

ว าร ส าร เดินไป ปั่นไป

ปีที่ 5 ฉบับที่ 19

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



8 | เผยผลวิจัย (เชิงปฏิบัติการ) 7 พื้นที่นำร่องเพื่อพัฒนาเมือง & ชุมชน
ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน



บทบรรณาธิการ

องค์ความรู้...สู่การศึกษาวิจัยเพื่อการเปลี่ยนแปลง

คำถามสำคัญที่ยังคงใช้ได้เสมอกับทุกชุมชนคือ
ทำไมคนไทยยังไม่ออกมาเดินและใช้จักรยานอย่างแพร่หลาย?!

สถาบันการเดินและการจักรยานไทยดำเนินงานอย่างจริงจังเพื่อตอบคำถามนี้มาตลอดระยะเวลานับสิบปี ทั้งการรณรงค์สร้างความตระหนักถึงประโยชน์ของการเดินและจักรยาน ได้ลงไปทำงานแพร่ขยายแนวทางปฏิบัติและแนวความคิดกับผู้คนในชุมชนทั่วประเทศผ่านโครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ซึ่งดำเนินงานมาถึงปีที่ 3 แล้ว รวมถึงการสร้างองค์ความรู้ที่เจาะลึกในแต่ละประเด็นเพื่อเป็นต้นทุนให้ทุกภาคส่วนสามารถนำความรู้ไปสร้างแนวทางการปฏิบัติที่เกิดผลจริง

ด้วยความเชื่อมั่นในพลังขององค์ความรู้และพลังของทุกองค์ประกอบในชุมชน สถาบันฯ จึงเดินหน้าสร้างองค์ความรู้ต่อไปในมิติที่หลากหลายยิ่งขึ้น โดยได้จับมือกับนักวิจัยผู้ใกล้ชิดอยู่ในพื้นที่จัดทำ **“โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน”** ศึกษาเจาะลึกพื้นที่นำร่อง 7 พื้นที่ ทั้งชุมชนขนาดเล็กและเมืองขนาดใหญ่ในกรุงเทพฯ และภูมิภาค เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาเมืองหรือชุมชนให้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน รวมถึงเป็นพื้นที่ต้นแบบให้ชุมชนอื่นๆ นำองค์ความรู้ไปประยุกต์ต่อยอดตามบริบทของตนเอง

โดยหวังว่าองค์ความรู้จากพื้นที่ต้นแบบ 7 พื้นที่จะสร้างทั้งแรงบันดาลใจและแรงขับเคลื่อนในเชิงปฏิบัติการ เป็นพลังคุณส่งนำไปสู่การขยายพื้นที่ให้ผู้คนออกมาเดินและใช้จักรยานอย่างแพร่หลายยิ่งขึ้น ให้เหมือนดังตัวต่อจิ๊กซอว์ที่กำลังเชื่อมต่อเป็นภาพที่สมบูรณ์ยิ่งขึ้นของเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน รวมถึงทำให้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันตอบโจทย์การใช้ชีวิตที่มีคุณภาพยิ่งขึ้นให้กับคนแต่ละกลุ่มในชุมชนอย่างแท้จริง



ร่วมสนับสนุนให้คนไทย เดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



I Bike I Walk Collections



เสื้อยืด ปั่นจักรยาน รักโลก
ราคาเพียงตัวละ 150 บาท

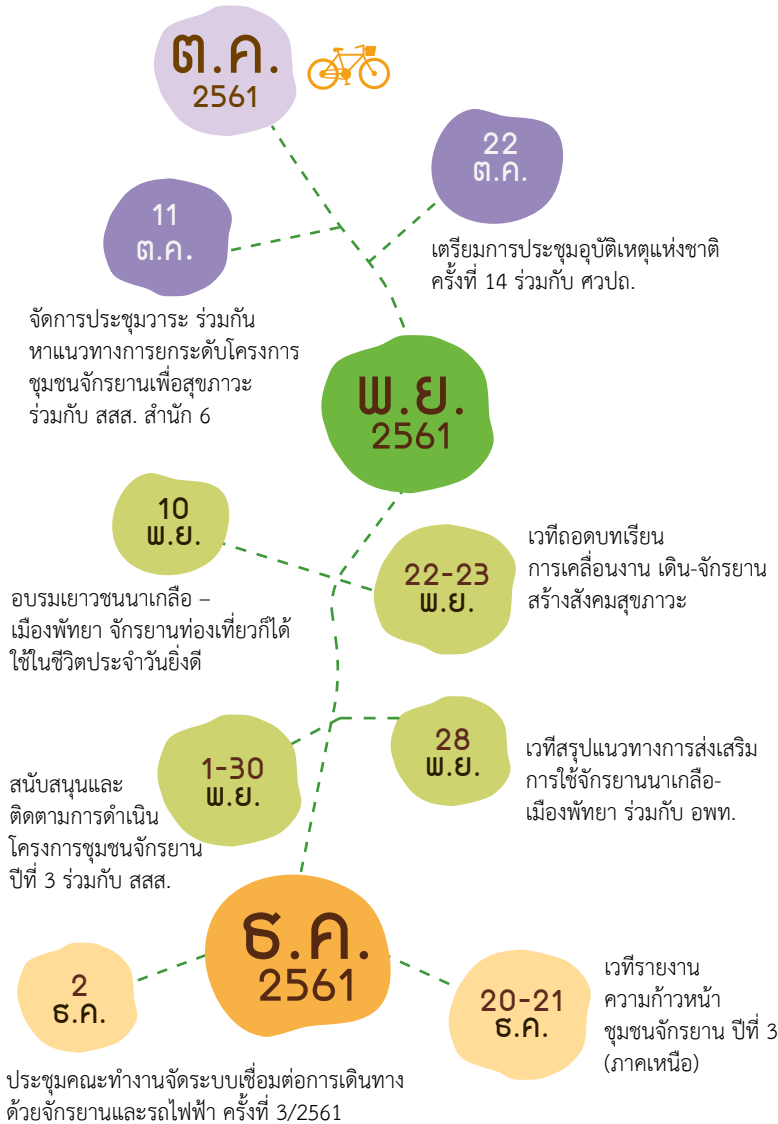
สั่งซื้อกันได้ตั้งแต่วันนี้ โทรศัพท์ : 0 2618 4434 / 0 2618 5990
หรือเลือกชมสินค้าที่หลากหลายอีกเป็นจำนวนมากได้ที่ www.thaicyclingclub.org
facebook.com/thaicycling



Contents

ปฏิทินกิจกรรม

วารสารส่งเสริมการเดินทางจักรยานในวิถีประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่
ปีที่ 5 ฉบับที่ 19



วารสารแจกฟรี
วารสารส่งเสริมการเดินทาง
จักรยานในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและ
เมืองน่าอยู่

- 4 **Velo Report**
 - 5 เมืองที่เป็นมิตรกับจักรยานที่สุดในโลก
- 5 **ชุมชนจักรยาน**
 - 7 รูปแบบส่งเสริมจักรยานในชุมชน
- 6 **สุขกายสบายใจ**
 - เคล็ดลับลดสารพิษในชีวิตประจำวัน
 - น้ำฟักทองบำรุงสายตาวาฮูเซียม
 - ล้างพิษดิจิทัล
 - พลัทธิรรมชาติบำบัด
- 8 **งานวิจัยแปลกาย... ใช้ได้จริง**
 - 7 พื้นที่นำร่อง “เมือง-ชุมชนต้นแบบ” สู่การเป็นมิตรต่อการเดินและจักรยาน
- 20 **สัมภาษณ์**
 - “ถาวร ตันศิริวิทย์” 40 ปีกับการใช้จักรยานในเมืองกรุง
- 22 **I Bike I Walk News**
 - มอบรางวัล เดินไป ปั่นไป I Bike I Walk Award

ที่ปรึกษาวารสาร : คณะกรรมการสถาบันการเดินและการจักรยานไทย **คณะผู้จัดทำ :** คณะกรรมการกำกับทิศโครงการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างสังคมสุขภาวะ **ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับทิศโครงการ :** ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ **คณะกรรมการกำกับทิศโครงการ :** จักรกฤษณ์ ตั้งไพศาลกิจ / รศ.ดร.พนิต ภูจันดา/ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบลลา/กวีณา ชุตติมา /ดร.สุชนแสง คุณนก/กิตติศักดิ์ อินทรวินิจ **คณะทำงาน :** อัจฉิมา มีพริ้ง/สรวิศ ไร่นากุล/วันนี้อย บวรณัฏฐ์/กัญญารัตน์ ท้วมทอง/ญาณภา กาญจนรัตน์ **บรรณาธิการ :** สรณญา โภาสสัย **บรรณาธิการต้นฉบับและพิสูจน์อักษร :** บุษกร เสนากุล **บรรณาธิการศิลปกรรม :** เฉลิมพล พงศ์เจตน์พงษ์/อัครทิพย์ ไทหวัจรัสศิริ **เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต :** สัณญา วังสา พิมพ์และแยกสี บริษัท พิมพ์ดี จำกัด **ดำเนินงานโดย :** บริษัท กล้าก้าวอินสไปเรชั่น จำกัด e-mail : klakaoteam@gmail.com

เจ้าของ : สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
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 : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)



5 เมืองที่เป็นมิตร กับจักรยานที่สุดในโลก

1. เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก



เมืองที่ออกแบบให้มีเลนจักรยานยาวถึง 454 กิโลเมตร ในแต่ละสัปดาห์มีคนใช้จักรยานเดินทางมากถึง 1.4 ล้านกิโลเมตร ได้รับการขนานนามอย่างเป็นทางการว่าเป็นเมืองจักรยานแห่งแรกของโลก มีชื่อเสียงเรื่องวัฒนธรรมจักรยานที่ฝังรากลึก ประชากร 50% เดินทางโดยใช้จักรยานทุกวัน ในเมืองมีจำนวนจักรยานมากกว่าจำนวนคนที่อยู่อาศัย เรียกว่าคน 9 ใน 10 คนเป็นเจ้าของจักรยานมากกว่า 1 คัน

2. เมืองอูเทรคต์ ประเทศเนเธอร์แลนด์



ทุกวันประชาชนมากกว่า 125,000 คนใช้จักรยานเข้าสู่เมืองอูเทรคต์ แต่เมืองแห่งนี้ไม่มีปัญหาเรื่องจราจรของจักรยานจำนวนมหาศาลเลย อูเทรคต์เพิ่งจัดตั้งระบบควบคุมการจราจรของเมืองที่เรียกว่า Flo โดยใช้สิ่งมีชีวิตสุดน่ารักมาคอยบอกว่าสามารถปั่นจักรยานได้เร็วขึ้นหรือต้องช้าลงเพื่อไปให้ทันไฟเขียว เพื่อพิสูจน์ว่าเราจริงเราจึงเรื่องการใช้จักรยานยังได้เปิดโรงจอดจักรยานที่ใหญ่ที่สุดในโลกที่จะมีห้องจอดจักรยานสำหรับจักรยานมากถึง 12,500 คัน และโรงจอดจักรยานนี้เต็มอยู่เสมอเพราะมากกว่า 50% ของครัวเรือนในเมืองอูเทรคต์มีจักรยานมากกว่า 3 คัน

3. เมืองอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์



เมืองสวรรค์ของคนรักจักรยานแห่งนี้มีทางจักรยานมากกว่า 400 กิโลเมตร ทำให้ทั้งชาวเมืองและนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงความน่าสนใจที่ซ่อนตัวอยู่ในเมืองได้อย่างสะดวกสบาย ประมาณ 38% ของการเดินทางในอัมสเตอร์ดัมใช้จักรยาน ซึ่งปริมาณการเดินทางด้วยจักรยานมากขนาดนี้ แต่เมืองนี้และประเทศเนเธอร์แลนด์ยังคงจัดการให้มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางจักรยานที่ต่ำที่สุดในโลกไว้ได้ ด้วยการออกแบบระบบการจราจรให้ปลอดภัยสำหรับการใช้จักรยาน

4. เมืองสตราสบูร์ก ประเทศฝรั่งเศส



เมืองที่เป็นมิตรกับจักรยานอันดับหนึ่งของประเทศฝรั่งเศสคือเมืองสตราสบูร์ก เมืองที่มีเครือข่ายเส้นทางจักรยานมากกว่า 560 กิโลเมตร เมืองแห่งนี้รักจักรยานมากจนมีเทศกาลประจำปีที่มีชื่อว่า La Fête du Vélo เพื่อเฉลิมฉลองให้กับจักรยานต่อเนื่องทุกปีมากกว่า 20 ปีแล้ว ในเขตเมืองเก่าที่กว้างใหญ่เป็นเขตปลอดรถยนต์ ทำให้ปลอดภัยในการขี่จักรยานและเดิน บวกกับมีบริการระบบจักรยานสาธารณะที่ชื่อว่า Vélohop ทำให้เมืองแห่งนี้เป็นเมืองจักรยานที่สมบูรณ์แบบอีกแห่งหนึ่ง

5. เมืองมัลโม ประเทศสวีเดน



เมืองใหญ่เป็นอันดับที่สามของสวีเดน ตั้งอยู่บนชายฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ มีชื่อเสียงมากในเรื่องของสวนสาธารณะจนได้ฉายาว่าเป็นเมืองแห่งสวนสาธารณะ มีลักษณะทางกายภาพที่เหมาะสมกับการขี่จักรยานชมเมือง มีเครือข่ายเส้นทางจักรยานมากกว่า 500 กิโลเมตร ที่นี่ถือเป็นจุดหมายสำคัญของคนรักธรรมชาติ เพราะมีชายหาดที่สวยงามและเส้นทางเลียบชายทะเลไม่ห่างจากเมือง สำหรับนักท่องเที่ยวการเดินทางท่องเที่ยวในเมืองด้วยการขี่จักรยานปั่นตามทางจักรยานผ่านสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญต่างๆ ทั่วเมืองเป็นการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับเมืองนี้มากที่สุด

63 ชุมชน
จักรยาน
เพื่อสุขภาวะ
ปี 3

7 รูปแบบส่งเสริม จักรยานในชุมชน

โครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ปี 3 เดินหน้าสร้างชุมชนจักรยานใน 63 ชุมชนทั่วไทย เปิดมิติใหม่ด้วยการพัฒนา 7 นวัตกรรม ซึ่งเป็นแนวทางที่จะเป็นเครื่องมือช่วยชุมชนต่างๆ ในการไปพัฒนาไปสู่การเป็นชุมชนที่เป็นมิตรกับจักรยานในแบบฉบับของตนเอง โดยต่อยอดต้นทุนที่มีอยู่ในชุมชนให้เกิดผล รวมถึงเน้นการทำงานกับกลุ่มเป้าหมายภายในชุมชนแต่ละกลุ่มอย่างเข้าถึงมากขึ้น เพื่อให้เกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืน



1. **จักรยาน รักโลก** ร่วมกับกลุ่มทำงานด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องการส่งเสริมชุมชนในการเดินทางเพื่อเมืองยั่งยืน โดยบูรณาการร่วมกับงานด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชน มีกระบวนการเสริมทักษะในการจัดการสิ่งแวดล้อม จัดกิจกรรมรณรงค์ด้วยจักรยาน ชูประเด็นสิ่งแวดล้อมที่ทุกคนในชุมชนมีส่วนร่วมได้ ยกย่องเชิดชูผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



4. **คนสูงวัย กับจักรยาน** ส่งเสริมกิจกรรมทางกายอย่างง่ายกลุ่มผู้สูงอายุในชุมชน สร้างกิจกรรมให้กลุ่มผู้สูงอายุมีเพื่อน มีสังคม ยกย่องเชิดชูกลุ่มผู้สูงอายุที่ใช้จักรยานเป็นประจำ เป็นตัวอย่างของคนสูงวัยที่มีคุณภาพ ชูปัญหาสุขภาพของคนสูงวัยคลี่คลายได้ด้วยจักรยาน มีการประยุกต์จักรยานให้เหมาะสมกับการใช้งานของกลุ่มผู้สูงอายุ



7. **จักรยาน เครื่องมือในการบูรณาการงานท้องถิ่น** ชุมชน พื้นที่ที่ต้องการส่งเสริมการใช้จักรยานในวิถีอย่างจริงจัง ต้องการเป็น “ต้นแบบชุมชนจักรยาน” สามารถสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาคท้องถิ่น และชุมชน มีกระบวนการทำความเข้าใจนโยบายท้องถิ่น ผนวก “จักรยาน” กับภารกิจท้องถิ่น จัดตั้งคณะทำงานจักรยานของท้องถิ่น กำกับการทำงาน และติดตามผล จนเกิดชุดความรู้ “จักรยานกับการบูรณาการงานชุมชน ท้องถิ่น” ที่ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือ



2. **คนเด็ก (ปั่น) จักรยาน** สํารวจกลุ่มเด็ก เยาวชน แบ่งกลุ่มบวก กลุ่มเสี่ยง เพื่อวางแผนจัดกิจกรรม สํารวจความต้องการของกลุ่ม จัดกิจกรรมสร้างสรรค์ ให้เด็กและเยาวชน สร้างกลุ่มเด็ก เยาวชนแกนนำ หน่วยกล้าเดิน หน่วยกล้าปั่น หาโรงเรียนนําร่อง ส่งเสริมการใช้จักรยาน พัฒนาหลักสูตรท้องถิ่นที่มีจักรยานเป็นเครื่องมือในการสอน



5. **มาตรการและแรงจูงใจให้คนใช้จักรยาน** คนในชุมชนส่วนใหญ่มีจักรยานแต่ขาดแรงจูงใจในการนำออกมาใช้ คนในชุมชนต้องการใช้จักรยาน แต่ไม่มีจักรยานให้ใช้ แกนนํามีศักยภาพที่กำหนดทิศทางการพัฒนาชุมชนได้ มีทรัพยากรที่พร้อมในการดำเนินงานในทุกๆ ด้าน สร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆ กำหนดรูปแบบมาตรการชัดเจน และมีผลทางปฏิบัติ



3. **หมอชวนปั่น**...จักรยานกับงานสาธารณสุขชุมชน ทำงานผ่านกลุ่ม อสม. รพ.สต. และคนทำงานสาธารณสุขในชุมชน ที่ต้องการแก้ไขปัญหาสุขภาพของคนในชุมชนเชิงรุกและสร้างสรรค์มีความต้องการเป็นต้นแบบด้านสุขภาพ และการบริการด้านสุขภาพ จัดกิจกรรมรณรงค์ด้วยจักรยาน ชูปัญหาสุขภาพ คลี่คลายได้ด้วยจักรยาน ยกย่องเชิดชูบุคคลที่มีสุขภาพดีด้วยการปั่นจักรยานเพื่อสร้างแรงบันดาลใจ



6. **จักรยาน...เครื่องมือจัดการท่องเที่ยวชุมชน** ชุมชนมีอัตลักษณ์ วัฒนธรรมชุมชน มีสภาพแวดล้อมสวยงาม มีโบราณสถาน หรือของดีท้องถิ่น สํารวจและวิเคราะห์ข้อมูลคนใช้จักรยานในชุมชน หาข้อมูลนักท่องเที่ยวที่มาเยี่ยมชุมชน สร้างจุดขาย ปรับปรุงสภาพแวดล้อม สํารวจเส้นทาง จัดทำเส้นทางท่องเที่ยว ทดลองจัดทริปชวนคนปั่นในชุมชน นอกชุมชน

ซึ่งท้ายที่สุดสิ่งที่โครงการมุ่งหวังคือ นวัตกรรมทั้ง 7 นี้ จะสามารถกลายเป็นเครื่องมือหรือเป็นแนวทางสำหรับชุมชนต่างๆ ที่ต้องการพัฒนาชุมชนสู่เมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยใช้การเดินทางและการจักรยานเข้ามาเป็นองค์ประกอบสำคัญได้อย่างทั่วถึง



เคล็ดลับ... ลดสารพิษ ในชีวิตประจำวัน

ลดการตกค้างของสารพิษในร่างกาย ด้วยไลฟ์สไตล์แบบเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการกินและใช้น้ำยาต่างๆ ที่เต็มไปด้วยสารเคมี หันมาเรียนรู้การใช้ประโยชน์จากธรรมชาติให้มากขึ้น



- กินอาหารคลีน อาหารสดใหม่ใช้สารปรุงแต่งให้น้อยที่สุด เลี่ยงอาหารหมักดอง ใส่สารกันบูด สีผสมอาหาร ผงชูรส และสารเคมีอื่นๆ



- เบกกิ้งโซดาและน้ำส้มสายชู ใช้ทำความสะอาดห้องน้ำ ห้องครัว ขจัดกลิ่น ภูพื้น ล้างจาน หรือแก้ปัญหาท่อตัน



- อาบน้ำแบบไร้สารเคมี ลดใช้สบู่ให้น้อยที่สุด อาบน้ำด้วยน้ำเปล่าและใช้ใยบัวบวบตัว บางวันใช้น้ำมันมะขามเปียกขโลมทั่วตัว แล้วใช้ใยบัวบวบขัดผิว
- หน้าสคลดใช้เครื่องสำอาง ไม่แต่งหน้าบ้างในบางวัน เพื่อให้ผิวได้พักจากสารเคมี



- ประคบประหงมด้วยธรรมชาติ ผลไม้ช่วยบำรุงผิวให้ใสสะอาดแบบไร้สารเคมี ลองใช้ส้มเขียวหวานหรือมะเขือเทศฝานเป็นแว่นบางๆ ถูล้างหน้าตอนเช้าแทนสบู่ แล้วล้างออกด้วยน้ำเปล่า

น้ำฟักทองบำรุงสายตาชาวโซเชียล



บำรุงสายตาที่อ่อนล้าจากการจ้องจอต่างๆ เป็นเวลานาน ด้วยน้ำฟักทองรสกลมกล่อมที่อุดมด้วยสารอาหารที่มีประโยชน์ต่อดวงตาและร่างกาย

ส่วนผสม

เนื้อฟักทองนึ่ง 1 ถ้วยตวง, น้ำเปล่า 3 ถ้วยตวง, เกลือป่น 1 ช้อนชา, น้ำตาลทราย ½ ถ้วยตวง

วิธีทำ

1. ใส่เนื้อฟักทองลงในหม้อตั้งไฟ ใส่เนื้อฟักทองต้ม น้ำตาลทราย เกลือ คนไปเรื่อยๆ จนเดือด
2. ตักเสิร์ฟตอนอุ่นๆ หรือเก็บใส่ตู้เย็นแล้วค่อยนำมาอุ่นดื่มก็ได้

ฟักทอง มีสารเบต้าแคโรทีน และวิตามินเอสูง ช่วยบำรุงสายตา บำรุงผิวพรรณ ระบบย่อยอาหาร ช่วยป้องกันการเสื่อมสภาพของเซลล์ในดวงตา และช่วยชะลอความเสื่อมของร่างกายด้วย



ล้างพิษดิจิทัล

Digital Detox Resolution

เครื่องมือดิจิทัลนั้นมีประโยชน์
แต่ถ้าใช้มากเกินไปอาจเกิดผลเสียต่อร่างกาย
และจิตใจได้ ทำให้เกิดความเครียด
ร่างกายขาดการออกกำลังกาย
ดังนั้นควรหาเวลาพักผ่อนด้วยการใช้
เครื่องมือดิจิทัลให้น้อยลง แล้วออกไป
ทำกิจกรรมอื่นๆ ให้มากขึ้น

ทำงานอดิเรกให้สมองไม่ว่าง วาดรูป
เย็บปักถักร้อย ทำงานช่าง หรือ
งานฝีมือต่างๆ

ปลดมือถือก่อนนอน ปิดมือถือ
แท็บเล็ต หรือเครื่องมือดิจิทัลทุก
ชนิดก่อนเข้านอนอย่างน้อย 1
ชั่วโมง ยิ่งปิดได้นานเท่าไรยิ่ง
ช่วยให้นอนหลับสบายยิ่งขึ้น

ทำกิจกรรมกลางแจ้ง ออกไปเดินหรือ
วิ่งในสวน ออกไปปิกนิกในสวนกับ
ครอบครัว พาน้องหมาไปเดินเล่น พา
ลูกๆ ออกไปวิ่งเล่นในหมู่บ้าน

ชั่วโมงปลอดดิจิทัล กำหนดเวลาวันละ
อย่างน้อย 1-2 ชั่วโมง หยุดใช้เครื่อง
มือดิจิทัลทุกอย่าง

วันปลอดดิจิทัล ในรอบ 1 สัปดาห์
หรือ 1 เดือน ให้มี 1 วันที่ปลอดจาก
มือถือและเครื่องมือดิจิทัลทุกชนิด

พลังธรรมชาติบำบัด

เปิดรับพลังจากธรรมชาติที่อยู่รอบตัว ใช้ผืนดิน น้ำ อากาศ และแสงแดดช่วยบำบัดและบำรุงร่างกายให้สดชื่นกระปรี้กระเปร่า
เป็นการบำบัดร่างกายจากภายนอกสู่ภายในที่ส่งผลให้ร่างกายและจิตใจได้รับการบำบัดอย่างเป็นองค์รวม

ผืนดินและใบหญ้าบำบัด

เดินเท้าเปล่าสัมผัสผืนน้ำค้างบนยอดหญ้ายามเช้าวันละ 10-15 นาที ตามหลักการแพทย์แผนจีนเป็นการออกกำลังกายที่ช่วยνωด
เทากระตุ้นให้ร่างกายสดชื่น ได้รับพลังจากผืนดินทำให้ร่างกายและจิตใจสมดุล

วาริบำบัด

อาบน้ำร้อนสลับเย็นในตอนเช้าช่วยเสริมสร้างภูมิคุ้มกันต้านทาน กระตุ้นระบบประสาท โดยใช้ฝักบัวเปิดน้ำอุ่นจัดอาบประมาณ 2-3
นาที แล้วเปลี่ยนเป็นน้ำเย็นประมาณ 1-2 นาที ทำสลับกันแบบนี้ 3-5 รอบ โดยเริ่มด้วยน้ำร้อน จบด้วยน้ำเย็น

อากาศหอมบำบัด

กลิ่นหอมช่วยบำบัดร่างกายและจิตใจให้สงบผ่อนคลาย จุดตะเกียงน้ำมันหอมระเหยกลิ่นที่ชอบ จุดเทียนหอม หรือหาดอกไม้
กลิ่นหอมมาวางไว้ในห้อง

แสงแดดบำรุงร่างกาย

ออกไปรับแดดอ่อนๆ ยามเช้าหรือเย็นแคว้นละ 10-15 นาที แสงแดดช่วยให้ร่างกายสร้างวิตามินดีที่มีบทบาทสำคัญในการ
บำรุงกระดูกและฟัน และช่วยให้ร่างกายแข็งแรงขึ้น



7 พื้นที่นำร่อง

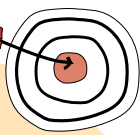
“เมือง-ชุมชนต้นแบบ”

สู่การเป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน

เป็นที่ทราบกันดีว่า การพัฒนาในปัจจุบัน การแข่งขันในระดับโลกถูกขับเคลื่อนโดยองค์ความรู้ งานวิจัยจึงมีส่วนสำคัญมาก ๆ ในการผลักดันให้ประเทศกำลังพัฒนาเปลี่ยนผ่านได้ บนฐานความรู้ ความสำคัญของงานวิจัยมีผลโดยตรงกับการเป็นฐานข้อมูลในการออกแบบวิธีการเพื่อช่วยยกระดับมาตรฐานคุณภาพชีวิตและแก้ไขปัญหาสุขภาพของคนในประเทศกำลังพัฒนา (Sanders et al., 2004; Stewart et al., 2004) งานวิจัยยังมีส่วนทำให้การตัดสินใจในการกำหนดนโยบายหรือวางแผนพัฒนาได้อย่างมีอรรถประโยชน์ (Nutt, 2011) ที่สำคัญงานวิจัยช่วยในการเผยแพร่องค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์ไปสู่คนอีกมากมาย อีกด้วย (ข้อมูล <http://pirun.ku.ac.th>) เช่นเดียวกับ “โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาเมือง-ชุมชนให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน” ที่สถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้จัดทำขึ้น

เส้นทาง...งานวิจัย

1.



กำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน
คือ “เพื่อให้งานวิจัยเชิงปฏิบัติการนี้
เป็นข้อมูลนำไปพัฒนาเมือง-ชุมชน
ให้เป็นมิตรต่อการเดิน
และการใช้จักรยาน”

2.

กำหนดพื้นที่ดำเนินการ
ทั้งหมด 7 พื้นที่ โดยนักวิจัยจะ
เลือกพื้นที่ที่เหมาะสม จากองค์
ประกอบหรือฐานทุนที่มีอยู่แล้วใน
ด้านต่างๆ ของแต่ละพื้นที่เป็นหลัก
ซึ่งแต่ละพื้นที่ก็จะมีรูปแบบและ
บริบทที่หลากหลายแตกต่างกัน

เมืองขนาดเล็ก

เมืองขนาดใหญ่

ชุมชนในกรุงเทพฯ

สร้างการเปลี่ยนแปลงด้วยองค์ความรู้

คุณจารย์ ตั้งไพศาลกิจ ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย และรักษาการผู้อำนวยการสถาบันการเดินและการจักรยานไทย กล่าวถึงที่มาของโครงการว่าเพื่อน้องค์ความรู้ที่ได้ไปขยายผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เป็นรูปธรรมต่อไปว่า

“เรามีงานวิจัยเรื่องการเดินและการใช้จักรยานจำนวนมาก หลังจากวิจัยเราพบว่าสังคมไทยต้องมีการเปลี่ยนทัศนคติ ปรับพฤติกรรมทางด้านสังคม ซึ่งต้องทำคู่ขนานกับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้วย ต้องทำทั้ง 2 เรื่อง คู่กันไป เราจึงเลือก 7 พื้นที่ทั้งในกรุงเทพฯ และเมืองภูมิภาค โดยเลือกเมืองหรือชุมชนให้มีความหลากหลาย เช่น ในกรุงเทพฯ เราก็ลองศึกษาที่ซอยงามดูพลี ลองดูว่าเราจะเปลี่ยนวิถีคิดให้คนเดินหรือใช้จักรยานมาต่อรถไฟฟ้าได้ไหม หรือจังหวัดอื่นๆ ไม่ว่าตำบลเล็กๆ เช่น นาหวี เชียงคำ หรือบางคล้า และเทศบาลใหญ่ๆ เช่น กาฬสินธุ์ หาดใหญ่ พิษณุโลก เพื่อให้เกิดการเปรียบเทียบเมืองขนาดเล็กกับขนาดใหญ่ แล้วมาดูว่าการผลักดันหลายเรื่องจะทำได้อย่างไรในเมืองที่ต่างกันแบบนี้ ก่อนเริ่มโครงการเราก็ได้คุยกับผู้บริหารเมือง ผู้บริหารเทศบาลมาแล้ว หน้าที่ของนักวิจัยก็ต้องไปคุยกับชุมชนว่าต้องการอะไรบ้าง เราคาดหวังว่าคงมีพื้นที่สำเร็จสัก 1 หรือ 2 พื้นที่เพื่อได้เป็นตัวอย่างไปผลักดันพื้นที่อื่นในอนาคต”

โดยการสร้างองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลง คุณจารย์เผยว่าปีนี้จะเจาะกลุ่มเป้าหมายคนแต่ละกลุ่มมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายให้มากยิ่งขึ้น

“การสร้างองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงคงไม่ได้สร้างครั้งเดียวแล้วจบ เราทำมาเรื่อยๆ มีการเรียนรู้เรื่อยๆ แต่ปีนี้คงพยายามแบ่งกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เช่น กลุ่มเด็กและเยาวชนควรให้ความรู้แบบไหน ถ้าโตมาอีกนิดขั้นมัธยมหรืออาชีวะควรให้ความรู้แบบไหน ประชาชนทั่วไปเขาควรได้ความรู้แบบไหน กลุ่มเป้าหมายต่างกันมีความต้องการต่างกัน ซึ่งเราก็ทำไปบางเรื่องแล้ว อย่างที่ระนองเราก็ทำเด็กกล้าเดิน ให้เด็กนักเรียนเดินมาโรงเรียนปลอดภัย

นอกจากนี้ต่อไปเราจะส่ง 7 ชุมชนนี้ออกไปขยายผลให้ชุมชนอื่นได้ดูว่าพอจะเอาไปปรับอะไรกับเขาได้บ้าง ให้เห็นว่าทำได้หลายวิธีตามบริบทของชุมชน ส่วนทั้ง 7 พื้นที่เราก็ไม่ทิ้งต้องติดตามให้เกิดผล เราเชื่อว่าการเปลี่ยนวิถีคิดของชุมชนท้องถิ่นได้จะทำให้เกิดความยั่งยืน เมื่อคนในชุมชนเปลี่ยนวิถีคิดแล้วเขาจะมีวิธีการขยายผลของเขาเอง เช่น บางชุมชนจะใช้จักรยานควบคู่กับการท่องเที่ยว ตอนนี้อย่างไรให้เกิดผล เพื่อเอางานวิจัยไปต่อยอดเปลี่ยนวิถีคิดของคน รวมทั้งการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับความต้องการของคนในชุมชน สิ่งที่เราสถาบันพยายามจะทำคือพยายามให้องค์ความรู้ที่เกิดจากงานวิจัยสามารถนำไปใช้ได้จริง”





1. เทศบาลตำบลบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

เมืองขนาดเล็กที่มีศักยภาพสู่การเป็นชุมชนจักรยานได้ ด้วยสภาพทางกายภาพของเมืองขนาดเล็ก มีผังเมืองที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน และประสบการณ์เดิมของชุมชนดั้งเดิมที่เคยใช้จักรยานอย่างแพร่หลายมาก่อน



2. เทศบาลตำบลเชิงคำ จ.พะเยา

เมืองเล็กน่ารักท่ามกลางบรรยากาศเงียบสงบ โดดเด่นด้วยวัฒนธรรมผสมผสานของหลากหลายชาติพันธุ์ที่อาศัยอยู่ร่วมกัน โดยเฉพาะวัฒนธรรมของชาวไทลื้อ ที่สะท้อนออกมาอย่างชัดเจนในสถาปัตยกรรมวัดวาอาราม และการแต่งกายของผู้คน เป็นเมืองที่กำลังทดลองปฏิบัติการการเสริมสร้างการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม



3. เทศบาลตำบลนาทวี จ.สงขลา

เมืองขนาดเล็กที่มีกลุ่มปั่นจักรยานที่เข้มแข็ง มีพื้นที่เส้นทางปั่นจักรยานที่หลากหลาย ทั้งปั่นในชีวิตประจำวัน ปั่นเพื่อออกกำลังกาย และปั่นเพื่อการท่องเที่ยว



กรณีศึกษาเทศบาลตำบลบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

เมืองเล็ก มีประสบการณ์เดิม เรื่องจักรยาน

“ บางคล้าเป็นพื้นที่ที่มีการใช้จักรยานอยู่แล้ว เราสำรวจพบว่า ทุกบ้านมีจักรยาน มาแต่ไหนแต่ไร เป็นชุมชนที่มีการใช้จักรยานอยู่แล้วในชีวิตประจำวัน เขามีประสบการณ์ เดิมในการใช้จักรยาน ดังนั้นเป็นการง่ายกว่าที่จะทำให้เขากลับมาใช้ในสิ่งที่เขาเคยใช้ อยู่แล้ว เราไม่ได้ไปเริ่มสิ่งใหม่ เราเพียงแต่ทำให้เขาเห็นประโยชน์และความสำคัญ ของสิ่งที่เขาเคยใช้อยู่แล้ว ทำให้เขากลับไปใช้อีกครั้ง ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจาก หลายฝ่ายๆ ถ้าภาครัฐ ผู้นำชุมชนหรือทีมบริหารท้องถิ่นเล่นด้วยให้ความสำคัญ ปรับปรุงสภาพถนนหนทางให้พร้อม ประชาชนที่นี้มีความพร้อมจะกลับมาใช้ จักรยานได้ ”

พศ.ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
กรณีศึกษาเทศบาลตำบลบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน

ข้อได้เปรียบ

- เป็นเมืองที่ไม่หนาแน่น มีพื้นที่และเส้นทางที่สามารถพัฒนาได้ อีกในอนาคต
- ปริมาณการจราจรไม่หนาแน่น
- การขับที่ใช้ความเร็วต่ำถึงปานกลาง เป็นเมือง Slow Life
- ไม่มีจักรยานยนต์รับจ้าง มีแต่บริการรถสองแถวและตุ๊กตุ๊ก จำนวนไม่มาก
- สถานที่ราชการ ร้านค้า แหล่งท่องเที่ยว และที่พักอาศัย อยู่ในรัศมีที่ใช้จักรยานเดินทางถึงกันได้โดยสะดวกด้วยระบบ ผังเมืองที่ลงตัว
- คราวเรือนส่วนใหญ่มีจักรยาน เป็นชุมชนที่มีประสบการณ์เดิม ในการใช้จักรยานสัญจรภายในชุมชน แต่เมื่อสภาพเศรษฐกิจ และสังคมเปลี่ยนไปทำให้คนเลิกใช้จักรยานหันไปใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะทำให้พฤติกรรม การใช้จักรยานแบบสมัยก่อนกลับคืนมา

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- มีโครงข่ายทางจักรยานแต่ไม่ได้เชื่อมโยงกับชุมชนอย่างทั่วถึง หรือเชื่อมโยงเฉพาะเพียงบางส่วน
- มีการจอดยานพาหนะชิดขอบถนนกีดขวางการเดินและใช้ จักรยาน
- ร้านค้า ร้านอาหาร ที่พัก ใช้ทางเดินเท้าซึ่งเป็นที่สาธารณะ กีดขวางการเดินและใช้จักรยาน
- มีการติดตั้งป้าย เสา อุปกรณ์จราจร กีดขวางการใช้จักรยาน
- ในเส้นทางที่มีพื้นที่ขอบทางกว้าง มีทางเดินเท้าพอที่จะสามารถใช้จักรยานได้ ก็มีความทรุดโทรม ไม่ราบเรียบ มีต้นไม้หรือหญ้า ขึ้นรก ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อการใช้จักรยานได้
- ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น อาทิ อุปกรณ์หรือพื้นที่สำหรับจอดจักรยาน ทางลาด (Ramp) ตรง ทางแยกทางร่วม เป็นต้น

แนวทางการพัฒนา

- สร้างความรู้สึกเชิงบวกตั้งแต่วันนี้ เพื่อให้เกิดทัศนคติที่ดี และพฤติกรรมการใช้จักรยานในปัจจุบัน เพื่อส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในอนาคต
- ควรดำเนินการและวางแผนแบบบูรณาการ เนื่องจากถ้าจะทำให้คนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้นั้นคือการเปลี่ยนกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ของสังคมไทยเลยทีเดียว
- ผลจากการศึกษาได้มีการนำเสนอต่อท้องถิ่น โรงเรียน ชุมชน และภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางหรือรูปแบบที่จะดำเนินงานต่อไปให้ บางคล้าสามารถเดินและใช้จักรยานได้

- เมื่อทุกฝ่ายเห็นดีด้วยเนื่องจากเห็นประโยชน์ ทำอย่างไรให้คนในชุมชนกลับมาใช้จักรยาน เหมือนในอดีต อาจเริ่มต้นด้วยกิจกรรมรณรงค์ ส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวในเขตเทศบาล ตำบลบางคล้า พาชม พาเที่ยวตลาดน้ำ เป็นต้น การส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน ต้องทำให้นักท่องเที่ยวเชื่อให้ได้ก่อนว่า บางคล้า บันจักรยานเที่ยวได้ปลอดภัยจริงๆ นั่นหมายถึง คนบางคล้าก็ต้องปั่นด้วย
- จัดกิจกรรมส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานกับ เด็กและเยาวชนในโรงเรียน เพื่อปลูกฝังแนวคิด และทัศนคติที่ดีต่อการเดินทางที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม

กรณีศึกษาเทศบาลตำบลเชียงคำ ตำบลหย่วน จ.พะเยา

เมืองสงบ ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

“ สิ่งที่เชียงคำน่าจะทำได้เพื่อพัฒนาสู่ชุมชนจักรยาน คือใช้จุดแข็งที่มีอยู่ของเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ที่มีกลุ่มชาติพันธุ์หลายชาติพันธุ์อาศัยอยู่ร่วมกัน ที่เด่นคือกลุ่มชาวไทลื้อ ในเมืองมีวัดไทลื้อที่สวยงาม มีแหล่งเรียนรู้ศิลปวัฒนธรรมกระจายทั่วเมือง เราเสนอว่าควรทำเส้นทางการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ใช้การท่องเที่ยวมากระตุ้นให้คนในพื้นที่หันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน แล้วก็นอกพื้นที่ก็สามารถใช้จักรยานได้ด้วย พอทำเส้นทางท่องเที่ยวแล้วก็ปรับปรุงถนนหนทางให้น่าปั่น เพราะเชียงคำยังมีจุดอ่อนเรื่องกายภาพของถนนหนทางที่มีอุปสรรคในการเดินและใช้จักรยานอยู่หลายจุด ”

ดร.สัทยา วิเศษ

คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตพะเยา
กรณีศึกษาเทศบาลตำบลเชียงคำ ตำบลหย่วน จ.พะเยา

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน

ข้อได้เปรียบ

- เมืองขนาดเล็กที่โดยรวมการจราจรยังไม่หนาแน่นมากนัก
- ยังมีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในปริมาณสูง
- เมืองที่มีศิลปวัฒนธรรมโดดเด่นน่าสนใจ สภาพพื้นที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นเมืองท่องเที่ยวด้วยจักรยาน
- สามารถใช้การท่องเที่ยวด้วยจักรยานมากระตุ้นและสร้างกระแสให้คนในพื้นที่ใช้จักรยานเพิ่มขึ้นได้

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- ถนนในเมืองแคบไม่สามารถทำเส้นทางจักรยานที่ชัดเจนได้
- สภาพถนนยังมีฝาท่อระบายน้ำอยู่ตามถนนทำให้ถนนขรุขระ
- ลักษณะของเมืองมีตำบลหย่วนเป็นเหมือนไข่แดง แล้วก็มีตำบลเชียงคำเป็นไข่ขาวล้อมรอบ ทำให้เกิดการซ้อนทับในด้านการบริหารจัดการ
- มีการวางของขายในทางเดินเท้ากีดขวางการเดินและการใช้จักรยาน

แนวทางการพัฒนา

- ศึกษาเส้นทางท่องเที่ยวชมเมืองด้วยจักรยาน จัดทำข้อมูลชุมชนหรือสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของเมืองเชียงคำเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ ใกล้เคียง จัดทำแผนที่เส้นทางการเดินหรือปั่นจักรยานชมเมืองเผยแพร่สู่นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป
- ใช้แนวคิดใหม่การท่องเที่ยวและการออกกำลังกายได้ในหนึ่งเดียว สร้างจิตสำนึกส่งเสริมการท่องเที่ยวและการออกกำลังกายควบคู่กัน
- จัดทำหลักสูตรการศึกษาท้องถิ่น ภูมิปัญญาท้องถิ่น โดยใช้เส้นทางเดินและปั่นจักรยานเป็นเส้นเดินเรื่อง แต่ละจุดท่องเที่ยวที่แวะพักมีเรื่องราวที่เป็นตำนานหรือประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจให้ได้เรียนรู้
- หน่วยงานของตำรวจร่วมวางระบบเส้นทางการเดินรถของรถบรรทุกหนักในอนาคต รวมทั้งกำหนดเวลาของการวิ่งรถบรรทุกในเมืองช่วงเวลาที่เร่งด่วน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนร่วมกันของยานพาหนะทุกชนิด

เมืองเล็ก กลุ่มจักรยานเข้มแข็ง

“ที่นี้มีผู้นำชุมชนที่เป็นแกนนำในชมรมจักรยานหลายกลุ่มด้วย ทำให้กลุ่มจักรยานของเขาเข้มแข็ง แล้วผู้นำชุมชนก็มานำเรื่องการใช้จักรยานเอง กลุ่มปั่นจักรยานยังมีหลากหลายอายุ ตั้งแต่วัยรุ่นจนถึงผู้สูงอายุ ส่วนเรื่องกายภาพของพื้นที่ก็เอื้อต่อการใช้จักรยาน เป็นเมืองขนาดเล็กๆ มีเส้นทางให้ปั่นจักรยานหลายแบบ ในตัวเมืองนาทวีก็มีพื้นที่ปั่นในซอยเล็กๆน้อยๆ ลงไปสำรวจพบว่ามีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเยอะ แล้วมีทางปั่นนอกเมืองของกลุ่มที่ปั่นเพื่อการออกกำลังกาย นาทวีกำหนดคำขวัญของเมืองไว้ว่า นาทวีเมืองมีเสน่ห์ กำลังเสนอว่าทำอย่างไรให้จักรยานเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของเสน่ห์ที่ว่าได้”

ดร.สิริลักษณ์ ทองพูน
คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่
กรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาทวี จ.สงขลา

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน

ข้อได้เปรียบ

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- มีชมรมจักรยานที่เข้มแข็ง ผู้นำชุมชนเข้มแข็งเห็นความสำคัญของการเดินและปั่น
- มีการปั่นในชีวิตประจำวัน ตั้งแต่วัยรุ่นจนถึงผู้สูงอายุ มีทั้งปั่นในชีวิตประจำวัน ไปซื้อข้าวเดินทางไปโรงเรียน และกลุ่มปั่นเพื่อออกกำลังกาย
- ประเภทจักรยานมีตั้งแต่จักรยานแม่บ้านไปจนถึงจักรยานนักแข่ง กลุ่มปั่นเพื่อออกกำลังกายมีพฤติกรรมการปั่นเป็นกลุ่มในช่วงเช้าวันหยุด ส่วนเส้นทางที่ใช้ในการปั่นจะขึ้นอยู่กับภาระนัดหมายกันภายในกลุ่ม
- นาทวีมีพื้นที่ค่อนข้างเป็นธรรมชาติ มีเส้นทางค่อนข้างหลากหลาย มีถนนใหญ่ แล้วก็มีถนนซอยเล็กๆ ภายในชุมชน มีเส้นทางทั้งที่เป็นเส้นทางหลักและเส้นทางรองจำนวนมาก เช่นเส้นทางซอยในหมู่บ้าน
- พื้นที่เทศบาลนาทวีให้ความสำคัญกับการส่งเสริมสุขภาพรวมถึงการปั่นจักรยาน
- มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน มีสถานที่สำหรับการเดินปั่น ในเขตเทศบาลตำบลนาทวีมีเส้นทางจักรยานในชุมชนซึ่งเส้นทางส่วนใหญ่เกิดจากการที่เทศบาลจัดหาพื้นที่ให้ปั่น ส่วนหนึ่งเป็นเส้นทางที่เกิดจากความต้องการที่จะปั่นของชุมชนเอง บางเส้นทางมีเลนจักรยานชัดเจน เช่นพื้นที่ในเขตชุมชนวังใต้ใต้ เป็นต้น

- ยังไม่มีพื้นที่สำหรับจอดจักรยาน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับคนที่ปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน
- คนที่สนใจจะใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังห่วงเรื่องความปลอดภัย เมื่อต้องปั่นจักรยานในเขตเมืองที่มีปริมาณรถมาก หรือในเส้นทางหลักที่รถวิ่งด้วยความเร็วสูง



แนวทางการพัฒนา

- ศึกษาเส้นทางจักรยานที่มีความเหมาะสมต่อการเป็นเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวิถีสุขภาพ โดยพบว่าจุดที่สามารถเป็นจุดท่องเที่ยวหรือจุดพักสำหรับการปั่น ได้แก่ วัดนาทวี วัดในวัง ควนทรนฮิลล์ (พื้นที่เอกชน) และศาลหลักเมือง นอกจากนี้มีจุดพักทั่วไป ได้แก่ ร้านน้ำชา
- การทดสอบและประเมินเส้นทางปั่นเพื่อการท่องเที่ยว โดยร่วมกับเทศบาลตำบลนาทวี ผู้นำชุมชน และชมรมจักรยาน รวมถึงประชาสัมพันธ์การปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวให้ทั่วถึง
- หาแนวทางชักชวนให้กลุ่มที่ปั่นจักรยานออกกำลังกายหันมาปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันควบคู่กันไปด้วยให้มากขึ้น



1. เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์

เมืองรองขนาดกลาง มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว มีลักษณะผังเมืองเอื้อต่อการใช้จักรยาน ยังมีการใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน ในเขตชุมชนปริมาณสูง จากผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน หากสามารถแก้ไขปัญหอุปสรรคต่างๆ ได้ ประชาชนร้อยละ 83.57 ตอบว่า จะเปลี่ยนมาเดินหรือใช้จักรยาน



เมืองขนาดใหญ่



3.. เทศบาลนครพิษณุโลก จ.พิษณุโลก

เทศบาลนครพิษณุโลกได้ชื่อว่าจริงจังในการพัฒนาสู่เมืองจักรยานมากที่สุด อีกเมืองหนึ่ง มีการรณรงค์กับประชาชนในชุมชน และสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านจักรยานไว้แล้วเป็นจำนวนมาก



2. เทศบาลนครหาดใหญ่ จ.สงขลา

เมืองขนาดใหญ่มีย่านการค้า ที่การจราจรพลุกพล่าน สามารถเริ่มต้นพัฒนาเมืองให้เป็นมิตรกับการเดิน และการใช้จักรยานด้วยนโยบายของผู้บริหารเมืองที่มีวิสัยทัศน์ในการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น รวมถึงใช้แนวคิดเรื่องจักรยานเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาต่างๆ ของเมืองใหญ่ เช่น รถติด และปัญหามลพิษทางอากาศ

เมืองรอง พังเมืองดี

“จากการสำรวจประเมินด้วยสายตา ไฟล์สโตร์ของคนที่ใช้จักรยานมากกว่ามาตรฐานทั่วไป มีการใช้จักรยานโดยเฉลี่ยของเมืองมากกว่าเมืองอื่นๆ เขามีต้นทุนสำคัญที่สุด 3-4 ข้อ ต้นทุนแรกเลยคือตัวบุคคล คนในทั้งระดับผู้บริหาร ผู้บริหารเมือง ประธานชุมชน ผลักดันงานจักรยานอย่างเต็มที่ ต้นทุนที่สองคือ ความเหมาะสมของสภาพเศรษฐกิจสังคมและกายภาพของเมือง เมืองมีปริมาณการจราจรยังไม่สูงนัก การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเรื่องโครงข่ายถนน ทำให้ถนนในเมืองมีความเร็วต่ำ มีการใช้วงเวียนลดความเร็ว ซึ่งนี่คือเอกลักษณ์สำคัญที่ทำให้เมืองกาฬสินธุ์เป็นเมืองที่คนยังใช้จักรยานได้”

ผศ.ดร.พลเดช เชาว์รัตน์

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
กรณีศึกษาเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน

ข้อได้เปรียบ

- ผู้บริหารเมืองให้การสนับสนุนงานรณรงค์การเดินและใช้จักรยาน
- มีภาคประชาสังคมและชมรมจักรยานที่เข้มแข็ง
- ประชาชนมีการใช้จักรยานในสัดส่วนที่สูง
- เป็นเมืองขนาดกลางมีระยะการเดินทางไม่ไกล
- เป็นพื้นที่ราบไม่มีเนินสูงที่เป็นอุปสรรค
- มีโครงข่ายการสัญจรที่เหมาะสมกับการเดินและจักรยาน ปริมาณการจราจรยังไม่สูงนัก การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองเรื่องโครงข่ายถนน ทำให้ถนนในเมืองมีความเร็วต่ำ มีการใช้วงเวียนซึ่งเป็นเอกลักษณ์สำคัญที่ทำให้เมืองกาฬสินธุ์เหมาะกับการใช้จักรยาน
- มีสวนสาธารณะขนาดใหญ่ในเขตเมือง
- มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง
- มีกิจกรรมและโครงการส่งเสริมการเดินและจักรยานที่มีการดำเนินการอยู่อย่างสม่ำเสมอ

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- แหล่งดึงดูดการท่องเที่ยวโดยการเดินและจักรยานยังไม่ได้ได้รับการพัฒนา
- โครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการเดินและจักรยานยังไม่สมบูรณ์ ได้แก่ ฝาทะแกรกระบายน้ำ ผิวทางขรุขระ และไฟฟ้าส่องสว่าง
- ทศนคติของประชาชนที่มีต่อการเดินและจักรยานในเรื่องอันตราย เช่น อันตรายจากสุนัข กลัวจักรยานโดนขโมย อันตรายจากอาชญากรรม อุบัติเหตุจากการจราจร ผิวทางขรุขระไม่เรียบชำรุด เปียกฝน จักรยานชำรุด และรถยนต์จอดกีดขวางการเดินทาง
- งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานมีจำนวนจำกัดและต้องจัดสรรในเรื่องปัญหาพื้นฐานอื่นก่อน
- ขาดแผนงานการเดินและจักรยานที่จะเป็นผังแม่บทในการพัฒนาอย่างครอบคลุมรอบด้าน

แนวทางการพัฒนา

- การสร้างเมืองที่เป็นมิตรต่อการเดินและจักรยาน ต้องสร้างเครือข่ายความร่วมมือของภาคีให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เรื่องทางเท้าและทางจักรยาน รูปแบบต่างๆ ลักษณะฝาทะแกรกระบายน้ำ ผิวทางที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัยและระบบไฟฟ้าส่องสว่าง การแก้ปัญหาอันตรายจากสุนัข การขโมยจักรยาน อาชญากรรม และอุบัติเหตุ เป็นต้น
- แนวโน้มการใช้จักรยานในอนาคตพบว่า หากมีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคผู้ตอบแบบสอบถามจะ “เปลี่ยน” มาเดินหรือใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ถึงร้อยละ 83.57 โดยจะใช้เฉลี่ยสัปดาห์ละ 4.52 วัน และมีผู้ที่ “ไม่เปลี่ยน” มาเดินหรือใช้จักรยาน

ในชีวิตประจำวันร้อยละ 16.43 แม้จะแก้ปัญหาอุปสรรคใดๆ แล้วก็ตาม

- ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยการพัฒนาเมืองกาฬสินธุ์ให้เป็นเมืองจักรยาน และมีการท่องเที่ยวด้วยจักรยาน เป็นการบูรณาการร่วมกับเทศบาล และ ททท.
- ควรปลูกต้นไม้ริมทาง ทำพื้นที่สาธารณะสะอาด ร่มรื่นและมีความปลอดภัย หากทั้งเมืองมีบรรยากาศแบบนี้จะทำให้คนมาเดินและใช้จักรยานมากขึ้น
- ควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนามาตรการส่งเสริมการเดินและจักรยานของกลุ่มนักเรียนมัธยม ผู้สูงอายุในเขตย่านพาณิชยกรรมกลางเมือง และกลุ่มบุคคลที่ทำงานใกล้ที่ทำงาน ซึ่งมีอุปสรรคในการหาที่จอดรถยนต์ เช่น กลุ่มบุคลากรโรงพยาบาล เป็นต้น



เมืองใหญ่ ย่านการค้า

“เทศบาลนครหาดใหญ่เราถือว่าสำคัญอยู่ในชุมชน มีการพยายามขับเคลื่อนโดยลงไปสู่ชุมชน เชิญชวนให้คนในชุมชนมีวิถีการเดินและการใช้จักรยาน พบว่าส่วนใหญ่มีผู้สูงอายุปั่นจักรยานอยู่ทุกวัน บันออกกำลังกาย บันไปตลาด บันไปทำธุระ แต่การหาทางทำให้คนวัยอื่นๆ ที่ไม่ใช่ผู้สูงอายุ คนกลุ่มวัยรุ่น คนทำงานหันมาใช้จักรยาน ซึ่งต้องทำให้ระบบขนส่งสาธารณะดีขึ้น รองรับให้คนปั่นจักรยานไปต่อรถอื่นๆ ได้ และทำที่จอดจักรยานรองรับด้วย มีเสียงสะท้อนของชาวบ้านคือปั่นไปแล้วกลัวไม่มีที่จอด กลัวจักรยานหาย ถ้ามีสิ่งอำนวยความสะดวกชาวบ้านก็จะออกมาปั่นอย่างสบายใจมากขึ้น”

ผศ.ดร.บุญนุษ ธีรโก
คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่
กรมศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ จ.สงขลา

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน

ข้อได้เปรียบ

- ผู้บริหารเทศบาลนครหาดใหญ่มีความจริงจัง และเห็นความสำคัญในการขับเคลื่อนเมือง ให้เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
- ได้มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วม ดำเนินการจัดกิจกรรมเชิญชวนให้ชาวบ้าน หันมาใช้วิถีการเดินและการใช้จักรยาน
- บริบทของบางพื้นที่ในหาดใหญ่ในย่านการค้ากลางเมืองมีผู้อยู่อาศัยหนาแน่น พบว่ายังไม่ค่อยมีชาวบ้านเดินและใช้จักรยานมากนัก แต่ในชุมชนโดยรอบใจกลางเมืองที่เป็นที่อยู่อาศัยปานกลางถึงน้อย หรือบางแห่งที่อยู่ใกล้ตลาด วัด พบว่าชาวบ้านใช้จักรยานสัญจรไปตลาด ไปวัดเพราะสะดวกกว่า เนื่องจากพื้นที่จอดรถยนต์มีน้อย
- การสำรวจพื้นที่บริเวณชุมชนสามชัย ชุมชน ชุมอุทิศ และชุมชนจิระนคร พบว่าลักษณะของชุมชนเป็นชุมชนที่อยู่ในเมือง มีย่านการค้าปานกลาง ชุมชนมีความหนาแน่น ปานกลางสามารถใช้จักรยานและใช้การเดินเพื่อไปทำธุระในระยะทางใกล้ๆ ได้
- มีผู้สูงอายุและเด็กใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน บางแห่งพบว่าผู้สูงอายุปั่นจักรยานอยู่ทุกวัน บันออกกำลังกาย บันไปตลาด บันไปทำธุระ บางคนใช้จักรยานมาเป็น 10 ปีแล้ว

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- เมืองใหญ่มีการจราจรหนาแน่นในเขตใจกลางเมือง
- มีการรกร้างบวทวิถี ทำให้คนเดินลำบากต้องไปเดินบนถนน แต่ปัจจุบันเริ่มมีการปรับปรุงจริงจังแล้ว โดยเทศบาลลงไปทำความเข้าใจกับชาวบ้าน ไม่ให้มีการรกร้างพื้นที่สาธารณะที่เป็นทางเท้า
- ที่จอดจักรยานยังไม่ครอบคลุม

แนวทางการพัฒนา

- การสำรวจพื้นที่และประเมินความปลอดภัยในการเดินและการใช้จักรยานในพื้นที่แต่ละชุมชน
- จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการเดินและการปั่นจักรยานที่ปลอดภัย
- ควรมีการอบรมให้ความรู้กับชุมชนในการซ่อมจักรยาน หรือจัดตั้งศูนย์รับซ่อมจักรยานเพื่อให้บริการประชาชน
- การประชุมกลุ่มย่อยในชุมชนเพื่อขับเคลื่อนการเดินและการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวันอย่างต่อเนื่อง
- ชุมชนคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้าและคนใช้จักรยาน ต้องการแสงไฟส่องสว่าง ที่จอดจักรยาน ป้ายเตือนอันตราย และป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ
- หากต้องการให้คนวัยอื่นๆ ที่ไม่ใช่ผู้สูงอายุ อาทิ วัยรุ่น คนทำงานหันมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น ต้องทำให้ระบบขนส่งสาธารณะดีขึ้น สามารถปั่นแล้วก็ไปต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ที่รองรับ
- จัดทำที่จอดจักรยานให้มากขึ้น เสียงสะท้อนของชาวบ้านคือกลัวไม่มีที่จอด กลัวจักรยานหาย โดยปัจจุบันพื้นที่เมืองหาดใหญ่มีที่จอดจักรยานเฉพาะตามห้างสรรพสินค้า และสถานีราชการ แต่ยังไม่ครอบคลุมทุกแห่ง



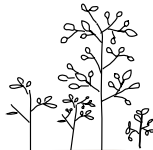
เมืองใหญ่ พื้นที่ปั่นหลากหลาย

“ความโดดเด่นของเมืองพิษณุโลกคือ ผู้บริหารเมืองจริงจังมากที่จะทำเมืองจักรยาน ทำมาหลายปี มีการทำโครงสร้างพื้นฐานไว้รองรับ ทั้งเลนจักรยานในสวนสาธารณะ เลนจักรยานเลียบบแม่น้ำ ในเส้นทางหลักๆ เขาสามารถไปแสวงหาความร่วมมือจากหน่วยงานอื่นๆ นำงบประมาณเข้าทำโครงสร้างพื้นฐานไว้พอสมควร จุดประกายให้คนในเมืองสนใจออกกำลังกายด้วยการใช้จักรยานได้มาก แต่คงต้องทำเรื่องใช้จักรยานในชีวิตประจำวันต่อไป ซึ่งควรเป็นโครงการที่ไม่ใช่สร้างกระแส แต่เป็นการลงไปให้ความรู้จนคนตระหนักแล้วเปลี่ยนมาใช้จักรยาน ซึ่งน่าจะเริ่มจากในชุมชน ใช้ในเส้นทางในซอยบ้านให้ได้ก่อน”

ผศ.ดร.ภกพร วัฒนดำรงค์

คณะบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์และการสื่อสาร มหาวิทยาลัยนเรศวร
กรมศึกษาเทศบาลนครพิษณุโลก จ.พิษณุโลก

การพัฒนา
เป็นเมืองที่ใช้
จักรยานใน
ชีวิตประจำวัน



ข้อได้เปรียบ

- เทศบาลนครพิษณุโลกส่งเสริมเรื่องจักรยานต่อเนื่องมาประมาณ 3-4 ปีแล้ว มีการจัดกิจกรรมของเทศบาลลงไปประชาสัมพันธ์กับชาวบ้านในชุมชน มีการร่วมกับบริษัทเอกชนจัดกิจกรรมรณรงค์อยู่เสมอ
- เทศบาลจัดทำโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การจัดพื้นที่เลนจักรยานในพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำน่าน ในสวนสาธารณะ สวนชุมชน และสวนเฉลิมพระเกียรติ ที่มีเส้นทางจักรยานให้ประชาชนได้ปั่นออกกำลังกาย
- มีการศึกษาโดย สนข. ที่เข้ามาร่วมศึกษาเส้นทางที่สามารถเป็นเส้นทางจักรยานในเขตเทศบาล
- เทศบาลได้รับงบประมาณจากจังหวัดสร้างเลนจักรยานในเขตเทศบาล
- จากการศึกษาพบว่าคนในชุมชนสนใจออกกำลังกายด้วยการปั่นจักรยานและการเดิน
- พบปรากฏการณ์ร้านเช่าจักรยานบริเวณสวนสาธารณะที่มีเส้นทางปั่นจักรยานกำลังเติบโตอย่างมาก แม้เทศบาลเน้นให้เกิดการปั่นในชีวิตประจำวัน แต่เมื่อมีโครงสร้างพื้นฐานคนก็ออกไปใช้เพื่อออกกำลังกาย สร้างกระแสการดูแลสุขภาพด้วยการใช้จักรยานให้แพร่หลาย
- เคยมีโครงการจักรยานสาธารณะ “ปั่นปั่น พิษณุโลก” ระบบจักรยานสาธารณะที่เทศบาลอนุญาตให้เอกชนเข้ามาดำเนินการ ปัจจุบันหมดสัญญาและยุติการดำเนินการไปแล้ว แต่ถือเป็นประสบการณ์สำคัญในการพัฒนาสู่เมืองจักรยานของเทศบาลนครพิษณุโลก

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- การทำเลนจักรยานมีอุปสรรค บางช่วงรถยนต์จอดทับอยู่ ซึ่งต้องค่อยๆ แก่ไขต่อไป
- ความหนาแน่นของรถในเขตเมืองทำให้คนใช้จักรยานห่วงเรื่องความปลอดภัย ส่วนในชุมชนหรือหมู่บ้านที่ไม่พลุกพล่านมากยังมีการใช้จักรยานไปทำธุระในชุมชน แต่การขยายตัวของเมืองทำให้การขยายตัวของรถยนต์มากขึ้นเป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชุมชนเพิ่มขึ้นด้วย



แนวทางการพัฒนา

- เน้นรณรงค์เรื่องสุขภาพและคุณภาพชีวิตที่เกิดจากการเดินการปั่น โดยไปรณรงค์ในชุมชนอย่างทั่วถึง โดยเป็นกิจกรรมให้ความรู้ที่เปลี่ยนความคิดและทัศนคติของคนให้หันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่ใช่กิจกรรมปั่นรณรงค์ดังเช่นที่เคยทำมาจำนวนมากแล้ว
- จัดการด้านการจราจร โครงสร้างพื้นฐานให้ปลอดภัยสำหรับการใช้จักรยาน อาจไม่จำเป็นต้องทำเลนจักรยาน แต่มีการแบ่งพื้นที่ให้จักรยานได้ใช้อย่างชัดเจน
- ยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาเมือง เน้นให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานภายในชุมชนที่ยังไม่พลุกพล่านนัก



ชุมชนในกรุงเทพฯ

กรณีศึกษา ซอยงามดูพลี เขตสาทร กรุงเทพฯ



ชุมชนเมืองขนานแท้ ภายในพื้นที่ที่มีทั้งที่อยู่อาศัย ชุมชนเก่าแก่ดั้งเดิม อาคารชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงานจำนวนมาก ทำให้การจราจรหนาแน่น ในขณะที่ถนนสายหลักมีพื้นที่แคบ ด้วยสภาพพื้นที่และพฤติกรรมการเดินทางของผู้คน ถือเป็นความท้าทายของการศึกษาในการหาแนวทางทำให้ประชาชนหันมาเดินและใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน

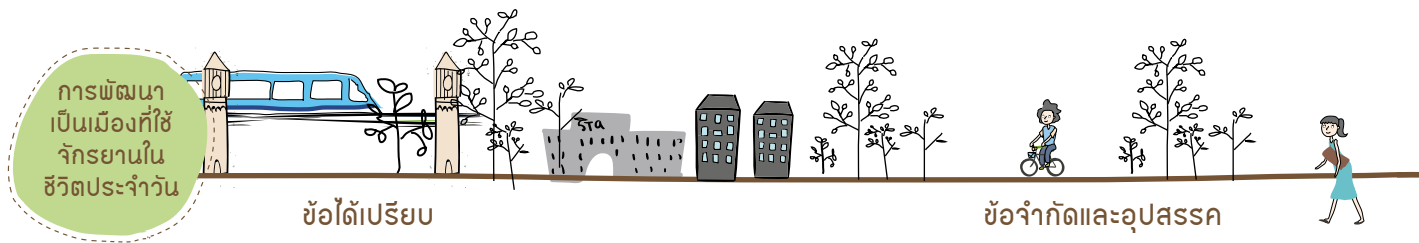


กรณีศึกษาซอยงามดูพลี เขตสาทร กรุงเทพฯ

ชุมชนกลางกรุง จราจรหนาแน่น

“ความท้าทายเนื่องจากเป็นชุมชนเมืองในกรุงเทพฯ แล้วเส้นนั้นจราจรคับคั่งมาก ถนนแคบมาก ชาวบ้านก็ใช้พื้นที่ถนนในการจอดรถ วางข้าวของ เราต้องศึกษาว่าเราควรทำพื้นที่ถนนแบบไหนอย่างไร ทำช่วงไหนในเขตชุมชนดีที่จะเหมาะสมให้คนหรือชาวบ้านแถวนั้นเห็นว่าใช้ได้จริง แล้วจะได้ขยายต่อไปได้ สิ่งที่เราทำลำดับแรกๆ น่าจะเป็นเรื่องคนด้วย ทำให้เขาเห็นความสำคัญว่าถ้าเขาเดินหรือใช้จักรยานทำให้เกิดประโยชน์อะไรมากขึ้น ดังนั้นถ้าเราได้พื้นที่ถนนที่คนได้ลองใช้ แล้วเราไปเชื่อมกับขนส่งมวลชนที่ปากซอยได้ ทำให้คนรู้สึกว่าการเดินและใช้จักรยานสะดวกและปลอดภัยสำหรับคนเมืองได้จริงๆ”

อ.สุวิมล เรียงธรรวานิช
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
กรณีศึกษาซอยงามดูพลี เขตสาทร กรุงเทพฯ



ข้อได้เปรียบ

ข้อจำกัดและอุปสรรค

- คนในชุมชนส่วนใหญ่มีการเดินเท้าหรือปั่นจักรยานออกมาบริเวณหน้าชุมชน เพื่อมานั่งมอเตอร์ไซด์รับจ้างออกไปด้านหน้าปากซอยงามดูพลี
- มีรถไฟฟ้าอยู่บริเวณปากซอยงามดูพลี สามารถเดินหรือปั่นจักรยานไปต่อรถไฟฟ้าได้สะดวก
- ผู้นำชุมชนยินดีในการร่วมดำเนินการและให้ความร่วมมือในการสำรวจข้อมูลและการพัฒนาสู่การเป็นชุมชนจักรยาน

- จากการที่คนในชุมชนมาต่อมอเตอร์ไซด์เป็นข้อจำกัดหนึ่งของการดำเนินงานวิจัยนี้ เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการดำเนินชีวิต และมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการเดินทาง
- อุปสรรคอีกประการคือ คนที่ประกอบอาชีพมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพราะอาจจะทำให้สูญเสียรายได้ลงบ้าง
- ถนนเส้นหลักในซอยงามดูพลีคับแคบ การจราจรพลุกพล่านตลอดทั้งวัน
- ในตรอกซอยย่อยเล็กๆ ภายในชุมชนต่างๆ มีการวางของกีดขวางทางเดินเท้า ทำให้เดินและใช้จักรยานไม่สะดวก



แนวทางการพัฒนา

- ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและปัจจัยที่มีผลต่อการเดินและใช้จักรยานของคนในชุมชน เก็บข้อมูลแนวคิดการพัฒนาการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้นำชุมชน รวมทั้งสำรวจข้อมูลกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของชุมชน เพื่อนำมาสร้างเป็นทางจักรยานต้นแบบของชุมชน
- ภายหลังจากสรุปรูปแบบทางกายภาพที่จะดำเนินการได้ ในการปรับปรุงพื้นที่เส้นทางจักรยานต้นแบบภายในชุมชนแล้ว จะมีการจัดเวทีการรับรู้ของชุมชนเพื่อสอบถามความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อเส้นทางจักรยานของคนในชุมชนต่อไป

บทสรุป

หัวใจสำคัญสู่การเดินและปั่น

“ความปลอดภัย & ความสะดวก”

จากข้อมูลของเมืองและชุมชนต้นแบบทั้ง 7 แห่ง นักวิจัยส่วนใหญ่พบว่าทัศนคติของผู้คนพร้อมที่จะใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เริ่มตระหนักถึงประโยชน์และคุณค่าของการเดินและใช้จักรยานเนื่องจากมีกิจกรรมรณรงค์อย่างต่อเนื่อง โดยประชาชนที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานพร้อมที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้จักรยาน หากมีความมั่นใจในเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน มีทางเดินเท้าหรือเส้นทางจักรยานที่รู้สึกปลอดภัย และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยานอย่างเพียงพอ

ความปลอดภัยและความสะดวกสบายจึงเป็นโจทย์ที่ผู้บริหารเมืองควรเร่งแก้ไขให้ถนนหนทางในเมืองมีความปลอดภัยด้วยมาตรการต่างๆ เช่น การจำกัดความเร็วของรถในเขตเมือง การทำป้ายสัญลักษณ์การใช้ทางร่วมกับจักรยาน มีการรณรงค์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนคำนึงถึงความปลอดภัยในการแบ่งปันพื้นที่บนท้องถนนร่วมกับผู้ใช้จักรยาน การปรับปรุงสภาพถนนให้มีสภาพพร้อมใช้งาน รวมถึงจัดเตรียมที่จอดจักรยานให้ครอบคลุมอย่างทั่วถึง

สถาบันฯ มีเป้าหมายในการศึกษา จัดทำ เผยแพร่ ผลงานวิจัยทั้ง 7 แห่งนี้เพื่อนำเสนอปัจจัยสู่ความสำเร็จ ปัญหาที่ควรได้รับแก้ไข องค์ประกอบสำคัญที่เป็นรูปธรรมเพื่อส่งเสริมให้เกิดเมือง และชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการจักรยานได้อย่างทั่วถึง ภายใต้บริบทที่แม้จะแตกต่างกัน แต่ก็สามารถนำแกนสำคัญ ที่เป็นจุดร่วมจากผลงานวิจัยเชิงปฏิบัติการนี้ไปปรับใช้ได้กับทุกพื้นที่ ทุกชุมชนเป็นวงกว้างต่อไป



กาวร ตันตศิรัวิทย์

40 ปีกับการใช้จักรยาน ในเมืองกรุง

คุณกาวร ตันตศิรัวิทย์ นักธุรกิจ
อดีตนายกสมาคมพ่อค้าผ้าไทย
ในวัย 66 ปี คุณกาวรถือเป็นต้นแบบ
ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างแท้จริง
โดยตลอดระยะเวลากว่า 40 ปี
เขาใช้จักรยานเดินทางในกรุงเทพฯ
อย่างอิสระเสรี ซึ่งคุณกาวรยืนยันว่า
การใช้จักรยานในกรุงเทพฯ นั้นปลอดภัย
และสะดวกสบายที่สุดจริงๆ

🚲 บันตั้งแต่เป็นนิสิตถึงปัจจุบัน

“ เริ่มใช้จักรยานตั้งแต่ 40 กว่าปีที่แล้ว ตอนเรียนปีสองที่คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาฯ สมัยนั้นคนปั่นน้อยมาก ในคณะที่ชวนกันไปซื้อจักรยานแล้วขี่ไปเรียนมีกัน 3 คน ผมเองขี่จักรยานจากบ้านแถวสำเพ็งไปเรียนจุฬาฯ ที่ใช้จักรยานตอนนั้นเพราะสะดวกอย่างเดียวเลย เพราะรถเมล์ก็คายนาน เวลาที่เอาแ่นเอานอนไม่ได้ เราคุมเวลาในการเดินทางไม่ได้เลย แต่ใช้จักรยานแล้วมีความสุขมากเพราะใช้เวลาแค่ 20 นาทีก็ถึงคณะแล้ว วันสอบนีดีที่สุดเลย คนอื่นต้องตื่นแต่เช้ากว่าปกติเพราะกลัวรถติด กลัวคอยรถเมล์นานแล้วไปสอบนไม่ทัน แต่ผมตื่นเท่าเดิม ขี่จักรยานไปยังงักไปถึงก่อนเวลาสอบนอยู่แล้ว จากปี 2 ก็ใช้ตลอดจนเรียนจบ ส่วนเพื่อนที่ใช้จักรยานด้วยกันตอนนั้นมี 3 คนใช้ไหม ถึงตอนนี้มีผมคนเดียวที่ยังใช้มาจนถึงปัจจุบัน ”

พอเรียนจบทำงานก็ใช้เดินทางไปโน่นไปนี่ตลอด ถ้าเป็นสถานที่ไม่ไกลมากอยู่ในกรุงเทพฯ ผมใช้จักรยานทั้งนั้น ไม่ว่าจะใช้เดินทางไปธุระต่างๆ ไปทำงาน ไปงานสังสรรค์ งานแต่งงาน งานศพ ใช้จักรยานไปได้หมด เพราะรู้สึกสบายใจกว่า รถก็ไม่ต้องห่วง ไม่ต้องหาที่จอด เวลาไปงานแต่งงานผมเอาชุดใส่ถุงแล้วไปเปลี่ยนที่งานเลย ไม่มีปัญหาอะไรทั้งนั้น ”

🚲 ความเปลี่ยนแปลงตลอด 40 ปี

“ ใช้จักรยานมา 40 กว่าปี เห็นการเปลี่ยนแปลงมาตลอด ช่วงแรกๆ 40 ปีที่แล้วมีร้านซ่อมจักรยานเยอะ แต่พอหลังจากนั้นประมาณ 20 ปี ร้านซ่อมจักรยานหายหมดเลย อาจเพราะคนที่จักรยานน้อยลง ผมก็เหลือเจ้าที่ผมพอจะพึ่งเขาได้อยู่ไม่กี่ร้าน แล้วพอ 10 ปีมานี้กระแสจักรยานกลับมา มีคนใช้เยอะขึ้นมากเลย ร้านซ่อมจักรยาน ร้านขายจักรยานก็เริ่มมีเพิ่มขึ้นไปอีก หรือสภาพถนนที่พอมีสมาคมจักรยาน ชมรมจักรยานต่างๆ คอยตรวจสอบบำรุงเรียน จากที่เคยมีฝาท่อน้ำที่ล้อจักรยานจะลงไปติดได้ เราก็รณรงค์ขอให้เขาเปลี่ยนฝาท่อเป็นแบบใหม่ ก็ทำให้เราขี่บนฟุตบาท ขี่บนถนนได้สบายใจขึ้น ไม่ต้องคอยกังวลหลบฝาท่อน้ำอีก ”

🚲 ความปลอดภัยในการปั่นในเมืองกรุง

“ หลายคนคิดว่าปั่นในกรุงเทพฯ อันตราย ไม่ปลอดภัย แต่ผมกลับคิดว่าอยู่ในกรุงปลอดภัยกว่าปั่นชานเมือง ยิ่งจราจรคับคั่งยิ่งปลอดภัยเพราะความเร็วของรถไม่สูง อย่างมากเรารถล้มบาดเจ็บก็ไม่เท่าไร แต่ถนนรอบนอกเมืองรถวิ่งเร็วอันตรายมากกว่า ปั่นในกรุงเทพฯ ค่อนข้างปลอดภัยถ้าเราระวังดีๆ ไม่ได้ไปปั่นฉวัดเฉวียนอะไรมากมาย แล้วผมมองว่าถ้าคนหันมาใช้เยอะขึ้นก็จะยิ่งปลอดภัยเพราะรถยนต์ก็จะน้อยลงด้วย ก็หวังให้คนหันมาใช้จักรยานกันให้มากกว่าเดิม ”

🚲 ไร้โรคภัยเพราะขี่จักรยาน

“ นอกจากได้เรื่องความสะดวก ความสบายใจ ผลพลอยได้ที่ได้อย่างชัดเจนมากคือสุขภาพ ผมคุยกับเพื่อนๆ แต่ละคน พอถึงวัยนี้ก็เริ่มต้องไปหาหมอกันแล้ว เขายังอิจฉาผมว่าแทบจะไม่ต้องเสียเงินให้หมอเลย โรคประจำตัวเบาหวาน ความดันอะไรไม่มี ทำให้เราประหยัดเงินตรงนี้ไปได้มาก ผมเป็นหวัดสองวันก็หาย ร่างกายแข็งแรงมาก ส่วนหนึ่งอาจเพราะผมปั่นจักรยาน แล้วก็มีการวิ่งด้วยก็ช่วยได้เยอะ นอกจากประหยัดค่าหมอ ผมประหยัดค่าน้ำมันด้วย ผมแทบจะไม่ต้องเสียค่าน้ำมันเลย แล้วเราไม่ต้องผจญรถติดอยู่บนถนน บางทีเวลานัดกับเพื่อน ผมไปถึงก่อนคนอื่นทุกที บางคนขับรถไปยังไม่ถึงเพราะบางวันรถติดมาก ”

🚲 ทั้งปั่นทั้งเดิน

“ ปกติก็ปั่นทุกวัน ปั่นไปทำธุระ ปั่นไปออกกำลังกายที่สวนสาธารณะ ใกล้บ้านตอนเย็นๆ แต่ตอนนี้ช่วงหน้าฝนก็จะปั่นน้อยลง หันไปใช้เดินไปเอา ถ้าเดินสักระยะ 7-8 กิโลเมตร นี่เราก็พอเดินไปได้ แต่ถ้าไกลกว่านี้ก็อาจจะต้องใช้จักรยาน ผมเคยเดินจากสำเพ็งยาวราชไปเซ็นทรัลปิ่นเกล้าได้เลย ”

🚲 เทคนิคในการปั่น

“ ไม่มีเทคนิคอะไรยาก ปั่นไปเรื่อยๆ เวลาปั่นก็ดูแล้วแต่ความสะดวก บางทีเราจะไปแถวตลิ่งชัน เราไม่อยากจะปั่นขึ้นสะพานข้ามแม่น้ำที่สูงเกินไป เราก็เอาจักรยานขึ้นเรือข้ามฟากข้ามแม่น้ำแล้วปั่นต่อไปตลิ่งชัน เราแค่จะเวลากับระยะทางให้ดี วางแผนการเดินทาง แต่ส่วนใหญ่ผมก็ปั่นในเส้นทางที่คุ้นเคย ก็ไม่ค่อยได้วางแผนอะไร ใช้จักรยานดีมากทำให้เราไปถึงก่อนเวลาเสมอเพราะไม่ต้องเผื่อเวลารถติดเหมือนคนอื่น ”

🚲 กรุงเทพฯ ต้องปรับปรุงอย่างไรให้น่าปั่น

“ ในฐานะคนที่ใช้จักรยานมาเกือบตลอดชีวิต อยากให้กรุงเทพฯ ปรับปรุงเพื่อให้เป็นเมืองจักรยานจริงๆ ผมเคยเห็นชาวต่างชาติประเทศแล้วชอบมาก กรุงเทพฯ น่าจะมีคือระบบจักรยานให้ยืมใช้ ที่ปั่นไปจอดตรงจุดไหนก็ได้ของสถานีให้ยืมใช้จักรยาน แล้วก็อีกอย่างอยากให้มีที่จอดจักรยานเยอะๆ ปั่นจากตรงนี้ไปจอดตรงโน้นได้ ให้มีที่จอดจักรยานอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าให้เพียงพอ เวลานี้ก็มีหลายแห่งแต่ถือว่ายังไม่พอ ทางจักรยานหลายๆ ที่ก็ยังไม่สำเร็จเท่าไรเพราะมีรถไปจอดทับ อยากให้เป็นแบบเมืองนอกที่เขาแทบจะขายรถทิ้งไปเลยเพราะเขาใช้จักรยานกันได้สะดวกสบายจริงๆ ”





มอบรางวัลเดินไป ปั่นไป I Bike I Walk Award

เพื่อเป็นเกียรติและกำลังใจแก่นักวิจัย ชุมชน เครือข่าย หน่วยงาน องค์กร และบุคคลที่ดำเนินงานส่งเสริมให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน สถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้มอบรางวัลเดินไป ปั่นไป I Bike I Walk Award ให้กับผู้มีผลงาน โดยรางวัลแบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่ 1. ประเภทงานวิจัย ผลงานวิชาการ 2. ประเภทชุมชนจักรยาน เครือข่าย 3. ประเภทหน่วยงาน องค์กร และ 4. ประเภทบุคคล โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกผู้ได้รับรางวัลดังนี้

ประเภทบุคคล เป็นบุคคลตัวอย่างทางความคิด สร้างแรงบันดาลใจต่อชุมชนเมือง ในการเดินและหรือใช้จักรยานเพื่อเดินทางในชีวิตประจำวัน มีความมุ่งมั่น ตั้งใจต่อการดำเนินงาน เพื่อส่งเสริมให้ชุมชน เมือง เดินและหรือใช้จักรยานเพื่อเดินทางในชีวิตประจำวัน

มีผู้ได้รับรางวัล
2 ท่าน ได้แก่



นายชัยวัฒน์ ชื่นโกสุม
ผู้ว่าราชการจังหวัดเลย

คุณพรเทพ ดิษยบุตร

เลขาธิการสมาคมผู้ใช้จักรยาน
และการเดิน (ภาคใต้ตอนบน)



ประเภทงานวิจัย ผลงานวิชาการ คัดเลือกผลการศึกษาวิจัย ผลงานวิชาการที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน เมือง สังคม สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง หรือสามารถต่อยอดผลการศึกษาให้ชัดเจน และเป็นผลงานวิจัย ผลงานวิชาการที่ได้ถูกนำไปทดลองใช้ในชุมชน หรือเมืองมาแล้ว



รศ.ดร.วิโรจน์ ศรีสุรณานนท์

อาจารย์ประจำภาควิชา
วิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี
พระจอมเกล้าธนบุรี

ประเภทชุมชน เครือข่าย เป็นชุมชนหรือเครือข่ายที่มีการจัดระบบและกลไก เพื่อส่งเสริมให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชุมชน ในเครือข่าย มีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนในชุมชน หรือเครือข่ายที่แสดงให้เห็นว่าชุมชน หรือเครือข่ายมีความเข้าใจต่อการส่งเสริมให้เกิดการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิต

ประเภทชุมชนจักรยาน เครือข่าย
ยังไม่มีชุมชน เครือข่าย ได้รับรางวัลในปีนี้

ประเภทหน่วยงาน องค์กร เป็นหน่วยงานที่ผู้บริหารให้ความสำคัญ และมีนโยบายหรือแผนสนับสนุนส่งเสริมให้เกิดบุคลากร เจ้าหน้าที่เป็นตัวอย่างที่ดีในการเดินทางและการใช้จักรยานเพื่อเดินทางในชีวิตประจำวัน และให้การสนับสนุนทรัพยากรเพื่อดำเนินงานส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในเมือง หรือในชุมชน

ผู้ได้รับ
รางวัล
ได้แก่



คุณประพงษ์ จารุโสภณพงษ์

ผู้จัดการอาวุโส
ฝ่ายฐานสนับสนุนการพัฒนา
ปิโตรเลียม
บริษัท ปตท.สำรวจและ
ผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
(ระยอง)

Airport Rail Link

Smart Pass 4D

The Happiness for All



HAPPY
& SMILE

72 Months

313 Weeks

2190 Days

52560 Hours

6 Years

Happiness

TOGETHERS

AIRPORT RAIL LINK

LOVE
FUN

SMARTPASS

SIX

4D

YEARS

Happiness

Anniversary

JOY LOVE

Amazing

years Together

Happiness

LOVE Smile

for

FUN Forever

LOVE

6 Years

SMARTPASS

FOREVER

Anniversary

Happiness

FUN SMILE

HAPPY Smile

FOREVER

6 Years

Forever

SMILE

TOGETHERS

6 Years

FOREVER

HAPPY

SMARTPASS

FOREVER

Anniversary

Years Together



www.srtet.co.th

1690



7 ตุลาคม 2559

วันก่อตั้งมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย เกิดขึ้นจากการประสานพลังของภาคส่วนต่างๆ โดยภาคีเครือข่ายมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนการเดินและจักรยานให้ก้าวหน้าเรื่อยมา หลายภาคส่วนมีความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อน และไม่เคยหยุดในการก้าวเดินไปข้างหน้าร่วมกัน ตลอดเส้นทางการทำงานกว่า 26 ปี โดยที่ผ่านมามีดำเนินงานภายใต้ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพ แห่งประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ.2534 ด้วยเจตนารมณ์เพื่อ

"ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
โดยสร้างองค์ความรู้เพื่อนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงอย่างยั่งยืน"

