

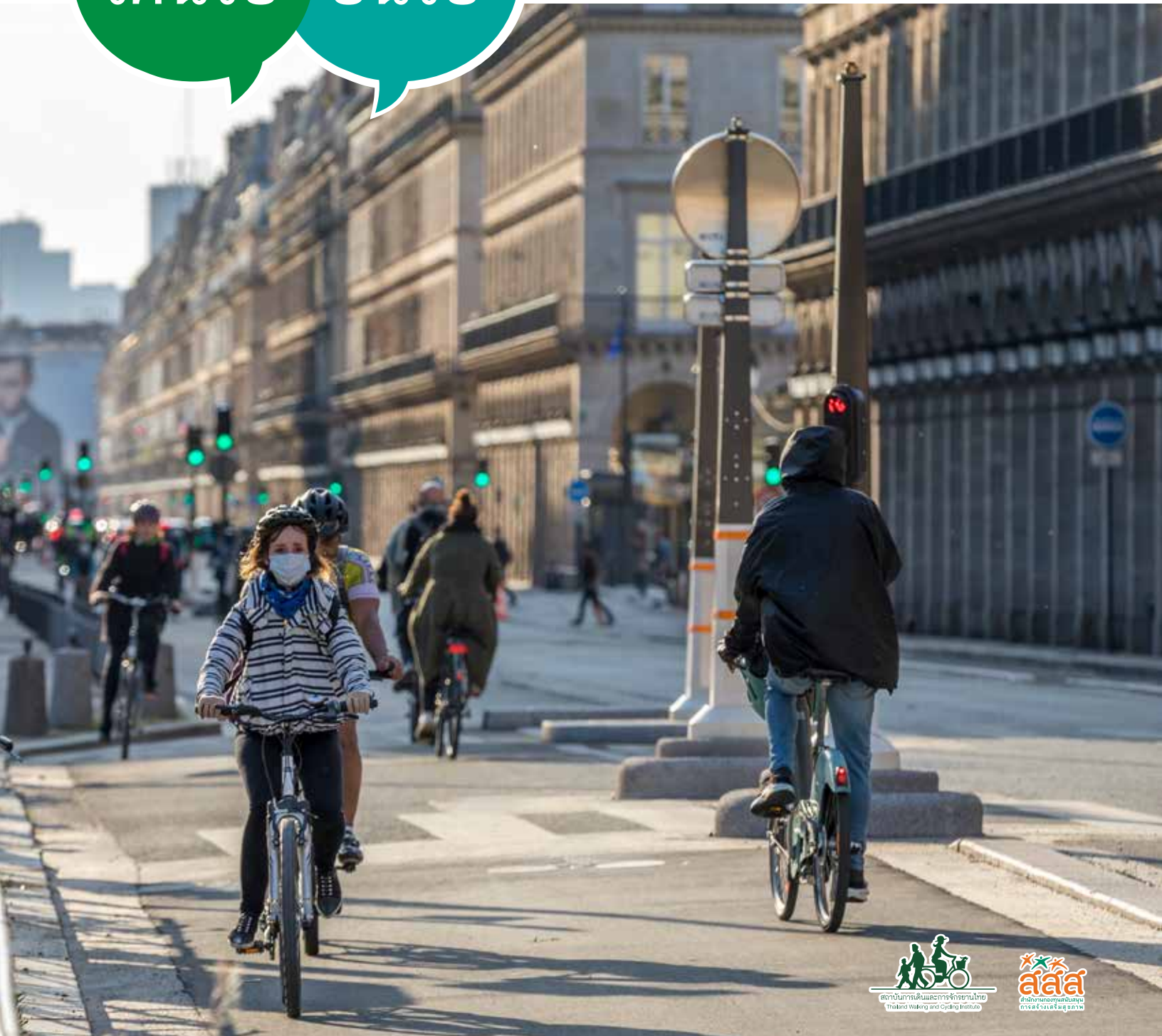
ว าร ส าร

เดินไป ปั่นไป



ปีที่ 6 ฉบับที่ 24

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



เดิน  จักรยาน
เพิ่ม PA⁺ ลด SB⁻

8 ปฏิวัติการเดินทาง
คนทั่วโลกกลับมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น

10 เดิน&จักรยาน ทางเลือก
และทางรอดในโลกของโควิด-19
Slow Streets & Green Recovery



บทความวิชาการ

เดิน & จักรยาน ทางเลือกและทางรอดในโลกยุคโควิด-19

หลายประเทศในยุโรปทั้งอังกฤษ ฝรั่งเศส และเยอรมัน รัฐบาลเริ่มมาตรการล็อกดาวน์รอบสองกันแล้ว เพื่อสกัดกั้นการระบาดระลอกสองที่กำลังเกิดขึ้น สถานการณ์การรับมือโควิด-19 จึงยังเข้มข้นในทุกภูมิภาคของโลก เดินไปวันไปฉบับนี้เราพาไปสำรวจทางเลือกและทางรอดที่มีการเดินและจักรยานเป็นหนึ่งในมาตรการที่หลายประเทศใช้เพื่อรับมือและฟื้นฟูสังคมจากความบอบช้ำของการระบาด

ด้วยความเชื่อว่าเมืองสามารถฟื้นตัวอย่างยั่งยืนด้วยจักรยาน ประเทศในยุโรปจึงลงทุนเกี่ยวกับจักรยานด้วยเม็ดเงินมหาศาล ส่วนสหรัฐอเมริกาเน้นถือโอกาสขับเคลื่อน Slow Streets Movement กันอย่างเป็นรูปธรรมรณรงค์ให้มีการจัดสรรพื้นที่ถนนใหม่สำหรับจักรยานและการเดินเพิ่มขึ้น เกิดเป็นเมืองต้นแบบ Slow Streets ที่หลายเมืองทำตาม

ส่วนในเมืองไทยชุมชนจักรยานหลายแห่งพยายามกระตุ้นวิถีชีวิตและเศรษฐกิจชุมชนด้วยการใช้จักรยาน นอกจากนี้เพื่อให้เข้ากับยุค New Normal สถาบันการเดินและจักรยานไทยได้จัดกิจกรรมเสวนา Live Stream ต่อเนื่องหลายครั้งผ่านเฟสบุ๊ก ภายใต้ชื่อ Bike and Walk the Series เพื่อสร้างการรับรู้ความสำคัญของการเดินและการใช้จักรยานในหลายมิติ อาทิ ด้านนวัตกรรม ด้านเศรษฐกิจท้องถิ่น ด้านสุขภาพ ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการพัฒนาเมือง ซึ่งสามารถเข้าไปดูย้อนหลังได้ตลอดเวลาที่เฟสบุ๊กเพจเดินไป บันไป ถือเป็นอีกหนึ่งความพยายามของทุกภาคส่วนที่เข้ามาร่วมสร้างองค์ความรู้สู่สังคม ซึ่งสามารถติดตามรับชมย้อนหลังกันได้ที่ www.facebook.com/ibikeiwalk/videos/

และจากปรากฏการณ์โรคระบาด รวมถึงเสียงสะท้อนจากแรงกระเพื่อมที่ยังคงมีระลอกแล้วระลอกเล่า ตอกย้ำเราว่า นับจากนี้ในวันที่การดำเนินชีวิตจะไม่เหมือนเดิม วิถีเดินและจักรยานจึงมีความหมายต่อชีวิตในแบบวิถีใหม่ของเราอย่างยิ่ง



ร่วมสนับสนุนให้คนไทย เดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่



I Bike I Walk Collections

สมาชิกชุมชนจักรยานมีกันรียัง!!



เสื้อยืดคุณภาพดี ดีไซน์เก๋ **Keep Walking and Biking, Keep Physical Distancing**

สนใจสั่งพรีออเดอร์ในราคาตัวละ 250 บาท

สั่งซื้อกันได้ตั้งแต่วันนี้ โทรศัพท์ : 0 2618 4434 / 0 2618 5990
(บัญชีชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ธนาคารออมสิน เลขที่ 020046834121)
www.thaicyclingclub.org และ facebook.com/thaicycling



ปฏิทินกิจกรรม

วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและเมืองน่าอยู่
ปีที่ 6 ฉบับที่ 24

● 17 ต.ค. EP 2 : อ้อยลำ ละเอียดสร้างสรรค์...ของดี
ตราแม่ตำ ความร่วมมือของ UNFPA, สสส. และ
เทศบาลเมืองพะเยา

● 20 ต.ค. บันทึกรายการ Bike and Walk the Series
: บันต้อ...อะไรก็ได้ (Bike to Public Transportation)

ต .ค.
63

● 26 ต.ค. ถอดบทเรียน โครงการส่งเสริมการใช้
จักรยานเพิ่มกิจกรรมทางกายเชื่อมต่อกับไฟฟ้า
(สายสีม่วง)

● 27 ต.ค. บันทึกรายการ Bike and Walk the Series :
ปั่นไปกับปุ๋ จักรยานและสิ่งแวดล้อม (Bike and Environment)

● 30 ต.ค. สรุปการดำเนินงาน คณะกรรมการกำกับทิศ
โครงการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

พ.ย.
63

● 14 พ.ย. EP 3 : ออนไลน์ สร้างสุขหลากหลาย ...แม่ตำ
ชุมชนสร้างสรรค์ความร่วมมือของ UNFPA, สสส. และ
เทศบาลเมืองพะเยา

● 29 พ.ย. One Day Trip “สุขหลากหลายปั่นไปแอ่วแม่ตำ...
พ่อกว้านพะเยา” ความร่วมมือของ UNFPA, สสส. และ
เทศบาลเมืองพะเยา

ที่ปรึกษาและคณะกรรมการ : มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย คณะผู้จัดทำ : อัจฉิมา มีพริ้ง /
สรวิศดี โรจนกุล / วันทนีย์ บุรณเจิรวุฒ / นนทนีย์ วิบูลย์กุล / รัตตินันท์ เสนีย์สมบัติ บรรณาธิการ :
สรัญญา โภคาสัย บรรณาธิการต้นฉบับและพิสูจน์อักษร : ปุษกร เสนากุล บรรณาธิการศิลปกรรม :
ฉัตรทิพย์ โลหะจรัสศิริ เทคนิคงานพิมพ์และประสานงานผลิต : สัตยาภา วงศา พิมพ์และเย็บเล่ม : ห้างหุ้นส่วน
จำกัด ทีเอ็นเอส ครีเอชั่น ดำเนินงานโดย : บริษัท กัลป์ก้าวอินสไปเรชั่น จำกัด e-mail : klakaoteam@gmail.com

เจ้าของ : มูลนิธิ สถาบันการเดินและการจักรยานไทย
เลขที่ 15 อาคารรัตนการ 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 : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)

Contents



วารสารแจกฟรี
วารสารส่งเสริมการเดินทางใช้จักรยาน
ในชีวิตประจำวัน
เพื่อสร้างชุมชนและ
เมืองน่าอยู่

4 Velo Report

- ความต้องการจักรยานกำลังบูมไปทั่วโลก

5 งานวิจัยแปลกาย...ใช้ได้จริง

- ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมือง
และชุมชนที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

6 สุขกายสบายใจ

- MONICA แอปฝึกสมองของชาวสูงวัย
- สูงวัยให้กายและใจแข็งแรง
- แอปสูงวัยสมองดี
- อาหารบำรุงลำไส้ กินเสริมภูมิต้านทานสู้โควิด

8 ถอดบทเรียน (วิจัย)

- ปฏิบัติการเดินทางคนทั่วโลกกลับมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น

10 เดินไปปั่นไป

- Slow Streets & Green Recovery
เมืองฟื้นตัวอย่างยั่งยืนด้วยจักรยาน

14 ชุมชนคนเดิน-ปั่น

- ชุมชนฟื้นตัวหลังโควิด-19 ด้วย “จักรยาน”

17 เดินปั่นบันดลใจ

- วิถีจักรยานมากกว่าแค่พาหนะสองล้อ

20 คลินิกจักรยาน

- ตรวจสอบให้มั่นใจ... ก่อนปั่น

22 I Bike I Walk News

- สุขหลากหลาย (ปั่น) ไปด้วยกัน
- Live Bike and Walk the Series เสวนาเดินและจักรยาน
ไม่ใช่เพียงทางเลือก...แต่เป็นทางรอด



ความต้องการจักรยาน กำลังบูมไปทั่วโลก


ชาวดีของชาวจักรยานปีนยอดขายจักรยานทั่วโลกเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากความกังวลใจเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 ประชาชนทั่วโลกโดยเฉพาะในเมืองใหญ่เริ่มหาวิธีหลีกเลี่ยงการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ หรือรถไฟฟ้าที่เคยใช้เป็นประจำ ซึ่งในขนส่งสาธารณะเหล่านี้ได้ชื่อว่าเป็นสถานที่แออัดและมีความเสี่ยง ด้วยสถานการณ์เช่นนี้ทำให้เกิดกระแสที่คนทั่วโลกแห่กันหาซื้อจักรยานมาใช้ มีข้อมูลการซื้อจักรยานที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในปารีส จีน และสหรัฐอเมริกา จนยอดขายจักรยานพุ่งสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์อย่างที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน

นายกเทศมนตรีของกรุงปารีส Anne Hidalgo บอกว่าหลังจากการทำงานหนักมาหลายปีเพื่อให้เส้นทางจักรยานขยายตัวจนมีคนใช้จักรยานเพิ่มขึ้นในช่วงสองสามปีที่ผ่านมา ในช่วงควบคุมการแพร่ระบาดจึงเร่งหาทางอำนวยความสะดวกให้คนหันมาใช้จักรยานเดินทางเพิ่มขึ้น โดยพบว่าในช่วงล็อกดาวน์เดือนพฤษภาคมและมีถุนายนชาวปารีสซื้อจักรยานเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าเทียบกับในช่วงเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว ผู้ค้าจักรยานถึงกับต้องคืนเงินให้กับคนที่สั่งจอง เพราะจักรยานขาดตลาดจากการที่มีคนซื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว หลายแห่งเร่งนำจักรยานมือสองมาปรับปรุงใหม่เพื่อขายให้กับคนที่ไม่อยากจะรอซื้อจักรยานใหม่นานๆ ไม่ใช่แค่ในปารีสเท่านั้นแต่จักรยานขายดีไปทั่วโลก Decathlon ร้านขายสินค้ากีฬาชื่อดังจากฝรั่งเศสที่มีสาขาไปทั่วโลกคำนวณว่าเฉพาะในยุโรป ยอดขายจักรยานพุ่งขึ้นไปถึงเกือบสามเท่า

ในสหรัฐอเมริกายอดขายจักรยานสูงที่สุดนับตั้งแต่ทศวรรษที่ 1970 ที่ช่วงนั้นผู้คนหันไปใช้จักรยานในช่วงวิกฤตน้ำมันขาดแคลน โดยความต้องการซื้อจักรยานพุ่งสูงขึ้นในช่วงกลางเดือนมีนาคมเมื่อรัฐบาลประกาศใช้มาตรการอยู่บ้านเพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของโควิด-19 และยอดขายจักรยานเพิ่มขึ้นเป็นสามเท่าในช่วงเดือนเมษายน ทำให้เกิดภาวะจักรยานขาดตลาดเนื่องจากตลาดจักรยานของสหรัฐอเมริกาพึ่งพึ่งการนำเข้าจากประเทศจีนมากกว่า 90 เปอร์เซ็นต์ โดยการซื้อจักรยานออนไลน์พุ่งสูงขึ้นไปถึง 5,000 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่

แล้ว สอดคล้องกับข้อมูลจาก People for Bikes แนวร่วมผู้ผลิตและจำหน่ายจักรยานได้สรุปยอดขายจักรยานโดยรวมทั้งออนไลน์และจากร้านค้าที่เพิ่มขึ้นคิดเป็น 81 เปอร์เซ็นต์จากปีก่อน และมีมูลค่ามากถึง 1.1 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ

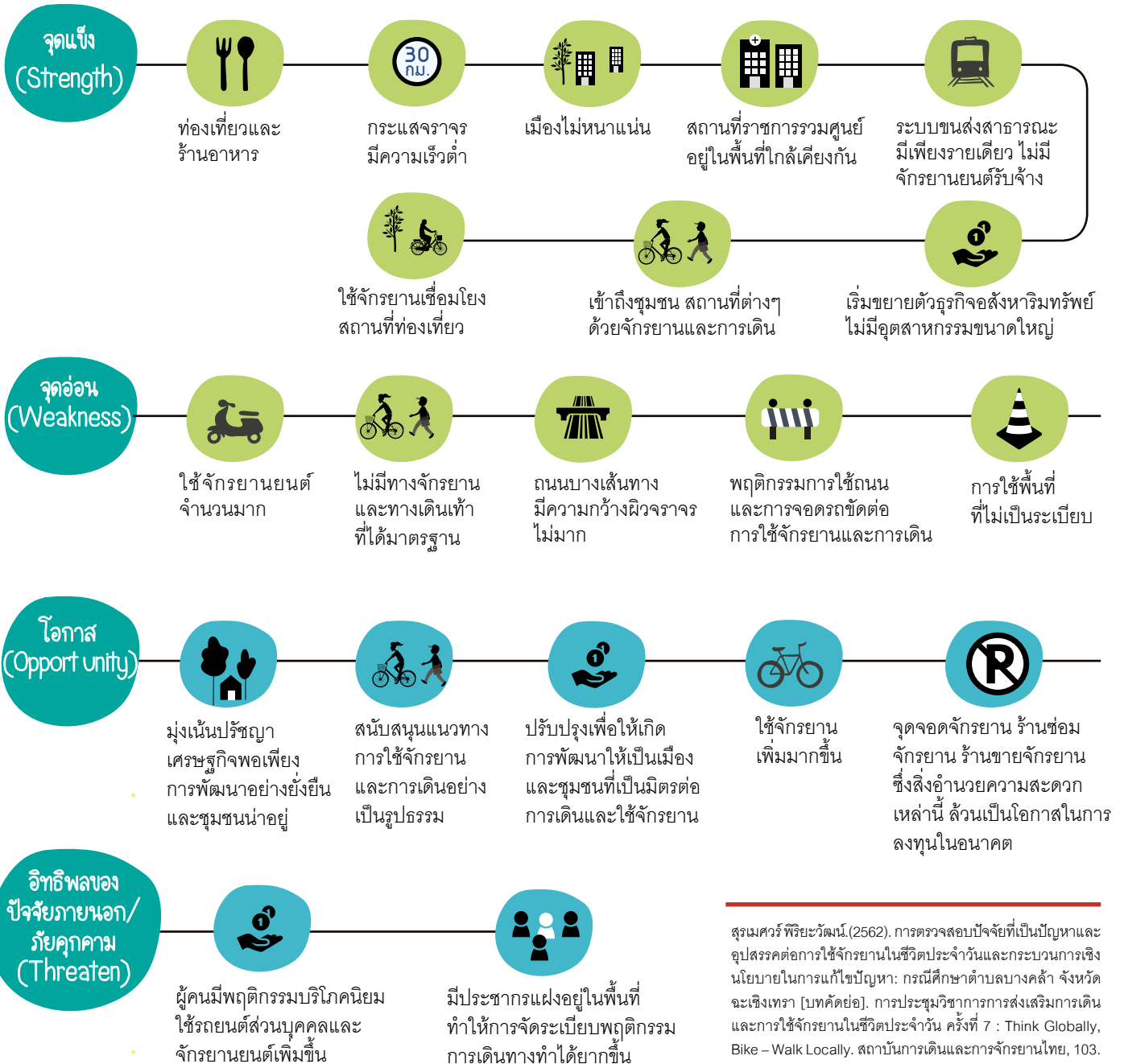
ด้านประเทศในแถบเอเชีย พบว่าประเทศจีนมีความต้องการจักรยานเพิ่มขึ้นเป็นห้าเท่าหลังจากรัฐบาลคลายมาตรการล็อกดาวน์ ชาวจีนบางส่วนเริ่มหันกลับมาใช้จักรยานเป็นรูปแบบในการเดินทางสัญจรเพิ่มขึ้น ส่วนในบังกลาเทศยอดขายจักรยานพุ่งสูงขึ้นเช่นกัน หลังประกาศยกเลิกล็อกดาวน์ในปลายเดือนพฤษภาคม ในช่วงที่วิกฤตการแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-19 ยังคงไม่น่าวางใจ ชาวกรุงธากา เมืองหลวงของบังกลาเทศเริ่มนำจักรยานออกขับชี้แทนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จากข้อมูลของ Dhaka's Bangshal Bike Bazar ศูนย์รวมร้านขายจักรยาน 150 ร้าน ระบุว่าการปั่นจักรยานไปทำงานหรือไปโรงเรียนกลายเป็นวิถีชีวิตใหม่ของผู้คนในนครหลวงของบังกลาเทศไปแล้ว

การที่คนทั่วโลกหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น เพราะรู้สึกมั่นใจสบายใจ และเชื่อว่าเป็นอีกหนทางหนึ่งในการช่วยลดภัยวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคนี้ได้ ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลหลายประเทศที่สนับสนุนให้ประชาชนใช้จักรยานเพิ่มขึ้น ซึ่งถือเป็นอีกมาตรการหนึ่งในการรับมือโควิด-19 ที่เป็นรูปธรรม 

ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมืองบางคล้าให้เป็นเมืองและชุมชนที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา

ผลการศึกษาค้นคว้าได้นำเสนอกระบวนการเชิงนโยบายเพื่อแก้ไขปัญหาข้อจำกัด และพัฒนาชุมชนสู่ความเป็นเมืองแห่งการใช้จักรยานอย่างยั่งยืน เมื่อสำรวจทราบแนวคิดของผู้เดินทางในพื้นที่ถึงปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานจึงจำเป็นต้องมีกระบวนการกำหนดนโยบายและแผน โดยเริ่มจากการวิเคราะห์ SWOT ANALYSIS เพื่อตรวจสอบความเป็นไปได้สำหรับการพัฒนาและผลักดันบางคล้าให้เป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งผลการประเมินจะเป็นจุดเริ่มต้นให้เมืองมีแผนแม่บทที่สอดคล้องเพื่อการพัฒนาต่อไป



สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2562). การตรวจสอบปัจจัยที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันและกระบวนการเชิงนโยบายในการแก้ไขปัญหา: กรณีศึกษาตำบลบางคล้า จังหวัดฉะเชิงเทรา [บทคัดย่อ]. การประชุมวิชาการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 7 : Think Globally, Bike – Walk Locally. สถาบันการเดินและการจักรยานไทย, 103.



MONICA แอปฝึกสมองของชาวสูงวัย

ทีมวิจัยจากศูนย์เทคโนโลยีโลหะและวัสดุแห่งชาติ (เอ็มเทค) สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.) ได้คิดค้นและออกแบบแอปพลิเคชันเกมฝึกสมองที่ชื่อว่า MONICA (โมนิกา) เพื่อช่วยให้ผู้สูงอายุได้บริหารสมองฝึกฝนด้านความจำอย่างต่อเนื่องเพื่อชะลอภาวะสมองเสื่อม ผ่านการเล่นเกมในรูปแบบภาพและไอคอนต่างๆ ที่มีสีสันรูปทรงเหมาะสมกับผู้สูงอายุ

ในการพัฒนาแอปพลิเคชันครั้งนี้ นักวิจัยได้รับคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญโรงพยาบาลรามารัตติ และศูนย์ผู้สูงอายุ สุขกายสุขใจ สถาบันประสาทวิทยา เพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมเกมฝึกสมองชื่อ MONICA สำหรับช่วยกระตุ้นและฝึกสมองผู้สูงอายุ ฝึกสมาธิความจำ การเรียนรู้ การมองเห็นและตอบสนอง การวางแผน การตัดสินใจ และยังช่วยเพิ่มความภูมิใจให้ผู้สูงอายุมั่นใจในความสามารถของตนเอง ด้วยการไต่ระดับเอาชนะระดับความยากที่เพิ่มขึ้นของเกม สามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชัน MONICA สำหรับ Android จาก Play store และ iOS จาก App store

สูงวัยให้กายและใจแข็งแรง

ผู้สูงอายุมักมีโรคประจำตัว เช่น เบาหวาน ความดันโลหิตสูง ไขมันในเลือดสูง ซึ่งโรคเหล่านี้เป็นสาเหตุสำคัญของโรคไต โรคหลอดเลือดหัวใจ รวมถึงภาวะสมองเสื่อม ดังนั้น เพื่อให้ผู้สูงอายุมีคุณภาพชีวิตที่ดีให้มากที่สุด ญุณแจสำคัญอยู่ที่การป้องกันโรคกลุ่มนี้ด้วยการปรับวิถีชีวิตให้ร่างกายและจิตใจสมดุล ออกกำลังกายอยู่เสมอ เลือกรับประทานอาหารที่ดี ดูแลอารมณ์ให้แจ่มใส พักผ่อนให้เพียงพอ และมีโอกาสพบปะสังสรรค์เข้าสังคม พยายามหางานอดิเรกที่ช่วยให้เพลิดเพลิน ทำกิจกรรมที่มีคุณค่าต่อจิตใจ พัฒนาวีธีคิด ในการยอมรับบทบาทและสถานภาพที่เปลี่ยนแปลงเมื่ออายุมากขึ้น

นอกจากนี้การสร้างเสริมสุขภาพในวัยสูงอายุควรเริ่มฝึกฝนตั้งแต่ในช่วงวัยผู้ใหญ่ตอนปลาย เพื่อค่อยๆ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรม การใช้ชีวิต เตรียมร่างกายและจิตใจให้พร้อมเข้าสู่วัยผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ

ออกกำลังกายสม่ำเสมอ
 दिनวันละ 20-30 นาที
 เพื่อให้กล้ามเนื้อแข็งแรง

นอนหลับสบาย
 นอนหลับพักผ่อนอย่างน้อย
 วันละ 7-8 ชั่วโมง

อาหารดี
 กินอาหารตามหลักโภชนาการ ลดอาหารมันและเค็ม

ฝึกฝนทักษะทางสมอง
 เช่น ฝักร้องเพลง เล่นเกมกระดาน หรือเล่นเกมฝึกสมองผ่านแอปพลิเคชัน เป็นต้น

งดการร้ายสุขภาพ
 งดการสูบบุหรี่และการดื่มสุรา



แอปสูงวัยสมองดี

จากรายงานการสำรวจสุขภาพประชาชนไทย โดยการตรวจร่างกายครั้งที่ 5 ปี 2557 โดยสำนักงานสำรวจสุขภาพประชาชนไทย สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข พบผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไปมีภาวะสมองเสื่อมร้อยละ 8.1 และเมื่ออายุเพิ่มมากขึ้นก็ยิ่งพบภาวะสมองเสื่อมเพิ่มมากขึ้นด้วย จากสถิติพบว่าผู้สูงอายุวัยเกิน 60 ปี ทุก 12 คน จะพบเป็นโรคสมองเสื่อม 1 คน

ดังนั้นเพื่อรองรับการป้องกันภาวะสมองเสื่อมในผู้สูงอายุให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสร้างการตระหนักรู้ในการป้องกันโรคกรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุขได้พัฒนาแอปพลิเคชันสูงวัยสมองดีที่จะช่วยให้ผู้ใช้งานสามารถประเมินคัดกรองภาวะสมองเสื่อมได้ด้วยตัวเอง และมีข้อมูลด้านการป้องกันภาวะสมองเสื่อมให้เรียนรู้สามารถดาวน์โหลดแอปพลิเคชันสำหรับ Android จาก Play store และ iOS จาก App store



อาหารบำรุงลำไส้ กินเสริมภูมิต้านทานสู่โควิด

ลำไส้ทำหน้าที่ดูดซึมสารอาหาร และย่อยสลายเชื้อโรคที่เข้าสู่ร่างกาย ดังนั้นถ้าลำไส้อ่อนแอจนการดูดซึมลดลงร่างกายอาจขาดสารอาหารบางอย่างส่งผลให้ภูมิคุ้มกันลดต่ำทำให้เชื้อโรคเข้าสู่โจมตีได้ง่าย จนป่วยติดเชือบางอย่างได้ง่าย เป็นหวัดง่าย ติดเชื้อที่ผิวหนัง และท้องเสียได้ง่าย การบำรุงลำไส้ให้แข็งแรงทำได้โดยการรับประทานอาหารที่มีใยอาหารสูง เพื่อไปส่งเสริมให้จุลินทรีย์ชนิดดีในลำไส้เจริญเติบโตได้ดี และช่วยกำจัดจุลินทรีย์ที่ก่อให้เกิดโรค นอกจากนี้เคล็ดลับปรับสมดุลลำไส้ก็อย่างหนึ่งทำได้โดยการรับประทานอาหารที่มีโปรไบโอติกส์ (Probiotics) เพื่อไปช่วยเสริมให้จุลินทรีย์ชนิดที่ดีภายในร่างกายทำงานได้ดีขึ้น

โปรไบโอติกส์เป็นจุลินทรีย์ที่มีชีวิตพบในลำไส้ และยังพบในอาหารหลายชนิด มีประโยชน์ต่อร่างกายช่วยปรับสมดุลของจุลินทรีย์ที่อาศัยอยู่ในลำไส้ ทำให้แบคทีเรียที่ดีมีจำนวนมากขึ้น และแบคทีเรียที่ไม่ดีมีจำนวนลดลง ทำให้ลำไส้มีสุขภาพดีขึ้น ช่วยป้องกันอาการท้องอืด ท้องเสีย โดยอาหารที่มีโปรไบโอติกส์สูงที่ควรหารับประทานอยู่เสมอ เช่น คอทเทจชีส กิมจิ นมเปรี้ยว โยเกิร์ต มิโสะ พิคเกิล (แตงกวาดองแบบฝรั่ง) น้ำส้มสายชูหมักจากแอปเปิ้ล (Apple Cider Vinegar) เหมเบ้ (โปรตีนที่ทำมาจากถั่วเหลืองหรือถั่วเมล็ดแห้ง) และพาร์มีซานชีส เป็นต้น



ปฏิวัติการเดินทางคนทั่วโลก กลับมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น

ทุกเมืองในยุโรปลงทุนเรื่องจักรยานอย่างมหาศาล
นับแต่การแพร่ระบาดของโควิด-19



- ทุกเมืองใช้งบประมาณมากกว่า 907 ล้านยูโร



- ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับจักรยาน และทางจักรยานรวม 2,300 กิโลเมตร



เมืองมิลาน อิตาลี


- สร้างทางจักรยานใหม่ 35 กิโลเมตร เพื่อให้ชาวเมืองออกมาใช้ชีวิตบนท้องถนนอย่างมีชีวิตชีวาอีกครั้ง
- ก่อนโควิด-19 มีคนใช้จักรยานในถนนเศรษฐกิจสายหลักของเมืองประมาณ 1,000 คน
- ปัจจุบันเพิ่มเป็น 7,000 คน

กรุงบรัสเซลส์ เบลเยียม

- ทำทางจักรยาน 40 กิโลเมตร คู่ขนานไปกับถนนที่การจราจรหนาแน่นที่สุดของเมือง
- ปรับเปลี่ยนอัตราความเร็วของรถให้ช้าลงทั่วทั้งเมือง
- มีผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น 44% เทียบกับเวลาเดียวกันในปีที่แล้ว



กรุงปารีส ฝรั่งเศส

- ลงทุนเรื่องจักรยาน 20 ล้านยูโร นับแต่เริ่มมีการแพร่ระบาดของโควิด-19
- ลงทุนทางจักรยานมากกว่า 800 กิโลเมตร
- เปลี่ยนบางส่วนของถนน Rue de Rivoli เป็น Car-free ถนน Rue de Rivoli ที่มีชื่อเสียงทอดยาวจากตะวันออกไปถึงตะวันตกของกรุงปารีส ปัจจุบันบางส่วนของถนนสายนี้ห้ามรถยนต์ผ่านโดยสิ้นเชิง
- จำนวนผู้ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น 27% เทียบกับเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว
- รัฐบาลฝรั่งเศสอุดหนุนเงิน 50 ยูโร ให้กับประชาชนเพื่อการซ่อมจักรยาน 



เมืองลิมา ประเทศเปรู สู้โควิดด้วยจักรยาน

องค์การอนามัยโลก (WHO) จัดทำรายงานพิเศษเกี่ยวกับความจริงจังเรื่องจักรยานเพื่อรับมือโควิด-19 ของเมืองลิมา ประเทศเปรู

ทางด่วนจักรยาน จัดทำเส้นทางพิเศษที่เรียกว่า ทางด่วนสำหรับจักรยาน 46 กิโลเมตร

สร้างทางจักรยานใหม่ 13 กิโลเมตร

แล้วเสร็จเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม

- จัดทำที่จอดจักรยานเพิ่มขึ้น ในจุดที่เชื่อมโยงเส้นทางทั่วทั้งเมือง
- สร้างความตระหนักรู้ต่อสาธารณะ การใช้จักรยานเป็นทางเลือกเพื่อลดการแพร่กระจายของโรคระบาด
- สลายตรวจจักรยาน เจ้าหน้าที่ตำรวจหญิง 30 คน เข้าฝึกอบรมการใช้จักรยานในเขตเมือง และออกตรวจโดยการใช้จักรยาน
- การเพิ่มพื้นที่เกี่ยวกับจักรยาน ส่งผลให้คนออกมาใช้จักรยานเพิ่มขึ้น



ข้อมูลจาก

<https://www.bbc.com/news/world-europe-54353914>

<https://www.iea.org/articles/changes-in-transport-behaviour-during-the-covid-19-crisis>

<https://www.who.int/news-room/feature-stories/detail/expanding-cycling-infrastructure-to-fight-the-covid-19-pandemic-lima-peru>

Slow Streets & Green Recovery



เมืองฟื้นตัวอย่างยั่งยืนด้วยจักรยาน



สถานการณ์แพร่ระบาดโควิด-19 ทำให้หลายเมืองในโลกเร่งลงทุนสู่การเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับจักรยาน (Bike-friendly) มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ถนนหนทางใช้จักรยานได้ปลอดภัยมากขึ้น ขยายเส้นทางจักรยานให้ครอบคลุม บางประเทศรัฐบาลมีการอุดหนุนการซื้อจักรยานของประชาชนด้วย นอกจากนี้ยังทำให้การเคลื่อนไหวขับเคลื่อนเรื่องจักรยานที่ทำมายาวนานได้รับการสนับสนุนอย่างเข้าใจมากขึ้น โดยเฉพาะการเคลื่อนไหวเรื่อง Slow Streets ที่อาจเรียกในชื่ออื่นๆ ว่า Safe Streets หรือ Healthy Streets การขับเคลื่อนที่มุ่งเป้าให้เกิดการพัฒนาถนนหนทางในเมืองให้คนเดินและใช้จักรยานได้สะดวกและมีความปลอดภัย โดย Slow Streets Movement กำลังเป็นกระแสขับเคลื่อนอยู่ในสหรัฐอเมริกา



Slow Streets Movement

- เรียกในชื่ออื่นๆ ว่า Safe Streets หรือ Healthy Streets
- จัดสรรพื้นที่ถนนให้มีความปลอดภัยสำหรับจักรยานและการเดินเพิ่มขึ้น
- ออกแบบระบบถนนที่มีการจัดการด้านการจราจรที่ทำให้คนเดินและขี่จักรยานสะดวกและปลอดภัย
- ทางเดินและทางจักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบของเมือง
- โอ๊คแลนด์เมืองต้นแบบ “Oakland Slow Streets” ปรับปรุงถนนในชุมชนให้คนออกมาเดินและขี่จักรยานภายในชุมชน

ด้านอีกฟากหนึ่งของโลกประเทศในยุโรปจับมือกับองค์การสหประชาชาติ สร้างความตระหนักรู้ด้านการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้ยั่งยืนในระยะยาว ด้วยแนวคิด Green Recovery ร่วมกันออกมาตรการด้านระบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับจักรยานที่จะกระตุ้นให้รัฐบาลลงมือทำตามกลยุทธ์อย่างจริงจัง และทำให้การฟื้นตัวของเมืองเป็นไปในแนวทางที่ยั่งยืนในเรื่องการใส่ใจผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทุกด้านมากยิ่งขึ้น

ขับเคลื่อน Slow Streets สู่ชุมชน Bike-friendly

Slow Streets Movement เป็นการเคลื่อนไหวของประชาชนเพื่อให้มีการจัดสรรพื้นที่ถนนใหม่ให้มีพื้นที่สำหรับจักรยานและการเดินเพิ่มขึ้น ถือเป็นอีกหนึ่งหนทางในการรับมือกับโควิด-19 ที่กำลังเกิดขึ้น และหลายเมืองขานรับแนวทางนี้อย่างจริงจัง Slow Streets ยังรวมถึงการทำให้ระบบถนนเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทั้งระบบ ในช่วงล็อกดาวน์ที่ทุกอย่างในเมืองหยุดเคลื่อนไหว ถนนหนทางที่โล่งขึ้นทำให้คนออกมาเดินและขี่จักรยานเพิ่มขึ้น เมื่อเปิดเมืองรัฐจึงต้องเริ่มคิดถึงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับจักรยานและการเดิน ถือเป็นโอกาสอันดีที่จะเริ่มต้นปรับเปลี่ยนระบบขนส่งมวลชนให้รองรับการเดินทางเชื่อมต่อได้มากขึ้น โดยเมืองต้องปรับระบบของเส้นทางให้รองรับรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ในขณะที่ต้องรักษามาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยสำหรับคนเดินทางไว้

การเคลื่อนไหวของ Slow Streets ได้รับความสนใจมากขึ้นในช่วงโควิด-19 ได้นำเสนอบทเรียนที่จะช่วยให้เมืองสามารถสร้างรูปแบบการเดินทางและวิถีชีวิตที่ผสมผสานหลากหลาย โดยการออกแบบเมืองและเส้นทางเดินทางให้เหมาะสมกับการรักษาระยะห่าง

- เริ่มจากการพัฒนาถนนและชอกชอยสายเล็กๆ ที่การจราจรไม่หนาแน่นให้เป็นสถานที่ผ่อนคลายและใช้ชีวิตของคนในชุมชนได้มากขึ้น
- สร้างโอกาสให้ประชาชนในชุมชนได้ออกมาสำรวจชุมชนของตนเองอย่างไม่เคยทำมาก่อน ทั้งการใช้บริการสวนสาธารณะในชุมชน วิ่งออกกำลังกาย หรือการเดินเล่นตามทางเดินรอบชุมชน เพื่อลดการไปรวมตัวกันในสวนสาธารณะขนาดใหญ่ของเมือง หรือออกเดินทางไปทำกิจกรรมนอกชุมชน





Slow Streets กับเมืองในสหรัฐอเมริกา

จากฐานข้อมูล Crowdsourced ที่ริเริ่มจัดเก็บโดย Transportation Planner แห่ง University of North Carolina เก็บรวบรวมข้อมูลพบว่า มี 21 เมือง ชุมชน และประเทศจากทั่วโลกที่ได้รับเริ่มสร้างสรรคถนนที่ปลอดภัยกว่า และเป็นมิตรกับประชาชนมากกว่าขึ้นมาในช่วงนี้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด Slow Streets ที่เริ่มต้นด้วยกฎแฉสำคัญจากข้อเท็จจริงที่พบว่า ส่วนใหญ่ของการเดินทางด้วยการเดินและจักรยานเป็นการเดินทางระยะสั้นและใกล้บ้าน การขับเคลื่อน Slow Streets จึงเน้นการปรับสภาพของเมืองทั่วสหรัฐอเมริกาให้เหมาะสมกับการเดินทางระยะสั้นของคนในชุมชน

ตัวอย่างที่เป็นต้นแบบให้เมืองอื่นๆ เริ่มขึ้นที่เมืองโอ๊คแลนด์ รัฐแคลิฟอร์เนียร์ ท้องถิ่นได้ปิดถนนทั้งหมด 74 ไมล์ในเดือนมีนาคม คิดเป็น 10 เปอร์เซ็นต์ของเครือข่ายถนนทั้งหมดในเมือง โดยถนนที่ปิดยังคงอนุญาตให้เฉพาะพาหนะของคนในพื้นที่เข้าไปหาที่จอดรถเท่านั้น และมีเป้าหมายเปิดให้เฉพาะคนเดินเท้าและใช้จักรยานที่ยังสามารถใช้ถนนผ่านทางได้ การปิดถนนนี้ทำให้ “Oakland Slow Streets” เป็นที่รู้จัก และเป็นเมืองแรกในสหรัฐอเมริกาที่ปรับเมืองให้เป็นมิตรกับการเดินและการใช้จักรยานด้วยวิธีการในลักษณะนี้ สิ่งที่เกิดขึ้นในโอ๊คแลนด์ได้สร้างแรงบันดาลใจให้อีกหลายเมืองทำตาม และเริ่มก่อตั้ง “Slow Streets” ในเมืองของตนเองขึ้นมา

"Oakland Slow Streets"



เมืองโอ๊คแลนด์

รัฐแคลิฟอร์เนียร์ ได้ปิดถนนทั้งหมด 74 ไมล์ในเดือนมีนาคม คิดเป็น 10% ของเครือข่ายถนนทั้งหมดในเมือง

ยุโรปสร้าง Slow Streets ให้เกิดขึ้นจริง

หลายประเทศพยายามคว้าโอกาสเพื่อพัฒนาไปเป็นเมืองที่ยั่งยืนกว่าเดิมหลังวิกฤตการณ์โควิด-19 มีการใช้หลากหลายวิธีการที่พยายามให้ส่งผลไปถึงพฤติกรรมของคน บางประเทศให้เงินอุดหนุนการซื้อจักรยาน ประเทศฝรั่งเศสซึ่งงบประมาณ 55 ล้านดอลลาร์สหรัฐหนุนให้มีการนำจักรยานเก่ามาปรับปรุงให้ใช้งานได้ และมีแผนให้มีการปรับปรุงจักรยานให้ได้ 1 ล้านคันภายในสิ้นปีนี้ ส่วนรัฐบาลอิตาลีรัฐได้ทำโครงการ “Mobility Bonus” โดยสนับสนุนเงินให้ประชาชนประมาณคนละ 500 ยูโรสำหรับซื้อจักรยาน หรือสกูตเตอร์ไฟฟ้า

ที่ผ่านมาเมืองใหญ่ๆ ทั่วทั้งยุโรปได้ดำเนินการเปลี่ยนเมืองให้เป็นมิตรกับจักรยาน (Cycle-friendly) มาตลอดหลายปี ในปีนี้ท่ามกลางวิกฤตจากการปิดเมืองเพื่อสกัดกั้นโรคระบาด หลายเมืองได้เร่งปรับเปลี่ยนสภาพถนนหนทางกันใหม่อีกครั้ง ไม่ว่าจะเป็นนครปารีสหรือกรุงโรมที่ได้ลงทุนเพิ่มทางจักรยานในเขตเมือง ประเทศในยุโรปต่างขานรับกลยุทธ์ที่จะปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่มากขึ้นในระยะยาว ด้วยการทำให้เมืองเดินได้และปั่นจักรยานได้ให้มากกว่าที่เคยทำมา

เทศบาลเมืองต่างๆ ทั่วฝรั่งเศสได้ทุ่มงบประมาณมหาศาลลงทุนสร้างทางจักรยานชั่วคราวขึ้นมาประมาณ 1,000 กิโลเมตรนับแต่เกิดวิกฤตการณ์โควิด-19 ต่อมารัฐบาลกลางของฝรั่งเศสประกาศให้งบประมาณสนับสนุนท้องถิ่นในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางจักรยานที่สร้างขึ้นชั่วคราวให้เป็นทางจักรยานที่ปลอดภัยแบบถาวร ส่วนในกรุงโรมสภาของเมืองอนุมัติการก่อสร้างทางจักรยานทั้งชั่วคราวและถาวรรวมแล้วกว่า 150 กิโลเมตรในเส้นทางถนนหลักและถนนรองของเมือง รวมทั้งในเส้นทางสำคัญอื่นๆ ที่จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อได้ดีที่สุด



"Mobility Bonus"

โดยสนับสนุนเงินให้ประชาชนประมาณคนละ 500 ยูโรสำหรับซื้อจักรยานหรือสกูตเตอร์ไฟฟ้า



COVID-19 RESPONSE

เมืองฟื้นตัวด้วยแนวคิด Green Recovery

UN คำว่าโอกาสสร้างการตระหนักรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมด้วยแนวคิด Green Recovery เพื่อให้จักรยานเป็นพาหนะที่นำไปสู่การเดินทางที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมมากขึ้นของชาวเมือง โดยร่วมมือกับชาติในยุโรปออกมาตรการเพื่อทำให้รัฐส่งเสริมระบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และช่วยให้การฟื้นตัวของเมืองจากวิกฤตการณ์โควิด-19 มีความยั่งยืน

จักรยานจะเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยให้เมืองฟื้นตัวจากวิกฤตครั้งนี้ได้หรือไม่เป็นคำถามสำคัญที่ UN และประเทศในยุโรปตั้งเป็นประเด็นสำคัญ โดยประเทศยุโรปที่เป็นสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ และคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติในยุโรป (UNECE) มองเห็นโอกาสที่จะทำให้ระบบขนส่งมวลชนมีประสิทธิภาพมากขึ้น และดีต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ได้ร่วมกันนำประเด็นนี้เข้าสู่สภาเพื่อหาแนวทางพัฒนาระบบขนส่งมวลชนหลังโควิด-19 ให้คำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่มีมลภาวะทางเสียงน้อยลง มีความปลอดภัย และใส่ใจสิ่งแวดล้อมทุกด้านอย่างยั่งยืน

ในช่วงเวลาที่ผ่านมารัฐบาลส่วนใหญ่มีข้อมูลว่า ประชาชนในทุกประเทศหันมาเดินและขี่จักรยานมากขึ้นตามคำแนะนำของรัฐที่ให้รักษาระยะห่างระหว่างกัน เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของชาวเมืองทั้งเมืองมิลาน เจนีวา บรัสเซลส์ และลอนดอนได้ตัดสินใจลงทุนในทางจักรยานเพิ่มขึ้น แต่รัฐบาลก็ยังมีความเป็นห่วงว่าในทางกลับกันคนส่วนหนึ่งก็จะหันกลับมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งจะทำให้ล้มเหลวในเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่กำลังทำร่วมกับองค์การสหประชาชาติ (UN)

ดังนั้นจึงได้จับมือกันแต่งตั้งหน่วยงานใหม่ที่อยู่ในการบังคับบัญชาของ Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP) ซึ่งได้รับความร่วมมือจากคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติในยุโรป (UNECE) และองค์การอนามัยโลก (WHO) มีเป้าหมายเพื่อหาทางป้องกันเรื่องที่เกี่ยวข้องดังกล่าวและพัฒนาแนวทางสำหรับระบบการขนส่งที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และมีความยั่งยืน โดยหน่วยงานนี้จะประกอบไปด้วยตัวแทนจากรัฐบาลประเทศต่างๆ ในยุโรป องค์การระหว่างประเทศ องค์การทางสังคม นักวิชาการ และภาคส่วนต่างๆ เพื่อค้นหากลยุทธ์ที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระยะยาว เช่น การลดการอุดหนุนราคาน้ำมันจากฟอสซิลเพื่อลดอัตราการใช้รถยนต์ส่วนตัว เป็นต้น

France

ฝรั่งเศส

- รัฐบาลหนุนให้มีการนำจักรยานเก่ามาปรับปรุง มีแผนให้มีการปรับปรุงจักรยานให้ได้ 1 ล้านคัน ภายในสิ้นปี
- เทศบาลท้องถิ่นทั่วฝรั่งเศส สร้างทางจักรยานชั่วคราวรวม 1,000 กิโลเมตร
- รัฐบาลให้งบประมาณสนับสนุนท้องถิ่นในการปรับปรุงทางจักรยานชั่วคราวให้เป็นทางจักรยานถาวร

Italy

อิตาลี

- กรุงโรมสภาของเมืองอนุมัติก่อสร้างทางจักรยานทั้งชั่วคราวและถาวร รวมกว่า 150 กิโลเมตร





ชุมชนฟื้นตัวหลังโควิด-19 ด้วย “จักรยาน”



จักรยานช่วยให้ชุมชนฟื้นตัวจากสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ดีขึ้นในหลายมิติ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจชุมชนการเดินทางในชุมชนทำให้เกิดการติดต่อสื่อสารและกระตุ้นเศรษฐกิจในชุมชน

ชุมชนหรือเมืองที่ให้ความสำคัญกับการเดินและการใช้จักรยาน จะสามารถฟื้นตัวจากโควิด-19 ได้เร็วกว่า นอกจากนี้จักรยานยังสามารถสร้างรายได้จากกระแสการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนอีกด้วย



การท่องเที่ยวชุมชนปรับตัวหลังโควิด-19

รูปแบบการท่องเที่ยวของคนในประเทศเปลี่ยนเป็นการเดินทางระยะสั้นภายในประเทศ โอกาสของการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ และการท่องเที่ยวโดยชุมชนจึงมีเพิ่มขึ้น โดยหลายชุมชนได้พยายามพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยววิถีใหม่ให้มีความปลอดภัย ทั้งความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความปลอดภัยด้านสุขภาพ สถานการณ์โควิด-19 กระตุ้นให้ชุมชนท่องเที่ยวปรับตัวจนเกิดกระแส Slow Tourism ใช้การท่องเที่ยวด้วยจักรยานเพื่อเข้าไปสัมผัสวิถีชีวิตของชุมชน และให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ดังนั้นรัฐและชุมชนควรร่วมมือกันหาแนวทางส่งเสริมให้เกิดเส้นทางท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงชุมชนกับแหล่งท่องเที่ยวกระแสหลักที่อยู่ใกล้เคียง เพื่อกระจายรายได้จากแหล่งท่องเที่ยวหลักลงไปสู่ชุมชนให้เพิ่มขึ้นในช่วงที่คนไทยหันมาท่องเที่ยวภายในประเทศมากขึ้น

เมืองที่เดินและใช้จักรยาน ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น

ในสภาวะปกติเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่ดี มีทางเดินเท้าที่เดินได้ และมีการเชื่อมโยงถนนหนทางให้ปั่นจักรยานได้อย่างสะดวกสบาย มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีกว่า เพราะผู้คนสามารถเข้าถึงร้านค้าภายในชุมชนได้ง่ายกว่า ส่งผลให้เศรษฐกิจในชุมชนเกิดการหมุนเวียนได้ดีกว่า ผลการศึกษาจากเมืองและชุมชนจากทั่วโลกพบว่าเมืองที่เดินได้และใช้จักรยานได้มีส่วนช่วยให้เศรษฐกิจท้องถิ่นมีการขยายตัวมากขึ้น ดังนั้นจึงพบว่าชุมชนหรือเมืองที่ให้ความสำคัญกับการเดินและการใช้จักรยานนั้นสามารถฟื้นตัวทางเศรษฐกิจหลังมาตรการปิดเมืองเพื่อป้องกันโรคระบาดได้ดีกว่า



ตะเคียนเตี้ย ชุมชนท่องเที่ยว วิถีมะพร้าวด้วยจักรยาน

ชุมชนตะเคียนเตี้ย อ.บางละมุง จ.ชลบุรี เป็นชุมชนที่อยู่ไม่ไกลจากเมืองพัทยา ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวปีละหลายสิบล้านคน ชุมชนตะเคียนเตี้ยมองเห็นโอกาสนี้จึงได้เริ่มทำการท่องเที่ยวชุมชนวิถีมะพร้าว โดยหวังดึงนักท่องเที่ยวจากพัทยาให้มาท่องเที่ยวภายในชุมชน โดยใช้แนวคิด “กิจกรรมจักรยานท่องเที่ยววิถีมะพร้าว” จัดทำเส้นทางจักรยานศึกษาวิถีชุมชนที่มีการทำมะพร้าวเป็นพืชเศรษฐกิจของชุมชนมาเนิ่นนาน การท่องเที่ยวแนวนี้ได้สร้างรายได้ให้กับชุมชนอย่างต่อเนื่อง พบว่าหลังจากที่ผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ มีนักท่องเที่ยวเข้ามาที่ชุมชนมากกว่า 200 คน ในช่วงเดือนกรกฎาคม – สิงหาคม ก่อให้เกิดรายได้ประมาณ 1 แสนบาท กระจายให้กับชาวบ้านที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

นอกจากการการท่องเที่ยววิถีมะพร้าวแล้ว ชุมชนตะเคียนเตี้ยยังมีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน มีการจัดการปัญหาขยะอย่างมีส่วนร่วม ชุมชนท่องเที่ยวแบบไร้ขยะโดยใช้หลอดจากรธรรมชาติ ทำจากก้านมะละกอ และขอความร่วมมือนักท่องเที่ยวนำขวดน้ำที่แจกกลับมาให้ชุมชนรีไซเคิล สร้างความประทับใจในการเป็นชุมชนท่องเที่ยวที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม


“ หลังล็อกดาวน์ทุกคนก็ตื่นเต้นที่จะได้เที่ยว กิจกรรมจักรยานก็ฮอตเพราะเป็นกิจกรรมนอกสถานที่ คนไม่ต้องมาอยู่ในสถานที่ปิดเดียวกัน ต่างคนต่างปั่นกันไป แล้วได้ไปสัมผัสกับธรรมชาติ จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น น่าดีใจคือเป็นลักษณะของครอบครัวมากขึ้น ไม่ใช่นักท่องเที่ยวที่มาในลักษณะดูงานหรือหน่วยงานเหมือนเมื่อก่อน และเป็นกลุ่มที่แตกต่างจากก่อนโควิด เป็นกลุ่มครอบครัว นักเรียน แล้วก็ฝึกกลุ่มหน่วยงานส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวในชุมชน บริษัทต่างๆ ก็พานักงานมาให้พาครอบครัวมาเที่ยวด้วยกันมากขึ้น เห็นชัดเจนหลังโควิดนี้ล่ะ แต่ก่อนอาจมาเที่ยวชมโดยไม่ได้ขี่จักรยาน แต่ตอนนี้มาทำกิจกรรมจักรยานกันมากขึ้น ทำให้ชุมชนฟื้นตัวจากโควิดได้ดี น่าจะเพราะคนไทยเที่ยวในประเทศมากขึ้น หลังโควิดดีขึ้นในแง่มีเด็ก นักเรียน นักศึกษา ครอบครัวที่มาใช้เวลาร่วมกัน โดยใช้จักรยานเป็นสื่อในการท่องเที่ยวในชุมชนของเรา ”

คุณสาโรช โรจน์สกุลพานิช
ประธานวิสาหกิจชุมชนฯ
บริการท่องเที่ยวชุมชน
ด้วยจักรยาน





ชุมชนในเขตเทศบาลตำบลบางคล้า

ชุมชนที่มีการขับเคลื่อนต่อยอดแก้ปัญหาและพัฒนาเมืองแห่งการใช้จักรยาน ด้วยการมีส่วนร่วมของผู้บริหารท้องถิ่นและภาคส่วนต่างๆ ในชุมชนมาอย่างต่อเนื่อง มีการดำเนินการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในเมืองบางคล้าอย่างเป็นรูปธรรม มีการจัดทำแผนแม่บทเมืองบางคล้าเพื่อการเดินทางอย่างยั่งยืน และกำหนดแนวทางการพัฒนาด้วยการสร้างทัศนคติที่ดีของคนในชุมชนที่มีต่อการใช้จักรยาน บูรณาการประเด็นการใช้จักรยานในชุมชน การส่งเสริมการท่องเที่ยวในชุมชนโดยใช้จักรยานเป็นยานพาหนะ จัดกิจกรรมส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานให้แก่เด็กและเยาวชน ด้วยพื้นฐานเช่นนี้ทำให้ในช่วงโควิดพบว่าชาวบ้านนำจักรยานออกมาใช้เพื่อการออกกำลังกายดูแลสุขภาพและใช้สัญจรภายในชุมชนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน 

“ ชาวบ้านใช้จักรยานในการออกกำลังกายมากขึ้น เพราะตอนโควิดคนไม่ค่อยได้ออกกำลังกายสวนสาธารณะต่างๆ ก็หยุดกันหมด พอมีโควิดเขาก็ปิดสวน แต่ยังมีคนที่มาเดินตามชายน้ำเดินตามสวนที่เปิดไม่มีรั้วรอบขอบชิดบ้าง ในช่วงโควิดบางคนก็มีจักรยานเก่าๆ ก็รื้อออกมาใช้ขี่ไปไหนมาไหนเพื่อให้ร่างกายได้ออกกำลังกายบ้าง เพราะหยุดนิ่งมานานคนก็กลัวเรื่องสุขภาพคนดูแลสุขภาพเพิ่มขึ้น ออกกำลังกายกันเพิ่มขึ้นอย่างตัวเองก็ใช้จักรยานเป็นประจำอยู่แล้วขี่ไปตลาด ไปซื้อของ ถ้าเราไม่ได้เดินทางไกล เดินทางในละแวกบางคล้าก็ใช้จักรยานเป็นหลัก ยิ่งช่วงโควิดอยู่บ้านไม่ได้ไปไหนเลยก็เดินทางแถวนี้ด้วยจักรยานตลอด ”



คุณคงศักดิ์ นิมมานรดี
ผู้นำชุมชนตลาดน้ำบางคล้า

ข้อมูล

- Bike and Walk the Series ตอนที่ 2: จักรยาน สร้างเงินได้ (Bicycle and Local Economy)
- รายงานการส่งเสริมการเดินทาง การปั่นจักรยาน และการใช้ขนส่งสาธารณะในการเดินทาง: กรณีศึกษา 4 ชุมชนในประเทศไทย โดยมูลนิธิเพื่อการพัฒนาคุณภาพระหว่างประเทศ

วิถีจักรยาน มากกว่าแค่พาหนะสองล้อ



คุณปุนธิ หัสศรีงสี หรือคุณตา นักวิเคราะห์ธุรกิจค้าและวางแผนกลยุทธ์ สาวออฟฟิศที่ปั่นจักรยานไปทำงานมากกว่า 10 ปี การเริ่มปั่นจักรยานของเธอเริ่มขึ้นอย่างเรียบง่าย ทุกวันที่ปั่นจักรยานเป็นการเติมพลังชีวิต เธอได้ค้นพบแง่มุมที่สวยงามของสองข้างทาง ได้มองเห็นโลกในมุมมองใหม่ที่สร้างแรงบันดาลใจให้ทำสิ่งต่างๆ ที่มีความหมายให้กับตนเอง



ความสำเร็จเริ่มในวันแรก

๑๖ เริ่มปั่นครั้งแรกตั้งแต่ 2007 ตอนนั้นบ้านยังอยู่เยาวราชกับพ่อแม่ แล้วขี่ไปทำงานตรงโรงเรียนหอวัง ระยะทางไปกลับประมาณ 40 กิโลเมตร ย้อนกลับไปตอนเริ่มต้นมีน้องที่รู้จักเขาปั่นจักรยานไปทำงาน ตอนนั้นที่ทำงานก็มีทำที่อาบน้ำให้ เราเห็นน้องเขาขี่มาก็เป็นการออกกำลังกายที่คืนะไม่ต้องเข้ายิม ไม่ต้องเสียค่าน้ำมันไหนจะค่าที่จอด ก็เลยคิดว่าลองขี่จักรยานดู ชื่อจักรยานเลยโดยไม่มีความรู้อะไร เดินไปถึงก็ซื้อคันหนึ่งมาขี่เลย จักรยานคันแรกชื่อ น้องเซงเซง จักรยานจะมีชื่อทุกคัน ตอนเช้าก็ปั่นเลย คิดว่าปั่นไปเรื่อยๆ เดี๋ยวก็ถึงแล้ว เราก็ดูแผนที่ในกูเกิลไว้ล่วงหน้าว่าจะวิ่งเส้นไหน พอมาถึงก็รู้สึกเป็น Achievement ในชีวิต เราได้ทำในสิ่งที่ชีวิตเราไม่เคยทำมาก่อน ตอนนั้นบ้านอยู่ซอยอารีย์ปั่นไปทำงานเซ็นทรัลพระราม 9 ระยะทางประมาณ 6 กิโลเมตร ปั่นซิลลี่ๆ อยู่ที่ครึ่งชั่วโมง ปั่นรีบๆ อยู่ที่ 15 นาที

พอขี่จักรยานเราได้เห็นโลกที่เราไม่เคยเห็น ชีวิตแรกเราก็ได้เห็นคนที่เขาอยู่ตรงนั้นมาตลอดนั้นแหละ แต่เราไม่เคยเห็นเขาเลย ถ้าเรานั่งรถเราอาจจะไม่เคยเห็นเขา ไม่ได้ทักทายเขา จนวันที่ 2 วันที่ 3 เราก็ทักทายกัน มิตรภาพก็ก่อตัวขึ้น ถ้าช่วงไหนฝนตกตอนเช้าไม่ได้ขี่หลายวัน พอกลับมาคุณลุงที่เขาเป็นคนไร่บ้านนั่งอยู่แถวนั้นเขาก็ทักทาย ถามว่าหายไปไหนมา ”



จักรยานสร้างแรงบันดาลใจ

๑๖ มีเงินเก็บขึ้นมามากเหลือเชื่อเดือนละ 8-9 พันบาท ไม่มีค่าน้ำมัน เงินเก็บที่เพิ่มขึ้นมาอีกส่วนคือพอปั่นจักรยาน เราไม่มีโอกาสไปซื้อป๊อปหนังฟังเพลงเหมือนตอนขับรถ เพราะปั่นกลับบ้านเราก็เหนื่อยแล้ว เราก็ประหยัดขึ้นอีกทาง แล้วสร้างแรงบันดาลใจมาก เราเป็นนักเขียน เป็นอินดี้ตัวแม่ก็เขียนบทความได้ 30 ตอนเรื่องจักรยาน เขียนเรื่องจักรยานซีรีส์ลงโซเชียลมีเดียที่คนอ่านกันเยอะอยู่เหมือนกัน เขียนมุมมองของคนขี่จักรยานบนถนนที่มองโลกใบนี้แตกต่างไป ทำให้เรามองโลกเปลี่ยนไป มองตัวเองเปลี่ยนไป ”



เติมพลังให้กับชีวิต

“เมื่อก่อนไลฟ์สไตล์ก็ขับรถไปทำงาน ไปหาเพื่อน กินข้าว ใช้รถตลอดเวลา เหมือนพนักงานออฟฟิศปกติ สุขภาพไม่ค่อยดีขึ้นมันเท่าไร ไม่มีการดูแลร่างกาย มีแต่กิน นอน อ่านหนังสือ ดูหนัง ขับรถ ใช้ชีวิตอยู่บนถนน พอมาซื้อจักรยานร่างกายก็ดีขึ้น หลังที่เคยปวดก็ดีขึ้น หรือวันไหนรู้สึกปวดหัวพอบ้านจักรยานไปทำงานหายเลย นอกจากแรงบันดาลใจเรื่องการเขียนกับเรื่องดูแลสุขภาพแล้วเรารู้สึกรักธรรมชาติของสองข้างถนนมากขึ้น เราเห็นต้นไม้ต้นไม้เราขี่ผ่านเขาทุกวันเลย ใครมาตัดกิ่งไม้ไป เราจะเห็น เราเริ่มใส่ใจในรายละเอียดของสิ่งแวดล้อม รู้สึกรักธรรมชาติมากขึ้น แล้วได้มิตรภาพบนท้องถนน รู้สึกสงบน่าอยู่ สิ่งที่ประทับใจอีกอย่างสมัยก่อนเราก็เงินน้อยแต่เราอยากเที่ยว เราเคยเอาจักรยานขึ้นเครื่องไปโฮลิจิมินต์ แล้วเราก็ก็นั่งกลับมา บันทึบลุชมรมาเรื่อยๆ เป็นความรู้สึกว่าจักรยานช่วยให้คนไปถึงตรงไหนก็ได้ สองแรงขาเราทำให้เราไปสู่มิตรของเราโดยไม่ต้องพึ่งพาใคร สิ่งนี้เอ็มพาวเวอร์ (Empower) ตัวเอง และสร้างความภูมิใจให้กับตัวเอง”



คนใช้จักรยานเพิ่มขึ้นในช่วงโควิด


“หลังโควิดเห็นคนใช้จักรยานเยอะขึ้นจนน่าภูมิใจ เมื่อก่อนก็จะเห็นแค่ 1-2 คันที่เราจะขึ้นกันประจำ ซี่ตามกันมาเวลามาทำงาน แต่หลังๆ โดยเฉพาะหลังโควิดเห็นมากขึ้น อย่างพนักงานและคนทำงานเขาน่าจะเห็นว่าการช่วยชีวิตเขา แล้วก็ขี่ได้จริงในท้องถนนไทย เอาจริงๆ ไม่เคยเห็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับจักรยานที่ใช้ในชีวิตประจำวันนะ ดังนั้นถนนเมืองไทยที่จักรยานง่าย คนก็เริ่มใช้กันเยอะ เส้นพระรามหก พระรามเก้า ทุกเส้นที่รถติดๆ จะเห็นจักรยานอย่างน้อย 1-2 คัน คนคงเริ่มมีความรู้ดีกว่าประหยัดสะดวก แล้วจักรยานช่วยให้เรากำหนดเวลาในชีวิตได้จากจุดนี้ไปจุดนี้ใช้เวลาเท่าไร ยิ่งโควิดมาแบบนี้คนก็คงคิดว่าจักรยานช่วยให้ปลอดภัยขึ้นได้ หลังโควิดมาเห็นคนใช้จักรยานมากขึ้น เพราะปกติเส้นพระรามเก้าเห็นน้อย”



การสนับสนุนของภาครัฐ

“จักรยานบ้านๆ ให้อาณาถูกเอื้อมถึงได้สำหรับคนทั่วไปที่ไม่ได้มีกำลังทรัพย์มาก คนทุกระดับเศรษฐกิจเข้าถึงได้ ส่วนสภาพถนนอยากให้เรียบขึ้น ทุกวันนี้ล้อกระแทกจนล้อเหล็มเลย กระแทกกับฝาท่อ และความไม่เรียบของถนน อยากให้พัฒนาถนนให้มีความเป็นไปได้ในการใช้งาน มีที่จอดให้คนได้จอดแล้วแน่ใจว่าไม่หาย อย่างที่ทำงานตอนนี้เซ็นทรัลก็จะมีที่จอดจักรยานภายในอาคารให้ทุกที่ มีโซนนิ่งไว้ให้จักรยานจอด ถ้าทุกองค์กรสามารถเอื้ออำนวยความสะดวกให้มีที่จอด มีห้องอาบน้ำ ส่วนแต่งตัวให้กับคนทั่วไปสามารถเข้ามาใช้ห้องอาบน้ำ อาจจะเสียค่าบริการถูกๆ คนทุกคนที่ขี่จักรยานเขาก็อยากมาใช้บริการ

อุปกรณ์จักรยานก็อยากให้ถูก พวกไฟต่างๆ อย่างเราเคยซื้อของถูกที่ไรไฟจะดับภายใน 7-8 วัน แต่พอซื้อของแพงก็จะอยู่นาน ซึ่งไม่ใช่ทุกคนจะซื้อได้ ราคาที่เป็นพันเหมือนกัน ไฟหน้าที่สองไปไกลๆ ซึ่งทำให้ปลอดภัยกับจักรยานมาก กลางวันหรือกลางคืนก็ควรจะเปิดทำให้รถเห็นเรา อุปกรณ์ดีๆ ของจักรยานยังแพงอยู่ อย่างซื้อไฟหน้ากับไฟหลังเซ็ตดีๆ ก็สองพันแล้ว ถ้ารัฐสนับสนุนให้ต้นทุนการใช้จักรยานถูกลง แล้วเรื่องถนนหนทางทำให้ดีกว่านี้ได้ก็จะดีกับการจราจรทั้งหมด ไม่ใช่แค่ดีกับจักรยาน”

จักรยานจึงเป็นมากกว่ายานพาหนะเพื่อให้ถึงที่หมาย แต่ได้เติมความหมายใหม่ๆ ให้กับเส้นทางชีวิตของคุณตลอดอยู่เมื่อเชื่อกัน ในทุกครั้งที่เธอได้ออกไปปั่นจักรยาน 



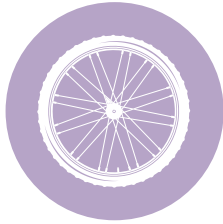
ตรวจสอบให้มั่นใจ... ก่อนปั่น

ควรตรวจสอบสภาพจักรยานเป็นประจำก่อนปั่นทุกครั้ง
เพื่อความปลอดภัยสูงสุด



น็อตต่างๆ และตัวชิ้นอื่นๆ

- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าไม่มีอะไรหลวม ลองยกล้อหน้าขึ้นจากพื้นสองถึงสามนิ้วแล้วปล่อยให้เต่งพื้น ต้องไม่มีส่วนใดที่มีเสียง หรือรู้สึกถึงความหลวม
- ตรวจสอบด้วยการสัมผัสลูบผิวจักรยานทั้งคันว่ามีชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์หลวมหรือไม่ หากมีชิ้นให้แน่น หรือถ้าไม่แน่ใจว่าควรขันอย่างไรจึงจะเหมาะ ให้ช่างที่มีประสบการณ์ตรวจสอบให้ก็ได้



ยางและล้อ

- ตรวจสอบซี่ล้อว่าสปลมเข้ายางอย่างเหมาะสม โดยวางมือข้างหนึ่งบนอาน อีกมือวางที่แฮนด์และคอแฮนด์ แล้วลองกดน้ำหนักลงบนจักรยาน ดูการตั้งของยางเปรียบเทียบกับตอนที่ยางได้รับการเติมลมอย่างเหมาะสม
- ยางอยู่ในสภาพดีหรือไม่ หมุนล้อช้าๆ และมองหารอยฉีกตามดอกยางและแก้มยาง ถ้ายางมีความเสียหาย ควรเปลี่ยนยางก่อนขี่จักรยาน
- ล้อคดหรือไม่ หมุนแต่ล้อตรวจสอบว่าเบรกดีหรือไม่ และยางแกว่งหรือไม่ หากล้อแกว่งข้างแม้แต่นิดเดียว หรือล้อสั่นกับผ้าเบรกให้นำจักรยานไปที่ร้านเพื่อทำการตั้งล้อ
- ขอบล้อสะอาดและไม่มี ความเสียหาย ไม่มีร่องรอยขอบล้อสึก




โซ่จักรยาน

- นำจาระบีหรือน้ำมันมาหล่อลื่นโซ่จักรยานทุก 2 เดือน
- ตรวจสอบความตึงของโซ่ให้เหมาะสม โซ่ต้องตึงพอเหมาะ ไม่หย่อนเกินไป เพราะถ้าโซ่หย่อนเวลาปั่นอาจทำให้เกิดโซ่หลุดได้



เบรก

- ตรวจสอบเบรก สายควบคุมทุกเส้นอยู่ในตำแหน่งและมีการดึงให้หยุดได้อย่างปลอดภัย
- ควรทดสอบเบรกก่อนปั่นทุกครั้ง เพราะการเก็บนานๆ อาจทำให้แป้นเบรกแข็ง ลองบีบมือเบรกแล้วสังเกตว่าเบรกเริ่มทำงานภายในระยะการบีบมือเบรกหนึ่งนิ้ว เวลาบีบก้านเบรกต้องไม่สัมผัสแฮนด์ ถ้าต้องบีบจนก้านเบรกสัมผัสแฮนด์แสดงว่าเบรกอยู่ในสภาพใช้งานไม่ค่อยดี ควรปรับเบรกให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีกว่านี้ ไม่ควรใช้จักรยานจนกว่าเบรกจะได้รับการปรับโดยช่างจักรยานมืออาชีพ 

ปั่นจักรยานในเวลาฝนตกถนนขึ้นแฉะ

ช่วงนี้ฝนตกบ่อยๆ พื้นถนนขึ้นแฉะ ส่งผลไม่ดีกับการเกาะถนน การเบรก และการมองเห็น ทั้งสำหรับผู้ใช้จักรยาน และยานพาหนะอื่นๆ ที่ใช้ถนนร่วมด้วย ทำให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าช่วงเวลาอื่นๆ เพราะเวลาถนนลื่น พลังหยุดของเบรกทุกยานพาหนะจะลดลงอย่างมาก แล่ยางจะไม่เกาะถนนเท่าที่ควร ทำให้ควบคุมความเร็วได้ยากขึ้น เสี่ยงการควบคุมได้ง่ายขึ้น ดังนั้นเพื่อให้แน่ใจว่าจะสามารถชะลอความเร็วและหยุดได้อย่างปลอดภัยควรปั่นด้วยความเร็วที่ช้าลง และชะลอหรือหยุดให้เบื่อบวกเร็วขึ้นกว่าเดิม

ปั่นจักรยานในยามค่ำคืน

การปั่นจักรยานในเวลากลางคืนมีอันตรายมากกว่าการปั่นจักรยานในเวลากลางวัน จึงต้องใส่ใจถึงการขับขี่ และการเลือกอุปกรณ์เฉพาะเพื่อช่วยลดความเสี่ยง

- กับทิมสะท้อนแสง ถูกออกแบบมาเพื่อรับและสะท้อนแสงบนท้องถนน เพื่อให้พาหนะอื่นๆ มองเห็นจักรยานที่กำลังเคลื่อนที่ ตรวจสอบให้แน่ใจว่าจักรยานมีกับทิมที่ได้รับการติดตั้งไว้อย่างถูกต้องตำแหน่ง สะอาดตรง ไม่หัก ติดตั้งไว้อย่างแข็งแรง และอย่าถอดกับทิมออกจากจักรยานเด็ดขาด
- ซื่อและติดตั้งไฟหน้าและท้าย
- สวมใส่เสื้อผ้าและอุปกรณ์สีสว่างและสะท้อนแสง เช่น เสื้อกั๊กสะท้อนแสง สายรัดขาและแขนสะท้อนแสง หรือแถบสะท้อนแสงที่หมวกกันน็อก
- ปั่นอย่างช้าๆ กว่าที่ปั่นในเวลากลางวัน
- พยายามใช้เส้นทางที่คุ้นเคย



สุขหลากวัย (ปั่น) ไปด้วยกัน

โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างกองทุนประชากรแห่งสหประชาชาติ (UNFPA) เทศบาลเมืองพะเยา สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย ได้ออกแบบกระบวนการและจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมและสร้างความสัมพันธ์ระหว่างเยาวชน คนทำงาน และผู้สูงอายุ ในชุมชนแม่ต้า เทศบาลเมืองพะเยา

กิจกรรมครั้งแรกจัดขึ้นเมื่อ 13 กันยายน 2563 “เล่าเรื่องอุ้ยหลาน ผ่านภาพถ่าย ให้ทะลุจอ” เชื่อมโยงคนสองวัย โดยใช้มือถือเป็นสื่อกลางสร้างความรู้สึกที่ดีต่อกันระหว่างอุ้ย-ละอ่อน ถ่ายรูปที่ต้องมีองค์ประกอบของจักรยานคนสองวัยในภาพ และกิจกรรมครั้งที่สองจัดขึ้นเมื่อ 17 ตุลาคม 2563 “อุ้ยเล่า ละอ่อนสร้างสรรค์ ของดีตราแม่ต้า” ชุมชนแม่ต้ามีผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นที่ขึ้นชื่อหลากหลาย เทศบาลเมืองพะเยาต้องการส่งเสริมให้ผลิตภัณฑ์ของกลุ่มวิสาหกิจชุมชนเป็นที่รู้จัก โดยจัดกิจกรรมให้คนหลากวัยได้มาเรียนรู้ทักษะสร้างเรื่องเล่าที่มาของผลิตภัณฑ์ การจัดการบรรจุภัณฑ์ ความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ รวมถึงช่องทางการขายที่ตรงกลุ่มเป้าหมาย โดยได้รับเกียรติจากคุณณัฐณิถันภักดิ์ ศิริประภาเจริญ คนรุ่นใหม่เจ้าของชาวไทยแบรนด์ Karun มาแบ่งปันประสบการณ์ และเปิดเวทีให้กลุ่มผู้เข้าร่วมทุกวัยได้เรียนรู้พัฒนาทักษะการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชุมชนร่วมกัน



Live Bike and Walk the Series เสวนาเดินและจักรยาน ไม่ใช่เพียงทางเลือก... แต่เป็นทางรอด

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และมูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย (CWIT) จัดกิจกรรมพิเศษของเสวนาและแลกเปลี่ยน (เมื่อ) ถึงเวลาเดินและจักรยาน ไม่ใช่เพียงทางเลือก...แต่เป็นทางรอด (Bike and Walk the Series: Bike-Walk is not just a choice, but a viable solution.) เพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในสังคมไทย และเผยแพร่ข้อมูลความรู้ ประโยชน์ของการเดินและการใช้จักรยานที่เชื่อมโยงกับมิติต่างๆ ภายใต้ชื่อรายการพิเศษ Bike and Walk the Series

ออกอากาศผ่านระบบ Live Stream เฟสบุ๊กเพจ “เดินไป ปั่นไป Thailand Walking and Cycling Institute” ประกอบด้วย ตอนที่ 1 : นวัตกรรม ปั่น เมือง (Bicycle and Innovation), ตอนที่ 2 : จักรยาน สร้างเงินได้ (Bicycle and Local Economy), ตอนที่ 3 : คุณหมอ...ชวนปั่น (Bicycle and Health) ตอนที่ 4 : คุณปั่น....โลกเปลี่ยน (Bicycle and Environment) และ ตอนที่ 5 : เมืองที่พัฒนา(แล้ว) ...เมืองจักรยาน (Bicycle and Urban Development) โดยวงเสวนาผ่านระบบ Live Stream สอดคล้องต่อสถานการณ์โลกที่เข้าสู่โหมด New Normal ซึ่งประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงรายการได้ง่ายผ่านช่องทางการสื่อสารออนไลน์ และสามารถรับรู้ความสำคัญของการเดินและการใช้จักรยานใน 5 มิติ อาทิ มิติด้านนวัตกรรม มิติด้านเศรษฐกิจท้องถิ่น มิติด้านสุขภาพ มิติด้านสิ่งแวดล้อม และมิติด้านการพัฒนาเมือง ซึ่งในระยะเวลาระหว่างเดือนสิงหาคม - กันยายน 2563 ที่รายการออกอากาศมีผู้เข้าถึงมากกว่า 33,600 บัญชีผู้ใช้งานเฟสบุ๊ก และพบว่า มีผู้ใช้งานเฟสบุ๊กรายใหม่ค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานในประเด็นสุขภาพ



4th
YEARS
ANNIVERSARY



7 ตุลาคม 2563

ครบรอบวันก่อตั้ง

มูลนิธิสถาบันการเดินและการจักรยานไทย

เลือกเดินทางวิถีใหม่, เลือกเดินและจักรยาน



Keep walking and biking.
Keep physical distancing

