

มติสมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี ปี ๒๕๕๗

โดยสมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี

ประเด็นที่ ๓ อุดรธานีเมืองจักรยาน

อุดรธานีเมืองจักรยาน หมายถึง การส่งเสริมให้ประชาชนและองค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม ในจังหวัดอุดรธานีใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเพื่อการเดินทาง การออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ การกีฬา การท่องเที่ยว รวมทั้งการจัดระบบและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย เช่น สภาพผิวจราจรที่เหมาะสม สัญญาณจราจรสำหรับจักรยาน มีช่องทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน ร้านซ่อมจักรยาน นอกจากนี้ยังรวมถึง การมีกฎ ระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย ที่เอื้อต่อการใช้จักรยานที่ปลอดภัย เช่น มาตรการจำกัดความเร็วยานยนต์ และการบังคับใช้กฎหมาย

ความสำคัญของปัญหา สถานการณ์และแนวโน้ม

การส่งเสริมให้ประชาชนมีกิจกรรมทางกายพอเพียงต่อสุขภาพ ด้วยการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานเป็นวิธีที่ง่าย สะดวก และมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพโดยตรงอย่างน้อย ๙ ประการคือ ลดการเกิดโรคหัวใจลงร้อยละ ๓๐-๕๐, ลดการเกิดโรคเบาหวานชนิดที่ ๒ ลงร้อยละ ๓๐, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคหลอดเลือดสมองตีบตัน, ลดปัจจัยเสี่ยงของภาวะน้ำหนักเกินและโรคอ้วน, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคมะเร็งลำไส้, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคมะเร็งเต้านม, ปรับปรุงระบบกล้ามเนื้อและกระดูก, ลดปัจจัยเสี่ยงจากภาวะซึมเศร้า และลดปัจจัยเสี่ยงการหกล้มของผู้สูงอายุ การปั่นจักรยานเป็นหนึ่งใน การออกกำลังกายแบบแอโรบิกที่ไม่มีแรงกระแทกต่อกระดูกและข้อ จึงเหมาะกับผู้สูงอายุ

ในด้านเศรษฐกิจ การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานโดยเฉพาะสำหรับการเดินทางระยะสั้น (๑-๕ กิโลเมตร) และส่งเสริมการเชื่อมโยงกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จะช่วยลดการใช้จ่ายยานยนต์ที่ไม่จำเป็นและลดการนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจนในปี ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๗ ของมูลค่าการนำเข้ารวมหรือกว่า ๑ ล้านล้านบาท (๑) ค่าใช้จ่ายครัวเรือนในการเดินทางและยานพาหนะ ในปี ๒๕๕๔ มากเป็นอันดับ ๓ ของรายจ่ายครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ ๑๙ โดยเป็น ค่าใช้จ่ายด้านพลังงานภาคขนส่ง (น้ำมันและก๊าซที่ใช้กับยานยนต์) ถึงร้อยละ ๑๐ และได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเดินทางและการใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้นในชีวิตประจำวันจะช่วยลดค่าใช้จ่ายนี้ได้ หากเดินหรือใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์สัปดาห์ละ ๑ วัน ประชาชนจะประหยัดค่าน้ำมันได้เฉลี่ย ๕,๒๐๐ บาท/คัน/ปี (คิดจากฐานการจ่ายค่าน้ำมัน ๑๐๐ บาท/วัน/คัน) (๒) การเดินทางและการใช้จักรยาน ซึ่งเป็นวิธีเดินทางที่ใช้ความเร็วต่ำ ยังจะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากมอเตอร์ไซด์ รถยนต์ ซึ่งเป็นยานยนต์ที่สามารถใช้ความเร็วสูง ซึ่งเป็นเหตุให้ประชาชนเสียชีวิตวันละ ๒๕-๓๐ คน และมีผู้พิการรายใหม่ปีละกว่า

๕,๐๐๐ คน คิดเป็นความสูญเสียปีละ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (๓) การเดินและการใช้จักรยานเป็นวิธีหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและการสูญเสียเวลาในการเดินทางเนื่องจากการมียานยนต์บนถนนเกินกว่าที่จำเป็น ปัจจุบันมีค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการเดินทางของคนทั้งประเทศและในกรุงเทพฯ เป็น ๑.๓ และ ๑.๗ ชั่วโมงต่อวันตามลำดับ ทำให้สูญเสียเวลาเป็นมูลค่าปีละ ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท เฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล หากสามารถทำให้การจราจรที่ติดขัดถึงขั้นวิกฤตนี้ได้

ขึ้นถึงระดับที่ใช้ได้ ก็จะลดมูลค่าความเสียหายจากการเสียเวลาลงได้วันละ ๘๘.๓ ล้านบาท และลดมูลค่าความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะได้วันละ ๑๑๘.๘ ล้านบาทด้วย หรือมูลค่าความเสียหายรวมลดลงถึง ๖๒,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

ทางด้านสิ่งแวดล้อม การเดินทางระยะสั้นด้วยการเดินและการใช้จักรยาน จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่ง ซึ่งเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราสูงมากจนเป็นอันดับที่ ๒๑ ของโลกในปี ๒๕๕๔ จากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ทั้งประเทศ ๒๒๑.๖๕ ล้านตัน มาจากภาคขนส่งมากถึง ๕๙.๘๐ ล้านตัน หรือร้อยละ ๒๗ โดยเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๔๓ ถึงร้อยละ ๒๐ⁱⁱ และก๊าซ CO₂ ในกรุงเทพฯ ประมาณครึ่งหนึ่งมาจากรถยนต์ เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่เกิดจากการเดินทาง เป็นกิโลกรัม/กิโลเมตร/คน (Carbon Footprint ของการเดินทาง) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีค่า ๐.๐๙ ซึ่งสูงที่สุดในการใช้ยานพาหนะทางบก ทุก ๑๐ กิโลเมตรที่คนในประเทศไทยเดินหรือใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ไปเกือบหนึ่งกิโลกรัมⁱⁱⁱ ถ้ารถยนต์ ๑ ล้านคัน วิ่งน้อยลงวันละ ๑.๓ กิโลเมตร จะลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ ๑๐๐,๐๐๐ ตัน และลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายจากการปล่อยมลพิษของรถยนต์ที่ขณะนี้ประเมินว่าสูงถึงปีละ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาทลงได้ โดยลดได้เฉลี่ย ๕ บาทเมื่อเดินหรือใช้จักรยานแทนรถยนต์หนึ่งคันเป็นระยะทางหนึ่งกิโลเมตร (ราคาคงที่ปี ๒๕๔๖)

ด้านสังคมวัฒนธรรม การที่ประชาชนกลับมาเดินและใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้นจะช่วยคืนความเป็นชุมชนกลับมา การศึกษาในหลายประเทศทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา พบความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างปริมาณการเดินและใช้จักรยานของประชาชน กับความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ-สังคม ความเป็นประชาธิปไตย และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ด้วยการจัดผังเมือง ออกแบบ และพัฒนาเมืองให้มีพื้นที่สาธารณะที่ประชากรสามารถเดิน ใช้จักรยาน และทำกิจกรรมทางสังคมได้อย่างสะดวกปลอดภัย ลดการใช้ยานยนต์ส่วนบุคคลลง การพัฒนาที่เกิดขึ้นจะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดในองค์รวม จนมีการกล่าวว่ “เมืองจักรยานคือเมืองเจริญ” (A cycle-lized city is a civilized city)^{iv} และ “เมืองน่าปั่น เมืองน่าเดิน คือเมืองน่าอยู่”

ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขตเทศบาลและเขตสุขาภิบาล พ.ศ.๒๕๐๓, พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๑, พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒, พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒, พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยรวมกฎหมายเหล่านี้ยังไม่ได้เอื้อต่อหรือส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

ข้อจำกัดในการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหา

๑. ไม่มีนโยบายสาธารณะในการส่งเสริมการใช้จักรยาน รวมทั้งกฎหมาย หน่วยงาน และงบประมาณในการส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นการเฉพาะ

๒. การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังขาดความต่อเนื่อง ขาดการบูรณาการและไม่ครอบคลุมระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านต่างๆ ได้แก่

๒.๑ การพัฒนาระบบและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการ ยังมีข้อจำกัดการพัฒนาในโครงสร้างที่สำคัญ เช่น พื้นที่จอดและจร(Park and Ride) สำหรับจักรยาน ทางเท้าและทางจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน เป็นต้น

๒.๒ ขาดการศึกษาอย่างเป็นระบบในเรื่องทางจักรยานที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่

๒.๓ ระบบถนนที่มีอยู่ไม่มีทางจักรยานที่ปลอดภัย รวมถึงการขาดที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและมีจำนวนเพียงพอในสถานที่ต่างๆ เป็นอุปสรรคสำคัญของการส่งเสริมการใช้จักรยาน

๒.๔ การจำกัดความเร็วของยานยนต์ในเขตเมือง/เขตชุมชนให้ปลอดภัยกับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน

๒.๕ ขาดการประชาสัมพันธ์แบบองค์รวมและสื่อกลางแบบสองทางเพื่อให้ข้อมูลและรับทราบความต้องการของผู้ใช้บริการ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้และขาดการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้คนมาใช้

๒.๖ ขาดมาตรการจูงใจ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และการติดตามวัดผลอย่างต่อเนื่อง

๒.๗ ขาดการส่งเสริมให้ความรู้ที่เน้นการให้ความสำคัญต่อผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในการสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

๒.๘ ขาดการส่งเสริมหลักสูตรและกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับการเดินทางและการใช้จักรยาน และพัฒนาทักษะการใช้จักรยานให้ถูกต้องและปลอดภัย รวมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้จักรยานในสถานศึกษา

๒.๙ ขาดการรณรงค์และจัดสรรงบประมาณมาสนับสนุนให้ข้าราชการและประชาชนทั่วไปใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

๒.๑๐ ขาดการส่งเสริมผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานเป็นการเฉพาะ

๓. กฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยังไม่ได้เอื้อต่อหรือส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเท่าที่ควร เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคารยังไม่ได้กำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของอาคารขนาดใหญ่และอาคารสาธารณะต้องจัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย

๔. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการสร้างชุมชนจักรยาน ส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งช่องทางในการดำเนินการดังกล่าว ขาดผู้กระตุ้นและผู้สนับสนุนอย่างจริงจัง ถูกจำกัดด้วยระเบียบข้อบังคับและโครงสร้างอำนาจหน้าที่ตามระบบราชการ ขาดการกำหนดให้การเดินและการใช้จักรยานเป็นระเบียบวาระขององค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้และรณรงค์สร้างความตื่นตัวด้านการเดินและการใช้จักรยานแก่ประชาชน

๕. การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานที่ได้ผลจริงจัง โดยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะในการเดินทางระยะสั้น และคืนพื้นที่ที่จัดให้รถยนต์มาเป็นพื้นที่สาธารณะให้ประชาชนทั่วไปเดิน ใช้จักรยาน และทำกิจกรรมทางสังคมต่างๆ เป็นการปรับพฤติกรรมความเคยชินเดิมของคนส่วนหนึ่งและทำได้ไม่ถ่วงนัก

เอกสารอ้างอิง

Energy Policy and Planning Office. ๒๐๑๑. *CO₂ Emission from Energy Consumption by Sector*.

สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น. *คู่มือลดคาร์บอนให้โลก(ที่)รัก* สรรณัฐ ภาณุจนะวนิชย์, ดร. ๒๕๕๕. *สังคมจักรยาน สังคมประชาธิปไตย*. ในเว็บไซต์มูลนิธิโลกสีเขียว.

<http://www.greenworld.or.th/columnist/ecological/๑๗๓๗> อ้างถึง Wilkinson & Pickett, *The Spirit Level*, ๒๐๐๙

สถานการณ์จังหวัดอุดรธานี

เมื่อ ๑๐ ปีที่แล้ว เทศบาลนครอุดรธานีเคยมีเส้นทางจักรยานรอบทุ่งศรีเมือง แต่การดำเนินการไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากดำเนินการเพียงหน่วยงานเดียว ปัจจุบันเทศบาลนครอุดรธานีได้มีโครงการจักรยานสาธารณะ (สำหรับยืมและเช่า) โดยให้ยืมใน ๑ ชั่วโมงแรก หลังจาก ๑ ชั่วโมงแล้วจะเก็บ ๒๐ บาท พร้อมสร้างสถานีจักรยาน (หนองประจักษ์, หลังจวนผู้ว่าราชการจังหวัด, รพศ.อุดรธานี, เซ็นทรัลพลาซ่า ยูดีทาว์น, ศูนย์วัฒนธรรม เป็นต้น) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเสร็จภายในต้นปี ๒๕๕๘

เทศบาลนครอุดรธานี ได้ขอสนับสนุนงบประมาณจากกรมพลศึกษาประมาณ ๒๐ กว่าล้านบาท เพื่อพัฒนาเส้นทางจักรยานรอบหนองประจักษ์ ระยะทาง ๔,๕๐๐ เมตร และรอบทุ่งศรีเมือง ระยะทาง ๑,๖๐๐ เมตร โดยจะปรับปรุงรางน้ำ ทางเท้า ติเส้นขอบ ป้ายบอกเลน แสงสว่าง และที่จอดจักรยาน เป็นต้น

นอกจากนี้ จังหวัดอุดรธานีมีแนวคิดที่พัฒนาหนองแต ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและการกีฬา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่สะดวก และปลอดภัย เหมาะสำหรับการออกกำลังกาย

สำหรับตัวอย่างที่ดี ได้แก่ เทศบาลหนองสำโรง ที่มีการกำหนดให้มีวัน Car Free Day เดือนละครั้ง มีการก่อสร้างสถานีจอดรถจักรยาน โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจาก สปสช.เขต ๘ วัตถุประสงค์ของการปั่นจักรยาน เพื่อสุขภาพ เพื่อใช้เป็นพาหนะในชีวิตประจำวัน เพื่อการแข่งขัน เพื่อการท่องเที่ยว

ปัญหาที่พบจากการใช้จักรยาน

- ผู้ใช้จักรยานยังขาดทักษะการใช้จักรยาน เช่น การใช้สัญญาณมือ การติดไฟหน้าและไฟท้ายจักรยาน
- ปัญหาอุบัติเหตุในเขตเทศบาลไม่เรียบ มีสิ่งกีดขวาง เช่น ต้นไม้
- เรื่องของอุบัติเหตุ และความปลอดภัย จักรยานสามารถใช้ร่วมกับพาหนะอื่นๆ ได้ เพียงแต่ต้องมีทักษะในการใช้จักรยาน ซึ่งถ้ามีเลนสำหรับจักรยานจะทำให้การใช้จักรยานง่ายขึ้น

จุดแข็ง

- มีการสนับสนุนงบประมาณจากกรมพลศึกษา
- เทศบาลนครอุดรธานีมีแผนระยะสั้นและยาว
- มีกลุ่มหรือชมรมผู้ใช้จักรยาน ที่ช่วยผลักดันให้การใช้จักรยานเพิ่มขึ้น
- การแต่งกายของผู้ใช้จักรยาน Safety ขึ้น

จุดอ่อน

- ผู้ใช้จักรยานขาดทักษะในการใช้จักรยานและกฎจราจร

- ขาดการส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
- รถยนต์ขนาดใหญ่ไม่ลดความเร็วให้ผู้ใช้จักรยาน
- ผู้ใช้ถนนอื่นคิดว่าจักรยานเป็นสาเหตุให้ล่าช้า
- การตกแต่งจักรยานที่ผิด เช่น ไม่ใช่ไฟหน้าสีขาว แต่ใช้ไฟหน้าสีแดงกระพริบ ทำให้เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ

มติสมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี

ประเด็นที่ ๓ อุดรธานีเมืองจักรยาน

สมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี

ตระหนัก ว่าการใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่งในการส่งเสริมสุขภาพ ป้องกันการเกิดโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง การขี่จักรยานเป็นพาหนะยังเป็นทางเลือกหนึ่งในการเดินทางซึ่งจะช่วยลดใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งยังช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศทำให้สภาพแวดล้อมและบรรยากาศการใช้ชีวิตในเมืองดีขึ้น

กังวล ต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ เนื่องจากการเจ็บป่วยเสียชีวิตด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง มลพิษและอุบัติเหตุ การเสียเวลาเดินทาง การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และผลกระทบทางสังคมจากคุณภาพชีวิตที่ลดลง

ชื่นชม ความพยายามส่งเสริมการใช้จักรยานสำหรับการเดินทางระยะสั้นแทนการใช้ยานยนต์ที่ผ่านมาของหน่วยราชการและองค์กรภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องจำนวนหนึ่ง แม้จะยังขาดการส่งเสริมให้ครอบคลุมในทุกภาคส่วน

รับทราบ ว่านโยบาย กฎหมาย และมาตรการต่างๆที่เกี่ยวข้อง ไม่ทันสมัย และขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้ รวมทั้งไม่มีบทบัญญัติที่ส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานทั้งโดยตรงและโดยอ้อม

เห็นว่า การทำให้จังหวัดอุดรธานีเอื้อต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจำเป็นต้องให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมาร่วมกันจัดการแบบบูรณาการ สร้างและให้ความรู้ หนุนเสริมสร้างวัฒนธรรม ส่งเสริมให้มีระบบและโครงสร้างที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน รวมทั้งการพัฒนาและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อมุ่งสู่การมีระบบขนส่งและจราจรที่ยั่งยืน และการพัฒนาให้เป็นเมืองน่าอยู่

สมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี จึงมีมติดังต่อไปนี้

๑. ขอให้หัวหน้าส่วนราชการระดับจังหวัด อำเภอ ตำบล ทุกแห่ง ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและผู้บริหารองค์กรภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และคณะกรรมการพัฒนาระบบสุขภาพอำเภอ กำหนดนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมให้บุคลากรใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมทั้งผู้นำขององค์กรเป็นตัวอย่างในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

๒. ขอให้สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดอุดรธานี สถานบริการสุขภาพทุกระดับ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และองค์กรที่เกี่ยวข้อง ประชาสัมพันธ์และส่งเสริมการใช้จักรยานให้เป็นทางเลือกในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมสุขภาพ

๓. ขอให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงศึกษาธิการ และหน่วยงานจัดการศึกษาทุกระดับในจังหวัดอุดรธานี กำหนดให้สถานศึกษามีการจัดกิจกรรมให้ความรู้และพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ให้ถูกต้อง

และปลอดภัยแก่นักเรียนนักศึกษา รวมทั้งส่งเสริมการเดินทางหรือใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทาง และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการใช้จักรยานภายในสถานศึกษา เช่น ที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย

๔. ขอให้สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรธานี เทศบาลนครอุดรธานี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สมาคมกีฬาจังหวัดอุดรธานี ชมรมจักรยานจังหวัดอุดรธานี รมรณรงค์ให้ความรู้เรื่อง การใช้จักรยานและอุปกรณ์ ตลอดจนทักษะ เพื่อความปลอดภัยในการขี่จักรยาน ในทุกกลุ่มวัย

๕. ขอให้สถานที่ราชการทุกแห่ง สถานประกอบการเอกชน เช่น ห้างสรรพสินค้า ตลาด รวมทั้งสถานที่ที่มีการจัดงานเทศกาลสำคัญต่างๆ จัดให้มีสถานที่จอดรถจักรยานที่เพียงพอ เหมาะสมปลอดภัยและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบอย่างกว้างขวางโดยทั่วกัน

๖. ขอให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี เทศบาลนครอุดรธานี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แขวง การทางจังหวัดอุดรธานี สนับสนุนการสร้าง การปรับปรุง เส้นทางจราจร จัดทำป้ายจราจร และสร้างเส้นทางสำหรับจักรยาน การสร้างที่จอดจักรยานสาธารณะ ทำความสะอาดและกำจัด สิ่งกีดขวางเส้นทางจราจร

๗. ขอให้ตำรวจภูธรจังหวัดอุดรธานี เพิ่มสายตรวจจักรยาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

๘. ขอให้ประชาสัมพันธ์จังหวัดอุดรธานี และ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม องค์กร สื่อมวลชนทุกแขนง ประชาสัมพันธ์การส่งเสริมการใช้จักรยาน กิจกรรมของชมรมหรือกลุ่มผู้ใช้จักรยานที่เป็น ตัวอย่าง โดยจัดทำสื่อที่หลากหลายช่องทาง เช่น การจัดทำคลิปวิดีโอ Facebook

๙. ขอให้ประชาสัมพันธ์จังหวัดอุดรธานี สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดอุดรธานี จัดทำข้อมูล สถานที่ท่องเที่ยว ที่เหมาะสมสำหรับนักปั่นจักรยาน เพื่อการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดอุดรธานี เช่น ทะเลบัวแดง ภูฝอยลม หรือการไหว้พระ ๙ วัด เพื่อดึงดูดนักปั่นจักรยานจากจังหวัดอื่นด้วย

๑๐. ขอให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดอุดรธานี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดสรรพื้นที่สาธารณะ สำหรับทำเส้นทางออกกำลังกายสำหรับจักรยานโดยเฉพาะ

๑๑. ขอให้มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎหมายศึกษาและทบทวนระเบียบกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการใช้จักรยานที่ปลอดภัย

๑๒. ขอให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดเวทีสาธารณะเพื่อรับฟังความเห็นของประชาชนและ แลกเปลี่ยนเรียนรู้ในการส่งเสริมการใช้จักรยานและการจัดสิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อการใช้จักรยานทั้งในระดับ ตำบลและอำเภอ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๑๓. ขอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานี ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนร่วมกับผู้ใช้จักรยานแก่ผู้สอบ ใบขับขี่ทุกประเภท รวมทั้งเสริมสร้างความตระหนักการใช้ผิวจราจรร่วมกัน

๑๔. ขอให้สมาคมกีฬาจังหวัดอุดรธานี จัดทำฐานข้อมูลของชมรมเครือข่ายจักรยานในจังหวัดอุดรธานี โดยให้ชมรมจักรยานจังหวัดอุดรธานีเป็นผู้ประสานงาน

๑๕. ขอให้สถาบันการศึกษา ศิษษาวิจยน์นวัตกรรมที่เกี่ยวกับการประยุกต์ใช้จักรยาน เช่น การดัดแปลงจักรยานในการปั่นเพื่อทำเครื่องสูบน้ำ พ่นลายน้ํา ชาร์ตแบตเตอรี่ หรือจักรยานน้ำ เป็นต้น และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลงาน อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง

๑๖. ขอให้ตำรวจทางหลวง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ฝั่าระวังและป้องกันการซั้บรยยนต์และรถจักรยานยนต์ ย้อนศร ในเส้นทางหลัก โดยเฉพาะ กม. ๑๙ เส้นอุดรธานี-หนองคาย (หลักกิโลเมตรใหญ่)

๑๗. ขอให้แขวงทางอุดรธานีเพิ่มแสงสว่างในเส้นรอบเมือง

๑๘. ขอให้ตำรวจจราจรบังคับใช้กฎหมายการจราจรอย่างเข้มงวด

๑๙. ขอให้เทศบาลนครอุดรธานีและตำรวจจราจร กำหนดช่วงเวลาสำหรับการปั่นจักรยาน (ไบท์เลน) เพื่อการออกกำลังกาย เป็นช่วงเวลา ๕ ถึง ๗ นาฬิกา และในวันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดราชการ ขยาย ถึงเวลา ๘ นาฬิกา ส่วนการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ให้สามารถใช้ได้ตลอดเวลา

๒๐. ขอให้สมัชชาสุขภาพจังหวัดอุดรธานี และเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และภาคประชาสังคม ติดตาม ประเมินผล และรายงานความก้าวหน้าตามประเด็น

i

ii

iii

iv