

ว าร ส าร

เดินไป ปั่นไป

ปีที่ 6 ฉบับที่ 21

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



12 Showcase
4 ชุมชนจักรยานตัวอย่าง

18 เดิน&จักรยาน
เชื่อมต่อบริเวณสาธารณะเพิ่ม PA ลด SB



บทบรรณาธิการ

เดิน & จักรยาน เพิ่ม PA ลด SB ทำได้ทุกคน ทำได้ทุกวัน

ว่าด้วยเรื่องใกล้ตัวแต่ส่งผลถึงคุณภาพชีวิตของเราในระยะยาวอย่างคาดไม่ถึง เดินไปปั่นไปขอร่วมขบวนส่งเสริม “เพิ่มกิจกรรมทางกาย (PA - Physical Activity) ลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง (SB - Sedentary Behavior)” ที่ทั่วโลกกำลังตื่นตัว นำมาขบวนโดยองค์การอนามัยโลก (WHO) ซึ่งทุกภาคส่วนที่ทำงานด้านสุขภาพในประเทศไทยก็เข้าร่วมอย่างแข็งขัน

เราได้ไปจับเข้าคุยถึงปัจจัยความสำเร็จในการเพิ่ม PA ลด SB ในประเทศไทยกับ ดร.นพ.ไพโรจน์ เสาน่วม ที่มาเล่าถึง 4 มิติในการทำงาน ทั้งด้านคน ด้านสังคม ด้านการสร้างสภาพแวดล้อม และการสร้างระบบ ด้านนักวิชาการด้านการพัฒนาเมือง รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา บอกว่าหัวใจอยู่ที่สภาพถนนหนทางต้องเอื้อให้คนเดินและปั่นออกมาเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ส่วนคุณอัจฉริมา มีพริ้ง ผู้จัดการสถาบันการเดินและการจักรยานไทย นั้นชัดเจนว่าแนวทางการทำงานเพื่อเปลี่ยนความคิด และเปลี่ยนพฤติกรรมของคนต้องเริ่มสร้างพื้นฐานตั้งแต่วัยเยาว์ รวมถึงสื่อสารให้สังคมรับรู้ว่ามีประสิทธิภาพผ่านสื่อในรูปแบบต่างๆ

ไม่ใช่มีเพียงแค่ส่วนกลางทำงานส่งเสริมทุกมิติ แต่ปัจจุบันภายในชุมชนจักรยานทั่วประเทศ ซึ่งสถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้หว่านเมล็ดพันธุ์คนทำงานเดินและปั่นไว้ได้เข้ามาเป็นกำลังสำคัญในการสร้างสภาพแวดล้อม เพื่อให้ทุกคนสามารถออกมาใช้ชีวิตอย่างแอ็กทีฟ เดินและปั่นจักรยานได้มากขึ้นภายในชุมชนของตนเอง



ร่วมสนับสนุนให้คนไทย เดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



I Bike I Walk Collections

สมาชิกชุมชนจักรยานมีกันรึยัง!!



เสื้อชุมชนจักรยาน
ราคาพิเศษตัวละ 300 บาท



กระบอกน้ำ
ใบละ 150 บาท

สั่งซื้อกันได้ตั้งแต่วันนี้ โทรศัพท์ : 0 2618 4434 / 0 2618 5990

หรือเลือกชมสินค้าที่หลากหลายอีกเป็นจำนวนมากได้ที่ www.thaicyclingclub.org facebook.com/thaicycling



ปฏิทินกิจกรรม

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่
ปีที่ 6 ฉบับที่ 21

พ.ย.
62

- ร่วมรณรงค์กิจกรรมลดฝุ่นจิว STOP PM 2.5 (Walk Run Bike, STOP PM 2.5)

- ประชุมเตรียมการจัดทำเครื่องมือติดตามประเมินผล PA-CO2 Emission – HEAT Thailand

ร.ก.
62

- 22 ธันวาคม กิจกรรมรณรงค์ลดปัญหาฝุ่นจิว PM 2.5 ณ สนามศุภชลาศัย กรุงเทพฯ

- ลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานของ 10 เมืองนำร่อง 1 (กน.พิษณุโลก, จังหวัดพิจิตร, ทต.เชียงคำ, กม.น่าน)

- Bike and Walk Trip ยกจักรยานขึ้นรถไฟไปปั่นชมวิถีชุมชนคนเมืองเก่า อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา

- Bike and Walk Dialogue, Think Globally, Bike-Walk Municipality ณ เทศบาลนครพิษณุโลก

ม.ก.
63

- ลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานของ 10 เมืองนำร่อง 2 (กน.หาดใหญ่, ทต.นาทวี, กม.ระนอง)

- ประชุมกลุ่มย่อยภาคี เดิน จักรยาน ถอดบทเรียนงาน

ที่ปรึกษาวารสาร : มูลนิธิสถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย คณะผู้จัดทำ : คณะกรรมการกำกับทิศโครงการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน เมือง ให่มีสุขภาพดี ที่ปรึกษาคณะกรรมการกำกับทิศ : ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ คณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ : จารุญ ตั้งไพศาลกิจ / รศ.ดร.พนิต ภูจันดา/ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบลากวีน ชุตติมา /ดร.สุขแสง คุณนก/กิตติศักดิ์ อินทวิศิษฐ์ คณะทำงาน : อัจจิมา มีพริ้ง/สรวิศดี โรจนกุล/วันทนีย์ บุรณัฎฐ์/นพนันย์ วิบูลย์กุล บรรณาธิการ : สรัญญา โภคาลัย บรรณาธิการต้นฉบับและพิสูจน์อักษร : บุษกร เสนากุล บรรณาธิการศิลปกรรม : ฉัตรทิพย์ ไส้หิรัญศิริ เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต : สุธัญญา วงศา พิมพ์และแยกสี : ห้างหุ้นส่วนจำกัด พีเอ็นเอส ครีเอชั่น ดำเนินงานโดย : บริษัท กล้าก้าวอินส์ไปเรชั่น จำกัด e-mail : klakaoteam@gmail.com

เจ้าของ : สถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย

เลขที่ 15 อาคารระจนาการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 แขวงพญาไท 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
วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่

4 Velo Report

- สถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย กับบทบาทในเวทีระดับโลก Velo - City 2019

5 งานวิจัยแปลกาย...ใช้ได้จริง

- ลดภาษี สร้างแรงจูงใจใช้จักรยานที่เกาะสมุย
- ชุดต้นแบบมอเตอร์ช่วยปั่น สำหรับผู้สูงอายุ

6 สุขกายสบายใจ

- สร้างวัฒนธรรมใหม่ วิถีเดินปั่นเพิ่ม PA ลด SB

8 ถอดน่องท่องเที่ยว

- ท่องบางปะอิน...เที่ยววิถีชาวนาคลองจิก

10 ถอดบทเรียน(วิจัย)

- Bike Sharing จักรยานปันกันใช้ในสำนักงาน

12 ชุมชนคนเดิน-ปั่น

- Showcase 4 ชุมชนจักรยานตัวอย่าง

14 เดินไปปั่นไป

- รายละเอียดและแนวทางปฏิบัติตามนโยบายหลักของรัฐบาล เรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองให้ประสบความสำเร็จ

18 เดินปั่นบันดาลใจ

- เดิน & จักรยาน เชื่อมต่อรถสาธารณะ เพิ่ม PA ลด SB เพื่อสุขภาพดีและชุมชนเมืองน่าอยู่

21 คลินิกจักรยาน

- จักรยานปลอดภัยใส่ปีง ดูแลเบื้องต้นด้วยตนเอง

22 I Bike I Walk News

- 7th Thailand Bike and Walk Forum
- ปลุกคนไทยเดินปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย (PA) ลดภาวะเนือยนิ่ง (SB)



สถาบันการเดินและการจักรยานไทย กับบทบาทในเวทีระดับโลก Velo-City 2019

เรื่อง : อัจจิมา มีพริ้ง

บทความจากสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ได้รับคัดเลือกให้ร่วมนำเสนอในการประชุมจักรยานโลก หรือ Velo-City 2019 ที่เมืองดับลิน ประเทศไอร์แลนด์ จัดขึ้นระหว่างวันที่ 25-28 มิถุนายน 2019 ที่ผ่านมา

โดยปีนี้มีธีมงานว่าด้วยเรื่องจักรยานเพื่อผู้คนทุกกลุ่มวัย “CYCLING FOR THE AGES” ผู้ร่วมการประชุมเป็นตัวแทนจากหลายๆ ประเทศ ได้มีส่วนสำคัญ คือ การนำเสนอตัวอย่างผลงานวิจัย-งานเชิงปฏิบัติการที่เกิดขึ้นที่เกิผลสำเร็จจากหลายเมือง มานำเสนอหลักคิด ตัวอย่างกิจกรรม วิธีการดำเนินงาน

ผลงานของสถาบันฯ ที่ได้รับการคัดเลือกให้นำเสนอในการประชุมครั้งนี้คือเรื่อง “7 รูปแบบการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้นในชุมชน” (7 Wonders for Promoting Cycling Community) ประกอบด้วย

1. จักรยาน รักษ์โลก
2. คบเด็ก(ปั่น)จักรยาน
3. คุณหมอชวนปั่น
4. สร้างสุขสังคมสูงวัย ด้วยจักรยาน
5. มาตราการสร้างแรงจูงใจให้คนใช้จักรยานในชุมชน
6. จักรยาน เครื่องมือจัดการท่องเที่ยวชุมชน
7. จักรยาน เครื่องมือบูรณาการงานท้องถิ่น

นอกจากนั้นยังมีการแสดงนิทรรศการสะท้อนวิถีในปัจจุบันที่นวัตกรรมจักรยานเชื่อมโยงกับเทคโนโลยีอย่างแยกกันไม่ได้

7 รูปแบบการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้นในชุมชน ตอบโจทย์เวทีระดับโลกอย่างงาน Velo City เพราะความน่าสนใจอยู่ที่กระบวนการก่อนที่จะสรุปออกมาเป็น 7 รูปแบบนี้ได้ผ่านการทำงานวิจัยเชิงปฏิบัติการของสถาบันฯ ภายใต้โครงการชุมชนจักรยานในปี 2561 ที่ผ่านมาอย่างเข้มข้น ซึ่งพอจะสรุปประเด็นสำคัญที่ทำให้บทความได้รับการคัดเลือกสู่เวทีระดับโลก คือ



1. **เป็นรูปธรรม** ผ่านประสบการณ์จริงของคนในชุมชน (ลงมือทำเอง) โดยมีเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ เป็นที่ปรึกษา ร่วมกันพัฒนาสังเคราะห์ สรุปปัจจัย ปัญหาอุปสรรค ทดลองทำปรับแก้ ปรับปรุงจนสำเร็จ

2. **มีความเป็นสากล** เพราะในการทำงานระดับโลก ล้วนใช้งานวิจัยสนับสนุนแผนปฏิบัติการ เพื่อได้รับการยอมรับในสิ่งที่พิสูจน์เชิงประจักษ์ได้ มีการวัดผลที่ชัดเจน มีข้อสรุปและข้อเสนอแนะอย่างเป็นระบบระเบียบ

3. **เป็นความร่วมมือกันของแกนนำคนสำคัญในทุกๆ ส่วน** ตั้งแต่ระดับเมือง ระดับนโยบาย ระดับชุมชน ไปจนถึงสมาชิกในชุมชน เช่น เด็ก ผู้สูงอายุ คนในทุกเศรษฐกิจฐานะ ที่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมได้

4. **เป็นต้นแบบการทำงานให้ประสบความสำเร็จ** ภายใต้ข้อจำกัด เช่น เวลา งบประมาณ แต่สามารถวัดผลลัพธ์ได้

โดยมีสมาชิกในหลายๆ ประเทศให้ความสนใจกับการนำเสนอของเราในครั้งนี้ เช่น ประเทศในแถบลาตินอเมริกา เพราะมองว่ามีบริบทใกล้เคียงกันหลายๆ อย่างสามารถนำไปปรับใช้ได้ ซึ่งนับว่าเป็นอีกก้าวสำคัญของการทำให้เรื่องการเดินและการจักรยานของประเทศไทย ภายใต้การทำงานของสถาบันฯ ได้มีโอกาสแสดงวิสัยทัศน์ แนวคิด ความสนใจ มุมมอง วิธีการ และเห็นถึงความพยายามของประเทศไทยในการผลักดันสิ่งที่เป็นกระแสโลกอย่างมุ่งมั่น ตั้งใจ ไม่ต่างจากประเทศอื่นๆ ทั่วโลกเช่นกัน 🌍🚲

ลดภาษี สร้างแรงจูงใจ ใช้จักรยาน ที่เกาะสมุย

นักวิจัยได้ศึกษาความเป็นไปได้
ในการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์
เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานไปทำงาน
กรณีศึกษาอำเภอเกาะสมุย
จังหวัดสุราษฎร์ธานี

กลุ่มเป้าหมาย
อายุ 15-60 ปีขึ้นไป

ปัจจัยเชิงนโยบายที่มีผลต่อ
การตัดสินใจหันมาใช้จักรยาน

แรงจูงใจ
ด้านการลดหย่อน
ภาษีรายได้
บุคคลธรรมดา

การได้รับความสะดวก
จากที่ทำงาน
การได้รับโบนัส

การมีช่องทาง
การเดินทางที่เหมาะสม
การมีบริการให้ยืม
หรือเช่าจักรยาน

ราคาซื้อเพลิง
ของยานพาหนะ
ชนิดอื่น

การที่ภาษีประจำปี
ของยานพาหนะ
ชนิดอื่นเพิ่มขึ้น

มนัส ศรีประยะ เพ็ญพงษ์(2561). ความเป็นไปได้ในการใช้เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานไปทำงาน กรณีศึกษาอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี [บทคัดย่อ]. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 6 : Bike & Walk to Public Transport Connection. สถาบันการเดินและการจักรยานไทย, 111.

ชุดต้นแบบมอเตอร์ช่วยปั่นสำหรับผู้สูงอายุ

ศูนย์วิจัยพัฒนานวัตกรรมยานยนต์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี ได้คิดค้นสร้างชุดอุปกรณ์มอเตอร์ช่วยปั่นสำหรับผู้สูงอายุ เพื่อนำไปติดตั้งเป็นตัวช่วยขับเคลื่อนจักรยาน สามารถเปลี่ยนจักรยานธรรมดาให้เป็นจักรยานไฟฟ้าได้

เนื่องจากการปั่นจักรยานเป็นการออกกำลังกายที่ได้รับความนิยมในผู้สูงอายุ แต่ผู้สูงอายุมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถออกกำลังกายได้ระยะเวลานานหรือไม่สามารถใช้กำลังมากได้ เมื่อขี่จักรยานอาจเกิดความเมื่อยล้าและเสี่ยงต่อการเกิดอันตราย ดังนั้นการติดตั้งอุปกรณ์มอเตอร์ช่วยปั่น เพื่อช่วยลดความเหนื่อยล้าจากการปั่นจักรยาน ช่วยให้ผู้สูงอายุสามารถใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกายได้อย่างสะดวกมากขึ้น

โดยชุดอุปกรณ์นี้สามารถช่วยปั่นจักรยานได้ 2 แบบ โดยใช้ช่วยผ่อนแรงในขณะปั่นบางส่วน หรือใช้งานเป็นตัวขับเคลื่อนเหมือนจักรยานไฟฟ้าเลยก็ได้ ชุดอุปกรณ์นี้ออกแบบให้ติดตั้งได้ง่าย สะดวกในการใช้งาน มีน้ำหนักเบา และราคาถูก



อนันต์ชัย อยู่แก้ว, สิทธิเดช ประโยชน์ และธนวัฒน์ สุวนานนท์ (2561). การพัฒนาต่อยอดชุดต้นแบบมอเตอร์ช่วยขับเคลื่อนสำหรับผู้สูงอายุรุ่นที่ 3 [บทคัดย่อ]. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 6 : Bike & Walk to Public Transport Connection. สถาบันการเดินและการจักรยานไทย, 41.



สร้างวัฒนธรรมใหม่วิถีเดินปั่น เพิ่ม PA ลด SB



องค์การอนามัยโลก
(WHO)

กำลังชวนคนทั่วโลก
ให้ลุกขึ้นมาเปลี่ยนแปลงตัวเอง

ลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง

(SB -
Sedentary
Behavior)

หันมาออกกำลังกาย

(PA -
Physical
Activity)



ขยับเขยื้อน
เคลื่อนไหวร่างกาย
ให้มากขึ้น

อย่างน้อย
150
นาที/สัปดาห์

ถ้าออกกำลังกาย
อย่างหนัก

ไม่ต่ำกว่า
75
นาที/สัปดาห์



นี่คือกุญแจสำคัญ
สู่การมีสุขภาพ
มีร่างกายแข็งแรง
มีภูมิคุ้มกันที่ดี
สุขภาพจิตดี
และลดความเสี่ยง
จากโรคภัยต่างๆ
อย่างได้ผลชะงัดที่สุด

เวลาไม่ใช่อุปสรรค

หลายคนเห็นจำนวนตัวเลขเวลาที่ WHO แนะนำแบบนี้แล้วเริ่มรู้สึกกดดัน แถมยังรู้สึกผิดที่ไม่สามารถไปออกกำลังกายจริงจังได้อย่างต่อเนื่องจนครบเวลา ซึ่งความจริงแล้วการเพิ่มกิจกรรมทางกายหมายถึง การเคลื่อนไหวร่างกายให้มากขึ้น สามารถทำได้เลยในชีวิตประจำวัน เป็นเรื่อง que ทุกคนทำได้โดยการสร้างวัฒนธรรมการดำเนินชีวิตให้เป็นคนแอ็กทีฟอยู่เสมอ

สร้างวัฒนธรรมเดินขึ้น

กิจกรรมการเดินและการปั่นจักรยานในแต่ละวันเหมาะสมที่สุดในการเพิ่มกิจกรรมทางกาย เพียงแค่ใส่ใจลองเดินให้มากขึ้นอีกนิด ปั่นจักรยานออกไปซื้อของปากซอยบ้าง เรื่องเล็กๆ น้อยๆ ในชีวิตประจำวันเหล่านี้สามารถทำให้สุขภาพดีขึ้นได้อย่างอัศจรรย์ทีเดียว เพียงเปลี่ยนความคิดความเชื่อที่ว่า เราไม่มีเวลาไปออกกำลังกายแล้วหันมาสร้างให้วิถีเดินและปั่นให้กลายเป็นวัฒนธรรมที่ทุกคนทำได้อย่างเป็นหนึ่งเดียวกับวิถีชีวิต

5 วิธีเดินได้มากขึ้นระหว่างวัน

การเดินทำได้เลยโดยไม่มีอุปสรรคเรื่องเวลามาขัดขวาง ลองใช้เทคนิคเล็กๆ น้อยๆ ที่เหมาะสมกับวิถีชีวิตในแต่ละวัน แล้วค่อยๆ เพิ่มการเดินในชีวิตประจำวันให้มากขึ้นทุกวัน



ตื่นเช้าขึ้น 15 นาที

ตั้งนาฬิกาปลุกให้เร็วขึ้นอีก 15 นาที เพื่อจะได้มีเวลาออกเดินไปขึ้นรถ หรือมีเวลาเล็กน้อยเดินออกกำลังกายเบาๆ ก่อนทำกิจวัตรประจำวันอื่นๆ



เดินแทนขึ้นมอเตอร์ไซค์รับจ้าง

เมื่อเวลามากขึ้นอีกสักหน่อย ลองเดินจากป้ายรถเมล์หรือสถานีรถไฟไปถึงที่ทำงาน แทนการใช้บริการรถรับจ้าง การเดินตอนเช้ายังช่วยให้สมองกระปรี้กระเปร่าพร้อมทำงาน



ตั้งนาฬิกาให้ลุกเดินทุก 2 ชั่วโมง

รู้ไหมว่าการนั่งทำงานต่อเนื่องยาวนานหลายชั่วโมงส่งผลเสียต่อร่างกายอย่างมาก และโรคออฟฟิศซินโดรมที่แสนทรมานจะถามหาเอาวิธีแก้ไขที่ง่ายที่สุดคือลุกขึ้นออกไปเดินยืดเส้นยืดสายสัก 5-10 นาที ทุก 2 ชั่วโมง จะช่วยให้ร่างกายสดชื่นตื่นตัวมากยิ่งขึ้นในแต่ละวัน

เดินขึ้นบันไดแทนลิฟต์

การขึ้นบันไดประมาณ 15 นาที จะมีการเผาผลาญพลังงานถึง 150 แคลอรีต่อครั้งเลยทีเดียว และยังช่วยให้หัวใจแข็งแรง เสริมสร้างกล้ามเนื้อขา ลองเริ่มเดินขึ้นบันไดให้ติดเป็นนิสัย แล้วจะรู้ว่าช่วงขาที่กระชับแข็งแรงนั้นดีต่อใจจริงๆ



App นับก้าว

อีกหนึ่งเทคนิคที่ได้ผลสำหรับหลายคนมาแล้ว ลองดาวน์โหลดแอปพลิเคชันนับก้าวเดินที่ตอนนี้มีมากมายให้เลือกใช้มาไว้ในโทรศัพท์มือถือ การได้เห็นตัวเลขก้าวเดินของตนเองแบบเรียลไทม์ช่วยให้มีแรงบันดาลใจในการเดินอย่างสนุกสนานมากยิ่งขึ้น 🏃👣

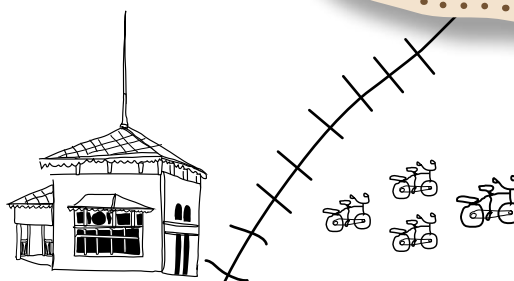
ท่องบางปะอิน... เที่ยววิถีชาวนาคลองจิก

ชุมชนท่องเที่ยวตำบลคลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
ชุมชนที่แวดล้อมด้วยสถานที่ท่องเที่ยวอันมีชื่อเสียงใน อ.บางปะอิน
ได้จัดการท่องเที่ยววิถีชาวนา พัฒนาเส้นทางท่องเที่ยวภายในชุมชน
เชื่อมโยงสู่สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในพื้นที่



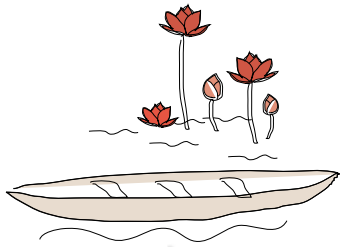
เส้นทางท่องเที่ยววิถีชาวนาคลองจิก

เริ่มจากสถานีรถไฟบางปะอินไปสิ้นสุดที่
พระราชวังบางปะอิน ผ่านเข้าไปในชุมชนคลองจิก
เรียนรู้วิถีชาวนา ชมบรรยากาศท้องทุ่งนาแห่ง
ภาคกลาง และวิถีชีวิตชาวบ้านริมคลองจิก



สถานีรถไฟบางปะอิน พลัฒ์พลาที่ประทับ ร.5

นักท่องเที่ยวสามารถนั่งรถไฟจากหัวลำโพงมาลงที่สถานีบางปะอิน
ชมสถานีรถไฟและพลัฒ์พลาที่ประทับ ร.5 อันแสนคลาสสิก พลัฒ์พลาที่
ประทับเป็นอาคารตกแต่งด้วยไม้ฉลุ และกระจกสีแบบยุโรป รัชกาลที่ 5
โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพลัฒ์พลาขึ้นเพื่อเป็นที่ประทับรอรถไฟ ระหว่างเสด็จ
พระราชดำเนินแปรพระราชฐานมาประทับที่พระราชวังบางปะอิน



ทุ่งบัวแดง

ทุ่งบัวแดงสวยงามตระการตา มีให้ชมช่วงเดือนตุลาคม-มีนาคม มีเรือให้พายเล่น ดอกบัวแดงจะสวยงามที่สุดช่วงเวลา 06.00-11.00 น.



ศูนย์เรียนรู้บ้านสวนขวัญ

ชมฟาร์มเห็ดหลากหลาย สัมผัสวิถีการเลี้ยงควาย และการอนุรักษ์ควายไทยในแนวคิด “หยุดกินทุ่ง”



บ้านเรือนไทยคุณย่า

บ้านเรือนไทยอายุกว่า 100 ปี สถาปัตยกรรมบ้านเรือนไทยประยุกต์ อันทรงคุณค่าแห่งชุมชนคลองจิก

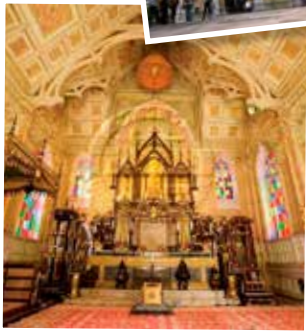


วัดวิเวกาวายพิด

วัดเก่าแก่เดิมชื่อวัดช่องลม สร้างตั้งแต่ พ.ศ.2400 ปูชนียสถานสำคัญภายในวัดคือ พระสถูปซึ่งรัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานทรัพย์ ส่วนพระองค์อุดหนุนการก่อสร้าง และพระราชทานนามว่า ราชนิกิตเจดีย์

วัดนิเวศธรรมประวัติ

วัดเก่าแก่สมัยรัชกาลที่ 5 เป็นวัดไทยที่โดดเด่นด้วยพระอุโบสถรูปแบบสถาปัตยกรรมโกธิค คล้ายโบสถ์คริสต์ของยุโรป ประดับงานกระจกสี เหนือช่องหน้าต่างมีความงดงามแปลกตา วัดตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามพระราชวังบางปะอิน บนพื้นที่ของเกาะกลางน้ำ การเดินทางต้องนั่งกระเช้าไฟฟ้า ลอยน้ำเพื่อข้ามแม่น้ำไปยังตัววัด



พระราชวังบางปะอิน

พระราชวังสร้างในสมัยพระเจ้าปราสาททอง ได้รับการบูรณะฟื้นฟูในสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระที่นั่งต่างๆ เรือนแถวสำหรับฝ่ายใน พลับพลาริมน้ำ ภายในมีพิพิธภัณฑ์จัดแสดงประวัติศาสตร์ความเป็นมาของพระราชวังบางปะอิน ศิลปกรรม ศิลปวัตถุ และสถาปัตยกรรมพระราชนิยม



เส้นทางท่องเที่ยวสายนี้เหมาะมาท่องเที่ยวบ้านจักรยาน โดยสามารถนั่งรถไฟมาลงสถานี บางปะอินแล้วเริ่มปั่นก็ได้ ใครมีเวลามาก อาจปั่นยาวมาจากกรุงเทพฯ ส่วนใครไม่ถนัดปั่นจักรยานอาจนั่งรถไฟแล้วมาต่อขนส่งมวลชนต่างๆ หรือขับรถมาเที่ยวด้วยตนเองก็สะดวกสบาย

สนใจรายละเอียดการท่องเที่ยว:

คุณแขก วรวรรณ์ โทร. 08 1828 6192
คุณขวัญ ธัญยธรณ์ โทร. 08 1355 6195
Facebook: บ้านคลองจิก



Bike Sharing

จักรยานปันกันใช้ในสำนักงาน
เอื้อหนุ่มสาวออฟฟิศเดินทางมากขึ้น



สถาบันการเดินและการจักรยานไทยได้ศึกษาพฤติกรรมการใช้จักรยานของคณาจารย์ “โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้ซ่า” เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาระบบจักรยานปันกันใช้ (Bike Sharing) ในชุมชนหรือพื้นที่เป้าหมายให้สะดวกรวดเร็วในการใช้งาน รวมถึงสร้างการรับรู้ กระตุ้นความสนใจ และสร้างแรงจูงใจในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น ผ่านระบบจักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้) ในสถานที่ทำงาน

กระตุ้นคนทำงานปั่นจักรยานระหว่างวัน

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมกระตุ้นความสนใจกลุ่มเป้าหมาย รวมถึงนำไปขยายผลต่อยอดต่อไป

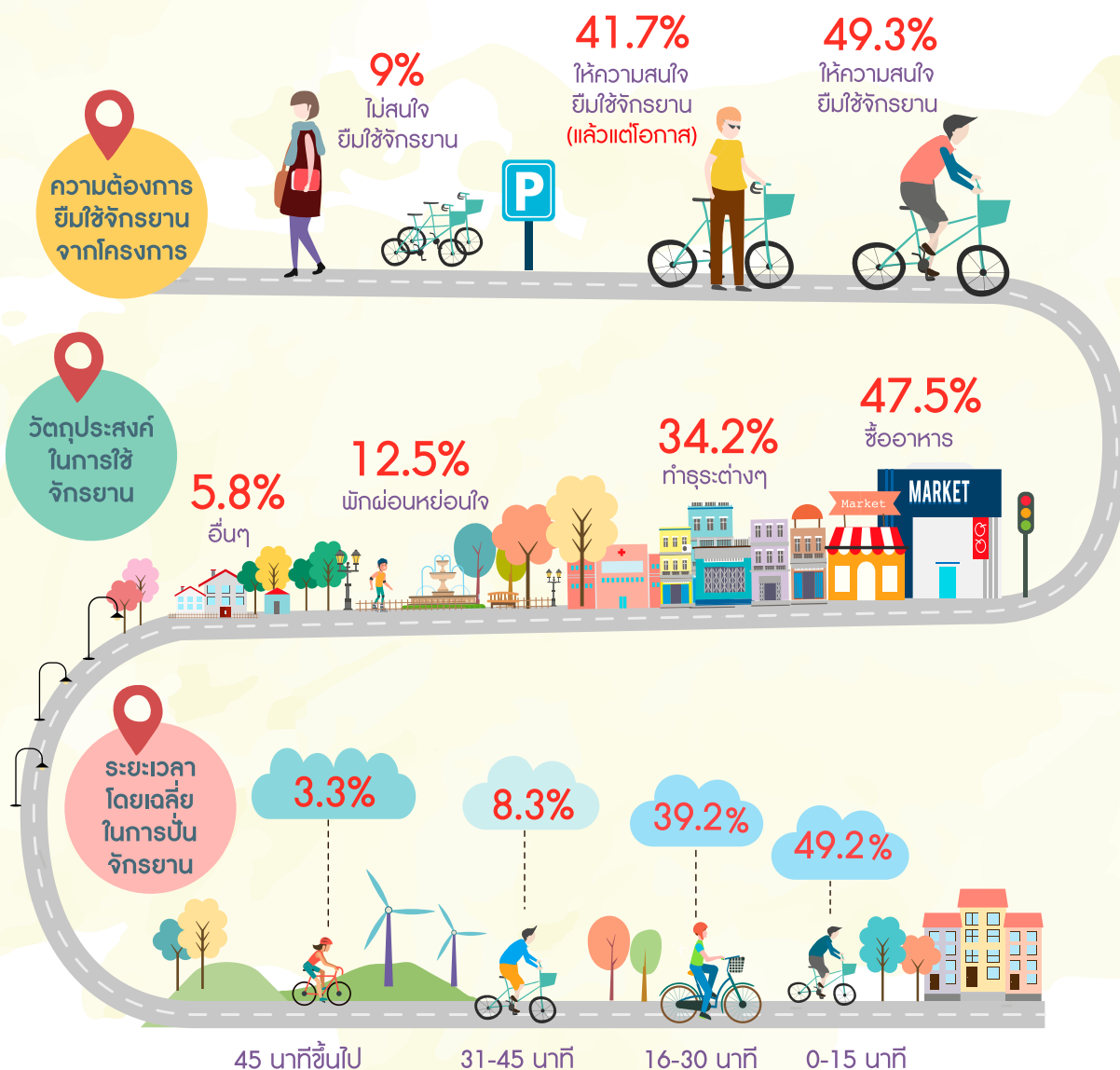
1. เพื่อศึกษารูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้) ในพื้นที่เป้าหมาย และพัฒนาระบบจักรยานปันกันใช้ (Bike Sharing)
2. เพื่อให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น
3. เพื่อสร้างการรับรู้ให้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป้าหมายตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม ใส่ใจสุขภาพ และสามารถใช้บริการจักรยานได้อย่างปลอดภัยและยั่งยืน

แนวคิดจากไต้หวัน

จักรยานปันกันใช้ (ยืมใช้) ได้แรงบันดาลใจจากระบบจักรยาน U-bike ของประเทศไต้หวัน ซึ่งได้ทดลองนำจักรยานมาให้ประชาชนยืมใช้ตั้งแต่ปี 2552 โดยเริ่มจากมีสถานีให้ยืมจักรยานเพียง 11 สถานี และมีจักรยานให้บริการเพียง 500 คัน จนถึงปี 2555 มีสถานีให้ยืมจักรยานเพิ่มเป็น 196 สถานี และมีจักรยานให้บริการ 6,406 คัน และวางแผนไว้ในปี 2561 จะมีสถานีให้ยืมจักรยาน 400 สถานี และมีจักรยานให้บริการ 12,000 คัน จากสถิติพบว่าประชาชนมีแนวโน้มในการยืมใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น และมีอัตราการยืมใช้จักรยานที่สูงมาก โดยจักรยาน 1 คัน มีประชาชนยืมใช้สูงสุดถึง 10.8 ครั้งต่อวัน



ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม - 31 ธันวาคม 2561 ระยะเวลา 6 เดือน ได้ศึกษาพฤติกรรมหรือรูปแบบการสัญจรด้วยการเดินเท้าและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคน ที่ทำงานหรืออาศัยในพื้นที่อาคารสำนักงาน 3 (อาคารสำนักงานให้เช่า 33 Space) ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มเป้าหมาย 91% ให้ความสนใจ และในจำนวนนี้มี 49.3 % สนใจและมีความต้องการยืมใช้จักรยาน และกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการใช้จักรยาน 47.5 % มีวัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานออกไปซื้ออาหารระหว่างวัน ซึ่งโครงการนี้หากขยายผลต่อไปได้อีกก็นับว่าเป็นการส่งเสริมให้พนักงาน ชุมชนรอบข้างเลือกเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยาน เพิ่ม PA (กิจกรรมทางกาย) ลด SB (พฤติกรรมเนือยนิ่ง) สนับสนุนให้เกิดสุขภาพะได้อีกทางหนึ่ง



ผลสำรวจจาก “โครงการศึกษาวิจัยเชิงปฏิบัติการรูปแบบที่เหมาะสมต่อการสนับสนุนการใช้อจักรยานบันกัันใช้กรณีศึกษาอาคารสำนักงานให้เช่า” โดยสถาบันการเดินและการจักรยานไทย



Showcase 4 ชุมชนจักรยานตัวอย่าง

ภายใต้ผลงานวิจัย

“7 รูปแบบการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้นในชุมชน”

จากการดำเนินโครงการอย่างต่อเนื่อง โครงการชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ปีที่ 3 ได้ถอดบทเรียนการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของชุมชนไทย จาก 60 ชุมชน ใน 34 จังหวัดทั่วประเทศ นำไปสู่เครื่องมือที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริง ภายใต้กระบวนการงานวิจัยเชิงปฏิบัติการของสถาบันฯ ซึ่งจากกระบวนการดังกล่าว ทำให้พบศักยภาพของชุมชนจักรยานในหลายมิติ ซึ่งได้แบ่งออกเป็น 7 รูปแบบโมเดลตัวอย่างที่ส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนได้จนเกิดความสำเร็จ

7 รูปแบบ ส่งเสริมจักรยาน ในชุมชน

1. จักรยานรักย์โลก
2. คบเด็กปั่นจักรยาน
3. กุหลาบหวานปั่น
4. สร้างสุขสังคมผู้สูงวัยด้วยจักรยาน
5. มาตรการสร้างแรงจูงใจใช้จักรยานในชุมชน
6. จักรยานจัดการท่องเที่ยวชุมชน
7. จักรยานเครื่องมือบูรณาการงานพัฒนาท้องถิ่น



โดยแต่ละรูปแบบเป็นการใช้ทุนที่มีอยู่ในชุมชนเพื่อต่อยอดสู่การสร้างระบบส่งเสริมที่ตอบโจทย์ความต้องการของคนแต่ละกลุ่ม รวมถึงเป็นเครื่องมือช่วยสร้างการพัฒนาท้องถิ่นได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยในฉบับนี้เลือก 4 ชุมชน ใน 4 รูปแบบมานำเสนอให้ชมเป็นตัวอย่างกันก่อน



จักรยานรักย์โลก

ชุมชนจักรยานโรงเรียนอนุบาลกับสะเท็ก
อ.กับสะเท็ก จ.ประจวบคีรีขันธ์

นักเรียนปั่นช่วยโลกลดขยะ

- จากความรู้ในห้องเรียน สู่การปั่นอย่างมั่นใจในชุมชน
- ครูให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรในห้องเรียน
- จัดสภาพแวดล้อมภายในโรงเรียนให้เอื้อในการฝึกปั่นจักรยานของเด็กๆ
- ฝึกทักษะการใช้จักรยาน เตรียมความพร้อมเด็กก่อนออกไปปั่นนอกโรงเรียน
- บูรณาการกับโครงการ “ชุมชนปลอดถังขยะ” เด็กๆ ปั่นออกไปร่วมกิจกรรมเก็บขยะในชุมชน
- ผู้ปกครองมั่นใจให้ลูกหลานปั่นจักรยานในชุมชน



คุณหมอชวนปั่น

ชุมชนจักรยานหนองกระดัง อ.ศรีมัส จ.สุโขทัย

ทำตัวอย่างให้ดูดีกว่าบอกให้ทำ

- สร้างกลุ่มนำร่อง กลุ่ม อสม. ใช้จักรยานออกปฏิบัติการกิจด้านสุขภาพในชุมชน
- ประสานความร่วมมือระหว่าง อบต. และ รพ.สต. ภายใต้ “โครงการปั่นปั่นสุขภาพตำบลหนองกระดังจักรยานเพื่อสุขภาพ”
- สร้างกระแสจักรยาน ผู้นำท้องถิ่นออกมาปั่นในชีวิตประจำวัน เป็นแบบอย่างให้คนทำตาม
- แคนนำชุมชนออกมาปั่นร่วมกันสัปดาห์ละ 1 วัน
- บันทึกผลสถิติค่าการเปลี่ยนแปลงด้านสุขภาพที่ดีขึ้น นำเสนอให้คนในชุมชนรับรู้ประโยชน์ของการปั่นจักรยาน

มาตรการสร้างแรงจูงใจใช้จักรยานในชุมชน

ชุมชนจักรยาน ต.คลองจิก เพื่อสุขภาพ: 2018 อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา

สร้างระบบส่งเสริมทุกภาคส่วนเต็มรูปแบบ

- จัดกิจกรรมเยาวชนที่จักรยานเรียนรู้ชุมชน
- เครือข่ายกลุ่มผู้เกี่ยวข้องในชุมชนพูดคุยปัญหาที่ไม่เอื้อให้ใช้จักรยาน
- กำหนดความปลอดภัยการใช้จักรยานของกลุ่มนักเรียน
- การจัดเส้นทางที่มีการใช้จักรยานเพื่อเชื่อมชุมชนกับโรงเรียน
- ส่งเสริมการใช้ถนนที่ปลอดภัยร่วมกับยานยนต์อื่นๆ ปรับปรุงกฎเกณฑ์กติกาการใช้ถนนร่วมกัน
- ปรับปรุงสภาพถนน เส้นทางจักรยานที่ใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน
- ทำความร่วมมือบันทึกข้อตกลง (MOU) ส่งเสริมการใช้จักรยานหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่
- ยกกระตือรือร้นเที่ยวชุมชนด้วยรถไฟเชื่อมต่อกับจักรยานจากสถานีรถไฟบางปะอินสู่ชุมชน



จักรยานเครื่องมือบูรณาการงานพัฒนาท้องถิ่น

ชุมชนจักรยานบ้านน้ำร้อน อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์

มีแรงจูงใจกระตุ้นให้ปั่นทั้งชุมชน

- ใช้จักรยานเข้าไปเสริมในงานพัฒนาท้องถิ่นยกระดับงานให้ดีขึ้น
- สร้างแรงจูงใจให้คนทุกเพศทุกวัยมาใช้จักรยานในการกิจชีวิตประจำวัน
- กิจกรรมสมุดบันทึกความดี สะสมแต้มคุณค่าเมื่อทำสิ่งที่มีประโยชน์ต่อชุมชน จักรยานก็เป็นหนึ่งในความดี
- กิจกรรมเหนื่อยละสิบบาท ใครมาขี่ใช้จักรยานของชุมชน สมทบทุนครั้งละ 10 บาท
- ส่งเสริมการปั่นจักรยานเที่ยวชุมชนและการออกกำลังเชิงนันทนาการ
- รพ.สต.บ้านทุ่งขี้ต่าย และ อสม. ใช้จักรยานทำกิจกรรมเยี่ยมผู้ป่วยและผู้สูงอายุเป็นประจำ
- ในวันหยุดรวมตัวใช้จักรยานทำภารกิจอาสาต่างๆ สร้างคุณค่าต่อชุมชน

รายละเอียดและแนวทางปฏิบัติตามนโยบายหลักของรัฐบาล เรื่องการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัด ในพื้นที่เขตเมืองให้ประสบความสำเร็จ

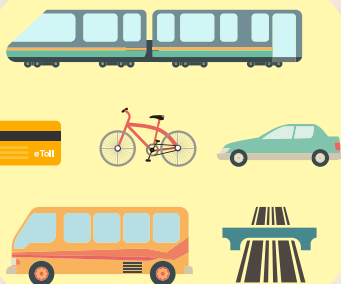
เรื่อง : นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ ประธานมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
(Thailand Walking and Cycling Institute Foundation)

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 25 กรกฎาคม 2562 ประชาชนคนไทยได้รับทราบนโยบายของคณะรัฐมนตรี โดย พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีที่ได้แถลงต่อรัฐสภาไปแล้วนั้น ในฐานะประชาชนคนไทยคนหนึ่งที่มีประสบการณ์ด้านการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองมาบ้างจึงขอวิพากษ์วิจารณ์ รวมทั้งข้อเสนอแนะแนวทางปฏิบัติบางประการที่อาจจะเป็นประโยชน์ เพื่อให้นโยบายดังกล่าวเกิดประสพความสำเร็จตามเป้าหมายอย่างแท้จริง

นโยบายข้อ 5.6 พัฒนา
สาธารณูปโภคพื้นฐาน
5.6.2 แก้ไขปัญหาจราจร
ติดขัดในเขตเมือง
โดยมีแนวทางดำเนินการ
รวม 5 ประเด็นดังนี้

ประเด็นแรก การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่โดยเฉพาะเมืองหลักในภูมิภาค ตามแนวทางนี้สังคมและรัฐบาลเริ่มเข้าใจแล้วว่าการแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดในเขตเมืองไม่ว่าในเขต กทม. ปริมณฑล หรือเมืองหลักในภูมิภาคต้องให้ความสำคัญระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ เพราะในช่วงที่ผ่านมาให้ความสำคัญกับการก่อสร้างถนน ขยายถนน สร้างสะพานข้ามทางแยก ทางลอดและอื่นๆ จนรับรู้ว่าจะไม่สามารถแก้ไขปัญหการจราจรได้อย่างยั่งยืนด้วยข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่ก่อสร้างถนน ปัญหาการเวนคืนที่ดิน และงบประมาณในการลงทุน การลงทุนในระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีความเหมาะสมกับเมืองมากที่สุด ซึ่งมีหลายรูปแบบทั้งระบบรถไฟฟ้าขนาดใหญ่ (Mass Rapid Transit: MRT) ขนาครอง (Light Rail Transit: LRT) ระบบรถราง (Tram) ระบบรถเมล์ที่มีช่องทางพิเศษ (Bus Rapid Transit: BRT) หรือกำหนดให้มีช่องทางเฉพาะรถประจำทาง Bus Lane ซึ่งขึ้นกับความสามารถการลงทุนในแต่ละระบบ ความสามารถในการจ่ายค่าโดยสารของประชาชน และอื่นๆ

โดยหลักการที่จะทำให้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมีประสิทธิภาพคือ การจัดให้มีช่องทางเดินพิเศษเฉพาะ เพื่อให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วและตรงต่อเวลามากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล แต่การดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องลดช่องทางจราจรลง หรือก่อสร้างเป็นทางเฉพาะยกระดับเหนือพื้นดิน ซึ่งมีการลงทุนสูงมาก การเปลี่ยนช่องทางจราจรไปใช้เฉพาะรถขนส่งมวลชนสาธารณะ ผู้รับผิดชอบงานด้านจราจร หน่วยงานเจ้าของพื้นที่รวมทั้งผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปจะต้องต้านแนวทางดังกล่าวเป็นอย่างมาก จึงจำเป็นต้องมีการตัดสินใจจากฝ่ายนโยบายที่ชัดเจนว่าภายหลังจากการศึกษาตามความเหมาะสมระบบขนส่งสาธารณะประเภทใดเหมาะสมกับเมืองนั้นมากที่สุด นอกจากนี้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นระบบที่ไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารจากต้นทางไปถึงปลายทางได้ทุกราย (Door to Door Services) เช่นเดียวกับระบบรถยนต์ส่วนบุคคล จึงจำเป็นต้องมีระบบอื่นเข้ามารองรับตั้งแต่ต้นทางและปลายทางของการเดินทาง (First Mile / Last Mile) ซึ่งจะส่งเสริมความสะดวกของผู้โดยสารให้การใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น นอกจากนี้ราคาค่าใช้จ่ยในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต้องมีราคาถูกกว่าเพื่อจูงใจให้มีการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นปัญหาด้านตของการจราจรติดขัดอย่างแท้จริง





ประเด็นที่สอง การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุมสั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง ซึ่งนโยบายนี้อาจย้อนแย้งในทางปฏิบัติเป็นอย่างมาก ในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามศูนย์ควบคุมและหรือทางแยกยังใช้การตัดสินใจแก้ปัญหาโดยคนซึ่งดูแลแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ที่รับผิดชอบเท่านั้น ปัจจุบันมีเทคโนโลยีสมัยใหม่มากมายที่ใช้ในการควบคุมการจราจรในภาพรวม ทั้งระบบการควบคุมจราจรเป็นพื้นที่ (Area Traffic Control : ATC) ระบบกล้องโทรทัศน์ (CCTV) ที่สามารถคำนวณหาเวลาที่เหมาะสมในการปล่อยสัญญาณไฟจราจรแต่ละทางแยกแต่ละทิศทาง เพื่อให้การจราจรคล่องตัวมากที่สุด ได้มีการลงทุนโดยหน่วยงาน เช่น กทม.หรือที่เทศบาลนครเชียงใหม่ไปแล้ว แต่ระบบเหล่านี้ไม่สามารถทำงานได้ตามที่ออกแบบไว้ตั้งแต่เริ่มต้นเพราะขาดความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจและผู้ใช้ถนน

หลักการในการควบคุมการจราจรต้องมีการศึกษาถึงความต้องการการเดินทางจากจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดในการเดินทาง (Original and Destination : OD) โดยรวมปริมาณการจราจรที่เข้าสู่ทางแยกในแต่ละแห่งแต่ละเวลาและนำมาคำนวณ ออกแบบ กำหนดเวลา ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรในแยกนั้นๆ หรือพื้นที่นั้นๆ โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจคอยควบคุมผู้ใช้รถยนต์ให้ปฏิบัติตามที่ได้ออกแบบไว้ เช่น ไม่จอดรยยนต์กีดขวางบริเวณทางแยกที่ไม่สามารถผ่านได้ การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การจอดรยยนต์กีดขวางทางแยกทำให้เกิดขบวนรถยนต์อื่นที่จะเข้า-ออกทางแยก ซึ่งเป็นเงื่อนไขสำคัญของระบบการใช้เทคโนโลยีในการควบคุมสั่งการและวางแผนการเดินทางอัตโนมัติ เพื่อให้การควบคุมการจราจรมีประสิทธิภาพสูงสุด



ประเด็นที่สาม เรื่องการกวดขันวินัยจราจรโดยนโยบายนี้ก็ย้อนแย้งในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจเช่นกัน โดยที่ผ่านมามีการกล่าวอ้างว่าขาดแคลนเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจร ซึ่งในทางปฏิบัติ การควบคุมวินัยจราจรสามารถนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนเจ้าหน้าที่หรือทดแทนได้ ไม่ว่าจะเป็นระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) หรือการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบางส่วนที่ไม่ใช่อำนาจตาม พรบ. จราจรทางบก และแบ่งรายได้จากค่าปรับ โดยหากมีการปล่อยให้ระบบควบคุมสั่งการจราจรที่ทางแยกหรือพื้นที่เป็นไปแบบอัตโนมัติตามประเด็นที่ผ่านมาแล้วก็จะเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกวดขันวินัยจราจรได้ดีกว่าการกวดสัญญาณไฟจราจรในผู้เช่นในปัจจุบัน การกวดขันวินัยจราจรจะต้องเป็นการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ผู้ใช้รถใช้ถนนก็จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทำให้มีวินัยการใช้รถใช้ถนนและส่งผลให้สภาพการจราจรดีขึ้น



ประเด็นที่สี่ การจัดระเบียบที่จอดรถโดยเฉพาะการจัดให้มีที่จอดรถใต้ดินและบนดินเพิ่มเติมทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งนโยบายนี้มีความสอดคล้องกับนโยบายหลักประเด็นแรกการพัฒนาาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเมืองเป็นอย่างมาก ตัวอย่างปัญหาการจราจรที่บริเวณสยาม บริเวณแยกราชประสงค์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนผ่านแต่ยังเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณดังกล่าวเป็นอย่างมาก เพราะภาคเอกชน (ศูนย์การค้าสยามพารากอน ศูนย์การค้าเซ็นทรัลเวิลด์) ได้ก่อสร้างที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลขนาดใหญ่เพื่ออำนวยความสะดวกลูกค้า ทำให้มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังพื้นที่แทนที่จะเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรเป็นวงกว้าง ตลอดแนวถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 1 ถนนราชดำริ ถนนพญาไท

สมาคมวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์(วสท.) ได้เคยเสนอแนะให้มีการลดพื้นที่ที่จอดรถยนต์ตาม พรบ.ควบคุมอาคารในรัศมี 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อลดความสะดวกและการเข้าถึงของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ปัจจุบัน กทม. ได้ออกข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครจำนวนที่จอดรถยนต์อาคารสาธารณะหรืออาคารที่อยู่อาศัยลงอีกร้อยละ 25 สำหรับอาคารที่ตั้งอยู่ในระยะ 500 เมตร โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า หรือ 800 เมตร โดยรอบสถานีร่วมในพื้นที่ย่านธุรกิจชั้นในที่ที่มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเข้าไปให้บริการ (www.prachachat.net/property/news-333412) ซึ่งเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองที่ถูกต้องและเหมาะสม เช่นเดียวกับเมืองใหญ่ๆ ในโลกก็จะมีมาตรการลดความสะดวกลดจำนวนพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตย่านเมืองชั้นใน หรือย่านธุรกิจ

นอกจากนี้ กทม. หน่วยงานท้องถิ่น รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้รับผิดชอบด้านการจราจรก็ยังไม่มีการเฝ้าระวังการห้ามจอดรถยนต์บนถนนสาธารณะ (On Street Parking) ที่ชัดเจน มีเพียงการห้ามจอดรถยนต์เป็นบางถนน บางเวลา บางวันเท่านั้น ส่งผลให้เจ้าของรถยนต์ยังสามารถหาถนนเพื่อจอดรถยนต์ได้หรือบางครั้งมีการกันพื้นที่ถนนเพื่อธุรกิจส่วนตัวของร้านค้าพาณิชย์ทั่วไป ทำให้เสียพื้นที่ถนนเพื่อการจราจรไป 2 ช่องจราจร หากมีการบังคับห้ามมีการจอดรถยนต์หรือจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะตลอด 24 ชั่วโมงในเขตพื้นที่ธุรกิจชั้นในอย่างจริงจังก็จะทำให้การจราจรมีความคล่องมากขึ้นมากกว่าร้อยละ 10 และเป็นการสนับสนุนเอกชนในการลงทุนก่อสร้างที่จอดรถยนต์นอกถนนสาธารณะ (Off Street Parking) ขนาดเล็กทางอ้อมอีกด้วย การดำเนินการตามแนวทางนี้อาจต้องใช้เวลาและการประชาสัมพันธ์โดยการเริ่มจากพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดก่อนและขยายพื้นที่ออกไปโดยรอบภายในเขตแนวถนนวงแหวนชั้นใน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดและมีระบบขนส่งมวลชนให้บริการแล้ว เป็นต้น



ประเด็นที่ห้า การพัฒนาทางเท้า ทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถรองรับความต้องการเดินทางเพื่อคนทั้งมวล(Universal Design) ต้องเรียนรู้ว่านโยบายเรื่องการเดินและการใช้จักรยาน (Non-Motorized Transport : NMT) เป็นหลักการในการเปลี่ยนเมืองให้เป็นเมืองของคนมากกว่าเมืองรถยนต์สุดคล่องและเหมาะสมในการแก้ไขปัญหาการจราจร ลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM 2.5) ในเขตเมืองมากที่สุด เพิ่มกิจกรรมทางกายของประชาชน (Physical Activity, PA)

ปัจจุบันประชาชนได้เข้ามาอยู่อาศัยในเมืองมากขึ้น จะเห็นได้จากจำนวนที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมมีจำนวนมากขึ้นทำให้ทางเท้าและทางจักรยานมีความจำเป็นในการเดินทางระยะสั้นไปต่อระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนหรือระบบขนส่งมวลชนอื่นในรัศมีการเดิน 1 กม. หรือ 3 กม.ด้วยการใช้จักรยาน (ใช้เวลาประมาณ 15 นาที) ของการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ (First Mile/Last Mile) โดยเฉพาะทางเท้า ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ผู้สูงอายุ และคนพิการสามารถใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันได้อย่างสะดวก ในการออกแบบ พัฒนาทางเท้าต้องคำนึงถึงกลุ่มคนเหล่านี้ ซึ่งจะมีจำนวนมากในอนาคต ต้องมีความร่วมมือในการเดินและใช้จักรยานด้วย เช่น การปลูกต้นไม้ตลอดแนวถนน เพื่อลดความร้อนและฝุ่นไอพิษจากรถยนต์

หากรัฐบาลต้องการส่งเสริมให้มีการเดินและใช้จักรยาน (NMT) ในเขตเมืองมากขึ้นควรที่จะมีมาตรการส่งเสริมต่างๆ นอกเหนือจากการพัฒนาทางเท้าหรือทางจักรยานเท่านั้น เช่น กำหนดให้หน่วยงานของรัฐและภาคเอกชนจัดให้มีที่จอดรถจักรยานในสถานที่ต่างๆ สถานีขนส่งมวลชนสาธารณะ อาคารสำนักงานใหญ่ๆ รวมทั้งจัดให้มีที่อาบน้ำ ตู้เก็บเสื้อผ้าและอื่นๆ สำหรับเจ้าหน้าที่หรือพนักงานเอกชนนั้นๆ แต่ความกังวลใจมากที่สุดของประชาชนเกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยาน คือความปลอดภัย ทั้งภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรและภัยจากอาชญากรรม ทั้งบนทางเท้าและบนถนนที่รัฐบาลและหน่วยที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสนใจสูงสุด เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในการเดินและใช้จักรยานให้มากขึ้น

บทสรุป การดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมืองตามนโยบายนี้ มิใช่เฉพาะการก่อสร้าง ปรับปรุง หรือการลงทุนระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ แต่อย่างใด จำเป็นต้องมีรายละเอียดในการบริหารจัดการด้านการจราจร (Traffic Management) ทั้งวิธีการและการดำเนินการบนถนนหรือพื้นที่ที่จะดำเนินการ งบประมาณ ความต่อเนื่องของมาตรการ และที่สำคัญที่สุดคือการทำความเข้าใจให้ทุกฝ่ายทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใช้กฎหมาย ประชาชน ผู้ใช้ถนนใช้รถยนต์ โดยเฉพาะภาคประชาสังคมที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้รับประโยชน์และเสียประโยชน์ต่อนโยบาย มาตรการ และวิธีการดังกล่าวเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงจำเป็นต้องมีหน่วยงานหลักเข้ามารับผิดชอบเต็ม มีอำนาจในการบริหารสั่งการ และตัดสินใจ (เช่น คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก) โดยมีข้อมูลทางวิชาการสนับสนุน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ไปยังผู้เกี่ยวข้อง เพื่อเกิดการทำงานร่วมกันแล้วนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเมืองก็จะประสบความสำเร็จอย่างแท้จริง





เดิน & จักรยานเชื่อมต่อด้านสาธารณะ เพิ่ม PA ลด SB เพื่อสุขภาพดีและชุมชนเมืองน่าอยู่

World Health Organization (WHO) ตั้งกับต้องกำหนดเป้าหมายให้มีการลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง (SB - Sedentary Behavior) เพิ่มกิจกรรมทางกาย (PA - Physical Activity) ให้มากขึ้น เพราะแนวโน้มผู้คนเจ็บป่วยจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs) มีสถิติสูงขึ้นมาก

เมื่อหันกลับมาดูแนวทางของสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ก็พบว่าบทบาทของสถาบันฯ ในการผลักดันเรื่องเดิน & จักรยานในทุกมิติเป็นแนวทางที่สอดคล้องกับเป้าหมายระดับโลกและตอกย้ำว่าคือกฎแห่งสำคัญสู่สุขภาพดี สังคมดี แล้วอะไรคือฟันเฟืองสำคัญที่จะทำให้ประเด็นสาธารณะนี้ มีแรงกระเพื่อมมากขึ้นและเป็นรูปธรรมขยายวงกว้างออกไปได้ มีบุคคล 3 ท่านที่มีประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดิน&การจักรยานร่วมให้มุมมองและตอบคำถามที่ว่านี้



เพิ่ม PA ลด SB สุขภาพดีขึ้นกันมีเมื่อเราเคลื่อนไหว

ดร.พ.ไพโรจน์ เสาน่วม ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ (สสส.) ในฐานะคนทำงานด้านการส่งเสริมสุขภาพโดยตรง วันนี้คุณหมอไพโรจน์จะมาอธิบายให้ชัดว่าทำไมเราต้องลุกขึ้นมาเดินและขี่จักรยาน กิจกรรมทางกาย (PA - Physical Activity) หมายถึงอะไร และพฤติกรรมเนือยนิ่ง (SB - Sedentary Behavior) ส่งผลเสียอย่างไรที่เราคิดไม่ถึงอย่างไร

นิยามใหม่

“Physical Activity หมายถึง การขยับเขยื้อนเคลื่อนไหวร่างกาย เป็นคำวิชาการใหม่ครอบคลุมคำที่เราเคยรู้มาก่อน เช่น คำว่า ออกกำลังกาย คำว่า เล่นกีฬา ซึ่งดีต่อสุขภาพทั้งหมด ออกกำลังกายหรือเล่นกีฬาก็มีรูปแบบ แตกกิจกรรมทางกาย คำใหม่นี้ครอบคลุมการขยับเขยื้อนเคลื่อนไหวร่างกายทั้งหมด เดิน วิ่ง ว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน ขยับเขยื้อนขยับขาต่างๆ ซึ่งถ้าให้ดีต่อสุขภาพองค์การอนามัยโลก (WHO) แนะนำว่าต้องมีกิจกรรมทางกายในระดับปานกลางหรือหนักให้ได้ 150 นาทีต่อสัปดาห์เป็นอย่างน้อย จาก

เป้าหมายมีสำรวจประมาณปี 2555 คนไทยออกกำลังกายเพียงพอตามนี้อยู่ที่ประมาณ 66 % ตอนนี้อยู่มาเป็นประมาณ 74 % โดยเราตั้งเป้าที่ 75 % ซึ่งเป็นเป้าหมายระดับโลกที่ประเทศไทยไปตกลงไว้กับ WHO

อีกประเด็นที่เราต้องทำไปด้วยคือ การลดพฤติกรรมเนือยนิ่ง การนั่งเฉยๆ ไม่ขยับเคลื่อนไหวร่างกาย เช่น นั่งดูทีวี นั่งหน้าจอ มีผลเสียต่อสุขภาพเทียบเคียงได้กับการสูบบุหรี่ ซึ่งแม้เราจะออกกำลังกายได้เพียงพอ 150 นาทีต่อสัปดาห์ แต่ถ้าระหว่างวันเรานั่งนิ่งๆ นานเกินไปก็ไม่ดี ระหว่างวันต้องขยับเขยื้อนร่างกายด้วย ง่ายๆ ลูกขึ้นไปเดินสัก 10 นาทีทุก 2 ชั่วโมง”

🚶 การส่งเสริม 4 มิติ

“ในระดับโลกและระดับประเทศมีเป้าหมายที่สอดคล้องกัน ในระดับโลกแบ่งการทำงานส่งเสริมออกเป็น 4 มิติ ได้แก่ 1. Create Active Societies 2. Create Active Environments 3. Create Active People และ 4. Create Active Systems ซึ่งคล้ายกับที่ไทยทำ เพราะการส่งเสริมกิจกรรมทางกายต้องทำที่คน ทำให้คนมีความรู้ มีทัศนคติที่ดีในการออกกำลังกาย แล้วต้องไปทำพื้นที่ให้พร้อม ทั้งเชิงกายภาพ เชิงสังคมให้เหมาะสม ต้องทำสิ่งแวดล้อมที่พร้อมให้คนออกไปใช้ชีวิตได้ แล้วก็ทำระบบสนับสนุน เพราะฉะนั้น สสส.ก็ทำเรื่องพัฒนาพื้นที่สร้างสรรค์ ให้คนมีพื้นที่ในการออกไปใช้ชีวิตที่แอ็กทีฟได้ เราทำเป็นโมเดลตัวอย่างพื้นที่ เพื่อส่งต่อให้เจ้าภาพไปจัดการต่อ ส่งเสริมให้เกิดระบบการทำงานเชื่อมต่อกับหน่วยงานอื่นๆ ด้วย”

🚶 จักรยานในชีวิตประจำวัน

“ความสำเร็จที่เรามักพูดถึงคือ เรื่องวิ่ง เรากระตุ้นให้คนสนใจวิ่งมากขึ้น จำนวนคนวิ่งเพิ่มเป็นประมาณ 15 ล้านคน จากประมาณ 5 ล้านคนเมื่อสมัยก่อน ระหว่างนี้จักรยานก็บูมขึ้นมาด้วย มีการขี่จักรยานเพื่อออกกำลังกาย ทองเที่ยว แต่สิ่งที่เราอยากให้มากขึ้นคือ จักรยานในชีวิตประจำวัน เรามีข้อมูลว่ามีคนใช้จักรยานประมาณ 10 ล้าน ในจำนวนนี้นักกีฬาอยู่ประมาณ 1,000 คน มีกลุ่มขี่จักรยานท่องเที่ยวที่แต่งตัวสวยๆ ใส่ชุดกีฬาประมาณ 100,000 คน ที่เหลือจำนวนมากที่สุดหลายล้านคนคือ ขี่ในชีวิตประจำวัน ขี่ไปโรงเรียน ขี่ไปซื้อของในตลาด เราจึงอยากเน้นทำงานกับคนกลุ่มใหญ่ที่ขี่จักรยานเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน เพราะจะช่วยลดทั้งพฤติกรรมเนือยนิ่ง และเพิ่มกิจกรรมทางกายที่หลากหลาย แล้วช่วยเรื่องสิ่งแวดล้อมได้ด้วย”

🚶 จักรยานเชื่อมต่อการเดินทาง

“เรื่องจักรยานหลายภาคส่วนทำเรื่องพื้นที่ด้วย พัฒนาให้เกิดจังหวัดที่มีเลนจักรยาน มีสนามให้แข่ง มีสวนให้ปั่น แล้วที่เราส่งเสริมต่อไปคือการขี่จักรยานมาขึ้นรถไฟฟ้า มาต่อรถขนส่งสาธารณะเพื่อที่คนจะได้ไม่ต้องใช้น้ำมัน ใช้รถยนต์ให้น้อยลง เราอยากเห็นภาพจักรยานเป็นการเดินทางหลัก คนเลือกใช้เป็นอย่างแรก แต่จะเกิดได้เส้นทางต้องมีความปลอดภัย สะดวก มีจุดจอดจักรยานที่เพียงพอ แล้วต้องสร้าง Mindset ให้คนตระหนักว่าจักรยานเป็นโหมดของการเดินทางหนึ่ง อาจเริ่มที่การ

ทำกายภาพ มีลู่วิ่งและเลนจักรยานโดยเฉพาะ ซึ่งอาจเหมาะกับบางพื้นที่ แต่บางพื้นที่เป็นการใช้ทางร่วมกัน ไม่ได้มีเลนจักรยานเฉพาะ มีการส่งเสริมให้คนรู้ว่าเส้นทางนี้มีจักรยานร่วมใช้อยู่ด้วย ต้องขับขี่อย่างระมัดระวัง ทำระบบการเชื่อมต่อระหว่างจากบ้าน ขี่จักรยานมาขึ้นรถไฟฟ้าจะเชื่อมต่ออย่างไร จอดตรงไหน”

🚶 สุขภาพดีเริ่มต้นเอง

“ในแง่ที่ทุกคนทำได้ อยากเชิญชวนทุกคนลองกลับไปใช้ชีวิตในแบบที่เราไม่ค่อยมีอุปกรณ์เสริมมากมาย เทคโนโลยีที่พัฒนามาหลากหลาย ถ้าเรารู้จักใช้จะทำให้สุขภาพเราดีขึ้น ไม่ใช่ปล่อยให้เทคโนโลยีต่างๆ มากเกินไปเวลาในชีวิตของเราไป จนลืมสิ่งที่เราเคยทำดี เมื่อก่อนเราเดินกันมาก เดินกันได้ทั้งวัน ขี่จักรยานไปนั่นไปนี่กันทุกวันได้ แต่พอมีสิ่งอำนวยความสะดวกเข้ามาเราลืมสิ่งที่เราเคยทำดีอยู่แล้ว เทคโนโลยีควรเป็นตัวเสริม มาช่วยกระตุ้นเราให้หันกลับไปทำสิ่งที่เราเคยทำได้”



เดินและจักรยานทำได้ทุกวัน

อังจิมา มีวัง ผู้จัดการสถาบันการเดิน และจักรยานไทย ในฐานะคนปฏิบัติงานงานการเดินและจักรยานในชีวิตประจำวัน มาเล่าให้ฟังถึงยุทธศาสตร์การทำงานที่พยายามเปลี่ยนวิถีชีวิต ความคิด และพฤติกรรมของผู้คนในสังคม

🚲 การกิจเพิ่ม PA ลด SB

“ภารกิจของสถาบันที่ส่งเสริมการเดิน การใช้จักรยานเป็นวิถีในการเพิ่ม PA แบบง่ายๆ ที่ทำได้ทุกคน ทำได้ทุกวัน การทำงานแบ่งเป็น 2 ระดับ ระดับนโยบาย และระดับชุมชน ทำนโยบายอย่างเดียวถ้าไม่ทำระดับฐานรากของชุมชนก็จะไม่เห็นผลชัด เราจึงส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชน ส่งเสริมให้คนเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จากเดิมภาพของจักรยานคือการออกกำลังกาย หรือปั่นไปเที่ยว แต่เราทำงานเรื่องการขี่จักรยานในชีวิตประจำวันจนคำนี้ปรากฏสู่สังคม สร้างการรับรู้ใหม่เกี่ยวกับการขี่จักรยาน งานอีกส่วนเป็นเรื่องงานวิจัย งานวิชาการ เพื่อเป็นข้อมูลในการตัดสินใจของผู้บริหารระดับนโยบาย การสร้างพลังทางสังคมเรื่องเดินและจักรยานจึงต้องทำงาน 3 ส่วน นโยบาย องค์ความรู้ และการทำงานกับฐานรากของสังคม”

🚲 เปลี่ยนความคิด ปรับพฤติกรรม

“การทำงานในเรื่องนี้แบ่งออกเป็น 5-6 ด้าน อย่างที่อาจารย์ธงชัยเคยให้แนวคิดไว้ ทั้งเศรษฐศาสตร์ พฤติกรรม วิศวกรรมศาสตร์ กฎหมาย แต่สิ่งที่ยากที่สุดคือ การเปลี่ยนพฤติกรรมและความคิดคน เพราะแม้ทำโครงสร้างพื้นฐานมีทางจักรยานแล้ว แต่คนไม่ขี่ เพราะเขาอาจไม่มั่นใจ ยังรู้สึกไม่ปลอดภัย การเปลี่ยนความคิดคนต้องใช้เวลาในการนำเสนอ

ให้เขาเห็นภาพ พยายามหาตัวอย่างที่ดีจากต่างประเทศมาสร้างแรงบันดาลใจให้กับคนบ้านเรา อีกอย่างหนึ่งถ้าผู้นำทำเรื่องนี้เป็นตัวอย่าง เช่น นายกเทศมนตรีออกมาปั่นจักรยานเป็นวิถี ก็ไปสร้างแรงกระตุ้นให้คนในชุมชนอยากใช้ เป็นคนที่น่าสนใจทางความคิด นำทาง การกระทำ ช่วยเปลี่ยนระบบความคิด ทศนคติ ค่านิยมของสังคมให้เห็น มุมการใช้จักรยานเป็นบวกมากกว่าลบได้”

สร้างฐานคิดใหม่ให้กับเยาวชน

“ที่ผ่านมาเราไม่ได้ปลูกฝังให้เข้าใจความจริงที่ว่า การเดินและการใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต จริงๆ แล้วเราควรปลูกฝังเรื่องนี้ ตั้งแต่เด็ก ทำให้เด็กรุ่นใหม่เข้าใจว่าการเดินและจักรยานไม่ใช่แค่เรื่อง การออกกำลังกาย ไม่ได้อยู่ในชั่วโมงพลศึกษาเท่านั้น แต่การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นการมีกิจกรรมทางกายที่เป็น ส่วนหนึ่งของวิถีชีวิตของเราทุกคนได้จริงๆ สถาบันก็ได้เข้าไปทำงาน กับเด็กและเยาวชน แต่เป็นในส่วนการทำกิจกรรมในวันหยุดเท่านั้น เราเข้าไปทำกิจกรรมกับเด็กได้บางกลุ่ม แต่เรื่องนี้ยังไม่ได้ถูกหยิบยก เข้าไปในหลักสูตรการเรียนการสอน หรือเป็นคู่มือในหลักสูตรที่เป็น กิจจะลักษณะ”



กายภาพต้องเอื้อให้เชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า

รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา ผู้อำนวยการโครงการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า ผู้อำนวยการสำนักวิจัยนวัตกรรมระบบเมืองอัจฉริยะ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และนักวิชาการด้านการพัฒนาเมืองเปิดเผยว่ากฎเกณฑ์สำคัญให้คนออกมาเดินและใช้จักรยานคือ การออกแบบพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครให้เชื่อมต่อการเดินทางได้ง่าย

นิรรถไฟฟ้าแต่ไม่มีระบบเชื่อมต่อ

“โครงการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้าเริ่มมา ตั้งแต่เริ่มทำรถไฟฟ้า 20 ปีที่แล้ว ตอนทำรถไฟฟ้าก็คิดว่าคนจะมาใช้ แต่ปรากฏว่าพบปัญหาการเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า คนเข้าถึงยาก กายภาพมีปัญหา ลัก 10 กว่าปีทีหลังเริ่มเรียนรู้แนวคิดระบบเชื่อมที่เราควรพัฒนาเรื่องการเดิน การใช้จักรยาน หรือระบบขนส่งสาธารณะขนาดรองที่จะเข้าถึงรถไฟฟ้า เริ่มมีการศึกษาปี 2542 เพื่อใช้จักรยานเชื่อมต่อนิรรถฟ้ามหานคร มีโครงการที่เริ่มผลักดันให้จักรยานในระยะไม่เกิน 5 กิโลเมตรมาเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า เริ่มมีคนคิดเรื่องการส่งเสริมการเดินทาง จนมาถึง 5 ปีหลัง จึงมีการ คิดเรื่อง Transit Oriented Development (TOD) หมายถึง การพัฒนา พื้นที่รอบสถานีให้คนเดิน ใช้จักรยานได้ ภาครัฐก็ผลักดัน รถไฟฟ้าต่างๆ ก็เริ่มศึกษา แต่ฟังก์ชันที่จะเข้าถึงเลยก็ยังมีปัญหา ถ้าเรามีระบบรถไฟฟ้า แล้วไม่มีระบบเชื่อมต่อที่ดี คนก็ยังใช้รถยนต์อยู่ดี อย่างลาดกระบัง อยู่ใกล้ๆ แอร์พอร์ตลิงค์ 5 กิโลเมตรเอง แต่เราไม่มีรถเมล์ ไม่มีอะไร เชื่อมไปได้เลย กลายเป็นเดินทางลำบากแล้ว”

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี

“การเดินทางเชื่อมต่อนิรรถฟ้ามหานครไม่จัดเตรียมสาธารณูปโภคไว้ให้ก็จะไม่ค่อยประสบความสำเร็จ ทางนโยบายก็อาจจะส่งเสริม แต่ทาง กายภาพที่มียังไม่ค่อยเอื้อให้ประชาชนใช้ได้เท่าไร ที่เมืองนอกเขา พัฒนานิรรถไฟฟ้าได้สำเร็จ ส่วนใหญ่จะพัฒนาที่ดินรอบๆ ไม่ว่าจะเป็น สถานบันการศึกษา ย่านธุรกิจ ที่อยู่อาศัย เขาจัดการทางเดินให้เรียบ เดินได้ ใช้จักรยานได้ง่าย ตัวอย่างที่เห็นชัดในเอเชีย โตเกียว โซล ได้หวั่น คนใช้จักรยานไปขึ้นรถไฟฟ้ามหานครได้ง่าย แต่ของเราไม่ได้ออกแบบพื้นที่ไว้ ไม่ได้ให้ความสำคัญกับเรื่องนี้ เรามีแนวคิดจะส่งเสริม ภาครัฐอาจพูด และคิด แต่การทางประมาณที่ลงมายังไม่มากเท่าที่ควร”

การออกแบบกายภาพให้เอื้อ

“การออกแบบกายภาพที่ดี ทางเดินที่สะดวก ถนนที่ปลอดภัยสำหรับการใช้จักรยาน ถ้าบ้านอยู่รอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครไม่เกิน 5 กิโลเมตร ควรเดินหรือใช้จักรยานมาเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามหานครได้ง่ายๆ แต่ถ้ารัศมีเกิน 5 กิโลเมตร ต้องคิดระบบเสริม ระบบรองในการเดินทาง มีรถบัส รถมินิบัสวิ่ง ภาครัฐต้องทำเรื่องระบบเหล่านี้ ซึ่งปัจจุบันอาจติดกฎต่างๆ เส้นทางให้บริการต้องไปขอสัมปทาน เป็นต้น

ในระยะ 5 กิโลเมตรที่ปั่นจักรยานไปได้ แต่ก็พบว่าที่จอดหายาก ซึ่งตอนนี้เกือบทุกสถานีมีที่จอดจักรยาน เพราะภาคประชาชนก็เคยไป ผลักดันให้มีที่จอดทุกสถานี แต่ปัญหาคือยังไม่สะดวกในการใช้ เช่น ป้ายต่างๆ ที่จะบอกทางไปสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ป้ายที่บอกทางตั้งแต่ภายนอก ชุมชนรอบๆ สถานี ไม่ใช่แค่ป้ายภายในสถานี กายภาพพวกนี้ ป้าย สัญลักษณ์ต่างๆ ยังไม่เอื้อเพียงพอ”

การพัฒนาสถานีต้นแบบเชื่อมต่อ

“ต้องพิจารณารายละเอียดแต่ละสถานีไป สถานีที่คนใช้เยอะๆ เช่น สถานีหัวขบวน มีที่จอดจักรยานเยอะมาก สิ่งที่ต้องหาทางพัฒนาต่อ คือ ทางระหว่างซอยที่คนจะใช้จักรยานมาถึงสถานี ไม่มีทางจักรยานเลย สำหรับพื้นที่ที่มีคนใช้เยอะๆ ควรทำทางจักรยานเพื่อให้คนใช้รู้สึก ปลอดภัย แต่ถ้าสถานีไหนคนใช้ไม่เยอะไม่จำเป็นต้องมี หากมองตาม ความเป็นจริงเรายังไม่พอสมควรกับความเป็นเมืองจักรยาน เรายังไม่ เห็นภาพการใช้จักรยานเดินทางอย่างชัดเจน ผมเชื่อว่าตอนนี้ทุกบ้านมี จักรยานหมดแล้ว สิ่งที่ภาครัฐต้องทำต่อคือ ทำทางเดิน ทางจักรยาน ทำ ที่จอด ทำกายภาพทั้งหมดให้เอื้อ ถ้าเมื่อไหร่คนใช้จักรยานมาเชื่อม นิรรถไฟฟ้าแล้วใช้ได้ง่ายกว่าขับรถยนต์ คนจะเปลี่ยนพฤติกรรมหันมาใช้ และพร้อมกันนี้ เรากำลังทำงานวิจัยเรื่อง ส่งเสริมการเดินทางและการใช้ จักรยานไปเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า กรณีศึกษา คือ สายสีม่วง จำนวน 3 สถานี ที่เตาปูน กระทรวงสาธารณสุข และตลาดบางใหญ่ เพื่อศึกษา ความต้องการของคนโดยรอบสถานีรัศมีประมาณ 0-3 กิโลเมตร ว่า บังคับใจที่จะสนับสนุนให้เขาเดิน หรือปั่นจักรยานมาเชื่อมต่อนิรรถไฟฟ้า เพื่อชีวิตที่ดีขึ้นในการเดินทาง”



อุปกรณ์

- ผ้าสำหรับเช็ดทำความสะอาด
- น้ำยาทำความสะอาดจักรยาน
- น้ำยาล้างโซ่จักรยาน
- น้ำมันหล่อลื่นโซ่จักรยาน
- ที่สูบลมจักรยาน

จักรยานปลอดภัยใส่ปั้ง ดูแลเบื้องต้นได้ด้วยตนเอง

จักรยานคู่ใจคันโปรดควรดูแลให้สะอาดและใช้งานได้อย่างปลอดภัย เพื่อยืดอายุการใช้งานของจักรยาน และเพื่อความปลอดภัยในการใช้งานแต่ละวัน

ทำความสะอาดตัวรถ

ใช้ผ้าชุบน้ำให้เปียกหมาดๆ เช็ดทำความสะอาดคราบสกปรก หรืออาจฉีดน้ำยาทำความสะอาดจักรยานแบบฉีดพ่นเพิ่มด้วยก็ได้ เพื่อให้การทำความสะอาดง่ายขึ้น หลังจากนั้นใช้ผ้าแห้งเช็ดทำความสะอาดอีกรอบ ให้จักรยานแห้ง แต่ไม่แนะนำให้ฉีดน้ำแรงๆ ล้างจักรยาน เพราะหากน้ำเข้าไปขังอยู่ในส่วนด้านในของจักรยานความชื้นอาจทำให้เกิดสนิมได้

ยางและวงล้อ

วงล้อยางจักรยานเป็นอุปกรณ์สำคัญของจักรยาน ควรตรวจเช็คสภาพอยู่เสมอ โดยตรวจดูว่ายางมีรอยร้าว มีสิ่งแปลกปลอมฝังติดอยู่ หรือยางบวมผิดปกติหรือไม่ รวมทั้งตรวจดูซี่ล้อว่ามีซี่ล้อใดขาด หักงอหรือไม่ด้วย ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการปั่น หากพบว่าสิ่งผิดปกติเกี่ยวกับวงล้อยางควรนำไปซ่อมบำรุงกับร้านจักรยานก่อนการใช้งาน นอกจากนี้ควรตรวจเช็คลมยางให้แข็งพอเหมาะอยู่เสมอ ไม่ควรใช้จักรยานที่ลมยางอ่อนมากๆ เพราะนอกจากจะไม่ค่อยปลอดภัยแล้วยังทำให้ปั่นเหนื่อยขึ้นด้วย

ระบบโซ่

เมื่อใช้งานไประยะหนึ่งสารหล่อลื่นที่เคลือบโซ่จักรยานจะลดลง แถมยังมีฝุ่นละอองและสิ่งสกปรกจับตัวกับสารหล่อลื่นเป็นคราบสีดำเกาะอยู่ที่โซ่ หากมีคราบสะสมไว้มากจะทำให้การปั่นฝืดและมีเสียงดังเอี๊ยดอ๊าดให้รำคาญ ซึ่งเราสามารถล้างโซ่เองที่บ้านโดยใช้ น้ำยาล้างโซ่จักรยานที่เป็นแบบฉีดพ่น ใช้งานง่าย โดยฉีดน้ำยาชะล้างคราบดำสกปรกออกจากสายโซ่ เมื่อฉีดล้างคราบสิ่งสกปรกออกไปแล้ว หยอดโซ่ด้วยน้ำมันหล่อลื่นโซ่จักรยาน หาซื้อได้ตามร้านจักรยานทั่วไป โดยหยดนํ้ามันหล่อลื่นไปที่ข้อโซ่ ข้อละหยดจนครบทุกข้อ จากนั้นหมุนบันไดเพื่อให้ น้ำมันหล่อลื่นเคลือบไปที่จานเพื่องจักรยานทั้งหมด ด้วย 



7th Thailand Bike and Walk Forum

ปลูกคนไทยเดินปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย (PA) ลดภาวะเนือยนิ่ง (SB)

การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเทศไทย ครั้งที่ 7 Thailand Bike and Walk Forum; Think Globally, Bike – Walk Locally ส่งเสริมเดิน ปั่น เพิ่มกิจกรรมทางกาย ลดภาวะเนือยนิ่ง ระดับท้องถิ่น สร้างสุขภาพดี ให้เมืองให้โลก จัดขึ้นเมื่อวันเสาร์ที่ 21 กันยายน 2562 ณ อาคารเคเอ็กซ์ กรุงเทพมหานคร

การประชุมครั้งนี้นำเสนอผลงานวิจัยและผลงานเชิงปฏิบัติ การที่น่าสนใจมากกว่า 20 เรื่อง โดยแบ่งออกเป็น 4 ประเด็นหลัก ซึ่งผู้เข้าร่วมได้แยกย้ายเข้าเรียนรู้ตามความสนใจใน 4 กลุ่มย่อย ได้แก่

Group 1: Active Societies การมุ่งสร้างบรรทัดฐานและทัศนคติเชิงบวกต่อการมีกิจกรรมทางกายด้วยการเดินและการใช้จักรยานในสังคมด้วยความรู้และความเข้าใจ นำเสนอกรณีศึกษาเทศบาลนครหาดใหญ่ ชอยงามดูพลี กรุงเทพฯ และการออกแบบชุมชนจักรยานนวัตกรรมอย่างง่ายส่งเสริมการเดินทางเพื่อความยั่งยืน

Group 2: Active Environments การจัดการกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานทางสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เพิ่ม PA ด้วยความเท่าเทียมต่อคนทุกคน และทุกเพศทุกวัยในสังคม นำเสนอการปรับปรุงทางเดินเท้าในชุมชนชอยพุดธนู 44 โครงการจักรยานปันกันใช้ในอาคารสำนักงาน การส่งเสริมการใช้จักรยานเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง และกรณีศึกษาชุมชนสุขสบายใจ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์

Group 3: Active People การสนับสนุนให้มีกิจกรรมทางกายในทุกช่วงวัยของชีวิตตั้งแต่ครอบครัว โรงเรียน สถานที่ทำงาน ชุมชน สถานที่ท่องเที่ยว นำเสนอกรณีศึกษาเทศบาลตำบลนาหว้า การส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน (บินไป บินไป) ทำอาภาคารน่านนคร และการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อ.เชียงคำ จ.พะเยา

Group 4: Active Systems นโยบาย งบประมาณ มาตรการของภาครัฐส่วนกลาง และท้องถิ่น ที่สนับสนุนให้เอื้อต่อการมีกิจกรรมทางกาย

ด้วยการเดิน และจักรยาน นำเสนอกรณีศึกษาเทศบาลเมืองระนอง กรณีศึกษา 11 อบท. จังหวัดพิจิตร และกรณีศึกษาชุมชนในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก กรณีศึกษาดำบลบางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา และเทศบาลนครตรัง

นอกจากนี้ยังมีเวทีกลางให้ความรู้ โดย ดร.นพ.ไพโรจน์ เสาน่วม ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สสส. และ ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลากรรณการมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย นำเสนอเรื่อง “สถานการณ์ PA โลก แนวโน้ม PA ไทย เมื่อเดินจักรยานคือคำตอบ ...” ด้าน พญ.ฐิติภรณ์ ตวงรัตนานนท์ นายแพทย์ชำนาญการ ศูนย์อนามัยที่ 10 อุบลราชธานี กรมอนามัย นำเสนอประเด็น “วางแผน PA โลก วิเคราะห์แผน PA ไทย : เดินและจักรยาน โอกาสและปัจจัยที่จำกัด”

เวทีสัมมนาแสดงทัศนคติของผู้บริหาร และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทั้งในระดับชุมชนและระดับนโยบาย มีผู้ร่วมอภิปราย ได้แก่ นายจำลองกันเพ็ชร กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น นายชัยชนะ มีศิริ เทศบาลนครพิษณุโลก นายอดิศักดิ์ อนันตริยะทรัพย์ เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ และนางนงพะงา ศิวานุวัฒน์ กองกิจกรรมทางกาย กรมอนามัย ดำเนินรายการโดย รศ.ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลาก

ไม่เพียงรับฟังข้อมูลความรู้เพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับแนวคิดในการจัดประชุม ผู้เข้าร่วมยังได้ร่วมสนุกเพิ่มกิจกรรมทางกายตลอดงาน ทั้งกิจกรรมปั่นจักรยานช่วยเดินเครื่องให้ปั่นน้ำผลไม้ ยิ่งปั่นเครื่องก็ยิ่งเดิน และทุกคนยังได้รับสายรัดข้อมืออัจฉริยะนับก้าวการเดิน และเมื่อถึงช่วงเวลาจบงานผู้ที่มีการเดินมากที่สุดตลอดระยะเวลาในงาน จะเป็นผู้ชนะได้รับรางวัลใหญ่ จักรยาน 1 คัน กลับบ้านไปปั่นต่ออีกด้วย

AIRPORT RAIL LINK **SMARTPASS** 2020





7 ตุลาคม 2562

เฉลิมฉลอง ครบรอบ 3 ปี มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

“เดินไป ปั่นไป ได้จริงในวิถีไทย”

มิติของสังคมและวัฒนธรรมแบบไหน
ที่จะทำให้การเดินและการขี่จักรยาน เป็น “วิถีชีวิต”
ในการเดินทางและการขนส่งในชีวิตประจำวัน
มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย
มีหน้าที่เป็นองค์กรนำเพื่อส่งเสริมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในสิ่งนั้น



สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
Thailand Walking and Cycling Institute

