

ว าร ส าร

เดินไป ปั่นไป

ปีที่ 6 ฉบับที่ 22

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



เดิน  จักรยาน
เพิ่ม PA⁺ ลด SB⁻

16 รายงานพิเศษ
เมื่อโลกเผชิญมหันตภัยฝุ่น
บทเรียนการรับมือจากนานาชาติ

18 เดิน&จักรยาน
ทางรอดระยะยาวจากปัญหาฝุ่น PM2.5



บทบรรณาธิการ

“สิทธิของการมีอากาศที่ดีหายใจ”

ขอหยิบยกประโยคสำคัญที่ได้สนทนาเรื่อง “ฝุ่นPM2.5” ของ ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ประธานที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย มาจั่วหัวบทบรรณาธิการฉบับนี้กันค่ะ เพราะได้ยินได้ฟังแล้วมันกระทบใจ พร้อมยกมือเห็นด้วยกับทัศนะของท่านอาจารย์

ในช่วงที่ประเทศไทยกำลังเผชิญวิกฤตหมันตภัยฝุ่น PM2.5 จนน่าวิตก ซึ่งมีสาเหตุจากสภาพความกดอากาศ ประกอบกับมลพิษในอากาศที่เพิ่มสูงมากขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของทุกคนในการหาทางรับมือกับปัญหาที่เกิดขึ้น ทั้งในระดับตนเอง ครอบครัว ชุมชน และสังคม

ปัญหาหนักหน่วงเช่นนี้เกิดขึ้นมาแล้วในเมืองใหญ่ทั่วโลก ซึ่งจะไม่ได้รับการแก้ไขเลยถ้าภาครัฐไม่มีความตระหนักรับมือทั้งในระยะสั้นระยะยาว เดินไปปัดไปวันนี้เราจึงไปสำรวจมาตรการแก้ปัญหาฝุ่น PM2.5 ของเมืองใหญ่ในหลายประเทศ รวมถึงสัมภาษณ์นักวิชาการและนักกิจกรรมผู้คร่ำหวอดในวงการศึกษาสิ่งแวดล้อม ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และ ดร.วิจารย์ สิมาฉายา ผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ทั้งสองท่านมีบทบาททำงานเชิงรุกกับภาคส่วนต่างๆ โดยเฉพาะการขับเคลื่อนในส่วนของภาคเอกชนที่ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหา

ในสถานการณ์เช่นนี้สถาบันการเดินและการจักรยานไทยมีจุดยืนสนับสนุนสิทธิของการมีอากาศที่ดีหายใจของประชาชนทุกคน ซึ่งการเดินและการใช้จักรยานสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาในระยะยาวได้ แม้เป็นงานใหญ่ที่ต้องช่วยกันผลักดัน แต่เราทุกคนช่วยได้ ร่วมมือกันให้เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพต่อไป



ร่วมสนับสนุนให้คนไทย เดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



I Bike | Walk Collections



สมาชิกชุมชนจักรยานมีกันรึยัง!!

เสื้อสุดคลาสสิก ใส่ได้ตลอดทุกกิจกรรมเดินปั่น
เสื้อปฐมกาล วันจักรยานโลก

ราคาพิเศษ ผ้าคอตตอน ราคา 100 บาท
ผ้ากีฬา ราคา 250 บาท

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

ว ส ส ร ส เดินไป ปั่นไป

ปฏิทินกิจกรรม

วารสารส่งเสริมการเดินทางจักรยานในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่
ปีที่ 6 ฉบับที่ 22

ม.ค.
63

- 19 มกราคม ท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน ปั่นเดินเพลินจิต คลองจิก ออยุธยา
- 25-26 มกราคม ประชุมเชิงปฏิบัติการเสริมกำลังใจ และรายงานความก้าวหน้า ทีมนักวิจัยและทีมปฏิบัติการ ศูนย์เรียนรู้ไฟ ฟ้า ประดิพัทธ์ กรุงเทพฯ
- 28 มกราคม ประชุมหารือการประชุมเดิน-จักรยาน ระดับภูมิภาคกับผู้บริหาร ทน.พิษณุโลก
- 31 มกราคม ร่วมประชุมกับมูลนิธิเอ็มบี สร้างเครือข่าย ชุมชนเพื่อความยั่งยืน

ก.พ.
63

- 7 กุมภาพันธ์ ร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการสรุปผลการ พัฒนาพื้นที่สุขภาวะ สสส. กรุงเทพฯ

มี.ค.
63

- 12 มีนาคม จักรยานไฟฟ้า ทางเลือกของคนชอบปั่น กทม.
- 22 มีนาคม ท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน
- 19-20 มีนาคม Bike and Walk Dialogue ประชุม เดิน-จักรยาน ระดับภูมิภาค ทน.พิษณุโลก จ.พิษณุโลก

- มีนาคม 2563 ติดตามพื้นที่น่าร่อง เดิน จักรยาน จังหวัดระนอง

ที่ปรึกษาวารสาร : มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย คณะผู้จัดทำ : คณะกรรมการกำกับทิศโครงการ ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชน เมือง ให้มีสุขภาวะ ที่ปรึกษาคณะกรรมการ กำกับทิศ : ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ คณะกรรมการกำกับทิศโครงการฯ : จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ / รศ.ดร.พนิต มุจินดา/ดร.ประพัทธ์พงษ์ อุบลากวีน ชุตินา /ดร.สุชแสง คุณนก/กิตติศักดิ์ อินททวีศิษฐ์ คณะทำงาน : อัจจิมา มีพริ้ง/สรวิชาติ โรจนกุล/วันทนีย์ บุรณัฎฐ์/นพนันท์ วิบูลย์กุล บรรณาธิการ : สรัญญา โภคาลัย บรรณาธิการต้นฉบับและพิสูจน์อักษร : มุษกร เสนากุล บรรณาธิการศิลปกรรม : ฉัตรทิพย์ ไช้จรัสศิริ เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต : สัญญา วงศา พิมพ์และแยกสี : ห้างหุ้นส่วนจำกัด พีเอ็นเอส ครีเอชั่น ดำเนินงานโดย : บริษัท กล้าก้าวอินส์ไปเรชั่น จำกัด e-mail : klakaoteam@gmail.com

เจ้าของ : สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
เลขที่ 15 อาคารจันทนาการ ชั้น 4 ซอยประดิพัทธ์ 17 แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2 618 4434, 0 2 618 5990 โทรสาร 0 2 618 4430
email : twci@ibikeiwalk.org www.ibikeiwalk.org facebook.com/ibikeiwalk

สนับสนุนโดย : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

Contents



วารสารแจกฟรี
วารสารส่งเสริมการเดินทาง
ใช้จักรยาน
ในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและ
เมืองน่าอยู่

- 4 **Velo Report**
 - จักรยานสู้ภัยฝุ่น
- 5 **งานวิจัยแปลงกาย...ใช้ได้จริง**
 - การออกแบบเส้นทางจักรยาน เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง
 - การพัฒนาทางจักรยานรูปแบบใหม่ ริมคลองเมืองตรัง
- 6 **สุขภาพสบายใจ**
 - 5 ท่าบริหารปอดให้แข็งแรงสู้ภัยฝุ่น
 - เมนูผักบำรุงปอด
 - ออกกำลังกายคาร์ดิโอง่ายๆ ในบ้าน
- 8 **ถอดน่องท่องเที่ยว**
 - ปั่นหนีฝุ่น ไปสูดอากาศดีที่บ้านม้าร้อง ประจวบฯ
- 10 **ถอดบทเรียน (วิจัย)**
 - ถอดรหัสเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง กรณีศึกษา 4 ชุมชนไทย
- 12 **ชุมชนคนเดิน-ปั่น**
 - ชุมชนหมู่บ้านร่วมทิพย์ จักรยานรักษะโลก เพื่อชุมชนยั่งยืน
- 16 **รายงานพิเศษ**
 - เมื่อโลกเผชิญหมันตภัยฝุ่น PM2.5 บทเรียนการรับมือจากนานาชาติ
- 18 **เดินปั่นบันดลใจ**
 - “เดินและใช้จักรยาน” ทางรอดระยะยาวจากปัญหา ฝุ่น PM2.5 ที่ชนะจากสองนักวิชาการและ นักเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมตัวจริง!
- 20 **I Bike I Walk News**
 - TMB Volunteer เสริมศักยภาพท่องเที่ยว ด้วยจักรยาน ปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์



จักรยานสู่ภัยฝุ่น

จากสถานการณ์ฝุ่น PM2.5 ที่ทวีความรุนแรงในเมืองใหญ่หลายแห่งทั่วโลก ทำให้รัฐบาลในแต่ละประเทศต่างออกมาตรการป้องกัน และควบคุมฝุ่นมลพิษ มีการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้การขนส่งสาธารณะ รวมถึงสนับสนุนการเดินทางด้วยจักรยานเพิ่มขึ้น



ปารีสกับมาตรการให้คนเดินทางด้วยจักรยาน

กรุงปารีส รัฐบาลมีมาตรการแบนรถยนต์เก่า สนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนและจักรยานกันมากขึ้น มาตรการเร่งด่วนคือรถที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วยเลขคู่สามารถวิ่งได้เฉพาะวันคู่ เลขคี่วิ่งได้เฉพาะวันคี่ และยังเปิดให้ใช้บริการขนส่งมวลชนฟรีในช่วงที่มลพิษเพิ่มสูงขึ้น มีการกำหนดพื้นที่ปลอดรถยนต์ เช่น บริเวณตามแนวแม่น้ำแซน รวมถึงวางแผนให้ย่านใจกลางเมืองเป็นเขตถนนคนเดิน ทุกมาตรการมุ่งส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางด้วยวิธีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น



เกาหลีใต้เพิ่มสถานีจักรยาน

รัฐบาลเกาหลีใต้ติดตั้งสถานีจักรยานเพิ่มเติม มีนโยบายสร้างพื้นที่สีเขียวและทางเดินเท้าแทนที่พื้นถนน เมื่อต้นปี 2560 ทางกรมเกาหลีใต้ใช้มาตรการฉุกเฉินแก้ปัญหาหมอกพิษในกรุงโซล ด้วยการจัดให้บริการขนส่งมวลชนฟรีในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล กระตุ้นให้คนหันมาใช้จักรยานเดินทางเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะ



จีนพยายามกลับสู่ Bicycle Kingdom

ส่วนประเทศจีนที่ครั้งหนึ่งเคยได้รับฉายาว่า “Kingdom of the Bicycle” ในอดีตเคยเป็นประเทศที่มีคนใช้จักรยานแพร่หลายมากที่สุดในโลก ได้พยายามหาวิธีให้จักรยานกลับมาเป็นพาหนะเดินทางหลักของประชากรอีกครั้ง เป็นอีกหนึ่งมาตรการสู่ภัยฝุ่น PM2.5 อย่างเป็นทางการในรูปธรรมในชีวิตประจำวัน

เมืองหางโจวที่ครั้งหนึ่งเคยได้ชื่อว่าอากาศดีน่ายุที่สุดในโลก เป็นอีกหนึ่งเมืองที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษในอากาศระดับทำลายล้าง ถือเป็นตัวอย่างเมืองต้นแบบที่ภาครัฐเอาใจจริงเอาใจในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษด้วยการใช้จักรยาน กว่า 10 ปีที่หน่วยงานรัฐบาลท้องถิ่นของเมืองหางโจวได้สร้างโครงสร้างพื้นฐานให้เมืองเป็นมิตรต่อการใช้จักรยาน มีทั้งการสร้างทางจักรยาน การทำสัญลักษณ์จราจรจักรยานทั่วเมือง มีระบบจักรยานสาธารณะให้บริการมากถึง 86,000 คัน และยังใช้เทคโนโลยีบัตรสมาร์ทการ์ดที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ทุกประเภท ตั้งแต่จักรยาน รถประจำทาง และเรือโดยสาร

ทั้งหมดนี้ทำให้มีการใช้จักรยานในเมืองหางโจวมากกว่า 760 ล้านครั้ง และได้สร้างแรงบันดาลใจผลักดันให้เมืองอื่นๆ อีกกว่า 400 เมืองในประเทศจีนนำต้นแบบเมืองจักรยานของเมืองหางโจวไปพัฒนาปรับใช้พัฒนาในเมืองของตนเอง

การออกแบบเส้นทางจักรยาน เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ร่วมกับสำนักวิจัยนวัตกรรมอัจฉริยะ (SCiRA) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ได้ศึกษาการเดินทางเชื่อมต่อด้วยจักรยานจากสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพื่อคัดเลือกสถานที่ที่มีความเหมาะสมที่สุดในการพัฒนาออกแบบเส้นทางจักรยานเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบเส้นทางจักรยานที่เหมาะสมกับบริบททางกายภาพและพื้นที่จุดจอดรถจักรยานที่เหมาะสมกับสภาพทางกายภาพของสถานี

ปัจจัยหลัก 6 ด้าน เกี่ยวกับการมีระบบ เส้นทางจักรยาน

- ความกว้างทางเท้า
- จำนวนประชากร
- สถาบันราชการ
- พื้นที่อยู่อาศัย
- แหล่งพาณิชยกรรมและการค้า
ในระยะรัศมี 1 กิโลเมตร
และ 2.50 กิโลเมตร



สถานี
กระถวง
สาธารณะสุข

- สถานีกระถวงสาธารณะสุขมีความเหมาะสมที่สุดในการออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง

งานวิจัยได้เสนอแนะ
และวิเคราะห์รูปแบบ
ทางจักรยานแบบแบ่งพื้นที่
จำนวน 3 รูปแบบ คือ

- ซิดริมที่จอดรถด้านซ้าย
- ซิดริมที่จอดรถด้านขวา
- การใช้จักรยานร่วมกับรถยนต์บนพื้นที่ถนน

ที่จอดรถจักรยาน พื้นที่หลังอาคารทางเข้า-ออก C มีพื้นที่เชิงกายภาพที่เหมาะสมสามารถรองรับการจอดจักรยานได้จำนวน 123 คัน

อมร บุญต่อ และประพัทธ์พงษ์ อุปลา.(2562). การออกแบบเส้นทางจักรยานเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง [บทคัดย่อ]. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7 : Think Globally, Bike – Walk Locally. สถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย, 61.



การพัฒนาทางจักรยานรูปแบบใหม่ ริมคลองเมืองตรัง

นักวิชาการจากสำนักวิชาสถาปัตยกรรมศาสตร์และการออกแบบมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ ได้วิเคราะห์เส้นทางจักรยานในปัจจุบันของเทศบาลนครตรัง ทั้งด้านลักษณะทางกายภาพ รูปแบบการใช้งาน และปัญหาที่พบจากการใช้งาน ตลอดจนนำเสนอลักษณะทางกายภาพที่มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่พบว่าทางจักรยานในเทศบาลนครตรังได้จัดทำขึ้นในปี 2558 บนไหล่ทางถนนสายหลัก 1 ฝั่ง มีการจอดรถโดยตลอดเส้นทาง ผู้ใช้จักรยานต้องให้ทางร่วมช่องทางกับยานพาหนะอื่นๆ ทำให้เกิดความเสียหายและอาจส่งผลต่อการเลือกใช้จักรยานในการเดินทางน้อยลงได้

จากการศึกษาพบว่าพื้นที่ทางเดินริมคลองห้วยยางมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นทางจักรยานในการเดินทางเพื่อประโยชน์ใช้สอยได้เนื่องจากเส้นทางคลองห้วยยางสามารถเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่างๆ ได้ดี มีการใช้จักรยานในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ ทางเดินริมคลองมีโครงสร้างที่สามารถนำมาปรับปรุงให้เป็นทางจักรยานได้ จึงเสนอให้เกิดเส้นทางจักรยานสายใหม่คือ เส้นทางจักรยานเลียบบคลองห้วยยาง (คลองปอน) ซึ่งกำหนดจุดจอดจักรยานไว้ 10 จุด ซึ่งในระยะ 300 เมตรรอบจุดจอดจักรยานสามารถเดินทางได้ครอบคลุมพื้นที่กิจกรรมการทำงาน สถานที่ราชการ และโรงเรียนส่วนใหญ่ได้ โดยเส้นทางจักรยานริมคลองนี้จะไม่เกิดปัญหาการจอดรถกีดขวางเส้นทาง และสามารถ
ใช้พื้นที่สะพานเป็นจุดจอดจักรยานได้อีกด้วย

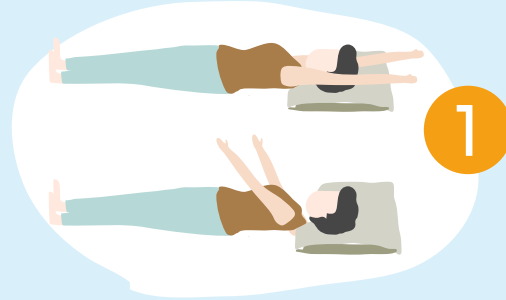
สรศักดิ์ ชิตชลธาร.(2562). แนวทางการพัฒนาเส้นทางจักรยานรูปแบบใหม่ในเทศบาลนครตรัง [บทคัดย่อ]. การประชุมวิชาการการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7 : Think Globally, Bike – Walk Locally. สถาบันการเดินทางและการจักรยานไทย, 118.



5 ท่าบริหารปอดให้แข็งแรงสูดหายใจ

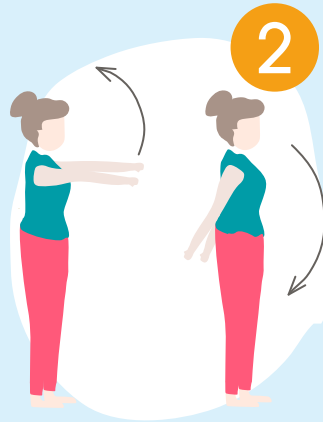
ท่าที่ 1 ท่าบริหารปอดยามเช้า

- นอนหงายยกแขนขึ้นทั้ง 2 ข้าง พร้อมกับหายใจเข้าลึกๆ ทางจมูก
- เอาแขนทั้ง 2 ข้างลง พร้อมกับเป่าลมหายใจออกทางปากช้าๆ
- ทำซ้ำ 4-5 ครั้ง ทุกเช้าเมื่อตื่นนอน



ท่าที่ 2 ท่าแกว่งแขนขึ้นลง

- ยืนกางขาเล็กน้อย ยกแขนทั้งสองขึ้นเหนือศีรษะพร้อมหายใจเข้า
- แกว่งแขนทั้งสองไปข้างหลังพร้อมหายใจออก
- ทำประมาณ 5-10 ครั้ง



ท่าที่ 3 ท่าไขว้แขนเข้า กางแขนออก

- ยืนกางขาเล็กน้อย ไขว้แขนทั้งสองมาข้างหน้าคว่ำมือพร้อมกับหายใจออก
- กางแขนเฉียงออก หนึ่งมือขึ้น พร้อมหายใจเข้า
- ทำประมาณ 5-10 ครั้ง



ท่าที่ 4 ท่าซีโครงเอียงลงด้านข้าง

- ยืนกางขาเล็กน้อย มือซ้ายแตะซีโครงด้านข้างไว้
- มือขวายกขึ้นเหนือศีรษะ หายใจเข้าให้ลึก
- หายใจออก ดันซีโครงด้วยมือซ้าย และเอียงตัวไปข้างซ้าย
- กลับเข้าท่าตรง พร้อมหายใจเข้า
- ทำซ้ำๆ ประมาณ 3 - 6 ครั้ง
- เปลี่ยนข้าง ใช้มือขวาแตะซีโครง และเอียงตัวไปข้างขวา ทำซ้ำประมาณ 3 - 6 ครั้ง



ท่าที่ 5 หมุนตัวซ้าย-ขวา

- ยืนกางขาเล็กน้อย เอามือเท้าเอว หายใจเข้าให้ลึก
- หมุนตัวไปทางซ้ายพร้อมหายใจออก
- กลับเข้าสู่ท่าตรง พร้อมหายใจเข้า
- หมุนตัวไปทางขวา พร้อมหายใจออก
- กลับเข้าสู่ท่าตรง พร้อมหายใจเข้า
- ทำประมาณ 3 - 6 รอบ

บรีออคโคลี่ผักโขมอบชีส

ส่วนผสม

1. บรีออคโคลี่หั่นพอคำต้มสุก 100 กรัม
2. ผักโขม 150 กรัม
3. เนยสด 1 ช้อนโต๊ะ
4. หอมใหญ่สับละเอียด 1 ช้อนโต๊ะ
5. แป้งสาลี 1 ช้อนโต๊ะ
6. นมสด 200 มิลลิลิตร
7. น้ำตาลทราย 1/2 ช้อนชา
8. เกลือ 1/4 ช้อนชา
9. พริกไทย 1/4 ช้อนชา
10. พาเมซานชีส 1 ช้อนโต๊ะ
11. พาเมซานชีส สำหรับโรยหน้าก่อนอบ 1 ช้อนโต๊ะ
12. มอสซาเรลล่าชีสขูด 1/4 ถ้วย



บรีออคโคลี่ ผักที่มีวิตามินซีสูง อุดมไปด้วยวิตามินบี 5 ทำหน้าที่ปกป้องปอดจากสารอนุมูลอิสระที่ทำให้ปอดเสียหาย จึงมีส่วนช่วยให้ปอดแข็งแรงมากขึ้น

ผักโขม อุดมด้วยสารอาหารนาานาชนิด มีโพแทสเซียมและแมกนีเซียมสูง ซึ่งมีส่วนช่วยให้ปอดมีสุขภาพดี

วิธีทำ

1. ใส่เนยสดในกระทะไฟร้อนปานกลาง นำหอมลงผัดพอเหลือง นำแป้งสาลีลงผัด ใส่เนยสด ปรงรสด้วย เกลือ น้ำตาล พริกไทย เคี่ยวจนเดือดขึ้น ใส่พาเมซานชีส แล้วนำบรีออคโคลี่และผักโขมลงไปผัดคลุก
2. ปาดเนยบางๆ ลงบนภาชนะที่จะนำเข้าเตาอบ
3. นำบรีออคโคลี่และผักโขมที่ผัดใส่ลงภาชนะที่จะนำเข้าเตาอบ
4. โรยหน้าก่อนอบด้วยพาเมซานชีส และมอสซาเรลล่าชีส
5. นำไปอบในเตาที่อุณหภูมิสูงสุด ใช้ไฟบนอบจนชีสละลายเยิ้ม มีรอยเหลืองไหม้พอสวยงาม จัดเสิร์ฟ

ออกกำลังกายคาร์ดิโอง่ายๆ ในบ้าน

ไม่มีเวลาออกไปวิ่งออกกำลังกายในสวนเหมือนเคย และยังเป็นช่วงที่ฝุ่น PM2.5 กำลังปกคลุม การไปออกกำลังกายหนักๆ นอกบ้านอาจไม่เหมาะนัก อย่างไรก็ตามเราไม่ควรละเว้นการออกกำลังกาย โดยสามารถออกกำลังกายแบบคาร์ดิโอง่ายๆ ในบ้านได้ทุกวัน

วิ่งเหยาะๆ บนลู่วิ่ง
สร้างแรงบันดาลใจ
ด้วยการวิ่งให้จบ
เพลงโปรดในเพลย์
ลิสต์สัก 5-6 เพลง



แอโรบิก เลือกคลิป
ในยูทูปที่สนุกๆ
เต้นตามเพียงวันละ
15-20 นาที



เดินขึ้นลงบันได 3-4 รอบ
เดินขึ้นลงจนรู้สึกหายใจ
แรงขึ้น และเหนื่อยหอบ



กระโดดเชือก
กระโดดไปเรื่อยๆ
15-20 นาที



การออกกำลังกายแบบนี้ช่วยเพิ่มอัตราการเต้นของหัวใจ ทำให้ปอดมีพลังแข็งแรงมากขึ้น และระบบภูมิคุ้มกันดีไม่เป็นหวัดง่ายๆ ด้วย

ปั่นหนีฝุ่น... ไปสู่อากาศดี ที่บ้านม้าร้อง ประจวบฯ

วันหยุดนี้ใครยังไม่มีแผนหนีเที่ยว เราจะชวนคุณหนีฝุ่น และความวุ่นวายไปปั่นจักรยานเที่ยวชมธรรมชาติ สู่อากาศบริสุทธิ์ให้เต็มปอด เต็มพลังชีวิตกันที่ชุมชนท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์บ้านม้าร้อง อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ที่นี่มีกิจกรรมการท่องเที่ยว หลากหลายให้เลือก โดยมีไฮไลต์อยู่ที่การปั่นจักรยาน เที่ยวชมวิถีวัฒนธรรมชุมชน ปั่นในเส้นทางท่องเที่ยว โดยรอบชุมชนที่มีวิวทิวทัศน์สวยงาม ทั้งภูเขา น้ำตก ถ้ำ ชายหาด ป่าชายเลน และสถานที่ทางประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจ



ปั่นเที่ยวชมวิถีชุมชน

กิจกรรมปั่นจักรยานชมวิถีชีวิตของคนในชุมชน มีทั้งการเรียนรู้วิถีการทำมะพร้าวที่เป็นอาชีพของคนในชุมชนมาช้านาน ตั้งแต่การสอย การใช้ประโยชน์จากผลมะพร้าว การแปรรูปมะพร้าว ชมการแสดงกลองยาวที่สืบสานจากรุ่นสู่รุ่น ไปดูศูนย์การเรียนรู้เลี้ยงผึ้งโพรงที่หาชมได้ยาก การแปรรูปอาหารจากน้ำผึ้ง การทำไข่เค็มใบเตย ชมธนาคารต้นไม้ ทำกิจกรรมในป่าชุมชน และชิมอาหารพื้นถิ่นที่มีอัตลักษณ์



ชุมชนท่องเที่ยวที่น่าปั่น

- 📍 มีการให้บริการจักรยานเพื่อการท่องเที่ยว มีจุดให้บริการจักรยานให้เช่า
- 📍 มีป้ายแสดงเส้นทางท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน ป้ายจักรยาน ป้ายบอกทางเป็นระยะ และป้ายกำหนดความเร็ว
- 📍 มีสภาพแวดล้อมโครงสร้างพื้นฐานถนนหนทางที่เอื้อให้เที่ยวด้วยจักรยาน
- 📍 มีบริการโถงพักผ่อน โดยผู้นำชุมชน อสม. และมัคคุเทศก์น้อยคอยให้บริการ



ปั่นตามตำนานเขาม้าร้อง

ที่พลาดไม่ได้คือ การปั่นจักรยานท่องเที่ยวตามไปดูตำนานเขาม้าร้อง มีเรื่องเล่ากันว่าในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว เจ้าพระยาบดินทร์เดชา (สิงห์ สิงหเสนี) ได้ออกปราบพวกโจรตามหัวเมืองต่างๆ ในระหว่างปี พ.ศ.2385- 2387 เจ้าพระยาบดินทร์เดชา ได้นำทัพมาพักที่หนองหัดไทย วัดเขาถ้ำม้าร้อง ปรากฏว่าม้าของท่านได้หายไป แม้จะส่งทหารออกไปค้นหาอย่างไรก็ไม่พบ ได้ยินแต่เสียงม้าร้องเท่านั้น ภูเขาถ้ำม้าจึงได้ถูกขนานนามว่า เขาม้าร้อง

ปัจจุบันวัดเขาถ้ำม้าร้องเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ภายในวัดมีถ้ำที่มีหินย้อยรูปร่างลักษณะคล้ายหัวม้าอยู่ มีบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์ซึ่งเป็นบ่อน้ำที่นำไปใช้ในงานพระราชพิธีสำคัญต่างๆ และน้ำในบ่อน้ำศักดิ์สิทธิ์แห่งนี้ไม่มีวันแห้ง

ปั่นเที่ยวได้ตลอดปี

ชุมชนแห่งนี้สามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี มีภูเขา น้ำตก ทะเล บรรยากาศเขียวชอุ่มตลอดปี สามารถจัดทริปปั่นไปเที่ยวชุมชนใกล้เคียง ปั่นไปเที่ยวชุมชนเล็กๆ ใกล้ป่าชายเลนบ้านฝายท่า ปั่นสบายๆ เลียบชายหาด ไปดำน้ำ ไปเที่ยวถ้ำ เที่ยว น้ำตก และไปพายเรือคายัคชมป่าชายเลนที่คลองปากปัด ตามสโลแกนท่องเที่ยวของท้องถิ่นที่ว่า “เข้าดูพระอาทิตย์ขึ้นที่ทางสาย บ่ายมาเข้าถ้ำ ตกค่ำไปพายเรือที่คลองปากปัด ดูหิ่งห้อย”

นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ชุมชนจะมีประเพณี 12 ท่า 13 กิน ในวันที่ 12 เมษายน จะมีการรวมตัวคนในหมู่บ้านมาร่วมทำอาหารพื้นบ้านนานาชนิด เช่น ทำขนมจีน หรือการกวนแป้งทำกะละแมสูตรโบราณให้ลูกหลานได้เรียนรู้ ส่วนในวันที่ 13 เมษายน รดน้ำดำหัวผู้ใหญ่ ในรูปแบบโบราณที่ทำกันเป็นประจำทุกปี

สนใจรายละเอียดการท่องเที่ยว:

คุณมาณฑิลา ทองมา โทร. 08 7040 3196 manopthongnabp@gmail.com

พักบ้านโฮมสเตย์

นักท่องเที่ยวสามารถพักในบ้านพักโฮมสเตย์ของชาวบ้านที่เรียบง่ายดูแลเหมือนญาติมาเยี่ยม โดยมีโฮมสเตย์ที่ผ่านการรับรองมาตรฐานโฮมสเตย์ไทยไว้ต้อนรับอย่างอบอุ่นเป็นกันเอง



ถอดรหัสเส้นทางอย่างกระฉับกระเฉง กรณีศึกษา 4 ชุมชนไทย

การมีกิจกรรมทางกายที่เพียงพอด้วย “การเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง” เป็นอีกหนทางหนึ่งในการลดปัจจัยเสี่ยงในการเจ็บป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อต่างๆ รวมถึงช่วยให้สุขภาพจิตและคุณภาพชีวิตดีขึ้น



ในประเทศไทย

ผู้ใหญ่ (อายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป)
ร้อยละ 29 และวัยรุ่น
(อายุ 6-17 ปี) ร้อยละ 73
มีกิจกรรมทางกายไม่เพียงพอ
และคนไทย (อายุตั้งแต่ 6 ปีขึ้นไป)
มีพฤติกรรมเนือยนิ่ง
(ไม่รวมการนอนหลับ)
มากกว่า 14 ชั่วโมงต่อวัน

ทำไม
ต้องเดิน
ทางอย่าง
กระฉับกระเฉง

ในสถานการณ์เช่นนี้สถาบันการเดินและการจักรยานไทย จึงได้สนับสนุนการศึกษาเรื่อง “การวิเคราะห์การส่งเสริมการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง: กรณีศึกษา 4 ชุมชนในประเทศไทย” จัดทำการวิจัยโดยมูลนิธิเพื่อการพัฒนา นโยบายสุขภาพระหว่างประเทศ เพื่อศึกษานโยบายดำเนินการส่งเสริมการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉงในพื้นที่ชุมชน 4 ชุมชนในประเทศไทย ด้วยมุ่งหวังให้ผลการศึกษาช่วยให้การพัฒนาการส่งเสริมการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉงของประเทศไทยประสบความสำเร็จอย่างยั่งยืนต่อไป

การเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง (Active Transport, Active Mobility, Active Travel To and From Places) หมายถึงการเดินและการปั่นจักรยานเพื่อการเดินทาง และการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ ถือว่าเป็นกิจกรรมทางกายรูปแบบหนึ่ง ที่ทุกคนสามารถมีได้อย่างสม่ำเสมอ เนื่องจากผนวกไปกับชีวิตประจำวันได้ทุกวัน ใช้เวลา ความมุ่งมั่น และค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการเล่นกีฬาหรือออกกำลังกายอื่นๆ การเดินทางอย่างกระฉับกระเฉงจึงเข้าถึงประชาชนส่วนใหญ่ได้มากกว่าการเล่นกีฬาหรือออกกำลังกายแบบเดิมที่เคยส่งเสริม โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ที่มีการออกกำลังกายต่ำ ผู้ที่น้ำหนักเกิน มีภาวะอ้วน รวมถึงผู้สูงอายุ ซึ่งสามารถเริ่มการมีกิจกรรมทางกายระดับปานกลางตามข้อแนะนำขององค์การอนามัยโลกได้ด้วยการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉงในชีวิตประจำวันได้เลย

ถอดบทเรียน 4 ชุมชน

การศึกษาเน้นการถอดบทเรียนของ 4 ชุมชน จาก 10 ชุมชนที่เข้าร่วมโครงการ ส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวันกับมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทยมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2560 ได้แก่


- ชุมชนในเขตเทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จ.กาฬสินธุ์
- ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลห้วยหวด อ.เวียงคำ จ.พะเยา
- ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า อ.บางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา
- ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลนาทวี จ.สงขลา

ศึกษา ปัจจัย สำคัญ

โดยมีการศึกษามิติต่างๆ ที่เป็นปัจจัยให้คนในชุมชนมีการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง

- **ปัจจัยพื้นฐานของพื้นที่**
ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ วัฒนธรรม ลักษณะพื้นฐานประชากร
- **นโยบายและยุทธศาสตร์**
ในการส่งเสริมการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง
- **การดำเนินโครงการ**
โครงการส่งเสริมการเดินและปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน
- **สภาพแวดล้อมทางกายภาพ**
ลักษณะและรูปแบบของพื้นที่สาธารณะและการออกแบบเมือง ระบบคมนาคม ในการเดิน ปั่นจักรยาน และใช้บริการขนส่งสาธารณะ ทั้งปริมาณและคุณภาพ การเข้าถึงด้านระยะทางและราคา
- **สภาพแวดล้อมทางสังคม**
กิจกรรมรณรงค์ การรวมกลุ่ม และสร้างเครือข่ายของประชาชน
- **ทัศนคติและพฤติกรรม**
ทัศนคติต่อการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง การเดินทางอย่างกระฉับกระเฉง ระดับกิจกรรมทางกายเพียงพอหรือไม่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเดินทาง

แนวทาง พัฒนา ในอนาคต

โดยการศึกษาจะผ่านกระบวนการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการในพื้นที่ การสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมในพื้นที่ การสอบถามประชาชนในพื้นที่ด้วยแบบสอบถาม เพื่อให้เห็นที่มา กระบวนการ ผลลัพธ์ การดำเนินการ และข้อท้าทายของการส่งเสริมการเดินทางอย่างกระฉับกระเฉงอย่างรอบด้าน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา งานด้านนี้ต่อไปในอนาคต 

ดำเนินงานโดย มูลนิธิเพื่อการพัฒนาคุณภาพระหว่างประเทศ
รายชื่อผู้รับผิดชอบดำเนินงาน **นักวิจัย** นพ.ฐิติกร โตโพธิ์ไทย **นักวิจัยร่วม** พญ.ชมพูนุท โตโพธิ์ไทย
ที่ปรึกษาโครงการวิจัย ดร.นพ.ระพีพงศ์ สุพรรณไชยมาตย์, นางสาวอรณา จันทราศิริ, ดร.ภญ.ฐิติพร สุขแก้ว,
ผศ.ดร.ทพ.วีระศักดิ์ พุทธาศรี, ดร.นพ.วิโรจน์ ตั้งเจริญเสถียร **ผู้ช่วยนักวิจัย** นางสาวรัชพร คงประเสริฐ





ชุมชนหมู่บ้านร่มทิพย์ จักรยานรักสุขภาพเพื่อชุมชนยั่งยืน



ชุมชนหมู่บ้านร่มทิพย์



ตั้งอยู่บนถนนหทัยราษฎร์
33 เขตคลองสามวา
กรุงเทพมหานคร



มีเนื้อที่ประมาณ 20 ไร่
เป็นชุมชนบ้านจัดสรร 2 โครงการ
จำนวน 850 หลังคาเรือน



มีประชากร 2,602 คน



เป็นชาย 1,180 คน



หญิง 1,422 คน

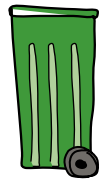
ชุมชนจักรยานเพื่อสุขภาพะร่มทิพย์ เขตคลองสามวา กรุงเทพฯ
ชุมชนจักรยานรักสุขภาพที่ส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อพัฒนาสิ่งแวดล้อม
ภายในชุมชน และยังประสบความสำเร็จในการกระตุ้นให้คนในชุมชน
ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนได้อีกด้วย

ชุมชนหมู่บ้านร่มทิพย์เป็นชุมชนชานเมืองพื้นที่ข้างเคียงยังเป็นพื้นที่เกษตรกรรม
ชาวชุมชนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นพาหนะเดินทางสัญจร
ไปมาทั้งภายในและภายนอกชุมชน จากเดิมที่คนในชุมชนเคยใช้จักรยานกัน
เป็นประจำ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตด้านการเดินทางส่งผลต่อสภาพแวดล้อม
ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และครวเรือนมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น
แกนนำชุมชนตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจึงมีแนวคิดส่งเสริมให้ชาวชุมชน
หมู่บ้านร่มทิพย์ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในระยะสั้นๆ ไม่เกิน 3-5 กิโลเมตร
เพื่อใช้เดินทางไปประกอบอาชีพ หรือทำธุระใกล้ชุมชน เพื่อลดค่าใช้จ่าย
ในครวเรือน รวมทั้งเพื่อส่งเสริมสุขภาพเป็นการออกกำลังกายในชีวิตประจำวัน
ทำให้ชาวบ้านมีสุขภาพที่ดีขึ้น

สร้างความมั่นใจเรื่องความปลอดภัย

ประชาชนในหมู่บ้านร่มทิพย์มีประมาณ 2,602 คน สมัยก่อนมีสมาชิกของชุมชนที่ยังใช้จักรยานอยู่บ้าง แต่เป็นจำนวนน้อย เนื่องจากคนส่วนใหญ่ไม่มีความมั่นใจในความปลอดภัย ในการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ และไม่มั่นใจเรื่องความปลอดภัยของการจอดจักรยาน เนื่องจากไม่มีที่จอดจักรยานที่เพียงพอ

เมื่อเริ่มส่งเสริมให้ใช้จักรยาน แกนนำชุมชนจึงผลักดันสร้างจุดจอดจักรยานให้เพียงพอ โดยเฉพาะบริเวณถนนใหญ่ปากทางเข้าหมู่บ้านที่ชาวบ้านสามารถนำจักรยานมาจอดไว้เพื่อเดินทางเชื่อมต่อรถโดยสารชนิดอื่นๆ เข้าสู่เมือง โดยจัดให้มีที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ชาวชุมชนที่ยังไม่ค่อยมั่นใจในการใช้จักรยานเริ่มหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันประมาณ 400-500 คนในแต่ละวัน



สร้างจิตสำนึกรักษาสิ่งแวดล้อม

ชุมชนมีการใช้จักรยานเป็นเครื่องมือสร้างจิตสำนึกเรื่องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม มีกิจกรรมด้านจักรยานเพื่อสร้างสายสัมพันธ์ที่ดีระหว่างคนในชุมชนนำไปสู่ความร่วมมือร่วมใจในการดูแลสภาพแวดล้อมของชุมชนให้เป็นพื้นที่และชุมชนสุขภาวะที่ยั่งยืน กิจกรรมที่ทำให้ล้วนตอกย้ำให้ทุกคนภาคภูมิใจว่าการใช้จักรยานช่วยลดมลพิษในอากาศและช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมได้ โดยแกนนำชุมชนประสบความสำเร็จในการส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อม ร่วมกันดูแลความสะอาดของชุมชน

ทุกวันอาทิตย์สิ้นเดือนชุมชนร่มทิพย์จัดกิจกรรม “อาสาสมัครปั่นไปเก็บไป” ซึ่งกลุ่มอาสาสมัครจะร่วมกันปั่นจักรยานออกไปเก็บขยะ กิจกรรมนี้เป็นที่ชื่นชอบของเด็กและเยาวชนในชุมชนที่ออกมาช่วยขนอย่างสนุกสนาน ได้ออกปั่นเที่ยวเล่นกับเพื่อนๆ ในวันหยุด ได้ช่วยเก็บขยะภายในชุมชน และเมื่อจบกิจกรรมในแต่ละครั้งอาสาสมัครจะนำขยะที่เก็บได้มาซึ่งขาย นำเงินเข้าสมทบกองกลางของกลุ่มอาสาสมัครเพื่อนำไปทำกิจกรรมต่างๆ ในชุมชนต่อไป ทำให้ชุมชนสามารถพึ่งพาตัวเองได้ด้านงบประมาณในการจัดกิจกรรม เด็กๆ ได้เรียนรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมและการจัดการสิ่งแวดล้อมด้วยตัวเอง ถือเป็นวิชาทักษะชีวิตที่ไม่มีสอนในห้องเรียน แต่เกิดการเรียนรู้จริงภายในชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่

จักรยานเฝ้าระวังดูแลชุมชน

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมตรวจตราและเฝ้าระวังชุมชน โดยกลุ่มอาสาสมัครกรุงเทพมหานครเฝ้าระวังภัยและยาเสพติดของชุมชนจะใช้จักรยานปั่นออกตรวจตราความปลอดภัยภายในชุมชน จากเดิมที่ส่วนใหญ่ใช้จักรยานยนต์ในการออกตรวจ กลุ่มอาสาสมัครเริ่มเปลี่ยนหันมาใช้จักรยาน ซึ่งมีข้อดีสามารถเข้าถึงซอกมุมต่างๆ ของชุมชนได้ง่ายและเงียบ ไม่สร้างมลภาวะในอากาศเพิ่มให้กับชุมชน ซึ่งผลงานที่เข้าตาและสร้างสรรค์นี้ทำให้ชุมชนหมู่บ้านร่วมทิพย์ได้รับรางวัลชนะเลิศระดับประเทศ ในสาขางานส่งเสริมและป้องกันในชุมชน



“ การดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชนที่สร้างแนวร่วมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยเริ่มจากการสร้างสภาพแวดล้อมให้อื้อต่อการใช้จักรยาน เมื่อสภาพแวดล้อมอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอและปลอดภัยแล้ว ปัจจัยสำคัญที่ชี้ขาดการใช้จักรยานในชุมชนคือ

การประหยัดรายจ่ายที่เกิดขึ้นภายในครัวเรือน คนที่ใช้จักรยานได้ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการเปลี่ยนวิถีมาใช้จักรยาน ”

คุณดวงฤดี พันสมตน
ประธานชุมชนหมู่บ้านร่วมทิพย์



อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ปลอดภัย ประหยัดรายจ่าย

โครงสร้างพื้นฐานพร้อม

“ เริ่มแรก เราทำแบบสำรวจว่าชาวบ้านส่วนใหญ่ใช้จักรยานจำนวนเท่าไร แบ่งตามอายุ ตามเพศ ตามครัวเรือน ได้ข้อสรุปก็มาคิดเป็นค่าเปอร์เซ็นต์ วิเคราะห์หาวิธีการทำงานที่จะสนับสนุนและส่งเสริมให้เอื้อต่อการใช้จักรยาน เริ่มจากเราทำที่ล็อกล้อจักรยานเป็นที่จอดให้กับชาวบ้านหน้าหมู่บ้านตรงปากทาง เพราะเราพบว่าที่เขามาใช้จักรยานเขาคำนึงเรื่องความปลอดภัยของจักรยาน เนื่องจากจอดอย่างไม่เพียงพอ และไม่มีที่กันแดดกันฝนได้ พอมีที่จอดตอนนี้จักรยานไม่หายแล้ว คนก็ใช้เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

คนวัยทำงาน วัยเรียนจะเอาจักรยานมาจอดที่ถนนใหญ่ปากซอย เด็กนักเรียนก็จะมีรถบัสโรงเรียนมารับที่ปากซอย ตอนเย็นรถบัสมาส่งก็ใช้จักรยานเข้าบ้าน บางคนก็มารอขึ้นรถจักรยาน หรือขึ้นรถประจำทางไปทำงาน คนใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่จอดเราทำไว้จอดได้ประมาณ 200 คันจะจอดเต็มทุกวัน แล้วมีคนที่ใช้แบบไม่ได้มาจอดอีก ใช้สัญจรไปมาซื้อออกไปทำธุระไปตลาด ไปซื้อของ รวมแล้วคนใช้จักรยานเป็นประจำน่าจะประมาณ 400-500 คนได้ ”

ปลูกจิตสำนึกและสร้างความร่วมมือ

“ เรายังทำกิจกรรมที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ทำโครงการปั่นไปเก็บไปทุกวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนก็จะเสี่ยงตามสายเชิญชวนชาวบ้านมาร่วมกิจกรรมรณรงค์ ออกมาปั่นด้วยกัน ปั่นไปเจอเศษขยะที่ไหนก็เก็บมารวมไว้ที่สำนักงานของหมู่บ้าน มาซึ่งรวมกัน ใครได้มากก็เอาของรางวัลไป คนทุกเพศทุกวัยมาร่วม พ่อแม่ลูก ผู้สูงอายุด้วย เด็กๆ มาร่วมกันหมด โครงการนี้ทำให้ที่จากเดิมเขาไม่ใช้จักรยานเลย เขาก็หันมาใช้จักรยาน จากเดิมที่คนในชุมชนทั้งขยะไม่เป็นที่เป็นทาง พอเขา



ปัจจัยความสำเร็จ... สู่ชุมชนจักรยาน



ปลอดภัยและมั่นคง

ที่จอดจักรยานเพียงพอและปลอดภัย
ถนนหนทางที่การสัญจรปลอดภัย
มีจิตสำนึกการใช้ถนนร่วมกันอย่างระมัดระวัง
มีสัญลักษณ์การใช้จักรยานบนท้องถนน

ปลูกจิตสำนึกสร้างการมีส่วนร่วม

ปลูกจิตสำนึกอนุรักษ์สภาพแวดล้อมด้วยจักรยาน
ทำให้การใช้จักรยานมีส่วนร่วมดูแลชุมชนทุกด้าน

ได้ประโยชน์จริงในชีวิตประจำวัน

ได้ออกกำลังกายสุขภาพดีขึ้น
ประหยัดรายจ่ายด้านการเดินทาง

เห็นเด็กๆ มาเก็บขยะ เขาก็เริ่มทิ้งขยะเป็นที่ เป็นทาง ชุมชนก็สะอาดขึ้น กิจกรรมปั่นไปเก็บไปทำมาหลายปีแล้ว แล้วก็มาทำเป็นจริงเป็นจังตอนที่มาร่วมโครงการชุมชนจักรยานสุขภาพดีของ สสส. เมื่อประมาณ 2 ปีที่แล้ว พอเสร็จโครงการเราทำแบบสำรวจอีกครึ่งประชาชนก็ใช้จักรยานมากขึ้น”

เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

“พฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป แต่ก่อนคนสูงอายุไม่กล้าใช้จักรยาน กลัวอันตราย แต่ตอนนี้เราทำกิจกรรมเกี่ยวกับจักรยานต่างๆ ทำให้ทุกคนรู้ว่าต้องปั่นชิดขอบทางซ้าย ขอบทางซ้ายเหมือนเป็นเส้นทางจักรยานในชุมชนของเรา ทุกคนก็จะปั่นไปในทิศทางเดียวกันทำให้ปลอดภัยขึ้น คนที่ปั่นในชีวิตประจำวันส่วนมากจะปั่นจากบ้านไปตลาด ไปที่ทำงาน ไปไปรษณีย์ ไปซื้อของบักซี โลตัส เซเว่น ระยะประมาณ 3-5 กิโลเมตร เรื่องสุขภาพคนหันมาใช้จักรยานเพื่อสุขภาพมากขึ้น คนมีปัญหาเรื่องข้อเข่าเขาใช้เพื่อเน้นออกกำลังกาย ผู้สูงอายุใช้ก็สุขภาพดีขึ้น สภาพแวดล้อมก็ดีขึ้นแทนที่จะใช้มอเตอร์ไซค์ก็ใช้จักรยาน ช่วยลดทั้งเสียงและควันลงไปได้มากเลย”

ท้องถนนปลอดภัย

“เรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน พอคนขับรถเขาเห็นคนใช้จักรยานมากขึ้นเขาก็จะระวังและชะลอรถขึ้น ความปลอดภัยในการใช้ถนนร่วมยานพาหนะอื่นๆ ตามถนนในซอยดีขึ้น คนที่ขับรถเขาก็จะรู้ว่าเส้นทางนี้ใช้จักรยานใช้เยอะ แล้วเราจะมีป้ายสัญลักษณ์เขตชุมชนลดความเร็ว ป้ายกำลังลดความเร็ว ป้ายการใช้ถนนร่วมกันของจักรยาน”

บริการสังคมด้วยจักรยาน

“กิจกรรมอื่นๆ เรามีสายตรวจสิ่งแวดล้อม กลุ่ม อส.กทม. (อาสาสมัครกรุงเทพมหานครเฝ้าระวังภัยและยาเสพติด) ของชุมชนเขาก็จะขี่จักรยานตรวจดูผักตบชวา ขยะมูลฝอย มีใครเอาขยะขึ้นใหญ่มาทิ้งทำอย่างไร ผ่าท่อระบายน้ำยังอยู่ในสภาพดีไหม มีชำรุดไหม ดูแลเรื่องลูกน้ำยุ่งลาย อาสาสมัครกลุ่มนี้เขาจะขี่จักรยานคอยดูแลสอดส่องภายในชุมชน แต่ก่อนใช้มอเตอร์ไซค์กับเดิน เดียวนี้เปลี่ยนมาใช้จักรยานกันเป็นส่วนใหญ่”

ปัจจัยความสำเร็จ

“การส่งเสริมต่อเนื่อง มีกิจกรรมร่วมกันตลอด ผู้สูงอายุในวันสงกรานต์เราก็ให้จักรยานเป็นของขวัญ 2 คัน อย่างวันเด็กปีนี้ก็แจกอีก 6 คัน ชุมชนอยากจัดกิจกรรมอะไรที่ส่งเสริมจักรยานในชุมชนไปเรื่อยๆ เช่น กิจกรรมแรลลี่จักรยานก็ดีนะ ได้รวมตัวกันทำกิจกรรม เพราะทุกวันนี้มีคนขี่ไปปั่นเที่ยวข้างนอกเยอะ

เรื่องเศรษฐกิจน่าจะมีผลมากเหมือนกัน แต่ก่อนระยะทางแค่ 2 กิโลเมตรเขาเรียกมอเตอร์ไซค์กัน ตอนนี้ก็ 15 บาทแล้ว เมื่อก่อนแค่ 7 บาท พอตอนนี้จักรยานขี่แล้วปลอดภัย ไม่มีการสูญหาย ได้ออกกำลังกาย ได้ประหยัดเงิน ประหยัดเวลาด้วย ถ้าเดินออกมาใช้เวลามากๆ จักรยานไม่ต้องจ่ายค่ามอเตอร์ไซค์ แล้วก็เร็วกว่าเดินออกมา โครงสร้างพื้นฐานที่ชุมชนทำไว้ ที่จอดที่ปลอดภัย มีกล้องวงจรปิดของ กทม. 10 ตัวด้วย ทำให้ทุกคนรู้สึกโอเคขึ้น มีทั้งความปลอดภัยในเรื่องการใช้ถนนหนทางในการขี่ออกมา ความปลอดภัยในเรื่องที่จอด ที่สำคัญประหยัดรายจ่ายของครอบครัวไปได้มาก”

เมื่อโลกเผชิญมลพิษทางอากาศฝุ่น PM2.5 บทเรียนการรับมือจากนานาชาติ

ในช่วงที่ความกดอากาศสูงปกคลุมทำให้เกิดสภาพอากาศนิ่ง ไม่มีกระแสลมพัดแรงพอให้เกิดการถ่ายเทอากาศ มลพิษทางอากาศจึงเกิดการสะสมจนระดับฝุ่น PM2.5 สูงขึ้นผิดปกติระดับเป็นอันตรายต่อสุขภาพคนทั่วไป โดยปัญหาวิกฤตฝุ่นหมอกควันจะหนักมากขึ้นในช่วงเดือนมกราคม - มีนาคมของทุกปี ซึ่งองค์การอนามัยโลกระบุว่าปริมาณฝุ่นละออง PM2.5 ที่มากกว่า 35 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตรขึ้นไปถือว่ามีผลกระทบต่อสุขภาพ และที่ดีที่สุดควรมีค่าเฉลี่ยต่อปีไม่เกิน 10 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ภัยคุกคามของสภาพอากาศมลพิษฝุ่นจิวไม่ได้เกิดเฉพาะในประเทศไทย หลายเมืองใหญ่ในโลกก็กำลังเผชิญปัญหาฝุ่นจิวอย่างหนัก ซึ่งแต่ละประเทศได้หาวิธีการรับมือจนบรรเทาปัญหาลงได้

มาตรการคุมเข้มของเกาหลีใต้

รัฐบาลเกาหลีใต้ประกาศให้ปัญหาฝุ่นละอองเป็นภัยพิบัติทางสังคม ประกาศภาวะฉุกเฉินเพื่อออกงบประมาณฉุกเฉินมาแก้ปัญหาอย่างจริงจังหลายมาตรการ

- **เพิ่มพื้นที่สีเขียว** เตรียมปลูกต้นไม้ให้ได้ 30 ล้านต้นภายในปี 2565 โดยคาดการณ์ว่าต้นไม้จำนวน 30 ล้านต้นจะช่วยลดฝุ่นมลพิษที่เกิดจากควันรถยนต์ดีเซลเก่าได้ถึง 64,000 คันต่อปี และผลผลิตออกซิเจนปริมาณที่เทียบเท่ากับที่ประชาชน 21 ล้านคนใช้หายใจในช่วงเวลาหนึ่งปี
- **ใช้เทคโนโลยีโดรนบินสำรวจบันทึกภาพกลุ่มมลพิษในย่านอุตสาหกรรม** เพื่อตรวจสอบการปล่อยควันพิษของโรงงานต่างๆ ควบคุมไม่ให้มีการลักลอบปล่อยควันเสีย ซึ่งมาตรการนี้ช่วยให้ตรวจพบผู้ลักลอบปล่อยควันเสียได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากกว่าการตรวจภาคพื้นดินของเจ้าหน้าที่
- **กระทรวงสิ่งแวดล้อมสั่งให้โรงไฟฟ้าพลังงานความร้อนลดกำลังการผลิตลง 80%** ในช่วงที่ฝุ่น PM2.5 มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น
- **ในช่วงวิกฤติรัฐบาลของกรุงโซลสั่งห้ามรถยนต์ครึ่งหนึ่งออกมาวิ่งบนท้องถนน** โดยใช้มาตรการดังกล่าวมา 2 ครั้งแล้วในเดือนมกราคมและ มีนาคม ปี 2561 โดยประกาศให้สลับวันขับรถของพนักงานทั่วไปจำกัดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลของลูกจ้างรัฐข้าราชการที่หมายเลขทะเบียนรถลงท้ายด้วยเลขคู่ต้องจอดรอไว้ที่บ้าน และประกาศปิดลานจอดรถตามหน่วยงานรัฐ 434 แห่ง
- **รัฐบาลยกเว้นค่าโดยสารการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ** ในช่วงวันที่มีค่ามลพิษทางอากาศสูง
- **ปรับและยกเลิกการใช้พาหนะที่ใช้ น้ำมันดีเซล และจำกัดการใช้รถยนต์รุ่นเก่า**
- **การลดการก่อสร้างของโครงการที่ได้รับงบประมาณจากภาครัฐ**


เครื่องครัวอาจจริงแบบจีน

เมืองใหญ่ในประเทศจีนหลายแห่งเผชิญกับฝุ่น PM2.5 กลายเป็นเมืองในหมอกพิษที่นำหาวัดหน้าจนเป็นข่าวไปทั่วโลก ในปี 2560 กรุงปักกิ่งประกาศทุ่มงบ 9.1 หมื่นล้านบาท แก้ไขปัญหาหมอกควันพิษ และทั่วประเทศเครื่องครัวบังคับใช้มาตรการต่างๆ จนเกิดผล

- ยกเลิกการเผาถ่านหิน ในครัวเรือนใน 700 หมู่บ้าน
- ยกเลิกการใช้รถยนต์เก่า ที่ปล่อยควันพิษ 300,000 คัน
- สั่งปิดโรงงานเก่า สั่งปิดหรือให้ปรับปรุงโรงงานที่มีปัญหามลพิษกว่า 2,500 แห่ง
- ปรับปรุงกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมจัดตั้งหน่วยตำรวจพิทักษ์สิ่งแวดล้อม
- กรุงปักกิ่งออกนโยบายใช้พลังงานสะอาด สนับสนุนให้ประชาชนใช้รถยนต์ไฟฟ้า รัฐบาลสร้างจุดชาร์จรถยนต์ไฟฟ้าอย่างเพียงพอ สนับสนุนให้ขนส่งมวลชนสาธารณะปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานไฟฟ้า ทั้งรถเมล์ไฟฟ้า และรถแท็กซี่ โดยเมื่อปี 2560 บั๊กกิ้งออกนโยบายเปลี่ยนรถแท็กซี่รุ่นเก่ากว่า 70,000 คันมาเป็นรถแท็กซี่ไฟฟ้า
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว ในปี 2561 ได้วางแผนเพิ่มพื้นที่ป่าในจีน 5 พื้นที่ รวมถึงเพิ่มพื้นที่สีเขียวขนาดเล็กในเมือง ทั้งสวนสาธารณะ สวนหย่อม โดยสามารถทำให้พื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้นครอบคลุมเกือบ 50% ของพื้นที่กรุงปักกิ่ง
- เสไฟฟ้าสู่อุบัติควันพิษ กรุงปักกิ่งเปลี่ยนเสไฟฟ้ากลายเป็นจุดตรวจจับค่ามลพิษ PM2.5 พร้อมแสดงข้อมูลออกทางหน้าจอขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการวัดข้อมูลมลพิษในอากาศให้ดียิ่งขึ้น

แก้ปัญหาหระยะยาวเพิ่มพื้นที่สีเขียว

ทั้งนี้มาตรการระยะยาวในการแก้ปัญหาฝุ่น PM 2.5 ที่ทั้งโลกเห็นพ้องต้องกันคือ การเพิ่มพื้นที่สีเขียว สาธารณะให้มากขึ้น เนื่องจากใบไม้ช่วยดักจับฝุ่นละอองในอากาศได้ มีงานวิจัยโดยหน่วยงานอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของสหรัฐฯ ระบุว่า บริเวณที่มีต้นไม้ใหญ่มีการลดลงของอนุภาคฝุ่นละอองได้ประมาณ 7-24% โดยต้นไม้ที่มีใบใหญ่และหนา เช่น ต้นเมเปิ้ล และต้นเอลม์ มีคุณสมบัติในการดักจับมลพิษในอากาศ ได้มากกว่าต้นไม้ชนิดอื่น

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่าต้นไม้ใหญ่อย่างเดียวไม่เพียงพอในการแก้ปัญหาหมอกพิษทางอากาศในเมือง โดยจากรายงานที่เผยแพร่ลงในวารสาร Atmospheric Environment อธิบายว่าต้นไม้ใหญ่ช่วยดักจับมลพิษได้ดีในพื้นที่เปิดโล่ง แต่สำหรับพื้นที่เมืองที่การจราจรหนาแน่น ต้นพุ่มไม้เตี้ยสามารถดักจับฝุ่นควันจากท่อไอเสียรถยนต์ได้ดีที่สุด ดังนั้นพื้นที่เมืองควรปลูกต้นไม้หลายรูปแบบ ทั้งต้นไม้ใหญ่และต้นไม้พุ่มเตี้ยที่สูงมากนัก เพื่อดักจับฝุ่นละอองในเมืองร่วมกันให้ได้มากที่สุด 

กรุงเทพฯ พื้นที่สีเขียวไม่เพียงพอ

องค์การอนามัยโลกระบุว่า เมืองที่ดีควรมีพื้นที่สีเขียวเฉลี่ย 9 ตารางเมตรต่อคน แต่จากข้อมูลสำนักงานสวนสาธารณะ กรุงเทพฯมหานคร (กทม.) ในปี 2560 ระบุว่ากรุงเทพฯ มีพื้นที่สีเขียวเพียง 6.43 ตารางเมตรต่อคน ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานที่ควรเป็น และต่ำมากเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ เช่น สหรัฐอเมริกามีสัดส่วนอยู่ที่ 23.1 ตารางเมตรต่อคน บราซิล 52 ตารางเมตรต่อคน หรือแคนาดา 12.6 ตารางเมตรต่อคน เป็นต้น

กรุงเทพฯ มีสัดส่วนพื้นที่สีเขียว 2.4 %

ข้อมูลจาก www.worldcitiescultureforum.com ระบุว่า กรุงเทพฯ มีพื้นที่สีเขียวเป็นสัดส่วนเพียง 2.4 % ในขณะที่เมืองใหญ่อื่นๆ ในโลกมีพื้นที่สีเขียวเป็นสัดส่วนสูงมาก อาทิ มอสโก 54.0 % สิงคโปร์ 47 % ซิดนีย์ 46 % เวียนนา 45.5 % เซินเจิ้น 45 % เจียงตู 42.3 % และฮ่องกง 40 %

“เดินและใช้จักรยาน” ทางรอดระยะยาวจากปัญหาฝุ่น PM2.5



ทัศนะจากสองนักวิชาการและนักเคลื่อนไหว ด้านสิ่งแวดล้อมตัวจริง!

ฝั่ง 2 มุมมองจากนักวิชาการและนักเคลื่อนไหวที่ทำงานด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อม ผู้ทุ่มเทแรงกายแรงใจเพื่อสิ่งแวดล้อมมายาวนาน ในประเด็นการรับมือวิกฤตฝุ่น PM2.5 ที่กำลังคุกคามสังคมไทย ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์ ประธานที่ปรึกษามูลนิธิสถาบัน การเดินและการจักรยานไทย และ ดร.วิจารย์ สิมาฉายา ผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ผู้มีบทบาทในการผลักดันนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม และการทำงานเชิงรุกกับภาคส่วนต่างๆ

เดินและจักรยานเครื่องมือทรงพลังต้านฝุ่น PM2.5



ศ.กิตติคุณ ดร.ธงชัย พรรณสวัสดิ์
ประธานที่ปรึกษามูลนิธิสถาบันการเดินและการ
จักรยานไทย กล่าวถึงบทบาทอันทรงพลังของ
การเดินและจักรยานที่สามารถเข้าไปมีส่วนแก้ไข
ปัญหา PM2.5 ในระยะยาวได้อย่างยั่งยืน

“หลักคิดในการทำงานของสถาบันฯ ตลอดมาคือ ยิ่งกระสุนนัดเดียวได้นกหลายตัว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องพลังงาน เรื่องเศรษฐกิจ เรื่องมลพิษ แล้วมลพิษก็พูดถึงคุณภาพของอากาศด้วย เราเคยรณรงค์เรื่องฝุ่นเมื่อ 22 ปีที่แล้ว ที่ใส่หน้ากากปั่นจักรยาน เรื่องนี้เราก็ดูมานานก่อนคนอื่น พอตอนนี้คนเริ่มเห็นแล้ว เราผลักดันให้ไปถึงนโยบายเข้าสู่แผนของสภาพัฒนาฯ ในแผนสภาพัฒน์มาได้พูดถึงเรื่อง PM2.5 แต่เป็นประเด็นย่อยอยู่ ดังนั้นเราต้องเสนอต่อว่าการเดินและการจักรยานเป็นเครื่องมือที่ทรงพลังที่สุดในการแก้ปัญหาฝุ่น PM2.5 ซึ่งมีสาเหตุใหญ่ต้องแก้ไขอยู่ 2 เรื่องคือ การเผากับเรื่องจราจร”

ต้องเพิ่มจำนวนผู้ใช้ขนส่งมวลชนสาธารณะ

“เรื่องการจราจรทำอะไรให้การจราจรคล่องตัว มีขนส่งมวลชนสาธารณะที่ดี ซึ่งรัฐบาลก็ลงทุนไปหลายแสนล้าน แต่ยังมีคำถามตามมาว่าค่าใช้จ่ายค่าเดินทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีคนที่เขาซื้อราคาไม่ไหว ซึ่งหมายถึงราคาแพงคนก็จะใช้น้อยลง ถ้าคนใช้น้อยลง ค่าใช้จ่ายต่อหัวก็จะสูงขึ้น วิธีการแก้มี 2 ส่วน เพิ่มรายได้กับลดค่าใช้จ่าย ต้องหาทางเพิ่มคนที่จะมาใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งการเดินและจักรยานจะช่วยเพิ่มคนมาใช้รถไฟฟ้ามากขึ้นได้ รัฐต้องมีภารกิจตรงนี้ เพราะองค์การรถไฟฟ้าเรามีอำนาจหน้าที่เฉพาะบนเส้นทางเดินรถของเขา แต่คนที่จะทำให้เดินได้และขี่จักรยานได้อย่างสะดวกสบาย ปลอดภัย และร่มรื่นคือหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นนนทบุรี สมุทรปราการ หรือ กทม. ถ้าท้องถิ่นเข้าใจประเด็นนี้เตรียมสภาพให้สะดวกปลอดภัยคนก็จะเดินและขี่จักรยานมากขึ้น และก็จะมีคนมาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น ได้ทั้งเรื่องพลังงาน เรื่องค่าใช้จ่ายที่คุ้มทุนมากขึ้น และลดฝุ่น PM2.5 ไปพร้อมกันทุกมิติ”

เชื่อมโยงขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย

“ผมกำลังพูดถึงรถขนส่งมวลชนสาธารณะ ไม่จำเป็นต้องเป็นรถไฟฟ้าอย่างเดียว แต่ยังมีเรือ รถเมล์ เราสามารถทำทางเดินจากในซอยมาที่ปากซอย ทำทางจักรยานจากในซอยให้คนมาต่อรถเมล์ได้ อย่าลืมว่าโครงสร้างประชากรในเมืองไหนก็ตาม กทม.เองก็ตาม โครงสร้างประชากรเป็นพีรามิด ยอดพีรามิดเป็นคนส่วนน้อย แต่ฐานรากของพีรามิดคือคนส่วนใหญ่ของเมืองนั้นๆ ซึ่งมีรายได้ไม่มาก ทำอย่างไรให้เกิดการให้บริการคนจำนวนมากที่สุด ซึ่งก็คือขนส่งมวลชน รถ เรือ ราง ให้เกิดบริการได้มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นทำรถเมล์ ทำเรือเมล์ สถานีรถไฟฟ้าทำให้มีทางเดินสะดวกมีร่มกันฝนคนเข้าถึงได้ง่าย

ส่วนเรื่องจักรยานจะทำทางอย่างเดียวไม่ได้ ต้องทำระบบจักรยาน ระบบจักรยานอาจจะไม่ต้องมีทางจักรยานก็ได้ ขอให้สะดวกปลอดภัยที่สำคัญต้องมีบริการการจอดจักรยานที่ประชาชนมองเห็นได้และเข้ามาใช้ได้ สิ่งที่ประชาชนต้องการมากที่สุดคือความปลอดภัยจากขโมย ถ้ามีมาตรการในการดูแลให้จักรยานปลอดภัย ระบบจักรยานลองคิดง่ายๆ สมมติแต่ละซอยมีคนใช้จักรยานออกมาจากซอยแค่ 100 คน ท้องถิ่นสามารถดูแลจัดการให้มีที่จอดสัก 100 คัน ทำที่จอดดีๆ กันแดด ฝนได้ คิดค่าจอดแค่วันละ 8 บาท อาจจะทำระบบสัมปทานให้คนมาดูแลหรืออะไรก็แล้วแต่ให้เขาคิดค่าตอบแทนที่เขาอยู่ได้ แล้วมีบริการที่ตอบโจทย์คนใช้จักรยานได้ ทุกอย่างหลักคิดคือเดินจักรยานต้องเชื่อมกับขนส่งมวลชนให้ได้ ถึงจะช่วยแก้ปัญหาฝุ่น PM 2.5 ได้ ถ้าคนขี่

จักรยาน เดินไปใช้ขนส่งมวลชนได้มากขึ้นก็จะทำให้การจราจรแออัดน้อยลง ช่วยลดมลพิษได้ทันที มีผลการศึกษาพบว่าถ้าการจราจรคล่องตัว การปล่อย PM2.5 ต่อคนต่อกิโลเมตรจะลดลง”

มาตรการบูรณาการ

“เราอาจจะต้องเสนอเป็นกิจจะลักษณะส่งไปที่ภาครัฐ ส่งไปกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หรือนำเสนอไปที่คณะกรรมการลด PM2.5 เรื่องพวกนี้ทำคนใดคนหนึ่งไม่ได้ ต้องทำเป็นมาตรการบูรณาการของหลายกระทรวง ยกตัวอย่าง อปท.กระทรวงมหาดไทยทำทางเท้า ทางจักรยานให้ดีขึ้น โยงไปถึงกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง เรื่องลดภาษี หรือกระทรวงอุตสาหกรรมที่จะผลิตจักรยานที่ได้มาตรฐานราคาถูก ทำให้ตลาดจักรยานบูม และเศรษฐกิจบูมขึ้นมา ไม่ใช่แค่เรื่องขี่จักรยานไปป้ายรถเมล์

เราเป็นองค์กรเล็กๆ เราทำได้คือ เสนอความคิดไปให้ผู้บริหารที่มีอำนาจตัดสินใจ เราทำได้อีกส่วนคือ การพยายามสร้างแรงกดดันทางสังคม คงไม่แรงแบบไปถือป้ายประท้วง แต่แสดงให้เห็นถึงจุดยืนของเรา เราสนับสนุนสิทธิในการสูดอากาศบริสุทธิ์ให้กับประชาชน สิ่งที่เราเสนอรัฐบาลเรื่องเกี่ยวกับจักรยาน เราผลักดันให้คิดในภาพใหญ่ ไม่ใช่แค่เดินและขี่จักรยานไปต่อรถ แต่คิดโครงสร้างใหญ่ คิดเรื่องพลังของมนุษย์ โยเดียต่างๆ เกี่ยวกับจราจรต้องคิดถึงคนใช้ท้องถนนมากกว่าคิดถึงแต่รถยนต์”

Think Tank และผู้ประสานทุกภาคส่วน



ดร.วิจารย์ สิมายา

ผู้อำนวยการสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
อดีตปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กับภารกิจที่ปรึกษาของสถาบัน
การเดินทางและการจักรยานไทย ในการประสาน
ความร่วมมือกับองค์กรธุรกิจและภาคอุตสาหกรรม
ให้เขามาร่วมแก้ไขปัญหา PM2.5

“สิ่งที่เราเป็น Think Tank เราไม่ได้ลงมือทำเอง แต่เราเป็นตัวเชื่อมระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม หลายส่วนเราทำงานจากข้างล่าง หลายส่วนเราทำงานข้างบนโดยนาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับภาคเอกชน เราได้ก่อตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (TBCSD - Thailand Business Council for Sustainable Development) โดยสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย ผอ.สถาบันทำหน้าที่เป็นเลขานุการขององค์กรนี้ ซึ่ง TBCSD มี 40 บริษัทชั้นนำทุกประเภทของประเทศเข้าร่วม ซึ่งประเด็นหนึ่งที่ทางกลุ่มให้ความสำคัญคือ PM2.5 ที่ทางกลุ่มธุรกิจต้องมีส่วนร่วมขับเคลื่อนแก้ไขปัญหาดัง

TBCSD มีเช็กลิสต์ให้บริษัทเรื่องการลด PM2.5 ต้องทำอะไรบ้าง เช่น กรณีของระบบขนส่งสินค้า ระบบขนส่งพนักงาน การใช้รถขนส่งมวลชนให้มากขึ้น การใช้จักรยาน การเดิน หรือแม้กระทั่งในช่วงวิกฤตงานบางอย่างที่ไม่จำเป็นต้องมาที่ทำงานอาจจะทำงานที่บ้านได้ หลายส่วนเขาหนีไปขับเคลื่อนการดำเนินงานในบริษัทของบริษัท มีการติดตามรายงานผล ซึ่งในส่วนของสถาบันสิ่งแวดล้อมไทยก็คอยเป็นเลขารวบรวมข้อมูลว่าใครทำอะไรไปแล้วอย่างไรบ้าง อีกส่วนหนึ่งคือการสร้างความตระหนักให้คนได้รู้ เราคุยกับบริษัทการสื่อสาร AIS ทำอย่างไรให้คนรู้ว่าวันนี้มีปัญหาฝุ่น ก่อนออกจากบ้านจะช่วยลด PM2.5 ได้อย่างไร มีทางเลือกอย่างไรบ้าง ก็อยู่ระหว่างการพัฒนาเครื่องมือที่จะใช้ แล้วสื่อไปทางสื่อออนไลน์”

องค์การธุรกิจเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน TBCSD

“ที่ผ่านมามีบริษัทที่เข้าร่วมกลุ่มใน TBCSD ก็ตื่นตัวกันมาก องค์กรบริษัท IRPC ช่วงวันหยุดที่ผ่านมามีบริษัทเอกชนไม่หยุด แต่ราชการหยุด เขาก็ลองระบบให้พนักงานทำงานที่บ้าน มีระบบติดตามประเมินผล หลายคนสามารถทำงานที่บ้านแล้วส่งผลงานมาได้ แต่บริษัทต้องสร้างระบบรองรับ หรือกรณีรถรับส่งพนักงานต้องตรวจสอบสภาพประจำไม่ให้มีปัญหาเรื่องปล่อยควันดำ ใช้รถที่ใช้พลังงานสะอาด หรือใช้น้ำมันที่มีค่ากำมะถันต่ำ รถใช้น้ำมันเบนซินแทนดีเซลในช่วงวิกฤตนี้ หรือกรณีของระบบขนส่งจำนวนมากๆ การวางแผนบริหารจัดการ หลีกเลี่ยงพื้นที่ชั้นในที่มีปัญหา PM2.5 สูง มีการประเมินก่อนและหลัง ประเมินเป็นการปล่อย PM2.5 อาจยากเพราะมีหลายปัจจัย แต่จะประเมินเป็นลักษณะกิจกรรมที่บริษัทได้ทำว่าสามารถลดมลพิษได้มากน้อยอย่างไร หรือในระยะยาวก็ต้องทำเรื่องเปลี่ยนการผลิตน้ำมัน ให้บริษัทผลิตน้ำมันที่มีคุณภาพดีขึ้น บริษัทที่ทำเกี่ยวกับรถยนต์ก็ทำรถยนต์ที่เข้าสู่มาตรฐานของสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นส่วนที่ต้องติดตามขับเคลื่อนต่อไป

เอกชนจะเคลื่อนในส่วนที่ทำได้ แล้วเราก็พยายามสร้างความตระหนักให้เอกชนเห็นความสำคัญ เราดูนโยบายของรัฐบาลว่าเราสามารถเติมเต็มได้อย่างไร เพราะคนที่ปฏิบัติคือเอกชน เขาจะไม่ทำผิดกฎหมายอยู่แล้ว แต่ในช่วงวิกฤตนี้เขาต้องทำให้ดีกว่าที่กฎหมายบังคับ ซึ่งเป็นเรื่องขอร้อง ขอความร่วมมือ”

ผลักดันนโยบายและมาตรฐาน

“ในส่วนของภาครัฐเรื่องใหญ่ๆ ที่เราไปผลักดันด้านนโยบายตอนนี้มีเรื่องน้ำมันรถยนต์ ตอนนี้เราผลิตน้ำมันมาตรฐานยูโร 5 ได้บ้างบริษัทเท่านั้นเอง ซึ่งพยายามเร่งรัดเอามาใช้ให้เร็วขึ้น แล้วก็การบังคับใช้กฎหมายรถที่ก่อให้เกิดปัญหามลพิษสูง รถที่มีควันดำเยอะต้องมีการตรวจวัดควันดำ โดยเฉพาะรถดีเซล รถประจำทาง ชสภก. เวลาตรวจไม่ผ่านมาตรฐานแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจต้องออกคำสั่งห้ามใช้รถด้วย แต่ตอนนี้รถไม่ได้ไปบำรุงซ่อมแซมก็ยังใช้รถควันดำได้ต่อไป เพราะคำสั่งไม่ได้บังคับใช้ ดังนั้นต้องเชื่อมโยงกับระบบทะเบียนให้ระบบตรวจควันดำเชื่อมไปทั้งระบบ มาตราฐานตรวจควันดำก็ต้องเข้มงวด”

สร้างมาตรฐานเดินและจักรยาน

“อีกส่วนคือรอดูจากโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า ช่วงที่รถติดมลพิษก็สูงขึ้น ทำอย่างไรให้รถสามารถเคลื่อนไปได้ดีในช่วงเวลาเร่งด่วน เรื่องนี้เดินและจักรยานก็จะช่วยได้มาก แต่สิ่งสำคัญที่สุดเป็นเรื่องความปลอดภัย ยิ่งถ้า PM2.5 สูงจะให้เดินและจักรยานคนก็ไม่อยากสัมผัสกับอากาศที่ไม่ดีนานๆ แต่อย่างไรก็ต้องส่งเสริมเรื่องการเดินและจักรยาน หลายเมืองทำได้ แต่ กทม. ก็ยังติดขัดมาก สิ่งที่ต้องปรับปรุงคือระบบทางเดินต้องเอื้ออำนวยให้เดิน ทางเดินของเราไม่เรียบจะแก้ไขอย่างไรให้คนเดินอย่างปลอดภัย ทุกคนก็อยากมีคอนโดริมนถนนติดรถไฟฟ้า เพื่อไม่ต้องมีรถ แต่ปรากฏว่าทุกคนก็ยังใช้รถ รถก็ยังติดอีก

แนวทางเดินรถต้องเอื้ออำนวยในการเชื่อมต่อการเดินทาง เรื่องนี้เราต้องวางแผนให้ดี ต่อไประบบขนส่งมวลชนดีขึ้น ระบบรถไฟฟ้าสร้างเสร็จต่อเนื่อง สถานีรถไฟควรทำที่จอดจักรยาน รัฐควรทำให้ทางเดินและทางจักรยานให้คนใช้แล้วรู้สึกปลอดภัย คนยุคใหม่เขามันแนวคิดไม่ค่อยใช้รถส่วนตัวกันแล้ว แต่เขาก็บ่นกันว่าการเดินทางไม่สะดวกสบาย สิ่งอำนวยความสะดวกพวกนี้รัฐต้องทำ ทำให้เดินทางออกจากซอยบ้านได้สะดวก มาจอดจักรยานไม่หาย หรือมีระบบให้เช่าจักรยาน บ้านเราโครงสร้างพื้นฐานยังไม่เอื้อ แต่เราอาจสร้างต้นแบบพื้นที่ที่ใช้ได้จริงในพื้นที่ที่มีศักยภาพเอื้ออำนวยให้เป็นตัวอย่างก่อนได้”

วิกฤตฝุ่น PM2.5 คืบคลานและทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกวัน ทุกภาคส่วนต้องร่วมมือ แต่หลายครั้งเราพบว่า หากเริ่มจากจุดเล็กๆ ที่ตัวเรา ขยายวงกว้างออกไป เหมือนวงกระเบื้องของน้ำ ในที่สุดการเปลี่ยนแปลงจะเกิดขึ้นได้อย่างแน่นอน ร่วมช่วยกันรณรงค์การเดินทางและการใช้จักรยาน ทางออกของปัญหาฝุ่นจิวไปด้วยกัน...เดินบ้าง ใช้จักรยานบ้าง ทำงานเป็นกิจวัตร เป้าหมายเพื่อร่วมกันสร้างการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมด้วยสองมือเรา...มาร่วมด้วยช่วยกันค่ะ



TMB Volunteer เสริมศักยภาพท่องเที่ยว ด้วยจักรยาน ปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์



TMB Volunteer ผนึกกำลังร่วมกับสถาบันการเดินทาง และการจักรยานไทย สร้างความร่วมมือจัดทำโครงการ “ปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์” เพื่อสร้างแนวทางสนับสนุน ส่งเสริมชุมชนที่มีความต้องการให้เกิดการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวของชุมชน โดย TMB Volunteer เป็นกลุ่มพนักงานธนาคารทหารไทยที่ทำกิจกรรมจิตอาสาตามนโยบาย และการสนับสนุนขององค์กรฯ มีความสนใจในประเด็นการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน จึงแสวงหาความร่วมมือกับผู้ทำงานด้านนี้ที่มีความเชี่ยวชาญ และเข้าใจบริบทของพื้นที่ในทุกมิติ เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และร่วมทีมเข้าไปหนุนเสริมกลุ่มชุมชนที่เหมาะสม



TMB Volunteer ผนึกกำลังร่วมกับสถาบันการเดินและการจักรยานไทย สร้างความร่วมมือจัดทำโครงการ “ปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์” เพื่อสร้างแนวทางสนับสนุนส่งเสริมชุมชนที่มีความต้องการให้เกิดการใช้จักรยานในการท่องเที่ยวของชุมชน โดย TMB Volunteer เป็นกลุ่มพนักงานธนาคารทหารไทยที่ทำกิจกรรมจิตอาสาตามนโยบายและการสนับสนุนขององค์กรฯ มีความสนใจในประเด็นการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน จึงแสวงหาความร่วมมือกับผู้ที่ทำงานด้านนี้ที่มีความเชี่ยวชาญ และเข้าใจบริบทของพื้นที่ในทุกมิติ เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และร่วมทีมเข้าไปหนุนเสริมกลุ่มชุมชนที่เหมาะสม

โครงการ “ปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์” จึงได้คัดเลือก 6 ชุมชนต้นแบบ ชุมชนจักรยานไทยพวน อ.เมือง จ.นครนายก ชุมชนจักรยานบ้านคลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ชุมชนจักรยานบ้านม้าร้อง อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ชุมชนจักรยานเมืองเขต อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า อ.บางคล้า จ.ฉะเชิงเทรา และชุมชนจักรยานบ้านดงกลาง อ.เมือง จ.พิจิตร เพื่อเติมเต็มความรู้ให้กับชุมชนด้านการทำประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง Social Media รวมถึงหนุนเสริมให้ชุมชนสามารถพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวของชุมชน และทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น

คุณพิชณ บุญเจริญ ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรบุคคล สมาชิกกลุ่ม TMB Volunteer ผู้นำในโครงการปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์ เล่าถึงจุดเริ่มต้นของโครงการที่เกิดจากการทำการบ้านและลงพื้นที่ค้นหาศักยภาพของแต่ละชุมชน เพื่อหาแนวทางส่งเสริมจุดแข็ง และเข้าไปเติมเต็มในสิ่งที่ชุมชนยังขาดอยู่

“ในกลุ่มของเรา 15 คนเห็นว่าเรื่องการปั่นจักรยาน การเดิน การวิ่งเป็นเรื่องใกล้ตัว เราเลยเลือกทำงานร่วมกับสถาบันฯ ทำให้เกิดโครงการปั่นสร้างสุข ชุมชนสร้างสรรค์ขึ้นมา ก่อนที่จะเกิดโครงการนี้เราเข้าไปคุยกับสถาบันฯ ว่ามีความต้องการอะไร มีอะไรที่เป็นจุด Pain Point ที่เราสามารถเข้าไปเสริมได้ เราเลือกหมวดท่องเที่ยวขึ้นมาเพราะไม่ใช่แค่สถาบันฯ เองที่ได้ประโยชน์ในการโปรโมทเรื่องการขี่จักรยานในชีวิตประจำวัน แต่การท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยานยังสร้างรายได้ให้กับชุมชนด้วย เมื่อได้ประโยชน์สองทางเราจึงเลือกจักรยานเพื่อการท่องเที่ยวเป็นตัวชูโรงในการทำงานร่วมกับสถาบันฯ ครั้นนี้”

จากการลงพื้นที่ชุมชนทำให้ทีมงาน TMB Volunteer พบว่าสิ่งที่ชุมชนยังขาดอยู่เป็นเรื่องทักษะการสื่อสารและเล่าเรื่องราวของชุมชนให้น่าสนใจ เพื่อประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของชุมชนผ่านช่องทางต่างๆ

“เราไปลงพื้นที่ชุมชนเพื่อดูว่ามีจุดไหนที่เราสามารถเข้าไปช่วยได้บ้าง การที่ไปพบปะชุมชน พูดคุยกับผู้นำชุมชน และพูดคุยกับทางสถาบันฯ พบว่าชุมชนมีจุดแข็งและของดีอยู่แล้ว แต่สิ่งที่ยังขาดอยู่คือ ขาดการดึงเอาจุดขายของชุมชนออกมานำเสนอให้ถูกจุด และขาดเรื่องการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยใช้จักรยาน”

เพื่อเสริมสร้างทักษะและองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน TMB Volunteer และสถาบันการเดินและการจักรยานไทย จึงได้ร่วมกันจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ “พัฒนาศักยภาพและทักษะแกนนำ...เพื่อสื่อสารการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยาน” จัดอบรมทักษะ เทคนิคการเล่าเรื่องชุมชนที่น่าสนใจให้กับแกนนำของชุมชน เพื่อให้สามารถนำจุดเด่นและอัตลักษณ์ของชุมชนมานำเสนอผ่านสื่อต่างๆ ให้คนเข้าถึงได้อย่างน่าประทับใจ

จากการดำเนินโครงการทำให้เกิดองค์ความรู้หลายส่วน ได้แก่ คู่มือและโครงร่างของการประชาสัมพันธ์ และเส้นทางการปั่นจักรยานเพื่อท่องเที่ยวในชุมชน องค์ความรู้ด้านการจัดการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง Social Media โดยเชิญ Youtuber ด้านการท่องเที่ยวร่วมให้คำแนะนำ แลกเปลี่ยนประสบการณ์ และช่วยประชาสัมพันธ์ชุมชนผ่านสื่อ Social Media โดยมุ่งหวังให้เกิดองค์ความรู้ที่ชุมชนต้นแบบทั้ง 6 ชุมชน และชุมชนอื่นๆ สามารถนำไปต่อยอดเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนด้วยจักรยานได้ต่อไป

รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ชวนคนไทย...
ใส่ชุดไทย ขึ้นรถไฟฟ้าของคนไทย
ผ้าไทยใส่ได้... ทุกเทศกาล



 : 1690    : AirportRailLink  






 application

เดินไป ปั่นไป

Bike and Walk Dialogue 2020

“สนทนา เดิน-ปั่น เพิ่ม PA ในท้องถิ่น-ชุมชน”

พบกันเดือนมีนาคม 2563 จังหวัดพิษณุโลก

-  Showcase พิษณุโลก เมืองที่เอื้อเดิน-ปั่น
-  ตัวอย่างชุมชนคน เดิน-ปั่น
-  กริปเดิน-ปั่น ชมเมืองพิษณุโลก



ร่วมสนับสนุนโดย

- กน.พิษณุโลก
- สำนักศิลปะและวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพิบูลสงคราม
- มหาวิทยาลัยนเรศวร

ติดตามข้อมูลต่างๆ ได้ที่

Facebook: เดินไปปั่นไป

Website: www.ibikeiwalk.org

Tel. 0 2618 5990