

สมัชชาสุขภาพจังหวัดชัยนาท ครั้งที่ 2 พ.ศ.2558

จักรยานเพื่อชีวิตและสุขภาพ

1. นิยาม

คำว่าจักรยานปรากฏครั้งแรกในภาษาอังกฤษ ถูกตีพิมพ์ในหนังสือ The Daily News ในปี ค.ศ. 1868 เพื่ออธิบายความหมายระหว่าง "Bysicles และ trysicles" ในบทความ "Champs Elysées and Bois de Boulogne" และถูกนำมาใช้ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1847 ในสิ่งพิมพ์ภาษาฝรั่งเศส เพื่ออธิบาย "สิ่งที่เรียกว่าพาหนะ บรรทุกสองล้อที่ไม่สามารถให้คำจำกัดความได้"

จักรยาน (อังกฤษ: Bicycle, Bike) คือ การขนส่งโดยใช้พลังงานที่ได้จากมนุษย์ ขับเคลื่อนโดยการกด ลูกบันได พาหนะสำหรับเส้นทางทุรกันดาร มีสองล้อเชื่อมต่ออยู่กับเฟรม ล้อทั้งคู่เรียงกันในทิศทางเดียวกัน โดย คนที่ขับขี่จักรยานเรียกว่านักปั่นจักรยาน

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน ให้ความหมายคำว่า ชีวิต หมายถึง ความเป็นอยู่

พจนานุกรมแปล ไทย-อังกฤษ NECTEC's Lexitron Dictionary ให้ความหมายคำว่า ชีวิต หมายถึง [n.] life [syn.] ชีพ,ความเป็นอยู่,การดำรงอยู่,การดำรงชีวิต และ [ant.] ความตาย

อ. สอ เสถบุตร ให้ความหมายคำว่า ชีวิต[n.] life , as และคำพ้องความหมาย (Synonym)ชีพ

อ.เปลื้อง ณ นคร ให้ความหมายคำว่าชีวิต หมายถึง ผู้เป็นอยู่, ความเป็นอยู่, ซึ่งเป็นอยู่

องค์รอนามัยโลกได้ให้นิยามคำว่า สุขภาพ หมายถึง สุขภาวะที่สมบูรณ์ทั้งทางกาย ทางจิต และ ทางสังคม

ตามร่างพระราชบัญญัติสุขภาพแห่งชาติ 2545 ให้ความหมายของคำว่า สุขภาพ คือ ภาวะที่มีความพร้อมสมบูรณ์ทั้งทางร่างกาย คือ ร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง คล่องแคล่ว มีกำลัง ไม่เป็นโรค ไม่พิการ ไม่มีอุบัติเหตุอันตราย มีสิ่งแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาพ

รวมความคำว่า "ชีวิตและสุขภาพ" หมายถึง "ความเป็นอยู่ที่มีร่างกายแข็งแรงปราศจากโรคภัยไข้เจ็บใน ทุกส่วนของร่างกาย มีสุขภาพจิตดี และสามารถปรับตัวให้อยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข"

ดังนั้น สรุปได้ว่า "จักรยานเพื่อชีวิตและสุขภาพ" หมายถึง การปั่นจักรยานเพื่อความเป็นอยู่ที่ดีที่สมบูรณ์ ปราศจากโรคภัยทั้งร่างกาย จิตใจและสามารถปรับตัวให้อยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างปกติสุข"

จะเห็นได้ว่าชีวิตและสุขภาพนั้น ไม่ได้มีเพียงทางกาย และทางจิตใจเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการปรับตัวเข้าสู่สังคมได้อย่างมีความสุขด้วย เราก็ควรจะรักษาสุขภาพของเราให้ต้อยู่เสมอ เพื่อที่เราจะได้มีจิตใจที่มีความสุข รื่นเริง ไม่ติดขัด มีเมตตา มีสติสมาธิ และการที่ครอบครัวจะมีความอบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง และสังคมมีความ ยุติธรรมได้นั้น จะต้องเกิดขึ้นจากการจัดการทางสุขภาพในระดับต่างๆ ทั้งสุขภาพในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual Health) สุขภาพของครอบครัว (Family Health) อนามัยชุมชน (Community Health) และ สุขภาพของสาธารณะ (Public Health)

1 2. ที่มาและความสำคัญ

2 2.1 ที่มา

3 จักรยานถูกประดิษฐ์ขึ้นครั้งแรกในยุโรป ช่วงศตวรรษที่ 19 ในปีค.ศ. 2003 มีจำนวนสองเท่าของรถยนต์
4 โดยใช้ การคมนาคมขั้นพื้นฐาน การพักผ่อนหย่อนใจและนำไปใช้เป็นของเล่นเด็ก ใช้ออกกำลังกาย เป็นเครื่องมือ
5 สำหรับทหารตำรวจ การจัดส่งสินค้าและใช้ในการแข่งขัน

6 ยุคแรกของจักรยานเป็นตัวอย่างของ การบริโภคสินค้าเกี่ยวกับจักรยานอย่างชัดเจน เริ่มจากการนิยม
7 ของบุคคลระดับสูงในสังคมและเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในส่วนของการให้บริการ อุปกรณ์เสริม อื่น ๆ ซึ่งต้นทุนสูงมากกว่า
8 ตัวจักรยาน การดำเนินการตลาดลักษณะนี้เหมือนกับที่ทำตุ๊กตาบาร์บี้

9 การออกแบบของจักรยานเป็นสิ่งที่พัฒนามาจากจักรยาน velocipede ที่ล้อหน้ามีขนาดใหญ่กว่ามาก
10 ๆ และล้อหลังมีขนาดเล็กใช้เพื่อช่วยการทรงตัว แม้ว่าคำว่าจักรยานที่นำมาใช้จะเป็นการใช้ซ้ำกันไปในแต่ละ
11 ช่วงเวลาสั้น ปัจจุบันการออกแบบจักรยานมีผลกระทบอย่างมากต่อสังคมทั้งในด้านของวัฒนธรรมและ
12 ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมส่วนประกอบหลายๆ อย่างเป็นแรงผลักดันที่เกิดจากการพัฒนาของรถยนต์และ
13 นำมาใช้กับจักรยานรวมถึง ลูกปืน ยางที่ใช้ลม โช้ซับเคลื่อน เฟืองเกียร์ และ ซีลวด

14 2.2 ความสำคัญของจักรยาน

15 จักรยานเป็นยานพาหนะที่มนุษย์สร้างขึ้นและขับเคลื่อนด้วยกำลังร่างกายของมนุษย์ทำให้สามารถ
16 เคลื่อนที่ไปข้างหน้าเดินทางไปตามที่ต่างๆ ได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นพาหนะที่สามารถใช้ได้ดี ทั้งในอดีต
17 ปัจจุบัน และอนาคต เพราะว่าจักรยานเป็นยานพาหนะชนิดเดียวที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะกับโลก เช่น ไม่ทำให้โลก
18 ร้อน อนุรักษ์ธรรมชาติ ไม่มีเสียงดัง ช่วยประหยัดพลังงาน และเป็นวัฒนธรรมของหลายๆ ประเทศที่ยังใช้
19 จักรยานในชีวิตประจำวัน การปั่นจักรยานทำให้มีสุขภาพดี โดยรวมนอกจากนี้ยังช่วยประหยัดเงินเกี่ยวกับ
20 ค่ารักษาพยาบาลและเป็นพาหนะขึ้นเดียวที่มนุษย์สามารถใช้มันได้ตลอดชีวิตในโลกใบนี้ด้านสุขภาพ

21 2.3 ตัวอย่างของผู้ใช้จักรยานเพื่อชีวิตและสุขภาพ

22 “อาจารย์ปราจีน รุ่งโรจน์” แชมป์จักรยานกีฬาแห่งชาติครั้งที่ 6 จังหวัดราชบุรี (เหรียญทองแรกของ
23 จังหวัดจันทบุรี) และติดทีมชาติตั้งแต่ปี 2517-2521 รวมเวลา 5 ปีโดยมีรายละเอียดดังนี้

24 ปี พ.ศ. 2517 ติดทีมชาติไทยชุดเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 7 ที่ประเทศอิหร่าน

25 ปี พ.ศ. 2518 ติดทีมชาติไทยชุดกีฬาแหลมทองครั้งที่ 8

26 ปี พ.ศ. 2519 ติดทีมชาติไทยชุดกีฬาโอลิมปิกเกมส์ "มอลทรีล ประเทศแคนาดา"

27 ปี พ.ศ. 2520 ติดทีมชาติไทยชุดกีฬาเอเชียนเกมส์ครั้งที่ 8 กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

28 ปี พ.ศ. 2521 ติดทีมชาติไทยชุดชุดกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 9 มาเลเซียและเป็น"โค้ชจักรยานทีมชาติไทย"

29 ปี พ.ศ. 2535 โค้ชจักรยานทีมชาติไทยชุดซีเกมส์ ครั้งที่ 15 ประเทศมาเลเซีย

30 ปี พ.ศ. 2537 โค้ชจักรยานทีมชาติไทยชุดซีเกมส์ ครั้งที่ 16 ประเทศฟิลิปปินส์

31 ด้านสุขภาพ

32 สมัยเป็นเด็กๆจะเป็นคนขี้โรคมามาก เรียกว่า 3 วันดี 4 วันไข้ ทำให้ต้องหาวิธีออกกำลังกายให้มีสุขภาพ
33 ดีขึ้น ก็ได้จากการขี่จักรยานเล่นนี้ล่ะทำให้สุขภาพแข็งแรงขึ้นและดีขึ้นทุกวัน จนวันหนึ่งสามารถแข่งกีฬาจักรยาน

1 ได้ และได้รับชัยชนะในการแข่งขัน เพราะมีสุขภาพที่ดีกว่านักกีฬาคนอื่นๆ กล่าวคือ มีความเร็วที่มากกว่า มี
2 ความแข็งแรงมากกว่า และมีสมรรถภาพร่างกายที่สูงกว่า เป็นต้น

3 ด้านสังคม

4 จักรยานทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ในโลกใบนี้น่ารื่นรมย์ยิ่งขึ้น ได้รู้ได้เห็นในสิ่งที่ไม่เคยเห็น เป็นการเพิ่ม
5 ประสบการณ์ให้กับตนเอง เพราะจักรยานทำให้ได้มีโอกาสเดินทางไปในทุกพื้นที่ที่อยากจะไปทั้งในและนอก
6 ประเทศ ได้มีโอกาสเรียนรู้ สังคมและวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ มีเพื่อนนักจักรยานที่เป็นชาวต่างชาติมากมาย
7 ทำให้มีสังคมที่กว้างขึ้น โดยเฉพาะสังคมของผู้ที่ขี่จักรยานด้วยกันได้รู้จักกันและเป็นเพื่อนกันที่สุดในที่สุด สังคม
8 ของคนรักการขี่จักรยานจะเต็มเปี่ยมไปด้วยมิตรไมตรี ทุกๆเช้าที่ออกไปขี่จักรยาน จะได้รับการทักทายจากผู้ขี่
9 จักรยานด้วยกันโดยตลอด เช่น การโบกมือ หรือดีดกระดิ่ง "กริ่งๆ" เป็นต้น

10 ด้านอารมณ์

11 เมื่อใดที่ออกไปปั่นจักรยานในระยะเวลาหนึ่งที่น่าพอใจสมควร ร่างกายจะขับสารแห่งความสุขชื่อ "เอ็นโด
12 ฟิน"ออกมา ทำให้ร่างกายรู้สึกสดชื่นแจ่มใส สนุกสนาน และมีความสุข ขณะเดียวกันถ้าร่างกายมีความเครียดจะ
13 ขับสารแห่งความสุขออกมาชื่อ "อินซูลิน" แต่การปั่นจักรยานที่มีความหนัก (Intensity) ความนาน (Duration)
14 และความบ่อย (Frequency) เพียงพอจะช่วยทำให้ร่างกายเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น (Training
15 Effect) ทำให้ร่างกายและจิตใจหายเครียดได้อย่างดี ส่งผลทำให้ร่างกายและจิตใจรู้สึกปลอดโปร่งขึ้น

16 ด้านสติปัญญา

17 การขี่จักรยานช่วยทำให้การตัดสินใจดีขึ้น รวดเร็วขึ้น สามารถเลือกเส้นทางขี่ที่ปลอดภัย โดยเฉพาะถ้า
18 เป็นการแข่งขันสมองจะถูกใช้งานและสั่งการตลอดเวลาเพื่อให้ได้เปรียบคู่แข่ง เป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าใน
19 สถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นในขณะนั้น ที่สำคัญการทำงานของสมองและร่างกายจะสัมพันธ์กันตลอดเวลา

20 สรุปได้ว่า “ชีวิตของเราใช้ซะ...ตั้งแต่ปี 2513 จนถึงปัจจุบัน จักรยานมันคือชีวิต” จักรยานให้ชีวิตและ
21 สุขภาพที่ดี การได้ขี่มันทุกวันทำให้ชีวิตเหมือนกับการเอาเงินไปฝากธนาคารโดย ไม่ถอนออกมาใช้เงินก็จะมาก
22 ขึ้นทุกวัน ร่างกายที่เราปั่นจักรยานทุกเช้าหรือเย็นก็เหมือนกันมันจะกลับมาสะสมในร่างกายของเราทำให้เรา
23 เป็นบุคคลที่มีสุขภาพแข็งแรงขึ้น ทั้งร่างกายและจิตใจ ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บ

24

25 3.กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

26 ในช่วงต้นของการพัฒนาข้อกำหนดเกี่ยวกับจักรยานพร้อมทั้งการโฆษณาจะได้รับการเผยแพร่ฟรีสู่
27 สาธารณะ

28 สมเด็จพระสันตปาปา Albert A. ได้เป็นตัวแทนของชาวนักปั่นจักรยาน ในปี อดุสัญญาการจราจรของ
29 กรุงเวียนนา ของสหประชาชาติ พิจารณาให้จักรยานเป็นยานพาหนะ และผู้ควบคุมจักรยาน (ไม่ว่าจะขี่หรือไม่)
30 จะต้องทำตามกฎจราจร ในหลาย ๆ ประเทศ สะท้อนให้เห็นถึงข้อกำหนดของการใช้จักรยานให้ปลอดภัยและ
31 สภาพของจักรยานที่มีความพร้อมก่อนนำไปใช้ในถนนสาธารณะ ในเขต อำนาจศาล ถือว่ามีความผิดที่ใช้
32 จักรยาน ที่ไม่อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้สมบูรณ์กฎหมายจักรยานแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่โดยทั่วไป

1 สิทธิของนักปั่นจักรยานบนถนนได้รับการปกป้องในกฎหมายระหว่างประเทศตั้งแต่ปี ค.ศ. 1968 กับ
2 การเพิ่มอนุสัญญากรุงเวียนนาจราจรถนน

3 ภายใต้สนธิสัญญานี้ จักรยานมีสถานะทางกฎหมายเป็นยานพาหนะ และนักปั่นจักรยานมีสิทธิสถานะ
4 ทางกฎหมายในฐานะผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีประเทศมากกว่า 150 ประเทศเข้าร่วมสนธิสัญญา ประกอบด้วย
5 สหรัฐอเมริกา, แคนาดา, เม็กซิโก, สหราชอาณาจักร, ไอร์แลนด์, เกือบทั้งหมดของทวีปยุโรป, ออสเตรเลีย,
6 นิวซีแลนด์, ญี่ปุ่น และจีน ในประเทศที่เข้าร่วมสนธิสัญญา สนธิสัญญาจะมีผลบังคับของกฎหมาย และบทบัญญัติ
7 ที่ได้รับการรวมเป็นกฎหมายระดับชาติ

8 ในเขตอำนาจศาล จักรยานจะต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายเมื่อขี่หลังจากมืด อุปกรณ์ผลิตไฟ หรือเรียกว่า
9 ไดนาโม จะจ่ายไฟให้กับหลอดไฟ ขณะที่จักรยานเคลื่อนที่ แผ่นสะท้อนแสงด้านท้าย มักจะติดมากับจักรยาน
10 ตั้งแต่แรก เมื่อจักรยานเคลื่อนที่ที่มีเสียงเกิดขึ้น ในบางประเทศจะมีกระดิ่งเตือน เมื่อเข้าใกล้คนเดินเท้า แต่
11 บางครั้งกระดิ่งก็อาจจะใช้ แตรไฟฟ้า แทนได้เมื่อต่อกับแบตเตอรี่ 12 โวลต์

12 บางประเทศ กำหนดให้ เด็กและหรือผู้ใหญ่จะต้องสวมหมวกกันน็อค ซึ่งช่วยป้องกัน การบาดเจ็บที่
13 ศีรษะ ประเทศที่กำหนดให้ใช้กฎหมายนี้ รวมถึง สเปน นิวซีแลนด์ และออสเตรเลีย หมวกกันน็อคที่ใช้สวมใส่
14 เป็นสิ่งที่ถกเถียงกันมาก โดยมีฝ่ายหนึ่งเสนอว่าจะช่วยลดการบาดเจ็บจากการกระแทกที่ศีรษะ ในขณะที่อีกฝ่าย
15 มองว่า การสวมหมวกกันน็อคแสดงถึงอันตรายของการปั่นจักรยาน และยุ่งยาก ซึ่งจะลดจำนวนคนที่เข้ามา
16 ปั่นจักรยานลง ซึ่งจะส่งผลให้สุขภาพของคนโดยรวมแย่ลง (คนบางส่วนปั่นจักรยาน เพื่อสุขภาพของตนเอง และ
17 ยังคงปั่นอยู่ ซึ่งจะตรงข้ามกับ จำนวนของความปลอดภัย ที่เกิดขึ้น)

18 ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขต
19 เทศบาลและเขตสุขาภิบาล พ.ศ.2503, พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521,
20 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522, พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522, พระราช บัญญัติจราจรทางบก
21 พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535, พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และ
22 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 แต่ยังไม่เอื้อต่อการใช้จักรยานเพื่อชีวิตและสุขภาพ
23 เท่าที่ควร

24 อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีระเบียบกฎหมายจักรยานของประเทศไทยในการขี่จักรยาน ดังนี้
25 กฎหมายของมาตรา 80 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินระ ใหญ่ทางหรือทางที่จัดไว้ สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับ
26 ขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

- 27 (1) กระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร
- 28 (2) เครื่องห้ามที่ใช้การได้ดีเมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที
- 29 (3) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาว ไม่น้อยกว่าหนึ่งดวง ที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้
30 ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตรและอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา
- 31 (4) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวง ที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุ
32 สะท้อนแสงสีแดงแทนเมื่อถูกส่งให้มีแสงสะท้อน

33 มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือ มาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ใหญ่

1 ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขี่รถ
2 หรือเดินสวนทางสามารถมองเห็นรถ

3 มาตรา 82 ผู้ขี่รถจักรยานต้องขี่ให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้
4 สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้อง
5 ขี่จักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

6 มาตรา 83 ในทางเดินรถไหล่ทางหรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขี่รถจักรยาน

7 (1) ขี่โดยประมาทหรือนำพวดยานอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

8 (2) ขี่โดยไม่จับคันบังคับรถ

9 (3) ขี่ขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขี่ในทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน

10 (4) ขี่โดยนั่งบนที่อื่นมิใช่อาานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

11 (5) การขี่โดยบรรทุกผู้อื่น เว้นแต่จักรยานที่มีการกำหนดไว้เท่านั้น

12 (6) บรรทุกหรือถือสิ่งของหรือของใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจับคันบังคับรถหรืออันอาจ
13 เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

14 (7) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

15

16 4.นโยบายที่เกี่ยวข้อง

17 4.1 นโยบายสาธารณะเรื่องการใช้จักรยานตามกฎหมายบัตรโตรอนโตเพื่อกิจกรรมทางกาย (Toronto
18 Charter for Physical Activity) ที่ประเทศไทยให้การรับรองไปเมื่อ พ.ศ.๒๕๕๓ เช่นเดียวกับในแผนปฏิบัติการ
19 ลดโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง พ.ศ. ๒๕๕๑ (Non-Communicable Disease Action Plan 2008) และยุทธศาสตร์
20 ระดับโลกเรื่องอาหาร กิจกรรมทางกาย และสุขภาพ พ.ศ.๒๕๔๗ (Global Strategy on Diet, Physical
21 Activity and Health 2004) ขององค์การอนามัยโลกเป็นองค์ประกอบหลักที่สำคัญในการส่งเสริมการมีกิจกรรม
22 ทางกายและลดพฤติกรรมการนั่งอยู่กับที่(รวมทั้งการนั่งในรถยนต์)

23 4.2 ข้อเสนอของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations
24 Conference on Environment and Development) หรือ Rio +20 ที่สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล เมื่อวันที่
25 20-22 มิถุนายน 2555 ซึ่งเป็นการประชุมสุดยอดผู้นำประเทศที่มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดยุทธศาสตร์ว่าด้วย
26 สิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในทุกสาขาสำหรับประชาคมโลกเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไปในอนาคตการส่งเสริม
27 โครงสร้างพื้นฐานทางเท้าและทางจักรยานซึ่งเป็นการส่งเสริมการขนส่งที่ไม่แพงและยั่งยืน

28 4.3 ประเทศไทยปฏิบัติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United
29 Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC) ซึ่งไทยเป็นหนึ่งใน 154 ประเทศที่ร่วม
30 ลงนามเมื่อ พ.ศ.2535 และปฏิบัติตามพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) ที่ไทยให้สัตยาบันเมื่อ พ.ศ.2545การใช้
31 จักรยานแทนการใช้รถยนต์ เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

32 4.4 ประเทศไทยมีนโยบายการส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นไปตาม (1) แผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.
33 2555-2558 ที่กำหนดให้ส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตไว้ใน

1 นโยบายที่ 3 คือนโยบายเศรษฐกิจ, (2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559 ที่
2 ยึดแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นปรัชญานำทางและมียุทธศาสตร์ให้ปรับกระบวนการพัฒนาและ
3 ขับเคลื่อนประเทศเพื่อเตรียมพร้อมการไปสู่การเป็นเศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, (3)
4 แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 ที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ที่ 4 เพื่อ
5 ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม, และ () แผนแม่บทในการพัฒนาระบบการ
6 ขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.2555-2593 ซึ่งอยู่ในช่วงการจัดทำขั้นสุดท้าย
7 4.5 แผนยุทธศาสตร์การจ้ดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
8 (พ.ศ.2558-2564) เป็นการขับเคลื่อนตาม มติสมัชชาสุขภาพแห่งชาติครั้งที่ 5 พ.ศ. 2555 เรื่อง “การจัดระบบ
9 และโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” ผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีไป
10 แล้วตั้งแต่ปี 2556

11

12 5.สถานการณ์และความจำเป็น

13 5.1 ยุคการเปลี่ยนแปลงการใช้จักรยานในประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 3 ยุค ดังนี้

14 1. ยุคเริ่มต้นการใช้จักรยาน พ.ศ. 2428-2500 (1885-1957)

15 พ.ศ. 2428 (1885) ประเทศในยุโรปผลิตจักรยานเป็นอุตสาหกรรมส่งออกขายทั่วโลกได้ มีชาวต่างชาติ
16 เข้ามาเจริญสัมพันธไมตรีกับไทย ทำให้การคมนาคมเริ่มปรับเปลี่ยน มีการสร้างถนนรอบๆ พระบรมมหาราชวัง
17 และมีการนำจักรยานมาใช้ในการออกกำลังกายและใช้เดินทางระยะใกล้ๆ

18 พ.ศ. 2442 (1899) จักรยานเริ่มเป็นที่รู้จักในประเทศไทย มีการประชุมรถจักรยานเป็นครั้งแรกที่วัง
19 บูรพาภิรมย์เนื่องในโอกาสที่ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถเสด็จกลับจากยุโรป พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
20 เจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2442

21 มีการฝึกหัดขี่จักรยานในวัง และการประกวดแฟนซีขี่จักรยาน เกิดสโมสรผู้ขี่จักรยาน เป็นยุคต้นของการค้า
22 จักรยาน แต่เนื่องจากมีราคาสูง จึงยังแพร่หลายเพียงในหมู่เจ้านายชั้นสูง ทูต ตัวแทนการค้า วิศวกร และแพทย์

23 พ.ศ. 2446 (1903) มีการสั่งจักรยานมาจำหน่ายเป็นครั้งแรกในประเทศไทย จำนวน 200 คัน

24 พ.ศ. 2453-2468 (1910-1925) เริ่มมีการใช้จักรยานกันอย่างแพร่หลาย และในช่วงสงครามอินโดจีน
25 กองทัพบกของไทยได้นำจักรยานมาใช้เป็นยานพาหนะด้วยส่วนหนึ่ง

26 พ.ศ. 2474 (1931) ได้มีระเบียบให้ผู้ใช้รถจักรยานต้องจดทะเบียนจักรยานเป็นพาหนะประเภทล้อ
27 เลื่อน โดยกำหนดให้ไปจดทะเบียนที่กรมทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งมีผู้นำจักรยานไปจดทะเบียน 6,318 คัน

28 พ.ศ. 2484 (1941) ทหารญี่ปุ่นที่เดินทัพผ่านประเทศไทย บางหน่วยได้ใช้จักรยานเป็นพาหนะ

29 พ.ศ. 2496 (1953) มีผู้นำจักรยานไปจดทะเบียนเป็นจำนวนมากถึง 11,867 คัน

30 2. ยุคถดถอยของการใช้จักรยาน พ.ศ. 2500-2534 (1957-1991)

1 1 มกราคม 2500 รัฐบาลออกกฎหมายให้ตั้งวันการนำจักรยาน 2 ล้อ ไปจดทะเบียน (แต่จักรยาน 3
2 ล้อขึ้นไป ยังต้องนำไปจดทะเบียน)

3 1 มกราคม 2503 รัฐบาลให้ยกเลิกการจดทะเบียน และการใช้จักรยาน 3 ล้อขึ้นไป ในเขตจังหวัดพระ
4 นครและจังหวัดธนบุรี เพราะรัฐบาลกำลังจะเริ่มใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับแรกในปี 2504
5 เหตุเพราะ เห็นดีเห็นงามกับทฤษฎีกระแสหลัก ละเลยระบอบราง หลงลมปากประเทศผู้ผลิตยานยนต์ระบบถนน
6 รัฐบาลจึงอ้างว่าการจราจรคับคั่งมาก (และในวันเดียวกันนั้น รัฐบาลจอมพลสฤษดิ์ฯ ได้ให้ยกเลิกกิจการรถไฟสาย
7 ปากน้ำอีกด้วย ซึ่งขณะนั้นเป็นรกร้างไฟฟ้าแล้ว โดยให้ขนย้ายขบวนรถออกจากรางภายใน ๔๘ ชม. ต่อมาได้มี
8 การรื้อทางรถไฟสร้างเป็นถนนพระราม 4 และถนนทางรถไฟสายเก่า)

9 กลุ่มประเทศอาหรับระงับการส่งออกน้ำมัน ปี 2517 (1974) ราคาน้ำมันโลกพุ่งสูงขึ้นร้อยละ 252
10 (เทียบกับปี 2516) อัตราเงินเฟ้อของไทยสูงถึงร้อยละ 24.3 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจชะลอลงจากร้อยละ
11 10.0 เหลือเพียงร้อยละ 4.5

12 เหตุการณ์ปฏิวัติอิหร่าน ปี 2522 (1979) และสงครามอิรัก-อิหร่าน ปี 2523 (1980) ราคาน้ำมันโลกพุ่ง
13 ขึ้นกว่าร้อยละ 150 อัตราเงินเฟ้อของไทยสูงร้อยละ 9.9 ในปี 2522 และร้อยละ 19.7 ในปี 2523 อัตราการ
14 ขยายตัวทางเศรษฐกิจต่ำลงมาที่ร้อยละ 5.2 ในปี 2522 และร้อยละ 4.6 ในปี 2523 จากที่เคยขยายตัวร้อยละ
15 9.9 ในปี 2521

16 สงครามอ่าวเปอร์เซีย ปี 2533 (1990) แม้ผลต่อเงินเฟ้อทั้งปีอาจไม่มากนัก แต่ก็จุดให้เศรษฐกิจไทย
17 ขยายตัวชะลอลงมาที่ร้อยละ 8.6 ในปี 2534 (1991) จากที่เคยโตเป็นตัวเลข 2 หลักมาตลอดหลายปี

18 3. ยุคฟื้นฟูการใช้จักรยาน พ.ศ. 2534-ปัจจุบัน (1991 to present)

19 การเริ่มต้นเรียกช่องทางจักรยานในประเทศไทยนั้น มีความสัมพันธ์กับวิกฤตการณ์น้ำมันโลก อัน
20 เนื่องมาจากสงครามอ่าวเปอร์เซีย ปี 2533 (1990) ที่อิรักเริ่มรุกรานคูเวต เมื่อ 2 สิงหาคม 2533 ต่อมากองกำลัง
21 ผสมได้ไต่กองทัพอิรักออกจากคูเวต โดยเริ่มทิ้งระเบิดเมื่อ 17 มกราคม 2534 ตามมาด้วยการเริ่มโจมตี
22 ภาคพื้นดินเมื่อ 23 กุมภาพันธ์ 2534

23 16 มีนาคม 2534 เกิดการรวมตัวของกลุ่มเรียกร้องให้การใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา
24 จราจร มลพิษ และพลังงาน ประมาณ 40 คน โดยปั่นรถจักรยานไปตามท้องถนนในกรุงเทพมหานครเป็นครั้งแรก
25 เพื่อให้สังคมไทยหันกลับมาสนใจการใช้จักรยานกันใหม่อีกครั้ง ต่อมาได้มีประชาชนสนใจเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ
26 อย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นชุมชนชาวจักรยานในสังคมไทย ในชื่อชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
27 และมีการขยายเป็นสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทยเมื่อ 2 กันยายน 2552

28 5 พฤศจิกายน 2546 พรบ.ยกเลิกกฎหมายบางฉบับที่ไม่เหมาะสมกับกาลปัจจุบัน พ.ศ. 2546 มีผลให้
29 ยกเลิก พรบ.ล้อเลื่อน พุทธศักราช 2478 ส่งผลให้ยกเลิก "ใบอนุญาตขับขี่ล้อเลื่อนและรถจักรยานทุกชนิด"
30 กล่าวคือ ไม่ต้องสอบขอรับใบอนุญาตขับขี่จักรยาน และขณะขับขี่ไม่ต้องพกใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวอีกต่อไป

1 ส่วน พรบ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังคงมีการบังคับใช้ต่อไป ดังนั้น พรบ.จราจรทางบกฯ ลักษณะ 10
2 เรื่อง "รถจักรยาน" จึงมีบทบาทสำคัญ แต่ยังไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมสภาพการใช้จักรยานที่มี
3 นวัตกรรมใหม่ๆ เกิดขึ้น เช่น โครงสร้างผิวทางจักรยาน อุปกรณ์ยับยั้งยานยนต์ อุปกรณ์ปรับเชิงลาดขอบถนน
4 สะพานลอยจักรยาน รวมทั้งอุโมงค์ลอดถนน โครงสร้างที่จอดจักรยาน รวมทั้งลิฟท์-แขนกลนำจักรยานเข้า-ออก
5 อาคารจอดจักรยาน อุปกรณ์รั้วจักรยานบนระบบขนส่งมวลชน ตลอดจนตัวถังจักรยานรวมทั้งชุดขับเคลื่อน

6 มกราคม 2547 (2004) ราคาน้ำมันโลกสูงต่อเนื่อง รัฐบาลทักษิณตรึงราคาขายปลีก โดยชดเชยจาก
7 กองทุนน้ำมันฯ ถึง กรกฎาคม 2548 (2005) รวมเป็นหนี้กว่า 90,000 ล้านบาท รัฐบาลสุรยุทธ์ต้องเก็บเงินเข้า
8 กองทุนฯ และล้างหนี้ได้หมดในต้นปี 2551 (2008) ทำให้ราคาขายปลีกแพงใกล้เคียงตลาดโลก ซึ่งเป็นปัจจัยบวก
9 ที่เร่งให้มีผู้ใช้จักรยานเดินทางในเมืองเพิ่มมากขึ้น

10 ปัจจุบัน นอกจากชนบทภาคกลางและภาคเหนือตอนบนแล้ว คนไทยส่วนใหญ่ยังใช้จักรยานเพื่อ
11 ประโยชน์ทางด้านสุขภาพ การท่องเที่ยว และแข่งขันมากกว่าการใช้ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากปัญหาด้านความ
12ปลอดภัย การขาดวินัยการจราจร และมลภาวะ

13 5.2 สถานการณ์การใช้จักรยานในประเทศไทย

14 1. กรุงเทพมหานคร (กทม.) และองค์กรปกครองท้องถิ่นจำนวนหนึ่ง มีแนวคิดส่งเสริมการใช้จักรยาน
15 เพื่อแก้ปัญหาการจราจรแออัดมาแล้วหลายปี และได้ริเริ่มดำเนินงานไปบ้าง เช่น มีการสร้างทางจักรยานใน
16 กรุงเทพฯ และเมืองต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ตาก เพชรบุรี ยะลา สงขลา แกลง ฯลฯ กทม. มีการออกข้อบังคับเจ้า
17พนักงานจราจรในเขตกทม. ว่าด้วยการกำหนดช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยาน พ.ศ.2553 มีโครงการเราร์ก
18 กรุงเทพฯ เราร์กจักรยาน (เริ่มมีนาคม พ.ศ.2554) มาดำเนินการด้านกายภาพ รมรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยาน
19 และร่วมมือกับภาคเอกชน และกำลังจะมีจักรยานสาธารณะให้บริการ นอกจากนั้นยังมีการสอนการใช้จักรยาน
20 ให้นักเรียนชั้นประถมปีที่ 5 ในทุกโรงเรียนที่สังกัด กทม.

21 2. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ได้ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมทางกายในรูปแบบ
22 ของการเดินและการใช้จักรยาน ควบคู่ไปกับการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาเพื่อสุขภาพ ผ่านโครงการย่อย
23 ต่างๆ ร่วมกับภาคีเครือข่ายมาโดยตลอดตั้งแต่ พ.ศ.2545 และในปี พ.ศ. 2555 ได้สนับสนุนโครงการเชิงรุก
24 ภายใต้แผนงานการส่งเสริมกิจกรรมทางกายภาพ ในสำนักรณรงค์สื่อสารสังคม โดยให้ทุนวิจัย “โครงการผลักดัน
25 การเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย
26 ไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของ
27 ชุมชน ทั้งในเขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่งส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน
28 ในชีวิตประจำวันร่วมกับภาคีต่างๆทั่วประเทศ

29

30

1 3. การเดินและวิ่งเพื่อออกกำลังกายเป็นกิจกรรมที่แพร่หลายในประเทศไทยมาไม่น้อยกว่าสามสิบปี จน
2 เกิดชมรมนักเดินและวิ่งขึ้นทั่วประเทศ และมีการรวมตัวเป็นสหพันธ์เดินและวิ่งแห่งประเทศไทย แต่การส่งเสริม
3 การเดินในลักษณะของกิจกรรมทางกายที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจวัตรประจำวันเป็นเรื่องใหม่ที่ยังดำเนินงานโดย
4 หน่วยงานของกระทรวงสาธารณสุขเป็นหลัก

5 3. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2534 และได้ดำเนินงานส่งเสริมการใช้
6 จักรยานในชีวิตประจำวัน ชักชวนให้ประชาชนหันมาขี่จักรยานด้วยกิจกรรมต่างๆ มาโดยตลอด และมีส่วนสำคัญ
7 ทำให้เกิดชมรมของคนที่ขี่จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ท่องเที่ยวสันทนาการ และการแข่งขัน ขึ้นทุกจังหวัดทั่ว
8 ประเทศ ในปี พ.ศ.2554 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้เริ่มกระบวนการปรึกษาหารือกับชมรม
9 และกลุ่มผู้ใช้จักรยานต่างๆ องค์กรปกครองท้องถิ่น และหน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนที่สนับสนุน
10 การใช้จักรยานเพื่อก่อตั้งสมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานแห่งประเทศไทย

11 4. ชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ได้ริเริ่มการทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้รัฐบาลส่งเสริมการใช้จักรยาน
12 มาประมาณสิบปี และในปี พ.ศ. 2548 ได้ร่วมกับชมรมจักรยาน 17 จังหวัดในภาคเหนือ จัดเสวนาปรับปรุงร่าง
13 นโยบายนี้จนครอบคลุมเกือบทุกด้านเป็นครั้งแรก และมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเรื่อยมาจากเวทีเสวนาอื่นๆหลังจาก
14 นั้น แต่ยังไม่ได้มีการผลักดันร่างนโยบายนี้อย่างต่อเนื่องจริงจังเป็นระบบ

15 5. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเริ่มทำงานผลักดันเชิงนโยบายอย่างเป็นระบบในปี พ.ศ.
16 2554 โดยได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ให้ดำเนิน “โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบาย
17 สาธารณะของประเทศไทย” ทำการศึกษาวิจัยเพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้
18 จักรยานในชีวิตประจำวันของชุมชน ทั้งในเขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่ง
19 ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันร่วมกับภาคีต่างๆทั่วประเทศ และเริ่มทำงานกับองค์กร
20 ปกครองท้องถิ่นอย่างน้อย ๕ พื้นที่ให้มีนโยบาย มาตรการ และงบประมาณส่งเสริมการใช้จักรยาน

21 6. ในปี พ.ศ. 2554 มูลนิธิโลกสีเขียวได้ริเริ่มดำเนินโครงการจักรยานกลางเมือง ด้วยการสนับสนุนของ
22 สสส. โดยมีจุดมุ่งหมายระยะยาวในการปรับเปลี่ยนกรุงเทพฯ จากเมืองรถยนต์เป็นเมืองจักรยานหรือเมืองน่าอยู่
23 โดยใน พ.ศ.2554-2555 มีการสำรวจและจัดทำแผนที่เส้นทางจักรยานกลางเมืองเป็นเครื่องมือสนับสนุนผู้สนใจ
24 ใช้จักรยาน และการรณรงค์การใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถยนต์กับจักรยาน

25 5.3 สถานการณ์การใช้จักรยานในจังหวัดชัยนาท

26 (1) การก่อตัว

27 จุดเริ่มต้นของการปั่นจักรยานในจังหวัดชัยนาท เกิดจากการรวมกลุ่มช่วงเย็นเพื่อปั่นจักรยานของคนใน
28 ตลาดเทศบาลเมือง ซึ่งนำโดย เสี้ยเอ็ง เสี้ยโองและป้าองอาจ หล้าอุบล ด้วยวัยก้าวอย่างสู้อายุ 7 รอบ นับว่าเป็น
29 เรื่องที่ไม่ธรรมดาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการปั่นเร็วเชิงการแข่งขัน ซึ่งต่อมาก็เริ่มขยายกลุ่มไปในวัยรุ่นเพื่อมุ่งมั่นปั่น
30 ความเป็นเลิศด้านความเร็วเข้าสู่เวทีการแข่งขัน ภายใต้การสนับสนุนของสมาคมกีฬาจังหวัดชัยนาท หอการค้า

1 จังหวัดชัยนาท สมาคมธุรกิจและการท่องเที่ยวจังหวัดชัยนาท รวมถึงองค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยนาท
2 จนจังหวัดชัยนาทติดกระแสฉายา “สนามเสือภูเขาและแหล่งปั่นจักรยานทีมชาติทั้งชายและหญิง”

3 (2) การขยายสู่วงกว้าง

4 ต่อมา นายองอาจ หล้าอุบล (ป่าอจ) ประธานหอการค้าและสมาคมธุรกิจการท่องเที่ยว ได้เป็นแกนนำ
5 สำคัญ ริเริ่มเพิ่มทางเลือกใหม่สำหรับผู้รักการปั่นเพื่อสุขภาพ โดยเน้นความปลอดภัยในชีวิตและความเอื้ออาทรมี
6 น้ำใจในหมู่นักปั่นหน้าใหม่และนักปั่นรุ่นบุกเบิก โดยเป็นผู้นำและเจ้าภาพจัดกิจกรรมร่วมกับสมาคมการ
7 ท่องเที่ยวและกีฬาแห่งประเทศไทย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) อย่างเป็นระยะๆ
8 ในจังหวัดชัยนาท อาทิเช่น จัดแข่งขันชิงแชมป์ปั่นจักรยานแห่งประเทศไทยในหลายประเภทและหลายรุ่น ทั้งนี้
9 ได้รับความร่วมมือจากจิตอาสาในการดูแลความสะดวกของเส้นทางและการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบปัญหา
10 ระหว่างการแข่งขันหรือระหว่างการปั่น กล่าวคือ จัดรถปิคอัพ 1 คันเพื่อเป็น Mobile Service ระหว่างเส้นทาง
11 การจัดทำป้ายขอเส้นทาง ป้ายรวมพลเพื่อเป็นแหล่งรวมเพื่อนนักปั่นสัปดาห์ละ 2 วัน คือ วันอังคารและวัน
12 พฤหัสบดี

13 ประกอบกับ สมัชชาสุขภาพจังหวัดชัยนาทได้เสนอนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพแบบมีส่วนร่วมในมติ
14 ที่เกี่ยวข้องกับจักรยานเพื่อสุขภาพในปี พ.ศ.2557 เรื่อง กองทุนสร้างสุข เพื่อ “จักรยาน 3 วัย ใสใจสุขภาพ”
15 โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนทั้ง 3 วัย ได้แก่ วัยเด็กและเยาวชน วัยทำงาน และวัยผู้สูงอายุได้รับการส่งเสริม
16 สุขภาพโดยใช้จักรยานเป็นตัวเหนี่ยวนำ จากกองทุนหลักประกันสุขภาพระดับท้องถิ่นหรือกองทุนอื่นๆในพื้นที่

17 ซึ่งได้มีมติที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

18 1.ขอให้ชมรมศูนย์เรียนรู้กองทุนหลักประกันสุขภาพระดับท้องถิ่นและกองทุนอื่นๆ ทุกแห่งในจังหวัด
19 ชัยนาทร่วมกับองค์กรภาคีเครือข่ายจักรยานเพื่อสุขภาพในจังหวัดชัยนาทและสถานศึกษาต่าง ๆ สนับสนุนและ
20 ร่วมกันจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างความรู้ ความเข้าใจและทักษะการใช้จักรยานสร้างประโยชน์สุข แก่ชีวิตตนเอง
21 ครอบครัวและชุมชนเพื่อสุขภาพที่ดีและมีความปลอดภัยแห่งชีวิต โดยบูรณาการกับขนบธรรมเนียม วัฒนธรรม
22 ประเพณี ตลอดจนการท่องเที่ยวและกีฬา ที่ต่อเนื่องและก่อให้เกิดการขยายผลในวงกว้างเพื่อปกป้องและเป็ยงเบน
23 พฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่น วัยทำงานและวัยผู้สูงอายุ

24 2.ขอให้สื่อสารมวลชนทุกประเภทในพื้นที่จังหวัดชัยนาท ผลิตสื่อประชาสัมพันธ์ เปิดโอกาส ช่อง
25 ทางการสื่อสารหรือเวทีแก่เครือข่ายกองทุนสร้างสุขให้มีกิจกรรมรณรงค์ปั่นจักรยาน เพื่อสร้างความสัมพันธ์และ
26 ส่งเสริมสุขภาพแก่ทั้ง 3 กลุ่มวัย

27 3.ขอให้จังหวัดชัยนาทหรือหน่วยงาน องค์กรหรือกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสนับสนุนจัดทำช่องทางปั่น
28 จักรยาน พร้อมกับการจัดทำแผนที่เส้นทางปั่นจักรยานเชิงอนุรักษ์และการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ

1 4.ขอให้จังหวัดชัยนาทหรือหน่วยงาน องค์กรหรือกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการจัดตั้งคลินิก
2 จักรยานเพื่อสุขภาพ โดยบูรณาการร่วมกับสถาบันการศึกษาหรือองค์กรเอกชนที่ดำเนินการศูนย์ซ่อมสร้าง
3 (Fix it center) พร้อมกับขยายศูนย์ให้ครอบคลุมทุกตำบล

4 5.ขอให้จังหวัดชัยนาทหรือหน่วยงาน องค์กรหรือกลุ่มต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการปรับปรุงพัฒนา
5 ชุมชนด้านสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์วัฒนธรรมสิ่งดีงามในชุมชนให้เอื้อต่อการส่งเสริมการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ
6 ตลอดจนเพื่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั้งภายในและภายนอกชุมชน

7 ข้อบ่งชี้สถานการณ์ความสำเร็จของการสร้างกระแสนโยบายเรื่องการปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพและชีวิตที่
8 ค้นพบจากการศึกษา พบว่า มีอัตราการตื่นตัวของประชาชนและการต้อนรับนักปั่นจักรยานด้วยการปรับปรุง
9 สภาพแวดล้อมของเส้นทางจักรยาน การพูดทักทายของเพื่อนนักปั่น เจ้าของบ้าน การดูแลบริการน้ำดื่ม
10 ฟรี และการกักกันสัตว์ร้ายในบริเวณบ้าน (อัตราสุนัขไล่จับนักปั่นหายไป...เพราะเริ่มคุ้นเคยจากการปั่นผ่านจุด
11 ที่พักของสุนัข) ตลอดจนการรวมกลุ่มนักปั่นหน้าใหม่เพื่อชีวิตและสุขภาพ ในกลุ่มผู้ป่วยโรคเรื้อรัง เช่น เบาหวาน
12 ความดันโลหิตสูง ข้อเข่าเสื่อม มีภาวะอ้วนลงพุง เป็นต้น ภายใต้การสนับสนุนจากกองทุนหลักประกันสุขภาพ
13 ระดับท้องถิ่น (กองทุนสุขภาพตำบล หรือ กองทุน สปสช.) และสนับสนุนการเป็นวิทยากรให้ความรู้ความเข้าใจ
14 และทักษะการปั่นจักรยานโดยทีมงานนักปั่นจากสมาคมการกีฬาฯ จังหวัดชัยนาท เช่น ตำบลนางลือ อำเภอเมือง
15 ตำบลคิ่งสำเภา อำเภอมโนรมย์ ตำบลบ่อแร่ ตำบลหนองบัว อำเภอวัดสิงห์ ตำบลตลุก ตำบลหาดอาษา อำเภอ
16 สรรพยา ตำบลดอนกำ อำเภอสรรคบุรี ตำบลหันคา อำเภอหันคา ตำบลตำบลวังตะเคียน ตำบลกุดจอก อำเภอ
17 หนองมะโมง และตำบลเนินขาม อำเภอเนินขาม รวมทั้งมีร้านจำหน่ายและซ่อมแซมจักรยานทั้งรุ่นใหม่และรุ่น
18 เก่าครอบคลุมทุกอำเภอ

19 จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า รูปแบบการเคลื่อนไหวตัวของกิจกรรมปั่นจักรยานของจังหวัดชัยนาท
20 ในระยะแรกนั้น เน้นการรวมตัวทางธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดจิตอาสาด้านจักรยานมากมาย ที่โดดเด่น คือ
21 มีอาสาสมัครตำรวจชุมชนมาคอยดูแลสวัสดิภาพของนักปั่นจักรยาน โดยไม่มีการบังคับและเรียกร้องผลประโยชน์
22 ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเครือข่ายจักรยานในแต่ละชุมชนเพิ่มขึ้น มีการช่วยกันเอื้ออาทรกันและกัน มีการนำ
23 นักปั่นจักรยานเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคมและวัฒนธรรมท้องถิ่นทั้งภายในและภายนอกชุมชนในลักษณะ
24 “เอาแรงกัน”

25 และผลลัพธ์ที่สำคัญ คือ การจัดทำทะเบียนชมรมปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพเป็นครั้งแรกของจังหวัดชัยนาท
26 โดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดชัยนาท ณ เดือนตุลาคม 2558 พบว่า มีจำนวนชมรมทั้งสิ้น 92 ชมรม
27 ครอบคลุมทุกอำเภอ โดยอำเภอมโนรมย์มีมากที่สุดถึงร้อยละ 23.9 (22 ชมรม) และน้อยที่สุด คือ ตำบลเนินขาม
28 ร้อยละ 4.3 (4 ชมรม)

29 ด้านสมาชิกชมรม พบว่า มีจำนวน 4,558 คน คิดเป็นร้อยละ 1.49 ของจำนวนประชากรทั้งหมดของ
30 จังหวัดชัยนาท (สปสช. : ข้อมูลระบบลงทะเบียน ณ 1 กรกฎาคม 2558 จำนวน 305,037 คน) ดังตารางที่ 1

31

1 **ตารางที่ 1** จำนวนชมรมและสมาชิกจักรยานของจังหวัดชัยนาท

อำเภอ	จำนวนชมรม	ร้อยละ	จำนวนสมาชิก	ร้อยละ
เมือง	16	17.4	996	21.9
มโนรมย์	22	23.9	733	16.1
วัดสิงห์	10	10.9	683	15.0
สรรพยา	15	16.3	669	14.7
สรรคบุรี	10	10.9	653	14.3
หันคา	10	10.9	364	8.0
หนองมะโมง	5	5.4	190	4.2
เนินขาม	4	4.3	270	5.9
รวม	92	100.0	4558	100.0

2 (3) การพัฒนาต่อยอดสู่ “ชัยนาทเมืองจักรยาน”

3 ภายใต้การนำของบุคคลสำคัญทั้ง 4 ท่าน ได้แก่ ท่านสุทธิพงษ์ จุลเจริญ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย
 4 (อดีตผู้ว่าราชการจังหวัดชัยนาท ณ ขณะนั้น) นายองอาจ หล้าอุบล นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวและประธาน
 5 ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยจังหวัดชัยนาท นายอนุสรณ์ นาคาศัย นายกองค์การบริหารส่วน
 6 จังหวัดชัยนาทและนายเชษฐา สีพี่น้อง นายกเทศบาลเมืองชัยนาท ประกอบกับบริบทสภาพความโดดเด่นทางภูมิ
 7 รัฐศาสตร์ ของจังหวัดชัยนาท ซึ่งเป็นเมืองขนาดเล็กที่มีพื้นที่สีเขียว ส่วนใหญ่ทำการเกษตร ผู้คนและรถไม่เยอะ
 8 มาก เป็นปัจจัยเอื้อที่สำคัญต่อการขยับแนวคิดการผลักดันจังหวัดชัยนาทสู่การพัฒนาส่งเสริมคุณค่าชีวิตและ
 9 สิ่งแวดล้อม ด้วยกระแสโลกของจักรยาน ดังคำสนทนาที่ว่า

10 “คิดให้ง่าย จักรยาน คือยานพาหนะที่พาเราไปไหนตามใจที่เราต้องการตามศักยภาพของจักรยานและ
 11 ตามแต่วัตถุดิบประสงค์ของแต่ละคน...”

12 “จักรยาน เป็นเหมือนสายใยสังคม หนุนเสริมให้ เป็นสังคมแห่งเอื้ออาทร นำอยู่ คนปั่นจักรยาน ไม่
 13 โดดเดี่ยว ได้สัมผัสทักทายธรรมชาติและผู้คนเพื่อนบ้านตามเส้นทางที่เราปั่นไป...”

14 จักรยานได้ถูกกำหนดให้เป็นวาระการพัฒนาเมืองที่สำคัญของจังหวัดชัยนาท ด้วยนโยบาย “ชัยนาท
 15 เมืองจักรยาน” และเริ่มต้นปี 2558 ประกาศให้ชัยนาทเป็นเมืองจักรยานอย่างเต็มรูปแบบ โดยจัดทำแผน
 16 ยุทธศาสตร์การพัฒนา “ชัยนาทเมืองจักรยาน” ซึ่งพลังที่ได้ขับเคลื่อนในการประกาศจุดยืนของจังหวัดชัยนาท
 17 เป็นเมืองจักรยานนั้นมีอยู่หลายประการ

18 ประการแรก คือจังหวัดชัยนาทมีการจัดกิจกรรมจักรยานทุกเดือนในชื่อ “ชัยนาทเมืองจักรยาน 12
 19 เดือนแห่งการปั่น” พร้อมรูปแบบงานที่สร้างสรรค์ตามช่วงเวลา อย่างเช่น เดือน ก.พ.ช่วงวันวาเลนไทน์ ก็เป็น
 20 การปั่นคู่รัก, เดือน ส.ค.นาข้าวในพื้นที่กำลังขึ้นสวยงาม ก็เป็นการปั่นชมทุ่งเขียวขจี, เดือน พ.ย.ช่วงลอยกระทง

1 ก็เป็นการปั่นชมจันทร์ โดยนอกจากการปั่นจักรยานแล้วยังมีกิจกรรมประกอบด้วย เช่นเดือน ต.ค.ที่เป็นการปั่น
2 ชมทุ่งรวงทอง ก็มีการให้ความรู้เรื่องของเมล็ดพันธุ์ข้าวที่จังหวัดชัยนาท อันเป็นแหล่งปลูกข้าวที่ดีที่สุดในโลก
3 เป็นต้น และหากใครที่อยากมาร่วมกิจกรรมก็ยังสามารถขอให้จัดหามัคคุเทศก์ หรือแม้แต่ขอยืมจักรยานได้ฟรีอีก
4 ด้วย ซึ่งผลตอบรับก็เป็นไปอย่างดี เพราะในช่วงกิจกรรมแล้วโรงแรมและรีสอร์ทในจังหวัดนั้นเต็มทุกเดือน

5 ประการต่อมาคือความตื่นตัวในการใช้จักรยานของคนชัยนาท ที่ในช่วงระยะเวลากว่า 1 ปีที่ผ่านมามีคน
6 ปั่นเพิ่มขึ้นกว่า 3 เท่าตัว ก่อเกิดชมรมปั่นจักรยานนับร้อยที่รวมตัวกันเป็นสหภาพ ไปจนถึงความร่วมมือร่วมใจ
7 ของคนในจังหวัดที่ให้การต้อนรับนักปั่นจักรยานทั้งหลายอย่างเป็นมิตร แม้กระทั่งผู้ประกอบการห้างร้านที่ได้
8 จัดทำส่วนของที่จอดรถจักรยาน หรือที่ให้บริการอาบน้ำเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ดังคำสนทนาที่ว่า

9 “พี่น้องที่นี่มีอารมณ์และความผูกพันเพิ่มพูนขึ้นเรื่อยๆ เพื่อนร่วมทางบนถนนก็ให้เกียรติรถจักรยาน ชี้ไป
10 ไหนไม่มีใครบีบแตรไล่ และสิ่งที่น่าประทับใจมากคือเวลามีกิจกรรมปั่นจักรยานแล้ว คนที่แม้ว่าจะไม่ได้ปั่นแต่ก็
11 ออกมาร่วมกิจกรรมด้วยเพิ่มมากขึ้น ออกมาร่วมเชียร์อัพเพิ่มความสุขสนาน ซึ่งเป็นบรรยากาศที่หาได้ยากใน
12 เมืองไทย ผมเชื่อว่าหากใครได้มาร่วมกิจกรรมปั่นจักรยานที่นี่แล้วต้องประทับใจทุกคน...”

13 อีกประการหนึ่งคือเรื่องของกายภาพ ซึ่งถนนชัยนาทนั้นมีผิวจราจรที่มีคุณภาพสามารถปั่นจักรยานได้
14 ทุกเส้นทาง และได้ใช้ในการจัดแข่งขันมามาก รวมไปถึงสนามแข่งขันที่มีหลากหลายไม่ว่าเป็นดาวินฮิล, ครอส
15 คันทรี หรือเสือภูเขา และล่าสุดรัฐบาลก็ได้ผ่านอนุมัติงบประมาณกว่า 60 ล้านบาทเพื่อสร้างเลนจักรยาน
16 ระยะทางกว่า 30 กิโลเมตรในจังหวัด ประกอบกับภาคส่วนอื่นอย่างกรมทางหลวงชนบท ที่จะจัดทำทางจักรยาน
17 ผ่านจังหวัดปทุมธานี อยุธยา มาจนถึงชัยนาท ระยะทางกว่า 160 กิโลเมตร หรือภาคเอกชนที่จะร่วมทำ
18 สนามแข่งให้มีครบทุกประเภท ดังคำสนทนาที่ว่า

19 “สิ่งที่เป็นจุดแข็งที่ทำให้จังหวัดชัยนาทก้าวมาจนถึงขั้นนี้ ก็เพราะพื้นฐานผู้คนที่มีความตื่นตัวในการใช้
20 จักรยานอยู่แล้ว ตลอดจนผู้นำท้องถิ่นที่ให้การสนับสนุน ทุกภาคส่วนที่ช่วยกันคิดแผนพัฒนาซึ่งมีทิศทางที่ชัดเจน
21 ประกอบกับบรรยากาศของเมืองเกษตรกรรมที่มีธรรมชาติสวยงาม และสภาพอากาศดี ผู้คนมีความเป็นมิตร ไม่
22 เร่งรีบ สอดรับกับวิถีการใช้จักรยาน ซึ่งผมมั่นใจว่าเราไปถึงเป้าของการเป็นเมืองจักรยานได้อย่างแน่นอน...”

23

24 7. ขอให้สมัชชาสุขภาพจังหวัดชัยนาท พิจารณา เอกสาร(ร่าง) มติ สมัชชาสุขภาพ ดังนี้

25 7.1 การพัฒนาชัยนาทเมืองจักรยาน 12 เดือนแห่งการปั่นให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

26 7.2 การสร้างวัฒนธรรม “ปั่นลด ละ เลิก โรคเรื้อรัง” ในชุมชน

27 7.3 จัดทำศูนย์ Call Center เพื่อให้ความช่วยเหลือแก่นักปั่นจักรยานยามวิฤตติและฉุกเฉิน

28 7.4 การประกันชีวิตกลุ่มแก่สมาชิกนักปั่นจักรยาน

29 7.5 การขยายเครือข่ายเข้มแข็งในชุมชนและท้องถิ่น รวมถึงการเชื่อมโยงกิจกรรมให้สอดคล้องกับวิถี
30 ชีวิตและวัฒนธรรม ส่งคมความเป็นอยู่ โดยใช้จักรยานเป็น Flag Ship

1 เอกสารอ้างอิง

2 ไชยยศ รัตนพงษ์ และณัฐ นิลวัชร. (2546). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับ
3 การใช้จักรยานในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: ในนามของ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ยื่นต่อ
4 สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.

5 ประพัทธ์พงษ์ อุปลา. (2551). รายงาน การวิจัยเรื่องแนวทางการใช้จักรยานเชื่อมต่อกับระบบขนส่ง
6 สาธารณะบริเวณย่าน พักอาศัยภายในกรุงเทพมหานครเพื่อสนับสนุนนโยบายการประหยัดพลังงาน. เสนอต่อ
7 สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ. กรุงเทพฯ: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระ
8 จอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง. 2-5.

9 วงกต วงศ์อภัย. (2547, 16 กรกฎาคม). โลกและวิกฤตการณ์น้ำมันในอดีต. มติชนสุดสัปดาห์.
10 1248(24), 30-31.

11 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2555, 5 มีนาคม). ย้อนประวัติศาสตร์วิกฤตการณ์น้ำมันโลก. 3254(18).
12 [ออนไลน์]. สืบค้นได้จาก: <http://hoonyai.com/index.php?topic=10796.0> วันที่สืบค้น 2555, 26 มีนาคม.

13 www.asiabike.com/articles/ เขียนโดย อาจารย์ปราจีน รุ่งโรจน์

14 www.thaigoodview.com/node/43789 เขียนโดย กัลยารัตน์ เมธีวีรวงศ์ และคณะ

15 The Bicycle, UK, 11 August 1943, p3

16 <https://th.wikipedia.org/wiki/สืบทอด> เมื่อ 2015-09-10

17 <http://www.rideabikenews.com/interview-detail.php?id=67>