



www.thaicyclingclub.org  
www.facebook.com/thaicycling

สมาชิกวิสามัญสหพันธ์ผู้ขี่จักรยานยุโรป  
An Associate Member of the European Cyclists' Federation



Magazine  
**Free**



# บนเส้นทาง... “เดิน-จักรยาน” สู่วาระแห่งชาติ



- คาร์ปรีเดีย... ที่นี้ประเทศไทย**
- ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ Bicycle Rack**
- 80 ชุมชนทั่วไทย ร่วมสร้างชุมชนจักรยาน... เพื่อสุขภาวะ**
- ปรับเบาะ... ที่คนคิดเปลี่ยน**







## CONTENT

### ปฏิทินกิจกรรม เดินไป - ปั่นไป



เดือน ก.ค. 2557 (อบรมคนนอกกล้า พัฒนาศักยภาพชุมชนจักรยาน...สู่ชุมชนสุขภาวะ)

- 18-20 ก.ค. • อบรมเชิงปฏิบัติการฯ ภาควิชาสร้างชุมชนจักรยาน สุขภาวะ (กลาง/ตะวันออก/ตะวันตก)
- 22 ก.ค. • ประธานชมรมฯ ประชุมคณะกรรมการพันธมิตรจักรยานโลก (ผ่านโปรแกรม Go To Meeting)
- 25-27 ก.ค. • อบรมเชิงปฏิบัติการฯ ภาควิชาสร้างชุมชนจักรยาน สุขภาวะ (ตะวันออกเฉียงเหนือ)

เดือน ส.ค. 2557 (2 ล้อสังสรรค์วันแม่ รักจวให้ผูก รักลูกชวนปั่นจักรยาน)

- 1-3 ส.ค. • อบรมเชิงปฏิบัติการฯ ภาควิชาสร้างชุมชนจักรยาน สุขภาวะ (เหนือ)
- 8-10 ส.ค. • อบรมเชิงปฏิบัติการฯ ภาควิชาสร้างชุมชนจักรยาน สุขภาวะ (ใต้)
- 12 ส.ค. • กิจกรรม “2 ล้อสังสรรค์วันแม่” ชวนคุณแม่ลูก และครอบครัวมาปั่นจักรยานในสวนรถไฟ
- 17 ส.ค. • ร่วมกิจกรรม “อาสาปั่น อาสาปลูก” กับศูนย์การค้าฟิวเจอร์ พาร์ค รังสิต
- 25 ส.ค. • ประชุมกลุ่มย่อยพัฒนาหลักสูตรบูรณาการ เดิน-จักรยานในสถานศึกษา ณ ชมรมฯ

เดือน ก.ย. 2557 (Car Free Day 2014 เดือนแห่งการรณรงค์ลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว)

- 21 ก.ย. • ร่วมกิจกรรมของภาคีงานคาร์ฟรีเดย์ บ้านทุ่ง ชุมชนจักรยานบ้านดงกลาง จ.พิจิตร
- 26 ก.ย. • TCC ร่วมจัดนิทรรศการงานประชุมประจำปีของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ อาคารศูนย์ราชการ
- 27 ก.ย. • ปฏิบัติการอาสาซ่อม อาสาสอน ณ หมู่บ้านอารียา
- 30 ก.ย. • TCC ทหารอกรมป่าไม้การสำรวจนิเวศและป่าไม้ในเมือง ปักป้ายเอื้อให้คนเดิน-ใช้จักรยานในชุมชน



ภาพปกโดย...

อิทธิพล บาร์มิกกรีนโก

**4-5** เมา...เมา กับหมอน้อย  
Bike and Walk สิ จิงจะเพ่...  
มัวล้งเลอยู่ทำไม

**6-7** Car Free Day...  
คาร์ฟรีเดย์ ที่นี้ประเทศไทย

**8-9** รายงานพิเศษ...  
การประชุมข้อกฎหมาย  
Bicycle Rack

**11** ส้ม...กับจักรยานหน้าฝน

**12-13** ปรับเา...  
ทัศนคติเปลี่ยน ตอนที่ 1

**14-15** 80 ชุมชน ปักธงเดินนัก  
สร้างชุมชนเดิน-จักรยาน  
เพื่อสุขภาวะ

**16-17** จักรยานกับราชีนี...  
สายลับ... คีตกี

**18** ถนนนี้สีขาว...  
ครูนอกกรอบ ตามรอยพ่อ

**18** กริปสะอาด...  
ระหว่างทางสำคัญกว่าจุดหมาย...

**19** เดินไป ปั่นไป กับ...  
วอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทย

**20** กริปสะอาดนั้น... สำคัญไหน

**21** เครือข่ายบอกข่าว...  
สร้างเครือข่ายจากผู้ใช้จักรยาน  
จังหวัดปัตตานี

**22** I bike I walk Report...  
ความเคลื่อนไหว Bike and Walk







เบา...เบา กับหมอน้อย

โดย... หมอน้อย ฤทธิเดช



# จากประโยชน์บุคคล สู่ประโยชน์สังคม

# สู่

# ความอุดมสมบูรณ์

“  
พยายามเขียนเรื่องการเดิน-  
จักรยานให้เป็นเรื่องเบาๆ เป็นส่วน  
แทรกในชีวิตประจำวัน...”

ที่จริงเรื่อง “เดิน-จักรยาน” เป็นเรื่องการ  
พักผ่อน ท่องเที่ยว เรื่องการทำเพื่อสุขภาพ  
ที่...ใครทำใครได้

แบบใครจะทำได้ ได้ทั้งได้ทำ และได้  
ทั้งได้ผลของการทำ ใครไม่ได้ทั้งการทำ และ  
ไม่ได้ทั้งผลของการทำ

สรุปก็คือบังคับใครไม่ได้ อยากทำก็ทำ  
ไม่อย่างทำก็ไม่บังคับขึ้นใจให้ทำ เพราะถ้า  
ทำแล้วไม่มีความสุข ก็ไม่สมควรทำ แต่ใคร  
ทำแล้วมีความสุข ได้ผลจากการกระทำเพื่อ  
สุขภาพกาย สุขภาพใจ และส่งเสริมจิต  
วิญญาณของตนเองแล้ว ก็น่าจะส่งเสริมกัน  
ให้มากๆ

เป็นประโยชน์บุคคลที่ ชตพ. (ซึ่งต้อง  
พิสูจน์) มาเรียบร้อยแล้ว

แต่นั่นก็เป็นเรื่องของปัจเจกบุคคล ที่เห็น  
หรือตระหนักในคุณค่าของการ “เดิน-จักรยาน”  
เพื่อการออกกำลังกาย เพื่อเสริมสร้างสุขภาพ  
เพิ่มภูมิคุ้มกันโรคภัยที่ได้เฉพาะตัว

แต่พอชวนเชิญคนใกล้ตัว ขยายออก  
ไปจากแต่ละบุคคล ไปสู่คนรอบข้าง กลับ

พบความคิดที่แตกต่าง ไม่ใช่ไม่เห็นประโยชน์  
ดังกล่าว ทั้งๆ ที่เห็นประโยชน์ แต่กลับมี  
เงื่อนไขที่ถูกยกขึ้นมาสารพัด เช่น ไม่สะดวก  
สบาย ช้า เหนื่อย ร้อนแดด ตัวดำ ฯลฯ ....

ยิ่งพอจับเรื่อง “เดิน-จักรยาน” มาวางลง  
ไปในชุมชน ซึ่งจะต้องอาศัยฐานสนับสนุน  
ทางสังคม และส่งผลดีกลับมาให้สังคม กลับ  
เป็นเรื่องที่มีทั้งปัญหา อุปสรรค ข้อขัดแย้ง  
และทัศนคติของคนกลุ่มต่างๆ เช่น กลัว  
อันตราย จักรยานและคนเดินเท้าเกะกะทำให้  
เกิดปัญหาจราจร มียานยนต์ให้เลือกใช้ทุก  
ประเภท

รวมทั้งค่านิยม “จักรยานคนจน” ที่...คน  
ในสังคมให้ราคากันที่เปลือกนอก ใครขับรถหรู  
ต้องได้รับความเกรงใจมากกว่าคนขี่จักรยาน





# CAR FREE DAY

## คาร์ฟรีเดย์ ที่นี้ประเทศไทย



โดย...พ.ว.เรียนรงค์ สมชาติ (หมอเขียว)  
กรรมการ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

“

บรรณาธิการคลอโรฟิลล์!! แจ้งมาว่าให้เขียนเรื่องนี้ในวารสารคลอโรฟิลล์ให้เสร็จก่อนวันคาร์ฟรีเดย์เนื่องจากมีแฟนประจำอยู่มากก็ต้องบอกซะก่อนว่าแฟนประจำมีคนเดียวอยู่ที่บ้าน แต่แฟนไปกลับบะเยาะบะเยียนก็พัวพันที่มารักษาที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (ต้องใส่ชื่อให้เต็มถ้าเป็นด้วยอ้อ สมมติ อาจจะไม่ค่อยดีนัก) เอามาเข้าเรื่องซะที คาร์ฟรีเดย์ Car Free Day แปลกันตรงตัวก็หมายความว่าวันปลอดรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นรถอะไรก็แล้วแต่ก็ต้องมีการใช้เชื้อเพลิง น้ำมัน แก๊ส เป็นตัวขับเคลื่อน เอากันอย่างนี้ เดี่ยวชาวบ้านไม่รู้เรื่องแต่วันนี้กำหนดเฉพาะรถส่วนบุคคลทั้งการใช้ให้ใช้รถที่เป็นสาธารณะ เช่น รถเมล์ เรือเมล์ รถแท็กซี่ ฯลฯ เพื่อให้เกิดความเข้าใจวันคาร์ฟรีเดย์ ขอนำประวัติสั้นๆ มาเล่าสู่กันฟังก่อนก็แล้วกัน (ไม่ได้เขียนเองนะ)

”

วันปลอดรถ หรือ Car Free Day ตรงกับวันที่ 22 กันยายน ของทุกปี องค์กรในประเทศต่างๆ ทั่วโลก จะรณรงค์ให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หันมาใช้รถขนส่งมวลชน และรณรงค์จักรยานเพิ่มขึ้น เพื่อลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนน อันส่งผลถึงการลดปัญหาหมอกพิษทางอากาศจากยานพาหนะ และยกระดับคุณภาพอากาศให้ดีขึ้น

รวมทั้งลดปัญหาการจราจรติดขัด การเกิดอุบัติเหตุ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง และจะส่งผลต่อการประหยัดพลังงานน้ำมัน รวมทั้งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การรณรงค์จะจัดขึ้นในวันที่ 22 กันยายน และทุกวันอาทิตย์ตลอดเดือนกันยายน

ที่มาของวันปลอดรถโลก เริ่มจัดขึ้นในช่วงวิกฤติน้ำมันในต้น ค.ศ. 1970 (2513) และได้มีการจัดงานวันปลอดรถหลายงานในเมืองต่างๆ ในยุโรปในช่วงต้น ค.ศ. 1990 (2533) (สำหรับวันปลอดรถนานาชาติจัดขึ้นในยุโรปใน พ.ศ. 2533 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องสำหรับการรณรงค์ “อยู่ในเมืองโดยไม่ใช้รถ” ของสหภาพยุโรป โครงการรณรงค์นี้พัฒนาไปเป็นสัปดาห์แห่งการเคลื่อนไหวร่างกายในยุโรป วันปลอดรถโลกเป็นวันที่ประชาชนในเมืองต่างๆ เผลิมผลองวันที่ปราศจากเสียงดัง ความเครียด และมลพิษที่มาจากรถยนต์ ทุกๆ ปีในวันที่ 22 กันยายน ผู้คนทั่วโลกจัดงานทั้งเล็กและใหญ่เพื่อแสดงให้เห็นทางเลือกนอกเหนือจากรถยนต์

ใน พ.ศ. 2543 นิตยสาร Car Busters (ผู้ริเริ่มเครือข่ายปลอดรถโลก) ได้ประกาศเรียกร้องให้มี “วันปลอดรถโลก” เพื่อให้เข้ากับวันปลอดรถโลกของยุโรปในวันที่ 22 กันยายน ตั้งแต่นั้นมาเครือข่ายปลอดรถโลกได้เดินทางเชิญชวนให้นักกิจกรรม และประชากร ให้จัดงานวันปลอดรถโลกในวันที่ 22 กันยายน หรือวันใกล้เคียง สำหรับของประเทศไทยเริ่มจัดขึ้นในวันที่ 22 กันยายน 2546 ภายใต้ชื่อ “22 กันยายน จอดรถไว้บ้าน ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ” หลังจากนั้นก็มีการจัด Car Free Day ในเมืองไทยทุกๆ ปีเป็นประจำ ประเทศไทยเราก็ไม่น้อยหน้า 22 กันยายน 2557 ก็จะครบรอบ 11 ปีแล้ว...ไชโย

การรณรงค์ส่วนมากจะใช้ผู้ขี่จักรยานเป็นตัวแทนในการรณรงค์ วัตถุประสงค์หลักของประชาชนผู้มาร่วมรณรงค์ เพื่อสร้างพลังมวลชนให้สังคมเห็นความสำคัญในการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (นโยบายลดคันแรก กลับสวนทางกันอย่างสิ้นเชิง) หันมาใช้จักรยาน และระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนการขอทาง





จักรยานตามกฎหมาย จะเห็นได้ว่าในวันนั้น ชมรมจักรยานต่างๆ ทั่วประเทศก็จะจัดการ นำเอาจักรยานออกมาปั่น ส่วนใหญ่เป็น จักรยานเสือภูเขา เสือหมอบ สำหรับจักรยาน แบบแม่บ้านจะน้อยมาก ออกมาปั่นกันใส่ ชุดจักรยานหลากหลายสีสันสะดุดตาการตี เหมือนกัน และเพื่อแสดงถึงความยิ่งใหญ่ก็มีการแปรเป็นรูปประเทศไทยได้อย่างงดงาม ก็ต้องชมเชยกัน หลังจากนั้นก็ค่อยแยกย้าย ปั่นกลับบ้าน แล้วมีการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ในช่วงที่ผ่านมาอย่างไร ทางจักรยานมีเพิ่ม มากขึ้น สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางเพื่อการ เดินทางมากขึ้น ลดมลพิษทางอากาศ ฯลฯ

**สิรินาฏ ศิริสุนทร** กล่าวไว้ในบทความ เรื่อง **“Car Free Day ขอเส้นทางจักรยาน”** (24 กันยายน 2012) เว็บไซต์สำนักข่าว เจ้าพระยา กรุงเทพมหานคร ขาดเส้นทาง จักรยานที่ปลอดภัย ทั้งที่มีการสร้างเส้นทาง จักรยานมานานแต่นโยบายของภาครัฐไม่เป็น ไปอย่างต่อเนื่อง ไม่เป็นในทิศทางเดียวกัน การรณรงค์แคว้นเดียวเป็นเพียงการแสดง ภาพลักษณ์ที่ฉาบฉวยไม่จริงจัง ไม่หวังผล ในทางปฏิบัติผู้ใช้จักรยานทุกคนพบก็คือ เส้นทางจักรยานที่ไม่เชื่อมโยงกันและขาด ความปลอดภัย ทั้งมาปรากฏบนฟุตปาธ (Footpath) ในย่านหาบเร่-แผงลอยอันหนาแน่นต้องจัดวันปลอดฟุตปาธ (ไม่มี หาบเร่แผงลอย มอเตอร์ไซค์รับจ้าง) สะดวกให้เชิด ขอบฟุตปาธที่มีรถจอดอยู่เป็นประจำ ทำให้ การจัดเส้นทางจักรยานของผู้ขับขี่ปลอดภัย จึงยังไม่มีเส้นทางไหนที่สมบูรณ์ นอกจากนี้ บรรดารถมอเตอร์ไซค์ที่มีจำนวนมากขึ้น ร้าน ขายมอเตอร์ไซค์เต็มไปหมด มีลดแลกแจก แถมสาระพัด ดาวนั้ 0% แถมมีเงินให้ใช้อีก โอ้ยอะไรจะขนาดนั้น เส้นทางมอเตอร์ไซค์ มีมาก มีทั้งตามตร ย้อนศร บนฟุตปาธ สารพัด จะวิ่ง แม้แต่ในตรอกซอกซอยถนนก็ไม่กว้าง ทางเท้าก็ไม่มียังขับกันจะรีบไปไหนก็ไม่รู้ คนเดินก็เสียๆ ยิ่งชั่วโมงเร่งด่วนยิ่งเป็นช่วง เวลาสำคัญ ข้าไม่ได้ต้องเร่งกันเต็มที่กันกะดก ขึ้นลงตอนผ่านลูกระนาด คนซ้อนแทบจะ หัวใจวาย (ตัวหมอเอง) อันตรายขนาด เพราะที่ ทำงานไม่มีรถเมล์เข้าไปต้องอาศัยมอเตอร์ไซค์ ลูกเดียว ตอนนี้ไม่ใช่บริการมอเตอร์ไซค์แล้ว เอาจักรยานฝากคนรู้จักอยู่ปากซอยลงรถเมล์

เดินมาคนเดียวแล้วก็ปั่นจักรยานต่อสบายใจ ประหยัดเงินอีก เอาพุดถึงรถเมล์ซึ่งเป็นบริการ สาธารณะ มีทั้งฟรี ไม่ฟรี มีแอร์ ไม่มีแอร์ รวมรถเมล์เอกชนด้วย ช่วงเช้าไม่ต้องพุดถึง เรียกว่าทุกสายก็ว่าได้ เวลาขึ้นอย่ามัวชักช้า ต้องรีบทันที ลงก็เหมือนกันเตรียมตัวให้ดี จักรวให้แน่นไม่งั้นมีสิทธิหน้าขมำ อาจตก จากรถเมล์ก็ได้ ป้ายรถไม่ต้องพุดถึง เพราะ จอดเข้าป้ายไม่ได้ (มีป้ายแปะไว้บนรถเมล์ “โครงการประชาชนเดินทางปลอดภัย ช้าย ตลอดจอดทุกป้าย เริ่ม 16 พ.ค 2557”) เพราะเดี๋ยวนี้มีแต่รถแท็กซี่จอดเต็มไปหมด รถเมล์เลยเข้าช้ายไม่ได้ก็ต้องจอดกันกลาง ถนนนั้นแหละไม่เชื่อกลองมาขึ้นรถเมล์ดูซิ บางคันก็แข่งกันกลัวผู้โดยสารจะไปทำงาน ไม่ทัน กลัวจะไปไม่ถึงที่ทำงานซะมากกว่า ในที่สุดรถส่วนตัววันวันก็จำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ มิงานแสดงรถไม่ว่าที่ไหนคนก็แหกนไปดู ดูทั้งรถและคน (สาว ๆ สวย ๆ) ที่มานะนำ รถยี่ห้อต่างๆ อย่างผู้เชี่ยวชาญ เห็นแล้ว น้ำลายหกกันไปตามกัน ไม่ต่างกับมอเตอร์ไซค์ ลดแลกแจกแถมสาระพัด เป็นธรรมดาใดๆ ก็อยากมีรถของตัวเอง ไม่ต้องห้อยโหนรถเมล์ ไม่ต้องซ้อนท้ายมอเตอร์ไซค์ซึ่ง เอาตัวสบาย ปลอดภัยไว้ก่อน รถมันถึงมากมายประมาณนี้ รถมือสองสาม ตามเต็นท์ก็ไม่น้อย แล้วจักรยาน จะมีพื้นที่กับเขาบ้างไหมเนี่ย ต้องรออีกกี่ชาติ (รอไม่ไหวแล้ว...?) ตอนที่มาอยู่สมุทรปราการ ใหม่วราปี 2523 สมุทรปราการมีทางจักรยาน แล้ว มีขอบเขตแยกไว้ดีมาก แต่แล้วทาง จักรยานก็หายไปไม่เหลือร่องรอยไว้เป็นที่ ระลึกเลย กลายเป็นทางวางหาบเร่..... ฯลฯ

**ขวัญชาย ดำรงค์ขวัญ** เขียนไว้ในเว็บไซต์ ของมูลนิธิโลกสีเขียว (<http://www.green-world.or.th>) เรื่อง **“ทางจักรยาน ณ กรุงเทพมหานคร ที่ทางของพาหนะปลอดมลพิษในเมือง”** (25 ต.ค. 2554) รายงานถึงสถานการณ์



ของผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพฯ ต้องพบกับ อุปสรรคหลักๆ สรุปเป็น 3 ประเด็น คือ

1. เหตุผลที่คนกรุงเทพมหานคร ไม่ใช้ จักรยาน จากการสำรวจในวัน Car Free Day พบว่าเหตุผลหลัก คือ กรุงเทพมหานครไม่มี ทางจักรยานที่ปลอดภัย ปัจจุบันผู้ใช้จักรยาน ทั้งมืออาชีพและมือสมัครเล่นต้องใช้ทาง เดียวกันกับรถยนต์ มอเตอร์ไซค์ และรถ โดยสารประจำทาง

2. กรุงเทพมหานครไม่มีนโยบายสร้าง ทางจักรยานที่ต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม ถึงแม้จะมีการสร้างทางจักรยานสายแรก ตั้งแต่ปี 2535 ก็ตาม

3. เมื่อมีทางจักรยานแล้วยังขาดกฎหมาย ข้อบังคับควบคุม ผู้ละเมิดการใช้ทางจักรยาน และผู้ใช้จักรยานไม่ใช้ทางจักรยานที่จัดให้

ช่วงเวลาที่ผ่านมายังไม่เห็นมีการเปลี่ยนแปลงเท่าไรนัก อย่างไรก็ตามผู้ใช้จักรยาน ทั้งหลายก็อย่าท้อถอยรวมพลังกันต่อไป มีข้อเสนอแนะถ้าให้ต้องตั้งหน่วยงานของชมรม จักรยานทุกจังหวัด โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ มาร่วมมือกันติดตามข้อเรียกร้องของประชาชน จักรยานอย่างต่อเนื่องแบบกัดไม่ปล่อย ไม่ ให้ทางจักรยานหายไป และไม่ใช้มีแค่วันคาร์ ฟรีเดียที่นี้ประเทศไทย สำหรับจักรยานเท่านั้น สวัสดิ์ศรีครับ....



# ผลสรุปการประชุม ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ บรรทุกจักรยานติดรถยนต์

## Bicycle Rack

การชมจักรยานขึ้นรถยนต์ (หรือรถกระบะสองตอน) นั้นทำได้ไม่ผิดกฎหมายไทยหากมองเฉพาะในประเด็นที่จักรยานมีส่วนยื่นออกด้านท้ายหรือด้านสูงบนหลังคาของรถยนต์ แต่จะผิดกฎหมายหากตัวจักรยานยื่นออกด้านข้างนอกสุดของตัวจักรยานโดยรวมถึงกระงับมองข้างด้วย ซึ่งในขั้นแรกนี้เราสามารถป้องกันการถูกจับได้โดยถอดล้อจักรยานออก ส่วนการแก้ปัญหาระยะยาวอาจต้องขอแก้กฎหมาย

เมื่อกระแสจักรยานกำลังมาแรงและคนใช้จักรยานกันมากขึ้นทั้งเพื่อบริโภคและการกีฬา การชมจักรยานโดยแขวนไว้ท้ายรถยนต์หรือเอาขึ้นบนหลังคาหลังการถอยรถวิ่งไปบนถนน โดยเฉพาะออกวิ่งไปสู่นอกเมืองหรือบนทางด่วน จึงเป็นสิ่งที่พบเห็นได้มากขึ้น และบางคนอาจเริ่มมีปัญหากฎการจราจรปรับหรือจับ อันเป็นประเด็นก่อกวนกันอย่างกว้างขวางทางสื่อสารระบุว่ากรรมาชนแบบนี้ผิดกฎหมายไทยหรือไม่ อย่างไร

เพื่อให้ได้คำตอบที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะและแนวทางออกของสังคมด้วยกัน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจึงได้ร่วมกับกองบังคับการตำรวจจราจร สภานายความในพระบรมราชูปถัมภ์ จัดประชุมปรึกษาหารือ เพื่อให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ร่วมพูดคุยกันแลกเปลี่ยนในการหาคำตอบเมื่อวันศุกร์ที่ 27 มิถุนายน 2557 ซึ่งมีผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ กลุ่มผู้ใช้จักรยาน นักวิชาการด้านกฎหมาย บุคคลทั่วไปและสื่อมวลชน เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นต่อประเด็น “ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ขนจักรยานติดรถยนต์ (Bicycle Rack)” นี้จำนวนกว่า 10 หน่วยงานรวม 46 คน รายชื่อหน่วยงานดังกล่าวดูได้ในตารางแนบท้าย

บทสรุปขั้นต้นจากการประชุม ได้ข้อสรุปขั้นต้นดังต่อไปนี้...

มีหน่วยงานและองค์กรภาคีที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ 7 องค์กรด้วยกัน เรียงตามลำดับของกระบวนการการทำงานดังนี้

1. สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) ของกระทรวงอุตสาหกรรม (กอ.) เป็นต้นเรื่องของการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) ของจักรยานและอุปกรณ์ประกอบอื่นๆ เช่น รางชนหรือแขวน (rack) จักรยาน
2. กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กระทรวงคมนาคม (คค.) เป็นองค์กรผู้กำหนดและออกกฎหมาย กติกาตามพรบ.รถยนต์ในการใช้งานร่วมกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น แขวงจักรยานบนรถยนต์ได้หรือไม่ อย่างไร แต่ไม่ได้เป็นผู้บังคับใช้กฎหมายนี้
3. กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งควรต้องแม่นยำเรื่องกฎหมาย(ซึ่งอาจไม่จริง) และเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้จักรยานมากที่สุด และอาจเป็นปัญหาต่อกันมากที่สุด
4. นักธุรกิจและผู้ประกอบการด้านจักรยาน ซึ่งรวมทั้งผู้ผลิตและผู้นำเข้า กลุ่มนี้มีรายได้จากการ

ค้าขาย จึงนับว่าเป็นผู้ได้รับผลประโยชน์ทางการเงินมากที่สุด ซึ่งก็เป็นเรื่องปกติของการทำธุรกิจ

5. นักธุรกิจและผู้ประกอบการด้านรถยนต์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการชน ยึด แขนง รังจักรยานบนอุปกรณ์ rack โดยตรง จึงมีส่วนเสริมให้การชมจักรยานบนรถยนต์เป็นไปได้อย่างสะดวกมากขึ้น

6. ผู้ใช้จักรยาน ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรง ทั้งในด้านบวกและลบในการบรรทุกจักรยานบนรถยนต์ หากมีอุบัติเหตุใดๆคนกลุ่มนี้ย่อมมีส่วนรับผิดชอบด้วย

7. กลุ่ม ชมรม สมาคมจักรยาน ทั้งในส่วนกลางและต่างจังหวัด เป็นหน่วยงานหรือองค์กรที่สามารถสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องให้แก่มวลชนสมาชิกได้

ทั้งนี้ ในการดำเนินงานทั้งหมดของทุกภาคส่วน ควรต้องเน้นที่ “ความปลอดภัย” ของทุกคนเป็นหลักใหญ่

การบรรทุกจักรยานที่ท้ายรถยนต์หรือบนหลังคาหลังการถอยรถ สามารถทำได้โดยไม่ผิดกฎหมาย แต่มีข้อควรระวังดังนี้

1. ตัวจักรยานต้องกว้างไม่เกินความกว้างของตัวรถยนต์<sup>1</sup> ซึ่งน่าจะรวมความไปถึงกระจกมองข้างด้วย ความยาวของส่วนยื่นเกินท้ายรถยนต์ต้องไม่เกิน 2.50 เมตร ซึ่งปกติความสูงนับถึงยอดจักรยานเมื่อแขวนยึดไว้บนหลังคาจักรยานต้องไม่เกิน 3.00 เมตร จากพื้นที่ไม่เป็นปัญหาในการบรรทุกจักรยานอยู่แล้ว แต่ถ้าตัวรถยนต์กว้างกว่า 2.30 เมตร (ซึ่งกว้างกว่ารถเก๋งธรรมดา) ความสูงนี้จะเพิ่มขึ้นได้เป็นไม่เกิน



3.00 เมตร แต่ปัจจุบันได้แก้ไขปรับปรุงเป็น 4.00 เมตร<sup>2</sup> อย่างไรก็ตามสำหรับรถยนต์ SUV และรถตู้ที่ปัดความกว้างของตัวรถไม่เกิน 2.30 เมตร ก็อาจมีปัญหาที่เมื่อบรรทุกจักรยานบนหลังคาแล้วอาจผิดกฎหมายเพราะยอดสูงเกิน 3.00 เมตรจากพื้นได้<sup>3</sup>

2. ต้องมีการจับยึดอย่างแข็งแรง มีการป้องกันไม่ให้สิ่งของรวมทั้งจักรยานหลุดออกจากรถยนต์

3. ไม่บดบังทัศนวิสัยในการขับขี่

4. ในเวลากลางวันให้มีธงแดงติดไว้ตอนปลายสุดของส่วนที่ยื่น และในเวลากลางคืนต้องมีแสงสว่างสีแดง ซึ่งต้องมองเห็นได้ชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

อนึ่ง ณ ตรงนี้ มีข้อสังเกตว่า

1. ณ ปัจจุบันการบรรทุกจักรยานบนที่แขวนฯ แล้วส่วนหนึ่งของจักรยานยื่นออกนอกด้านข้างของตัวรถยนต์ เป็นการผิดกฎหมายไทย ในขณะที่ประเทศออสเตรเลียอนุญาตให้ยื่นออกด้านข้างรถยนต์ได้ข้างละ 0.15 เมตร หรือ 15 เซนติเมตร

2. หากแขวนจักรยานไว้ไม่แน่นหนาหรืออย่างแน่นหนาแล้วก็ตามแต่ขณะใช้งานวิ่งไปบนถนนแล้วเกิดการหลุดหลวม ทำให้จักรยานหรือชิ้นส่วนใดๆ หลุดออกมาเป็นอันตรายต่อผู้อื่น ผู้ขับขี่รถยนต์ที่บรรทุกจักรยานนั้นต้องรับผิดชอบความเสียหายในเชิงกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3. สำหรับการขนจักรยานไว้ท้ายรถยนต์โดยยึดกับกระโปรงท้ายนั้น รถยนต์บางรุ่นไม่ได้ออกแบบให้รับแรงกระชากดึงจากสายรัดที่กระโปรงท้ายนั้น จึงอาจมีปัญหาหลุดออกจากกระโปรงได้ในขณะที่ต่างประเทศจะบ่งว่ารถรุ่นใดสามารถติดขายึดแขวนจักรยานที่กระโปรงท้ายได้รุ่นใดไม่ได้ ซึ่งควรมีการปรึกษาหารือกับสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย เพื่อที่จะออกแบบรถยนต์และแจ้งข้อมูลแก่ลูกค้าว่ารถที่ผลิตในไทยรุ่นใดใช้งานสำหรับนี้ได้ หรือไม่ได้ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยให้แก่ผู้ที่ประสงค์จะซื้อรถยนต์ได้

4. ไม่ควรกำหนดให้อุปกรณ์ขนหรือแขวนจักรยาน (bike rack) เป็นอุปกรณ์ส่วนควบของรถยนต์ เพราะจะเป็นภาระของเจ้าของรถยนต์ และจักรยานเกิดความจำเป็น

### กฎหมายบรรทุกจักรยานบนรถยนต์ (NSW, Australia)

▶ รัฐ NSW ออสเตรเลีย (10 ส.ค. 2012)

▶ ขายึดบนหลังคา

- มีวิธียึดหลายแบบ (ทั้งคัน, ถอดล้อหน้า, หายท้อง)
- ต้องหมั่นตรวจสอบเป็นระยะ ว่าการยึดทุกจุดคลายตัวหรือไม่
- ต้องระวังลมแรง สะพาน กิ่งไม้

▶ ขายึดที่หลังรถยนต์

- ต้องยึดกับขาหรือตะขอลากรถ (tow bar)
- หรือยึดกับกระโปรง (boot) ของรถ

## ทางแก้ไข

กรณีบรรทุกจักรยานบนรถยนต์แล้วอาจมีส่วนของจักรยานยื่นล้ำเลยด้านข้างของตัวรถยนต์ (ซึ่งผิดกฎหมาย) มีแนวทางแก้ไข ณ ขณะนี้ คือ

1. แนวทางที่ปฏิบัติได้ในทันที คือ ถอดล้อหน้าโดยเฉพาะล้อขนาด 28 และ 29 นิ้ว ในกรณีแขวนจักรยานไว้ท้ายรถยนต์ และจัดวางเรียงจักรยานให้ติดกระดุมรถไว้บนหลังคา เพื่อไม่ให้มีส่วนยื่นล้ำออกไปจากความกว้างของตัวรถยนต์

2. เสนอเรื่องถึงสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อขอผ่อนผันไม่ให้จับกุมผู้บรรทุกจักรยานที่มีส่วนของจักรยานยื่นล้ำเกินความกว้างของตัวรถ เป็นเวลาระยะเวลาหนึ่ง (อาจจะมากกว่า 1 ปี) ทั้งนี้เพื่อเป็นการแสดงออกของ สตช. ในการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี

และในระหว่างนั้นชมรมฯ ควรศึกษาด้านความปลอดภัยว่ามีอุบัติเหตุจากการยื่นล้ำนี้หรือไม่ หากพบว่าปลอดภัยดีก็ให้ขอผ่อนผันตลอดไป หรือขอปรับแก้กฎหมายให้สามารถยื่นออกด้านข้างตัวถังรถยนต์ได้ เช่น ไม่เกิน 15 เซนติเมตร ตามอย่างประเทศออสเตรเลีย กฎหมายว่าด้วยจักรยานของรัฐ New South Wales ของประเทศออสเตรเลีย, 10 ส.ค. 2012 รายละเอียดดูได้ที่ tcc link <http://www.thaicyclingclub.org/multimedia/album/detail/2137>

## หมายเหตุ :

(1) ต้องศึกษาเกณฑ์การออกแบบที่จอดรถในประเทศไทยด้วย ว่าสามารถทำให้ใช้งานได้จริงได้อย่างไร เพราะที่จอดรถในอาคารไทยมีระยะสูงเพียง 2.10 เมตร ตามกฎหมายไทย ซึ่งต่ำกว่า 3 หรือ 4 เมตร ที่กฎหมายกรมการขนส่งทางบก

▶ ระยะ A ต้องยื่นออกจากหลังรถไม่เกิน 1.20 เมตร

▶ ระยะ B ต้องไม่เกิน 60% ของฐานล้อ (wheelbase) ที่นับจากศูนย์กลางล้อหน้าถึงล้อหลัง

▶ ระยะ C ยื่นออกจากด้านข้างตัวถังรถยนต์ได้ไม่เกิน 15 เซนติเมตร ในแต่ละข้าง

1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลอยู่ภายใต้ พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 21 อนุมาตรา (3 ทวิ) คือ “ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เป็นรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลได้” ซึ่งสามารถบรรทุกได้ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 12 ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 1 (1) ความกว้างไม่เกินความกว้างของตัวรถ (2) (ก) ในกรณีที่บรรทุกคนด้านหน้าไม่เกินหน้าหม้อหรือกันชน ด้านหลังยื่นพ้นตัวรถได้ไม่เกิน 2.50 เมตร (3) (ก) ในกรณีที่บรรทุกคนด้านหลังไม่เกิน 3.00 เมตร จากพื้นทาง เว้นแต่บรรทุกที่มีความกว้างของรถเกิน 2.3 เมตร ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 3.80 เมตรจากพื้นทาง

2. มีประเด็นเพิ่มเติมในที่ประชุมในเรื่องข้อกำหนดของความสูงว่าเป็น 4.00 เมตร ซึ่งทางชมรมฯ ได้ตรวจสอบแล้วได้ข้อเท็จจริงจากกฎกระทรวงมหาดไทยฉบับที่ 20 (พ.ศ.2550) ปรับปรุงเมื่อ 21 มิถุนายน 2550 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ที่มา: [http://law.longdo.com/law/288/sub16420#\\_ftn1](http://law.longdo.com/law/288/sub16420#_ftn1))

3. พรบ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 หมวด 2 การใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ มาตรา 15



อนุญาตให้ติดตั้งจักรยานไว้บนหลังคาได้ แต่กรณีนี้  
รถบรรทุกจักรยานอาจเข้าอาคารไม่ได้ เพราะอาจ  
ติดหลังคาที่จอดรถ

(2) ต้องศึกษาความกว้างของที่จอดรถของ  
ไทยด้วย เพราะอาจแคบกว่าของต่างประเทศ  
ซึ่งนั่นหมายถึงการนำรถยนต์เข้าจอดในที่จอดอาจ  
มีปัญหาเกี่ยวข้องกับรถด้านข้างหรือเสาอาคารได้

## ข้อคิดจากภาคี

ผู้แทนกลุ่มผู้ประกอบการ ที่เป็นทั้งเจ้าของ  
ผลิตภัณฑ์ในประเทศและบริษัทนำเข้าจากต่าง  
ประเทศ ได้ชี้แจงว่าสามารถนำเข้าอุปกรณ์หรือ  
ผลิตให้ได้มาตรฐานสากลได้ เพราะมีการออกแบบ  
และผลิตตามหลักวิศวกรรมอยู่แล้ว นอกจากนี้  
อุปกรณ์ที่นำเข้าจากต่างประเทศก็ผ่านการทดสอบ  
บนรถยนต์ที่วิ่งด้วยความเร็วสูงได้ถึง 190 กม./ชม.  
และได้รับการรับรองมาตรฐานจากต่างประเทศ  
เพียงแต่ยังไม่ได้รับการยอมรับหรือรู้จักจากฝ่าย  
ดูแลกฎหมายของบ้านเรา ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ต้อง  
มีการหาทางออกร่วมกัน ทั้งนี้มีข้อสังเกตจากที่  
ประชุมว่า การรับรองคุณภาพสินค้าจากต่างประเทศ  
กับในประเทศเป็นคนละบริบทกันเนื่องจากสภาวะ  
แวดล้อมและการใช้งานในต่างประเทศและใน  
ประเทศไม่เหมือนกัน ดังนั้นควรต้องมีมาตรฐาน  
ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) สำหรับอุปกรณ์  
เขวนจักรยานนี้เพื่อสะดวกแก่การอ้างอิง และเพื่อ  
ให้ผู้ประกอบการไทยมีจุดอ้างอิงและสามารถผลิต  
ออกมาจำหน่ายได้ ซึ่งในอนาคตอาจส่งออกไปยัง  
ประเทศเพื่อนบ้านกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้มีผู้เสนอให้  
ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเป็น  
ผู้ตรวจรับรอง (certify) อุปกรณ์เหล่านี้ด้วย

ส่วนในมุมมองจากนักวิชาการด้านกฎหมาย  
เห็นว่าไม่ควรให้มีโอกาสการใช้ดุลยพินิจของ  
เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย จึงต้องกำหนดกติกา  
ใช้ร่วมกันอย่างชัดเจนที่สุด และการใช้ดุลยพินิจ  
ของผู้รักษากฎหมาย (หากมี) ก็ต้องเป็นสิ่งที่  
สามารถวัดได้ เช่น การใช้ดุลยพินิจเรื่องอุปกรณ์  
จับยึดที่มีความแข็งแรง ปลอดภัยนั้นจะพิจารณา  
ได้อย่างไรว่าแข็งแรงปลอดภัยจริง ซึ่งเรื่องนี้คง  
เป็นประเด็นที่ต้องถกเถียงและแลกเปลี่ยนกัน  
ต่อไป รวมทั้งเสนอทางออกว่าต้องทำให้เป็นเกณฑ์  
หรือมาตรฐานเดียวกันหรือไม่

## ตอบได้ไม่หมด

การประชุมครั้งนี้ แม้ว่าจะยังไม่ได้คำตอบครบทุกข้อ เช่น การเสนอให้แก้กฎกระทรวงควรมีส่วน  
ใดบ้าง การที่เขวนจักรยานไว้ท้ายรถยนต์แล้วบังป้ายทะเบียน ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ไฟเบรกจำเป็นต้องมี  
อุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัยแบบต่างประเทศหรือไม่ ฯลฯ แต่อย่างน้อยการที่คนที่มีใจรักจักรยาน  
และต้องการให้สังคมผู้จักรยานมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ได้มีโอกาสนั่งพูดคุยแลกเปลี่ยนกัน ชมรมฯ ก็ถือ  
ว่าเป็นผลสำเร็จขั้นต้นที่จะนำไปสู่แรงขับเคลื่อนในการผลักดันให้บ้านเราเป็นเมืองจักรยานต่อไป...

## หน่วยงานที่เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็น “ประเด็นกฎหมายเกี่ยวกับอุปกรณ์เขวนจักรยานติดรถยนต์ (Bicycle Rack) (27/06/57)”

| ที่ | กลุ่มที่เข้าร่วมแลกเปลี่ยนความคิดเห็น                                                           | จำนวน    |                  |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------------------|
|     |                                                                                                 | หน่วยงาน | ผู้เข้าร่วม (คน) |
| 1   | หน่วยงานภาครัฐ                                                                                  | 11       | 20               |
|     | 1.1 กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย                                                                | 1        | 1                |
|     | 1.2 กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย                                                      | 1        | 1                |
|     | 1.3 กรุงเทพมหานคร                                                                               | 1        | 4                |
|     | 1.4 กองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ                                                | 1        | 2                |
|     | 1.5 โรงพยาบาลราชวิถี                                                                            | 1        | 1                |
|     | 1.6 ส่วนตรวจสอบสภาพรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก                                                      | 1        | 1                |
|     | 1.7 สำนักกฎหมาย กรมทางหลวง                                                                      | 1        | 1                |
|     | 1.8 สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม                                                                   | 1        | 2                |
|     | 1.9 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร                                                        | 1        | 3                |
|     | 1.10 สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม                                   | 1        | 3                |
|     | 1.11 สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)                                                       | 1        | 1                |
| 2   | ผู้ประกอบการ                                                                                    | 6        | 9                |
|     | 2.1 บริษัท กรุงเกษมคอนกรีต จำกัด                                                                | 1        | 1                |
|     | 2.2 บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด                                                   | 1        | 2                |
|     | 2.3 บริษัท ช.วิศิษฐ์ จำกัด                                                                      | 1        | 1                |
|     | 2.4 บริษัท อัมปิกา จำกัด (Upbeat)                                                               | 1        | 1                |
|     | 2.5 บริษัท เทคโนโลยีเซล (WFS) จำกัด<br>(ผู้ให้เช่าและจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์กับธุรกิจการบิน: Thule) | 1        | 3                |
|     | 2.6 ร้านอันตาบิไซเคิลส์ กระบี่                                                                  | 1        | 1                |
| 3   | บุคคลทั่วไปและตัวแทนผู้ใช้จักรยาน                                                               | 4        | 5                |
|     | 3.1 กลุ่ม Alley cyclist                                                                         | 1        | 1                |
|     | 3.2 กลุ่ม smile riders                                                                          | 1        | 2                |
|     | 3.3 บุคคลทั่วไป                                                                                 | 2        | 2                |
| 4   | องค์กรพัฒนาเอกชน (NGOs)                                                                         | 6        | 6                |
|     | 4.1 สภาทนายความในพระบรมราชูปถัมภ์                                                               | 1        | 1                |
|     | 4.2 สมาคมทนายความแห่งประเทศไทย                                                                  | 1        | 1                |
|     | 4.3 สมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย (สทท.)                                                     | 1        | 1                |
|     | 4.4 สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.)                                                      | 1        | 1                |
|     | 4.5 สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ                                                               | 1        | 1                |
|     | 4.6 สมาคมประกันชีวิตไทย                                                                         | 1        | 1                |
| 5   | นักวิชาการด้านกฎหมาย(อิสระ)                                                                     | 1        | 2                |
| 6   | สื่อมวลชน                                                                                       | 2        | 4                |
|     | 6.1 สปีดนิวส์                                                                                   | 1        | 3                |
|     | 6.2 Bike Style                                                                                  | 1        | 1                |
|     | รวมทั้งหมด                                                                                      | 29       | 46               |





# รู้... กับ จักรยานหน้าฝน



โดย... ศ.กิตติคุณ ดร.องชัย พรสมสวัสดิ์  
ประธาน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



คนรุ่นก่อนเวลาพูดถึงจักรยานกับผู้หญิง พวกเขามักนึกถึงสาวเหนือขี่จักรยานทางจ้อง(จ้องแปลว่าร่มในภาษาเหนือ) และบางคนอาจนึกเลยไปถึงภาพสาวเชียงใหม่นั่งขึ้นทางจ้องขี่จักรยาน ถ่ายภาพในงานการประกวดนางงามเชียงใหม่ ซึ่งถือว่าเป็นธรรมเนียมปฏิบัติในสมัยก่อน

การกางร่มขี่จักรยานของคนไทยสมัยก่อนไม่ใช่เรื่องแปลกประหลาด ใครๆก็ทำเช่นนี้ เพราะเมืองไทยมีทั้งแดดแรงและฝนชุก การกางร่มจึงทำให้การใช้จักรยานมีความสะดวกและสบายมากขึ้น



ที่มา: <http://www.chiangmainews.co.th/page/wp-content/uploads/p719.jpg>

## แล้วขี่จักรยานมือเดียว อีกมือถือร่ม ไม่อันตรายหรือ

อันตรายแน่ถ้าขี่จักรยานไม่คล่อง และอันตรายยิ่งกว่าหากการจราจรบนถนนหนาแน่น ซึ่งสองสิ่งที่ว่านี้ไม่มีอยู่ในอดีต เพราะทุกคนที่ใช้จักรยานในสมัยก่อนใช้จักรยานกันได้ดี คล่องแคล่ว ไม่เว้นแม้แต่ผู้หญิง เพราะมันเป็นพาหนะที่ใช้งานหรือใช้ในการเดินทางจริงทุกวัน หรือแทบทุกวัน ส่วนการจราจรเองก็เบาบาง ชนิดที่ขี่ไปชั่วโมงอาจเจอรถยนต์ไม่เกิน 10 คัน มาสมัยนี้ แดดยังแรง ฝนยังชุก แต่การใช้จักรยานมือเดียวในกรุงเทพฯ เชียงใหม่

สระบุรี ขอนแก่น ฯลฯ แล้วถือร่มอีกมือ คงไม่ปลอดภัยนัก แม้จะขี่จักรยานได้แข็งแรงก็ตาม เพราะว่าการจราจรในเมืองใหญ่ในปัจจุบันมันสาหัสเกินอย่างที่ทุกคนรู้อยู่

แต่ไม่ใช่ว่าทุกเมืองในเมืองไทยต้องเป็นเมืองใหญ่ ในเมืองเล็กๆ หลายเมือง เช่น อุทัยธานี เมืองแก่ง เมืองพนสนธิคม เมืองชัยภูมิ เมืองหลังสวน ยังสามารถกางร่มขี่จักรยานได้ เฉกเช่นในอดีต โดยอันตรายแทบไม่มี

## ปัญหามีอยู่ว่า แล้วถ้าฝนไม่ตกแดดไม่ออก จะเอาร่มไปเก็บไว้ที่ใดตอนขี่จักรยาน

ปัญหานี้มีอยู่ทั่วโลก คนจีนมีวิธีแก้แบบหนึ่ง คนญี่ปุ่นมีวิธีแก้อีกแบบหนึ่ง วันนี้ขอเอาตัวอย่างของการแก้ปัญหาของคนญี่ปุ่น มาเล่าสู่กันฟัง

คนญี่ปุ่นเขาทำที่เก็บร่มติดกับโครงจักรยานออกมาขาย โดยมีอุปกรณ์ทำด้วยพลาสติกอยู่สองชิ้น ชิ้นหนึ่งเป็นรูปกรวยสั้นๆ ปลายเปิดทั้งสองข้าง ติดประกอบไว้ตรงขาตะเกียบหน้าเอาไว้เสียบร่มโดยเอาปลายแหลมชี้ลง ส่วนอีกชิ้นเป็นห่วงกลมติดที่ก้านแฮนด์ หรือคันบังคับเลี้ยว เอาไว้ล็อกหรือจับก้านร่มด้านบนไม่ให้แกว่งไปมา



การติดตั้งก็ง่ายมาก แค่น็อต 2 ตัวที่ตัวกรวยเสียบร่มที่ขาตะเกียบหน้า และน็อตอีกตัวยึดที่ตัวล็อกที่ก้านแฮนด์ ใครๆ ที่ไม่ใช่ช่างก็ติดได้ แม้แต่ผู้หญิงแม่บ้านธรรมดาที่ติดตั้งได้

กรวยเสียบร่มมีขนาดใหญ่พอสมควร จึงเสียบได้ทั้งร่มใหญ่และร่มเล็ก ถ้าเป็นร่มเล็กขาไม่ยาวนัก อาจเสียบลงในกรวยเสียบร่มแล้วเอาปลายอีกด้านที่โค้งเป็นตะขอ เกี้ยวไว้กับก้านแฮนด์ โดยไม่ต้องใช้ตัวล็อกจับร่มไว้ก็ได้ แต่ถ้าเป็นร่มแบบไม่มีด้ามจับที่โค้งเป็นตะขอ ก็จำเป็นต้องใช้ตัวล็อกจับร่มไว้ ไม่ให้แกว่งและหลุดออกจากกรวยเสียบร่ม



ตัวล็อกร่ม(ตัวบน) ทำด้วยพลาสติก มีตัวยึดกับก้านแฮนด์ แล้วมีอีกตัวเป็นตัวล็อกรูปห่วงกลม เอาไว้จับยึดด้ามร่ม ตัวล็อกนี้สามารถเปิดห้วงแล้วเอาด้ามร่มใส่เข้าไปในวงห้วง แล้วปิดวงห้วงเมื่อไม่ให้ร่มหลุดออกมา

จึงนับว่าสะดวกมากสำหรับคนที่รักจะขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน และใช้จักรยานนั้นช่ำๆ แบบวิถีชีวิตที่ทั่วโลกกำลังสนใจ และเรียกขานกันในชื่อว่า Slow Life นั่นเอง...



# ปรับเบาะ

# ทัศนคติเปลี่ยน...

ตอนที่ 1

ความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องจักรยานและระบบจักรยานที่ผิดพลาดและคลาดเคลื่อน ทำให้เกิดมุมมองและทัศนคติในการใช้จักรยานและนโยบายในการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในประเทศไทยไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร บทความนี้เป็นความคิดเห็นส่วนตัวของผู้เขียนที่มีโอกาสเข้าไปคลุกคลีและเกี่ยวข้องกับเรื่องจักรยานภายใต้บทบาทของอาจารย์ นักวิชาการ วิศวกร ช่างและจราจร นักผังเมือง นักวางแผน ที่ปรึกษาเชิงนโยบาย ผู้ออกแบบและผู้ใช้จักรยาน ซึ่งสามารถสรุปความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนเกี่ยวกับระบบจักรยานใน 6 ประเด็นหลัก ได้แก่



โดย...ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุปลา  
กรรมการชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย  
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยี  
พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

## ประเด็นที่ 1

## ความเข้าใจคลาดเคลื่อนเกี่ยวกับเรื่องเส้นทางจักรยาน

(1) การเรียกร้องให้สร้างเส้นทางจักรยานเฉพาะ (Bike Lane) จะทำให้ใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยและมีจำนวนผู้ใช้จักรยานมากขึ้น

ความเป็นจริง เส้นทางจักรยานเฉพาะ (Bike Lane) เป็นเพียงระบบโครงสร้างพื้นฐานหนึ่งที่เอื้อให้ผู้ใช้จักรยานสามารถใช้จักรยานได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น แต่การที่จะทำให้สามารถใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางจักรยานเฉพาะ (Bike Lane) มีปัจจัยอื่นๆ ประกอบพร้อมหลายประการ ตัวอย่างเช่น พฤติกรรมในการขับขี่ของผู้ใช้จักรยานเอง พฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนของผู้ใช้ทางร่วมคนอื่นๆ ลักษณะเส้นทางจักรยาน (สภาพผิวทาง ความกว้าง สิ่งกีดขวาง ตำแหน่ง/พื้นที่ ความลาดเอียง ความยาวของเส้นทาง กิจกรรมโดยรอบ ฯลฯ) ดังนั้น การสร้างเส้นทางเฉพาะ (Bike Lane) บางครั้งอาจจะไม่สามารถตอบโจทย์ของการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้จักรยานได้ โดยเฉพาะในแนวเส้นทางที่ไม่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ (Demand) ทั้งผู้ใช้จักรยานเดิม (Existing User) และผู้ใช้จักรยานหน้าใหม่/ผู้ที่มีโอกาสจะใช้จักรยาน (Potential User) สิ่งสำคัญของการออกแบบเส้นทางจักรยานเฉพาะ คือ ควรคำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้เป็นหลัก โดยต้องออกแบบให้สอดคล้องกับพฤติกรรม ลดข้อ

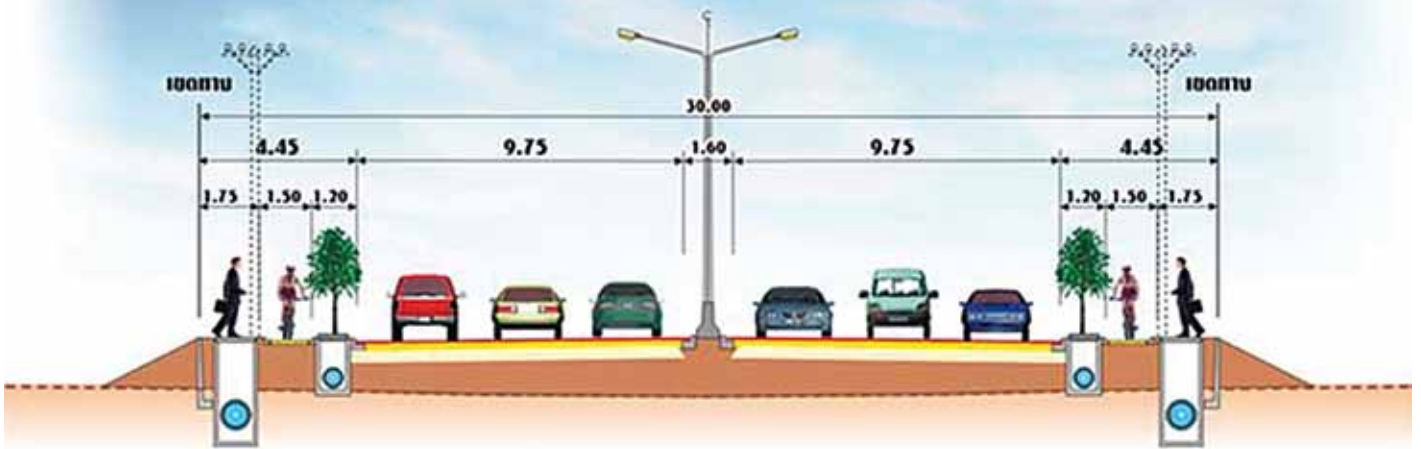
จำกัดทางกายภาพ และเข้าใจสภาพแวดล้อมมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ จึงจะสามารถสร้างเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยและเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานได้อย่างยั่งยืน ดังนั้นเส้นทางจักรยานเฉพาะที่เหมาะสมควรเป็นแนวเส้นทางจักรยานที่ผ่านบริเวณย่านพักอาศัย บริเวณสถานศึกษา แหล่งจ้างงาน และย่านการค้าหรือตลาด เป็นต้น

(2) ไหล่ทาง (Shoulder) ของทางหลวงหรือทางหลวงชนบท หรือถนนสายหลัก สามารถใช้เป็นทางจักรยานได้อย่างปลอดภัย

ความเป็นจริง ตาม พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ. 2535 กำหนดให้ไหล่ทาง (Shoulder) ของทางหลวงหรือทางหลวงชนบทหรือถนนสายหลัก มีวัตถุประสงค์หลักในการออกแบบไว้เพื่อจอดรถ เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินหรือรถยนต์ขัดข้องหรือเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งทางหลวงหรือทางหลวงชนบทหรือถนนสายหลัก ส่วนใหญ่นำมาออกแบบเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง (Mobility) มากกว่าการออกแบบเพื่อความสามารถในการเข้าถึง (Accessability) ทำให้รถยนต์สามารถใช้ความเร็วในการขับขี่ได้สูงสุดไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (ตามกฎหมาย ซึ่งปกติขับเกินความเร็วนี้) ความเร็วของรถยนต์ดังกล่าวนี้ หากเกิดอุบัติเหตุชนกับผู้ขับขี่จักรยานบริเวณไหล่ทาง (ถึงแม้มีความกว้างประมาณ 1.50-2.50 เมตร) มีความเสี่ยงและโอกาสที่ผู้ใช้จักรยานจะเสียชีวิตและทุพพลภาพได้สูงมาก จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุบนทางหลวงพบว่า มีอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้ขับขี่จักรยานในประเทศไทยที่เสียชีวิตบริเวณไหล่ทางหลวงทุกปีด้วยเช่นกัน ดังนั้นในการออกแบบทางจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวหรือการเดินทางระยะไกล ต้องหลีกเลี่ยงการใช้ไหล่ทางของถนนหลวงเป็นเส้นทางจักรยาน ควรสร้างเส้นทางจักรยาน (Bike Path) ที่แยกออกจากถนนหลวงเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน







### (3) การออกแบบทางจักรยานในเมืองต้องอยู่บนทางเท้า (Footpath) และเส้นทางสายหลักจึงจะมีผู้ใช้จักรยาน

**ความเป็นจริง** การออกแบบทางจักรยาน ถ้าเป็นไปได้ควรหลีกเลี่ยงการออกแบบทางจักรยานบนถนนสายหลักที่มีความเร็วสูง ปริมาณรถยนต์ค่อนข้างมาก และรถยนต์จอดทิ้งไว้ข้างเยอะ เพราะมีโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุกับจักรยานได้ง่ายและรุนแรง รวมไปถึงทางเท้าที่มีคนเดินพลุกพล่าน ก็มีโอกาที่จักรยานจะชนกับคนเดินเท้าได้เช่นเดียวกัน ดังนั้นการออกแบบเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมที่สุดกับการออกแบบถนนในเมือง ควรเลือกหรือออกแบบทางจักรยานให้อยู่บนถนนซอยหรือทางลัดที่มีปริมาณจราจรไม่มากนัก มีต้นไม้มาก สภาพร่มรื่น จะทำให้ผู้ใช้ขี่จักรยาน คลายความวิตกกังวลและความเครียดในการขับขึ้นท้องถนนลงได้

### (4) การออกแบบความกว้างของช่องทางจักรยาน ควรออกแบบให้กว้างมากที่สุดและเป็นเส้นตรง

**ความเป็นจริง** การออกแบบความกว้างของช่องทางจักรยาน สามารถปรับให้เหมาะสมตามสภาพถนนและตามสภาพจราจร สภาพผิวทาง สิ่งกีดขวาง ตำแหน่ง/พื้นที่ ความยาวของเส้นทาง ดังนั้นผู้ออกแบบควรคำนึงถึงมุมเลี้ยว มุมโค้ง ความลาดเอียง และสภาพผิวทางที่เรียบเป็นสำคัญ ซึ่งความกว้างในการออกแบบทางจักรยานอย่างน้อยที่สุด ต้องกว้างประมาณ 0.80 เมตร และพยายามสร้างจุดดึงดูดความสนใจ ลดการออกแบบทางจักรยานที่เป็นเส้นตรงเพียงอย่างเดียว เพราะจะทำให้การปั่นจักรยานไม่น่าสนใจ ไม่มีจุดดึงดูดสายตา...

พื้นที่หมดเสียก่อน ติดตามอ่าน ตอนที่ 2 ฉบับหน้าครับ



# 80 ชุมชน...

ปักธงเดินหน้าร่วมสร้างชุมชน  
เดิน-จักรยาน เพื่อสุขภาวะ



โดย...อารดินทร์ รัตนภ  
หัวหน้าทีมติดตาม สนับสนุน  
ชุมชนจักรยาน...เพื่อสุขภาวะ

## ชุมชนจักรยาน... เพื่อสุขภาวะ=สุข

นี่คือเสียงขานรับจากชุมชนภาคีจำนวน 80 พื้นที่ใน 36 จังหวัดทั่วประเทศ หลังจากที่ได้รับการคัดเลือกและสนับสนุนทุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ให้ดำเนินการสร้างชุมชนจักรยาน...เพื่อสุขภาวะขึ้น และให้ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (Thailand Cycling Club : TCC) เป็นทีมพี่เลี้ยงพัฒนาศักยภาพตัวแทนพื้นที่ ติดตามสนับสนุน และแนะแนวทางการทำงาน ภายใต้โครงการติดตาม สนับสนุน พัฒนาศักยภาพภาคี และประเมินผล (ชุมชนจักรยาน เพื่อสุขภาวะ) โดยเริ่มต้นที่ 80 ชุมชนนำร่อง

วัตถุประสงค์โครงการฯ เพื่อจุดประกายแนวคิดการสร้างชุมชนจักรยาน พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการชุมชนจักรยานของพื้นที่ และสนับสนุนการดำเนินงาน

ภาคเหนือ  
น่าน  
เชียงใหม่  
พะเยา  
ลำพูน  
กำแพงเพชร  
พิษณุโลก

ภาคกลาง  
อุทัยธานี  
สมุทรสงคราม  
สมุทรปราการ  
ชัยนาท  
ลพบุรี  
สุพรรณบุรี  
นครนายก  
สระบุรี  
ปทุมธานี  
อ่างทอง  
นครสวรรค์  
สิงห์บุรี  
กรุงเทพมหานคร

พื้นที่ดำเนินงาน 80 ชุมชน/พื้นที่ ใน 36 จังหวัด



ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ  
ศรีสะเกษ  
เลย  
อุบลราชธานี  
ขอนแก่น  
นครราชสีมา  
สกลนคร

ภาคตะวันออก  
ชลบุรี  
ระยอง

ภาคตะวันตก  
กาญจนบุรี  
ประจวบคีรีขันธ์

ภาคใต้  
ชุมพร  
สุราษฎร์ธานี  
พังงา  
นครศรีธรรมราช  
สตูล  
ตรัง

รวมทั้งสังเคราะห์องค์ความรู้จากการดำเนินการสร้างชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะของภาคี 80 พื้นที่ที่รับทุน (นับตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2557- กรกฎาคม 2558 นี้)

ก้าวแรกของการปักธงเดินหน้าลุยสร้างชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ ทีมพี่เลี้ยงชมรมฯ กำหนดให้มีการจัดการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพภาคีผู้รับทุนในแต่ละภูมิภาค (4 ภาค) ขึ้น เพื่อให้ตัวแทนภาคีที่เข้าอบรมตระหนักในพลังของตนเอง และพลังของ

ชุมชนในการขับเคลื่อนชุมชนจักรยาน อีกทั้งพี่เลี้ยงต้องการให้ชุมชนได้รู้และเข้าใจกระบวนการและแนวทางสร้างชุมชนจักรยานสามารถนำความรู้ ทักษะที่ได้ไปขยายผลในพื้นที่ ด้วยกระบวนการการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม

กระบวนการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพภาคีผู้รับทุนนั้น ทีมวิทยากรจากมูลนิธิโอกาสและทีมพี่เลี้ยงชมรมฯ ได้ใช้เทคนิคและเครื่องมือต่างๆ ผ่านกระบวนการ







เรียนรู้อย่างมีส่วนร่วม เพื่อให้ผู้แทนชุมชนเรียนรู้กระบวนการทำงานโครงการฯ สามารถปรับใช้การทำงานชุมชนจักรยานของพื้นที่ตนเองได้ ถือเป็นกิจกรรมหลักที่ทุกพื้นที่ต้องมาปฎิบัติให้ชัดเจนร่วมกัน เรียกว่า “อ่านงานโครงการออก บอกงานโครงการถูก ใช้ความรู้เพื่อขยายผลในพื้นที่ชุมชนเป็นได้อย่างถูกต้อง ถูกทาง”

การจัดเวทีอบรมเชิงปฏิบัติการฯ ทั้ง 4 ภาค ประกอบมีผู้แทนภาคีเข้าร่วมทั้งสิ้นประมาณ 200 คน แต่ละครั้งจัดขึ้นดังนี้

◆ **ภาคกลาง ภาคตะวันออกและภาคตะวันตก** จัดขึ้นเมื่อ 18-20 กรกฎาคม 2557 ณ โรงแรมเพชรพิกาน บูติค รีสอร์ท กรุงเทพฯ มีผู้แทนภาคีจากภาคกลาง ตะวันออก และตะวันตก เข้าร่วมจำนวน 25 พื้นที่โครงการเข้าร่วม

◆ **ภาคกลาง ตะวันออกเฉียงเหนือ** จัดขึ้นเมื่อ 25-27 กรกฎาคม 2557 ณ โรงแรมรอยัล กรีนด์ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา มีภาคีผู้รับทุน เข้าร่วมจำนวน 27 พื้นที่โครงการ

◆ **ภาคภาคเหนือ** จัดขึ้นเมื่อวันที่ 1-3 สิงหาคม 2557 ณ โรงแรมพะเยาเกทเวย์ อำเภอเมือง จังหวัดพะเยา ภาคีเข้าร่วมอบรมฯ จำนวน 27 พื้นที่โครงการ

◆ **ภาคใต้** จัดขึ้นเมื่อ 8-10 สิงหาคม 2557 ณ โรงแรมรอยัลเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีภาคีผู้รับทุนเข้าร่วมจำนวน 12 พื้นที่โครงการ

จากนี้... หลังจากในทุกพื้นที่ผ่านการอบรมเชิงปฏิบัติการฯ ได้แนวคิด ความรู้ ความเข้าใจในการสร้างชุมชนจักรยานแล้วนั้น ภาคีจะได้นำไปออกแบบ ขยายผลให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ ขั้นตอนต่างๆ ที่แต่ละพื้นที่จักต้องดำเนินการนั้น อาทิ

■ การแต่งตั้ง จัดตั้งคณะทำงานขึ้นมา โดยเน้นจากทุกภาคส่วน

■ กำหนดขอบเขตพื้นที่ให้ชัดเจน จะเริ่มจากชุมชนไหน หมู่บ้านไหนก่อน ให้เหมาะสมกับเวลา เงื่อนไขอื่นๆ ประกอบ

■ สสำรวจข้อมูลพื้นฐาน พื้นที่ชุมชน จำนวนคนใช้จักรยาน เพื่อวางแผนการทำงาน

■ กิจกรรมรณรงค์อย่างสร้างสรรค์ ทำให้เป็นกิจวัตร ไม่ใช่กิจกรรม

เหล่านี้ คือ ขั้นตอนที่ทีมพี่เลี้ยงได้แนะนำ ซึ่งจากนี้ไปทีมพี่เลี้ยงจะติดตาม สนับสนุน ลงพื้นที่ให้คำปรึกษา เสนอแนะ หาแนวทางการจัดการปัญหาหรือข้อจำกัดร่วมกัน ซึ่งจะเป็นอีกแรงหนุนเสริมในการที่จะขับเคลื่อนและผลักดันให้ภาคีสร้างสรรค์ “ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพ” ขึ้น

โดยหวังว่าพวกเราชาวชุมชนจักรยานฯ กำลังพูดถึงการสร้างชุมชนที่ใช้จักรยานในวิถีประจำวันชีวิตในทิศทางเดียวกัน ไม่ใช่เพื่อร่วมกลุ่มกันปั่นบันเทิง ปั่นนันทนาการ ร่วมงานเทศกาล หรือเพื่อรณรงค์เป็นกลุ่มใหญ่ๆ เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่เป็นพื้นที่ชุมชนที่มีการใช้จักรยานเดินทางระยะสั้นๆ ในชุมชนของตนเอง ชุมชนตระหนัก และเห็นความสำคัญของการใช้จักรยานร่วมกัน เพื่อตอบโจทย์ที่ว่าชุมชนจักรยาน คืออะไร เพราะผลที่ตามมาไม่ใช่เพียงแต่สุขภาพแข็งแรง ประหยัดค่าใช้จ่ายครัวเรือน รักษาสิ่งแวดล้อม ลดมลพิษเพียงเท่านั้น แต่มีมิติทางสังคมที่สร้างสรรค์ด้านอื่นๆ จะเกิดผลบวกตามมาด้วย

ถึงเวลาแล้วที่พวกเราชาวชุมชนจักรยาน 80 พื้นที่นำร่องจะขานรับพร้อมเพรียงกันอีกครั้ง...พร้อมเดินหน้าลุยว่า **ชุมชนจักรยาน...เพื่อสุขภาพ...สู้**



โดย...กวิน ชุตินา

กรรมการฯ

ชมรมจักรยานจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

# จักรยานกับราชินี สายลับ... และคิตกวี

เมื่อเอ่ยถึงบุคคลสามประเภทคือ สมเด็จพระราชินี องค์ประมุขของประเทศ ผู้สูงศักดิ์ เป็นที่ชื่นชมของพลกนิกร, สายลับ ผู้ทำงานเสี่ยงตายแอบแฝงปิดลับ และคิตกวี ผู้ประพันธ์ เพลงที่รุดรใจคนทั่วโลกให้ฟังกันอย่างดื่มด่ำต่อเนื่องมานานนับร้อยปี เราจะแทบจะไม่เห็นความ เหมือนหรือสิ่งใดที่จะร่วมกันได้เลย แต่ก็ยังมีสิ่งหนึ่งที่เป็นความรักร่วมผูกพันคนทั้งสามเข้า ด้วยกัน ชามพรหมแดน ชามกาลเวลา สิ่งนั้นคือ จักรยาน และมีสมเด็จพระราชินีพระองค์หนึ่ง สายลับแห่งขบวนการภูษาคคนหนึ่ง และคิตกวีผู้มีชื่อเสียงก้องโลกอีกคนหนึ่ง ก็ใช้จักรยาน เป็นประจำ จนถึงกับมีผู้จัดสร้างอนุสรณ์ไว้ให้แก่ม่านเหล่านั้นพร้อมกับจักรยานคู่ใจ

บุคคลแรกคือ...

สมเด็จพระราชินีนาถ เบียทริกซ์ วิลเฮลมีนา อาร์ทการ์ด แห่งเนเธอร์แลนด์

สมเด็จพระราชินีเบียทริกซ์ทรงเป็นประมุขของประเทศจักรยาน อันดับหนึ่งของโลกอย่างแท้จริง ทรงโปรดการใช้จักรยานมาตั้งแต่ครั้งยัง ทรงพระเยาว์ แม้เสด็จขึ้นครองราชย์ต่อจากสมเด็จพระราชินีจูเลียนาแล้ว ก็ยังคงใช้จักรยานออกเยี่ยมประชาชนชาวเนเธอร์แลนด์อยู่เสมอ กลายเป็น ภาพคุ้นตา และเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้พระองค์เป็นที่รักของประชาชนเป็นอย่างยิ่ง จนมีผู้ จัดสร้างพระบรมรูปของพระองค์ขณะทรงจักรยานไว้ที่ Posbank Nature Reserve ใน Veluwezoom National Park ในเมือง Rheden สมเด็จพระราชินีนาถเบียทริกซ์เพ็ง สละราชบัลลังก์ให้พระราชโอรสขึ้นสืบทอดเป็นกษัตริย์ต่อเมื่อปี 2556 ที่ผ่านมานี้เอง และแน่นอนว่าเช่นเดียวกับพระมารดา กษัตริย์องค์ใหม่ก็ทรงโปรดจักรยานเช่นกัน







บุคคลที่สองคือ...

กุนนาร์ ฟริดท์จ็อฟ เรอร์มาน ซอนส์เทบิ  
(Gunnar Fridtjof Thurmman Sonstebj  
1918-2012)

ชาวนอร์เวย์ยกย่องเขาว่าเป็น “วีรบุรุษสงครามที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของนอร์เวย์” เลยนะครับ เขาเป็นคนเดียวที่ได้รับเหรียญกล้าหาญสูงสุดของนอร์เวย์ เพราะช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง เขาอาสาเป็นหน่วยต่อต้านนาซีที่บุกเข้ายึดครองบ้านเกิด เมืองนอน โดยหลังจากได้รับการฝึกงานก่อวินาศกรรมจากอังกฤษ เขาก็มีบทบาทมากในการนำขบวนการใต้ดินก่อสงครามกับเยอรมัน กลายเป็นเจ้าแห่งการปลอมแปลงตัว ตลอดระยะเวลาช่วงสงครามห้าปี เขามีชื่อกว่า 30 ชื่อ ใช้จักรยานออกสอดแนมหาข่าวและดำเนินกิจกรรมต่อต้านนาซี รวมทั้งการก่อวินาศกรรม แต่ไม่เคยถูกจับได้เลย ทางฝ่ายเยอรมันไม่รู้ด้วยซ้ำว่าเขาเป็นใครจนเกือบสิ้นสงคราม ขณะที่ได้รับความสูญเสียจากการต่อต้านของเขาเป็นอย่างมาก หลังสงครามเลิก นอกจากเหรียญกล้าหาญของนอร์เวย์แล้ว ซอนส์เทบิยังได้รับเหรียญกล้าหาญชั้นสูงมากมายจากประเทศฝ่ายสัมพันธมิตร อนุสาวรีย์ของเขาตั้งอยู่ที่ Solli Square กลางกรุงออสโล Per Ung ปฏิมากรมีชื่อ ได้ปั้นเป็นรูปคนหนุ่มวัย 25 ยืนเคียงกับจักรยานคู่กาย และได้ประกอบพิธีเปิดโดยสมเด็จพระราชาธิบดีฮารัลด์ที่ 5 แห่งนอร์เวย์เมื่อปี 2007 นี่เอง ซอนส์เทบิเสียชีวิตเมื่อ 10 พฤษภาคม 2012 ในวัย 94 ปี พิธีศพได้จัดอย่างสมเกียรติ มีพระราชพิธีฮารัลด์ที่ 5 เสด็จร่วมงาน และได้รับพวงหรีดพระราชทานจากสมเด็จพระราชินีนาถเอลิซาเบธที่สองแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษด้วย



บุคคลที่สามคือ...

เซอร์เอ็ดเวิร์ด เอลการ์  
(Sir Edward Elgar 1857-1934)

ท่านผู้นี้เป็นยอดนักประพันธ์ดนตรีชาวอังกฤษที่มีชื่อเสียง ท่านเป็นนักปั่นที่ชื่นชอบจักรยานมากครับ มีรถจักรยานประจำตัวยี่ห้อ Royal Sunbeam ที่ท่านตั้งชื่อเล่นว่า Mr.Phoebus ซึ่งแปลว่าตะวัน และจะใช้ปั่นไปไหนมาไหนเป็นประจำ เมื่อเสียชีวิตไปแล้วจึงมีการจัดสร้างอนุสาวรีย์รูปท่านยืนพิงจักรยานหันหน้าเข้าวิหารเฮเรฟอร์ด (Hereford Cathedral) ในเมืองเฮเรฟอร์ด ประเทศอังกฤษ หากใช้ Google Street View ก็จะได้ภาพมุมกว้างที่เห็นทั้งวิหารเก่าอันงดงามและอนุสาวรีย์ของเอลการ์ นับว่าเป็นปฏิมากรรมที่สวยงามชิ้นหนึ่งนะครับ เกือบลืมเล่าไป... ท่านมีชีวิตอยู่ในช่วงเดียวกับรูดียาร์ด คิปลิง (Rudyard Kipling 1865-1936) ซึ่งบางบทประพันธ์ดนตรีของท่านก็ได้คิปลิงเป็นผู้ประพันธ์บทกวีให้ครับแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษด้วย



(หมายเหตุ: ต้นฉบับแรกของบทความชิ้นนี้ค้นคว้ามาเขียนทั้งเนื้อหาและภาพประกอบโดยพี่พรเลิศ ลอสุวรรณ ที่ผมเคารพนับถือและได้ร่วมงานกันมาตั้งแต่การทำงานอนุรักษ์นกที่สมาคมอนุรักษ์นกและธรรมชาติแห่งประเทศไทย ปัจจุบันพี่พรเลิศหันมาขี่จักรยานอีกอย่างหนึ่ง และได้พบกันบ่อยเมื่อมีการจัดกิจกรรมขี่จักรยานต่างๆ พี่พรเลิศรักจักรยานแค่ไหน อ่านที่พี่เขาเขียนปรารถใจตอนต้นของบทความชิ้นนี้ว่า “ช่วงนี้หน้าฝน ตอนบ่ายถึงค่ำฝนตกบ่อย แต่ผมก็หาเวลาออกไปปั่นจักรยานอยู่เสมอ เพราะชอบมาตั้งแต่เด็กแล้วครับ สงสัยว่าจะเข้าเส้นเลือด” ก็คงไม่ต้องบรรยายอะไรแล้ว ผมประทับใจจึงขอนำมาเล่าต่อโดยแก้ไขเพิ่มเติมไปบ้างเล็กน้อย)

กวัน ชุตินา





นอกจากพานักเรียนทำกิจกรรมด้วยจักรยานแล้ว ครูบรรพตยังพาชาว สว.(สูงวัย)ในบ้านกระแสบ้านจักรยานออกกำลังกายอยู่เป็นประจำ โดยจัดให้มีชมรมแบบชาวบ้าน รวมตัวกันปั่นทำกิจกรรมต่างๆ ชาวบ้านหลายคนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอยู่แล้ว เมื่อได้รับคำแนะนำในการปั่นจักรยานอย่างถูกต้อง ต่างก็รู้สึกว่าการจักรยานสามารถบำบัดอาการปวดข้อเข่า ปวดกล้ามเนื้อต่างๆ ได้ดี

งานนี้ต้องขอขอบคุณ คุณทองสุข ท้าวแก้ว หรือคุณเอ ประธานเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรัก

## ครูนอกกรอบ... ตามรอยพ่อ

แม้จะเป็นเพียงข้าราชการตัวเล็กๆ ในโรงเรียนห่างไกล แต่หัวใจครูบรรพต บุญทวี ครูชำนาญการพิเศษ โรงเรียนกระแซงราษฎร์นุกูล ก็ไม่เคยห่างไกลความดี หลายคนเล่าว่าคุณครูท่านนี้มีทักษะมีแนวคิดนอกกรอบในการทำกิจกรรมสร้างสรรค์อยู่เสมอ เช่น ในฤดูเก็บเกี่ยวปีหนึ่งครูบรรพตก็ได้ขออนุญาตผู้อำนวยการโรงเรียน เพื่อพานักเรียนปั่นจักรยานออกนอกพื้นที่ ไปเรียนรู้คุณค่าของการเก็บเกี่ยวด้วยการขออนุญาตเก็บรวงข้าวที่เหลือตกหล่นจากการเก็บเกี่ยวของชาวบ้าน...



ในระยะแรก และในภาคปฏิบัติก็จะพานักเรียนปั่นจักรยานออกเรียนรู้แหล่งท่องเที่ยวและการอนุรักษ์ท้องถิ่น

ครูบรรพตบอกว่าการนำจักรยานมาใช้ในการเรียนการสอน ถือว่ามีประโยชน์มากๆ เด็กๆ ได้เรียนรู้นอกห้องเรียน ทั้งความอดทน ความสามัคคี การรู้ค่าของเงินว่า กว่าพ่อแม่จะได้มาแสนจะลำบาก การเก็บรวงข้าวครูจะพานักเรียนออกเรียนรู้นอกห้องเรียน โดยนักเรียน 14 คน แบ่งหญิงชายถือกระสอบปุ๋ยฝ่ายละใบ ไปขออนุญาตชาวบ้านเจ้าของที่นาเพื่อขอเก็บรวงข้าวที่ตกหล่นเหลือจากการเก็บเกี่ยวตามฤดูแล้ว แล้วนำรวงข้าวมาเย็บเอาเมล็ดข้าวเอามารวมกันและนำไปขาย นำเงินมาแบ่งกันหรือเอาไว้ทำกิจกรรมส่วนรวม ซึ่งทำให้เด็กๆ ทั้งได้ความรู้และมีความสุขมากๆ

โอกาส รวมถึงพิธี ผู้อำนวยการโรงเรียน ซึ่งก็ใช้จักรยานอยู่เสมอทั้งเพื่อออกกำลังกายและการเดินทางระยะสั้น เมื่อครูบรรพตมาขออนุญาตพานักเรียนปั่นจักรยานออกนอกพื้นที่ก็เห็นดีด้วยมากๆ และทำให้ได้คิดว่าเป็นอีกหนทางที่จะบอกชุมชนได้ว่า โรงเรียนไม่ได้พานักเรียนปั่นจักรยานเล่นๆ แต่ได้เต็มเนื้อหากการเรียนการสอนลงไปด้วย คือปั่นแล้วได้ทั้งสุขภาพร่างกายและความรู้ ก็ได้้นำเรื่องเข้าปฐกษัตริยานีเทศน์ในเขตพื้นที่ เพื่อขอนำมาเป็นหลักสูตรวิชาสาระเพิ่มเติม

ศรีสุดา สุราษฎร์ ครูชำนาญการพิเศษ ซึ่งเป็นฝ่ายวิชาการของโรงเรียนเล่าให้ผมฟังว่า ทางโรงเรียนได้ประชุมหารือกัน เพื่อจัดเป็นหลักสูตรสถานศึกษารายวิชาเพิ่มเติม จักรยานเพื่อสุขภาพ แทรกเข้าไปในการเรียนการสอน สัปดาห์ละ 1 ชั่วโมง โดยทุกวันพฤหัสบดีจะมีการสอนทฤษฎี



เมื่อผมถาม ด.ช.กฤษณะ มีแก้ว หนึ่งในนักเรียนที่เคยปั่นจักรยานไปเก็บรวงข้าวกับครูบรรพตว่าได้เรียนรู้อะไรบ้างในการปั่นจักรยานออกนอกพื้นที่ กฤษณะตอบแบบมั่นใจว่าได้เรียนรู้เรื่องความประหยัด การออมและความพอเพียง

ผมถามต่ออีกว่า รู้ไหมความพอเพียงเป็นคำสอนของใคร “ของพ่อหลวงครับ” กฤษณะตอบ เมื่อได้ฟังผมถึงกับปรบมือให้โดยไม่รู้ตัวเลยทีเดียว

จะเห็นว่าคำสอนเรื่องเศรษฐกิจพอเพียงของพ่อหลวงของเรานั้นสามารถนำไปปรับใช้ได้ทุกพื้นที่จริงๆ



การเดิน จ.ศรีสะเกษ มากๆ ในโอกาสนี้ด้วยครับที่ได้พาผมมารู้จักชุมชนเล็กๆ ที่เปี่ยมด้วยความสร้างสรรค์แห่งนี้ จากการที่คุณเอ เลือกพื้นที่นี้ทำกิจกรรม อาสาสอน อาสาซ่อม

อย่างไรก็ตามผู้อำนวยการโรงเรียนบอกว่าที่นี่ก็มีข้อจำกัดหลายอย่าง เช่น นักเรียนบางคนผู้ปกครองก็ไม่สามารถซื้อจักรยานให้ขี่มาโรงเรียนได้ จึงไม่สามารถร่วมกิจกรรมกับครูบรรพตได้ ซึ่งทางโรงเรียนก็ไม่มีจักรยานให้ยืม จึงอยากเชิญชวนเพื่อนๆ ที่อยากทำกิจกรรมจักรยานให้ยืมหรือบริจาคจักรยานให้กับโรงเรียนทางไกล ที่นี่ก็เป็นอีกโรงเรียนที่น่าจัดกิจกรรมนะครับ หากจะทำกิจกรรมจักรยานให้น้องขอเป็นจักรยานที่มีคุณภาพสักคันนะครับ เด็กๆ จะได้ใช้ได้นาน สามารถติดต่อกับครูบรรพตได้ที่โรงเรียนบ้านกระแซง (ครูราษฎร์นุกูล) บ้านกระแซง หมู่ที่ 8 ถนนศรีสะเกษ-กันทรลักษณ์ ตำบลตาแย อำเภอยะหา จังหวัดศรีสะเกษ 33230 ฉบับหน้าถนนสีขาวจะมีเรื่องอะไรมาเล่าสู่กันฟัง อย่าลืมติดตามนะครับ แวะเยี่ยมเยียนทักทายผมได้ที่ [www.facebook.com/veenono](http://www.facebook.com/veenono)





เดินไป ขึ้นไป กับ...

โดย... อภิรต บารมีเกรียงไกร  
ทีมข่าวและประชาสัมพันธ์ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



# วอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทย



นอกจากการฝึกอย่างจริงจังเอาจังเพื่อเป็นตัวแทนชาวไทยนำชื่อเสียงมาสู่ประเทศแล้ว โค้ชและนักกีฬาวอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทยของเรา ยังเสียสละเวลา มาทำกิจกรรมสาธารณะ เพื่อสร้างกระแสการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ให้เกิดขึ้นอย่างยั่งยืนในทุกๆ ชุมชน พวกเธอบอกว่าสังคมไทยเราทุกวันนี้ดีดสบาย จนไม่อยากจะออกกำลังกายกัน ฉะนั้นการเดินทางในระยะสั้นด้วยการเดินและการใช้จักรยาน จึงเป็นการออกกำลังกายเบื้องต้นที่เหมาะสมและประหยัดค่าใช้จ่ายที่สุด

นักกีฬาหลายคนมีประสบการณ์การใช้จักรยานในวัยเด็ก หลายคนใช้จักรยานปั่นไปโรงเรียน เช่น **บุศรา ต่อมคำ** เธอบอกว่าในวัยเด็กเธอใช้จักรยานเก่าๆ ซึ่งปั่นไปซ่อมไป เธอสามารถซ่อมจักรยานได้เองจนเสื้อฟ้าละอะ มอมแมมเลยก็ด้วย...



โค้ชอ๊อด...

## เกียรติพงษ์ รัชตะเกรียงไกร

โค้ชวอลเลย์บอลหญิงทีมชาติก็กำลังพยายามใช้จักรยานในเส้นทางมาสนามกีฬาแห่งชาติเป็นบางโอกาส ซึ่งมีระยะทางถึง 30 กิโลเมตร “สมัยเรียนผมใช้จักรยานขี่มาเรียนเสมอ และเดี๋ยวนี้ก็พยายามหันกลับมาใช้จักรยานมากขึ้น” โดยโค้ชอ๊อดบอกว่าเป็นกิจกรรมที่สามารถทำพร้อมกับครอบครัวได้ “หากน้องๆคนไหนสนใจก็สามารถไปฝึกฝนเพิ่มเติม ไม่นานอาจจะได้เป็นนักกีฬาจักรยานทีมชาติก็ได้” โค้ชอ๊อดกล่าวทิ้งท้าย



กิฟ...

## วิลาวัลย์ อภิญญาพงศ์

กัปตันทีมบอกว่า การจะก้าวขึ้นมาเป็นตัวแทนคนไทยในระดับนานาชาติ ต้องอดทนและมีวินัยอย่างมาก ฝึกถึงน้องๆ เขียวชนให้ค้นหาความถนัดและความสามารถของตัวเองแล้วรีบพัฒนาฝึกฝนเพื่อก้าวไปสู่ความฝันตัวเอง แต่อย่าลืมเรื่องเดินและจักรยานเพราะคือการออกกำลังกายเบื้องต้น อย่าลืมติดตามให้กำลังใจทีมนักกีฬาวอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทยเรา ทุกนัดที่แข่งขันค่ะ...







9-12 สิงหาคม 2557

ทริปสะอาตครั้งที่ 16 นี้มีสมาชิกหน้าเก่าขาประจำและหน้าใหม่ที่เพิ่งเข้าร่วมกิจกรรมครั้งแรกมาแล้ว 48 คน ขึ้นรถแล้วก็หลับบ้างตื่นบ้าง หลับๆ ตื่นๆ จนถึงเมืองแพร่ แวะร้านอาหารแสงจันทร์ เปลี่ยนเสื้อผ้าและทานอาหารเข้ากันท่ามกลางเสียงน้ำตกที่สร้างสรรค์ให้บรรยากาศเป็นธรรมชาติสวยงามสดชื่น

เริ่มกิจกรรมแอ่วเมืองแพร่กันที่หน้าการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสำนักงานแพร่ มีผู้อำนวยการภักธรอนงค์ ณ เชียงใหม่ พร้อมด้วยผู้อำนวยการการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดแพร่ และผู้อำนวยการกีฬาจังหวัดแพร่ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นกันเอง มีอาจารย์ชินวรให้เกียรติมาบรรยายเล่าเรื่องเมืองแพร่ให้พวกเราฟัง ก่อนนำจักรยานโบราณคลาสสิกมานำพวกเราชาวเสือปั่นจักรยานชมเมืองแพร่กัน



## สรุปทริป ปั่นละโม ไปแอ่วเมืองแพร่

เริ่มปั่นเลียบบดลองคูเมืองแพร่ ด้านทิศเหนือและตะวันออก เข้าเมืองทางประตูไชย คูวิถีชีวิตชาวเมืองแพร่ ซึ่งวันนี้ดูเจียบๆ ถนนโล่งไม่ค่อยมีรถยนต์และผู้คน หรือจะเป็นวันหยุด ได้ยินเสียงแ่วมว่า เมืองแพร่เจียบสงบ น่าอยู่ดีจัง แวะชมคุ้มเจ้าหลวงโรงเรียนป่าไม้แพร่ ดูอาคารเก่าของ บริษัท อีสต์เอเชียติก ปั่นชิลๆ ไปบ้านน้ำโค้งสนุกกับการปั่นข้ามสะพานสลิง มีหลายคนต้องปั่นไปปั่นมาเพื่อรอเก็บภาพ เพราะคุณแบล็กตากล้องมาไม่ทัน ชมชีวิตเรียบง่ายของชาวบ้านเวียงทอง บ้านสองแคว แล้วเข้าเมืองไปดูอาคารของบริษัทบอมเบย์เบอร์มาในอดีตริมแม่น้ำยมบ้านเซตวัน เข้าเมืองเก่าแพร่ทางประตูมาน เลาะตามแนวกำแพงเมืองเก่าที่ชาวแพร่เรียกว่า “เมก” ไหว้พระนอน เข้าชมบ้านวงศ์บุรีเป็นบ้านสี่มุมสวยงาม ได้เวลาอาหารเที่ยงมาเมืองแพร่ทั้งทีก็ต้องลองชิมอาหารเมืองแพร่ที่ร้านปั่นใจ

อิมหน้าสำราญกันแล้วเริ่มทยอยกันไปที่วัดพระบาทมิ่งเมืองวรวิหาร ไหว้พระขอพรแล้วปั่นต่อไปวัดสระบ่อแก้ว และวัดจอมสวรรค์เป็นวัดชาวไทยใหญ่และพม่า อาจารย์ชินวรนำปั่นต่อเข้าเมืองทางประตูเวียงหรือประตูม้า ปั่นบนแนวกำแพงเมือง แวะวัดหัวข่วง วัดศรีชุม วัดหลวงและพิพิธภัณฑวัดหลวง สุดท้าย

มาชมคุ้มวิชัยราชา ของอดีตผู้แทนราษฎรคนแรกของแพร่ (นายวงศ์ แสนศิริพันธ์) ฟังเรื่องเล่าในอดีต จบแล้วทยอยกันปั่นกลับที่พัก เชื้อนเซตวัน ต่างแยกย้ายกันไปเดินชมวิถีชาวล้านนาที่ถนนคนเดินกาตองเก่าท่ามกลางฝนตกโปรยปรายชุ่มฉ่ำใจ มีกลุ่มหนึ่งได้ชมการแสดงน้ำพุนตริสวยงามยิ่งนัก...

สรุปทริปสั้นๆ มาฝาก เรียกน้ำย่อยสมาชิกหน้าใหม่ให้อยากมาร่วมแจมกับเรา ทริปสะอาตความสุขที่คุณปั่นได้ รออยู่



# เครือข่ายเล่าเรื่อง...

วันที่ 17 ตุลาคม 2557  
ณ โรงแรมเซเนการาคอนเวนชั่น ขอนแก่น

## ร่วมประชุมสมัชชาสุขภาพจังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ 1

ที่มา :

เครือข่ายผู้ให้บริการและรักษารับบริการจังหวัดขอนแก่น โดยคุณสุรพงษ์ ใจเมือง ได้เข้ามีส่วนร่วมในการผลักดันประเด็นสาธารณะว่าด้วย “การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” เป็น 1 ใน 5 ประเด็นของการจัดสมัชชาสุขภาพจังหวัดขอนแก่นครั้งที่ 1 ได้แก่

1. ความปลอดภัยทางอาหารและการสร้างพื้นที่อาหารปลอดภัยจังหวัดขอนแก่น
2. การควบคุมการโฆษณาและการสื่อสารการตลาดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผลิตภัณฑ์ยาสูบ จังหวัดขอนแก่น
3. การส่งเสริมและสร้างความตระหนักในการสวนหมักผักอินทรีย์ทุกพื้นที่
4. การบูรณาการฐานข้อมูลเพื่อพัฒนากฎหมายชีวิตคนพิการ จังหวัดขอนแก่น
5. การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน



บรรยากาศการประชุม มีผู้เข้าร่วมจากภาคส่วนต่างๆ กว่า 400 ท่าน อยู่ภายใต้แนวคิด “ชาวขอนแก่นร่วมสร้างนโยบายสาธารณะ เพื่อสุขภาพที่ดี” มีนายองอาจ วีรภัทรสกุล เป็นประธานคณะกรรมการจัดสมัชชาสุขภาพจังหวัดขอนแก่น ประธานในพิธีเปิดคือ นายวิวัฒน์ เมธีวรรณกิจ รองผู้ว่าฯ ขอนแก่น และนายแพทย์อำพล จินตาวัฒนะ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (สช.) ปาฐกถาพิเศษเรื่อง “สมัชชาสุขภาพกับการพัฒนานโยบายสาธารณะแบบมีส่วนร่วม” ต่อด้วยเวทีเสวนาประเด็น “สมัชชาสุขภาพกับการสร้างสังคมสุขภาวะของชาวขอนแก่น” โดยนายแพทย์สาธารณสุขจังหวัด ประธานกรรมการจัดประชุมฯ และประธานกลุ่มอนุรักษ์โคกหินขาว

ช่วงบ่ายเป็นการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นและรับรองมติฯ โดยประเด็นที่ 5 การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน มีนพ.ประยูร โกวิททย์ กรรมการจัดประชุมฯ เป็นประธาน มีคุณกาญจนา เหลืองอุบล และคุณชญานิตย์ เขียวสด จากศูนย์อนามัยที่ 6 จังหวัดขอนแก่น เป็นผู้นำเสนอ และมีคุณสุรพงษ์ ใจเมือง, ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ประธานกำกับทิศโครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานฯ และคุณวัชรภรณ์โชติ ชูโรจน์สุขเกษม เป็นทีมวิชาการผู้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมหรือตอบคำถามจากผู้เข้าร่วมประชุม ข้อคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม แก้ไขข้อความบางส่วน เพิ่มและ/หรือแก้ไขบทบาทของหน่วยงานองค์กรที่น่าจะเข้ามามีส่วนสนับสนุน เช่น สำนักทางหลวงที่ 5 และแขวงทางทางที่ 1, 2 และ 3 เทศบาลตำบลบ้านแฮด รวมทั้งข้อเสนอเพื่อสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะสถานศึกษาควรลดหย่อนค่าลงทะเบียน เป็นต้น

ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย อภิปรายชี้แจงแสดงความคิดเห็นกับประชาชนชาวขอนแก่นที่มีการนำวาระนี้เข้าสู่ประเด็นสาธารณะของจังหวัด ถือเป็นจังหวัดแรกที่ใช้เวที สช. ในระดับจังหวัดคู่ขนานไปกับภารกิจระดับประเทศที่ต้องขับเคลื่อนโดยสำนักงาน สช. และชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย กับหน่วยงานระดับกระทรวงและกรมฯ ตามมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ข้อเสนอของคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ รวมทั้งมติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งกำลังดำเนินการประสานให้เกิดแผนยุทธศาสตร์อย่างเป็นรูปธรรมในระยะต่อไปภายหลังการนำเสนอแล้ว ที่ประชุมมีมติรับรองมติฯ ก่อนกลับเข้าสู่ที่ประชุมใหญ่เพื่อสรุปการประชุม รับรองมติ ประกาศปฏิญญาสมัชชาสุขภาพจังหวัดขอนแก่น และการมอบมติฯ ให้นายแพทย์สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

1. บริเวณหน้าห้องประชุมที่ใช้จัดงาน เครือข่ายฯขอนแก่นได้จัดพื้นที่ให้นำเสนอความคิดเห็นของเครือข่ายผู้ใช้จักรยานฯ พร้อมเปิดพื้นที่ให้

แสดงความคิดเห็นเป็นลายลักษณ์อักษรบนแผ่นป้าย และการจัดมุมถ่ายรูปอันเป็นการสร้างความสนใจให้แก่ผู้ร่วมงานเป็นอย่างดี

2. เครือข่ายฯ จัดให้มีการมอบแผ่นป้าย ผู้ที่เป็นหน่วยงาน/องค์กรสนับสนุนการใช้จักรยาน ถือเป็นที่สัญลักษณ์และการสร้างความผูกพันต่อการกิจในขั้นต่อไปของแต่ละพื้นที่ โครงการฯ จึงจะทำป้ายมาตรฐานต้นแบบที่มีสัญลักษณ์ เดินไปปั่นไป เพื่อเผยแพร่เป็นแนวทางเดียวกัน

3. การนำเสนอประเด็นเพื่อการขอรับรองมติของขอนแก่น น่าจะใช้แนวทางจากมติ สช.กลาง แต่ก็มีประเด็นที่เป็นท้องถิ่นที่โครงการจะต้องทำการแยกแยะเพื่อศึกษาความแตกต่าง บางประเด็นอาจเป็นเรื่องเฉพาะที่ แต่บางประเด็นก็น่าจะสามารถนำเสนอให้เป็นแบบอย่างแก่จังหวัดอื่นๆ ที่สนใจนำเข้าสู่วาระจังหวัดไปได้ด้วย ขณะเดียวกันควรพิจารณาประเด็นที่ควรเสนอให้เพิ่มเติมในการนำไปทำประเด็นยุทธศาสตร์ของจังหวัดต่อไปด้วย

4. เครือข่ายฯ ขอนแก่น ควรต้องดำเนินการสรุปปัญหาอุปสรรคในการผลักดันที่ผ่านมาเพื่อเป็นข้อสังเกตไว้ด้วย

5. โครงการฯควรส่งผู้แทนสนับสนุนการทำงานของเครือข่ายจังหวัดและติดตามอย่างต่อเนื่อง โดยใช้โอกาสของเครือข่ายในการสนับสนุนการทำชุมชนเดิน-จักรยานในจังหวัดเดียวกันไปด้วย

6. เครือข่ายฯขอนแก่นมีความกระตือรือร้นในการขับเคลื่อนเพื่อขยายพื้นที่ส่งเสริมการใช้จักรยานไปสู่องค์กรปกครองท้องถิ่นพื้นที่และอำเภอรอบนอกเป็นอย่างมาก โครงการควรพิจารณาจัดแบ่งระดับของทุนสนับสนุนการประสานงานในจังหวัดที่มีภารกิจแตกต่างกัน เช่น เล็ก กลาง ใหญ่ ทั้งนี้ เพื่อให้มีให้ผู้ปฏิบัติงานต้องรับภาระค่าใช้จ่ายส่วนตัวจนเกิดความเหมาะสมทั้งวงรอบค่าใช้จ่ายที่โครงการจะสนับสนุนเครือข่ายไว้ให้ชัดเจนโปร่งใสโดยสอดคล้องกับระเบียบของทางการ

7. ในจังหวัดต่างๆ มีชมรมจักรยานในโรงเรียนทั้งประถมและมัธยมเกิดขึ้น เช่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จัดตั้งชมรมจักรยานคุณธรรม (Moral Bike) มากกว่า 5 ปีโดยครูที่มีจิตอาสาใช้กิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับจักรยานไปปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในทางสร้างสรรค์แก่เยาวชนได้อย่างน่าชื่นชม โครงการฯควรหาทางจัดตั้งกองทุนสนับสนุนอย่างกว้างขวางในระดับประเทศ เช่น กองทุนสนับสนุนจักรยานเยาวชนสร้างสรรค์อนาคต เป็นต้น

หมายเหตุ : รายงานนี้เป็นฉบับร่างเพื่อรับการแก้ไขเพิ่มเติม หากท่านผู้อ่านมีความประสงค์ขอแก้ไขเพิ่มเติมหรือเสนอแนะกรุณาส่งมาด้วยจะขอบพระคุณยิ่ง





18-20 และ 25-27 ก.ค. และ 1-3 ส.ค. และ 8-10 ส.ค. 57

กิจกรรมการอบรมเชิงปฏิบัติการพัฒนาศักยภาพภาคีชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะ 80 พื้นที่ ช่วงปลายเดือนกรกฎาคม และต่อเนื่องต้นเดือนสิงหาคม ชมรมฯ จัดให้มีการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนาศักยภาพภาคีผู้รับทุนสร้างชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาวะขึ้น ทั่วไทยทั้ง 4 ภูมิภาค จุดประกายแนวคิด ร่วมปักธงเดินหน้าสร้างชุมชนเดิน-จักรยาน เราคาดหวังว่าพื้นที่นำร่องทั้ง 80 ชุมชน จะผลิตดอกออกผล ขยายแนวคิด กระบวนการดำเนินงานสู่ชุมชนสุขภาวะ ชุมชนน่าอยู่ต่อไปยังชุมชน พื้นที่อื่นต่อไป



26 ก.ย. 57

ชมรมฯ ร่วมจัดนิทรรศการในงานการประชุมประจำปี 2557 ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) หัวข้อหลักคือ การเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนแสดงความคิดเห็นในการพัฒนาคนที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และเชื่อมโยงกับกรอบทิศทางการพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 กลุ่มเป้าหมายในงานนี้มีหลากหลาย ทั้งคณะรัฐมนตรี สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ หัวหน้าหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ประชาสังคม NGOs เป็นต้น ประธานชมรมฯ ได้มีโอกาสนำเสนอการขับเคลื่อนเรื่องจักรยานโดยเน้นที่คนส่วนใหญ่ของประเทศ เพื่อตอบโจทย์สังคม สามารถช่วยแก้ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ พลังงานและสังคมได้

1 ต.ค. 57

ประชุมคณะทำงานขับเคลื่อนการจัดระบบและโครงสร้างสำหรับการเดินและการใช้จักรยาน ที่ห้องประชุมสุขน 2 อาคารสุขภาพแห่งชาติ เพื่อหารือแผนการจัดประชุมระดมความคิดเห็นต่อร่างยุทธศาสตร์ตามมติ เดิน-จักรยานที่จะจัดให้มีขึ้นทั่วทุกภูมิภาค เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องตามวัตถุประสงค์ของ สศช. (คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ) แผนงานออกมาแล้วว่ครั้งที่ 1 จะจัดที่ภาคกลางในที 19 พ.ย. 57 ความคืบหน้าจะนำมารายงานต่อไป



17-26 ต.ค. 57

ททท. สสส. สนับสนุนการสร้างร่วมมือภาคเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดินทางผ่านกิจกรรม **“ปั่นตามรอยพระนางจามเทวี ร่วมสร้างเจดีย์วัดป่าท่าสุดอ.แม่แตง จ.เชียงใหม่”** ระหว่างทางพบปะ เยี่ยมเยียนชุมชน เทศบาล อบต. ในพื้นที่ ชวนและสร้างแนวร่วมเพื่อให้ผู้บริหารเมือง ชุมชน หันมาสนใจส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนตามบริบทและวิถีของพื้นที่ 6 จังหวัด และกว่า 40 ภาคีที่ขบวนกรู้นจักรยานปั่นผ่าน อย่างน้อยสัญลักษณ์ของการเดินทางด้วยจักรยานก็เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างกระแสให้เด็กฯ ผู้เฒ่าคนแก่ หนุ่มสาวและคนทั่วไปของชุมชนหันมาสนใจอยากใช้จักรยาน... เพื่อการเดินทางทั้งระยะใกล้และไกลกว่า 600 กิโลเมตรขึ้นไป คณะกรู้นคงหายเหนื่อย อิ่มเอม

17 ต.ค. 57

ณ โรงแรมเซนทาราคอนเวนชั่น ขอนแก่น ทพ.อนศักดิ์ คงมาลัย ประธานกำกับทิศโครงการฯ ร่วมประชุมเวทีสมัชชาสุขภาพจังหวัดขอนแก่น ครั้งที่ 1 โดยร่วมเป็นผู้สนับสนุนข้อมูลห้องวิชาการด้าน เดิน-จักรยาน พร้อมแสดงความยินดีกับประชาคมชาวขอนแก่น ที่มีการนำวาระนี้เข้าสู่ประเด็นสาธารณะจังหวัด นับเป็นแห่งแรกที่ใช้เวที สข. ระดับจังหวัดคู่ขนานกับการกิจกรรมระดับประเทศ







ขอเชิญนักวิจัย นักวิชาการ และผู้สนใจส่งผลงานวิชาการ  
เพื่อเสนอในการประชุมวิชาการ

การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 3:  
ค ว า ม ป ล อ ด ภัย

The 3<sup>rd</sup> Thailand Bike & Walk Forum: S A F E T Y

# SAFETY TODAY is SAFETY TOMORROW

## กฎหมายและนโยบาย (Law & Policy))

- สิทธิของคนเดินและผู้ใช้จักรยานบนทางสัญจร
- การบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อประโยชน์ของผู้เดินถนนและใช้จักรยาน
- ปัญหาอุปสรรคการบังคับใช้กฎหมายเดินและจักรยาน ฯลฯ

## ระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure))

- การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินและการใช้จักรยาน
- ความปลอดภัยจากวัสดุและผิวทางของทางเดินเท้าและจักรยาน ฯลฯ

## ทัศนคติและพฤติกรรม (Behavior)

- การรณรงค์ประชาสัมพันธ์เรื่องความปลอดภัยในการเดินเท้าและใช้จักรยาน
- การสร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานที่ปลอดภัย ฯลฯ

## ความคุ้มค่าทางสังคม (SROI)

- การประเมินความคุ้มค่าทางสังคมจากระบบการเดินทางด้วยจักรยาน
- ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดและการใช้จักรยานในระยะทางไกลๆ ฯลฯ

## อื่นๆ

- ความปลอดภัยจากโครงข่ายและเส้นทางเดินเท้าและจักรยาน (Network)
- ผลงานด้านการเดินและจักรยานที่น่าสนใจ ด้านความปลอดภัยอื่นๆ

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม :

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย  
เลขที่ 15 อาคารวิจิตรนาการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์  
แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400  
โทรศัพท์: 02-618-4430, 02-618-4434 โทรสาร: 02-618-4430  
อีเมล: tcc@thaicyclingclub.org, jintanatcc@hotmail.com,  
sarattcc@hotmail.com

บัดนี้ - 30 พ.ย. 57





นักกีฬาออลเลย์บอลหญิง  
ทีมชาติไทย ร่วมรณรงค์เพื่อ  
สร้างกระแสการเดินและการ  
ใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

โครงการการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

เลขที่ 15 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400

โทร 02-618 4434 โทรสาร 02 618 4430

[www.thaicyclingclub.org](http://www.thaicyclingclub.org) / [facebook.com/thaicycling](https://facebook.com/thaicycling)

E-mail : [tcc@thaicyclingclub.org](mailto:tcc@thaicyclingclub.org)

