

3 **ส่งเสริมสุขภาพคนสุพรรณด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน**
4 **การเดินและการใช้จักรยาน** หมายถึง การเดินทางด้วยการเดินหรือการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่ใช่
5 การกระทำเพียงเพื่อความเพลิดเพลินหรือการออกกำลังกาย

6 **ความสำคัญของปัญหา สถานการณ์และแนวโน้ม**

7 ๑. การเดินและการใช้จักรยานเป็นวิถีการเดินทางหลักของประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย นับแต่มี
8 การนำจักรยานเข้ามาเมื่อ ๑๐๐ กว่าปีก่อน สถานะนี้เปลี่ยนแปลงไปเมื่อประมาณสี่สิบปีที่ผ่านมาด้วยการแพร่หลาย
9 ของยานยนต์ในราคาที่ประชากรที่มีฐานะเศรษฐกิจปานกลางขึ้นไปสามารถซื้อหาได้ ประกอบกับการที่รัฐบาลรับ
10 เอาแนวคิดการพัฒนาประเทศที่ให้ความสำคัญกับรถยนต์ส่วนบุคคล มาเป็นหลักในการออกแบบเมืองและพัฒนา
11 โครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางขนส่ง การลงทุนและการพัฒนาระบบที่รองรับการเดินทางที่ไม่ใช่เครื่องยนต์(Non-
12 Motorized Transport) คือการเดินและการใช้จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะระบบราง ถูกปล่อย
13 ปล่อยให้คนจำนวนมากเลือกการเดินทางแม้ในระยะสั้น ๆ ด้วยยานยนต์ จนเป็นความเคยชิน
14 พฤติกรรมและนิสัย

15 ๒. ในด้านสุขภาพ การส่งเสริมให้ประชาชนมีกิจกรรมทางกายพอเพียงต่อสุขภาพ ด้วยการส่งเสริมการ
16 เดินและการใช้จักรยานเป็นวิธีที่ง่าย สะดวก และมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพโดยตรงอย่าง
17 น้อย ๙ ประการคือ ลดการเกิดโรคหัวใจลงร้อยละ ๓๐-๕๐ ลดการเกิดโรคเบาหวานชนิดที่ ๒ ลงร้อยละ ๓๐ ลด
18 บังคับเสี่ยงของโรคหลอดเลือดสมองตีบตัน ลดบังคับเสี่ยงของภาวะน้ำหนักเกินและโรคอ้วน ลดบังคับเสี่ยงของ
19 โรคมะเร็งลำไส้ ลดบังคับเสี่ยงของโรคมะเร็งเต้านม ปรับปรุงระบบกล้ามเนื้อและกระดูก ลดบังคับเสี่ยงจากภาวะ
20 ซึมเศร้า และลดบังคับเสี่ยงการหกล้มของผู้สูงอายุ การปั่นจักรยานเป็นหนึ่งในกิจกรรมออกกำลังกายแบบแอโรบิคสาม
21 ชนิดที่ไม่มีแรงกระแทกต่อกระดูกและข้อ จึงเหมาะที่สุดกับผู้สูงอายุ การส่งเสริมให้การเดินและการใช้จักรยานเป็น
22 กิจกรรมประจำวันของประชาชนจึงเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับสังคมสูงวัย เนื่องจากในเวลาไม่ถึง ๑๐
23 ปีข้าง

24 หน้าคือในปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๔ ประเทศไทยจะมีผู้สูงอายุ (๖๐ ปีขึ้นไป) ราว ๑๑ ล้านคนเท่า ๆ กับเด็ก และ
25 หลังจากนั้นจะมีผู้สูงอายุมากกว่าเด็กตลอดไป การมีกิจกรรมทางกายเพิ่มขึ้นถึงระดับที่เหมาะสมจะทำให้ประเทศ
26 ไม่ต้องสูญเสียผลิตผลในการทำงานซึ่งขณะนี้ตกเฉลี่ย ๑.๘ วันต่อคนต่อปี และประหยัดงบประมาณในการ
27 ให้บริการทางสุขภาพทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น งบประมาณที่รัฐบาลต้องใช้ในการรักษาพยาบาลคนที่มีน้ำหนัก
28 เกินหรือเป็นโรคอ้วนมากกว่าปีละ ๑ แสนล้านบาท และที่คาดว่าจะต้องจ่ายเพิ่มกับเด็กที่เป็นโรคอ้วนในอนาคตอีก
29 ประมาณปีละเกือบ ๒ แสนล้านบาท

30 ๓. ในด้านเศรษฐกิจ การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานโดยเฉพาะสำหรับการเดินทางระยะสั้น (๑-๕
31 กิโลเมตร) และส่งเสริมการเชื่อมโยงกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จะช่วยลดการใช้ยานยนต์ที่ไม่จำเป็นและลด
32 การนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจนในปี ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๗ ของมูลค่า

33 การนำเข้าร่วม หรือกว่า ๑ ล้านล้านบาท (๑) ค่าใช้จ่ายครัวเรือนในการเดินทางและยานพาหนะ ในปี ๒๕๕๔
34 มากเป็นอันดับ ๓ ของรายจ่ายครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ ๑๙ โดยเป็นค่าใช้จ่ายด้านพลังงานภาคขนส่ง (น้ำมันและ
35 ก๊าซที่ใช้กับยานยนต์) ถึงร้อยละ ๑๐ และได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การเดินทางและการใช้จักรยานในการเดินทางระยะ
36 สั้นในชีวิตประจำวันจะช่วยลดค่าใช้จ่ายนี้ได้ หากเดินหรือใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์สัปดาห์ละ ๑ วัน ประชาชน
37 จะประหยัดค่าน้ำมันได้เฉลี่ย ๕,๒๐๐ บาท/คัน/ปี (คิดจากฐานการจ่ายค่าน้ำมัน ๑๐๐ บาท/วัน/คัน) (๒) การเดินทาง
38 และการใช้จักรยาน ซึ่งเป็นวิธีเดินทางที่ใช้ความเร็วต่ำ ยังจะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดจากมอเตอร์ไซด์ รถยนต์ ซึ่งเป็น
39 ยานยนต์ที่สามารถใช้ความเร็วสูง ซึ่งเป็นเหตุให้ประชาชนเสียชีวิตวันละ ๒๕-๓๐ คน และมีผู้พิการรายใหม่ปีละ
40 กว่า ๕,๐๐๐ คน^๗ คิดเป็นความสูญเสียปีละ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (๓) การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นวิธีหนึ่งในการ
41 แก้ปัญหาการจราจรติดขัดและการสูญเสียเวลาในการเดินทางเนื่องจากการมียานยนต์บนถนนเกินกว่าที่จำเป็น
42 ปัจจุบันมีค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการเดินทางของคนทั้งประเทศและในกรุงเทพฯ เป็น ๑.๓ และ ๑.๗ ชั่วโมงต่อวันตาม
43 ลำดับ^๘ ทำให้สูญเสียเวลาเป็นมูลค่าปีละ ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท เฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล หากสามารถทำให้
44 การจราจรที่ติดขัดถึงขั้นวิกฤตนี้ดีขึ้นถึงระดับที่ใช้ได้ ก็จะลดมูลค่าความเสียหายจากการเสียเวลาลงได้วันละ ๘๘.๓
45 ล้านบาท และลดมูลค่าความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะได้วันละ ๑๑๘.๙ ล้านบาทด้วย หรือมูลค่าความ
46 เสียหายรวมลดลงถึง ๖๒,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

47 ๔. ทางด้านสิ่งแวดล้อม การเดินทางระยะสั้นด้วยการเดินและการใช้จักรยาน จะช่วยลดการปล่อยก๊าซ
48 เรือนกระจกจากการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่ง ซึ่งเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
49 ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราสูงมากจนเป็นอันดับที่ ๒๑ ของโลกในปี ๒๕๕๔ จากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์
50 (CO2) ทั้งประเทศ ๒๒๑.๖๕ ล้านตัน มาจากภาคขนส่งมากถึง ๕๙.๘๐ ล้านตัน หรือร้อยละ ๒๗ โดยเพิ่มขึ้นจากปี
51 ๒๕๔๓ ถึงร้อยละ ๒๐ และก๊าซ CO2 ในกรุงเทพฯ ประมาณครึ่งหนึ่งมาจากรถยนต์ เมื่อพิจารณาถึงปริมาณ
52 การปล่อยก๊าซ CO2 ที่เกิดจากการเดินทาง เป็นกิโลกรัม/กิโลเมตร/คน (Carbon Footprint ของการเดินทาง)
53 การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีค่า ๐.๐๙ ซึ่งสูงที่สุดในการใช้ยานพาหนะทางบก ทุก ๑๐ กิโลเมตรที่คนในประเทศไทย
54 เดินหรือใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะลดการปล่อยก๊าซ CO2 ไปเกือบหนึ่งกิโลกรัม^{๑๑} ถ้ารถยนต์
55 ๑ ล้านคัน วิ่งน้อยลงวันละ ๑.๓ กิโลเมตร จะลดการปล่อยก๊าซ CO2 ได้ ๑๐๐,๐๐๐ ตัน และลดค่าใช้จ่ายด้าน
56 สิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายจากการปล่อยมลพิษของรถยนต์ที่ขณะนี้ประเมินว่าสูงถึงปีละ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท
57 ลงได้ โดยลดได้เฉลี่ย ๕ บาทเมื่อเดินหรือใช้จักรยานแทนรถยนต์หนึ่งคันเป็นระยะทางหนึ่งกิโลเมตร (ราคาคงที่ปี
58 ๒๕๕๖)

59 ๕. ในด้านสังคมวัฒนธรรม การที่ประชาชนกลับมาเดินและใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้นจะช่วย
60 คืนความเป็นชุมชนกลับมา การศึกษาในหลายประเทศทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา พบความสัมพันธ์
61 โดยตรงระหว่างปริมาณการเดินทางและใช้จักรยานของประชาชน กับความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ-สังคม ความเป็น
62 ประชาธิปไตย และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ด้วยการจัดผังเมือง ออกแบบ และพัฒนาเมืองให้มีพื้นที่
63 สาธารณะที่ประชากรสามารถเดิน ใช้จักรยาน และทำกิจกรรมทางสังคมได้อย่างสะดวกปลอดภัย ลดการใช้ยาน
64 ยนต์ส่วนบุคคลลง การพัฒนาที่เกิดขึ้นจะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดในองค์รวม
65 จนมีการกล่าวไว้ว่า “เมืองจักรยานคือเมืองเจริญ” (A cycle-sized city is a civilized city) และ “เมืองน่าปั่น

66 เมืองนำเดิน คือเมืองน่าอยู่”

67 ๖. ทางเดินเท้าจำนวนมากมีพื้นผิวขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง มีความกว้างไม่เพียงพอ ไม่มีทางลาดเป็นทางขึ้น
68 ลงที่เหมาะสม และไม่ร่มรื่นชวนใช้ เป็นอุปสรรค ทำให้กลุ่มคนที่ใช้ทางเท้า รวมถึงผู้พิการ ผู้สูงอายุ เด็ก สตรีมี
69 ครรภ์และผู้ป่วย ไม่อาจเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และเสมอภาคเท่าเทียม

70 นโยบาย มาตรการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

71 ๑. การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน เป็นการดำเนินการที่สอดคล้อง
72 และเป็นรูปธรรม ในการนำนโยบายและแผนหลายฉบับไปเป็นการปฏิบัติที่เป็นจริง ทั้งในระดับสากลที่ประเทศไทย
73 เข้าร่วมและในระดับประเทศดังต่อไปนี้

74 ๑.๑ การมีนโยบายสาธารณะเรื่องการเดินและการใช้จักรยาน เป็นองค์ประกอบหลักที่สำคัญใน
75 การส่งเสริมการมีกิจกรรมทางกายและลดพฤติกรรมการนั่งอยู่กับที่ (รวมทั้งการนั่งในรถยนต์) ตามกฎบัตร
76 โตรอนโตเพื่อกิจกรรมทางกาย (Toronto Charter for Physical Activity) ที่ประเทศไทยให้การรับรองไป
77 เมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๓ เช่นเดียวกับในแผนปฏิบัติการลดโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง พ.ศ. ๒๕๕๑ (Non-
78 Communicable Disease Action Plan 2008) และยุทธศาสตร์ระดับโลกเรื่องอาหาร กิจกรรมทางกาย
79 และสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๔๗ (Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health 2004) ของ
80 องค์การอนามัยโลก

81 ๑.๒ การส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางเท้าและทางจักรยาน เพื่อการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้
82 เครื่องยนต์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการขนส่งที่ไม่แพงและยั่งยืน เป็นข้อเสนอของการประชุมสหประชาชาติว่า
83 ด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations Conference on Environment and
84 Development) หรือ Rio +20 ที่สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล เมื่อวันที่ ๒๐-๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ ซึ่งเป็น
85 การประชุมสุดยอดผู้นำประเทศที่มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดยุทธศาสตร์ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา
86 ในทุกสาขาสำหรับประชาคมโลกเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไปในอนาคต

87 ๑.๓ การสนับสนุนการเปลี่ยนจากระบบขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์ มาเป็นระบบขนส่งที่ไม่ใช้
88 เครื่องยนต์ ได้แก่การเดินเท้าและการปั่นจักรยาน หรือเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่ง
89 แบบคาร์บอนต่ำ รวมทั้งการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและการส่งเสริมความปลอดภัยทาง
90 ถนน เป็นข้อสรุปข้อหนึ่งของการประชุมการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแห่งภูมิภาคเอเชีย
91 ครั้งที่ ๕ (The 5th Regional Environmentally Sustainable Transport Forum) เมื่อปี ๒๕๕๓ ที่
92 ประเทศที่เข้าร่วมประชุม รวมทั้งไทย ได้ประกาศเป็นปฏิญญากรุงเทพสำหรับปี ๒๐๒๐ – เป้าหมายการ
93 คมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน ๒๐๑๐-๒๐๒๐ (Bangkok Declaration 2020 – Sustainable Transport Goals
94 for 2010-2020)

95 ๑.๔ การเดินและการใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ เป็นกิจกรรมที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
96 การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานจะทำให้ประเทศไทยปฏิบัติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการ
97 เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change -

98 UNFCCC) ซึ่งไทยเป็นหนึ่งใน ๑๕๔ ประเทศที่ร่วมลงนามเมื่อ พ.ศ.๒๕๓๕ และปฏิบัติตามพิธีสารเกียวโต
99 (Kyoto Protocol) ที่ไทยให้สัตยาบันเมื่อ พ.ศ.๒๕๔๕

100 ๑.๕ ในระดับประเทศ การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นการปฏิบัติ
101 ตาม (๑) แผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๘ ที่กำหนดให้ส่งเสริมการประหยัดพลังงานและ
102 ลดต้นทุนการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตไว้ในนโยบายที่ ๓ คือนโยบายเศรษฐกิจ (๒) แผนพัฒนา
103 เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ที่ยึดแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็น
104 ปรัชญานำทางและมียุทธศาสตร์ให้ปรับกระบวนการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อเตรียมพร้อม
105 การไปสู่การเป็นเศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (๓) แผนหลักการพัฒนาการ
106 ขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนโดยมีเป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่ง
107 ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ (๔) แผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน
108 และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๙ ซึ่งอยู่ในช่วงการจัดทำขั้นสุดท้าย

109 ๒. ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขต
110 เทศบาลและเขตสุขาภิบาล พ.ศ.๒๕๐๓ พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑
111 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒, พระราชบัญญัติจราจรทางบก
112 พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕
113 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ โดยรวมกฎหมายเหล่านี้ยังไม่ได้เอื้อต่อหรือส่งเสริม
114 การเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

115 **บทบาทขององค์กร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง**

116 ๑. กรุงเทพมหานคร และองค์กรปกครองท้องถิ่นจำนวนหนึ่ง มีแนวคิดส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อ
117 แก้ปัญหาการจราจรแออัดมาแล้วหลายปี และได้ริเริ่มดำเนินงานไปบ้าง เช่น มีการสร้างทางจักรยานในกรุงเทพฯ
118 และเมืองต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ตาก เพชรบุรี ยะลา สงขลา แกลง ฯลฯ กทม.มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร
119 ในเขตกทม.ว่าด้วยการกำหนดช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยาน พ.ศ.๒๕๕๓ มีโครงการเรารักกรุงเทพฯ เรารัก
120 จักรยาน (เริ่มมีนาคม พ.ศ.๒๕๕๔) มาดำเนินการด้านกายภาพ รณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยาน และร่วมมือกับ
121 ภาคเอกชน และกำลังจะมีจักรยานสาธารณะให้บริการ นอกจากนี้ยังมีการสอนการใช้จักรยานให้นักเรียนชั้น
122 ประถมปีที่ ๕ ในทุกโรงเรียนที่สังกัด กทม.

123 ๒. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ได้ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมทางกายในรูปแบบ
124 ของการเดินทางและการใช้จักรยาน ควบคู่ไปกับการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาเพื่อสุขภาพ ผ่านโครงการย่อยต่าง
125 ๆ ร่วมกับภาคีเครือข่ายมาโดยตลอดตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๕ และในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ได้สนับสนุนโครงการเชิงรุกภายใต้
126 แผนงานการส่งเสริมกิจกรรมทางกายภาพ ในสำนักกรณีศึกษาสื่อสารสังคม โดยให้ทุนวิจัย “โครงการผลักดันการเดินทาง
127 และการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยมี
128 วัตถุประสงค์เพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของชุมชน ทั้งใน
129 เขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่งส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน
130 ร่วมกับภาคีต่างๆทั่วประเทศ

131 ๓. การเดินและวิ่งเพื่อออกกำลังกายเป็นกิจกรรมที่แพร่หลายในประเทศไทยมาไม่น้อยกว่าสามสิบปี
132 จนเกิดชมรมนักเดินและวิ่งขึ้นทั่วประเทศ และมีการรวมตัวเป็นสหพันธ์เดินและวิ่งแห่งประเทศไทย แต่การส่งเสริม
133 การเดินในลักษณะของกิจกรรมทางกายที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจวัตรประจำวันเป็นเรื่องใหม่ที่ยังดำเนินการโดย
134 หน่วยงานของกระทรวงสาธารณสุขเป็นหลัก

135 ๔. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. ๒๕๓๔ และได้ดำเนินการส่งเสริมการใช้
136 จักรยานในชีวิตประจำวัน ชักชวนให้ประชาชนหันมาขี่จักรยานด้วยกิจกรรมต่าง ๆ มาโดยตลอด และมีส่วนสำคัญ
137 ทำให้เกิดชมรมของคนขี่จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ท่องเที่ยวสันทนาการ และการแข่งขัน ขึ้นทุกจังหวัดทั่ว
138 ประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้เริ่มกระบวนการปรึกษาหารือกับชมรม
139 และกลุ่มผู้ใช้จักรยานต่าง ๆ องค์กรปกครองท้องถิ่น และหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนที่สนับสนุน
140 การใช้จักรยานเพื่อก่อตั้งสมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานแห่งประเทศไทย

141 ๕. ชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ได้ริเริ่มการทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้รัฐบาลส่งเสริมการใช้จักรยาน
142 มาประมาณสิบปี และในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ได้ร่วมกับชมรมจักรยาน ๑๗ จังหวัดในภาคเหนือ จัดเสวนาปรับปรุงร่าง
143 นโยบายนี้จนครอบคลุมเกือบทุกด้านเป็นครั้งแรก และมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเรื่อยมาจากเวทีเสวนาอื่น ๆ หลังจาก
144 นั้น แต่ยังไม่ได้มีการผลักดันร่างนโยบายนี้อย่างต่อเนื่องจริงจังเป็นระบบ

145 ๖. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเริ่มทำงานผลักดันเชิงนโยบายอย่างเป็นระบบในปี พ.ศ.
146 ๒๕๕๔ โดยได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ให้ดำเนิน “โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่
147 มาตรฐานของประเทศไทย” ทำการศึกษาวิจัยเพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้จักรยาน
148 ในชีวิตประจำวันของชุมชน ทั้งในเขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่งส่งเสริมการเดิน
149 และการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันร่วมกับภาคีต่าง ๆ ทั่วประเทศ และเริ่มทำงานกับองค์กรปกครองท้องถิ่น
150 อย่างน้อย ๕ พื้นที่ให้มีนโยบาย มาตรการ และงบประมาณส่งเสริมการใช้จักรยาน

151 ๗. ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ มูลนิธิโลกสีเขียวได้ริเริ่มดำเนินโครงการจักรยานกลางเมือง ด้วยการสนับสนุนของ
152 สสส. โดยมีจุดมุ่งหมายระยะยาวในการปรับเปลี่ยนกรุงเทพฯ จากเมืองรถยนต์เป็นเมืองจักรยานหรือเมืองน่าอยู่
153 โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ มีการสำรวจและจัดทำแผนที่เส้นทางจักรยานกลางเมืองเป็นเครื่องมือสนับสนุนผู้สนใจ
154 ใช้จักรยาน และการรณรงค์การใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถยนต์กับจักรยาน

155 **ข้อจำกัดและข้อเสนอแนะในการดำเนินงาน**

156 ๑. ไม่มีนโยบายสาธารณะในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน รวมทั้งกฎหมาย หน่วยงาน และ
157 งบประมาณในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานเป็นการเฉพาะ

158 ๒. การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังขาดความต่อเนื่อง ขาดการบูรณาการ
159 และไม่ครอบคลุมระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านต่าง ๆ ได้แก่

160 ๒.๑ การพัฒนาระบบและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อการเดินและใช้จักรยานกับระบบขนส่ง
161 สาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการ ยังมีข้อจำกัดการพัฒนาในโครงสร้างที่สำคัญ เช่น พื้นที่จอดและ
162 จร (Park and Ride) สำหรับจักรยาน ทางเท้าและทางจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน เป็นต้น

163 ๒.๒ ขาดการศึกษาอย่างเป็นระบบในเรื่องทางจักรยานที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่

164 ๒.๓ ระบบถนนที่ไม่มีทางจักรยานที่ปลอดภัย รวมถึงการขาดที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและมี
165 จำนวนเพียงพอในสถานที่ต่าง ๆ เป็นอุปสรรคสำคัญของการส่งเสริมการใช้จักรยาน

166 ๒.๔ การจำกัดความเร็วของยานยนต์ในเขตเมือง/เขตชุมชนให้ปลอดภัยกับคนเดินเท้าและผู้ใช้
167 จักรยาน

168 ๒.๕ ขาดการประชาสัมพันธ์แบบองค์รวมและสื่อกลางแบบสองทางเพื่อให้ข้อมูลและรับทราบ
169 ความต้องการของผู้ใช้บริการ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้และขาดการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้
170 คนมาใช้

171 ๒.๖ ขาดมาตรการจูงใจ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และการติดตามวัดผลอย่างต่อเนื่อง

172 ๒.๗ ขาดการส่งเสริมให้ความรู้ที่เน้นการให้ความสำคัญต่อผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในการสอบ
173 เพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

174 ๒.๘ ขาดการส่งเสริมหลักสูตรและกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยาน และ
175 พัฒนาทักษะการใช้จักรยานให้ถูกต้องและปลอดภัย รวมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและ
176 การใช้จักรยานในสถานศึกษา

177 ๒.๙ ขาดการรณรงค์และจัดสรรงบประมาณมาสนับสนุนให้ข้าราชการและประชาชนทั่วไปเดิน
178 และใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

179 ๓. กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยานยังไม่ได้เอื้อต่อหรือส่งเสริมการเดินและการ
180 ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเท่าที่ควร เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคารยังไม่ได้กำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของอาคาร
181 ขนาดใหญ่และอาคารสาธารณะต้องจัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย

182 ๔. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานใน
183 ชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการสร้างชุมชนจักรยาน ส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์ รวมทั้งช่องทาง
184 ในการดำเนินการดังกล่าว ขาดผู้กระตุ้นและผู้สนับสนุนอย่างจริงจัง ถูกจำกัดด้วยระเบียบข้อบังคับและโครงสร้าง
185 อำนาจหน้าที่ตามระบบราชการ ขาดการกำหนดให้การเดินและการใช้จักรยานเป็นระเบียบวาระขององค์กร
186 ปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้และรณรงค์สร้างควมตื่นตัว
187 ด้านการเดินและการใช้จักรยานแก่ประชาชน

188 ๕. การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานที่ได้ผลจริงจัง โดยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉพาะในการ
189 เดินทางระยะสั้น และคืนพื้นที่ที่จัดให้รถยนต์มาเป็นพื้นที่สาธารณะให้ประชาชนทั่วไปเดิน ใช้จักรยาน และทำ
190 กิจกรรมทางสังคมต่าง ๆ เป็นการปรับพฤติกรรมความเคยชินเดิมของคนส่วนหนึ่งและทำได้ไม่ถนัดนัก

191 **ประเด็นเพื่อพิจารณาสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรี**

192 ขอให้สมัชชาสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรีพิจารณาเอกสารสมัชชาสุขภาพ **ส่งเสริมสุขภาพคน**
193 **สุพรรณด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน**

194 สมัชชาสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรี ครั้งที่...

195 ได้พิจารณารายงานเรื่อง การส่งเสริมสุขภาพคนสุพรรณด้วยการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

196 **ตระหนัก** ว่าการมีกิจกรรมทางกายไม่เพียงพอ มีส่วนทำให้คนมีน้ำหนักเกินและเป็นโรคอ้วน เป็นสาเหตุ
197 สำคัญของการเจ็บป่วยและเสียชีวิตจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง การเลือกเดินทางในระยะสั้นด้วยยานยนต์แทนการเดิน
198 และใช้จักรยานทำให้มีการใช้เชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็น ซึ่งมีส่วนสำคัญที่ทำให้ไทยเสียดุลการค้าและปล่อย
199 ก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น ประชาชนทุกกลุ่มประสบอุปสรรคในการใช้ทางเดินเท้า

200 **กังวล** ต่อความสูญเสียทางเศรษฐกิจของชาติ เนื่องจากการเจ็บป่วยเสียชีวิตด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง มลพิษ
201 และอุบัติเหตุ การขาดดุลการค้า การเสียเวลาเดินทาง และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และความสูญเสียทาง
202 สังคมจากการลดลงของคุณภาพชีวิต ความเป็นชุมชน

203 **ชื่นชม** ความพยายามส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานสำหรับการเดินทางระยะสั้นแทนการใช้ยานยนต์
204 ที่ผ่านมาของหน่วยราชการและองค์กรภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องจำนวนหนึ่ง แม้จะยังมีประสิทธิผลที่จำกัด

205 **รับทราบ** ว่านโยบาย กฎหมาย และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ทันสมัย และขาดประสิทธิภาพในการ
206 บังคับใช้ รวมทั้งไม่มีบทบัญญัติที่ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานทั้งโดยตรงและโดยอ้อม

207 **เห็นว่า** การทำให้สังคมคนสุพรรณเอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจำเป็นต้องให้ทุก
208 ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมาร่วมกันจัดการแบบบูรณาการ สร้างและให้ความรู้ หนุนสร้างทัศนคติที่
209 ส่งเสริมให้มีระบบและโครงสร้างที่ส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน รวมทั้งการพัฒนาและการนำกฎหมายไปใช้
210 อย่างจริงจัง เพื่อมุ่งสู่การมีระบบขนส่งและจราจรที่ยั่งยืน และการพัฒนาให้เมืองน่าอยู่

211 จึงมีมติดังต่อไปนี้

212 ๑. ขอให้คณะกรรมการสมัชชาสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรีเสนอผู้ว่าราชการจังหวัดสุพรรณบุรีเพื่อพิจารณา
213 ให้ความเห็นชอบมติสมัชชาสุขภาพจังหวัดสุพรรณบุรี เรื่องการส่งเสริมสุขภาพคนสุพรรณด้วยการเดินและการใช้
214 จักรยานในชีวิตประจำวัน และมอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องพิจารณาเร่งรัดดำเนินการดังนี้

215 ๑.๑ จังหวัดสุพรรณบุรีกำหนดเป็นนโยบายหลักให้การเดินและการใช้จักรยานเป็นวิธีการเดินทาง
216 ระยะสั้นที่สำคัญ และทำหน้าที่ประสานงานหน่วยงานภาครัฐ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กลุ่ม/องค์กร/
217 ชมรม ในการนำนโยบายนี้ไปปฏิบัติ

218 ๑.๒ จังหวัดสุพรรณบุรีและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย
219 และเพียงพอ รวมถึงกำหนดให้จังหวัดมีหน้าที่สนับสนุนการเดินเท้าและใช้จักรยานให้เกิดผลเป็นรูปธรรม

220 ๑.๓ จังหวัดสุพรรณบุรี ร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำหนดให้การเดินและการใช้จักรยาน
221 เป็นระเบียบวาระขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จัดทำโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมและปลอดภัยต่อการเดิน
222เท้าการใช้ทางเท้า และการสัญจรของคนพิการ และการใช้จักรยานกำหนดพื้นที่จำกัดความเร็วของยาน
223ยนต์ และช่องทางการเดิน การใช้จักรยาน มีสัญลักษณ์และป้ายบอกชัดเจนในเขตชุมชน และ
224 ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้และรณรงค์อย่างต่อเนื่อง สร้างความตื่นตัวและสนับสนุนกิจกรรมด้านการ
225เดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันแก่สาธารณชน

226 ๑.๔ หน่วยงานด้านการศึกษาและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ความรู้และพัฒนาทักษะเกี่ยวกับการ
227การเดินและการใช้จักรยาน อาทิเช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับทักษะการใช้สัญญาณมือและไฟจักรยานกับผู้
228ขับขี่ให้ถูกต้องปลอดภัย และสนับสนุนให้ใช้เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอย่างต่อเนื่องแก่นักเรียน

- 229 นักศึกษา รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้เดินหรือใช้จักรยานในการเดินทางมาเรียน ด้วยการมีส่วนร่วม
230 ของนักเรียนนักศึกษา ผู้ปกครองและชุมชน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและการใช้
231 จักรยานภายในสถานศึกษา
- 232 ๑.๕ หน่วยงานด้านสาธารณสุข การท่องเที่ยวและกีฬา รมรณรงค์ให้ประชาชนทั่วไปเดินและใช้
233 จักรยานในชีวิตประจำวัน และสนับสนุนกิจกรรมส่งเสริมการเดินและใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง
- 234 ๑.๖ หน่วยงานด้านพลังงาน ให้การส่งเสริมการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ได้แก่ การเดินและการ
235 ใช้จักรยาน และการใช้อุปกรณ์เครื่องช่วยคนพิการในการเดินทาง
- 236 ๑.๗ หน่วยงานที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยว สนับสนุนการท่องเที่ยวด้วยจักรยานและกระตุ้นให้
237 ผู้ประกอบการที่พักมีจักรยานให้บริการนักท่องเที่ยว
- 238 ๑.๘ หน่วยงานด้านการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น ด้านการพัฒนาชุมชน สนับสนุนให้มีตำบล
239 ต้นแบบในการส่งเสริมสุขภาพและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน อำเภอละ ๑ ตำบล โดยมีกิจกรรมดำเนินงาน
240 ดังนี้
- 241 (๑) ประสานงานหน่วยงานภาคี กลุ่ม/องค์กร/ชมรมต่างๆ ในพื้นที่ตำบล เพื่อ
242 - จัดประชุมชี้แจงรายละเอียดการสร้างชุมชนจักรยานฯ ร่วมกับภาคี
243 - จัดตั้งคณะทำงานกำหนดบทบาทหน้าที่ วางแผนการดำเนินงาน กำหนดการ
244 ประชุมอย่างสม่ำเสมอ เพื่อติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงาน
- 245 (๒) สืบค้นข้อมูลพื้นฐานและการใช้จักรยานของชุมชน
246 - สืบค้นข้อมูลทั่วไปของชุมชน เช่น สภาพภูมิประเทศ การประกอบอาชีพ
247 จำนวนประชากร เพศ วัย สถานที่ตั้ง วัด โรงเรียน ตลาด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวนคนใช้จักรยานใน
248 ครีวเรือน ข้อมูลด้านการใช้จ่ายในครีวเรือน
- 249 - นำเสนอผลการสืบค้นข้อมูลต่อคณะทำงาน หรือชุมชน
- 250 (๓) จัดเวทีประชาคมคืบค้นข้อมูลสู่ชุมชน พร้อมสร้างความเข้าใจในการสร้างชุมชนจักรยาน
251 - จัดเวทีประชาคมให้ชุมชนได้รับรู้ผลการสืบค้นข้อมูล สถานการณ์การใช้
252 จักรยานในชุมชนตนเอง เกิดการรับรู้ต่อผลที่เกิดขึ้นจากการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และ
253 เชื่อมโยงมิติต่าง ๆ เช่น สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม สุขภาพ รวมทั้งการให้ความรู้เรื่องการใช้จักรยาน เกิด
254 ประโยชน์อะไรบ้าง
- 255 (๔) ดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในชุมชน
256 - กิจกรรมประชาสัมพันธ์โครงการในชุมชน ให้รับรู้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินงาน
257 ชุมชนจักรยานในพื้นที่
- 258 - จัดกิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานในชุมชน เช่น การปั่นจักรยานเพื่อสุขภาพ
259 ประจำสัปดาห์ หรือประจำเดือน
- 260 - ดำเนินการปรับสภาพแวดล้อม และกายภาพของชุมชน เช่น เส้นทางจักรยาน
261 เพื่อสุขภาพ ป้าย จุดความปลอดภัย สัญลักษณ์ต่างๆ

262 (๕) สรุปผลการดำเนินงานและแนวทางการสร้างความยั่งยืน
263 - จัดเวทีประชาคมเพื่อสรุปผลการดำเนินงาน และรับฟังข้อเสนอแนะจากชุมชน
264 เพื่อให้ชุมชนได้รับรู้ผลการดำเนินงานและสถานการณ์การดำเนินงานเพื่อสร้างความยั่งยืนต่อไป

265

266

267

268

เอกสารอ้างอิง

269

ข้อมูลสมัชชาสุขภาพ ครั้งที่ ๕ (พ.ศ. ๒๕๕๕)

270

ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย

271