



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

Magazine
Free



เดิน-จักยาน จากชีวิตประจำวัน... สู่นโยบายสาธารณะ



-  เดินและจักยาน...
สู่ระเบียบวาระแห่งชาติ
-  จักยานนายกฯ เล็ก...
-  ชุมชนจักยาน...
อัคราณนโยบายสาธารณะ

ข่าวดี



การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ผ่านมติ ครม.แล้ว



เล่าสู่กันฟัง....

คลอโรฟิลล์

Chlorophyll

พลังสร้างได้ในตัว

เดิน - จักรยาน ธรรมดาที่ไม่ธรรมดา

ใครที่เป็นพ่อแม่ทุกคน คงจำความรู้สึกในวันที่ลูกสามารถยืนทรงตัว และวันที่ออกก้าวเดินก้าวแรกในชีวิตได้ ถือเป็น “ความมหัศจรรย์” ครั้งใหม่ในชีวิตครอบครัว พอพบญาติผู้ใหญ่ ก็มักจะคุยอวดว่า “เดินได้แล้ว”

ไม่ต่างกับพ่อแม่บางคน บางครอบครัว คุยฟังว่า “ลูกขี่จักรยานได้แล้ว” เป็นอีกขั้นของพัฒนาการทางกายภาพของลูก เป็นความสามารถในการทรงตัว โดยใช้ศักยภาพทุกส่วนทั้งกายและใจ เพื่อเคลื่อนที่-เดินทางไปยังที่ต่างๆ ที่ต้องการ

แต่หลังจากนั้น เมื่อวันเวลาผ่านไป ความสามารถในการ “เดิน” และ “ขี่จักรยาน” ก็กลายเป็นเรื่องธรรมดาๆ ไป แต่ความเป็นธรรมดาที่ไม่ธรรมดา ของการเดิน-ขี่จักรยาน เกิดขึ้นเมื่อวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลง

คนทุกคนยังเดินด้วยเท้าอยู่ทุกวัน แต่เดินใกล้ลง-น้อยลง

คนบางคนยังขี่จักรยานอยู่บ้าง แต่น้อยลงเมื่อเทียบกับสมัยก่อน

พัฒนาการทางเทคโนโลยียานยนต์ ทำให้เกิดยวดยานที่ใช้เครื่องยนต์ขึ้นมาเพื่อ “อำนวยความสะดวก” และเพิ่ม “ความสบาย” ให้แก่การเดินทางมากขึ้น

จักรยานยนต์หลากรุ่น รถยนต์หลายๆ ระดับ ถูกผลิตออกมาแข่งขันกันในตลาดทั่วโลก

ยิ่งผสานเข้ากับการออกแบบ การตกแต่ง ความหรูหรา รวมถึงการตลาด-การส่งเสริมการขาย ก็ยิ่งทำให้คนทั่วโลกรู้สึกว่าการ “ความจำเป็น” ของการใช้นานยนต์ตามฐานะของตนเองมากขึ้น

ปีต่อปีที่ผ่านมา เราจึงเห็นปริมาณยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมหาศาล ยวดยานยนต์ที่ถูกทิ้งขว้างเกลื่อนเมือง ปัญหาการจราจร-จลาจล ปัญหามลภาวะที่ก่อตัวสะสมหนักขึ้น ปัญหาสุขภาพพลานามัย

ของประชาชน ปัญหาโรคภัยไข้เจ็บ ปัญหาอุบัติเหตุ-อุบัติเหตุจากการเดินทาง ปัญหาคุณภาพชีวิต และทุกปัญหาไปลงที่ค่าใช้จ่าย ทั้งส่วนตัว-สาธารณะ ที่ส่งผลถึงขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในสังคมยุคปัจจุบัน

ปัญหาเหล่านี้เห็นได้ชัด ในประเทศที่ขาดนโยบายสาธารณะ ในการควบคุมดูแลขาดการวางแผนระบบการเดินทาง-ขนส่งสินค้า-มวลชน ทุกอย่างถูกปล่อยให้เกิดเป็นปัญหาก่อน แล้วจึงค่อยเห็นปัญหา เมื่อทนกันไม่ไหวจึงค่อยคิดแก้ไข

ลดการใช้นานยนต์ในการเดินทาง หันมาเดิน-ขี่จักรยาน ในระยะที่เหมาะสมให้มากขึ้น เป็นสูตรที่เริ่มได้รับการพิจารณา มีการณรงค์ครั้งแล้วครั้งเล่า ผ่านมาแล้วนับสิบปี แต่ก็ยังพบปัญหาอุปสรรคความท้าทาย ทั้งกลุ่มผู้รณรงค์หลากหลายกลุ่ม มีวิถีคิดเรื่องเดียวกัน แต่ต่างวิธีกันบ้าง ต่างเป้าหมายบ้าง ต่างจริตกันบ้าง

เพราะการเดินทาง เป็นส่วนหนึ่งในวิถีชีวิตประจำวัน ที่คนส่วนใหญ่เคยชิน ที่ต้องการความสะดวกสบาย ความปลอดภัยสูงสุด

เดิน-จักรยาน ยังไม่ถูกกำหนดให้เป็นทางเลือกแรกสำหรับคนส่วนใหญ่

เดิน-จักรยาน จึงยังเป็นเรื่อง “ธรรมดาที่ไม่ธรรมดา” ที่ต้อง “เปลี่ยนคน-เปลี่ยนจิต-เปลี่ยนโลก” ให้ได้ผลเท่านั้น

กัณตแพทยอนุศักดิ์ คงมาลัย

รองประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
ประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการผลักดันการเดินทาง
และการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

usssnathas Chlorophyll

ส่งอีเมลมาคุย ดี-บีบ ไตเนคส์ nsk9199@hotmail.com

CONTENT



ปฏิทินกิจกรรม เดินไป - ปั่นไป

เดือน พ.ศ. 2556 (เดือนแห่งการขับเคลื่อนมติ เดิน-จักรยาน)

- 18 พ.ศ. 56 - เข้าพบอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง และ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- 19 พ.ศ. 56 - ครม. นำเรื่องเดิน-จักรยาน เข้าสู่วาระพิจารณา ประชุม เพื่อพิจารณา
- 19 พ.ศ. 56 - ร่วมแถลงข่าวเปิดตัวโครงการประกวดหนังสือ "ชีวิตดีเดิน"

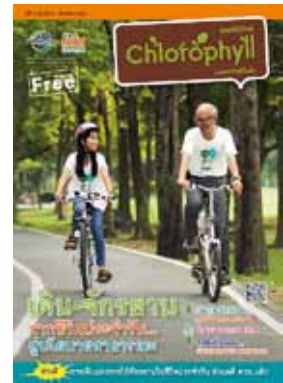
เดือน ธ.ค. 2556 (เดินไป ปั่นไป ต้อนรับปีใหม่ ส่งท้ายปีเก่า)

- 11-12 ธ.ค. 56 - นักวิจัยของโครงการรณรงค์นำเสนอผลงานวิจัย ในงาน สัมมนาระดับชาติความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 11 จัดโดย สบย.
- 15 ธ.ค. 56 - กิจกรรมรณรงค์พลังขับเคลื่อน Anti-Corruption 2013
- 18-20 56 - เดิน-จักรยาน กับงานสัปดาห์สุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 6 2556

ข่าวดีสำหรับวงการเดินและจักรยานไทย อันรวมความไปถึง คนพิการด้วย เพราะ ครม. "รับทราบ" มติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ครั้งที่ 5 พ.ศ. 2555 เรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตามที่คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) เสนอและ "มอบหมาย" ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง "รับไปดำเนินการตามมติที่เกี่ยวข้อง" (ทีมข่าว TCC NEWS รายงานจากหน้าตึกแดง ทำเนียบรัฐบาล)



คณะลูกขุนเฮกันใหญ่ ...หลังทราบข่าวดี :



ภาพปกโดย...

อ.นพคุณ ทิพโกมุท Smile Riders

4-5 รายงานพิเศษ

ชุมชน ท้องถิ่น...ชวนรับแนวคิด "ชุมชนจักรยาน สร้างได้"

6-7 เดินและจักรยาน...

บนเส้นทาง...สู่ระเบียบวาระแห่งชาติ

8 มติสมัชชาสุขภาพ

เรื่องเดินและใช้จักรยานผ่าน สช. ฉลุย

9 จักรยาน...นายกฯ เลิก

10-11 จักรยาน...

ระบบสัญญาณที่สอดคล้อง กับวิถีชีวิต?

12-13 เดินไป ปั่นไป

ชุมชนจักรยาน...อีกแรงหนุน สนับสนุนสาธารณะ

14-15 รายงานความโหด...

เครือข่ายผู้ใช้จักรยาน และรักการเดิน

16-17 ทริปสะอาด

มือใหม่หัดขี่ (ตอน 1) กับทริปสะอาดที่ชัยภูมิ

18 ปั่นไป...จักรยานชุมชนเมือง

19 เดินไป...

คือ...สองตีนที่แบกกายไว้หนักอึ้ง

20 I Bike I Walk Report :

ขอนแก่น...รวมพลังใส่ใจคนปั่น ศิริสะเกษ..ถีบให้ปลอดภัย

21 Bicycle User

ผู้ใช้จักรยาน ตัวจริง!!!!

22 จักรยอนแต่...

ผลงานนักประดิษฐ์ ประถม 7

23 ปั่นจากทางบ้าน...

หลงรักจักรยาน...ตอนเกษียณ



ชุมชน ท้องถิ่น...ชวนรับแนวคิด “ชุมชนจักรยาน สร้างได้”

การส่งเสริม หนุนแรงค์ กระตุ้น สร้างความตระหนักให้เกิดการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในวิถีชีวิตประจำวันของชุมชน ท้องถิ่น ท้องที่นั้น เป็นอีกแนวทางที่จะทำให้สังคมไทยเป็นสังคมที่มีสุขภาวะ ด้วย 4 ประเด็นสำคัญ คือ (1) ส่งเสริมสุขภาพกาย (2) ลดค่าใช้จ่ายครัวเรือน (3) ลดมลพิษสิ่งแวดล้อม (4) สร้างชุมชน ท้องถิ่น น่ายุ่อย่างยั่งยืน

จากประเด็นข้างต้น ชมรมาฯ จึงได้ขยายแนวคิดเรื่องชุมชนจักรยาน...สร้างได้ ไปยังท้องถิ่นและท้องที่ทั่วประเทศ เพื่อชวนชุมชน ท้องถิ่น ที่สนใจเข้าร่วมโครงการ “รื้อรอย เริ่มसान” ร่วมสร้างชุมชนจักรยาน (สู่) ชุมชนสุขภาวะ¹ โดยให้ชุมชน เทศบาล ท้องถิ่น ท้องที่ และหน่วยงานที่มีความสนใจประเมินความพร้อมของชุมชน หรือพื้นที่ของตนเอง ตามประเด็นหลักๆ อาทิ

1 การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่างๆในพื้นที่ (ผู้นำพร้อมชุมชนชวนรับ หน่วยงานภาครัฐเห็นดี ภาคิเอกชนสนใจ)

2 สภาพทางกายภาพที่เอื้อต่อการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน

3 การดูแลเรื่องสิทธิความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยาน

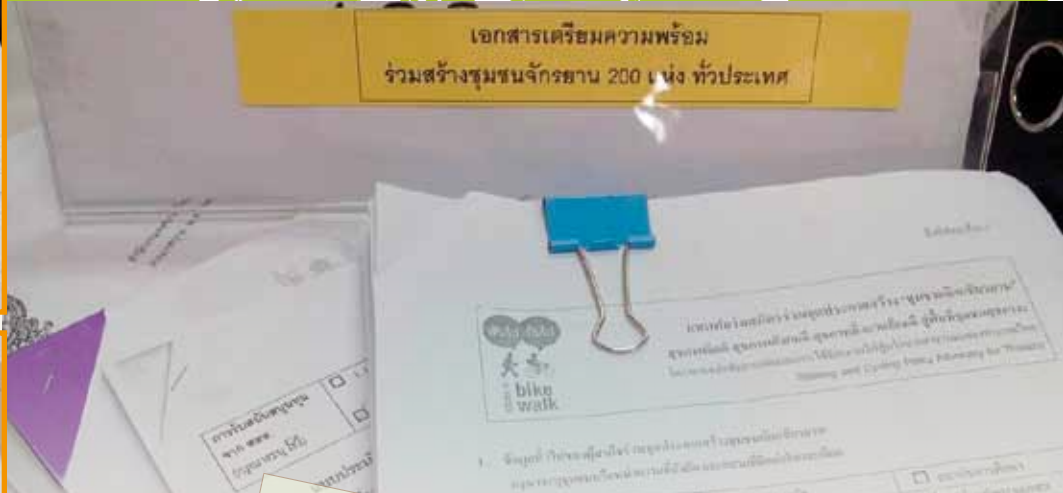
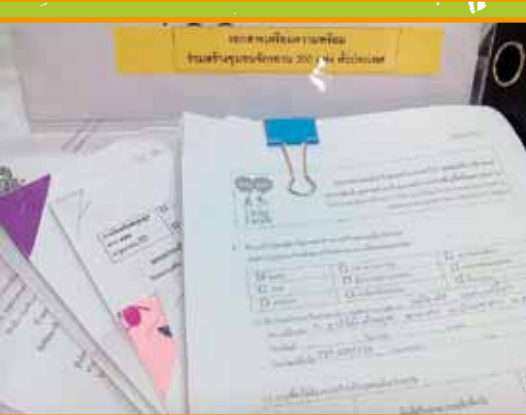
4 ประสพการณ์ทำงานร่วมกับภาคอื่นๆ

ณ วันที่ที่รายงานพิเศษ (30 ต.ค. 56) ชุมชน ท้องถิ่น และผู้สนใจร่วมส่งแบบประเมินความพร้อม และแบบฟอร์มสมัครร่วมสร้างชุมชนจักรยานฯ มาแล้วกว่า 170 องค์กร² มากกว่า 250 ชุมชน จากทั่วประเทศ

¹ ชมรมาฯ อยู่ระหว่างกระบวนการพัฒนาโครงการร่วมกับทาง สสส.

² องค์กร หมายถึง เขตในกรุงเทพฯ องค์การบริหารส่วนตำบล(อบต.) เทศบาลตำบล เทศบาลเมือง และเทศบาลนคร ฯลฯ





เอกสารเตรียมความพร้อม
ร่วมสร้างชุมชนจักรยาน 200 แห่งทั่วประเทศ

bicycle walk

แบบฟอร์มสมัครร่วมจุดประกายสร้าง "ชุมชนเดิน/จักรยาน"
สุขภาพจิตดี สุขภาพสังคมดี สุขภาพสิ่งแวดล้อมดี สู่พื้นที่ชุมชนสุขภาวะ
โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย
Walking and Cycling Policy Advocacy for Thailand

ลงทะเบียนรับรองเอกสาร
(การลงนามรับรองเอกสารของแนวร่วมในพื้นที่ หากมีครบทุกภาคก็ได้ก็ดี
แต่มีไม่ครบทุกภาคก็ได้)

เดินไป ปั่นไป

ผู้รับผิดชอบโครงการ (.....)
ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อบต./เทศบาล/อบจ.) (.....)
ผู้นำองค์กรศาสนาในพื้นที่ (วัด/มัสยิด/โบสถ์) (.....)
ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ (กรมทางหลวงชนบท/สถานีตำรวจ) (.....)
ผู้บริหารสถานศึกษาในพื้นที่ (โรงเรียน/มหาวิทยาลัย/อื่นๆ) (.....)
แนวร่วมอื่นๆที่ยินดีสนับสนุน (ผู้ประกอบการในพื้นที่/อื่นๆ) (.....)

bicycle walk

สอบถามข้อมูลและรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่...
โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยาน
ไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย
โทรศัพท์ 02 618 4434 และ 02 618 4430
หรือ email tcc@thaicyclingclub.org



โดย... ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์
ผู้ก่อตั้งและประธาน ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

เดินและจักรยาน...บนเส้นทางสู่ระเบียบบวาระแห่งชาติ

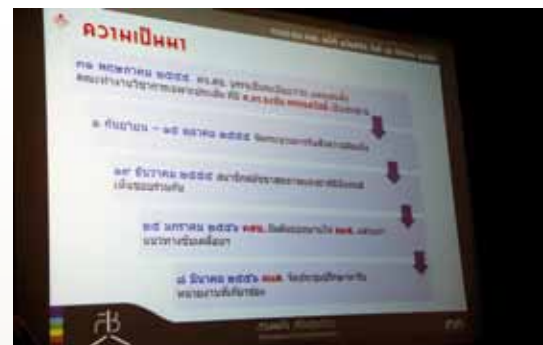
คาดว่าอีกไม่นาน คณะรัฐมนตรี (ครม.) ของรัฐบาลไทยจะนำเรื่องนโยบายด้านการเดินและจักรยานเข้าพิจารณา ซึ่งถ้าหาก ครม.อนุมัติก็จะเป็นสิ่งที่ดีกับประเทศ เพราะการเดินและจักรยานอันเหมาะกับการเดินทางระยะสั้นๆ ในละแวกใกล้บ้านของคนไทยทั่วไปนั้นสามารถทำให้เมืองและชุมชนน่าอยู่ได้ รวมทั้งประเทศจะมีสุขภาพที่ดี โดยรัฐและรัฐบาลมีหน้าที่จะต้องมีแผนและแผนงาน รวมทั้งมาตรการต่างๆ ตลอดจนงบประมาณอีกมากมาย มารองรับมิติกรรมนี้

ในปี พ.ศ.2555 ทั้งปี ได้มีกลุ่มคนอันประกอบไปด้วยผู้ใช้จักรยาน นักวิชาการ (เช่น อาจารย์มหาวิทยาลัย) ข้าราชการ (เช่น จากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง (สนข.) กระทรวงคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงพลังงาน กระทรวงการคลัง และสำนักนายกรัฐมนตรี) องค์กรเอกชนทั้งระดับประเทศ เช่น ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และนานาชาติ (เช่น GIZ) มาร่วมกันคิดและพัฒนาร่างนโยบายชาติว่าด้วยเรื่องการเดินและจักรยาน



หลังจากที่ได้ร่วมกันปรึกษาหารือ แลกเปลี่ยนและสรุปเป็นร่างนโยบายฯ ดังกล่าว ชมรมฯ ในฐานะเลขานุการและเป็นตัวแทนของกลุ่มฯ ก็ได้นำเรื่องเข้าเสนอต่อที่ประชุมสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ทั้งในระดับภูมิภาคและระดับส่วนกลาง ซึ่งก็ได้ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะมากมายมาปรับปรุงร่างนโยบายนี้ให้สมบูรณ์และสอดคล้องกับความต้องการของภาคีผู้มีส่วนร่วมมากขึ้น จากนั้นจึงนำเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมใหญ่ของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2555 ซึ่งได้รับเสียงสนับสนุนอย่างท่วมท้น และผ่านเป็นมติ รวมทั้งรับรองอย่างเป็นทางการสำหรับนำไปดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนต่อไปที่เวลานี้คือ การนำมติฯ ไปขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสมัชชาสุขภาพแห่งชาติหรือที่เรียกสั้นๆ ว่า คสช. ซึ่งได้มีการประชุมพิจารณาแล้วด้วยเรื่องเดินและจักรยานในวันที่ 16 สิงหาคม 2556 โดยมี ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ในฐานะประธานคณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็น



การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เป็นผู้ชี้แจง จนในที่สุดที่ประชุม คสช.ได้มีมติเห็นชอบ และให้นำเข้าสู่การพิจารณาของครม.ในอันดับต่อไป ทั้งนี้สรุปมติฯ ที่ผ่าน คสช. มีรายละเอียดดังในตาราง

สรุปตัวชี้ผ่าน กสย.

(1) สำนักนายกรัฐมนตรี	• กำหนดเรื่องเดินและจักรยานเป็นนโยบายหลัก ประสานงานหน่วยงานรัฐในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ
(2) กระทรวงคมนาคม	• ส่งเสริมการเชื่อมต่อการเดินทางและใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะ ให้ความรู้ต่อผู้ที่จะสอรับใบอนุญาตขี่ที่เน้นให้ความสำคัญต่อผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน
(3) กระทรวงมหาดไทยและองค์กรปกครองท้องถิ่น	• แก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคารและข้อบัญญัติท้องถิ่นให้เจ้าของอาคารขนาดใหญ่ อาคารสาธารณะ สถานีขนส่งสาธารณะ ต้องมีที่จอดจักรยาน รวมถึงกำหนดให้จังหวัดสนับสนุนการเดินเท้าและใช้จักรยานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม
(4) กระทรวงมหาดไทย	• กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กำหนดให้เดินและจักรยานเป็นระเบียบวาระของ อบต. โดยกำหนดให้ อบต. จัดทำโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า คนใช้จักรยาน คนพิการ รวมถึงการกำหนดพื้นที่จำกัดความเร็วยานยนต์ และมีสัญลักษณ์ที่ชัดเจนแสดงช่องทางเดิน ทางจักรยานในเขตชุมชน เป็นต้น
(5) กระทรวงศึกษาธิการ	• ให้สถานศึกษามีหลักสูตรความรู้และพัฒนาทักษะเดินและจักรยาน รวมถึงส่งเสริมให้เดินหรือใช้จักรยานในการเดินทางมาเรียนด้วยการมีส่วนร่วมของนักเรียนนักศึกษา ผู้ปกครองและชุมชน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและการใช้จักรยานภายในสถานศึกษา
(6) กระทรวงอุตสาหกรรม	• ส่งเสริมผู้ประกอบการธุรกิจและอุตสาหกรรมให้ผลิตสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินและจักรยาน และการใช้อุปกรณ์เครื่องช่วยคนพิการในการเดินทาง ที่มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน ราคาเป็นธรรม
(7) กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา	• ส่งเสริมและรณรงค์เรื่องเดินและจักรยานในชีวิตประจำวันอย่างต่อเนื่อง
(8) กระทรวงพลังงาน	• มีนโยบายและมาตรการส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น เดินและใช้จักรยาน การใช้อุปกรณ์เครื่องช่วยคนพิการในการเดินทาง
(9) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	• สนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยจักรยานและกระตุ้นให้ผู้ประกอบการที่พักมีจักรยานให้บริการนักท่องเที่ยว
(10) กระทรวงการคลัง	• มีมาตรการทางภาษีสนับสนุน ส่งเสริม สร้างแรงจูงใจให้ประชาชนใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
(11) สสส.	• รณรงค์ และสร้างองค์ความรู้เพื่อผลักดันนโยบาย และเพื่อสร้างพฤติกรรมสุขภาพด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่าหาก กรม. เห็นชอบและมีประกาศออกมาเป็นมติ กรม. อย่างเป็นทางการเมื่อใด โลกของคนที่ต้องการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันก็จะสดใส สะดวก และปลอดภัยขึ้นกว่าเดิมจากที่เป็นอยู่ นี่เป็นทิวทัศน์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง**ที่จอดจักรยาน** สิ่งอำนวยความสะดวกในการเดิน **ความรู้** ของคนขับรถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้จักรยานของคนใช้จักรยาน (เพื่อจะได้ไม่ชนกัน) และอื่นๆ อีกมากมาย

ณ ขณะนี้ ยังมีปัญหาหรืออุปสรรคอยู่เพียงเล็กน้อย คือ เรื่องที่จะเข้าสู่การพิจารณาของ กรม.มีมากมาย เขาอาจเห็นว่าเรื่องของเราเป็นประเด็นเล็กน้อยมากเมื่อเทียบกับเรื่องเศรษฐกิจ การแก้ไขปัญหาทั่วม การลงทุนด้านการขนส่ง (รถไฟฟ้าความเร็วสูง) และเรื่องของเราอาจไม่ได้เข้าสู่การพิจารณาของ กรม.สักที

เราก็ได้แต่หวังว่าเขาจะเอาเข้าที่ประชุมในเร็ววัน หรือไม่ก็ต้องช่วยกันล๊อบบี้ หรือแอบคุยกับรัฐมนตรีที่พอรู้จัก ให้เขาผลักดันเอาเข้าที่ประชุมให้

เอ้อ...ว่าแต่ว่า มีใครรู้จักนายกรัฐมนตรี เป็นส่วนตัวบ้างไหมเนี่ย

ถ้าคุณเป็นคนชอบเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน คุณอยากได้อะไร

สมมุติว่าเราสามารถผลักดันให้ กรม. ผ่าน เรื่องของเราออกมาเป็นมติ กรม. ซึ่งตามกฎหมายแล้วจะผูกมัดการทำงานของหน่วยงานราชการทุกหน่วย ที่ต้องมีแผนงานและโครงการ รวมทั้งงบประมาณมารองรับ เราจึงอยากถามท่านว่าแล้วตัวท่านเองอยากเห็นอะไร อยากได้อะไร เพื่อให้การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของเรา ทำได้จริงอย่างสะดวกและปลอดภัย

ส่งข้อคิดและเสนอแนะของท่าน (อย่างสั้นๆ ตรงประเด็น) ไปได้ที่...

คณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็น “เดินและจักรยาน” ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย เลขที่ 15 อาคารรัตนการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400 หรือ อีเมล tcc@thaicyclingclub.org



มติสมัชชาสุขภาพ เรื่องเดินและใช้จักรยาน ผ่าน สช. ฉลุย

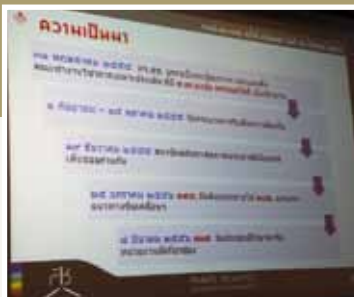


โดย...กวิณ ชุตินา
กรรมการ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
เลขานุการ คณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็นเดิน
และใช้จักรยาน

“

แม้จะรู้ว่า เมื่อคณะรัฐมนตรีนำเรื่องนี้ไปพิจารณา มุมมองและความเห็นอาจจะต่างไปจากคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) ได้มาก เพราะกรม.ประกอบด้วยนักการเมือง ขณะที่ คสช. ประกอบด้วยตัวแทนจากหน่วยงานราชการ ผู้ปฏิบัติ นักวิชาชีพ และตัวแทนจากภาคประชาสังคม แต่บรรยากาศการอภิปรายมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 5 พ.ศ. 2555 เรื่อง “ระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2556 ก็เป็น “บวกมาก ๆ” และกรรมการใช้เวลาในการออกความเห็น จนผมอดเป็นปลื้มไม่ได้ และนี่ก็อยากให้ผู้ทำงานส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทุกคน โดยเฉพาะคนที่ร่วมกันสนับสนุนให้มตินี้ออกมา ได้ไปอยู่ที่นั่นด้วย...

”



ในเวลาประมาณหนึ่งชั่วโมงที่อภิปรายกันนั้น กรรมการที่แสดงความเห็นทุกท่านต่างสนับสนุนมติสมัชชาสุขภาพฯ นี้ว่าเป็นข้อเสนอที่ดีมาก เป็นนโยบายสำคัญ เป็นเรื่องใหญ่ที่ครอบคลุมทุกด้าน และทำได้ โดยจะให้ประโยชน์ทั้งในด้านสุขภาพ สังคม และสิ่งแวดล้อม สร้างสุขภาวะของประชาชน และชุมชนได้ทั่วประเทศ ส่วนหนึ่งน่าจะเป็นเพราะกรรมการยังมี “ความรู้สึกดี ๆ” ต่อการขี่จักรยานที่ทุกคนเคยมีประสบการณ์ บางคนก็ยังใช้จักรยานเป็นวิธีการเดินทางหนึ่งอยู่ในขณะนี้ ดังนั้นความเห็นจึงออกมาในทางตอบรับและมีข้อเสนอแนะให้สามารถนำมติไปทำได้จริง เช่น การเลือกทำบางเรื่องที่สำคัญที่สุดก่อน และการทำแบบนักร่อง 10-20 จังหวัด แทนที่จะหวังทำทุกจังหวัดพร้อมกันทีเดียวตั้งแต่ต้น หรือการใช้มหาวิทยาลัยเป็นต้นแบบ ที่สำคัญ ผู้แทนองค์กรปกครองท้องถิ่น (อปท.) ยืนยันหนักแน่น



ว่า กรม.มีมติเห็นชอบมาเมื่อใด อปท. จะเอาด้วยเต็มที่ เป็นกลไกร่วมขับเคลื่อน มีรูปธรรมความสำเร็จให้เห็นทั่วประเทศแน่นอน

ส่วนข้อกังวลที่กรรมการ 2-3 คน มีว่า จะปฏิบัติตามมติไม่เสร็จในเวลาที่ตั้งไว้คือปี 2558 ศ.กิตติคุณธงชัย พรรณสวัสดิ์ ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ได้ชี้แจงว่า ที่มติดูคาดหวังคือให้วิธีคิดของทุกหน่วยงานเปลี่ยนไปส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างจริงจัง ส่วนมาตรการใดทำได้ก็ทำไปก่อนจึงทำให้กรรมการคลายใจไป

เมื่อเป็นเช่นนั้นนายพงษ์เทพ เทพกาญจนา รองนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธาน คสช. ก็ไม่มีทางสรุปเป็นอย่างอื่นได้นอกจากว่า คสช. เห็นด้วยกับมติสมัชชาสุขภาพฯ และให้นำข้อสังเกตและความเห็นของกรรมการในวันนี้ประกอบ นำเสนอให้ กรม.พิจารณาต่อไป

จักรยาน...นายกฯ เล็ก

สัมภาษณ์และเรียบเรียงโดย :
สำนักงานโครงการฯ



นายเกรียงไกร ทวีกาญจน์

นายกเทศมนตรีตำบลหนองพลับ
อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

“ผมปั่นจักรยานไปเทศบาล(เกือบ)ทุกวันครับ ไป-กลับประมาณ 16 กิโลเมตร สบายๆ ครับ ได้ออกกำลังกายด้วย แวะทักทายพี่น้องในชุมชนด้วย บางวันแวะเซ็นต์เอกสารด่วนให้เจ้าหน้าที่ยังได้เลยครับ”
คำบอกเล่าของนายกเล็ก

นายเกรียงไกร ทวีกาญจน์ นายกเทศมนตรี 4 สมัย ของเทศบาลตำบลหนองพลับ อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ผู้บริหารท้องถิ่นที่ทำงานในสิ่งที่พูด คือ รับผิดชอบส่งเสริมให้ชาวชุมชนมีสุขภาพดีด้วยการออกกำลังกาย จึงลงมือทำเป็นตัวอย่างด้วยการปั่นจักรยานมาทำงาน “อีกประเด็นสำคัญ ผมว่าการวางตัวนับเป็นเรื่องสำคัญ ชุมชนจะเข้าถึงและรู้สึกเป็นมิตร ไร้ว่างใจมากขึ้น เมื่อนายกฯ(ยัง)ใช้จักรยานเหมือนชาวบ้านเลย ช่องว่างระหว่างชุมชนและผู้บริหารจะแคบลง การทำงานพัฒนาจะง่ายขึ้น” อีกหนึ่งวิธีทำงานที่นายกฯ เล็กท่านนี้บอกกับเรา นับเป็นการเริ่มต้นที่ดีเพราะขณะนี้ทางเทศบาลได้จัดซื้อจักรยานสำหรับชาวชุมชนยืมใช้ จำนวน 10 คัน ไว้ที่เทศบาล ชุมชน จนท. หรือเด็ก ๆ ต้องการปั่นก็สามารถยืมไปปั่น (ออกกำลังกาย)ได้ และกำลังประสานกับ ม.ศิลปกร ขอรับบริจาคจักรยานที่นักศึกษา(เรียนจบ)ไม่ได้ใช้ต่อแล้วมาซ่อม และจะนำมาให้เด็ก ๆ ในชุมชน นอกจากนี้ อสม.ของเทศบาลก็ยังใช้จักรยานในการออกพื้นที่เยี่ยมเยียนคนไข้ในชุมชนด้วย อีกหนึ่งตัวอย่างของผู้บริหารที่ใช้จักรยานเดินทางมาทำงาน...

“การปลูกจิตสำนึกชุมชนให้สนใจและหันมาใช้จักรยานเพื่อการการเดินทางในชีวิตประจำวันนั้น เป็นเรื่องสำคัญที่เทศบาลดำเนินการอยู่ นอกจากนี้ทางเทศบาลยังได้จัดทำจุดจอดจักรยาน เช่น หน้าร้านสะดวกซื้อ (7-Eleven) ที่สำนักงานเทศบาล และเจ้าหน้าที่เทศบาลจะปั่นจักรยานมาทำงานทุกวันพุธของสัปดาห์นับเป็นแบบอย่างที่ดีให้ชุมชน กระแสจักรยานในเมืองนครสวรรค์ดีขึ้นเป็นลำดับ “เราจะทำไปช้าๆ ทำไปเรื่อยๆ เพราะการเปลี่ยนความคิดและพฤติกรรมเดิมๆ ของคนเป็นเรื่องยาก” นอกจากการสร้างกระแสด้านสังคมแล้ว การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและกายภาพของเมืองเพื่อให้เอื้อและส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในเมืองนั้น เทศบาลยังมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองจักรยาน มุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำ จัดทำทางเดินเท้าและทางจักรยาน เพราะที่เหมาะสมและสนับสนุนให้คนใช้มากขึ้น เพราะหากคนเมืองเลือกการเดินทางด้วยจักรยานและเดินเท้า เมืองจะลดการใช้พลังงาน ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เมืองจะมีสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น เป็นการมุ่งสู่เมืองคาร์บอนต่ำอย่างเป็นรูปธรรม” คำบอกเล่าของท่านนายกฯ จิตตเกษมณ์



นายจิตตเกษมณ์ นิโรจน์รัฐ

นายกเทศมนตรีนครนครสวรรค์
อำเภอเมือง จังหวัดนครสวรรค์

ต้องยอมรับว่ากระแสการใช้จักรยานในทุกวันนี้มาแรง กลุ่มหนึ่งมาตามกระแสการออกกำลังกายรักษาสุขภาพ อีกกลุ่มไหนกระแสแฟชั่นฟักเกียร์หลากสีสนไว้อยู่สายตารัษฎัน หรือกระแสเลื่อมอบออกทริป เสือภูเขา ล่องไพรตามเพื่อน ๆ และอีกกลุ่มก็ต้องการลดรายจ่ายในการเดินทางหรือราคาของที่ซื้อเพราะขับมอเตอร์ไซด์ออกนอกบ้านก็เจอรถติดเสียแล้ว

จะเป็นกลุ่มไหน จะเหตุผลใดก็ต้องถือว่าเป็นพวกเดียวกันหมด คือเป็นกลุ่มคนผู้ใช้จักรยาน ซึ่งได้เรียกร้องกันมานานนะครับว่า ขอทางจักรยานให้เราบ้าง ขอที่จอดรถจักรยานหน้าห้าง ช้างปายรณเมล์ ในโรงเรียน และตามสถานที่ราชการ

กระแสการใช้จักรยานในวันนี้ เป็นโอกาสที่จะปลูกจิตสำนึก เราควรจะเป็นชนกลุ่มใหญ่กว่านี้ ให้ผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนเห็นความสำคัญของเรา ให้ผู้บริหารเมืองผู้บริหารประเทศได้ฟังเหตุผลความต้องการของเรา แต่เราจะเพิ่มปริมาณประชากรชาวจักรยานได้อย่างไร นั่นต้องเริ่มที่ตัวเรา พี่น้อง พ่อ-แม่ เมีย-ลูก เราจะต้องให้คนอื่นเข้าใจเรา ฟังเสียงเรา คนรอบข้างเราต้องเข้าใจเรา เหมือนกับที่พวกเราเข้าใจและชื่นชมพวกเราชาวจักรยานด้วยกันเองว่า อย่างน้อยพวกเขาก็ช่วย ลดโลกร้อน ลดการใช้น้ำมัน ลดสร้างมลภาวะ เป็นนักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ รักษาธรรมชาติ เราคิดว่าคราวนี้เรามาแรงกันหน่อย จิตตเกษมณ์ครับ “กระแสจักรยานในชีวิตประจำวัน”



นายสุรพล ตันสุวรรณ

ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดลำปาง
และนายกสมาคมท่องเที่ยวนครลำปาง

2552-2556



จักรยาน...ระบบสัญญาณ ที่สอดคล้องกับวิถีชีวิต?



โดย... ดร.ประสิทธิ์พงษ์ อุปลา
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
กรรมการ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย

จักรยานเป็นระบบสัญญาณที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตหรือไม่ เป็นคำถามที่น่าสนใจ และชวนให้เราได้ขบคิด เมื่อวิเคราะห์ทางตรรกศาสตร์ เพื่อหาความสัมพันธ์ ระหว่างจักรยานกับวิถีชีวิต... พบว่า

เหตุ 1

จักรยาน (Bicycle) ระบบสัญญาณที่เป็นมิตรและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม

เหตุ 2

วิถีชีวิต (Lifestyle) หมายถึง รูปแบบการดำเนินชีวิตโดยรวมของแต่ละบุคคล ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงทัศนคติ ค่านิยม นิสัย มุมมอง ความชอบ ความเกลียด และพฤติกรรมในการดำเนินชีวิต

ผลลัพธ์

- (1) จักรยานเป็นระบบสัญญาณที่สอดคล้องกับวิถีชีวิต และ
- (2) จักรยานเป็นระบบสัญญาณที่ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิต

ทำไมผู้หญิงคนนี้ถึงใช้จักรยาน	???	สอดคล้องกับวิถีชีวิต (ชอบ)
ทำไมผู้ชายคนนี้ถึงไม่ใช้จักรยาน	???	ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิต (กลัว)
ทำไมคุณปู่คนนี้ถึงใช้จักรยาน	???	สอดคล้องกับวิถีชีวิต (ออกกำลังกาย)
ทำไมเด็กคนนี้ถึงไม่ใช้จักรยาน	???	ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิต (ผู้ปกครองไปส่ง)

จากเหตุผลข้างต้น จึงอาจจะทำให้รูปแบบการตัดสินใจเลือกใช้จักรยานที่แตกต่างกัน ตาม ประเภทของจักรยาน วิธีการปั่นจักรยาน และพื้นที่ในการใช้จักรยาน เนื่องจากมีความสอดคล้องกับวิถีชีวิตของแต่ละคน ตัวอย่างเช่น



- นาย A เลือกใช้จักรยานเพราะตามกระแสแฟชั่น
 นาย B เลือกใช้จักรยานเดินทางไปทำงานเพราะจราจรติดขัด
 นาย C เลือกใช้จักรยานเดินทางไปเรียนเพราะสะดวก
 นาย D เลือกใช้จักรยานออกกำลังกายตามสวนสาธารณะ
 นาย E เลือกใช้จักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ
 นาย F เลือกใช้จักรยานเดินทางระยะไกลไปตลาด
 นาย G เลือกใช้จักรยานเดินทางระยะไกลไปเที่ยวตามชนบท
 นาย H ชอบปั่นจักรยานคนเดียว
 นาย I ชอบปั่นจักรยานเป็นกลุ่มและชมรม
 นาย J ชอบปั่นจักรยานตอนกลางคืนเพราะกลัวร้อน
 นาย K ชอบใช้จักรยานพับ
 นาย L ชอบใช้จักรยานเสือภูเขา
 นาย M ใช้จักรยานเป็นเครื่องมือทางการเมือง

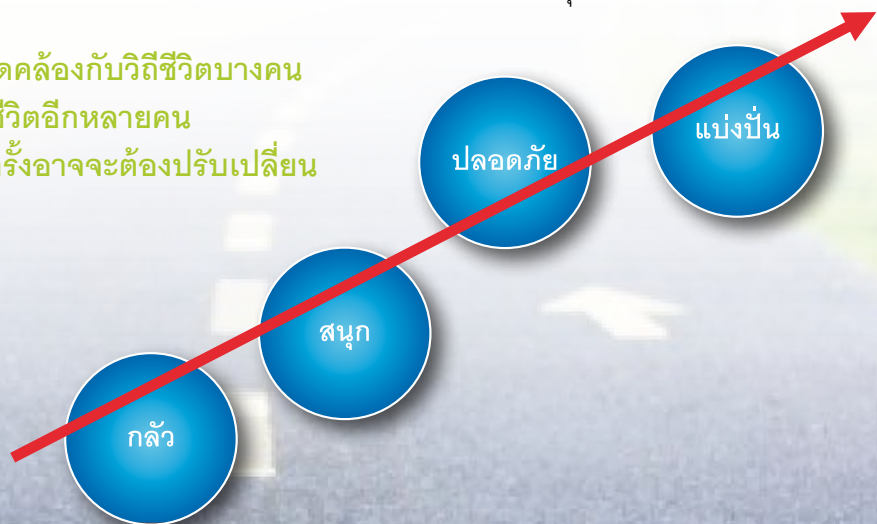


ผมยังใช้จักรยานในการเดินทางเกือบทุกวันและได้มีโอกาสทดลองและใช้จักรยานมาเกือบทุกประเภท ลองผิดบ้างถูกบ้างกับการใช้จักรยาน ทุกวันนี้ก็ยังหาคำตอบกับตัวเองอยู่ว่าทำไมถึงชอบจักรยาน และจักรยานมันสอดคล้องกับวิถีชีวิตผมจริงหรือไม่

การใช้จักรยานสำหรับผมแล้ว อาจจะเหมาะสมกับการเดินทางระยะสั้น-กลางในเมือง ผมพบว่า การปั่นจักรยานมีสิ่งที่ทำทนายทำให้ผมก้าวผ่านอยู่ 4 ช่วง คือ

- ช่วงที่ 1 มีความกลัว เป็นช่วงแรกในการจะนำจักรยานกลับมาปั่นอีกครั้งในเมือง
 ช่วงที่ 2 มีความสนุก เป็นช่วงของความรู้สึกอยากปั่นจักรยานตอนเวลา ทั้งวันทั้งคืน
 ช่วงที่ 3 ห่วงความปลอดภัย เริ่มหาเส้นทาง อุปกรณ์และวิธีการในการใช้จักรยานให้ปลอดภัย
 ช่วงที่ 4 การแบ่งปันพื้นที่ถนนสำหรับเพื่อนร่วมทาง เคารพสิทธิ อยากให้คนอื่นมีความสุขเหมือนกัน

จักรยานเป็นระบบสัญจรที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตบางคน แต่อาจจะไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตอีกหลายคน แต่เมื่อคิดจะใช้จักรยาน บางครั้งอาจจะต้องปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตบ้าง





โดย...ปรเมื่อง ช่วยเกลี้ยง
มูลนิธิโอกาส

ชุมชนเล่าเรื่อง...

ชุมชนจักรยาน...



มูลนิธิโอกาส โดยการสนับสนุนของโครงการ
ผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย
สาธารณะของประเทศไทย กำลังสำรวจข้อมูลที่จะจัด
จักรยานในกรุงเทพฯ โดยนำร่องที่เขตมีนบุรี ที่จริงเรา
อยากสำรวจทั้ง กทม. เพราะอยากรู้ว่าเมืองใหญ่ระดับ
มหานคร เช่น กรุงเทพฯ ที่มีปัญหาด้านการเดินทางมาก
จะมีผู้เลือกใช้การเดินทางโดยจักรยาน ซึ่งเป็นการ
พึ่งตนเองมากน้อยเพียงใด แต่เราสามารถทำได้เพียง
เขตเดียวเพราะข้อจำกัดหลายด้าน เหตุที่เราเลือกเขตนี้
เพราะเราเห็นจำนวนจักรยานที่มาใช้บริการที่จอด
ริมถนนมีค่อนข้างมาก บางแห่งที่จอดไม่พอจอด ผู้ใช้
จักรยานต้องล้มโซ่ไว้กับต้นไม้ใกล้ข้าง กับป้ายรถเมล์
บ้าง ทำให้เรารู้ว่าผู้ใช้จักรยานส่วนใหญ่เป็นใครมีมาก
น้อยแค่ไหน อีกทั้งผู้นำชุมชนที่จะร่วมสำรวจกับเราก็
อาศัยอยู่ในละแวกใกล้เคียงด้วย ต้องยอมรับว่าไม่ได้
เลือกตามหลักวิชาการอะไร

ขณะนี้เราทำการสำรวจไปได้ประมาณ 70% แล้ว
สิ่งที่เราพบคือมีผู้ใช้จักรยานมาก โดยจักรยานที่จอดล้น
ออกไปไม่เป็นจำนวนมาก เช่นบ้านเอื้ออาทรมีนบุรี เรา
พบว่าที่จอดสามารถรองรับจักรยานได้เพียง 10 กว่าคัน
แต่มีผู้มาใช้บริการจอดเป็น 100 คันต่อวัน บางหมู่บ้าน
ที่อยู่ใกล้ถนนใหญ่คนที่ต้องออกไปทำงานทุกวันปฏิเสธ
ที่จะนั่งมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพราะค่าโดยสารแพง จึงหัน
มาใช้จักรยานกัน บางแห่งผู้ใช้จักรยานนำเงินลงขัน
กันเพื่อทำที่จอดด้วยตนเอง ทำให้เรานึกภาพชุมชน
จักรยานได้ชัดเจนมากขึ้นเพิ่มเติมจากที่เราลงไปขับ
เคลื่อนกิจกรรมนำร่องชุมชนจักรยาน 3-4 แห่ง เพราะ
ทำให้เราเชื่อมั่นเพิ่มขึ้นว่า **องค์ประกอบของชุมชน
จักรยาน** คือ



(1) เป็นชุมชนที่คนใช้จักรยานเพื่อเดินทางทำ
ภารกิจในชีวิตประจำวัน จากบ้านเพื่อมาต่อรถประจำทาง
ไปทำงาน ไปซื้อของที่ตลาด ไปทำธุระในละแวกใกล้
เคียง เรียกว่าเป็นการเดินทางในระยะสั้น

(2) เป็นชุมชนที่คนใช้จักรยานกันหลากหลาย
เพศ วัย เพื่อทำภารกิจที่แตกต่างกันในแต่ละวัน เป็น
กิจวัตรประจำวันของแต่ละคน หลายแห่ง เราพบว่า

อีกแรงหนุนนโยบายสาธารณะ



จักรยานคันเดียวของครอบครัว เข้าลูกขี่จากบ้านไปจอดที่ป้ายรถเมล์นั่งรถประจำทางต่อไปโรงเรียน ตกเย็นแม่ใช้รถคันเดียวกันขี่ไปซื้อกับข้าวที่ตลาดปากซอย เรียกว่าจักรยานเป็นพาหนะหนึ่งของบ้าน

(3) ผู้ใช้จักรยานตระหนักว่าจักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งของการเดินทางในชีวิตประจำวัน และไม่ต้องรอให้หน่วยงานไหนมาสนับสนุนในสิ่งที่ลงมือทำเอง และพึ่งตัวเองได้ เช่น หมู่บ้านปรีชา ทำที่จอดจักรยานให้ลูกบ้าน

(4) และถ้าจะให้ยั่งยืนและพึ่งตัวเองได้จริงการมีช่างอาสาของชุมชนเพื่อช่วยเหลือกันในการซ่อม แนะนำการดูแลรักษา ก็จะดีมาก เพราะเป็นการพึ่งตนเองได้ในระยะยาวและประหยัดเงิน และที่สำคัญควรทำให้เป็นภารกิจของชุมชนอยู่ในแผนของชุมชน ก็จะยิ่งเกิดประโยชน์อย่างมากเพราะชุมชนจักรยานต้องเป็นเรื่องของชุมชนด้วย

(5) เราพบว่าชุมชนที่ใช้จักรยานใน กทม.

มีใน 3 ประเด็นแรก แต่ประเด็นที่ 4 เรายังไม่พบและเป็นที่เราอยากให้เกิดขึ้น ทำให้เราได้แง่คิดเพิ่มขึ้นว่าจากที่เราต้องไปกระตุ้นหนุนเสริมให้คนในชุมชนหันมาใช้จักรยานกัน ในชุมชนที่ยังใช้น้อย เราก็เข้าไปในชุมชนที่มีคนใช้มากพอสมควรชักชวนให้มาร่วมกันออกแบบวางแผนสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและวางแผนการพึ่งตนเองในระดับที่ทำได้ และประสานหน่วยงาน เช่น กทม. สนับสนุนในเรื่องที่เกินขอบเขตของชุมชนเป็นการขับเคลื่อนให้เกิดชุมชนจักรยานอีกช่องทางหนึ่ง

และการที่จะผลักดันให้เกิดเป็นนโยบายก็อาจจะไม่ใช่สิ่งที่ไกลเกินไปเพราะในส่วนของชุมชนก็ขับเคลื่อนไปส่วนการรณรงค์ให้เกิดเป็นกระแสของสังคมก็ต้องทำควบคู่กันไป แต่ที่สำคัญคือไม่ใช่ใช้เพื่อเป็นกระแสแต่ต้องทำให้เป็นเรื่องของคนที่ใช้จักรยานเพื่อประกอบภารกิจในชีวิตประจำวันจริงๆ





เครือข่ายบอกข่าว

โดย... จินตนา เจือดี

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยาน
ไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย



รายงานความก้าวหน้า...เครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดิน

โครงการการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะ ขับเคลื่อนการทำงานตามยุทธศาสตร์ที่ 3¹ คือการสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและการเดินในแต่ละภูมิภาค โดยฉบับที่แล้วสำนักงานโครงการฯ ได้รายงานความเคลื่อนไหวการประชุมเครือข่ายฯ ภาคอีสานตอนบนไปแล้ว ฉบับนี้ขอรายงานการจัดประชุมเครือข่ายฯ ที่จัดขึ้นที่เทศบาลนครอุบลราชธานี (ภาคอีสานตอนใต้) เมื่อเดือนกรกฎาคม 2556 ที่ผ่านมา และภาคเหนือตอนบน จัดขึ้น ณ เทศบาลเมืองน่าน จังหวัดน่าน และเทศบาลนครเชียงราย จังหวัดเชียงราย

โครงการฯ ค้นพบว่า การสร้างเครือข่ายผู้ใช้จักรยานฯ จำต้องประกอบไปด้วยภาคีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนที่เห็นพ้องต้องกันและตระหนักในความสำคัญของการส่งเสริมให้เกิดการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของคนในเมือง เพื่อนำสู่การเดินทางเพื่อเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน

• องค์ประกอบของเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดิน

(1) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) (2) สำนักงานขนส่งจังหวัด (3) สถานีตำรวจภูธร-จราจร (4) สภานายความจังหวัด (5) สมัชชาสุขภาพจังหวัด (6) สถาบันการศึกษา (7) ททท. (8) กลุ่มหรือชมรมเดิน-จักรยานในแต่ละจังหวัด

1. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนใต้ (อีสานใต้)

การปรึกษาหารือเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดินประจำจังหวัด เมื่อ 13 กรกฎาคม 56 ที่ผ่านมานั้น จัดขึ้นที่เทศบาลนครอุบลราชธานี ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ เป็นประธานในการปรึกษาหารือ ได้รับความร่วมมืออย่างดีจากทุกภาคส่วนในจังหวัดอุบลราชธานี ทั้งสภานายความ สว.จร.สภ.ขนส่งจังหวัด และเทศบาลนครอุบลราชธานี ตลอดจนทั้งกลุ่มและชมรมจักรยานจากจังหวัดต่างๆ

• หลากหลายความคิดเห็นและประเด็นที่น่าสนใจ

น.ส. สมปรารถนา วิจัยจิตเจริญ นายกเทศมนตรีนครอุบลราชธานี “ทน.อุบลฯ มีวิสัยทัศน์สร้างเมืองให้น่าอยู่ ด้วยการ



ส่งเสริมและสนับสนุนให้เมืองมีระบบการเดินทางเพื่อเมืองยั่งยืน มีแผนปรับปรุงทางเท้า 24 สาย ขยายความกว้างเป็น 1.5 เมตร และมีทางลาดเอียงสำหรับรถเข็นคนพิการ ที่เอื้อและสนับสนุนให้คนเดินมากขึ้น การส่งเสริมให้ชุมชนใช้จักรยานเดินทางในชีวิตประจำวันมากขึ้น เทศบาลพร้อมปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพรองรับปรับปรุงภูมิทัศน์ สวนสาธารณะ และเส้นทางจักรยาน”

กลุ่มและชมรมจักรยานฯ ของอีสานตอนใต้ “ชื่นชมการทำงานของโครงการฯ ซึ่งควรประชาสัมพันธ์ให้สาธารณะรับรู้ และดำเนินงานต่อเนื่อง สิ่งสำคัญที่สุดที่จะทำให้ประชาชนหันมาเดินหรือใช้จักรยานมากขึ้นคือ การทำให้ผู้ใช้จักรยานและเดินมีความปลอดภัย ลดความสำคัญของยานยนต์ประเภทอื่น ให้ความสำคัญกับคนใช้จักรยานและเดินเท้า มีมาตรการและการลงโทษผู้กระทำความผิดจากการขับขี่ยานยนต์โดยประมาท พักใบขับขี่ กำหนดมูลค่าความเสียหายของจักรยานกรณีเกิดอุบัติเหตุ โดยสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ มูลนิธิเมาไม่ขับ ขนส่งจังหวัด กรมการขนส่งทางบก ตำรวจจราจร เป็นต้น”

• จากการประชุมหารือนำมาสู่แนวทางความร่วมมือในการขับเคลื่อน

ทพ.อนุศักดิ์ “เสนอให้การขับเคลื่อนเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น ทน.อุบลฯ จะสร้างความร่วมมือระหว่างภาคีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ด้วยการลงนามบันทึกความร่วมมือ (MOU) ชมรมฯ ยินดีสนับสนุนเพื่อประสานพลังเครือข่ายฯ ให้เทศบาลนครอุบลฯ เป็นตัวอย่างการขับเคลื่อนเรื่องเดินและจักรยานในอนาคต”

2. ภาคเหนือตอนบน

จังหวัดน่าน ที่น่านเราจัดประชุมเครือข่ายฯ (วงย่อยฯ) ขึ้นเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2556 ณ สำนักงานพื้นที่พิเศษเมืองเก่า น่าน นายสุรพล เจริญสุวรรณ นายกเทศมนตรีเมืองน่าน ผู้จัดการ อพท. เมืองน่าน ประธานสภาทนายความประจำจังหวัด ประธานสมัชชาสุขภาพ ผู้แทนจากกลุ่มผู้สูงอายุ ประธานและสมาชิกชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพจังหวัดน่าน และ ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ประเด็นแลกเปลี่ยน อาทิเช่น (1) ความคับหนัมน้ำติ สข.ครั้งที่ 5 2555 ว่าด้วยเรื่องเดิน-ใช้จักรยาน ที่กำลังก้าวเข้าสู่ระเบียบวาระแห่งชาติ (2) ปัญหา-อุปสรรค การสร้างชุมชนจักรยาน และแนวทางสนับสนุนเครือข่ายฯ จังหวัดน่าน รวมไปถึง 3) สิทธิและความปลอดภัยของผู้ใช้จักรยานและคนเดินเท้า และประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจเกี่ยวกับเดิน-จักรยานอีกมากมาย



• หลากหลายความคิดเห็นและประเด็นที่น่าสนใจ

หลังจากที่จังหวัดน่าน มีการประกาศตัวเป็นเมืองจักรยานสำหรับการท่องเที่ยวมาแล้ว พ่อเมืองน่าน นายสุรพล ก็จะดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ด้วยจะทำให้เมืองน่านเป็นเมืองที่มีคนใช้จักรยานและเดินในชีวิตประจำวันด้วย โดยมีแผนจะดำเนินการเรื่องทางเดินเท้าและจักรยานในพื้นที่ใจกลางเมืองเก่า น่าน ร่วมกับ อพท. และสภาวัฒนธรรม ชมรมฯ ปวารณาตัวในการเป็นพี่เลี้ยงให้คำปรึกษาทั้งด้านกายภาพ สังคม และสิ่งแวดล้อม ต่อไป

อาจารย์ภิรมย์ เทพสุคนธ์ ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพเมืองน่าน “กลุ่มและชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพในเมืองน่าน มากกว่า 20 ชมรม พร้อมร่วมขับเคลื่อนและผลักดันให้เมืองน่านมีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้วยกิจกรรม “ปั่นเมืองน่าน” ที่จะจัดขึ้นทุกๆ เดือน แม้เป็นกิจกรรมธรรมดาแต่เชื่อว่าอย่างน้อยก็จะช่วยกระตุ้นให้ชาวชุมชนหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันกันมากขึ้น

ขาดเสียมิได้ ต้องขอขอบคุณเครือข่ายฯ จังหวัดน่านที่เข้าร่วมหารือ ขอขอบคุณ ดร.ชุมพล มุสิกานนท์ รักษาการผู้จัดการพื้นที่พิเศษเมืองเก่า น่านในการเอื้อเฟื้อสถานที่จัดประชุม ขอขอบคุณอาจารย์ภิรมย์ เทพสุคนธ์ และคุณสไบทิพย์ อินสอย...ผู้ประสานงานและอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี...



3. ภาคเหนือตอนบน

ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย ขึ้นเหนือไป จังหวัดเชียงรายเพื่อจัดประชุมเครือข่ายฯ (ที่เหนือตอนบนอีกครั้ง) เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2556 ที่เทศบาลนครเชียงราย “รวมพลังเครือข่ายผู้ใช้จักรยานและรักการเดิน ผลักดันสู่นโยบายสาธารณะ” ผู้เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนให้ความสนใจเข้าประชุมกว่า 140 คน ประกอบด้วยผู้แทนจากชมรมจักรยานของภาคเหนือตอนบนทั้ง 7 จังหวัด สมัชชาสุขภาพจังหวัด อพท. ขนส่งจังหวัด ตำรวจ สภาทนายความ การท่องเที่ยวจังหวัดเชียงราย สมาคมกีฬาและนักวิชาการจากสถาบันการศึกษา มีการแสดงความคิดเห็น คำแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์อย่างหลากหลายเป็นแนวทางเพื่อการขับเคลื่อนและผลักดันให้การทางานเครือข่ายเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

• หลากหลายความคิดเห็นและประเด็นที่น่าสนใจ

นางสุนิษฐ์ อ่องพะ ปลัดเทศบาลนครเชียงราย ในฐานะราชการส่วนท้องถิ่น “เชียงรายยังมีวิถีชีวิตของคนล้านนาอยู่ คือการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน การฟื้นฟูให้กลับมาใช้อีกและส่งเสริมจึงจะทำได้ง่ายขึ้น เทศบาลมีหน้าที่ให้บริการคนที่ใช้จักรยานทุกกลุ่ม ทุกวัย เพื่อวัตถุประสงค์ทุกอย่างทั้งการส่งเสริมเพื่อการท่องเที่ยว ออกกำลังกาย และแน่นอนความต้องการให้คนใช้ในชีวิตประจำวัน”

นายสมัย รัตนจันทร์ ประธานคณะทำงานประสานสมัชชาสุขภาพล้านนา (8 จังหวัดภาคเหนือ) และเครือข่ายสมัชชาสุขภาพ “สมัชชาสุขภาพล้านนาขอรับมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ ไปขับเคลื่อนในจังหวัดเครือข่ายและขอแสดงความชื่นชมที่มีความพยายามนำมติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติมาขับเคลื่อนในระดับจังหวัด นอกจากนั้นยังเสนอให้ผลักดันให้มีพื้นที่จักรยานที่เป็นรูปธรรมในแต่ละจังหวัดด้วย”

นายบัณฑิต มณีรัตน์ ประธานสภาทนายความจังหวัดเชียงราย ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างมากสำหรับผู้จักรยาน “ผู้ใช้จักรยานต้องเรียนรู้การใช้จักรยานให้ถูกต้องเสียก่อนที่จะพูดถึงสิทธิของตน ซึ่งควรปลูกฝังให้เป็นนิสัยมาตั้งแต่เด็กๆ คนที่ใช้จักรยานต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งสภาทนายความเชียงรายพร้อมที่จะให้ความช่วยเหลือด้านกฎหมายอย่างเต็มที่”

โอกาสนี้สำนักงานโครงการฯ ขอขอบคุณเครือข่ายฯ ภาคเหนือตอนบนทุกจังหวัด ที่เข้าร่วมหารือ พร้อมกันนี้ขอขอบคุณเทศบาลนครเชียงรายในการเอื้อเฟื้อสถานที่ สนับสนุนอาหารกลางวัน ขอขอบคุณคุณวรุณ ไพริทธิ์ธัย ผู้ประสานงานและอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี คุณผจญ ใจกล้า คุณจิตติมา มณี เครือข่ายผู้ใช้จักรยานฯ จังหวัดเชียงราย



มือใหม่หัดขี่จักรยาน... กับทริปสะอาดที่ชัยภูมิ (ตอนที่ 1)



“

ผมชื่อกฤษฎา เป็นนักขี่จักรยานมือใหม่ที่ซื้อจักรยานที่คิดว่าเทและดูดีมาปีกว่า ๆ แต่ไม่เคยมีโอกาออกไปออกทริปที่ไหนกับเขาเลย ใจหนึ่งก็กลัว ใจหนึ่งก็อยากลองทำอะไรใหม่ ๆ ที่แตกต่างไปจากชีวิตประจำวัน บอกตรง ๆ ว่ากลัวลำบาก และหากขี่ไม่ไหวอ่อนหัดแล้วจะไปถ่วงคนอื่น ๆ เขากลัวเขาจะรำคาญ แค่เริ่มต้นก็กลัวไปหมดแล้วครับ...

”

โอกาสเริ่มมาถึง วันดีคืนดีก็มีเพื่อนฝรั่งชาวอเมริกัน ชวนให้ลองไปขี่จักรยานกับเขา ดูบอกเป็นทริปที่ไม่น่าจะยากจนเกินไปนัก ไปชัยภูมิ และยังมีจุดเด่นที่ว่าทริปนี้ไม่เฮฮาปาร์ตี้ อยู่ดึกตื่นเพราะว่าไม่กินเหล้า ไม่สูบบุหรี่ และไม่มีการเล่นการพนัน นอนที่วัด จำนวนคนร่วมก็จำกัดไม่มากไม่น้อยไป เลยแอบสงสัยเล็กๆ ว่าแล้วทริปอื่นจะเป็นอย่างไรกันหนอ เมื่อคิดสละละต๊ะได้แล้ว ก็เลยตัดสินใจเอาก็เอาครับ ตกลงใจสมัครตามเพื่อน หลังจากนั้นจึงได้เริ่มต้นค้นคว้าหาอุปกรณ์เพิ่มเติมตามข้อมูลใน website บวกกับการหาอุปกรณ์ส่วนตัวที่จำเป็น ซื้อเสื้อกันฝน ชุดขี่จักรยาน ตัวเก้ ทั้งเสื้อและกางเกงแบบที่ใส่สบาย โดยเฉพาะกางเกงนี้สำคัญครับ ขอแบบที่มีร่องที่กันกระว่า ขี่นานได้สบาย ไม่เกิดอาการฟกช้ำดำเขียวจากการกดทับกับเบาะจักรยาน หมวกนี้ก็มีอยู่แล้ว รองเท้าคูๆ แล้วเอาไว้อ่อนใช้รองเท้าผ้าใบเก่าที่มี กระเป๋าคาดเอวไว้ใส่ของใช้สำคัญที่ต้องไว้กับตัว กระเป๋าสตางค์ โทรศัพท์มือถือ ช้อฟิตติดจักรยานทั้งหน้าและหลัง กว่าจะเริ่มทริปก็หมดไปหลายครับ

จะว่าไปถ้ามองหาปัญหาก็มีได้ตลอดครับ เพราะว่าทริปนี้เขาเริ่มออกเดินทางกันแต่มีดตีห้าที่หน้าซอยประดิพัทธ์ 17 และรถออกตรงเวลา ไม่ได้อยู่แถวบ้านอีกต่างหาก ทำอย่างไรละที่นี้ ก็เลยจองโรงแรมนอนค้างตั้งแต่คืนวันศุกร์ ไม่ต้องตื่นแต่ก่อนหก โห่ นอนเต็มทีและค่อยๆ ขี่จักรยานไปได้ด้วย นึกขึ้นชมตนเองจริงๆ ที่สามารถแก้ปัญหาได้ ค้นพบว่าไม่ว่าจะมีปัญหาอะไร ถ้าค่อยๆ คิดอย่างมีสติ นอกจากจะแก้ไขได้แล้วยังไม่ลำบากอีกด้วยครับ

...ถึงวันเดินทางมาขึ้นรถ ขนรถจักรยานขึ้นรถบรรทุก เพื่อออกเดินทางสู่จังหวัดชัยภูมิ นำตัวเองเข้าไปพักที่ค่ายที่มั่วๆ งามหาผู้พันปอก ทักไปทั่วเลยครับ กลัวเขาไม่รู้เราไปด้วยงานนี้ไม่รู้จักสักคนยกเว้นเพื่อนที่ชวนเรามา ขอชื่นชมครับของเขาคือตรงเวลาจริงๆ ทุกคนพร้อม ออกรถได้ตามเวลา ด้วยว่าสัปดาห์นี้เป็นวันหยุดยาว รถติดยาวครับ นอนเท่าไรก็ไม่ถึงสักที นอนได้คุ้มจริงๆ สุดท้ายได้ทานข้าวเที่ยงเกือบบ่าย 2 เสริมปืมมีฟุ้งคำชี้แจง แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติน้ำตกตาดโตน เท่านั้นจริงๆ ครับ หมดโอกาสเห็นน้ำตกเพราะเราสาย



กันมากแล้ว ต้องเริ่มปั่นจักรยานเพื่อไปให้ทันขึ้นตอยและทางเดินที่ก่อนพระอาทิตย์ตกดิน เพราะที่นั่นไม่มีไฟฟ้า ใช้ปั่นไฟเอา และมีไฟถึงแค่ 3 ทุ่ม

เริ่มปั่นวันแรกนี้ได้พี่ๆ นักปั่นจากชัยภูมิช่วยดูแลกลุ่ม ตอนนี้อยู่เพรชกันอยู่ เริ่มกล้านิดๆ เพราะเริ่มที่ทางลาดยาง มีรถมากปล่อยให้แข่งไป หัดเปลี่ยนเกียร์ เชื้อหรือไม่ครบ เริ่มต้นก็หัดขึ้นคอ ขึ้นเนินทำท่าจะไม่ถึงเอา ใช้เปลี่ยนเกียร์ช่วย เปลี่ยนเป็นแค่เกียร์หลัง เกียร์หน้ายังไม่กล้าปรับ ปั่นไป ปั่นไป สาว ๆ แข่งตลอด ถ้ามัวตัวเองทำไมเขาอึดกันจัง เรายังไม่มีแรงเหลือเกิน เริ่มตกใจอีกเล็กน้อยเมื่อขบวนเริ่มเลี้ยวเข้าสู่ทางลูกรัง พี่ๆ จากชัยภูมิบอกเส้นทางดีกว่า สวยกว่า ผ่านป่าธรรมชาติ ไม่ต้องวิ่งตามถนน เอาที่เอาครีบใจสู้ปั่นไปเรื่อยๆ ขอบคุณทางเก่งที่ซื้อใหม่ กระแทกกระแทกเท้าให้ไม่เจ็บ เบาะรองหนานุ่ม เบาสบายไม่ได้ค่าโฆษณาครับ แต่รู้สึกว่าคุณกับการลงทุน ช่วงที่เราขึ้นเนินไปเรื่อยๆ แต่ที่หนักใจคือขึ้นเนิน โค้งน้อยๆ คิดว่าพันโค้งแล้ว น่าจะเรียบ ขอโทษครับ ขึ้นต่อครับ ไม่มีลงเนินเลย ทำได้อย่างเดียวครับฝึกหายใจ แบบตอนที่เรานั่งสมาธิครับ ควบคุมลมหายใจ จะได้หายใจได้ทันเพราะหัวใจตอนนี้เต้นแรงมาก ขึ้นมีอะไรมาให้ตกใจอีกตอนนี้หัวใจวายแน่ๆ ครับ จังหวะนี้เองเริ่มมีพี่ๆ เข้ามาชี้แนะให้ใช้เกียร์หน้าช่วยแล้วเริ่มขี่เก็นขึ้น เปลี่ยนเกียร์ทั้งหน้าและหลังคล่องขึ้น น่าจะสอนกันก่อนหน้านี้ครับ

ระหว่างทางขี่ผ่านหมู่บ้านหลายหมู่บ้าน ก็นึกไปมาตั้งหมู่บ้านอะไรกันบนนี้หนา ผ่านป่าผ่านสวนยาง ไร่มันนี่เยอะสุดเกือบตลอดทาง มานึกได้อีกที่ว่าเรานี้ก็เก่งเหมือนกัน ปั่นมาได้ขนาดนี้ ปั่นบ้างหยุดบ้าง เหนื่อยแทบขาดใจ ปั่นเท่าไรไม่ถึงสักที โชคดีอีกเหมือนกันมีเวเฟอร์ชอคโกแลตที่ซื้อไว้ตอนเที่ยงติดกระเป๋าคาดเอว ได้เติมพลังงานระหว่างปั่น ไม่อย่างนั้นไม่ถึงแน่

ปั่นมาได้จนถึงจุดแวะชมพระอาทิตย์ตกดินที่ผาหัวนาค จริง ๆ คณะเขาคงไม่ได้กะว่าจะได้ชมกันเพราะเวลาที่วางแผนไว้จะเร็วกว่านี้ แต่คณะมาถึงช้ากว่ากำหนดเลยเป็นโชคดีได้ชื่นชมความสวยงามทิวทัศน์ อาทิตย์อัสดง ใครจะบอกว่าหายเหนื่อยเป็นปลิดทิ้งขอบอกว่าไม่ครับ ยังเหนื่อยอยู่ แต่มีกระจุยกระจุยความงามกับเขาเหมือนกันครับ จากจุดนี้ไม่ไกลจากที่พัก รับผิดชอบจักรยานลงมาจุดที่พวกเราจะกางเต็นท์กันก็เริ่มมืดแล้ว อากาศเย็น ลมพัดแรง ฝนจะตกหรือไม่ก็ไม่รู้ ข้าวเย็นก็ยังไม่ได้อาน น้ำก็ยังไม่ได้อาบเริ่มถามตัวเองว่า แล้วอย่างไรต่อไป เริ่มอยู่กับตัวเองมากขึ้นครับ มีสติและอยู่กับปัจจุบัน

(กำลังสนุกใช้ใหม่ครับ นำเสียดายพื้นที่หมดเสียก่อน ติดตามอ่านต่อฉบับต่อไปนะครับ ขอขอบคุณ)





จักรยานชุมชนเมือง

จักรยานประจำตำแหน่ง อสม.

โดย... นพ.รัชกรวงศ์ สมชาติ

กรรมการ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย



จักรยานชุมชนเมือง หลายคงจะเห็นภาพของชุมชนเมืองเป็นอย่างไร เส้นทางจราจร ในถนนสายหลักมีรถสารพัดวิ่งกันให้วุ่นวายไปหมด ฝ่าเหล็กกรอบท่อระบายน้ำเสียก็วางไม่เหมาะสม การใช้จักรยานจึงเป็นเรื่องที่ต้องระมัดระวังอย่างมาก ในตรอกซอกซอยก็เช่นกัน เส้นทางค่อนข้างแคบ ไม่มีป้ายสัญญาณให้ความปลอดภัยกับผู้ขับขี่ โดยเฉพาะจักรยานซึ่งน่าเป็นห่วงมาก มอเตอร์ไซด์แล่นด้วยความเร็วสูง ไม่สามารถควบคุมได้ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การสนับสนุนรณรงค์การใช้จักรยานชุมชนโดยเฉพาะชุมชนเมืองจึงเป็นเรื่องที่มีความท้าทายมาก ไม่ใช่เฉพาะจักรยานเท่านั้นการเดินทางเท้าก็มีปัญหามากเช่นกัน ส่วนใหญ่จะมีร้านขายของตั้งกันเกือบเต็มทางเท้าไปหมดเหลือที่นิดเดียวให้เดินไม่รู้จะไปแจ้งหน่วยงานไหนให้มารับผิดชอบ เพราะว่าร้านที่ขายของส่วนใหญ่เสียค่าที่ให้กับเจ้าของร้านที่เป็นอาคารพาณิชย์ทั้งหลาย ไม่ได้เสียให้กับเทศบาล การเดินจึงเดินไปบนไปตามประสาคนเดิน

อย่างไรก็ตามการใช้จักรยานยังเป็นสิ่งที่

ท้าทายในการทำงานในชุมชน เนื่องจากหลังการเกษียณอายุการทำงานราชการได้มาทำงานในศูนย์สุขภาพชุมชนหรือตอนนี้เรียกว่า **โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล** ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งถือว่าเป็น **ชุมชนเมือง** เส้นทางเดินทางในชุมชนก็เหมือนกับในหมู่บ้านใหญ่ มีถนนเป็นตาข่ายเชื่อมโยงกันตลอด ง่ายต่อการใช้เป็นเส้นทางสำหรับการใช้จักรยาน **ทำไมต้องใช้จักรยาน?** เนื่องจากการปฏิบัติงานที่ รพ.สต. (โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล) จำเป็นต้องมีการเยี่ยมผู้ป่วยตามบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ป่วยอายุมาก ผู้ป่วยโรคเรื้อรังที่ไม่สามารถมารับการรักษา ที่ รพ.สต. ได้ คนพิการ ประกอบกับการเยี่ยมจะมีพยาบาล เกสซ์ รวมทั้ง อสม. (อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน) ร่วมกันออกเยี่ยมบ้านด้วยกัน การอาศัยรถของ รพ.สต. ไม่สะดวกเท่าที่ควร เพราะมีรถอยู่คันเดียวใช้งานสารพัดไม่ค่อยได้มีโอกาสนำคันไปปฏิบัติงานได้ **จึงเห็นว่าถ้านำจักรยานมาใช้น่าจะมีความสะดวก คล่องตัว สามารถปฏิบัติงานได้ต่อเนื่อง** สำหรับชุมชนในต่างจังหวัดส่วนใหญ่ไม่น่าจะมีปัญหา สามารถใช้จักรยานได้มากกว่า

ชุมชนในเขตเมือง ภาครัฐควรให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง เส้นทางควรมีป้ายสัญญาณต่างที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับผู้ใช้งาน ไม่ว่าจะเป็นการเดินหรือการใช้จักรยาน กำหนดความเร็วตามกฎหมาย

จักรยานนอกจากใช้เพื่อการสัญจรยังเป็น**การออกกำลังกายเพื่อลดอาการปวดเข้าได้** **อย่างดีมาก** พบว่าผู้สูงอายุจะมีอาการปวดเข่ามากและส่วนใหญ่อีกยังมีการใช้ยาแก้ปวดซึ่งมีผลต่อกระเพาะอาหารและไต มีผู้ป่วยหลายคนที่ไม่หันมาใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ ไม่ว่าจะเป็นการใช้จักรยานอยู่กับที่ (เพื่อความปลอดภัย) คุณป้าลัดดา วีรวงศ์ อายุ 52 ปี มีปัญหาเรื่องปวดเข่ามาก ต้องใช้ไม้เพื่อช่วยในการพยุงเวลาเดิน หลังจากที่ได้มาใช้จักรยานพบว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างมาก อาการปวดไม่มี ไม่ต้องใช้ไม้เพื่อพยุงตัว สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างมีความสุข คุณภาพชีวิตดีขึ้น

ปัจจุบันมีการใช้จักรยานกันมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว แข่งขัน การออกกำลังกาย ภาครัฐทุกหน่วยงานควรให้การสนับสนุนให้มากกว่านี้ อยากเห็นประเทศไทยเป็นเมืองจักรยานและให้จักรยานเป็นส่วนหนึ่งของการใช้ชีวิตประจำวันรวมกับการเดินด้วย ฝากสำหรับชมรมจักรยานทั้งหลายได้หันหน้าเข้าหากันสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานในชุมชน เป็นอีกสิ่งหนึ่งที่อยากจะเห็นในอนาคตอันใกล้ **สวัสดิ์ หมอเขียว...**



คือ...สองตีนที่แบกกายไว้หนักอึ้ง



โดย... ทพ.อนุศักดิ์ คงมาลัย

ประธานคณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ

(จากหนังสือสวนดินเปล่า หนังสือในโครงการผู้จัดการสุขภาพชุดสุขภาพบูรณาการ, 2549)

คือสองตีน ที่แบกกาย ไว้หนักอึ้ง
กายเราจึง หยัดตรง อย่างคงมัน
รองรับขา-ลำตัว-แขน แขนงผู้พัน
ศีรษะนั้น ชูเชิดหน้า ทุกท่าทาง

กระดูกตีน ขึ้นน้อยน้อย มาร้อยเรียง
กลับพอเพียง ยึดโยง ทัวโครงร่าง
ทั้ง สัน ข้อ อึ้ง หลัง ดังจับวาง
โป่ง ชี้ กลาง นาง ก้อย คอยประคอง

ด้วยกล้ามเนื้อ เส้นเอ็นเป็นตัวเกาะ
อย่างพอเหมาะ ดินจึงแกร่ง มีแรงย่อง
ทั้งเดิน-วิ่ง ดินกระชับ คอบรับรอง
คือดินสองข้างนี้ที่จริงใจ...



ก้ามมนุษย์ - ตีนคน

อวัยวะที่ “คน” เราใช้อยู่ทุกวันนับแต่เริ่มเคลื่อนไหวร่างกายไปจนตลอดชีวิต ก็คือ “เท้า” คนมักคิดว่าความสำคัญของเท้าคือเป็นเพียงอวัยวะสำหรับการยืน เดิน ในอิริยาบถต่างๆ เท่านั้น แต่ความเป็นจริงยิ่งกว่านั้น ด้วยหลักฐานทางวิทยาศาสตร์สามารถยืนยันได้ว่า เท้าเป็นอวัยวะหนึ่งที่จะช่วยยืนยันความซับซ้อนมหัศจรรย์ของร่างกายมนุษย์ ที่ประกอบกันขึ้นมาในวิวัฒนาการของธรรมชาติได้เป็นอย่างดี

แม้ทั่วโลกมีคนเพียงไม่กี่เปอร์เซ็นต์เท่านั้น ที่เกิดมาโดยมีปัญหากับเท้าติดมาด้วย บางส่วนในจำนวนนั้นก็อาจมีสาเหตุจากพันธุกรรม แต่สถิติที่เพิ่มสูงขึ้นของปัญหาสุขภาพของน้าเท้า มักเกิดจากการที่ละเลยการดูแลเท้าอย่างถูกต้อง เริ่มตั้งแต่การ

ใส่รองเท้าไม่ถูกต้อง ไม่ได้รับการแก้ไข ละเลย และเกิดความเคยชินจนกลายเป็นความเสียหายในระยะยาว เท้าเป็นฐานอันสำคัญมั่นคงของร่างกายทั้งหมดอย่างไม่ธรรมดา!!!

ตีน- เท้า : ประติมากรรมทางชีวภาพชั้นเยี่ยมยอด

เท้ามนุษย์ถือเป็นประติมากรรมทางชีวภาพชั้นเยี่ยมยอดที่แข็งแรงและยืดหยุ่นสูงสุด ธรรมชาติได้กำหนดทั้งแบบโครงสร้าง และกลไกการทำงานของเท้าที่รองรับภารกิจของมนุษย์ได้อย่างปราศจากข้อแม้ และการขัดขึ้นต่อด้านใดๆ

ในยุคสมัยจักรกล เราอาจเปรียบเทียบเท้าเหมือนยานพาหนะพิเศษ รถแข่ง หรือยานอวกาศที่ปรับแต่งกลไกทุกส่วนเอาไว้อย่างละเอียดอ่อน โดยกลไกการทำงานที่ของมันจะมีส่วนกำหนดรูปแบบตามวิวัฒนาการของการใช้ประโยชน์และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไป

โครงสร้างของเท้า

โครงสร้างพื้นฐานของเท้าแต่ละข้างประกอบขึ้นจากกระดูก 26 ชิ้น มาเชื่อมต่อกันเป็น 33 ข้อต่อ โดยมีกล้ามเนื้อ 19 มัด และเส้นเอ็น 107 เส้น ทำหน้าที่เป็นตัวยึดและเชื่อมโยงสำหรับนิ้วเท้าทั้ง 5 นิ้วจะมีกระดูก 14 ชิ้น (นิ้วชี้ นิ้วกลาง นิ้วนาง นิ้วก้อย มีนิ้วละ 3 ชิ้น แต่นิ้วหัวแม่มือมีเพียง 2 ชิ้น) ส่วนของกระดูกช่วงกลางเท้ามี 10 ชิ้น และช่วงสันเท้าอีก 2 ชิ้น ทั้งกระดูก กล้ามเนื้อ และเส้นเอ็นทั้งหมด จะถูกหล่อเลี้ยงด้วยเส้นเลือด (แดงและดำ) และเส้นประสาทรับความรู้สึก รวมถึงเส้นประสาทสั่งการ



กระดูกเท้าเป็นโครงสร้างหลักที่แข็งแรงแต่ยืดหยุ่นสูงมาก แม้จะเคลื่อนไหวได้เฉพาะส่วน

ที่เป็นข้อต่อ และเฉพาะในบางทิศทางที่ถูกจำกัดไว้โดยมีเอ็นยึดข้อกระดูกแต่ละชิ้นไว้ด้วยกัน ส่วนกล้ามเนื้อเป็นตัวห่อหุ้มกระดูกเพื่อช่วยขยับเขยื้อนเคลื่อนไหวไปตามคำสั่งของสมอง ทั้งยังมีเอ็นขนาดใหญ่ซึ่งเชื่อมต่อส่วนปลายของกล้ามเนื้อเป็นตัวยึดโยงกระดูกกล้ามเนื้อแต่ละส่วนเข้าไว้ด้วยกัน

ส่วนประกอบทั้งหมดที่กล่าวจะถูกปกป้องไว้ภายใต้การห่อหุ้มของผิวหนังที่อ่อนนุ่มยืดหยุ่นได้ มีเพียงเล็บเท้าทั้งห้าเท่านั้นที่เป็นส่วนที่แข็งซึ่งเกิดจากเซลล์ชั้นนอกที่ไม่มีกระดูก (แต่มีความเกี่ยวพันกัน) ธรรมชาติได้สร้างเล็บขึ้นมาเพื่อให้เหมาะกับการใช้งานคือ ช่วยให้ส่วนปลายของนิ้ว (ทั้งเท้าและมือ) มีความแข็งแรงกระชับยิ่งขึ้นกว่านิ้วที่ไม่มีเล็บเพื่อให้ใช้งานได้อย่างคล่องตัวและถนัด (มือและเท้า) มากขึ้น

นิ้วเท้าทั้ง 5

มนุษย์ยุคใหม่ใช้เท้าในการต่อสู้ดำรงชีวิตน้อยลงกว่ายุคโบราณ ทำให้นิ้วเท้าถูกออกแบบและดัดแปลงจากวิวัฒนาการตามธรรมชาติ นั่นคือ นิ้วที่ใช้งานน้อยก็จะมีขนาดเล็กและความแข็งแรง รวมถึงความคล่องตัวในการใช้งานลดลงด้วย ปลอ่ยให้นิ้วเท้าขนาดใหญ่และรองๆ ลงมาทำหน้าที่สำคัญมากกว่าในการทำงานร่วมกับส่วนอื่นๆ ของเท้า

นิ้วหัวแม่มือเท้า เป็นเหมือนโครงสร้างหลักของฝ่าเท้าเราจะสังเกตได้ว่า ทั้งกระดูกนิ้วเท้าและ โหนกเท้า ส่วนนี้จะมีขนาดใหญ่ที่สุด

รองลงมาคือ นิ้วชี้ หรือในบางคนอาจเป็นนิ้วกลาง ที่จะทำงานร่วมกับนิ้วหัวแม่มือเท้าในการรองรับน้ำหนัก ให้ความยืดหยุ่นส่วนปลายด้านในของฝ่าเท้า เพื่อให้สมดุลกับการรับแรง (จากน้ำหนักตัว) ด้านนอกของแต่ละเท้า ซึ่งจะอยู่ที่สันเท้าและสันเท้า

ส่วน นิ้วนาง และ นิ้วก้อย จะมีขนาดความยาว และโหนกเท้า ที่ทยอยเล็กลงตามลำดับ ตามแรงกดที่น้อยลง

อ่านต่อฉบับหน้า





บันทึกเหตุการณ์

การพัฒนาและผลักดันประเด็นประวัติศาสตร์ของเรื่อง การเดินทางและจักรยาน เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. (ผ่านช่องทางสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร)

มีนาคม 2554 - กุมภาพันธ์ 2555 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย (ทีซีซี) ได้วิจัย ศึกษา สืบค้น รวบรวมข้อมูล ลงพื้นที่ ทำประชาคม รมรณรงค์ สร้างเครือข่าย ฯลฯ เพื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์เป็นนโยบายสาธารณะว่าด้วยเรื่องเดินและจักรยาน

มีนาคม 2555 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ได้ยื่นข้อเสนอประเด็นเรื่องการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อขอรับการพิจารณาให้เป็นระเบียบวาระของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรประจำปี 2555

พฤษภาคม 2555 ระเบียบวาระเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้รับการคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 11 ประเด็นหลักของการประชุมสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรประจำปี 2555

พฤษภาคม - ตุลาคม 2555 พฤษภาคม - ตุลาคม 2555 คณะทำงานวิชาการเฉพาะประเด็นการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้งานร่วมกันเพื่อยกร่างและนำเสนอเข้าสู่กระบวนการการรับฟังความเห็นจากตัวแทนของเครือข่ายภาคประชาชนทั่วประเทศ ผ่านกระบวนการการมีส่วนร่วมของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร โดยมี **ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์** เป็นประธานคณะทำงานชุดนี้

ธันวาคม 2555 ประเด็นการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ได้รับมติที่เป็นเอกฉันท์ในที่ประชุมใหญ่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 5 พ.ศ. 2555 (จัดขึ้น ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ) ให้เป็นระเบียบวาระแห่งชาติ

ธันวาคม 55 - กรกฎาคม 2556 คณะทำงานจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ร่วมกันทำงานเพื่อยกร่าง ก่อนนำเสนอเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) และคณะรัฐมนตรี

สิงหาคม 2556 คณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ (คสช.) เห็นชอบมติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ครั้งที่ 5 พ.ศ. 2555 และมีมติให้นำเสนอประเด็นเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เข้าสู่ที่ประชุม ครม.

ระหว่างนี้ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้นำประเด็นและรายละเอียดปรึกษาหารือ กับบางหน่วยงานราชการ เพื่อทำความเข้าใจให้ตรงกันและในช่วงนี้ กระบวนการที่เกี่ยวข้องได้พิจารณามติของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และได้นำหนังสือถึง ครม. แสดงความเห็นด้วยกับมติดังกล่าว โดยมีข้อคิดที่แตกต่างเพียงเล็กน้อย

19 พฤศจิกายน 2556 ประเด็นเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. และ ครม. มีมติรับทราบและมอบหมายให้หน่วยงานต่างๆ นำไปปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป...



อ้างอิงมติของ ครม. เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2556 พันธกิจต่อไปที่ถือว่ายิ่งใหญ่และท้าทายความสามารถของคณะทำงานจากหน่วยงานของภาครัฐ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยและคณะทำงานจากสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร คือ การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับประเทศ (ซึ่งชมรมฯ ได้ร่างไว้แล้ว) เพื่อขับเคลื่อนเรื่องการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้เป็นที่ปฏิบัติในประเทศไทย

ผู้ใช้จักรยาน ตัวจริง...!!!

โดย... Captain jack
ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรี



“เชื่อกันว่ารถจักรยานในสยาม ที่รู้จักกันในนาม “รถถีบ” มีเข้ามาตั้งแต่รัชกาลที่ ๔ ตอนปลายแล้ว (รัชกาลที่ ๔ ระหว่าง พ.ศ. ๒๓๙๔ - พ.ศ. ๒๔๑๑) แต่ที่มีหลักฐานบันทึกไว้ว่า ในสมัยรัชกาลที่ ๕ มีการส่งจักรยานมาขายเป็นครั้งแรก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ ส่งจักรยานมา ๑๐๐ คัน และพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนราธิปประพันธ์พงษ์ ส่งจักรยานมา ๑๐๐ คัน มีการฝึกหัดขี่จักรยานในวัง... มีการประกวดแฟนซีขี่จักรยานและมีการตั้งสโมสรผู้ขี่จักรยานด้วย” (<http://www.everykid.com/worldnews2/bicycle/>)

.....ที่ขึ้นต้นแบบนี้เพราะอยากให้รู้ว่าคนไทยรู้จัก “รถถีบ” มากกว่า ๑๕๐ ปีแล้ว และในอดีต “รถถีบ” ก็เป็นพาหนะยอดนิยมและต้องนำเข้าจากต่างประเทศเท่านั้น ในยุคนั้นใครมีรถถีบก็เหมือนมีรถเก๋งขับในยุคนี้นี้ และบุคคลที่เราจะแนะนำให้รู้จักฉบับนี้ เป็นผู้ที่มียุคครึ่งหนึ่งของประวัติศาสตร์ยาวนานของรถจักรยานในสยามประเทศ เป็นผู้ที่ขี่จักรยานตัวจริง (ที่คุณหมออุทิศดีให้เรียกว่า bicycle user) ท่านชื่อคุณลุงฉลอง คชรัตน์ ชาวบ้านหัวเวียง ตำบลพิหารแดง อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี วัย ๗๖ ปี คุณลุงฉลองใช้จักรยานคันนี้ไปชีวิตประจำวันมากกว่า ๖๐ ปีแล้ว จักรยานของคุณลุงยี่ห้อ HUMBER นำเข้าจากประเทศอังกฤษ

เราไปเจอคุณลุงที่ร้านขายผลไม้ข้างทาง ริมถนนสายราชวงศ์บ้านพลู เส้นทางท่องเที่ยวหัวพระ ๙ วัดของจังหวัดสุพรรณบุรี ในร้านมีรถคันนี้จอดอยู่สะดุดตาคนใช้จักรยานอย่างเรามาก ที่บอกว่าคุณลุงใช้รถคันนี้มากกว่า ๖๐ ปี เพราะคุณลุงเล่าให้ฟังว่า จักรยานคันนี้คุณพ่อของลุงซื้อให้ตั้งแต่ลุงอายุ ๑๖ ปี โดยคุณพ่อขายข้าว ๒ เกลียน (๑ เกลียน = ๑,๐๐๐ กิโลกรัม) ราคาเกียนละ ๗๐๐ บาท ได้เงินมา ๑,๔๐๐ บาท แล้วต้องเพิ่มอีก ๑๐๐ บาท ถึงจะซื้อรถคันนี้ได้ เพราะรถคันนี้ราคา ๑,๕๐๐ บาท (ราคาเมื่อปี พ.ศ.๒๔๙๖) สั่งซื้อลงเรือมาจากกรุงเทพฯ ลุงฉลองเล่าให้ฟังอีกว่า สมัยนั้นใครมีจักรยานถือว่าเท่มาก ลุงจำได้ว่าตอนเด็กๆ ต้องเข้าเพื่อนที่มีรถในราคาชั่วโมงละ ๕๐ สตางค์ เพื่อหัดถีบ ในสมัยที่ลุงวัยรุ่นนกระเทย หมุ่มสมัยนั้นถ้ามีจักรยานแล้วต้องใส่เสื้อเชิ้ตแขนยาวถลกแขนเสื้อขึ้นมาถึงข้อศอก นุ่งกางเกงมีผ้าขาวม้าคาดพุง สาวๆ จะมองเหลียวหลังเลย ยิ่งจักรยานยี่ห้อ HUMBER ด้วยแล้ว ลุงเปรียบเหมือนหมุ่นๆขี่รถ BMW สมัยนี้เลย

... ลุงบอกว่า รักรถคันนี้มาก บำรุงรักษาอย่างดี ตอนเด็กๆใช้ปั่นไปเรียนหนังสือที่โรงเรียนหัวเวียงวิทยาคาร (ร.ว.ต.หนองพุทรากร ในปัจจุบัน) ที่อยู่ใกล้บ้าน พอโตขึ้นใช้ปั่นไปทำนา ทำไร่ บรรทุกผักและปั่นมือเดียวถือผักไปให้คุณแม่ของลุงขายที่ตลาด ปั่นไปจับสวาไปไกล ๓๐-๔๐ กิโลเมตร พอมีครอบครัวลุงปั่นให้ป่าซอญมูกไปดูหนัง ดูลิเก เวลามีนานที่วัดแถวบ้าน

ทุกวันนี้ในวัย ๗๖ ปี ลุงบอกว่ายังปั่นจักรยานคันนี้ทุกวันเป็นระยะทางกว่า ๕ กิโลเมตร ทำให้ลุงแข็งแรงไม่มีโรคภัยเบียดเบียน ท้องไม่อืด เส้นไม่ยึด แม้ขาข้างซ้ายของลุงจะถูกผ่าตัดกระดูกและเนื้อไปเกือบครึ่งจนเดินกระเผลกอยู่ทุกวันนี้ก็ตาม แต่ก็ยังแข็งแรงดี มีคนจะมาขอซื้อจักรยานของลุงหลายครั้ง แต่ลุงไม่ยอมขาย เพราะมีความผูกพันกับจักรยานคันนี้มาก...ความรักที่คนรักจักรยาน เมื่อ ๒๐ กว่าปีที่แล้ว ลุงได้ไปหาซื้อจักรยานเก่ายี่ห้อ HUMBER มาอีกคันหนึ่ง ปัจจุบันยังอยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน แต่ลุงบอกว่าชอบคันแรกมากกว่า ว่าแล้วลุงก็ให้ลูกชายเข้าไปเอารถมาจอดเราด้วย

...ด้วยความที่ถนนหน้าบ้านลุงเป็นเส้นทางท่องเที่ยวของจังหวัดสุพรรณบุรี จึงทำให้มีรถยนต์วิ่งผ่านเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะในวันหยุด ลุงบอกว่าอยากให้คนขับรถยนต์ขับช้าๆ เพื่อความปลอดภัยของคนขี่จักรยานและคนบนถนน และอยากให้คนหันมาใช้จักรยานกันเยอะๆ สุขภาพจะได้แข็งแรงและไม่มียมลพิษด้วยครับ...





“จักรยอนเต่า” ยานต่อ ยอดความคิด ผลงานนักประดิษฐ์... ประถม 7

อุ สุนทรยาตร์



สมัยนี้นักคิด นักประดิษฐ์ บ้านเรา มีน้อยเต็มที ไม่ว่าจะเรียนมาสูงแค่ไหน หลายคนหันมาสนใจสิ่งง่ายๆ คือการก๊อปปี้ เพราะไม่ต้องลองผิดลองถูกมากมายนัก การก๊อปปี้กับการคิดเหมือนกันแตกต่างกันมากนะครับ การก๊อปปี้คือการไม่ได้คิด เรียกว่าตั้งใจลอกกันเลยทีเดียว ส่วนการคิด เหมือนส่วนมากจะเป็นกิจกรรมสาธารณะ ที่การคิดและทำเพื่อประโยชน์ส่วนรวม มักจะคิดและทำคล้ายๆ กันได้เสมอ...

ในจำนวนนักคิดนักประดิษฐ์ที่มีน้อยเต็มทีนี้ ที่อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี ยังมีผู้ที่ชอบคิด ชอบประดิษฐ์ สิ่งต่างๆ อยู่ ที่ผมเรียกว่ายานต่อ ยอดความคิด **ลุงอุ** หรือ **นายอุ สุนทรยาตร์** วัย 52 ปี คือนักคิด นักประดิษฐ์ ที่จบมาเพียงชั้นประถมศึกษาปีที่ 7 ด้วยการที่



ลุงอุชอบออกกำลังกายอยู่เป็นประจำ ทั้งเดิน วิ่ง ว่ายน้ำ ปั่นจักรยาน และด้วยความที่เป็นช่าง ที่เรียนรู้แบบครูปักหลักจำ ทำให้ลุงอุคิดและประดิษฐ์สิ่งต่างๆ จากวัสดุเหลือใช้ ซึ่งมีอยู่เอง เพื่อนๆ ให้มา และบางส่วนก็หาซื้อมาเพิ่มเติม หลายๆ สิ่งที่ลุงอุ ประดิษฐ์ ส่วนมากใช้วัสดุที่เป็นของเหลือใช้

ผลงานก่อนหน้านี้ที่เคยได้รับรางวัลสิ่งประดิษฐ์เกี่ยวกับจักรยานเมื่อปี 2555 ในงาน “สถาปนิก’55” จาก **ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์** ประธานชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย คือ จักรเยื่อ ซึ่งมีที่มาคือจักรยานบวกรือ เพื่อใช้ปั่นในน้ำ ประโยชน์คือใช้ออกกำลังกายได้ ใช้พอกน้ำได้ สำคัญคือช่วยลดขยะที่มีมากมายในบ้านเรา

นวัตกรรมล่าสุดจากสมอง ป.7 ของลุงอุ คือ “**จักรยอนเต่า**” มีชื่อภาษาอังกฤษเท่ๆ เก๋ๆ **Amphi-Velo** จักรยอนเต่าต่างจากจักรเยื่อตรงที่สามารถถีบได้ทั้งในน้ำและบนบก มีล้อ 4 ล้อเหมือนขาเต่า ปั่นได้ในท่านอน ใช้อุปกรณ์เหลือใช้จาก ชากจักรยาน แผ่นบอร์ด วินเชิร์ฟเก่า คันเบ็ดที่ไม่ได้ใช้ สามารถบังคับได้ด้วยทั้งในน้ำและบนบก สะดวกมากๆ ในกรณีขอยก เพราะไม่ต้องดึงกลับ เพียงถอยกลับลำก็สามารถออกจากขอยได้

ลุงอุ เล่าถึงที่มาของจักรยอนเต่าว่า เนื่องจากบ้านเราเกิดอุทกภัยบ่อยครั้ง และเห็นการเข้าถึงผู้ประสบภัยค่อนข้างช้า และเข้าช่วยเหลือในตรอกซอยเล็กๆ ลำบาก ด้วยการขอประดิษฐ์โน่น นัน นี อยู่แล้ว จึงได้คิดประดิษฐ์ จักรยอนเต่าขึ้นมา อย่างน้อยที่สุดก็สามารถได้ช่วยเหลือเบื้องต้นอย่างเช่น การช่วยส่งข่าวจากผู้เดือดร้อนยามเกิดอุทกภัย นับว่าเป็นความคิดที่น่ายกย่องมากๆ นะครับ

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2556 ที่ผ่านมามีสำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จังหวัดชลบุรีได้มอบรางวัลชนะเลิศสิ่งประดิษฐ์จากวัสดุเหลือใช้ ประเภทสิ่งประดิษฐ์เพื่อการรับมืออุบัติภัย ระดับภาค จากโครงการประกวดสร้างสรรค์สิ่งประดิษฐ์จากวัสดุเหลือใช้ ปี 2556 ซึ่งถ้วยประทานพระเจ้าวรวงศ์พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาในสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

ต้องขอแสดงความดีใจ และเป็นกำลังใจให้ลุงอุ พัฒนาและส่งผลงานเข้าประกวดในระดับประเทศต่อไปครับ ติดตามเรื่องราวต่างๆ ของลุงอุได้ที่ www.facebook.com/thaicyclingclub นะครับ...



หลงรักจักรยาน... (เมื่อ)ตอนเกษียณ

หลังจากเกษียณอายุราชการ เมื่อปี พ.ศ. 2548 ชีวิตผมก็กว้างอยู่พักหนึ่ง เล่นกอล์ฟบ้าง บางโอกาส จนกระทั่งได้พบเพื่อนร่วมงานเก่าสมัยอยู่กรมการ เร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) เขาบอกว่าเพิ่งกลับจากเวียดนาม โดย ปั่นจักรยานไปคนเดียว ผมฟังเขาเยอะ และเริ่มสนใจจึงถาม รายละเอียดเกี่ยวกับจักรยาน (เสือภูเขา) และโทรหาน้องชายที่อยู่ ที่อำเภอศรีราชา (ส่วนตัวผมอยู่ จังหวัดเพชรบูรณ์) ซึ่งเขาก็ปั่นเสือ ภูเขาอยู่ก่อนแล้ว ให้ชื่อและประกอบเสือภูเขาให้หน่อย

จากนั้นก็เริ่มฝึกซ้อมปั่นฯ ศึกษาเทคนิคจากผู้รู้บ้าง Internet บ้าง ได้เดือนกว่า ผมก็ออกทริปทางไกลครั้งแรกจากจังหวัด เพชรบูรณ์ - อำเภอศรีเทพ ไปกลับ 200 กว่ากิโลเมตร ในวันเดียว แทบตายครับ ทริปทางไกลของมือใหม่แถมแถมด้วย (ฮา)

หลังจากนั้นก็เข้า Internet ไปดูใน THAIMTB.com ซึ่งจะมี เนื้อหาเกี่ยวกับจักรยานมากมาย รวมทั้งทริปต่างๆ ทั้งในและต่าง ประเทศให้เลือกว่าจะออกทริปไหน โดยไม่ต้องรู้จักกันเลยเพียงแค่ เราโพสต์ข้อความไปและโทรถามรายละเอียด สถานที่ วัน เวลา เดินทาง ก็ไปพบกันตามนัดและออกปั่นกันไปได้เลย ไปทำความรู้จัก กันเอาตอนปั่น นอกจากนี้การเตรียมร่างกาย (ฝึกซ้อมให้พอ) จิตใจ และอุปกรณ์ (จักรยาน, ชุดซ่อมชุดเล็ก, ยารักษาโรค โดยเฉพาะยา แก้ปวดและยาธาตุ จำเป็นมากและอื่นๆ ที่จำเป็น) ให้พร้อมแต่นี้ ท่านก็จะมีสุขกับการปั่น และได้เพื่อนร่วมทางกลับมาอีกด้วย

ทริปต่างประเทศทริปแรก คือ จังหวัดหนองคาย-หลวงพระ บาง นี่ก็ไม่รู้จักใครเลย ไปกัน 12 คน (แอบบอกว่า ตอนรับราชการ เคยไปดูงานต่างประเทศเพียงครั้งเดียว แต่พอเกษียณได้ (ปั่น) ไป ต่างประเทศแม้จะแค่รอบบ้านเรา ก็ไปเป็นว่าเล่นเลยครับ) ทั้งลาว เหนือ ลาวกลาง ลาวใต้ ประมาณ 4-5 ครั้ง ไปกัมพูชา ไปเกาะ บาหลิ ไปเกาะชวา (อินโดนีเซีย) ไปเวียดนาม แห้งก็ล่า ฯลฯ แต่ ทริปที่ประทับใจมากที่สุดคือทริปในบ้านเราครับ ไม่ว่าจะเป็นปั่นจากพิษณุ ได้ (จังหวัดสุโขทัย) เหนือ (จังหวัดแม่ฮ่องสอน) ฯลฯ มีความสุขมาก

ผมมีความสุขมากที่ได้มารู้จักกับปั่นจักรยาน ใช้เวลาไปกับการที่ได้ปั่นไปในสถานที่ต่างๆ เป็นสิ่งที่มีคุณค่าอย่างยิ่ง นอกจาก จะได้เรื่องสุขภาพกายและสุขภาพจิตแล้ว ยังทำให้เราได้รู้ได้เห็น ในสิ่งที่เราไม่เคยเห็นและอยากเห็น สร้างระเบียบวินัย ความอดทน ให้กับตนเอง ได้พบเห็นผู้คนต่างถิ่น ได้พบเห็นได้เรียนรู้ ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรม และธรรมชาติที่สวยงามที่ แตกต่างกันไป ทำให้เรามีสมาธิ รู้จักการวางแผนและแก้ปัญหา ได้เพื่อนและได้รู้จักผู้คนอีกมาก ได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นที่ดีๆ ต่อกัน ล้วนแต่เป็นสิ่งที่มีความค่าที่หาได้ยากยิ่ง

นอกจากทริปไกลที่ผมใช้จักรยานปั่นไปได้จนถึงแล้ว แค่น้ำ ปากซอยไม่กี่ร้อยเมตร หรือตระไค้บ้านๆ ผมก็อาศัยจักรยานนี้แหละครับ ไม่ใช่ทางไกลไม่ต้องแต่งเต็มชุด ปั่นไปฮัมเพลงไปสุขใจ ไม่เบาคับ อยากให้ลองดู...แล้วมาเล่าสู่กันฟังครับ

คุณนิวัฒน์ บัวขำ
จังหวัดเพชรบูรณ์



นักวิจัย นักวิชาการ และผู้สนใจส่งบทความและผลงาน
วิชาการเพื่อนำเสนอในการประชุมวิชาการการส่งเสริม
การเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 2

เดินไป ปั่นไป



bike
walk

การเดินและจักรยาน ปฏิบัติได้ ปฏิบัติจริง ในบริบทไทย

The 2nd Thailand Bike & Walk Forum :
Practicality of Walking and Cycling
in Thai Context

บัดนี้ - ธันวาคม 2556

ตัวอย่าง

บทความ/ผลงานวิชาการที่เปิดรับพิจารณา

ความปลอดภัย (Safety)	นโยบายท้องถิ่น (Local Policy)	กฎหมาย (Law)	ความคุ้มค่าทางสังคม (SROI)
- ความปลอดภัยจากวัสดุและผิวทางของทางเดินเท้าและจักรยาน - การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินและการใช้จักรยาน - มาตรฐานทางเดินเท้าและทางจักรยานที่ปลอดภัย ฯลฯ	ผลงานวิจัยด้าน นโยบาย มาตรการแนวทางการสร้างความปลอดภัยในการใช้ทางเดินเท้าและทางจักรยาน ฯลฯ	- กฎหมายเกี่ยวกับทางเดินเท้าและจักรยาน - การบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อประโยชน์ของผู้เดินถนนและใช้จักรยาน - ปัญหาอุปสรรคการบังคับใช้กฎหมายเดินและจักรยาน ฯลฯ	- การประเมินความคุ้มค่าทางสังคมจากระบบการเดินทางด้วยจักรยาน - ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้จากการเดินและการใช้จักรยานในระยะทางไกลๆ ฯลฯ
ผลงานวิจัยเดินและจักรยานอื่นๆ	- ความรู้พื้นฐานเดิน-จักรยาน (Infrastructure) - พฤติกรรมเดิน-จักรยาน (Behavior) - ผลงานด้านการเดินและจักรยานที่น่าสนใจอื่นๆ		



สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม :

โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย

เลขที่ 15 อาคารรังนกการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17

ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กทม. 10400

โทรศัพท์ : 02-618-4430, 02-618-4434

โทรสาร : 02-618-4430

อีเมล : tcc@thaicyclingclub.org

