

คลอโรฟิลล์

พลังสร้างได้ในตัว

Magazine
Free



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

คุณความเร็วยานยนต์
อำนาจ...ใคร

เดิน-จักรยาน
สู่...สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ

HEAT เครื่องมือร้อนๆ

บทเรียนรู้จาก ECF

I bike I walk Report





Chlorophyll

พลังสร้างได้ในตัว

มุ่งหวังให้เป็นจริง ต้อง “แยกกันเดิน รวมกันดี”

ล่วงมาถึงปลายปี พ.ศ. ๒๕๕๕ กำลังจะย่างเข้า พ.ศ. ๒๕๕๖ ธรรมชาติยังคงบอกให้มนุษยชาติทั่วโลก ตระหนักว่าช่วงชีวิตคนเรา เป็นเพียงเศษเสี้ยวของกาลเวลา ตอกย้ำว่า ชีวิตหนึ่งๆ นั้น สั้นนัก

แต่ในทางกลับกัน ชีวิตก็ได้สิ้นเสียงจนแต่ละชีวิตไม่อาจทำอะไร ให้เป็นประโยชน์แก่ตนเอง ครอบครัว ชุมชน สังคม ประเทศชาติ จนถึงมวลมนุษยชาติได้เลย ที่ผ่านมามีคนมากมายในทุกประเทศ ทุกชุมชน ที่สามารถรังสรรค์สิ่งที่เป็นประโยชน์ไว้ในระดับต่างๆ อย่าง น่าชื่นชม

ไม่ว่าชุมชน สังคม และโลก จักจารึกผลงานของพวกเขา เหล่านั้นไว้หรือไม่ แต่ประสิทธิผลได้เกิดขึ้นไปเรียบร้อยแล้ว รอวัน เวลาที่คนรุ่นต่อไป จะตามเข้ามาพัฒนาต่อเนื่อง

นี่คือพัฒนาการของมนุษย์ที่ยังคงก้าวไปอย่างไม่สิ้นสุด

แต่กระแสนการพัฒนาที่มีใช้ว่าจะสร้างประโยชน์ด้านบวกให้แก่ สังคมโลกเสมอไป ลัทธิบริโภคนิยมกำลังกลืนกินความยั่งยืนของ สังคมมนุษย์อย่างเห็นผลในทันตา ไม่ต้องรอชาติหน้า กระแส การตลาดที่ปลูกเร้าการบริโภคที่เกินพอดีให้กับกลุ่มคนที่ติดอยู่ เพียงช่วงชีวิตของตนเอง ทำให้โลกทั้งโลกไม่อาจปรับตัวชดเชยกับ การเสื่อมถอยที่ทับถมทวีมากขึ้น แม้แต่ประเทศที่เคยเชลลการพัฒนา ลงไป เช่น จีน พยายามพัฒนาสังคมเศรษฐกิจ ก็กลับกระชาก ความเจริญจนไม่รู้ชะตากรรมในอนาคต

กลุ่มองค์กรที่เล็งเห็นความสำคัญโดยเฉพาะด้านสุขภาวะ ต่าง ออกมารณรงค์ให้ทุกประเทศหันกลับมาใส่ใจกับการปลูกเร้าสังคม ให้เห็นความสำคัญของการดูแลสุขภาพสิ่งแวดล้อมในมิติของผล กระทบต่อสุขภาพ และการเกิดโรคภัยไข้เจ็บใหม่ๆ ที่มนุษย์สร้างขึ้น โดยไม่รู้ตัว และพยายามให้ทุกหน่วยสังคมแสวงหา “พื้นที่สุขภาวะ” Healthy Space ที่เหมาะสมและใกล้ชิดตัวที่สุด

ภาคประชาสังคมเอง ก็มีคนจำนวนไม่น้อยที่ตระหนักจาก พื้นฐานของการมี “กิจกรรมทางกาย” Physical Activity ทั้งโดย ความเสื่อมของสุขภาพตนเอง และการถดถอยของสุขภาวะทาง สังคม จึงลงมือปฏิบัติด้วยตนเองและรวมตัวกันเป็นกลุ่ม ชมรม สมาคม ที่พยายามลดความเร็วของกระแสพัฒนาสังคมที่เชี่ยวกราก (และบางแห่งก็บ้าคลั่ง)

ความหลากหลายของผู้คน ทำให้เกิดการรวมกลุ่มความคิด ที่หลากหลายไปตามจริต รสนิยม และเป้าประสงค์ของคนที่มา

รวมตัวกันแต่ละกลุ่ม แต่หากจะดูให้ดีก็มักพบว่ามีอุดมการณ์ไป ในทางเดียวกัน เพียงแต่มีข้อกำหนดเฉพาะตัวบางประการที่อาจ ไม่สามารถผสานเป็นเนื้อเดียวกันได้

ความหลากหลายทางชีวภาพ เป็นประโยชน์แก่การธำรงรักษา ความสมดุลของธรรมชาติเพียงใด ความคิดอ่านที่แม้แตกต่างใน วิธีการ แต่อยู่บนกระแสทิศทางเดียวกันย่อมช่วยให้แต่ละคน แต่ละกลุ่มได้เรียนรู้และจัดการกับความแตกต่างนั้นได้อย่างสร้างสรรค์

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย สาธารณะของประเทศไทย ได้ประสบความสำเร็จขั้นต้น ในการ ช่วยเป็นแกนในการนำประเด็น “จักรยานและการเดินในชีวิต ประจำวัน” สู่วេทีสมัชชาสุขภาพแห่งชาติประจำปี ๒๕๕๕ ในกลางเดือนธันวาคม และนำไปสู่กระบวนการปฏิบัติจัดทำอีก มากมายในขั้นต่อไป

ทุกวันนี้มีกลุ่ม ชมรม สมาคม หลากหลายที่ร่วมรณรงค์ ให้เห็นความสำคัญของ “จักรยานและการเดินในชีวิตประจำวัน” สามารถตอบโต้ได้ทั้งด้านสุขภาพ-ภูมิด้านทานโรค-ภัย สุขภาวะ-สิ่งแวดล้อม พลังงาน-เศรษฐกิจทุกระดับ ซึ่งได้พิสูจน์ มาแล้ว แต่ยังไม่อาจด้านทานศัตรูตัวจริง คือ กระแสบริโภคนิยม- การตลาด และกระแสทุนได้

นโยบายสุขภาพแห่งชาติว่าด้วยการใช้จักรยานและการเดิน ในชีวิตประจำวัน จึงจำเป็นต้องได้รับความร่วมมืออย่าง “ประสาน พลัง - เสริมแรง” มากกว่าการ “ทอนพลัง - เสื่อมแรง” จากการ เอาความแตกต่างมาเป็นประเด็นหลัก

เพราะโดยเพียงศัตรูตัวจริง ก็แทบจะข่มกระแสนุรักษ์เชิง สร้างสรรค์ ที่ทุกคนพยายามทำกันอยู่ไปอย่างราบคาบแล้ว

หาก กลุ่ม ชมรม สมาคม ทั้งหลาย แม้จะ “แยกกันเดิน” แต่ กลับไม่ร่วมมือกัน แบ่งหน้าที่กันเพื่อ “รวมกันดี” เป้าหมายที่ทุกคน ทุกกลุ่มมุ่งหวัง ก็คงไม่อาจเป็นจริงได้อย่างแน่นอน

กัณธแพทย์อนุศักดิ์ คงมาลัย

รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
ประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการผลักดันการเดิน
และการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย
ussun@nks Chlorophyll

ส่งอีเมลคุย ดี-เบบ ได้ในกรุ๊ป nsk9199@hotmail.com

CONTENT



"บ้านไม่ไกล เดินไปโรงเรียน กันเถอะ"

เปิดรับสมัครแนวคิด บัดนี้ - 15 มกราคม 2556
แนวคิดดี ทำได้จริง รับทุนสนับสนุนโรงเรียนละ 5,000 บาท



- 4-5** เบบ...เบบ กับหมอน้อย
ใครมีอำนาจควบคุม
ความเร็วยานยนต์
เพื่อความปลอดภัยของจักรยาน
- 6-7** สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ 55
การเดินและการใช้จักรยาน
ในชีวิตประจำวันเข้าสู่สมัชชา
สุขภาพแห่งชาติ
- 8-9** กริปสะอาด
หากเอ่ยชื่อทริปสะอาด
คงมีหลายๆ คนคงสงสัยว่า
หมายถึงอะไร...
- 10-11** เรื่องเล่า...ชาวชุมชน
ตัวอย่างชุมชนจักรยาน
- 12** HEAT
เครื่องมือประเมินผล ส่งเสริม
การเดินและการใช้จักรยาน
- 13** ECF
บรรยากาศการสัมมนา
เชิงปฏิบัติการการเดินและ
จักรยาน บทเรียนรู้ และ
ประสบการณ์จาก ECF
- 14-15** บทเรียนรู้จาก ECF
บทเรียนรู้เรื่องเมืองจักรยาน
จากยุโรป
- 16-17** I bike I walk Report
รายงานกิจกรรมที่ทำในช่วง
ปีที่ผ่านมา
- 18-19** พลักและดันกันไป
ถึงไหนแล้ว
ความคืบหน้าของโครงการฯ
- 20-21** บันไป...
Bike to school
ตัวอย่างกิจกรรมปั่นจักรยาน
ไปโรงเรียน
- 22** เดินไป บันไป...
การสร้างเครือข่าย...
ชมรมผู้ใช้จักรยานและการเดิน
ประจำจังหวัด
- 23** เดินไป...
การเดินมีประโยชน์อย่างไร



ใครมีอำนาจควบคุม

ความเร็วยานยนต์

เพื่อความปลอดภัยของจักรยาน



ทุกครั้งที่มีการประชุมสัมมนาเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ทุกคนมักเห็นด้วยกับความจำเป็นที่จะต้องควบคุมความเร็วของยานยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ (ยานยนต์) ทุกประเภท ทั้งจักรยานยนต์ รถยนต์ รถกระบะ รถบรรทุก ให้วิ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ก่ออันตรายแก่ยานพาหนะที่ช้ากว่า

แต่ปัญหาที่ตามมาก็คือ จะมีข้อถกเถียงว่า กฎหมายจราจรเมืองไทยบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพ และใครที่จะมีอำนาจออกระเบียบควบคุมความเร็ว ทางท้องถิ่นก็โยนไปตำรวจจราจร ตำรวจก็ว่าเป็นภาระของเทศบาล หรือ อบต.

เมื่อครั้งที่ผมยังอยู่ในวุฒิสภา จึงได้เคยหารือประธานไว้ในกรณีเยาวชนประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเมืองโดยเสนอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั่วประเทศกำหนดข้อบัญญัติร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผ่านทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อพิจารณาให้มีการจำกัดความเร็วในพื้นที่ถนนในเขตเมือง เมื่อวันที่ 5 ต.ค. 52 ทางวุฒิสภาจึงส่งเรื่องไปยังกระทรวงมหาดไทย ก็ได้คำตอบมาดังนี้...

“...กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติองค์การบริหารส่วนจังหวัด พ.ศ. 2540 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2552 มาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2552 มาตรา 71 แห่งพระราชบัญญัติสภาตำบลและองค์การบริหารส่วนตำบล พ.ศ. 2537 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2552 และมาตรา 70 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการเมืองพัทยา พ.ศ. 2542 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2552 ได้กำหนดให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล รวมทั้งเมืองพัทยา สามารถตราหรือออกข้อบัญญัติได้โดยไม่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมาย ก็เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามอำนาจหรือหน้าที่ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าว หรือเมื่อมีกฎหมายบัญญัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวตราหรือออกข้อบัญญัติหรือให้มีอำนาจตราหรือออกข้อบัญญัติ

สำหรับการออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรเพื่อกำหนดอัตราความเร็วของรถในทางต่างๆ นั้น ตามมาตรา 139(6) แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 กำหนดไว้ว่า ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศ

ข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบดังนี้ (6) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง ดังนั้น การจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถในเขตเมืองจึงเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่จะออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบกำหนดอัตราความเร็ว ซึ่งตามพระราชบัญญัติจราจรดังกล่าวหรือกฎหมายอื่นไม่มีบทบัญญัติให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจตราหรือออกข้อบัญญัติในเรื่องนี้ขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอของนายอนุศักดิ์ คงมาลัย สมาชิกวุฒิสภา ที่เสนอให้มีการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ในทางเดินรถในเขตเมืองมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการจราจรสมควรที่จะนำมาพิจารณาให้รอบคอบและเกิดประโยชน์แก่ท้องถิ่น ดังนั้น กระทรวงมหาดไทยจึงได้แจ้งให้ทุกจังหวัดแจ้งข้อเสนอดังกล่าวให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทราบ และหากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นใดเห็นควรที่จะจัดให้มีการจำกัดความเร็วของรถจักรยานยนต์ในถนนในพื้นที่ของตนหรือดำเนินการใดๆ เพื่อเกิดความปลอดภัยดังกล่าวแล้ว ก็อาจเสนอความเห็นนั้นต่อเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจดำเนินการในเรื่องนี้ในเขตพื้นที่ เพื่อพิจารณาดำเนินการตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552 แก้ไขเพิ่มเติมถึง (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551..."

จนถึงวันนี้ อปท.ทั้งหลาย คงได้รับทราบข้อเสนอของผมผ่านทางกระทรวงมหาดไทยไปแล้ว แต่ อปท.ไหนจะได้ดำเนินการเพียงใด ก็คงต้องอาศัยเพื่อนพ้องน้องพี่ผู้รักการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันช่วยกันติดตาม ตรวจสอบกัน คนละไม้ละมือต่อไปด้วยนะครับ...





การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เข้าสู่สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ

การที่ประเด็นการเดินทางและการใช้จักรยานได้เป็น
ระเบียบวาระหนึ่งให้ที่ประชุมสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ
ครั้งที่ ๕ ในปี ๒๕๕๕ พิจารณานั้นเป็นเรื่องใหญ่ และหาก
สมัชชาฯ เห็นชอบกับร่างมติที่เสนอไปก็จะเป็นความก้าวหน้า
ครั้งสำคัญในหนทางไปสู่การผลักดันให้การเดินและการใช้
จักรยานเป็นนโยบายสาธารณะของประเทศไทย

ก่อนอื่นต้องอธิบายก่อนว่า “สมัชชาสุขภาพแห่งชาติ” คืออะไร
ทำไมจึงสำคัญนักหนา สมัชชาสุขภาพแห่งชาติเกิดขึ้นตาม พรบ.
สุขภาพแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐ โดยเป็นกระบวนการที่ให้ประชาชน
และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องได้ร่วมแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และ
เรียนรู้อย่างสมานฉันท์เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะนโยบายสาธารณะ
เพื่อคุณภาพชีวิตของประชาชน ด้วยการจัดให้มีการประชุม
อย่างเป็นระบบและอย่างมีส่วนร่วม กฎหมายกำหนดให้นายก
รัฐมนตรีเป็นประธานสมัชชาฯ และมติของสมัชชาฯ จะต้องนำ
เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา ที่ผ่านมา ครม.เคยเห็นชอบกับ
มติหลายประการ เช่น แผนพัฒนาที่ยั่งยืนบนฐานการพึ่งตนเอง
ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรได้ (สมัชชาฯ ครั้งที่ ๒

ปี ๒๕๕๒), มาตรการทำให้สังคมไทยไร้รอยโรค (สมัชชาฯ ครั้งที่ ๓ ปี
๒๕๕๓) และความปลอดภัยทางอาหารและการจัดการน้ำมั่นคงซ้ำ
เสื่อมสภาพ (สมัชชาฯ ครั้งที่ ๔ ปี ๒๕๕๔)

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ซึ่งมุ่งหมาย
ผลักดันการเดินทางและการใช้จักรยานให้เป็นนโยบายสาธารณะของ
ประเทศไทย จึงได้เสนอเรื่อง “การจัดระบบและโครงสร้าง
เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” ให้
คณะกรรมการจัดงานสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ (คจ.สช.) ครั้งที่ ๕
ปี ๒๕๕๕ พิจารณาในเดือนกุมภาพันธ์ และได้รับการคัดเลือกใน
เดือนพฤษภาคม เป็นหนึ่งใน ๑๑ ประเด็นที่จะนำเข้าสู่สมัชชาฯ
จากทั้งหมด ๕๐ ประเด็น ที่มีการเสนอเข้าไป กระบวนการอย่าง
เข้มข้นเพื่อจัดทำร่างเอกสารหลักที่บ่งบอกถึงหลักการและเหตุผล
ในการเสนอประเด็นและร่างมติที่จะให้สมัชชาฯ พิจารณาให้ความ
เห็นชอบได้เริ่มขึ้นในเดือนมิถุนายน ด้วยการประชุมทำความเข้าใจ
ถึงกระบวนการทั้งหมด ซึ่งในแต่ละประเด็นได้มีการตั้ง “คณะทำงาน
วิชาการเฉพาะประเด็น” ขึ้นมาจัดทำเอกสารดังกล่าว

ชมรมฯ ได้เสนอชื่อหน่วยงานที่ควรมีผู้แทนในคณะทำงานฯ
ให้ คจ.สช. ติดตามเชิญและประกาศแต่งตั้งอย่างเป็นทางการ
คณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็นการจัดระบบและโครงสร้าง
เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมีผู้ทำงาน

๒๒ คน โดยมีศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ เป็นประธาน และนายกวิน ชุตินา เป็นเลขานุการ คณะทำงานฯ ได้ประชุมพิจารณาร่างเอกสารที่เลขานุการเป็นผู้ร่าง แล้วเสนอให้อนุกรรมการวิชาการประชุมพิจารณา เมื่ออนุกรรมการฯ พิจารณาเห็นเช่นใด คณะทำงานฯ ก็ประชุมแก้ไขแล้วเสนอให้อนุกรรมการฯ พิจารณาอีก เป็นเช่นนี้สามรอบในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม อนุกรรมการฯ จึงได้ส่งให้ คจ.สช. พิจารณาในวันที่ ๒๙ สิงหาคม ออกเป็นร่างที่ ๑ อย่างเป็นทางการ ส่งไปให้ภาคีเครือข่ายต่างๆ ของ สช. ซึ่งมีทั้งหน่วยงานราชการ ภาคธุรกิจ และภาคประชาสังคม พิจารณาในช่วงเดือนกันยายนถึง ๑๕ ตุลาคม รวมทั้งมีการจัดประชุมรับฟังความเห็นระดับภาค ๖ ครั้ง แต่ละครั้งมีผู้เข้าร่วมหลายร้อยคน ส่วนคณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็นการเดินทางและการใช้จักรยานฯ ก็จัดประชุมรับฟังความเห็นในเฉพาะประเด็นนี้ไปหนึ่งครั้ง และชมรมฯ ได้นำร่างมติดลงในเว็บไซต์ของชมรมฯ และเว็บไซต์อื่นๆ ให้ผู้สนใจแสดงความคิดเห็นด้วย จากนั้นก็ได้มีการรวบรวมความเห็นต่างๆ จากทุกช่องทางมาให้คณะทำงานฯ ปรับปรุงเอกสารอีกครั้ง ส่งให้อนุกรรมการฯ ซึ่งได้พิจารณาและส่งให้ คจ.สช. เห็นชอบออกมาเป็นร่างที่ ๒ ในวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ซึ่งร่างที่ ๒ นี้ก็ถูกส่งให้ภาคีเครือข่ายเสนอความเห็นอีกครั้ง ก่อนนำเข้าการประชุมสมัชชาสุขภาพครั้งที่ ๕ ให้พิจารณาลงมติในวันที่ ๑๘-๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๕



โดยสรุป ร่างเอกสารหลักความยาว ๖ หน้าให้คำนิยามของ “การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” ซึ่งถูกทำให้ชัดเจนและครอบคลุมขึ้นมากในช่วงห้าเดือนของการจัดกระบวนการข้างต้น โดยเฉพาะจากความเห็นจากเครือข่ายของนักพิการ เอกสารหลักยังอธิบายถึงความสำคัญของปัญหา สถานการณ์ และแนวโน้ม, นโยบาย มาตรการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง, บทบาทขององค์กรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง, ข้อจำกัดในการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหา พร้อมเอกสารอ้างอิง นอกจากนี้ในเรื่องการเดินทางและการใช้จักรยานนี้ ร่างเอกสารหลักยังมีภาคผนวกเป็น “ร่างข้อเสนอยุทธศาสตร์” ที่ควรจะต้องนำไป

เป็นแนวทางการดำเนินงานในระยะยาวในการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันด้วย

ส่วนร่างมติความยาว ๒ หน้าถูกจัดทำขึ้นในลักษณะเดียวกับมติขององค์การสหประชาชาติ คือมีอารัมภบทที่แสดงความคิดเห็น กังวล ชื่นชม และรับทราบในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางและการใช้จักรยาน จากนั้นก็เสนอความเห็นว่าจะให้ดำเนินการอย่างไร โดยมีสาระสำคัญว่าให้คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบตามมติของสมัชชาฯ มอบให้หน่วยงานอันได้แก่กระทรวง ๘ กระทรวง และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นและองค์กรปกครองท้องถิ่นพิจารณาเร่งรัดดำเนินการ และให้สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) สนับสนุนการจัดทำยุทธศาสตร์การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในสังคม จากนั้นก็จัดกระบวนการรับฟังความเห็นและเสนอให้สมัชชาสุขภาพเฉพาะประเด็นการเดินทางและการใช้จักรยานรับรองร่างยุทธศาสตร์นี้ภายในปี ๒๕๕๖ โดยมีชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเป็นแกนนำ ประสานกับเครือข่ายต่างๆ ในการขับเคลื่อนการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมทั้งในการจัดทำ



ยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย ท้ายสุดมติกำหนดให้เลขาธิการคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติรายงานความก้าวหน้าต่อสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ ๗ (๒๕๕๗)

ร่างเอกสารหลัก ร่างภาคผนวกของเอกสารหลัก และร่างมติในเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ฉบับสมบูรณ์ที่จะนำเสนอต่อที่ประชุมสมัชชาสุขภาพครั้งที่ ๕ ในวันที่ ๑๘-๒๐ ธ.ค. ๒๕๕๕ ให้พิจารณารับรอง สามารถดูได้จากเว็บไซต์ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย www.thaicyclingclub.org

หากเอ่ยชื่อทริปสะอาด คงมีหลายๆ คนคงสงสัยว่า หมายถึงอะไร...

“

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย กำลังทำกิจกรรมเพื่อผลักดันให้การเดินและการใช้จักรยานเป็นนโยบายสาธารณะ และกิจกรรมทริปสะอาด หรือ Clean Trip เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่ส่งเสริมให้ใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยวที่ไม่ธรรมดา เพราะเรามีกฎกติกาว่าผู้ร่วมทริปสะอาดทุกท่านจะต้องงดดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ งดสูบบุหรี่ และไม่เล่นการพนันตลอดทริป ซึ่งก็หมายถึงว่าถึงแม้สมาชิกจะชอบดื่ม ชอบสูบบุหรี่ หรือชอบเล่นการพนัน ก็สามารถมาร่วมทริปสะอาดได้ เพียงแต่ทำตามกฎกติกา มารยาทเท่านั้น เพราะเราหวังจะให้เกิดแรงบันดาลใจในการเลิกดื่ม เลิกสูบ เลิกเล่นได้เมื่อได้มาสัมผัสบรรยากาศของทริปสะอาด ไม่เพียงแต่แค่นั้น ทริปสะอาดยังหมายถึงความรวมถึงการมีน้ำใจช่วยเหลือดูแลกันและกันเหมือนครอบครัวจักรยานด้วยกัน ช่วยกันดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ไม่ทิ้งขยะตามใจในเส้นทางหรือสถานที่ที่ไม่เหมาะสม นอกจากจะไม่ทิ้งขยะแล้ว เรายังช่วยกันเก็บขยะ รักษาสิ่งแวดล้อมให้สะอาดในสถานที่ที่เราชาวทริปสะอาดไปเยือนด้วย...

”



สรุปสั้นๆ อย่างเป็นทางการได้ว่า ทริปสะอาด หมายถึง ทริปที่จัดขึ้นเพื่อสร้างสุขภาวะ คือได้ทั้งสุขภาพกาย สุขภาพใจ สุขภาพทางปัญญา และสุขภาพทางสังคม

ด้านสุขภาพกาย สมาชิกที่ร่วมทริปทุกท่าน นอกจากได้ดูแลสุขภาพด้วยการออกกำลังกายแล้ว ยังไม่ทำลายสุขภาพด้วยการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และไม่สูบบุหรี่ ไม่เล่นการพนัน

ด้านสุขภาพใจ ผู้เข้าร่วมจะได้สุขภาพใจจากทริปที่สบายๆ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อดูแลช่วยเหลือกันและกัน ประจวบครบครวญเดียวกัน

ด้านสุขภาพทางปัญญา สมาชิกจะได้เรียนรู้เข้าใจวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ ประเพณี วิถีของชุมชนในท้องถิ่นนั้น เป็นการเสริมสร้างปัญญา

สุขภาพทางสังคม ผู้เข้าร่วมทริปจะได้ทำกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมร่วมกันด้วย

ถามว่าได้อะไรจากทริปสะอาดบ้าง

1. ได้สุขภาพที่ดี การปั่นจักรยานเป็นการออกกำลังกายได้สุขภาพดีอยู่แล้ว และยังไม่ดื่ม ไม่สูบบุหรี่ ก็ยังสุขภาพดีใหญ่
2. ได้รู้จักมิตรภาพที่สวยงาม คือได้พบเพื่อนใหม่หัวใจเดียวกัน แม้ไม่เคยรู้จักกันมาก่อน แต่เมื่อมีใจรักการปั่นจักรยานเหมือนกัน ทำให้รู้สึกเหมือนรู้จักกันมานานหลายปี
3. ได้เรียนรู้วิถีชีวิตชุมชนหลากหลายในแต่ละสถานที่ที่ได้ไปเยือน ทำให้มีพลังในการสร้างสรรค์สิ่งดีๆ แก่ชีวิต
4. ได้พบและรู้จักเพื่อนปั่นจักรยานเจ้าถิ่น หรือเป็นการสร้างเครือข่ายชมรมจักรยานในจังหวัดต่างๆ เพื่อการติดต่อสื่อสาร แลกเปลี่ยนความคิดเห็นหรือช่วยเหลือกันในอนาคตเพื่อพัฒนาสังคมให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน
5. ได้สิ่งดีๆ มีสาระแก่ชีวิต ข้อคิด แรงบันดาลใจ การมีจิตอาสา การมีน้ำใจ การเสียสละ การเรียนรู้อย่างพอเพียง
6. ได้มีส่วนร่วมในการช่วยกันผลักดันให้การเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะ เพื่อเมืองไทยน่าอยู่อย่างยั่งยืน

สรุปกิจกรรมทริปสะอาดที่ผ่านมา

- ครั้งที่ 1 สอน้องท่องเขาใหญ่ 13-15 พฤษภาคม 2554 จำนวนสมาชิก 14 คน
- ครั้งที่ 2 ปั่นเสือ เรือล่อง ท่องป่าที่เขาสก สุราษฎร์ธานี 11-14 สิงหาคม 2554 จำนวนสมาชิก 19 คน
- ครั้งที่ 3 มนต์เสน่ห์ด่านช้าง สุพรรณบุรี 24-25 ธันวาคม 2554 จำนวนสมาชิก 17 คน
- ครั้งที่ 4 ปั่นเที่ยวพอ วิถีพอเพียง นครราชสีมา 18-19 กุมภาพันธ์ 2555 จำนวนสมาชิก 40 คน
- ครั้งที่ 5 หาความสุขกับสิ่งดีๆ ที่นครนายก 26-27 พฤษภาคม 2555 จำนวนสมาชิก 37 คน
- ครั้งที่ 6 ขึ้นภู ดูเหยี่ยว เทียวเล ที่ชุมพร 19-23 ตุลาคม 2555 จำนวนสมาชิก 33 คน
- ครั้งที่ 7 มรดกโลก ห้วยขาแข้ง อุทัยธานี 10-11 พฤศจิกายน 2555 จำนวนสมาชิก 47 คน

จะเห็นได้ว่าสมาชิกที่มาร่วมทริปสะอาดมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ เพราะเป็นทริปไม่ธรรมดา สนุก ผจญภัย ได้เรียนรู้ติดต่อสุขภาพ

สำหรับผู้ที่ยื่นขอการปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว อยากจะบอกคุณว่า “ได้เวลาไปทริปสะอาดแล้ว”



เรื่องเล่า...ชาวชุมชนจักรยาน



ข้อมูลจากชุมชน : เรียบเรียงโดย...สำนักงานโครงการฯ



● ชุมชนบางฝั้ว อ.เหินอคล้อง จ.กระบี่

เริ่มจากความตั้งใจดี 3 อย่าง คือ 1) การสร้างความเป็นชุมชนอยู่ดี ใช้ “จักรยาน” เป็นสื่อสร้างความสัมพันธ์ในชุมชน 2) การสร้างสุขภาพที่ดี ด้วยสโลแกน ติดหู “สุขภาพดีไม่มีขาย อยากได้ต้องออกกำลังกาย” และ 3) การมีส่วนร่วมช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน หลักการทำงาน “4 ส. สร้างชุมชนจักรยาน” เริ่มจาก ส 1 : สร้างคน, ส 2 : สร้างแรงจูงใจ, ส 3 : สร้างกิจกรรม และ ส 4 : สร้างเครือข่าย บนพื้นฐานสำคัญคือ การมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายในชุมชน

ผลดีที่เกิดขึ้น ทำให้สมาชิกในชุมชนได้รับรู้คุณค่าหลังจากสองขาของตนเอง ซึ่งอาจเคยมองข้ามไป การเริ่มต้นออกเดินและปั่นจักรยาน จึงเป็นการเรียนรู้แนวทางการพึ่งพาตนเองด้านสุขภาพ ทุกคนสามารถปั่นจักรยานโดยไม่จำเป็นต้องใช้จักรยานราคาแพง หรือไม่จำเป็นต้องสวมชุดรัดกุม ผู้หญิงนั่งป่าเต๊ะ ใส่รองเท้าแตะ ก็สามารถปั่นจักรยานได้ เพราะเราคือคนใช้จักรยาน ไม่ใช่คนปั่นจักรยาน จากสมาชิกเริ่มต้นเพียง 5 คน ขยายสู่การรวมตัวกันเป็นชมรม และพัฒนาต่อเนื่องกลายมาเป็น “ชุมชนจักรยาน” ในวันนี้ เป็นเพราะมีทุนทางชุมชนที่เข้มแข็ง

นั่นคือ ผู้นำชุมชนมีความมุ่งมั่น ตั้งใจ ผสมผสานกับชุมชนเห็นประโยชน์ ภาครัฐเครือข่ายเกื้อหนุน ชาวชุมชนบางฝั้วจึงปั่นเพื่อขับเคลื่อนพลังทางสังคม ผ่านปีแรกมาได้บนเส้นทางที่ไม่ลำบากนัก แต่แกนนำก็ยังเห็นว่า จำเป็นต้องเสริมพลังด้านองค์ความรู้ให้หนักแน่นยิ่งขึ้น เพื่อออกแรงส่งให้เกิดการขับเคลื่อนนโยบายในระดับท้องถิ่น พัฒนาสู่ “เมืองน่าอยู่” ได้ไม่ไกลเกินจริง



● ชมรมจักรยานตำบลดงกลาง อ.เมือง จ.พิจิตร

เกิดขึ้นจากแนวคิดชมรมจักรยานเพื่อวิถีชีวิตโดยมูลนิธิโอกาส ชุมชนจักรยาน ชุมชนสุขภาวะ ประกอบกับผู้บริหารท้องถิ่นอย่างนายกองค์การบริหารส่วนตำบลดงกลาง ที่ให้ความสำคัญและพร้อมเป็นกำลังหลักในการผลักดันแนวคิดการใช้จักรยานเพื่อพัฒนาวิถีชีวิตชุมชน ทำให้ชมรมจักรยานตำบลดงกลางสามารถดำเนินงานสร้าง “ชุมชนจักรยานชุมชนสุขภาวะ” ได้อย่างเป็นรูปธรรม

เริ่มต้นจาก อบต.ดงกลาง และชุมชนลงมือสำรวจข้อมูลการใช้จักรยานในชุมชน เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับ อบต. ในการจัดทำแผนพัฒนาชุมชน 3 ปี และเป็นประโยชน์ต่อ

การจัดกิจกรรมรณรงค์ชวนกันปั่นจักรยานในหลากหลายโอกาส เช่น ปั่นจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เพื่อการพักผ่อน เพื่อการรณรงค์ประเด็นสาธารณะ หรือแม้แต่การปั่นจักรยานเพื่อใช้ในชีวิตประจำวัน ตลอดเส้นทางการทำงานส่งเสริมกิจกรรม “การเดิน” และ “การใช้จักรยาน” เพื่อการพัฒนาสู่ “ชุมชนสุขภาวะ” ของชมรมจักรยานตำบลดงกลาง พบว่า กลุ่มนักเรียน ผู้สูงอายุ แกนนำจักรยาน เกิดการตื่นตัวและสนใจปั่นจักรยานอย่างต่อเนื่อง ทำให้ประเด็นการปั่นจักรยานกลายเป็นหัวข้อสนทนาอยู่เสมอ และยังเกิดกลุ่ม “อาสาสมัคร” ออกปั่นจักรยานรณรงค์ในทุกวันศุกร์ ขณะที่ อบต.ดงกลาง ก็ลงมือปรับปรุงทัศนียภาพและเส้นทางริมคลอง เพื่อให้คนในชุมชนปั่นจักรยานได้อย่างสะดวกและปลอดภัย พร้อมบรรจุแผนชุมชนจักรยานไว้ในแผนของท้องถิ่น ภายใต้โครงการพัฒนาชุมชนจักรยานเพื่อวิถีชีวิตอย่างเป็นระบบ



● ชุมชนศาลเจ้าแม่ อ.เขาพนม จ.กระบี่

ลงมือปั่นผืนสร้าง “ชุมชนจักรยานชุมชนสุขภาวะ” ด้วยเพราะเห็นความสำคัญของสมดุลแห่ง 3 อ. คือ ออกกำลังกาย อาหาร และอารมณ์ ทำให้เกิดแนวคิดจักรยานสร้างสุขภาวะชุมชน บนหลักการ “ปั่นจักรยาน

ตัวอย่างชุมชนจักรยาน

3 in 1” เพื่อให้สมาชิกในชุมชนได้เรียนรู้การใช้ “จักรยาน” และ “การเดิน” เป็นสื่อในการสร้างสุขภาวะ ทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ อีกทั้งเป็นเครื่องมือสร้างเสริมความรักและความสามัคคีให้เกิดในชุมชนได้ทางหนึ่ง

ในช่วงเริ่มต้นของการขับเคลื่อนแนวคิดแกนนำได้ออกสำรวจข้อมูล วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน และประเด็นปัญหาในชุมชน พร้อมกับเปิดใจแลกเปลี่ยนเรียนรู้ร่วมกับชุมชนต่างๆ ที่มีประสบการณ์มาก่อน จากนั้นจึงจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อสร้างการรับรู้ให้คนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น กระทั่งจัดตั้งเป็น “กลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อสุขภาพและการท่องเที่ยว เทศบาลตำบลเขาพนม” และเกิด “กลุ่มอาสาสมัคร” ผู้มีใจอาสาอยากร่วมพัฒนาชุมชน โดยใช้จักรยานเป็นสื่อกลาง โดยทุกเย็นวันศุกร์ เหล่าอาสาสมัครจะชวนกันปั่นจักรยานออกตรวจให้สมาชิกในชุมชนร่วมกันทำกิจกรรมสาธารณะประโยชน์ เมื่อสมาชิกเริ่มมุ่งมั่น กลุ่มผู้ใช้จักรยานฯ ก็เริ่มเข้มแข็ง เทศบาลตำบลเขาพนม และภาคีที่เกี่ยวข้องเริ่มให้การสนับสนุนและความร่วมมือเป็นอย่างดี ทั้งนี้มีแผนจะสนับสนุนที่จอดจักรยานบริเวณตลาดสดกลางชุมชน ขยายผลแนวคิดไปสู่โรงเรียนในพื้นที่ ไม่นานนักเส้นทางจักรยานในชุมชนศาลเจ้าแม่ที่เชื่อมต่อระหว่างชุมชนอื่นๆ ตลาดสด โรงเรียน และสวนสุขภาพ



● ชุมชนวัดโคกอน แหวงบางหว้า เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร

แนวคิดหลักที่ทำให้ชุมชนหน้าวัดโคกอนต้องการเป็นชุมชนคนใช้จักรยาน คือ เพื่อลด

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางและสร้างความปลอดภัยในการเดินทางของชุมชน

กระบวนการมุ่งสู่ชุมชนคนใช้จักรยานของชุมชนหน้าวัดโคกอน เริ่มจากมูลนิธิโอกาส โดยการสนับสนุนจากโครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศ ได้ออกสำรวจและค้นหาพื้นที่ชุมชนในเขตภาษีเจริญที่มีชาวชุมชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อีกทั้งมีความสนใจและพร้อมให้ความร่วมมือทำกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม จากนั้นจึงจัดประชุมชี้แจงวัตถุประสงค์ บอกเล่าแนวคิดและทำความเข้าใจกับผู้นำชุมชนและสมาชิกในชุมชนถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวัน พร้อมกับเปิดตัวโครงการ และจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อสร้างกระแสการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ขณะเดียวกันก็ค้นหาแนวร่วมในพื้นที่ เพื่อผลักดันให้เกิดขึ้นจริง เมื่อชุมชนและสำนักงานเขตภาษีเจริญเห็นประโยชน์ที่จะเกิดกับชุมชน จึงร่วมใจกันพัฒนาโครงการ และต่อยอดเป็น “กลุ่มออมทรัพย์เพื่อจักรยานชุมชน” และจัดกิจกรรม “อาสาซ่อมจักรยาน” สำนักงานเขตฯ ยังได้สนับสนุนที่จอดจักรยาน และป้ายจักรยาน เพื่อลดความเร็วของรถมอเตอร์ไซค์ในชุมชน

เมื่อทุกฝ่ายเห็นประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับชุมชน การผลักดันให้ชุมชนหน้าวัดโคกอนเป็นอีกหนึ่งชุมชนที่มีคนใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็สามารถเกิดขึ้นได้จริง รวมทั้งยังสามารถขยายผลสู่ชุมชนใกล้เคียงได้อีกด้วย

● ชุมชนจักรยาน-เมืองเก่าอยู่ กต.เขาพระ: อ.เดิมบางนางบวช จ.สุพรรณบุรี

มีแรงขับเคลื่อนด้านนโยบายที่เข้มแข็ง เพราะผู้บริหารเทศบาลเห็นความสำคัญ และเห็นประโยชน์ของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และยังได้รับการสนับสนุนอย่างดียิ่งจากนายอำเภอ ทำให้เกิดรูปธรรมในการส่งเสริมให้ชุมชน “เดิน” และ “ปั่นจักรยาน”

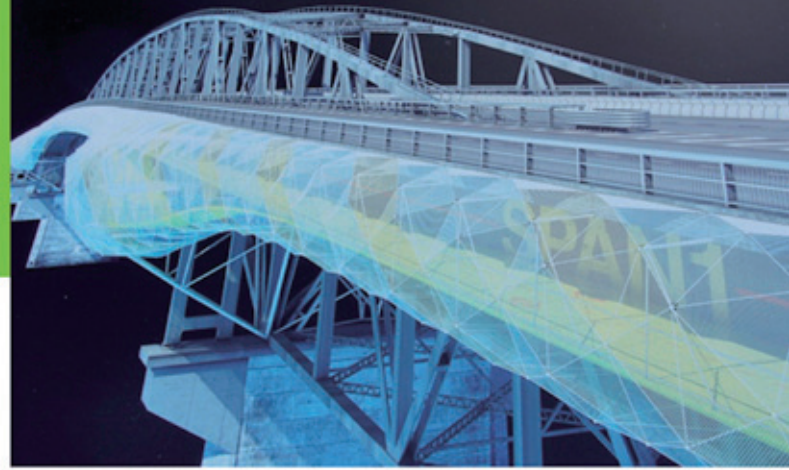


เพื่อร่วมกันสร้างสุขภาวะที่ดี โดยชุมชนได้ลงมติคัดเลือกเส้นทางจราจร เพื่อพัฒนาเป็น “เส้นทางจักรยานชุมชนบ้านท่าช้าง-ชุมชนน้ำอู่” นำไปสู่การเริ่มต้นรณรงค์กับกลุ่มเป้าหมายหลัก คือ นักเรียน และอาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เพราะทั้งสองกลุ่มนี้มีบทบาทในการส่งผ่านแนวคิดไปยังครอบครัว ญาติพี่น้อง เพื่อน สมาชิกในชุมชน ฯลฯ และยังเป็นต้นแบบของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี เด็กนักเรียนสามารถปั่นจักรยานไปโรงเรียนได้เป็นประจำ ส่วน อสม. ก็สามารถปั่นจักรยานไปเยี่ยมเยียนสมาชิกในชุมชนแทนการเดินทางหรือใช้รถยนต์ สะดวกต่อการเดินทางไปหาเพื่อนบ้านในระยะทางไกลๆ ช่วยประหยัดแรง ประหยัดเงิน ดีต่อสุขภาพของผู้ปั่น และยังดีต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

ขณะเดียวกัน ชุมชนจักรยานบ้านท่าช้างยังได้จัดทำโครงการคู่ขนาน ได้แก่ โครงการสอนน้องใช้จักรยาน โครงการคลินิกจักรยาน อสม. และค่ายจักรยานเยาวชน พร้อมกับอาศัยพลังของสื่อใหม่ทางสังคม (social media) เพื่อประชาสัมพันธ์กิจกรรมและผลงานการรณรงค์ของชุมชนอย่างต่อเนื่อง

แม้การรณรงค์ส่งเสริมแนวคิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จะพบกับอุปสรรคที่เกิดจากค่านิยมของคนส่วนใหญ่ที่ยังยึดติดกับความสะดวกสบายก็ตาม แต่บทเรียนจากประสบการณ์ของชุมชนจักรยานบ้านท่าช้าง ทำให้เรียนรู้ได้ว่า การใช้จักรยานเป็นเครื่องมือเพื่อสร้างเสริมสุขภาวะของชุมชน สามารถทำได้จริง ด้วยพลังความต้องการของชุมชน คอบคู่กับการหนุนเสริมด้านองค์ความรู้ และกำลังใจจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ย่อมส่งผลให้เกิดการพัฒนา “พลังทางสังคม” นำไปสู่การสร้างความสำเร็จได้อย่างแท้จริง...

HEAT



โดย... “กิตติศักดิ์ อุนสวัทท์”

เครื่องมือประเมินผลความ คุ้มค่า ส่งเสริมการเดินและ การใช้จักรยาน

“

เมื่อราวต้นเดือนตุลาคมที่ผ่านมา พวกเราได้ออกมาต้อนรับการมาเยือนของ ดร.เบิร์ต นาร์ด เอนซิกต์ เลขาธิการของสมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานแห่งยุโรป (European Cyclist's Federation, ECF) ซึ่งท่านได้รับเชิญให้มาบรรยายแลกเปลี่ยนประสบการณ์ในการขับเคลื่อนให้เกิดสังคมของผู้ใช้จักรยานในประเทศต่างๆ ในแถบยุโรป สิ่งหนึ่งที่ ดร.เบิร์ต นาร์ด เอนซิกต์ ได้กล่าวถึงในการนำเสนอของท่าน ก็คือ การที่ประเทศต่างๆ ในแถบยุโรปได้ใช้เครื่องมือชนิดหนึ่งพัฒนาโดยองค์การอนามัยโลก (World Health Organization, WHO) มาใช้ในการประเมินผลคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ต่อสุขภาพที่เกิดจากพัฒนาระบบที่ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน ที่เรียกว่า HEAT (Health Economic Assessment Tool) และปัจจุบัน HEAT เป็นเครื่องมือสำคัญที่นักวางแผนทางด้านการพัฒนาระบบจราจรในประเทศในแถบยุโรปใช้ในการประเมินผลคุ้มค่าในการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างเพื่อกระตุ้นและส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน และเริ่มได้รับความสนใจกันอย่างกว้างขวางในประเทศต่างๆ รวมถึงประเทศไทย

”

ออสเตรีย

ประเทศออสเตรียใช้ HEAT ในการประเมินการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยาน ผลจากการคำนวณพบว่า ที่อัตราการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชากรร้อยละ ๕ ซึ่งมีระยะทางโดยเฉลี่ย ๒ กิโลเมตร นั้น สามารถลดอัตราการเสียชีวิตของประชากรออสเตรียอันเนื่องมาจากการขาดการมีกิจกรรมทางกายได้ ๔๑๒ คนต่อปี และการลดอัตราการเสียชีวิตของประชากรซึ่งส่งผลทางเศรษฐศาสตร์ได้ถึง ๔๐๕ ล้านยูโร หรือ ประมาณ ๑๖,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

สวีเดน

หน่วยงานที่ดูแลเรื่องการบริหารการใช้ถนนของประเทศสวีเดนใช้ HEAT เป็นเครื่องมือในการประเมินโครงการพัฒนาระบบโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน

สหราชอาณาจักร

หน่วยงานที่ดูแลเรื่องการเดินทางที่ยั่งยืนของสกอตแลนด์ใช้ HEAT เป็นเครื่องมือในการประเมินผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการลงทุนพัฒนาโครงสร้างเรื่องการเดินและการใช้จักรยาน และพบว่าที่การลงทุนในระยะที่ต่ำกว่า ๘ กิโลเมตร และอัตราการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของประชากรที่ร้อยละ ๑๓ จะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจถึง ๔๙,๐๐๐-๘๘,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

ปัจจุบัน HEAT ได้รับการออกแบบมาให้ใช้งานได้อย่างง่าย เพียงแค่ป้อนข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์เข้าไปในโปรแกรมที่ทำงานบนเว็บไซต์ที่ออกแบบมาโดยเฉพาะ (www.heatwalkingcycling.org) เพียงแค่เราต้องเก็บข้อมูลต่างๆ ที่โปรแกรมต้องการ เท่านั้นเราก็จะได้ค่า Cost-Benefit-Ratio ของประเทศไทยแล้วครับ

ข้อมูลที่ปรากฏบนการนำเสนอของ ดร.เบิร์ต นาร์ด เอนซิกต์ ได้กล่าวถึงการที่รัฐบาลของประเทศสหราชอาณาจักรได้มีโครงการสร้างเมืองตัวอย่าง ๖ แห่ง ที่ส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยได้ใช้ HEAT เป็นเครื่องมือหลักในระหว่างช่วงการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ที่จะได้รับ และผลจากการประเมินได้ระบุอย่างชัดเจนว่าทุกๆ ๑ บาทที่ลงทุนไปกับการพัฒนาโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน จะได้ผลลัพธ์กลับคืนมาถึง ๒.๖ ถึง ๓.๕ เท่าเลยทีเดียว

ถ้าประเทศไทยมีตัวเลขนี้บ้าง คงเป็นข้อมูลเพื่อกระตุ้นการตัดสินใจในการลงทุนสาธารณะใดๆ ที่เกี่ยวกับระบบการเดินและการใช้จักรยานได้ไม่น้อย ถึงเวลาแล้วที่หน่วยงานต่างๆ ในบ้านเราจะเริ่มใช้เครื่องมือนี้เป็นเครื่องมือมาตรฐานในการประเมินการลงทุนเรื่องการพัฒนาโครงสร้างและนโยบายเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน และออกจากวังวนของปัญหาเรื่องผู้ใช้จักรยานหรือระบบจักรยานอย่างไหนจะมาก่อนซะที

(ฉบับหน้าเรามาดูตามกรณีศึกษาที่น่าสนใจของประเทศนิวซีแลนด์ในเรื่องการใช้เครื่องมือ HEAT ในการพัฒนาระบบโครงสร้างเพื่อเชื่อมต่อการใช้จักรยานในเมืองกับครับ)

The Cycling and Walking Workshop: Lesson Learnt from ECF and Thai Health Promotion Foundation

วันที่
5 ตุลาคม
2555

ผู้เข้าสัมมนากว่า 77 คน

กลุ่มเป้าหมาย : นักวิชาการ นักวิจัยจากมหาวิทยาลัย
ผู้แทนจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการวางแผนและ
กำหนดนโยบาย องค์การพัฒนาเอกชน เครือข่ายภาคี
ด้านสุขภาพ และเครือข่ายอื่นๆ

1. Dr.Bernhard Ensink, Secretary General and Velo-City Series Director of ECF นำเสนอประสบการณ์จาก ECF
2. กิจกรรมกลุ่มย่อยหาแนวทางร่วมกันประเทศไทยจะเป็นเมืองจักรยานได้อย่างไร
3. แต่ละกลุ่มนำเสนอแนวคิด แนวทางที่จะผลักดันไทยสู่เมืองจักรยาน
4. ถ่ายภาพร่วมกันกับภาคีเครือข่าย ทั้งกลุ่มคนพิการ นักวิชาการ อาจารย์ และวิทยากร



วันที่
8 ตุลาคม
2555

ผู้เข้าสัมมนากว่า 140 คน

กลุ่มเป้าหมาย : ผู้บริหารจากเทศบาล ชุมชน นักวิชาการ NGOs เครือข่าย
ด้านสุขภาพ สื่อมวลชน เอกชน และเครือข่ายอื่นๆ



5. ดร.วิลาสินี อดุลยานนท์ ผอ.สำนักบรรณคดีสื่อสารและส่งเสริมการออกกำลังกาย สสส. กล่าวเปิดสัมมนา
6. Dr.Bernhard Ensink แลกเปลี่ยนประสบการณ์จากยุโรป
7. ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ อธิบายแผนภูมิการศึกษาของ ECF เพื่อความเข้าใจยิ่งขึ้น
- 8-9. บรรยากาศการสัมมนา
10. เวทีเสวนา จักรยาน...ทางเลือกในการเดินทางเพื่อเมืองน่าอยู่ได้อย่างไร
11. ชุมชนจักรยาน...สร้างได้ไม่ไกลเกินจริง : เรื่องเล่าจากชาวชุมชนจักรยาน
- 12-13 ผู้บริหารเมืองร่วมแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวาง
- 14-16 ถ่ายภาพเป็นที่ระลึกกับวิทยากรจากยุโรป



บทเรียนรู้เรื่องเมืองจักรยาน... จากยุโรป

www.ecf.com

โดย... ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์

เมื่อต้นเดือนตุลาคม 2555 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้เชิญผู้เชี่ยวชาญจากองค์กรอีซีเอฟ หรือ ECF ซึ่งเป็นคำย่อของ European Cyclists' Federation หรือ สหพันธ์ผู้ใช้จักรยานของยุโรป ซึ่งเป็นองค์กรที่มีอิทธิพลมากต่อนโยบายและมาตรการว่าด้วยเรื่องจักรยานของทั่วโลก มาเล่าประสบการณ์ 30 ปี เกี่ยวกับการผลักดันให้เกิดเมืองจักรยานขึ้นในยุโรป ว่าเขาทำได้อย่างไรจึงสำเร็จ ซึ่งหลังจากผู้เชี่ยวชาญผู้นั้นซึ่งชื่อ ดร.เบิร์นฮาร์ท เอ็นซิงค์ และเป็นเลขาธิการของ ECF ได้ลงพื้นที่ลองขี่จักรยานบนถนนในกรุงเทพมหานครในสภาพจริง ก็ให้ข้อสรุปอย่างตรงไปตรงมาในระหว่างแลกเปลี่ยนร่วมกันว่ากรุงเทพของเราเป็นเมืองจักรยานไม่ได้ อย่างน้อยก็ยังคงอีกนาน

เขาบอกว่าเราจะไปเล็งผลเลิศโดยไปลอกสิ่งที่เราเห็นในโทรทัศน์ หรือจากการไปดูงานบ้านเขา แล้วเอามาใช้ตรงๆ ไม่ได้ เพราะวิถีคิดของคนสองสังคมนี้ต่างกัน และเขาได้ทำเรื่องนี้มาเป็นเวลาเกือบ 50 ปีแล้ว เมืองของเขาหลายเมืองจึงอยู่ในระดับที่เขาเรียกว่า “แซมเปียน” ในเรื่องเมืองจักรยาน แต่ดูตามสภาพของบ้านเรา ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพหรือสังคม เราเป็นได้แค่เพียงกลุ่มเริ่มต้นหรือกลุ่มสตาร์ทเตอร์เท่านั้น

สำหรับกลุ่มสตาร์ทเตอร์นี้ ผู้เชี่ยวชาญจาก อีซีเอฟ บอกว่าระบบจักรยานที่ควรผลักดันคือระบบที่ใช้เดินทางในระยะทางสั้นๆ ในละแวกบ้าน ไม่ใช่ระบบจักรยานข้ามเมืองอย่างที่หลายๆ คนในบ้านเรากำลังผลักดันและเป็นสิ่งที่ผมเองก็เคยผลักดันและได้เรียนรู้มาด้วยตัวเองว่าไปผิดทางและได้หันกลับมาเน้นทำเรื่องชุมชนจักรยานในละแวกบ้านแทน ซึ่งก็รู้สึกดีว่าสิ่งที่ตนเองคิดนั้นคราวนี้มาถูกทางโดยได้รับคำยืนยันจากผู้มีประสบการณ์ตรงแบบคนตัวจริงเสียจริงในเรื่องนี้อย่างชัดเจน

บทเรียนรู้ที่ได้จากการพูดคุยกับ ดร.เอ็นซิงค์ คือ นอกจากเริ่มที่ละแวกบ้านแล้ว ยังต้องเน้นใน 3 เรื่องคือ 1) ปรับสภาพทางกายภาพ เช่น ถนน ขอย ที่จอด ฯลฯ ให้เอื้อต่อการใช้จักรยาน 2) ปรับทัศนคติของสังคม คือ ทำให้จักรยานมีที่ยืนในสังคม และ 3) ส่งเสริมโดยการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรู้ว่าทางจักรยานหรือทางเดินที่ปรับปรุงหรือทำขึ้นใหม่นั้นอยู่ที่ใด เพื่อให้ประชาชนมาใช้เพื่อสร้างมวลวิกฤตของคนใช้จักรยานขึ้นในสังคม

ทั้งนี้ โครงสร้างทางกายภาพที่จัดทำขึ้น ต้องพิจารณาในห้าประเด็นดังนี้ คือ 1) ความปลอดภัย (สำหรับเมืองกลุ่มเริ่มต้น เรื่องนี้เป็นเรื่องสำคัญอันดับหนึ่ง) 2) ความตรงของเส้นทาง ซึ่งหมายถึงไม่อ้อมไปอ้อมมา อันทำให้เสียเวลา (เรื่องนี้ก็เป็นสิ่งสำคัญในอันดับต้นๆ สำหรับกลุ่มเริ่มต้นแบบบ้านเราเช่นกัน) 3) ความสะดวก คือไม่ว่าจะอยู่ที่ใดของเมืองก็มีระบบทางจักรยานที่ปลอดภัยใช้งานได้ และชาวบ้านสะดวกที่จะนำจักรยานออกมาใช้ได้จริง 4) ความสบาย หมายถึง ทางนั้นต้องร่มรื่น เรียบ (ไม่สะดุด) ต่อเนื่อง (ไม่ต้องโดดขึ้นโดดลงตามขอบทางเท้า) ไฟสว่าง ฯลฯ และ 5) ความสวยงามน่าใช้



ส่วนพื้นที่ใดหรือชุมชนใดจะนำระบบจักรยานมาใช้ก็ต้องพิจารณา 3 หัวข้อถัดไปนี้เป็นอันดับแรก คือ 1) ดูว่าถนนใดซอยใด มีโอกาสทำได้สำเร็จก็ให้เลือกเส้นทางนั้นมาดำเนินการก่อน 2) พยายามทำให้การขั้บรยยนต์เกิดความไม่สะดวก เช่น มีเนินหลังเต่าขวางกลางถนน ทำให้ถนนแคบลง ฯลฯ โดยไม่จำเป็นต้องไปเน้นว่าต้องมีทางจักรยาน เพราะหากรถยนต์วิ่งช้าลงความปลอดภัยต่อการใช้จักรยานก็เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติ และ 3) สร้างที่จอดจักรยานในจุดที่สำคัญ เช่น ตลาด ป้ายรถเมล์ สถานีรถไฟ ท่าเทียบเรือเมล์ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร โรงเรียน พื้นที่ธุรกิจ ฯลฯ เพื่อทำให้เกิดความสะดวกต่อการใช้จักรยานให้มากที่สุด



มายาคติ : การทำทางจักรยานไม่ใช้การทาสีเส้นบนถนนหรือทางเท้า

จากนั้นก็มาถึงเรื่องการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งมีหลักคิดอยู่ 4 ข้อว่า 1) ควรเลือกกลุ่มเป้าหมายที่พร้อมที่จะเปลี่ยนพฤติกรรมจากไม่ใช้มาใช้จักรยานในการเดินทาง และอย่าไปเสียเวลากับกลุ่มที่ทำอย่างไรเขาก็ไม่เปลี่ยนวิถีคิดหรือพฤติกรรม 2) ต้องประชาสัมพันธ์และตีฆ้องร้องป่าวให้ประชาชนได้รู้ถึงผลงานที่ประสบความสำเร็จ เพื่อที่จะชักจูงคนให้หันมาใช้จักรยานมากขึ้นๆ ไปอีก 3) มีกิจกรรมรณรงค์เพื่อกระตุ้นให้ประชาชนตระหนักและสนใจทางเลือกการเดินทางแบบนี้ และ 4) จัดกิจกรรมจักรยานเพื่อชักชวนคนที่ยังลังเลให้มาลองใช้จักรยานบนถนนในชีวิตประจำวันหรือเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งจากประสบการณ์พบกันว่าผู้คนเหล่านี้มักชอบใจและติดใจและมีโอกาสที่จะมาเป็นแนวร่วมของกลุ่มผู้ใช้จักรยานต่อไป

ด้วยวิธีการที่เราสามารถเรียนรู้จากสหพันธ์ผู้ใช้จักรยานของยุโรปเหล่านี้ หากเรานำมาใช้อย่างจริงจังก็คาดหวังได้ว่าเราจะได้ผลในเชิงปฏิบัติ ซึ่งแม้จะไม่สามารถผลักดันจนเป็นเมืองจักรยานขึ้นได้ แต่เราก็จะสามารถใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้จริง

ซึ่งนั่นก็เป็นผลงานเล็กที่ยิ่งใหญ่ต่อชุมชนของเราได้แล้ว...





17-18 พ.ย. 55 สนับสนุนการจัดนิทรรศการ “เมืองดี” ร่วมกับภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาฯ ในงานจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2555 มีการจัดแสดงแกลเลอรีจักรยานของผู้มีชื่อเสียงจากหลากหลายอาชีพ การประกวดแบบเส้นทางจักรยานของนิสิต



10 พ.ย. 55 จัดนิทรรศการและรณรงค์เชิญชวนให้ชุมชนเดินและใช้จักรยานในงานรักษาสภาพรักษาสีสิ่งแวดล้อม เพื่อประชาคมภาคีเจริญ ร่วมกับเขตภาษีเจริญ กทม. ได้รับความขอบคุณจากนายจาตุรงค์ ผ่องลำเจียก ผอ.เขตภาษีเจริญ ยิ่งไปกว่านั้น ชาวชุมชนจดจำได้ I bike I walk ได้แล้ว



7 พ.ย. 55 ประชุมกลุ่มย่อยหาแนวทางร่วมกันในการผลักดันให้เมืองพัทยา-พื้นที่พิเศษในความรับผิดชอบดูแลของ DASTA ให้เดินได้ ปั่นได้ บนถนนเลียบริมชายหาดกว่า 2.7 กม. กิจกรรมภายใต้การดำเนินงานโครงการการจัดการความรู้และรณรงค์การใช้จักรยาน เพื่อส่งเสริมพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่และแหล่งท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน



23 ก.ย. 55 ร่วมจัดนิทรรศการงาน Bangkok Car Free Day 2012 “กรุงเทพฯ เมืองสวรรค์ มหัศจรรย์วันปลอดรถ” เมื่อวันที่ 23 กันยายน 55 วิธีเลือกซื้อจักรยานและใช้จักรยานอย่างไรให้ปลอดภัย เป็นแผนพับประชาสัมพันธ์ที่ได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก กลับมาพิมพ์เพิ่มแทบไม่ทัน !!!!



28 ต.ค. 55 ร่วมงานเปิดตัวโครงการปั่น-ปั่นของ กทม. โดยมี ดร.ธีระชน มโนมัยพิบูลย์ รองผู้ว่าฯ กทม. เป็นประธานเปิดงานแนวคิดดีตั้งใจทำ ขอให้กำลังใจให้เกิดผลสำเร็จ เพื่อกรุงเทพฯ จะเดินได้ปั่นดี



17 ก.ย. 55 งานตัดสินและมอบรางวัลการประกวดภาพถ่ายทางเท้า...เล่าเรื่อง ณ Lifestyle Hall สยามพารากอน คุณอานันท์ ปันยารชุน เป็นประธานในงานและมอบรางวัลสำหรับผลงานที่ชนะการประกวดทั้งประเภทภาพประทับใจ และภาพสะท้อนใจ



18 ก.ย. 55 ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการการผลักดันและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย

ประเทศไทย ได้เข้าร่วมเสวนากับภาคีท้องถิ่นภาคเหนือ ในหัวข้อ “สุขภาวะคนเมือง ก้าวอย่างยั่งยืน” การพัฒนาสู่เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน จัดโดยสถาบันสิ่งแวดล้อมร่วมกับ ทน.เชียงราย และภาคีเครือข่ายหลากหลายองค์กรในงานประชุม “Post Rio+20 จากเวทีโลก สู่เวทีประเทศไทย และอนาคตของเรา”

18 ก.ย. 55 ร่วมประชุมและขยายแนวคิดเมืองจักรยาน...สร้างได้ ไม่ไกลเกินจริง ในการประชุมเชิงปฏิบัติการ LA 21 สู่ท้องถิ่นไทย นำอย่างยั่งยืน ครั้งที่ 7 ระดับประเทศ ภายใต้โครงการท้องถิ่นไทย นำอย่างยั่งยืน จัดโดยกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

งานนี้มีภาคีเครือข่ายด้านสิ่งแวดล้อม และ อปท. ทั้งเทศบาลนคร เมือง ตำบล อบต. เครือข่ายสิ่งแวดล้อมเข้าร่วมประชุมมากกว่า 1,200 คน



18 ก.ย. 55 กิจกรรมรวมพลคนจักรยานลดโลกร้อน ยืนหนึ่งสื่อ แลกการันตีต่อ UNFCCC เป็นอีกครั้งหนึ่งที่ประชาชนชาวกรุงเทพฯ ผู้ใช้จักรยานทั้งเด็กและผู้สูงอายุราว 500 คน จากสาขาอาชีพและกลุ่มต่างๆ รวมทั้งชาวชุมชนไม่น้อยกว่า 25 แห่ง มารวมพลังและพากันขี่จักรยานที่พวกเขาใช้กันอยู่ในชีวิตประจำวัน ไปยื่นจดหมายเปิดผนึกให้คุณคริสเตียน่า พิเกอเรส เลขาธิการ UNFCCC เพื่อประกาศว่าพวกเขาสนับสนุนความพยายามของ UNFCCC ในการรับมือกับปัญหาโลกร้อน โดยการเดินทางด้วยการเดินและใช้จักรยานให้มากขึ้น



27 ก.ค. 55 ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ร่วมลงนามบันทึกความร่วมมือว่าด้วยความร่วมมือในการขับเคลื่อนโครงการเทศบาลไทย มุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 84 พรรษา ระหว่างสมาคมสันนิบาตเทศบาลแห่งประเทศไทย กับหน่วยงานที่เป็นภาคีร่วมสนับสนุนโครงการและ 166 เทศบาลนำร่อง



โดย...สำนักงานโครงการฯ

พลัก...และดัน...กันไปถึงไหนแล้ว

โครงการพลักดันการเดินและการใช้จักรยาน
ไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย (Walking
and Cycling Policy Advocacy for
Thailand) ตัวอย่างสื่อบทที่ 2 มีความคืบหน้า
อย่างไรสำนักงานโครงการฯ ขอเล่าสู่กันฟังดังนี้...

จุดเน้นของแผนการดำเนินงานปีที่สอง (พ.ศ. 2555) คือ

- ดำเนินงานในรูปแบบบูรณาการ (Integration) เพื่อส่งเสริมให้สังคมไทยมีกิจกรรมเคลื่อนไหวในชีวิตประจำวัน (Physical Activity) ในโรงเรียน ที่ทำงาน และที่บ้าน โดยผนวกความรู้ด้านสุขภาพเข้ากับการเดินและการใช้จักรยานในทุกช่วงวัย เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของสังคมคนไทยสู่การมีวิถีสุขภาพที่ดี และเน้นการสร้างความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมให้เกิดขึ้นแบบพื้นที่สุขภาพ (Healthy Space / Built Environment) ที่เอื้อให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาไปสู่การเป็นสังคมที่น่าอยู่อย่างยั่งยืน นอกจากนี้โครงการฯ ยังสนับสนุนการสร้างและการจัดการองค์ความรู้ที่เกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานผ่านงานวิจัย การพัฒนาระบบฐานข้อมูลของระบบที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยาน รวมไปถึงการสร้างภาคีเครือข่ายในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับนานาชาติ (International) พร้อมนี้ ในปี 2555 กิจกรรมด้านการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลง (Communication for Change) ให้เกิดการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของสังคมไทยให้หันมาเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน นับเป็นแผนงานหลักที่ต้องผลักดันกันอย่างเต็มแรง

เพื่อขับเคลื่อนและผลักดันให้โครงการฯ เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้ งานในปี 2555 นี้ จึงเป็นการสานต่อของปีที่ผ่านมา พร้อมทั้งขยายหน่วยงานออกไปเพื่อเป็นฐานมั่นและแนวร่วมใน

การสร้างเมืองน่าอยู่และมีสุขภาพที่ดีของสังคมไทยต่อไป ภายใต้ 4 ยุทธศาสตร์ คือ (1) การสร้างแรงกดดันทางสังคม (2) การสร้างแรงกดดันด้านองค์ความรู้ (3) การจัดตั้งภาคีเครือข่ายระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ และ (4) การประชาสัมพันธ์เชิงรุกและการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลง

1. การสร้างแรงกดดันทางสังคม และการสร้างความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โรงเรียน และภาคีเครือข่ายต่างๆ ทั่วประเทศ เพื่อส่งเสริมให้เกิดต้นแบบพื้นที่สุขภาพ (Healthy Space / Built Environment) ที่เอื้อให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โครงการฯ จึงได้สนับสนุนและผลักดันให้เกิดโครงการและกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1.1 การสร้างและส่งเสริมให้เกิดชุมชนจักรยานต้นแบบตามจังหวัดต่างๆ

ภาคเหนือ

1. ชุมชนจักรยานบ้านแม่สัน อบต.แม่สัน อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง
2. ชุมชนดงกลาง อบต.ดงกลาง อ.เมือง จ.พิจิตร

ภาคอีสาน

3. ชุมชนโนนจิก อบต.โนนจิก จ.อุบลราชธานี

ภาคกลาง

4. ชุมชนจักรยาน-เมืองน่าอยู่ ทต.เขาพระ จ.สุพรรณบุรี เทศบาลตำบลเขาพระ อ.เดิมบางนางบวช จ.สุพรรณบุรี
5. ชุมชนหน้าวัดโคกอน เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร

ภาคใต้

6. ชุมชนศาลเจ้าแม่ อ.เขาพนม จ.กระบี่
7. ชุมชนบางฝั่ง เครือข่ายระดับอำเภอและจังหวัดกระบี่

1.2 การส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมการเดินและการใช้จักรยานในสถานศึกษา ด้วยโครงการ

- Bike to School : มาขี่จักรยานไปโรงเรียนกันเถอะ ซึ่งมีโรงเรียนที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกได้เข้าร่วมโครงการ จำนวน 16 โรงเรียนทั่วประเทศ

• Walk to School : บ้านไม่ไกล เดินไปโรงเรียน
กันเถอะ (อยู่ระหว่างการประชาสัมพันธ์เชิญชวน)

2. การสนับสนุนการสร้างและการจัดการองค์ความรู้เกี่ยวกับ
การเดินทางและการใช้จักรยานผ่านงานวิจัย โดยนักวิจัยจากมหาวิทยาลัย
ต่างๆ ทั่วประเทศ อาทิ

- (1) การวิจัยเชิงปฏิบัติการเพื่อพัฒนานโยบายสาธารณะ
ระดับท้องถิ่นที่สนับสนุนการเดินทางและการใช้จักรยาน
อ.พุทธรณทล จ.นครปฐม (ม.มหิดล)
- (2) แนวทางการส่งเสริมการใช้จักรยานภายในมหาวิทยาลัย
(ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต)
- (3) การศึกษาเพื่อจัดทำเส้นทางจักรยานในเขตเมืองของ
เทศบาลนครราชสีมา (ม.เทคโนโลยีราชมงคลอีสาน)
- (4) แนวทางการพัฒนาสภาพแวดล้อมเพื่อส่งเสริมการเดิน
ในเขตชุมชนเมืองด้วยมาตรการทางผังเมือง (ม.ธรรมศาสตร์
ศูนย์รังสิต)
- (5) ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการใช้ทางเท้าของผู้สูงอายุใน
เขตเมือง : ภูมิทัศน์ถนน คุณภาพทางเท้าและพฤติกรรม
การเดินของผู้สูงอายุ (ม.นเรศวร)
- (6) การสำรวจความคิดเห็นของคนเดินเท้าที่มีต่อการ
ใช้สะพานลอย ทางม้าลาย หรืออุโมงค์ (จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย)
- (7) ชุดโครงการศึกษาและสำรวจข้อมูลพื้นฐานเรื่องการเดิน
และการใช้จักรยาน (ผศ.ดร.เกษม นครเขตต์)

3. การสร้างภาคีเครือข่ายในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศ

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย
สาธารณะของประเทศไทย มีอีกหนึ่งเป้าหมายคือ การส่งเสริมให้เกิด
“เครือข่ายชมรมผู้ใช้จักรยานและการเดินประจำจังหวัด หรือกลุ่มพื้นที่
จังหวัด” ปีนี้ (พ.ศ. 2555) การสนับสนุนเพื่อให้เกิดการจัดตั้งเครือข่าย
ผู้รักการเดินและการใช้จักรยานประจำจังหวัดต่างๆ จึงเกิดขึ้น ทั้งนี้
อยู่ระหว่างการประสานงานเพื่อชี้แจงรายละเอียดและวัตถุประสงค์
พร้อมเชิญชวนจังหวัดเป้าหมายกว่า 20 จังหวัดทั่วประเทศให้ร่วม
เป็นเครือข่าย

4. การพัฒนาการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลง (Communi-
cation for Change) ให้เกิดการปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรม
ของสังคมไทยให้หันมาเดินและใช้จักรยานในวิถีชีวิต มีการดำเนิน
โครงการต่างๆ เช่น



- (1) การณรงค์ของผู้เดินและใช้จักรยานเพื่อโลกเย็น หรือ
กิจกรรมรวมพลคนจักรยานลดโลกร้อน ยื่นหนังสือ
แถลงการณ์ต่อเลขาธิการ UNFCCC
- (2) กิจกรรมการประกวดภาพถ่ายทางเท้า...เล่าเรื่อง
- (3) การปรับปรุงและดูแลเว็บไซต์ศูนย์ข้อมูลการส่งเสริมการ
เดินและการใช้จักรยานในสังคมไทย
- (4) การผลิตและจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบ VDO
แนะนำผู้คนที่เดินทางในชีวิตประจำวันด้วยการเดินและ
การใช้จักรยานเผยแพร่ผ่าน social media
- (5) การจัดทำ VDO ประวัติและผลงานของชมรมจักรยาน
เพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย องค์การขับเคลื่อนโครงการ
ผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะ
ของประเทศไทย
- (6) การจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์เรื่องเดินและจักรยาน
เพื่อแจกจ่ายและประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มเป้าหมาย
มากกว่า 15 เรื่อง
- (7) การจัดทำแผ่นพับประชาสัมพันธ์เรื่องเดินและจักรยาน
และกิจกรรมภายใต้โครงการผลักดันฯ มากกว่า 10 เรื่อง
เพื่อแจกจ่ายและประชาสัมพันธ์ไปยังกลุ่มเป้าหมาย
- (8) การจัดทำผลิตภัณฑ์ภายใต้ตราสัญลักษณ์ I bike I walk
เช่น ปากกา สติกเกอร์ เข็มกลัด ถุงผ้า ฯลฯ
- (9) รวมถึงการจัดทำวารสารคลอโรฟิลล์ฉบับที่ทานถั่วอยู่
ในมือเล่มนี้ด้วย

สำนักงานโครงการฯ ขอหยิบยกเพียงบางตัวอย่างของภารกิจต่างๆ ภายใต้โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย
สาธารณะของประเทศไทยไว้แต่เพียงแค่นี้ ฉบับหน้าจะได้นำเสนอผลที่เกิดขึ้นจากหลากหลายแนวทางที่ช่วยผลักดันว่าสังคมไทยได้



Bike to School

โดย...นายแพทย์สำเริง ศรีพุฒพงศ์

รองนายกเทศมนตรีตำบลเขาพระ อ.เดิมบางนางบวช จ.สุพรรณบุรี



Bike to School (โครงการปั่นไปโรงเรียน)

เป็นโครงการหนึ่งของชุมชนจักรยานบ้านท่าช้าง ในเขตเทศบาลตำบลเขาพระ อำเภอเดิมบางนางบวช

จังหวัดสุพรรณบุรี เป็นโครงการที่พยายามส่งเสริม สนับสนุน ให้นักเรียนที่มีภูมิลำเนาอยู่ ก่อโรงเรียนไม่เกิน 3 - 4 กม. ขี่จักรยานมาโรงเรียน

ที่มาของโครงการ

ชุมชนจักรยานบ้านท่าช้าง ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2554 ด้วยการสนับสนุนของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ตามนโยบายสร้างชุมชนจักรยานต้นแบบ เพื่อผลักดัน การเดินและการใช้จักรยานสู่นโยบายสาธารณะ

เรามีแนวคิดว่าการสร้างชุมชนจักรยานต้องสร้างแนวร่วม ขึ้นก่อน แนวร่วมที่เราเลือกคือ

1. นักเรียน
2. อสม. (อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน)

สาเหตุที่เราเลือกนักเรียนเป็นแกนนำเพราะ

- ในเขตเทศบาลเขาพระของเรามีโรงเรียนขนาดใหญ่ 2 โรงเรียน คือ โรงเรียนวัดท่าช้าง เป็นโรงเรียนประถม มีนักเรียน ประมาณ 800 คน กับโรงเรียนธรรมโชติศึกษาลัย เป็นโรงเรียน มัธยม มีนักเรียนประมาณ 2,000 คน
 - นักเรียนต้องเดินทางมาโรงเรียนทุกวัน
 - กำหนดตัวชี้วัดได้ง่ายกว่าประชาชนทั่วไป
- เราจึงวางโครงการ Bike to School ขึ้น

สาเหตุที่เราเลือก อสม. เป็นแกนนำเพราะ

- อสม.แต่ละคนมีเพื่อนบ้านใกล้เคียงประมาณ 10 หลังคาเรือน ที่ต้องดูแล ลักษณะการทำงานแบบนี้เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยาน เป็นอย่างยิ่ง
- อสม. มีการประชุมกันทุกเดือน ทำให้ง่ายต่อการพบปะพูดคุย ถ่ายทอดแนวคิดการทำงาน
- อสม. มีหน้าที่ส่งเสริมสุขภาพ และป้องกันโรคให้กับคนใน ชุมชนอยู่แล้ว สามารถต่อยอดการเดินและการใช้จักรยานในชีวิต ประจำวันเข้ากับการส่งเสริมสุขภาพได้

เราจึงวางโครงการ Bike to Work ไว้เป็นโครงการต่อไป

เราวางระยะการทำโครงการ Bike to School ไว้เป็นสองระยะ



โครงการสอนน้องขี่จักรยาน ในโรงเรียนวัดท่าช้าง



เปิดโครงการ Bike to School โดยท่านนายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเขาพระคุณยุทธนัย แจ่มศรี ให้เกียรติมากล่าวเปิดงาน



โครงการค่ายจักรยานเยาวชนที่มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านจอมบึง จังหวัดราชบุรี

เทอมแรก เป็นระยะเตรียมความพร้อม

- สำรวจจำนวนนักเรียนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเทศบาล โรงเรียนวัดท่าช้างประมาณ 100 คน โรงเรียนธรรมโชติศึกษาลัยประมาณ 200 คน
- ประชุมผู้ปกครองและนักเรียน แนะนำโครงการ รับสมัครนักเรียนเข้าร่วมโครงการ ซึ่งมีนักเรียนสมัครโรงเรียนละประมาณ 50 คน
- โครงการสอนน้องขี่จักรยาน ในโรงเรียนวัดท่าช้าง
- โครงการสอนน้องขี่จักรยาน ในโรงเรียนธรรมโชติศึกษาลัย
- โครงการค่ายจักรยานเยาวชนที่มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านจอมบึง จังหวัดราชบุรี

เทอมหลัง เปิดโครงการ

วันที่ 4 พฤศจิกายน 2555 - โครงการเชิงปฏิบัติการ “ปั่นจักรยานบนทางหลวง” เป็นการทบทวนทักษะการขี่จักรยานบนทางหลวงซึ่งนักเรียนจะต้องใช้เส้นทางไป-กลับ โรงเรียนจริง

วันที่ 5 พฤศจิกายน 2555 - เปิดโครงการ Bike to School โดยท่านนายกเทศมนตรีเทศบาลตำบลเขาพระ คุณยุทธนัย แจ่มศรี ให้เกียรติมากล่าวเปิดงาน

ลักษณะโครงการ

เข้า - เด็กนักเรียนต่างคนต่างขี่จักรยานมาโรงเรียน เพราะเด็กแต่ละคนมาไม่พร้อมกัน

เย็น - เด็กนักเรียนเข้าแถวขี่จักรยานกลับบ้านพร้อมกัน โดยกำหนดให้มีหัวหน้าขี้นำ รองหัวหน้าขี่ปิดท้าย ระยะแรกพวกเขาจะไปขี้นาน้องๆ 2-3 สัปดาห์ ดูความพร้อมของน้อง ดูเล่าเรื่องความปลอดภัย

ผลสัมฤทธิ์เชิงประจักษ์ :

- สัปดาห์แรกที่เปิดตัวโครงการมา มีน้องนักเรียนขี่จักรยานมาโรงเรียนเพียงโรงเรียนละประมาณ 30 คน ปัญหาส่วนใหญ่คือผู้ปกครองห่วงเรื่องความปลอดภัย และเด็กมัธยมมีทัศนคติว่าขี่จักรยานไม่โก้ อายุเพื่อน คงเป็นโจทย์ที่ท้าทายซึ่งพวกเราคงต้องพยายามแก้กัน และจะนำผลลัพธ์มาแจ้งกันต่อไป

ทางชุมชนจักรยานบ้านท่าช้างต้องขอขอบคุณ

- ชมรมจักรยานแห่งประเทศไทย ที่สนับสนุนทุกอย่างให้เราไม่ว่าจะเป็นองค์ความรู้ งบประมาณ
- SP-NET (มูลนิธิองค์การเครือข่ายบริการธุรกิจภูมิภาค) ที่เป็นพี่เลี้ยง วิทยากร กำลังใจให้กับเรา
- คณะอาจารย์ของโรงเรียนวัดท่าช้าง และโรงเรียนธรรมโชติศึกษาลัย ที่ให้ความอนุเคราะห์ในหลายเรื่อง เช่น การสำรวจนักเรียนสถานที่ฝึกอบรม
- เทศบาลตำบลเขาพระ โดยท่านนายกยุทธนัย แจ่มศรี ที่สนับสนุนโครงการทั้งในด้านงบประมาณ กำลังคน

สำหรับในปี 2556 นี้ ทางชุมชนจักรยานบ้านท่าช้างจะผลักดันโครงการ Bike to School ให้เป็นที่ไว้วางใจของผู้ปกครอง และมีสมาชิกเติบโตขึ้น พร้อมกันนี้ก็จะเปิดโครงการ Bike to Work ของ อสม. และชุมชนเป็นโครงการต่อไป...เป็นกำลังใจให้พวกเราด้วยนะครับ

ทางชุมชนจักรยานบ้านท่าช้างต้องขอขอบคุณ

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ให้การสนับสนุนทุน
- ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ได้สนับสนุนองค์ความรู้





การสร้างเครือข่าย... ชมรมผู้ใช้จักรยานและการเดินประจำจังหวัด

โครงการการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมให้เกิด “เครือข่ายชมรมผู้ใช้จักรยานและการเดินประจำจังหวัด” เพื่อเป็นกำลังสำคัญในการทำงานร่วมกับภาคีในท้องถิ่น และเพื่อเตรียมความพร้อมในการจัดตั้ง “สมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานและรักการเดินแห่งประเทศไทย” ซึ่งจะเกิดขึ้นจากภาคีเครือข่ายภาคประชาชนและชุมชนอย่างแท้จริง

รายชื่อจังหวัดเป้าหมาย และภาคีเครือข่ายในอนาคต

ภาคเหนือ

1. จังหวัดเชียงราย
2. จังหวัดเชียงใหม่
3. จังหวัดน่าน
4. จังหวัดลำปาง

ภาคกลาง

5. จังหวัดนครสวรรค์
6. จังหวัดพิจิตร
7. จังหวัดอุตรดิตถ์
8. จังหวัดสุพรรณบุรี
9. จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)

10. จังหวัดขอนแก่น
11. จังหวัดเลย
12. จังหวัดอุบลราชธานี
13. จังหวัดบุรีรัมย์
14. จังหวัดอุดรธานี

ภาคตะวันออก

15. จังหวัดชลบุรี
16. จังหวัดระยอง
17. จังหวัดปราจีนบุรี

ภาคใต้

18. จังหวัดชุมพร
19. จังหวัดสุราษฎร์ธานี
20. จังหวัดนครศรีธรรมราช
21. จังหวัดกระบี่
22. จังหวัดสงขลา
23. จังหวัดภูเก็ต

เชิญชวนมายังจังหวัดที่สนใจ ร่วมรวมพลังสร้างสรรค์ “เครือข่ายชมรมผู้ใช้จักรยานและการเดินประจำจังหวัด” เพื่อร่วมผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย ด้วยการสร้างสรรค์ข้อเสนอโครงการฯ มายังชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

แนวทางสร้างสรรค์ข้อเสนอโครงการ

1. **ชื่อโครงการ :** ตั้งชื่อได้ตามอิสระและขอให้ต่อท้ายว่า.... เพื่อสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินในชีวิตประจำวัน
2. **หลักการและเหตุผล :** สื่อสารประเด็นความสำคัญของการเดินและการใช้จักรยานบนแนวคิดที่ว่า สุขภาพดี ฟรี สะอาด
3. **วัตถุประสงค์ :** เน้นการร่วมมือระหว่างกลุ่มผู้ใช้จักรยาน กลุ่มผู้รักการเดินและภาคีเพื่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม เพื่อร่วมกันสร้างชุมชนให้มีการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
4. **รายละเอียดการดำเนินงาน :**
 - การจัดประชุมสมาชิกเครือข่าย เพื่อสร้างความเข้าใจและวางแผนงานร่วมกัน
 - จัดตั้งคณะทำงานจากทุกภาคส่วน
 - ระบุกิจกรรม ความถี่ และจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม
 - วิธีประชาสัมพันธ์เพื่อชวนเชิญให้เข้าร่วมกิจกรรมรณรงค์
5. **ผู้รับผิดชอบโครงการ :** ประธาน หรือผู้ประสานงานเครือข่ายชมรมในจังหวัดนั้นๆ
6. **ผลที่คาดว่าจะได้รับ :** ให้ระบุผลการปฏิบัติเป็นจำนวนนับที่เป็นรูปธรรมชัดเจน จำนวนร้อยละที่เพิ่มขึ้น หรือคุณภาพความร่วมมืออย่างกว้างขวางเพียงใดของเครือข่าย



สุขภาพดี



ฟรี



สะอาด

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่...

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

15 อาคารริมน้ำจันทน์ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 104000

โทรศัพท์ 02 618 4434 โทรสาร 02 618 4430 www.thaicyclingclub.org

การเดินมีประโยชน์อย่างไร

ในสังคมปัจจุบัน เราคงจะเดินไม่มากนักเมื่อเทียบกับคนในรุ่นก่อนๆ ยกตัวอย่าง เช่น ในเมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย 40% ของการเดินทาง เป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ ที่มีระยะทางไม่เกิน 2 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าเศร้าเพราะระยะทางดังกล่าวเป็นระยะทางสั้นๆ ที่สามารถเดินได้ เป็นการออกกำลังกายที่ดี เรียนรู้ไปกับสิ่งรอบข้างและสนุกไปกับมัน

การเดินทำให้สุขภาพแข็งแรง มีปฏิสัมพันธ์กับสังคมรอบด้าน ลดค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน แสดงถึงการมีชุมชนที่ปลอดภัยและน่าอยู่ และยังเป็นการช่วยโลกด้วย

การเดินเพื่อสุขภาพ - การเดินเป็นวิธีการออกกำลังกายวิธีหนึ่ง ที่ทำให้กล้ามเนื้อแข็งแรง อายุยืนมากขึ้นจากการลดความเสี่ยงจากโรคหัวใจ เบาหวาน โรคกระดูกพรุน

การเดินเพื่อครอบครัว - การเดินกับครอบครัว เป็นการใช้เวลาที่มีคุณภาพ เป็นโอกาสที่ดีในการใช้เวลากับครอบครัวและคนที่คุณรัก คุณอาจจะไม่ทราบว่าการเดินทางด้วยรถยนต์มีผลกระทบต่อเด็กๆ จะเห็นได้จากอัตราโรคอ้วนในเด็ก และโรกระบบทางเดินหายใจมีแนวโน้มสูงขึ้น

การเดินเพื่อชุมชน - ยิ่งเราเดินมากเท่าไร เราก็จะมีความเข้าใจผู้คนและชุมชนที่เราอยู่มากขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนด้วย มีผลวิจัยแสดงให้เห็นถึงชุมชนที่ผู้คนใช้รถสาธารณะและการเดิน จะมีการจับจ่ายใช้สอยกับร้านค้าในชุมชนมากขึ้น ก็ให้เกิดการจ้างงาน ความมีชีวิตชีวาในชุมชน และเศรษฐกิจภาพรวมที่ดีขึ้น เมื่อคนเราเห็นผู้อื่นเดิน ก็จะสร้างวงจรที่เป็นบวก ให้ความรู้สึกปลอดภัยทุกคนในชุมชนร่วมเป็นหูเป็นตา ส่งผลให้เกิดอาชญากรรมก็ลดลง

การเดินเพื่อความสัมพันธ์ทางสังคม - มันเป็นเรื่องยากที่จะทำความรู้จักใครในขณะที่คุณมองเห็นเขาผ่านกระจกในรถที่วิ่งด้วยความเร็ว 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในทางตรงกันข้าม มันใช้เวลาไม่มากนักที่จะทำความรู้จักกับคนที่คุณเดินผ่านทุกวัน เริ่มจากการยิ้มและทักทาย

การเดินเพื่อความสุข - การเดินจะทำให้ร่างกายหลั่งสารเคมีที่จะทำให้มีความสุข สดใสจากภายใน ส่งผลถึงรอยยิ้มของคุณ เช่น สารเอนโดรฟิน-ทำให้มีความสุข สารเซราโทนิน-ทำให้หลับสนิท

การเดินเพื่อช่วยโลก - การเดินเป็นการเดินทางที่ไม่มีการปลดปล่อยมลพิษ ใดๆ ครั้งที่คุณเลือกการเดินแทนการเดินทางด้วยรถ คุณมีส่วนช่วยลดความหนาแน่นของการจราจร ลดการก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและเสียง ลด Carbon footprint ของคุณด้วยการเดินในชีวิตประจำวันให้มากขึ้น

การเดินไม่มีค่าใช้จ่าย - เป็นรูปแบบการเดินทางที่ถูกที่สุดที่ช่วยประหยัดเงินในกระเป๋าคุณอีกด้วย เพราะนอกจากจะลดค่าใช้จ่ายในเรื่องค่าน้ำมัน ค่าซ่อมรถ ค่าประกันภัย ค่าที่จอดรถแล้ว ยังสามารถลดค่าใช้จ่ายในการไปพบแพทย์ และค่ายาเพราะสุขภาพที่แข็งแรงขึ้นด้วย...





สุขภาพดี



ฟรี



สะอาด



โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย
สนับสนุนโดย... สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่
ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

15 อาคารรัตนการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400

โทรศัพท์ 02 618 4434 โทรสาร 02 618 4430

www.thaicyclingclub.org / email: tcc@thaicyclingclub.org

www.facebook.com/thaicycling

