผลักดันอย่างต่อเนื่อง
จนประสบผลสำเร็จเป็นที่ประจักษ์อย่างน่าภูมิใจ เป็นที่ยอมรับแก่นานาชาติถึงขนาดเคยได้รับอนุมัติ
ให้จัดการประชุม "เมืองจักรยาน" ขึ้นที่กรุงเทพฯ มีคนจากทุกทวีปมาร่วมงานด้วยอย่างล้นหลาม
ไทยเองก็ส่งคนไปร่วมงานนี้

นี่เป็นอีกหนึ่งโจทย์สำคัญที่นักการเมืองไทยทุกพรรคต้องทำความเข้าใจถึงความสำคัญและความเป็นไปได้
ของกิจกรรม และผลักดันอย่างต่อเนื่องให้เกิดขึ้นได้จริงในอนาคต

โจทย์ท้าทายที่เป็นของประเทศไทยโดยเฉพาะ

ประเทศที่เจริญแล้วจะมีเอกภาพในการจัดการเมืองอย่างเบ็ดเสร็จ กล่าวคือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ
สาธารณูปโภคและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง อันรวมไปถึงตำรวจ จะอยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่
ของพ่อเมืองซึ่งเป็นตำแหน่งทางการเมือง

ส่วนประเทศไทยมีปัญหาเฉพาะตัวที่แตกต่างไป นั่นคือความไม่สะดวกในการสัญจรที่เกิดจากความ
ไม่ประสานงานกันของหน่วยงานต่างๆ เช่น กรุงเทพมหานคร การไฟฟ้า การประปา และการสื่อสาร
ที่ต่างมีกฎหมายและวิธีการทำงานของตัวเอง ทำให้มีการขุดแล้วกลบ หรือทุบแล้วทำอยู่บ่อยครั้งในพื้นที่เดิม

ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชน การค้าขาย การเดินทาง สิ่งแวดล้อม มลพิษอากาศ รวมถึงสุขภาพ
กายและใจของผู้คนอย่างคิดไม่ถึง

ปัญหานี้เกิดขึ้นเพราะไทยเรียดที่ตัวหนังสือทางกฎหมายที่ต่างคนต่างมี ดังนั้น ถ้าจะแก้ปัญหาก็แก้สำเร็จเด็ดขาด ก็ต้องแก้กฎหมายเพื่อบังคับให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาอยู่ภายใต้การบริหารของพ่อเมืองและทีมงาน ซึ่งไม่ง่ายเลยที่จะเป็นไปได้ในเร็ววัน

อีกวิธีหนึ่งที่ยากกว่า คือ แก้กฎหมายเพียงบังคับให้หน่วยงานเหล่านั้นต้องจัดงบประมาณและจัดหาผู้รับจ้างลงทำงานในพื้นที่พร้อมกัน

เช่น การวางท่อประปา การขุดวางท่อระบายน้ำ การฝังสายสื่อสารลงดิน การปักเสาไฟฟ้า ฯลฯ และกำหนดให้แล้วเสร็จพร้อมกันหรือใกล้เคียงกัน จนไม่เกิดการล่าช้าทุบในภายหลังอย่างที่ประสบกันอยู่

ผมเองได้เคยเขียนบทความเสนอแนวทางแก้ไขปัญหานี้ไว้แล้วตั้งแต่ปี 2024 ผู้สนใจสามารถอ่านเพิ่มเติมได้ที่: [‘ปูทางเท้า-วางท่อประปา-ปักเสาไฟ’ ทำอย่างไรให้เสร็จพร้อมกัน ปา-ปักเสาไฟ’ ทำอย่างไรให้เสร็จพร้อมกัน](https://www.bangkokbiznews.com/blogs/health/social/1155667) <https://www.bangkokbiznews.com/blogs/health/social/1155667>