



ปีที่ 5 ฉบับที่ 18

วารสารส่งเสริมการเดินการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่

#June3WorldBicycleDay



“วันจักรยานโลกสากล 3 มิถุนายน”
กับบทบาทสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
ในการร่วมผลักดันวันสำคัญ



บทบรรณาธิการ



วันจักรยานโลกสากล

ในปีนี้อีกทั้งโลกกำลังมุ่งสู่การรับมือปัญหาสภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืนด้วยการใช้จักรยาน เมื่อองค์การสหประชาชาติ (UN) มีมติเป็นเอกฉันท์ กำหนดให้ทุกวันที่ 3 มิถุนายนของทุกปีเป็น “วันจักรยานโลกสากล” เพื่อเป็นสัญลักษณ์ให้ทุกประเทศเอาใจจริงเอาใจในเรื่องจักรยาน สำหรับในประเทศไทยวันนี้มีบทบาทสำคัญต่อการรณรงค์ในประเทศไทย ซึ่งสถาบันการเดินและการจักรยานไทยก็จะถือโอกาสวันจักรยานโลกสากล เพื่อบอกสาระสำคัญในการใช้จักรยานช่วยแก้ปัญหาให้กับสังคมไทยอย่างยั่งยืน

ในเล่มนี้ยังมีเรื่องราวบรรยากาศและเนื้อหาจากงาน Thailand Bike and Walk Forum ครั้งที่ 6 ที่เพิ่งจัดผ่านพ้นไป อาทิ Bruno Van Zeebroeck (บรูโน ฟาน ซีบรอก) นักวิจัยจากประเทศเบลเยียม ที่ขึ้นเวทีเล่าประสบการณ์การทำโครงการ BiTiBi : Bike Train Bike จากจักรยานสู่รถไฟไปต่อด้วยจักรยาน ที่ประสบความสำเร็จทั้งในเบลเยียมและยุโรป สอดคล้องกับเนื้อหาในการประชุมซึ่งนำเสนอองค์ความรู้เป็นฐานขับเคลื่อนให้การเดินและการใช้จักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะเกิดขึ้นได้จริง

ต่อยอดแนวคิดนี้ด้วยคำมั่นสัญญาจากนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่ได้เปิดเผยยุทธศาสตร์ส่งเสริมประสิทธิภาพการเดินทางทั้งระบบ โดยกำหนดให้การเดินและการใช้จักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางให้ครบวงจร

เมื่อทิศทางของโลกเดินหน้าสู่การเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การขับเคลื่อนในประเทศไทยทั้งในระดับเมือง ระดับชุมชน รัฐและเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดจึงต้องร่วมกันแสวงหาแนวทางเชื่อมต่อการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ เพื่อนำไปสู่การแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมที่สังคมไทยกำลังเผชิญ และเป็นแนวทางการแก้ปัญหาที่ทุกคนมีส่วนร่วมช่วยได้ เพียงแค่ลดการใช้รถยนต์ หันมาเดินและใช้จักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น



ร่วมสนับสนุนให้คนไทย เดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



I Bike I Walk Collections



ร่วมเฉลิมฉลอง "วันจักรยานโลก 3 มิถุนายน"

เสื้อปฐุมกาลวันจักรยานโลก ราคาตัวละ 180 บาท

สั่งซื้อกันได้ตั้งแต่วันนี้ โทรศัพท์ : 0 2618 4434 / 0 2618 5990
หรือเลือกชมสินค้าที่หลากหลายอีกเป็นจำนวนมากได้ที่ www.thaicyclingclub.org
facebook.com/thaicycling



ปฏิทินกิจกรรม

วารสารส่งเสริมการเดินทางจักรยานในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่

ปีที่ 5 ฉบับที่ 18



ลงพื้นที่พบผู้บริหารเมือง (เหนือใต้ อีสาน และตะวันออก) เพื่อสร้างความร่วมมือทำเมือง-ชุมชนที่เป็นมิตรต่อเดิน และจักรยาน

พ.ค. 2561

ร่วมกับ อพท.และแกนนำชุมชน เก็บข้อมูลชุมชนนาเกลือ เมืองพัทยา ทำชุมชนจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว

26 พ.ค.

เสวนา “จักรยาน โลกไปถึงไหน ไทยทำอะไร” เนื่องในวันจักรยานโลก

17 พ.ค.

เปิดบ้านคุยสร้างความเข้าใจชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะปี 3 (open house)

3 มิ.ย. 2561

ปันรณรงค์เฉลิมฉลองวันจักรยานโลก

ก.ค. 2561

ผู้บริหารสถาบันฯ ลงพื้นที่เยี่ยมเมือง-ชุมชนจักรยาน

จัดประชุม เดิน ภูมิภาค Bike and Walk Dialouge

3-4 ส.ค.

ที่ปรึกษาวารสาร : คณะกรรมการสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย คณะผู้จัดทำ : คณะกรรมการกำกับทิศโครงการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ : ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ คณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ : จารุญ ตั้งไพศาลกิจ / รศ.ดร.พนิต ภูจันดา/ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบล/กวิณ ชุตินา /ดร.สุขแสง คุณนก/กิตติศักดิ์ อินทวิชิตกุล คณะทำงาน : อัจฉิมา มีพริ้ง/สรวิศ ไรจนกุล/วันทนี บุรณศิริ/กัญญารัตน์ ทวีมทอง บรรณาธิการ สรัญญา โภคาสัย บรรณาธิการต้นฉบับและพิสูจน์อักษร บุษกร เสนากุล บรรณาธิการศิลปกรรม เฉลิมพล พงศ์เจตน์พงศ์/ฉัตรทิพย์ โล่ห์วีรสศิริ เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต สัญญา วงสา พิมพ์และแยกสี บริษัท พิมพ์ดี จำกัด ดำเนินงานโดย บริษัท กล้ากาวอินสไปเรชั่น จำกัด e-mail : klakaoteam@gmail.com

เจ้าของ สถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย เลขที่ 15 อาคารรังนกการ ชั้น 4 ซอยประติพัทธ์ 17 แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0 2 618 4434, 0 2 618 5990 โทรสาร 0 2 618 4430 email : twci@ibikeiwalk.org www.ibikeiwalk.org facebook.com/ibikeiwalk

สนับสนุนโดย : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

Contents



วารสารแจกฟรี
วารสารส่งเสริมการเดินทางจักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่

4 Velo Report

- BiTiBi: Bike Train Bike จากจักรยานสู่รถไฟฟ้าไปต่อกับจักรยาน เร็วกว่า เท่าว่า ง่ายกว่า

6 สุขกายสบายใจ

- อยากดูอ่อนเยาว์ต้องเลือกกินข้าวไม่ขัดสี
- 5 อาหารบำรุงปอด สู้มลภาวะในอากาศ

7 จับเข้าคุย

- ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ตัวแทนสถาบันฯ ผู้มีส่วนผลักดัน “วันจักรยานโลกสากล 3 มิถุนายน”

10 Special Report

- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมชี้ จักรยานต้องเชื่อมขนส่งสาธารณะทุกประเภทได้

14 สัมภาษณ์

- ภูษิต เจียรภาสวร ปั่นทุกวัน ปั่นละ 24,000 กิโลเมตร

16 เดินไปปั่นไป

- One Day Bike Trip ปั่นชมเมืองบางกอก

18 งานวิจัยแปลกาย...ใช้ได้จริง

- เส้นทางเชื่อมต่อจักรยาน รถไฟฟ้า Bike & Ride สายสีม่วง

20 เดินปั่นบันดาลใจ

- ทริปปั่นพลังบุญ ปั่นข้ามปี อัญเชิญพระใหญ่

22 I Bike I Walk News

- ผู้แทน UN เข้าพบกับผู้บริหารสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย
- สสส.จับมือ กทม. และ ม.สยาม แปลงพื้นที่รกร้างเป็นพื้นที่สุขภาวะ
- โรงเรียนรักเดิน กระตุ้นเด็กเดินเพื่อสุขภาพ



BiTiBi

: Bike Train Bike
จากจักรยานสู่รถไฟไปต่อด้วย
จักรยาน เร็วกว่า เท่าว่า ง่ายกว่า



โครงการ BiTiBi : Bike Train Bike จากจักรยานสู่รถไฟไปต่อด้วย
จักรยาน เร็วกว่า เท่าว่า ง่ายกว่า โดย Bruno Van Zeebroeck
(บรูโน ฟาน ซีบร็อค) นักวิจัยอาวุโส สถาบันการคมนาคมขนส่ง
เมืองเลอเฟิน ประเทศเบลเยียม และผู้ประสานงานโครงการ BiTiBi
(TML) นำเสนอเรื่องราวการเดินทางด้วยจักรยานและรถไฟ แรงบันดาลใจ
ของโครงการ และการนำแนวคิดมาสู่การปฏิบัติจริง ส่งผลให้ชาวเมือง
ต่างๆ ในประเทศแถบยุโรปหันมานิยมเดินทางโดยใช้จักรยานมาต่อ
รถไฟกันอย่างแพร่หลาย แนวทางต่างๆ นำไปสู่ความสำเร็จได้อย่างไร
โปรดติดตามค่ะ

เปลี่ยนสู่เมืองจักรยาน



BiTiBi คือการรวมวิธีการเดินทางที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน
ทั้งในการเดินทางระยะใกล้และระยะไกล โดยการเชื่อมต่อการเดินทาง
ด้วยการเดินและจักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ โดยจากการศึกษา
พบว่าในรัศมีรอบสถานีรถไฟ 1 กิโลเมตรมีคนเดินมาขึ้นรถไฟ ส่วนใน
รัศมี 5 กิโลเมตร คนจะใช้จักรยานในการเดินทางมาต่อรถไฟ การเชื่อม
ต่อที่ดีที่สุดผลให้คนใช้จักรยานมากขึ้น ใช้รถยนต์ส่วนตัวน้อยลง เมือง
น่าอยู่ขึ้น พลเมืองมีสุขภาพดีขึ้น และขนส่งสาธารณะมีราคาถูกลง

ปัจจัยความสำเร็จ 6 ประการของ BiTiBi

1. ที่จอดปลอดภัยและปกป้องกำบังจักรยานได้ ที่จอดจักรยานเข้าถึงง่าย มีคุณภาพสูง ได้มาตรฐาน โดยมีช่องว่างระหว่างกัน 42 เซนติเมตรขึ้นไป และใกล้ลานจอดรถไฟออกประมาณ 10-50 เมตร
2. ระบบจักรยานปันกันใช้ (Shared Bicycle) มีระบบจักรยานสาธารณะที่เข้าถึงง่าย และใช้งานได้อย่างสะดวก
3. การจัดองค์กรที่บูรณาการเข้าด้วยกัน ทั้งผู้ดำเนินการที่จอดจักรยาน ระบบจักรยานปันกันใช้ และระบบจอดแล้วจร ทุกองค์กรร่วมมือกันให้บริการแบบประตูถึงประตูอย่างสะดวกสบาย
4. ระบบการจ่ายค่าบริการที่บูรณาการเข้าด้วยกัน ใช้ระบบบัตรเดียวสามารถใช้จ่ายค่าบริการที่จอดจักรยานได้
5. การสื่อสารเชิงบวก จักรยานเป็นเรื่องง่าย เท่ และเร็ว
6. มีโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ทั้งเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย ระบบจักรยานสาธารณะ และที่จอดจักรยานที่เพียงพอ

BiTiBi ได้ผลจริงในหลายเมือง

นอกจากนี้ผลการศึกษาในหลายเมืองพบว่าแนวคิด
BiTiBi ทำให้ชาวเมืองเปลี่ยนพฤติกรรมขับรถน้อยลง



5-10%

ของผู้ใช้ที่จอดจักรยาน
ที่ปลอดภัยเลิกขับรถยนต์

40-50%

ของผู้ใช้ที่จอดจักรยาน
ที่ปลอดภัยเป็นผู้ใช้
จักรยานรายใหม่



20%

ของผู้ใช้ที่จอดจักรยาน
ที่ปลอดภัยเป็นผู้โดยสาร
รถไฟรายใหม่

20%

ของผู้ใช้ระบบจักรยาน
แบ่งปันเลิกขับรถ



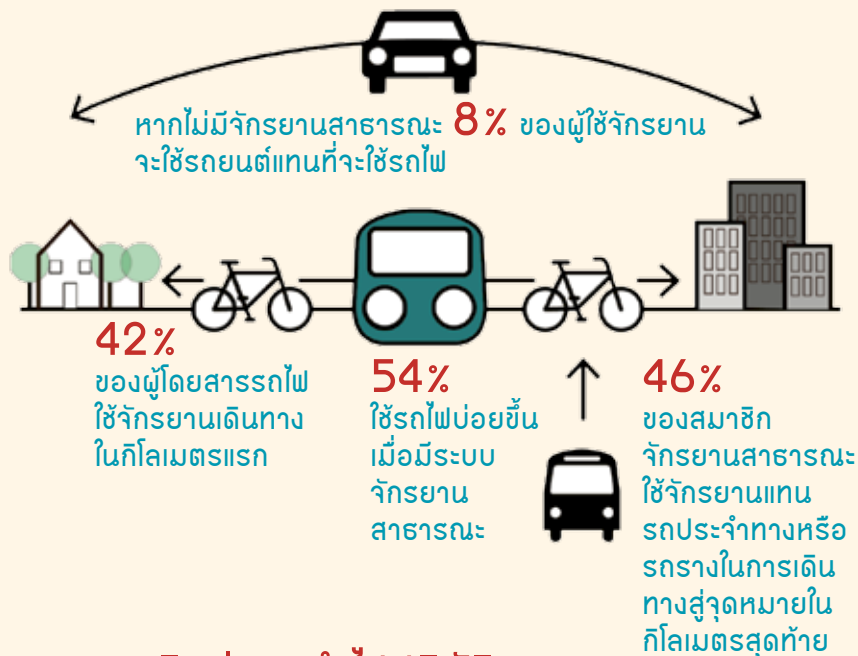
70%

ของผู้ใช้ระบบจักรยาน
แบ่งปันเป็นผู้ใช้จักรยานรายใหม่

20-30%

ของผู้ใช้ระบบจักรยานแบ่งปัน
เป็นผู้โดยสารรถไฟรายใหม่





BiTiBi ได้ผลจริง ในเนเธอร์แลนด์

ประเทศเนเธอร์แลนด์เริ่มรณรงค์การใช้จักรยาน เมื่อประมาณ 30 ปีที่แล้ว มีการสร้างที่จอดจักรยาน 250,000 คันตามสถานีรถไฟ และในปี 2559 เพิ่มงบประมาณ 40 ล้านยูโร เพิ่มที่จอดจักรยานจาก 450,000 คันในปัจจุบันเป็น 600,000 คันในปี 2563 ผลการศึกษาการใช้จักรยานในเนเธอร์แลนด์ พบว่าการใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น จากการมีบริการระบบจักรยานปันกันใช้ โดยผู้คนใช้ระบบจักรยานสาธารณะจากบ้านมาโดยสารรถไฟ เมื่อลงรถไฟแล้วเดินทางต่อสู่จุดหมายด้วยจักรยาน

จากแนวคิดสู่การนำไปปฏิบัติ

การนำแนวคิด BiTiBi ไปปฏิบัติจริงเริ่มต้นจากการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรง ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยอ้อม เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กลุ่มเป้าหมาย ได้ตรงจุด นำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ของแนวคิด BiTiBi ได้อย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์ : สภาพการขี่จักรยานที่ง่าย ขึ้นได้เร็ว และเท่า	ผู้มีส่วนได้เสีย	แรงจูงใจ
สถานีรถไฟ - มีที่จอดจักรยาน - ระบบจักรยานปันกันใช้ - ระบบการจ่ายเงินที่สะดวกด้วยบัตรเดียว	ผู้ดำเนินการบัตร์จ่ายเงิน ผู้จัดการ โครงสร้างพื้นฐาน ธุรกิจ บริษัทห้างร้าน	ลูกค้ายากขึ้น ลูกค้ามีความสุข ธุรกิจมีรายได้ และ มีภาพลักษณ์ที่ดี
โครงสร้างพื้นฐานให้ผู้ใช้ จักรยานไปถึงสถานีได้เร็ว	ทางการ ระดับท้องถิ่น ระดับชาติ	การเดินทางที่ยั่งยืน การจราจรติดขัดน้อยลง
ทุกคนมองเห็นเป้าหมาย เดียวกัน	ผู้ใช้จักรยาน ผู้ใช้บริการรถไฟ	การเดินทางที่ง่าย เร็ว และเท่า

ประสบการณ์จากโครงการ BiTiBi หรือ Bike Train Bike จากยุโรป หากจะนำมาใช้เพื่อสร้างระบบการขนส่งที่ยั่งยืนในประเทศไทย องค์กรที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานคงต้องตื่นตัวและมีความคิดสร้างสรรค์ โดยสามารถวิเคราะห์บริบทของพื้นที่ เพื่อปรับแนวคิดสู่การปฏิบัติ Bike Train Bike ให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่และพฤติกรรมของผู้ใช้ในประเทศไทย

*ข้อมูลจากเวทีฟอรัม Thailand Bike and Walk Forum : การประชุมการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 6



BiTiBi โครงการนำร่อง 4 เมือง

มีการขยายแนวคิด BiTiBi ในปี 2557 - 2560 ด้วยโครงการนำร่อง 4 เมือง ได้แก่ เมือง Barcelona สเปน, เมือง Milan อิตาลี, เมือง Liverpool อังกฤษ, เมือง Ghent และเมือง Liege เบลเยียม โดยเน้นการใช้จักรยานเชื่อมต่อรถไฟให้เป็นเรื่องง่ายและปลอดภัย มีการประเมินผลความพึงพอใจ หาทบทวนแก้ไข มีการทำงานร่วมกับเทศบาลของเมืองนั้น บูรณาการทุกหน่วยงานเพื่อเป้าหมาย Bike Train Bike ที่ง่าย เร็ว และเท่า



อยากดูอ่อนเยาว์ ต้องเลือกกิน ข้าวไม่ขัดสี

ข้าวไม่ขัดสีคือข้าวที่ไม่ผ่านกระบวนการขัดสีให้ขาว ซึ่งขัดเอาสารอาหารออกไปด้วย ข้าวไม่ขัดสีจึงอุดมด้วยสารอาหารที่มีคุณค่า ช่วยป้องกันรักษาโรคต่างๆ อุดมด้วยสารต้านอนุมูลอิสระ ที่ชะลอความเสื่อมของเซลล์ในร่างกาย ส่งผลให้ชะลอความชราได้เป็นอย่างดี

ข้าวกล้อง ข้าวที่ไม่ผ่านการขัดสี มีวิตามินจำนวนมาก มีคาร์โบไฮเดรตน้อยกว่าข้าวขาว ช่วยลดไขมันและน้ำตาลในเลือด เหมาะสำหรับป้องกันและบรรเทาโรคเบาหวาน

ข้าวกล้องงอกสีนิล อุดมด้วยวิตามินบี และวิตามินอี มีสารต้านอนุมูลอิสระสูงกว่าข้าวกล้องทั่วไป 7 เท่า มีคาร์โบไฮเดรตต่ำกว่าข้าวกล้อง เหมาะสำหรับใช้ลดน้ำหนัก ช่วยลดอัตราเสี่ยงโรคหัวใจและเส้นเลือดอุดตันในสมอง

ข้าวไรซ์เบอร์รี่ อุดมด้วยสารต้านอนุมูลอิสระ ลดการเกิดโรคหัวใจ เส้นเลือดอุดตันในสมอง ป้องกันโรคความจำเสื่อม มะเร็งเบาหวาน ช่วยให้อุจจาระนุ่มและนอนหลับสบาย

ข้าวสังข์หยด มีกากใยอาหารสูง สารต้านอนุมูลอิสระสูงกว่าข้าวพันธุ์อื่นๆ มีโปรตีน ธาตุเหล็ก ฟอสฟอรัส ช่วยบำรุงโลหิต ป้องกันโรคความจำเสื่อม โรคกระดูก โรคหัวใจ มีสารกาบา ที่สำคัญต่อการทำงานของระบบประสาท ระบบเผาผลาญ ช่วยชะลอความชราเพราะมีสารอาหารที่ช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตของเซลล์ใหม่ในร่างกาย

5 อาหารบำรุงปอด สู่ลมภาวะในอากาศ

เตรียมร่างกายให้พร้อมสู้กับมลภาวะในอากาศ ไม่ว่าจะ เป็นปัญหาฝุ่นละอองหรืออากาศเป็นพิษ ด้วยการกินอาหาร ช่วยเสริมสร้างความแข็งแรงให้กับปอด เพื่อให้ปอดและระบบหายใจช่วยฟอกอากาศให้กับร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มีเบต้าแคโรทีน และวิตามินเอสูง ช่วยป้องกันอาการ หอบหืด ช่วยกระตุ้น ระบบภูมิคุ้มกัน ในผัก สีส้มยังมีสารต้านอนุมูลอิสระที่มีสรรพคุณ ด้านเซลล์มะเร็ง รวมทั้ง ช่วยขับสารพิษออกจากร่างกาย

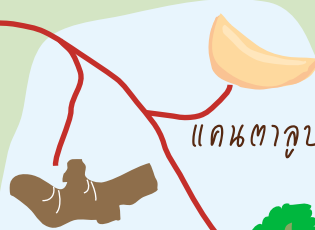


แครอท



แอปเปิล

มีอนุมูลอิสระที่ชื่อว่าเคอร์ซีติน ซึ่งมีสรรพคุณช่วยลดความเสี่ยงโรคมะเร็งหลายชนิด รวมทั้ง มะเร็งปอด



ขิง

สมุนไพรที่ดีต่อระบบทางเดินหายใจ ซึ่งมีสรรพคุณช่วยด้านอาการอักเสบภายในร่างกาย มีสารต้านอนุมูลอิสระสูง ช่วยลดความเสี่ยงโรคมะเร็ง



แคทาคูป

บร็อกโคลี

อุดมด้วยวิตามินซี วิตามินสำคัญที่ช่วยบำรุงปอด การได้รับวิตามินซีอย่างเพียงพอ ช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดโรคหอบหืดได้

ผักที่มีวิตามินซีสูง อุดมไปด้วยวิตามินบี 5 ที่ทำหน้าที่ปกป้องปอดไม่ให้เสียหายจากสารพิษในบุหรี่ จึงช่วยให้ทั้งคนที่สูบบุหรี่และไม่สูบบุหรี่มีปอดที่แข็งแรงมากขึ้น

ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ตัวแทนสถาบันฯ ผู้มีส่วนผลักดัน “วันจักรยานโลกสากล 3 มิถุนายน”



#June3WorldBicycleDay

องค์การสหประชาชาติ (UN) มีมติเป็นเอกฉันท์ ไร้เสียงคัดค้าน ไร้การงดออกเสียง กำหนดให้ทุกวันที่ 3 มิถุนายนของทุกปีเป็น “วันจักรยานโลกสากล” (International World Bicycle Day) รวมทั้งเรียกร้องให้สมาชิกและผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรมเฉลิมฉลองและส่งเสริมความตื่นตัวต่อวันจักรยานโลกนี้ เพื่อกระตุ้นให้รัฐสมาชิกทุ่มเทความสนใจเป็นพิเศษไปที่บทบาทของจักรยานในยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างบูรณาการ และให้รวมจักรยานไว้ในนโยบายและโครงการพัฒนาต่างๆ ทั้งในระดับนานาชาติ ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ และระดับที่ย่อยไปกว่าระดับประเทศลงมา

วันจักรยานโลกเกิดขึ้นได้ด้วยความพยายามของพันธมิตรการจักรยานโลก (World Cycling Alliance – WCA) และสหพันธ์ผู้ใช้จักรยานยุโรป (European Cyclists’ Federation – ECF) ซึ่งชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยและสถาบันการเดินและการจักรยานไทยเป็นสมาชิก โดย WCA และ ECF ได้รณรงค์ให้สหประชาชาติกำหนดวันจักรยานโลกมาตั้งแต่ปี 2559



ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์
ประธานมูลนิธิสถาบัน
การเดินและการจักรยานไทย

กิจกรรมวันจักรยานโลกของไทย

เมื่อองค์การสหประชาชาติได้ประกาศชวนเชิญให้องค์กรทุกภาคี รวมทั้งภาครัฐและเอกชนในระดับของทุกประเทศ มาร่วมกันเฉลิมฉลองวันสำคัญวันนี้ และขอให้ช่วยกันส่งเสริมผลักดันให้ผู้คนหันมาสนใจประเด็นการใช้จักรยานแก้ปัญหาทั้งในท้องถิ่นและระดับนานาชาติ สถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้เข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมระดับโลกครั้งนี้ โดยจะมีการจัดกิจกรรม 2 กิจกรรมหลัก ได้แก่

1) การเสวนา “จักรยาน: โลกไปถึงไหนไทยทำอะไร” เพื่อหาจุดยืน หาสิ่งที่เราต้องการเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐ วันเสาร์ที่ 26 พฤษภาคม 2561 เวลา 8.30 - 13.00 น. ณ ห้องประชุม Auditorium ชั้น 1 อาคาร Bangkok Tower ถ.เพชรบุรีตัดใหม่ กรุงเทพฯ

2) กิจกรรมขี่จักรยานรณรงค์บนท้องถนน เพื่อแสดงสัญลักษณ์สนับสนุนปฎิญญา UN และส่งมอบข้อเสนอต่อ UN วันอาทิตย์ที่ 3 มิถุนายน 2561 เวลา 6.00 - 11.00 น. จุดเริ่มต้น ณ ลานคนเมือง ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร - ตึก UN



ศ.กิตติคุณ ดร.รัชชัย พรธรรมสวัสดิ์ ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ในฐานะตัวแทนของสถาบันฯ มีส่วนร่วมในการผลักดันจนสำเร็จในระดับโลก ได้กล่าวถึงความสำคัญของวันจักรยานโลกสากลที่เกิดขึ้นว่าเป็นโอกาสอันดีที่ทำให้ทุกประเทศหันมาให้ความสำคัญต่อการใช้จักรยานเพื่อแก้ไขปัญหาในประเทศของตนเอง

“ความสวยงามของวันจักรยานโลกเป็นการแสดงถึงความร่วมมือกันทำอะไรสักอย่าง เรื่องอื่นๆ อาจพูดเรื่องโครงสร้างใหญ่ๆ แต่จักรยานเป็นเรื่องที่คนตัวเล็กตัวน้อย คนรากหญ้ามีส่วนในการแก้ปัญหาได้ ถ้าเรามองย้อนกลับไปเมื่อประมาณต้นปีนี้มีปัญหาเรื่องฝุ่นขนาดเล็ก ผมเรียกว่า ฝุ่นจิ๋ว นักวิทยาศาสตร์เรียกว่า PM 2.5 ซึ่งทำให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพเรามาก ทุกคนลุกขึ้นมาบอกต้องแก้ไข ผมอยากจะบอกว่าบ้านเราเมืองเรา เราไม่ช่วยกันแก้ไขใครจะช่วย แล้วการใช้จักรยานกับการเดินเป็นการแก้ปัญหามลพิษที่เด็ดขาดกว่าทุกวิธีที่นำเสนอมา มีการเสนอว่าให้ขับรถช้าลง ให้เปลี่ยนน้ำมันรถ แต่ยังไม่ค่อยช่วยฝุ่นควันออกมาอยู่ดี แต่การเดินการขี่จักรยานชัดเจนว่าไม่ปล่อยมลพิษอะไรออกมาเลย เรื่องนี้ถ้าเราไม่ช่วยกันแก้ไข จะรอให้ใครมาแก้”

โดยวันจักรยานโลกเกิดขึ้นเพื่อให้ประเทศต่างๆ เห็นความสำคัญของการใช้จักรยานเพื่อแก้ไขปัญหาในระดับโลก แต่เป็นการแก้ปัญหาที่ทุกคนสามารถมีส่วนร่วมได้ รวมถึงเป็นการกระตุ้นให้ภาครัฐจริงจังกับเรื่องจักรยานให้มากยิ่งขึ้น

“ในระดับโลกเราเกิดปัญหาล้างแฉดล้น ภูมิอากาศเปลี่ยนแปลง ทุกคนเห็นควรว่าต้องมาช่วยกันแก้ปัญหา ซึ่งทั้งโลกก็เชื่อว่าปัญหามันเกิดจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งระบบเดินกับจักรยานแก้ปัญหการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ หลายคนคิดถึงเรื่องใหญ่ เช่น การไปใช้รถไฟฟ้า แนนอนแก้ปัญหาก็ได้ แต่ไม่ใช่ทุกคนที่ใช้ได้ทุกวัน แต่เดิน จักรยาน ทุกคนทำได้ทุกวัน ซึ่งยุโรปเขาไปไกลแล้ว แม้กระทั่งเดลิเวอร์รี่ที่เราโทรไปสั่งของ เขาก็ใช้จักรยานส่งของซึ่งนิยมมาก อเมริกาเริ่มตามมา เมื่อเกิดวันจักรยานโลกสากลประเทศต่างๆ ซึ่งอยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านยังไม่ได้มีวิวัฒนาการสมบูรณ์แบบเหมือนในยุโรป หรือแม้แต่วัฒนธรรมที่ต่อต้านไม่อำนวยความสะดวก เวลาไปคุยเราก็สามารถใช้ตรงนี้ได้บ้างได้อย่างในประเทศไทยเราผลักดันจนมีมติ ครม. ให้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนา แต่การปฏิบัติเป็นรูปธรรมก็ยังไม่เกิดขึ้น เมื่อมีวันจักรยานโลกเราสามารถใช้นี่ไปโน้มน้าวชักจูงคนในภาครัฐซึ่งมีอำนาจหน้าที่ในการตัดสินใจเพื่อให้เกิดการขับเคลื่อนต่อไป”

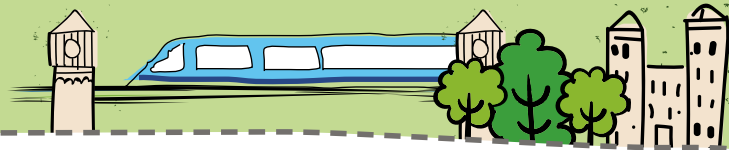
โดยในปีสถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้วางแผนจัดกิจกรรมรณรงค์ในวันจักรยานโลกไว้ โดยต้องการนำเสนอสาระเกี่ยวกับการเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับจักรยาน

“ที่เราอยากทำคือจัดกิจกรรมรณรงค์ที่ต้องมีเนื้อหาสาระด้วย สาระต้องสอดคล้องกับการประชุมวิชาการของเราเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา เรื่อง Bike Train Bike จักรยานไปต่อรถไฟฟ้า แต่ผมจะไม่พูดเฉพาะ BTB- Bike Train Bike ผมจะพูดเรื่อง BBB คือ Bike Bus Bike หรือ Bike Boat Bike ทั้งหมดมีความหลักคิดคือ ใช้จักรยานในกิโลเมตรแรกๆ แล้วต่ออะไรก็ได้ ต่อรถเมล์ รถไฟ หรือเรือ แล้วกิโลเมตรสุดท้ายใช้จักรยานอีกครั้งจนถึงที่หมาย นอกจากเรื่องจักรยานเราจะพูดเรื่องเดินด้วย การที่เราจะไปสถานีรถไฟฟ้าถ้าไกล 1-2 กิโลเมตรใช้จักรยาน แต่ถ้าใกล้ 500 เมตร เดินไปได้ เพื่อบอกว่าในวันจักรยานสากลโลก ถ้าต้องการแก้ปัญหาอย่างแท้จริงควรส่งเสริมเรื่องของ BBB การเชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะกับจักรยานและการเดิน ดังนั้นการทากิจกรรมในวันจักรยานโลก เราไม่มาขี่จักรยานโชว์ แต่มีสาระที่จะบอกกับรัฐ บอกกับสังคมว่าอะไรคือการแก้ปัญหาที่แท้จริง” 



ดร.เบิร์นฮาร์ด เอ็นซิงก์ เลขาธิการใหญ่ของ WCA และ ECF กล่าวว่า “การใช้จักรยานให้ประโยชน์ทั้งด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม และนำคนให้มารวมกัน ปฏิญญานี้เป็นการยอมรับถึงบทบาทที่การใช้จักรยานมีต่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ซึ่ง WCA กับ ECF ได้ชี้ให้เห็นแล้วในเอกสารชื่อ Cycling Delivers on the Global Goals! (การใช้จักรยานทำให้บรรลุเป้าหมายระดับโลก) ที่เสนอต่อองค์การสหประชาชาติในปี 2558 ว่าการใช้จักรยานมีส่วนโดยตรงในการทำให้บรรลุ SDGs ถึง 12 เป้าหมายจากทั้งหมดที่มี 17 เป้าหมาย ซึ่ง WCA และ ECF ขอเรียกร้องให้เกียรตินายเลสเช็ค ซิบิลสกี (Leszek Sibilski) ศาสตราจารย์ทางสังคมวิทยาแห่งวิทยาลัยมอนต์โกเมอรี รัฐแมริแลนด์ สหรัฐอเมริกา กับนักศึกษาของเขาที่มีบทบาทสำคัญในการรณรงค์ให้มีวันจักรยานโลกขึ้น”

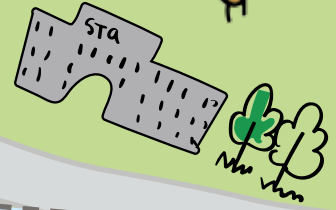
นอกจากนี้ WCA ได้จัดการประชุมใหญ่ประจำปีของสมาชิกในวันที่ 11 มิถุนายน 256 ณ นครรีโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล โดยหนึ่งวันก่อนการประชุมจักรยานโลก 2018 (Velo-city 2018) จะเริ่มต้นขึ้น WCA จะมีการเฉลิมฉลองวันจักรยานโลกในวันที่ 3 มิถุนายนด้วย



รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้จักรยานต้องเชื่อมขนส่งสาธารณะ ทุกประเภทได้

การประชุมการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันประเทศไทย ครั้งที่ 6 ได้รับเกียรติจาก นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวเปิดการประชุมและปาฐกถาพิเศษในหัวข้อ “เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะด้วยเดิน จักรยาน เพื่อสุขภาพคนและเมือง” เผย 4 ยุทธศาสตร์นโยบายส่งเสริมประสิทธิภาพการเดินทาง โดยกำหนดการเดินทางและการใช้จักรยานเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางได้อย่างครบวงจร





นโยบายเพิ่มประสิทธิภาพ ในการเดินทาง

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ กล่าวว่านโยบายเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง ต้องคำนึงถึงการเชื่อมต่อ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในชุมชน ไม่ใช่เรื่องการส่งเสริมเฉพาะการใช้จักรยาน แต่เป็นการเชื่อมโยงการเดินทางหลากหลายรูปแบบเข้าด้วยกันให้ทุกคนเข้าถึงได้ เช่น เชื่อมการเดินทางจากสนามบินเข้าสู่ตัวเมืองด้วยจักรยาน หรือรถบริการสาธารณะเข้าสู่ตัวเมือง การพัฒนาทางหลวงที่มีพื้นที่เพียงพอและปลอดภัยสำหรับการใช้จักรยาน โดยนโยบายกระทรวงคมนาคมมี 4 เรื่องหลักที่สำคัญ ได้แก่

1. ประสิทธิภาพในการเดินทางและการคมนาคมขนส่ง ให้ความสำคัญทั้งเรื่องของคนและพาหนะ ซึ่งทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญกับการเดินและการปั่น ในสมัยก่อนเมื่อมีการพัฒนาสร้างถนน เป็นการสร้างถนนสำหรับยานยนต์ แต่ต่อไปการสร้างถนนต้องแบ่งช่องทางสำหรับจักรยานไว้ด้วย เพื่อการลดการใช้ยานยนต์และลดมลภาวะในอากาศ

2. ปลอดภัยและดีต่อสภาพแวดล้อม ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยบนท้องถนน และส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

3. การเข้าถึงบริการสาธารณะอย่างทั่วถึง ทุกคนที่อยู่ในสังคม ไม่ว่าจะเป็นสถานะทางเศรษฐกิจอย่างไร เป็นคนรายได้น้อยก็สามารถใช้รถไฟฟ้าได้ รวมทั้งมีการออกแบบพื้นที่เอื้อให้คนพิการ เด็ก ผู้สูงอายุ สามารถใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะได้ หรือเรียกว่าการออกแบบที่เป็นสากล (Universal Design) ไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ สนามบิน หรือท่าเรือต่างๆ ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ

4. เทคโนโลยี มีการศึกษาวิจัยเพื่อสร้างองค์ความรู้และต่อยอดสู่นวัตกรรม การค้นพบความรู้ใหม่แม้จะเป็นสิ่งเล็กๆ น้อยๆ ก็ถือว่าเป็นนวัตกรรม สามารถนำมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบขนส่งและการเดินทางได้

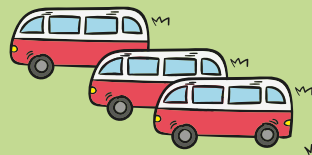


จากนโยบายสู่การปฏิบัติ



โดยการนำแนวนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดผลต้องทำอย่างเป็นรูปธรรมในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- **ระบบรถไฟฟ้าที่ครอบคลุม ในกรุงเทพฯ** ต้องเร่งสร้างระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมเมื่อรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่แล้วให้ลดปริมาณสายรถเมล์ลง โดยให้รถเมล์วิ่งเฉพาะระยะสั้น เพื่อให้รถเมล์ทำหน้าที่ขนส่งคนไปขึ้นรถไฟฟ้า โดยหากโครงข่ายรถไฟฟ้า 10 สายเสร็จสมบูรณ์ ในพื้นที่กรุงเทพฯ ทุก 1 กิโลเมตรสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า แต่ด้วยสภาพอากาศของประเทศไทยควรจะเข้าถึงรถไฟฟ้าได้ทุก 500 เมตร ซึ่งตรงกับมาตรฐานระยะเดินเท้าที่คนไทยสามารถเดินได้ ซึ่งทางกรมโยธาธิการและผังเมืองได้กำหนดไว้
- **ทุกคนเข้าถึงได้** ทุกคนที่อาศัยอยู่ร่วมกันในสังคมต้องสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้ คนทุกเพศ ทุกวัย ทุกข้อจำกัดทางกายภาพ โดยการใช้หลักการ Universal Design ทั้งสถานีรถไฟฟ้า สถานีรถไฟ หรือแม้แต่ถนนหนทาง
- **ทางจักรยาน** ในเขตจางจังหวัดทางหลวงแผ่นดินทั้งหลายได้เริ่มทำทางจักรยานคู่ขนานไว้แล้ว โดยใช้พื้นที่เขตทางที่แยกออกจากพื้นผิวจราจรของรถยนต์ มีการขยายไหล่ทางเพื่อให้เป็นทางจักรยาน หรืออาจใช้พื้นที่บางส่วนมาเป็นทางจักรยาน มีการขีดสีตีเส้นที่ชัดเจน โดยเมื่อทำแล้วต้องรณรงค์ให้มีคนเข้ามาใช้งานจริงให้มากขึ้น
- **ทางเท้า** สำหรับในเขตเมืองถ้ามีพื้นที่เพียงพอสามารถออกแบบทำทางจักรยานแยกต่างหาก หรือถ้าไม่มีพื้นที่พอควรทำทางร่วม ทั้งทางเท้าและทางจักรยานใช้ร่วมกันได้
- **มาตรการจำกัดความเร็ว** โดยใช้แนวทางลดขนาดมาตรฐานของช่องจราจรปกติ จาก 3.50 เมตร ให้เหลือ 3.25 เมตร (เท่าญี่ปุ่น) หรือ 3.15 เมตร (เท่ากับในเขตเมืองหลายแห่งในยุโรป) ซึ่งจะทำให้ถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดรองรับรถยนต์ได้มากขึ้น และถนนแคบมีส่วนช่วยให้ความเร็วของการสัญจรลดลงโดยอัตโนมัติ
- **สิทธิในการใช้พื้นผิวจราจรร่วมกัน** สร้างความเข้าใจเรื่องสิทธิในการใช้พื้นผิวจราจรร่วมกัน รณรงค์ให้ผู้ใช้นานยนต์ยอมรับการเดินเท้าและการขี่จักรยานว่าเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด ผู้ใช้รถยนต์ต้องแบ่งพื้นที่ผิวจราจรให้กับพาหนะอื่นๆ ให้ไปด้วยกันได้อย่างปลอดภัย ซึ่งทัศนคติแบบนี้เป็นเรื่องใหม่ของสังคมไทย ต้องสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง



• **การใช้วัสดุพื้นผิวและสัญลักษณ์ด้านการจราจร** ให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการสัญจรมากขึ้น โดยการใช้วัสดุ การทำพื้นผิวที่แตกต่าง และการสร้างสัญลักษณ์การจราจร ทั้งเพื่อจำกัดความเร็ว กำหนดระยะห่างระหว่างรถสองคัน หรือการรับรู้จุดตัด ทางข้ามต่างๆ การทำสัญลักษณ์ให้ชุมชนเป็นเขตควบคุมความเร็ว โดยมีสัญลักษณ์ต่างๆ อย่างชัดเจนในการเริ่มและสิ้นสุดเขตควบคุมความเร็ว โดยต่อไปควรนำสัญลักษณ์ต่างๆ เหล่านี้ไปบรรจุในการสอบใบขับขี่ให้มากขึ้น ปรับปรุงข้อสอบใบขับขี่ให้คนขับรถยนต์เข้าใจการใช้ถนนหนทางร่วมกับจักรยานให้มากขึ้น

• **เทคโนโลยีและนวัตกรรม** นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง เพื่อลดอุปสรรคในการเดินและการใช้จักรยานให้ลดน้อยลง

• **Non-motorised Transport** สร้างการรับรู้ว่าการเดินทางโดยไม่ใช้ยานยนต์เป็นอนาคตแห่งการเดินทาง ทั้งประหยัด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ดีต่อสุขภาพ ลดปัญหาการจราจร แต่ประเด็นสำคัญคือการเชื่อมต่อ เพราะการเดินทางหรือใช้จักรยานมีข้อจำกัดด้านระยะทางและความทนทานต่อสภาพอากาศ ดังนั้นการต่อเชื่อมกับการเดินทางระบบอื่นๆ ต้องเกิดขึ้นจริงเพื่อให้การเดินทางโดยไม่ใช้ยานยนต์ได้รับการยอมรับจากสังคม

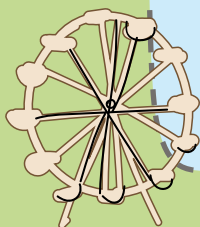
• **เชื่อมต่อสนามบิน** นโยบายกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อในพื้นที่ระหว่างการเดินทาง โดยเริ่มต้นจากสนามบินก่อน ทุกสนามบินจะต้องมีรถเมลิ้ง

เข้าเมืองโดยไปสิ้นสุดที่สถานีขนส่งในตัวเมือง หรือจุดอื่นๆ ที่สำคัญในตัวเมือง สนามบินมีขนาดต่างกัน ไม่ต้องลงทุนกับรถเมลิ้งราคาแพง บางสนามบินขนาดเล็กอาจใช้เพียงรถสองแถวก็ได้ ขอเพียงให้เป็นบริการขนส่งสาธารณะที่ทั่วถึง นอกจากนี้ในสนามบินควรมีจุดจอดจักรยาน หรือมีจักรยานไว้คอยบริการด้วย

• **เชื่อมต่อสถานีรถไฟ** ทุกสถานีของรถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ต้องมีถนนเข้าออกอย่างเหมาะสม และมีบริการรถเมลิ้งจากสถานีรถไฟเข้าเมือง มีที่จอดรถแบบจอดแล้วจรสำหรับคนที่ขับรถมาจอดแล้วต่อรถไฟ รวมถึงมีที่จอดจักรยานที่สะดวกและปลอดภัยด้วย

• **ส่งเสริมชาว Non-motorised Transport** ขอให้ทุกคนช่วยกันผลักดันให้เสียงของกลุ่มผู้ไม่ใช้ยานยนต์ให้ดังกว่านี้ ด้วยการบอกความต้องการ การสนับสนุนสิทธิด้านต่างๆ ของคนกลุ่มนี้

• **เมืองต้นแบบ สร้างพื้นที่ต้นแบบ** แม้นโยบายจะเป็นการคิดพื้นที่ใหญ่ทั้งระบบ แต่ควรเริ่มต้นทำอย่างจริงจังในพื้นที่ขนาดเล็กเพื่อเป็นต้นแบบให้ชุมชนอื่นได้เรียนรู้ เริ่มต้นที่จังหวัดหรือเมืองที่มีศักยภาพ ทำให้เมืองเป็น Low Carbon City ซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางผังเมืองและการจราจร ยกตัวอย่างจังหวัดเลยที่ทำอย่างจริงจัง โดยใช้อำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้บริหารท้องถิ่นที่เข้าใจและเห็นความสำคัญในการผลักดันให้เกิดพื้นที่เมืองที่เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยาน 





ภูษิต เจริญภาสกร ปั่นทุกวัน ปีละ 24,000 กิโลเมตร

คุณภูษิต เจริญภาสกร

ครูสอนกวดวิชาที่หันมาปั่นจักรยาน

ในชีวิตประจำวันเกือบ 5 ปีแล้ว ปีหนึ่งๆ

เขาปั่นได้กว่า 24,000 กิโลเมตร จากการปั่นไปทำงาน

วันละ 30-40 กิโลเมตรและปั่นไปท่องเที่ยวในสถานที่ต่างๆ

ทั่วมืองไทย เขามุ่งมั่นเลิกใช้รถยนต์ ลดการใช้พลังงานอย่างแรงกล้า

แม้จะเคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรงจนเกือบกลับมาปั่นจักรยานอีกไม่ได้

แต่เป้าหมายของเขาก็ไม่เปลี่ยน

🚲 จุดเปลี่ยนมาปั่น

“ผมใส่ใจเรื่องการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่าอยู่แล้ว แต่ก่อนก็ขับรถทำงานทั่วไป จุดที่ทำให้คิดเปลี่ยนมาใช้จักรยานเกิดจากวันหนึ่งผมไปเป็นครูพิเศษที่โรงเรียนจิตรลดา พอขับรถลงสะพานซึ่งมีรถติดมากเป็นประจำ มีวันหนึ่งติดไม่ขยับเลย ผมเซ็งมาก แล้วก็มีคนศึกษาคนหนึ่งขี่จักรยานเหล็กธรรมดา ค่อยๆ ลัดเลาะช่องว่างไปเรื่อยๆ เวลาผ่านไป 15 นาที ผมยังไม่ขยับ เด็กคนนั้นหายไปไกลแล้ว เริ่มมีความรู้สึกท้อใจเด็กคนนี้จังเลย แต่ยังไม่คิดอะไร แล้วปรากฏว่าเจอเด็กคนนี้ทั้งหมด 3 ครั้งในทีเดียว แล้วเด็กที่มาเรียนกวดวิชากับผมมีปั่นจักรยานมาเรียน 2-3 คน ผมเลยเริ่มคิดว่าไม่ได้แล้วละ เราจะมาขับรถทำไม รถ 4 ที่นั่งเรานั่งอยู่คนเดียว เวลารถติดเห็นเลยว่าปล่อยไอเสียออกมาขนาดไหน”

🚲 เริ่มปั่นอย่างมุ่งมั่น

“บอกกับตัวเองว่าเดี่ยวเรามานปั่นจักรยานแทนใช้รถยนต์เลยดีกว่า เริ่มปั่นวันแรก 5 มกราคม ปี 57 เริ่มปั่นจากบ้านไปสถานที่ออกกำลังกาย ก่อน ปั่นไปกลับ 14 กิโลเมตร ปั่นทุกวันอยู่ 2 สัปดาห์ แล้วก็เริ่มลองจากบ้านไปแถวอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ไปกลับ 30 กิโลเมตร เริ่มรู้สึกโอเค ไม่เหนื่อยเท่ากับที่เราปั่นวันแรกๆ ผมวางแผนจะใช้ในชีวิตประจำวัน วันรุ่งขึ้นก็เริ่มดำเนินชีวิตปั่นจักรยานไปทำงานเลย บ้านอยู่บางใหญ่ ปั่นไปทำงานที่สยามสแควร์ ไปที่โรงเรียนราชินี โรงเรียนจิตรลดาบ้าง เพราะผมรับเชิญไปสอนหลายโรงเรียนเหมือนกัน แรกๆ ก็เหนื่อยแต่พอร่างกายเราอยู่ตัวก็ปั่นได้ตามปกติ เสาร์อาทิตย์ก็ปั่นไปเที่ยวบ้าง”

🚴 ปั่นประหยัดเงินและเวลา

“ ผมเป็นคนทำบัญชีค่าใช้จ่ายอยู่แล้ว ทุกปลายปีผมจะสรุปรวมรายจ่ายเกี่ยวกับรถยนต์เท่าไร แล้วผมเป็นคนทำแล้วทำจริง ปั่นจักรยานไปทำงานจริง ผมไม่ขับรถเลยจริงๆ รถจอดไว้ที่บ้านเลย ปั่นจักรยานแทนใช้รถทำให้ผมประหยัดค่าน้ำมันได้ปีละแสนสอง ค่าน้ำมันอย่างเดียวไม่รวมค่าบำรุงรักษารถยนต์ที่คนละเรื่องกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับจักรยานเลย

ที่เห็นได้ชัดอีกอย่างคือ ประหยัดเวลาที่ใช้ในการเดินทางได้อย่างมหาศาลมาก ถ้าผมขับรถจากบ้านไปสยามสแควร์ ถ้าชั่วโมงเร่งด่วน ชั่วโมงครึ่ง แต่ผมปั่นจักรยานแค่ครึ่งชั่วโมง ไม่ใช่ปั่นแบบเร็วมากด้วย ปั่นไปตามจังหวะของเรา เวลาที่ประหยัดได้ไปกลับ 2 ชั่วโมง ผมเอาเวลานั้นไปทำประโยชน์ให้กับตัวเองและคนอื่นได้มากมาย แล้วได้ประโยชน์กับร่างกายตัวเอง เมื่อก่อนผมออกกำลังกายเล่นเวทตัวใหญ่ มีตรวจสุขภาพประจำปีตลอด กลายเป็นว่าสมัยเราตัวใหญ่ๆ กล้ามเป็นมัดๆ กับตอนนี้ที่เราตัวเล็กๆ อย่างนี้ พอไปเช็คสุขภาพตอนนี้เราแข็งแรงกว่า ค่าอะไรทั้งหลายที่โชว์ออกมาเป็นตัวเลขที่ดีกว่า แล้วที่สำคัญมาก มันตอบสนองจุดประสงค์ของผม ผลลดการใช้พลังงานจากฟอสซิลได้ ผมลดการใช้พลังงานลงได้ ”

🚴 ชีวิตง่ายได้เพื่อนมากขึ้น

“ ที่ได้มากอีกอย่างคือ ได้เพื่อนเยอะขึ้น เพื่อนที่สนใจเรื่องจักรยาน เรื่องการลดใช้พลังงานเหมือนกัน ได้ไปเที่ยวในที่ที่เราเคยขับรถผ่าน แต่เราไม่เคยลงไปสัมผัสจริงๆ สมัยเราขับรถผ่านลำตะคอง เคยจอดแวะกินอาหาร ก็แค่รู้สึกสวยดีนะ แต่พอมาปั่นจักรยาน ทำให้ลำตะคองสวยงาม คนละอารมณ์กับตอนขับรถไปเลย กับชาวบ้านคนข้างทาง เราจะได้เจอเขาได้ง่ายกว่าขับรถยนต์ เขาพร้อมที่คุยกับเรา ผมเป็นคนที่เขาเรื่องราวปั่นจักรยานลงโซเชียลทุกวัน เพื่อจะบอกว่าประเทศไทยมีอะไรที่ตึงมาก อย่งไปเยาวราชเมื่อก่อนอยากกิน ไปถึงต้องวนหาที่จอด พอหาที่จอดไม่ได้วันหลังค่อยมากินแล้วกัน แต่ตอนนี้ไม่เป็นแบบนี้ อยากกินเราก็จอดจักรยาน สั่งมากินได้เลย ชีวิตง่ายขึ้นมาก ”



🚴 แม้อุปสรรคร้ายแรงก็ไม่ล้มเลิก

“ มิถุนายน ปี 58 ผมปั่นไปสอนที่สยามสแควร์ตามปกติ สอนเสร็จปั่นกลับประมาณ 2 ทุ่ม ด้วยความที่มืดแล้ว มีรถจอดแบบไม่มีไฟสัญญาณ ผมชนกับรถส่งน้ำแข็งที่จอดอยู่ ถูกส่งไปโรงพยาบาล หมอวินิจฉัยว่าแขนหัก 2 ข้าง ตาซ้ายสูญเสียการมองเห็น กระโหลกร้าว ผมไม่รู้สึกรู้สอยู่ 5 วัน ตื่นมาต้องรอคิวผ่าตัดแขนสองข้าง มือและขาขยับไม่ได้ ผ่าตัดเสร็จต้องพักฟื้นอยู่ 2 เดือน ทำกายภาพบำบัดไปด้วย

ตอนนั้นผมคิดไปไกลขนาดว่าถ้ากลับไปสอนหนังสือไม่ได้ ผมจะใช้เทคโนโลยีมาช่วยให้ผมสอนได้ ถ้าปั่นจักรยานไม่ได้ ผมก็จะใช้จักรยานแบบนอนปั่น จะไม่กลับไปใช้รถอีก ตอนนั้นกับหาข้อมูลเรื่องพวกนี้ไปด้วย ผมไม่มีคำถามว่าทำไมต้องเกิดกับเรา แต่มันเกิดไปแล้วเราจะใช้ชีวิตต่อไปยังงั้น การทำกายภาพบำบัดที่ทรมานมากคือ กายภาพมือ จากการที่ผ่าตัดแขนทำให้มือขยับไม่ได้ พอต้องฝึกขยับมือมันเจ็บมาก ผมเลยคิดหาอย่างอื่นไปด้วยเพื่อให้ร่างกายกลับมาเร็วขึ้น ให้ลืมเรื่องเจ็บมือ ผมออกเดินทุกวันวันละ 5 กิโลเมตร แล้วค่อยๆ เพิ่มขึ้น 10 กิโลเมตร เพิ่มขึ้น 20 กิโลเมตร การขยันทำกายภาพบำบัดทำให้ฟื้นตัวเร็ว หมอบอกว่าตาซ้ายต้องบอด แต่ตอนนี้ตาซ้ายผมมองเห็นได้ปกติ แล้วพอตุลาคม ปี 58 ผมก็กลับมาปั่นจักรยานได้

ตอนนั้นผมตั้งใจไว้เลยถึงตัวเองจะร่างกายไม่สมบูรณ์เหมือนเดิมก็ไม่คิดกลับไปใช้รถยนต์ เพราะว่าเป้าหมายของผมคือ ลดการใช้พลังงานฟอสซิล ดังนั้นถึงผมจะปั่นจักรยานไม่ได้ ผมก็จะหาวิธีการอื่น เป้าหมายผมไม่เปลี่ยน ผมแค่เปลี่ยนวิธีการ แต่โชคดีที่ผมกลับมาปั่นได้ การคิดเชิงบวก การทำกายภาพอย่างไม่หยุดนิ่งทำให้กลับมาได้เร็วกว่าที่หมอประเมินไว้ ”

🚴 ปั่นในเมืองไทยให้สุขใจ

คุณภูษิตทิ้งท้ายโดยให้ข้อคิดเรื่องการปั่นจักรยานในเมืองไทยว่า คุณลองใจให้ดีแล้วจะปั่นได้อย่างมีความสุขขึ้น

“ ปั่นจักรยานในประเทศไทยอย่าคาดหวัง เรารู้หมดว่าธรรมชาติ การจราจรบ้านเราเป็นยังไง แต่พอถึงเวลาเอาจิตไปผูกก็จะเกิดอารมณ์โกรธ ไม่พอใจ แล้วพออารมณ์แบบนั้นประสิทธิภาพในการควบคุมรถของเราระดับลง วางใจให้นิ่งๆ กลางๆ เรียบๆ สโลว์ไลฟ์จริงๆ ใครอารมณ์ร้อนมาปั่นจักรยานอาจจะมีปัญหา ผมก็เคยมีปัญหา กับรถกระบะ ถึงขั้นลงไปด่ากันเลยนะ แต่ก็มีเหตุการณ์นั้นครั้งเดียว พอกลับมาคิดทบทวน ทำไปทำไม ไม่มีประโยชน์เลย ถ้ารุนแรงขึ้นมาก็อาจถึงขั้นเจ็บตัวกัน ปรับที่ตัวเองดีที่สุด เรียนรู้ธรรมชาติจริงๆ ของการจราจร วางใจให้ดี แล้วเอื้อเฟื้อต่อกันให้ได้มากที่สุดดีกว่า ”

One Day Bike Trip

ปั่นชมเมืองบางกอก

ทริปปั่น 1 วันถือเป็นประเพณีของการประชุมการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันประเทศไทย หลังการประชุมทุกครั้งมีการจัดทริปปั่นเพื่อให้ผู้สนใจและผู้เข้าร่วมประชุมได้มาปั่นร่วมกัน โดยในวันเสาร์ที่ 10 มีนาคม พ.ศ.2561 เป็นทริปปั่นภายใต้แนวคิด "One Day Bike Trip เราชอบปั่น ...ต้องได้ปั่น@เมืองบางกอก" พวกปั่นไปในเส้นทางเมืองเก่า ผ่านสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจหลายแห่ง



เตรียมพร้อมก่อนปั่น

เริ่มปั่นกันแต่เช้า ก่อนออกเดินทางทีมงานเตรียมความพร้อม อธิบายเส้นทาง กติกา และข้อควรระวังต่างๆ ในการใช้จักรยานให้กับผู้เข้าร่วมปั่น แล้วเริ่มต้นด้วยการปั่นชิลล์ๆ ไปบนถนนพระราม 5 เลียบคลองเปรมประชากร





ปั่นไปตามเส้นทาง สาววัฒนธรรม

ปั่นเรื่อยไปในเส้นทางเมืองเก่าอันร่มรื่นด้วย
วัฒนธรรม ผ่านโรงเรียนวชิราวุธวิทยาลัย พระตำหนัก
จิตรลดารโหฐาน สวนสัตว์ดุสิต และแวะชมความงาม
ของวัดหินอ่อน หรือวัดเบญจมบพิตรดุสิตวนาราม
ราชวรวิหาร



เที่ยวงานอุ่นไอรัก

แวะเที่ยวชมงานอุ่นไอรัก แยกย้ายชมงานตามอัธยาศัย
แล้วมาพร้อมกันที่จุดนัดพบเพื่อปั่นต่อไปยังวังบางขุนพรหม
พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติแห่งประเทศไทย



ชมวังบางขุนพรหม

เข้าเยี่ยมชมพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พิพิธภัณฑ
เงินตราและจัดแสดงประวัติวังบางขุนพรหม ชมความงามของ
สถาปัตยกรรมเก่าแก่อายุกว่า 100 ปี พระตำหนักที่งดงามแห่ง
นี้สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2449 เดิมวังบางขุนพรหมถูกใช้เป็นอาคาร
ที่ทำการธนาคารแห่งประเทศไทย ต่อมาในปี 2525 เมื่ออาคาร
สำนักงานใหญ่หลังใหม่เปิดดำเนินการ จึงจัดตั้งให้วังบางขุนพรหม
เป็นพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติแห่งประเทศไทย

การปั่นหนึ่งวันผู้เข้าร่วมได้เรียนรู้วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์
ของเมือง และที่สำคัญได้เรียนรู้การปั่นจักรยานในเมืองอย่าง
ปลอดภัยและมีความสุข 🌟

ขอขอบคุณ บริษัท Mobike Thailand (www.mobikethailand.com)
ให้การสนับสนุนจักรยานสำหรับการจัดทริปในครั้งนี้



เดินทางเชื่อมต่อจักรยาน รถไฟฟ้า Bike & Ride สายสีม่วง

ทำอย่างไรให้คนกรุงเทพฯ นิยมปั่นจักรยาน

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้ามีบทบาทอย่างมากในการเดินทาง สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวนมาก และเข้าถึงจุดต่างๆ ทั้งในเมืองและเชื่อมต่อไปยังสถานที่ที่มีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างเมืองได้ ซึ่งหากผู้อยู่อาศัยในย่านใกล้รถไฟฟ้า ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาเดินทางด้วยจักรยานมาต่อรถไฟฟ้าจะช่วยลดปัญหาต่างๆ ของเมืองลงได้อย่างมาก ทั้งปัญหาด้านการจราจรและปัญหามลพิษ แต่ปัจจุบันคนไทยยังไม่นิยมปั่นจักรยานเท่าที่ควรด้วยสาเหตุหลายประการ

ดังนั้นเพื่อศึกษาถึงแนวทางการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยจักรยานมาเชื่อมต่อรถไฟฟ้า โดยเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับความต้องการและพฤติกรรมของผู้ใช้อย่างแท้จริง รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุภานนท์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้ทำการศึกษาในหัวข้อ “แนวทางการส่งเสริมการเดินทางทางเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้าด้วยจักรยาน” โดยสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยในย่านใกล้รถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีแยกติวานนท์ และสถานีวงศ์สว่าง จำนวน 105 คน สัปดาห์ที่ 11 กุมภาพันธ์ 2561

ในจำนวนคนที่สำรวจทั้งหมด 105 คน พบว่า

64% ใช้บริการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง

36% ไม่ได้ใช้บริการ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง

หากมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเส้นทาง
จักรยานในละแวกบ้าน

ปัจจุบัน

70% | **30%**
ไม่ใช้ | ใช้



หากปรับปรุง

26% | **74%**
ไม่ใช้ | ใช้



เดินทางอย่างไร

ลักษณะการเดินทาง
ในปัจจุบัน

10%
เดิน



8%
จักรยาน



3%
จักรยานยนต์
รับจ้าง



13%
จักรยานยนต์

TAXI



2%
รถแท็กซี่



13%
รถไฟฟ้า



7%
รถประจำทาง



1%
รถสองแถว



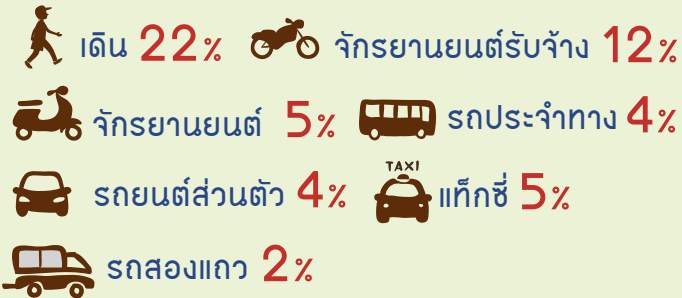
43%
รถยนต์
ส่วนตัว

จำนวนผู้ใช้จักรยานไปต่อรถไฟฟ้า

เคยใช้จักรยานเดินทางไปรถไฟฟ้า 12%

ใช้จักรยานเดินทางไปรถไฟฟ้าเป็นประจำ 7%

ผู้ใช้รถไฟฟ้าที่หล่อเดินทาง ไปต่อรถไฟฟ้าด้วยวิธีอื่นๆ



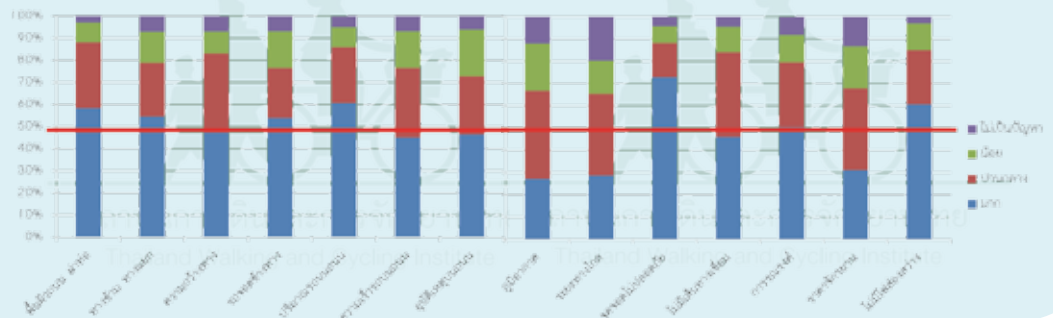
ลักษณะที่จอดจักรยานที่ดี

จุดจอดจักรยานเป็นเรื่องที่ประชาชนให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ โดยหากมีการปรับปรุงหรือเพิ่มเส้นทางจักรยานในละแวกบ้าน คน 74 % ตอบว่าจะหันมาใช้จักรยาน ซึ่งลักษณะของที่จอดจักรยานที่ดีควรสะดวกและปลอดภัย

- **ใกล้** ที่จอดจักรยานควรติดตั้งใกล้กับประตูทางเข้าหลักของสถานที่ หรืออาคารที่ผู้ใช้จักรยานต้องการเดินทางไป
- **ชัดเจนและกลมกลืน** ตั้งอยู่ในบริเวณที่คนทั่วไปมองเห็นได้ชัดเจน สวยงาม กลมกลืนกับบรรยากาศและสภาพแวดล้อม มีลักษณะเด่น สะดวกในการใช้
- **ไม่กีดขวาง** ไม่กีดขวางการสัญจรของคนเดินเท้า
- **ปลอดภัย** ไม่ตั้งในจุดอับที่ง่ายต่อการลักขโมย
- **มีป้ายสัญลักษณ์** ควรมีป้ายหรือสัญลักษณ์แสดงตำแหน่งที่จอดจักรยาน
- **กล้องวงจรปิด** หากเป็นไปได้ควรมีก้อง CCTV เพื่อบันทึกภาพบริเวณที่จอดจักรยานด้วย

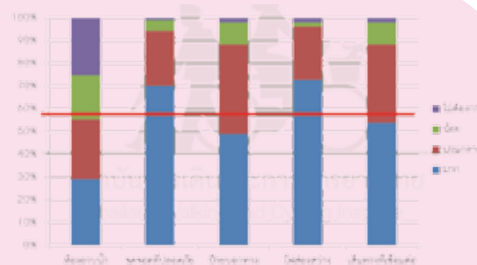
ปัญหาเกี่ยวกับการใช้จักรยานในการเดินทาง

พบว่าปัญหาในการใช้จักรยานที่กลุ่มเป้าหมายเห็นว่าเป็นอุปสรรคสำคัญ อาทิ พื้นผิวถนน ฝาท่อ ทางข้าม ทางแยก รวดจอด ข้างทาง ปริมาณรถบนถนน อุบัติเหตุบนถนน จุดจอดไม่ปลอดภัย ไม่มีเส้นทางเชื่อมการรณรงค์ และไม่มีไฟส่องสว่าง



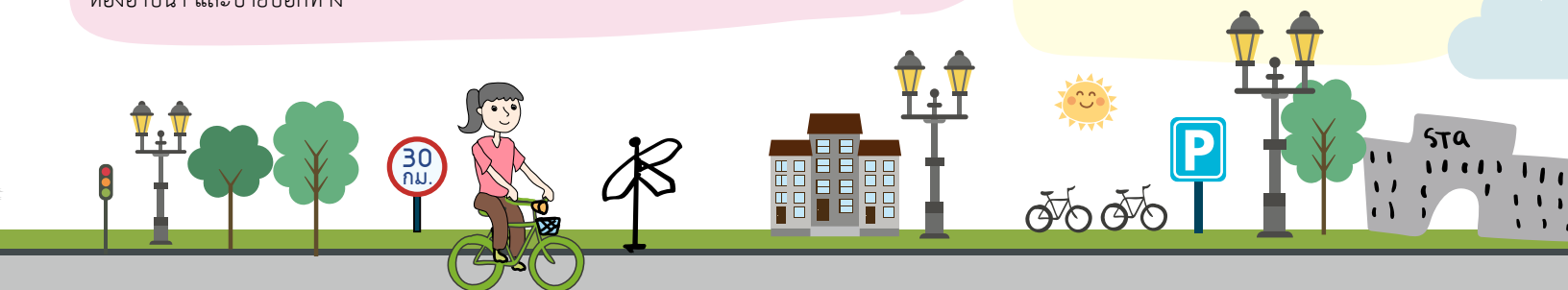
สิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน

ความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกที่กลุ่มเป้าหมายเห็นว่าจะส่งเสริมให้สามารถใช้จักรยานได้มากขึ้น ได้แก่ จุดจอดที่ปลอดภัย ไฟส่องสว่าง เส้นทางที่เชื่อมต่อห้องอาบน้ำ และป้ายบอกทาง



หลักสำคัญของการ เชื่อมต่อการเดินทาง

- การทำให้ผู้เดินทางรู้สึกง่าย (Easy)
 - กลมกลืน (Seamless)
- ไม่มีอุปสรรค หรือมีอุปสรรคน้อยที่สุด สามารถเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย





ทริปปั่นพลังบุญ ปั่นข้ามปี อัญเชิญพระใหญ่

กรุงเทพฯ

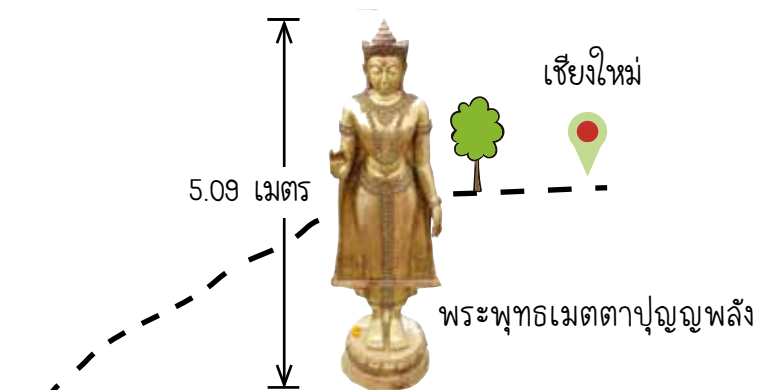
เมื่อช่วงปลายปีที่ผ่านมาสถาบันการเดินและการจักรยานไทยร่วมกับคณะนักปั่นหมื่นทอง จัดกิจกรรมปั่นจักรยานทางไกล กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เพื่ออัญเชิญ **“พระพุทธรูปเมตตาบุญพลัง”** ไปประดิษฐาน ณ วัดป่าท่าสุต อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ โดยนักปั่นและทีมงานกว่า 40 ชีวิต เริ่มออกเดินทางโดยการปั่นจักรยานจากภูมิลำเนาของตนเองในกรุงเทพมหานครและนนทบุรี มุ่งหน้าสู่ อ.แม่แตง จ.เชียงใหม่ ตั้งแต่วันเสาร์ที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2560 ถึงจุดหมายในวันอาทิตย์ที่ 7 มกราคม พ.ศ.2561 และมีกำหนดการประดิษฐานองค์พระในวันจันทร์ที่ 8 มกราคม พ.ศ.2561

“ผ้าป่าสามฤดู”



กิจกรรมการอัญเชิญองค์พระใหญ่เป็นระยะทางกว่า 840 กิโลเมตร โดยขบวนจักรยานเป็นครั้งแรกของประเทศไทย ได้รับความสนใจจากประชาชนตามจังหวัดต่างๆ เป็นจำนวนมาก ทุกจังหวัดที่ขบวนจักรยานและองค์พระเคลื่อนผ่านไปในพื้นที่ได้เข้าร่วมสักการะองค์พระ ร่วมบริจาคปัจจัยสมทบทุนสร้างวิหารเพื่อประดิษฐานองค์พระพุทธรูปเมตตาบุญพลัง รวมแล้วกว่า 1.2 ล้านบาท

เมื่อคณะนักปั่นเดินทางถึงวัดป่าท่าสุต คณะสงฆ์พร้อมชาวบ้านออกมาต้อนรับอย่างคึกคัก นับเป็นภาพที่น่าประทับใจเป็นอย่างยิ่ง ในส่วนของพิธีประดิษฐานองค์พระพุทธรูปเมตตาบุญพลัง หลวงปู่ลี ตานังกโร วัดป่าหัวตลก จ.นครสวรรค์ และพระโสภณธรรมสาร (ฤทธิ์รงค์ ญาณวโร) เจ้าอาวาสวัดป่าดาราภิรมย์ อ.แม่ริม จ.เชียงใหม่ ได้เมตตาเดินทางมาเป็นประธานสงฆ์ พร้อมด้วยคณะสงฆ์จากวัดต่างๆ กว่า 30 รูปมาร่วมอนุโมทนา



พระพุทธรูปเมตตาบุญพลึง

พระพุทธรูปเนื้อสำริดปางห้ามพยางิกับปางปราบพญาชมพูบดี (ปางทรงเครื่องจักรพรรดิ) จัดสร้างตามแบบโบราณนิยม พุทธลักษณะแบบศิลปะเชียงแสน (พุทธศตวรรษที่ 17–18) พระวรกายอวบอูม พระพักตร์กลม ยิ้มสำรวมสงบนิ่งแต่เปี่ยมด้วยพลัง การปั้นเครื่องทรงน้อยเป็นเอกลักษณ์ของศิลปะอยุธยา (พุทธศตวรรษที่ 23) ปั้นประดับองค์พระเป็นลวดลายแบบศิลปะล้านนา ลวดลายประดับบนมงกุฎบรรจงปั้นเป็นลายนูนชัดเจน ล้อไปกับลายนูนพระเศวตอันหอย อันเป็นอัตลักษณ์ที่สำคัญในพระพุทธรูปศิลปะเชียงแสน ทำให้องค์ “พระพุทธรูปเมตตาบุญพลึง” ได้แสดงออกถึงความเป็นศิลปะร่วมสมัย ในขณะเดียวกันก็คงอัตลักษณ์ความเป็นศิลปะล้านนาได้อย่างชัดเจนและลงตัว

ปัจจัยที่ใช้ในการหล่อพระพุทธรูปเมตตาบุญพลึง เกิดจากวิริยะของคณะนักปั่นหุ้มทอง จัดกิจกรรมปั่นจักรยานทางไกล กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ถึงสามวาระใน พ.ศ.2560 หรือเป็นที่รู้จักกันในชื่อ “ฝ่าป่าสามฤดู” โดยรวบรวมปัจจัยจากสาธุชนกว่า 52,000 คน เป็นจำนวนเงินบริจาคเพื่อร่วมสร้างพระทั้งสิ้นกว่า 2.6 ล้านบาท

วิหารพระพุทธรูปเมตตาบุญพลึง ออกแบบโดย สล่าสมนต์ หรือช่างพิสนธ์ ช่างออกแบบวิหารแบบล้านนาผู้ได้รับการยอมรับของสมาคมสถาปนิกล้านนา โดยออกแบบให้เป็นวิหารเปลือย หรือวิหารป่วย หรือวิหารเปื่อย ได้ต้นแบบหลักจากวิหารโบราณ วัดเวียง อ.เถิน จ.ลำปาง ซึ่งตามตำนานวัดนี้สร้างในสมัยพระนางจามเทวี มีการบูรณะเรื่อยมาหลายยุคหลายสมัย การออกแบบวิหารที่ประดิษฐานองค์พระยังใช้แนวคิดอารยะสถาปัตย์ (Universal Design) โดยออกแบบให้มีทางลาดเพื่อให้คนพิการและคนชราสามารถขึ้นวิหารได้

ความรู้สึกจากผู้เข้าร่วมกิจกรรม

“จิตใจที่ได้เป็นพลังบุญตัวเล็กๆ ตัวหนึ่ง เมื่อรวมกันแล้ว มีพลังให้สาธุชนที่พบเห็นศรัทธาร่วมบุญกัน ทุกครั้งที่รู้สึกสาธุชนที่ศรัทธาใ้บอกทำบุญ ความเหนื่อยเมื่อยล้าต่างๆ หายไปกลายเป็นปีติแทน ผั่งตัวเดียวไม่สามารถทำให้คนเกิดความเชื่อถือศรัทธาได้ จึงเป็นผลบุญของผั่งทุกตัวร่วมกัน บุญทั้งหมดจึงเป็นบุญที่มาจากพลังของผั่งทุกตัว”

จ.อ.เจดชัย พุดน้อย



“ทริปนี้เป็นประสบการณ์ครั้งแรกที่ปั่นระยะทางไกลติดต่อกัน 3 วัน ซึ่งมีคุณค่ามหาศาลต่อจิตใจ แม้การเดินทางในขณะที่ร่างกายยังไม่หายจากอาการป่วยแต่ภายในใจเต็มเปี่ยมไปด้วยความศรัทธาอย่างแรงกล้า ตลอดเวลาบนท้องถนนเกิดความสุขใจอย่างยิ่งเมื่อเห็นผู้มีจิตศรัทธา ยกมือพนมจรดศรัทธาพร้อมกันตั้งจิตอธิษฐานร่วมสวดบทกถาบุญ ถึงแม้ร่างกายจะเหนื่อยล้าและอ่อนแรง แต่ด้วยความเลื่อมใสศรัทธาทำให้ได้ลมหายใจที่แข็งแรงและมีพลังกลับมาเป็นรางวัลจากความมานะอดทนร่วมกิจกรรมในครั้งนี้ นับเป็นความทรงจำที่มีค่าและตราตรึงอยู่ในใจตราบนานเท่านาน”

คุณอิม



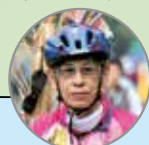
“การปั่นทางไกลบอกบุญ ไม่เหมือนปั่นท่องเที่ยว ต้องจอดทุกครั้งที่มีคนโบก แม้จะเหนื่อยแสนเหนื่อยแต่ใบหน้าก็กลับยิ้มแฉ่งใจ พร้อมตอบทุกคำถามที่ผู้ร่วมบุญสงสัย แสงแดด สายลม สายฝน ควันพิษ มีอาจทำให้เราหยุดปั่นได้ น้ำใจ ปัจจัย คำอวยพร คำชมจากผู้ร่วมบุญเสมือนน้ำทิพย์ให้พลังปั่นต่อไป ร่างกายพร้อมต่อสู้กับความอ่อนล้าปวดเมื่อยไปทั้งตัวที่นักปั่นทางไกลทุกคนต้องเจอ”

อรพิน อัครชัยวัฒน์



“การปั่นจักรยานผ้าป่าอาจไม่ใช่สิ่งยิ่งใหญ่ แต่สิ่งเล็กๆ ที่เกิดขึ้นตามรายทางที่ปั่นผ่านต่างหากที่ยิ่งใหญ่ การเห็นรอยยิ้มอย่างเป็นมิตร การแอบซุ่มไว้ไปให้ยามปั่นชิวดยานผ่านเรา และที่สำคัญการได้เห็นสีหน้าอาการปิติที่เกิดขึ้นของผู้มาร่วมบุญปึกพุ่ม สะท้อนกลับมาให้เราพลอยเกิดอาการปิติไปด้วย นี่คือการปลื้มที่ได้รับกันที่ในขณะปัจจุบันที่สัมผัสได้กับผู้ร่วมปึกพุ่มและเรา ซึ่งคิดว่านักปั่นแทบทุกคนสัมผัสสิ่งเหล่านี้ได้”

ศรินทร์ วัศะพงศ์





ผู้แทน UN เข้าพบกับ ผู้บริหารสถาบันการเดิน และการจักรยานไทย



เมื่อเวลา 15.00 น. วันที่ 14 พฤษภาคม ที่สถาบันการเดินและการจักรยานไทย นายคาร์ลอส (Mr. Carlos Alexandre Lima Gomez) ผู้ประสานงานสหประชาชาติและผู้แทนโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติประจำประเทศไทย เข้าพบผู้บริหารสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ประธานสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และนายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ ผู้อำนวยการสถาบันฯ ณ สำนักงานสถาบันการเดินและการจักรยานไทย เพื่อร่วมหารือแนวทางการร่วมมือกันในวาระที่ UN ประกาศให้วันที่ 3 มิถุนายนของทุกปีเป็นวันจักรยานโลกสากล

โดยคณะผู้บริหารสถาบันฯ นำโดย ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และนายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ ได้กล่าวแนะนำสถาบันฯ และจุดประสงค์ของการจัดกิจกรรมเฉลิมฉลองวันจักรยานโลก (World Bicycle Day) ที่องค์การสหประชาชาติได้ประกาศไว้อย่างเป็นทางการ

ในโอกาสนี้ทั้งสองฝ่ายเห็นตรงกันถึงความสำคัญของการบรรลุ SDGs โดยต้องการให้ SDGs สามารถเข้าถึงประชาชนและหน่วยงานทุกภาคส่วน ซึ่งไทยมียุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ที่จะช่วยปูทางไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน ในการทำงานร่วมกับทุกภาคส่วนรวมทั้งทีมงานสหประชาชาติ เพื่อขับเคลื่อนการบรรลุวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถยกระดับและขยายความร่วมมือให้ใกล้ชิดและครอบคลุมหลายมิติมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมุ่งมั่นที่จะดำเนินงานให้สอดคล้องกับบริบทด้านการพัฒนาและสนองต่อความต้องการของประเทศ พร้อมทั้งตั้งใจที่จะผลักดันกรอบความร่วมมือที่มีอยู่ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยจะหารือกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้องต่อไป



สสส.จับมือ กทม. และ ม.สยาม แปลงพื้นที่รกร้าง เป็นพื้นที่สุขภาวะ



สสส.ขยายงานพื้นที่สุขภาวะ ร่วมมือกับ กทม. และ ม.สยาม สร้าง ศูนย์กลางพบปะสังสรรค์ ออกกำลังกาย และจัดกิจกรรมเพื่อส่วนรวม โดย กทม.ได้ประกาศนโยบายเปลี่ยนพื้นที่เสื่อมโทรมให้เป็น “พื้นที่ชุมชนสามัคคี สร้างสุขภาวะดีเพื่อชีวิต” 1 เขต 1 ชุมชน โดยสวนพื้นที่สุขภาวะแห่งการเรียนรู้ หลัง ม.สยาม พัฒนาพื้นที่รกร้างจนกลายเป็นสวนพื้นที่สุขภาวะ ส่วนหนึ่งมาจากความร่วมมือของคนในชุมชนตั้งแต่ขั้นตอนการร่วมคิด ร่วมทำ จนไปถึงร่วมใช้ประโยชน์ จนเกิดพื้นที่สุขภาวะ พื้นที่สีเขียว พื้นที่เพื่อกิจกรรมทางกาย การออกกำลังกาย และกิจกรรมทางสังคมของชุมชน

ดร.นพ.ไพโรจน์ เสาน่วม ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สสส. กล่าวว่า สสส.มียุทธศาสตร์ส่งเสริมการจัดการให้เกิดพื้นที่สุขภาวะหรือปัจจัยแวดล้อม ที่เอื้อต่อการเพิ่มกิจกรรมทางกายในชีวิต

ประจำวัน และยังต้องครอบคลุมสุขภาวะในมิติอื่นๆ ทั้งมิติด้านจิตใจ สังคม และปัญญา โดยในปีที่ผ่านมาเกิดพื้นที่สุขภาวะต้นแบบ 9 รูปแบบ การจัดการ เช่น พื้นที่สุขภาวะในเขตประกอบการอุตสาหกรรม พื้นที่สุขภาวะระดับย่านเมือง และระดับชุมชน และมี 2 รูปแบบที่สามารถพัฒนาเป็นศูนย์เรียนรู้ได้คือ ศูนย์การเรียนรู้ส่งเสริมกิจกรรมทางกายผู้สูงอายุ และลานกีฬาพัฒนา 1 ชุมชนเคหะคลองจั่น โดยสวนพื้นที่สุขภาวะแห่งการเรียนรู้ หลัง ม.สยาม ถือเป็นพื้นที่สุขภาวะต้นแบบชุมชน ที่ส่งเสริมสุขภาวะทุกมิติ รวมถึงส่งเสริมการเรียนรู้ 7 รูปแบบ ได้แก่ ด้านกายภาพ การมองเห็น การพูด การเข้าสังคม การเรียนรู้ด้วยตนเอง การใช้ตรรกะ และการฟัง

สสส. จัดอบรมเทคนิคการออกแบบกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเพิ่มกิจกรรมทางกายในชีวิตประจำวันสำหรับโรงเรียน พร้อมเปิดตัว “คู่มือโรงเรียนรักเดิน” คู่มือแนวทางและเทคนิคในการออกแบบกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการเพิ่มกิจกรรมทางกายในชีวิตประจำวันให้โดนใจทั้งครูและนักเรียน มีเนื้อหาปรับใช้ได้ตามความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นของแต่ละโรงเรียน ช่วยให้การเพิ่มกิจกรรมทางกายในโรงเรียนเป็นเรื่องสนุก และสร้างสุขภาพที่ดี

การอบรมเทคนิคการใช้ “คู่มือโรงเรียนรักเดิน” รับสมัครโรงเรียนเข้าอบรม 30 โรงเรียน ผู้เข้าอบรมโรงเรียนละ 2 คน จัดขึ้นเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561 ณ อาคารศูนย์การเรียนรู้สุขภาวะ ขอยงามดูพลี

โรงเรียนรักเดิน กระตุ้นเด็กเดิน เพื่อสุขภาพ



ภายในงานมีการมอบโล่เกียรติคุณให้แก่ 16 โรงเรียนนำร่องจากโครงการรักเดิน มีการให้ความรู้ในเรื่องต่างๆ อาทิ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุชาติ ทวีพรปฐมกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ สสส. และเลขาธิการสมาคมสุขศึกษา พลศึกษาและสันทนาการแห่งประเทศไทย มาแนะนำเทคนิคการจัดกิจกรรม “โรงเรียนรักเดิน” ให้สอดคล้องกับนโยบาย “ลดเวลาเรียน เพิ่มเวลารู้” ของกระทรวงศึกษาธิการ ดร.นิรอมล ะกะเจ และทีมวิจัย คณะวิทยาศาสตร์การกีฬามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ แนะนำโปรแกรมช่วยการเก็บข้อมูลและวิเคราะห์ผลกระทสอบสมรรถภาพทางกายเพื่อสุขภาพสำหรับนักเรียนและบุคคลทั่วไป และโค้ชเป้ง นายสาธิต ณะทักษ์ นักวิทยาศาสตร์การกีฬาแนะนำการออกแบบกิจกรรมทางกายเพื่อส่งเสริมการเพิ่มกิจกรรมทางกายในชีวิต

มาร่วมกันสร้างสรรค์ พื้นที่สุขภาวะ



โครงการชุมชนจักรยาน
เพื่อสุขภาวะ ปี 3



เปิดรับสมัคร 1 พ.ค. - 6 มิ.ย. 61

ประกาศผลผู้ผ่านการคัดเลือก 14 มิ.ย. 61
เข้าร่วมพัฒนาข้อเสนอโครงการ
โอกาสรับทุนสนับสนุน 50,000 บาท

กลุ่มบุคคล ชุมชน หน่วยงาน ก้องถิ่น
มีความมุ่งมั่นตั้งใจ อยากแก้ปัญหาพัฒนาสร้างสรรค์
ชุมชน ต้องการโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุน พร้อมทำงาน
ร่วมกับชุมชน และมีคุณสมบัติ ตามที่ สสส กำหนด
(ดูได้ใบสมัคร)
มาร่วมเป็นหนึ่งในโครงการชุมชนจักรยาน
เพื่อสุขภาวะรุ่น 3 (ดำเนินการ ปี 61-62)

ดาวน์โหลด รายละเอียดและเอกสารสมัครได้ที่

📄 : สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
☎ : 02 618 4434 และ 02 618 5990
@ : www.ibikeiwalk.org
📧 : สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
: ชุมชนเดิน จักรยานเพื่อสุขภาวะ

ส่งเอกสารได้ทาง 60cc.info@gmail.com
และ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย



ดาวน์โหลดเอกสาร