

การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

นิยาม ในเอกสารนี้

“การเดินทางและการใช้จักรยาน” หมายถึงการเดินทางด้วยการเดินหรือการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ไม่ใช่การกระทำเพียงเพื่อความเพลิดเพลินหรือการออกกำลังกาย

“การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน” หมายถึงการจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และการใช้ล้อเลื่อนของผู้พิการ บนทางเท้าและทางจักรยานที่ชนวนใช้ ทุกคนซึ่งรวมถึงคนพิการ ผู้สูงอายุ เด็ก สตรีมีครรภ์ และผู้ป่วย เข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้เท่าเทียมกัน

ความสำคัญของปัญหา สถานการณ์และแนวโน้ม

๑. การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นวิถีการเดินทางหลักของประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย นับแต่มีการนำจักรยานเข้ามาเมื่อ ๑๐๐ กว่าปีก่อน สถานะนี้เปลี่ยนแปลงไปเมื่อประมาณสี่สิบปีที่ผ่านมาด้วยการแพร่หลายของยานยนต์ในราคาที่ประชากรที่มีฐานะเศรษฐกิจปานกลางขึ้นไปสามารถซื้อหาได้ ประกอบกับการที่รัฐบาลรับเอาแนวคิดการพัฒนาประเทศที่ให้ความสำคัญกับรถยนต์ส่วนบุคคล มาเป็นหลักในการออกแบบเมืองและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางขนส่ง การลงทุนและการพัฒนาระบบที่รองรับการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์(Non-Motorized Transport) คือการเดินทางและการใช้จักรยาน และระบบขนส่งสาธารณะโดยเฉพาะระบบราง ถูกปล่อยให้พลละเลย เป็นเหตุให้คนจำนวนมากเลือกการเดินทางแม้ในระยะสั้น ๆ ด้วยยานยนต์ จนเป็นความเคยชิน พฤติกรรม และนิสัย

๒. ในด้านสุขภาพ การส่งเสริมให้ประชาชนมีกิจกรรมทางกายพอเพียงต่อสุขภาพ ด้วยการส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานเป็นวิธีที่ง่าย สะดวก และมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพโดยตรงอย่างน้อย ๙ ประการคือ ลดการเกิดโรคหัวใจลงร้อยละ ๓๐-๕๐, ลดการเกิดโรคเบาหวานชนิดที่ ๒ ลงร้อยละ ๓๐, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคหลอดเลือดสมองตีบตัน, ลดปัจจัยเสี่ยงของภาวะน้ำหนักเกินและโรคอ้วน, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคมะเร็งลำไส้, ลดปัจจัยเสี่ยงของโรคมะเร็งเต้านม, ปรับปรุงระบบกล้ามเนื้อและกระดูก, ลดปัจจัยเสี่ยงจากภาวะซึมเศร้า และลดปัจจัยเสี่ยงการหกล้มของผู้สูงอายุ^๑ การปั่นจักรยานเป็นหนึ่งในการออกกำลังกายแบบแอโรบิคสามชนิดที่ไม่มีแรงกระแทกต่อกระดูกและข้อ จึงเหมาะที่สุดกับผู้สูงอายุ การส่งเสริมให้การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นกิจกรรมประจำวันของประชาชนจึงเป็นการเตรียมพร้อมเพื่อรับมือกับสังคมสูงวัย เนื่องจากในเวลาไม่ถึง ๑๐ ปีข้างหน้าคือในปี พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๔ ประเทศไทยจะมีผู้สูงอายุ (๖๐ ปีขึ้นไป) ราว ๑๑ ล้านคนเท่า ๆ กับเด็ก และหลังจากนั้นก็จะมีผู้สูงอายุมากกว่าเด็กตลอดไป^๒ การมีกิจกรรมทางกายเพิ่มขึ้นถึงระดับที่เหมาะสมจะทำให้ประเทศไม่ต้องสูญเสียผลิตผลในการทำงานซึ่งขณะนี้ตกเฉลี่ย ๑.๘ วันต่อคนต่อปี^๓ และประหยัดงบประมาณในการให้บริการทางสุขภาพทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น งบประมาณที่รัฐบาลต้องใช้ในการรักษาพยาบาลคนที่มีน้ำหนักเกินหรือ

เป็นโรคอ้วนมากกว่าปีละ ๑ แสนล้านบาท และที่คาดว่าจะต้องจ่ายเพิ่มกับเด็กที่เป็นโรคอ้วนในอนาคตอีกประมาณปีละเกือบ ๒ แสนล้านบาท^๕

๓. ในด้านเศรษฐกิจ การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานโดยเฉพาะสำหรับการเดินทางระยะสั้น (๑-๕ กิโลเมตร) และส่งเสริมการเชื่อมโยงกับการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ จะช่วยลดการใช้ยานยนต์ที่ไม่จำเป็นและลดการนำเข้าน้ำมันและก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจนในปี ๒๕๕๔ คิดเป็นร้อยละ ๑๖.๗ ของมูลค่าการนำเข้าน้ำมัน^๖ หรือกว่า ๑ ล้านล้านบาท (๑) ค่าใช้จ่ายครัวเรือนในการเดินทางและยานพาหนะ ในปี ๒๕๕๔ มากเป็นอันดับ ๓ ของรายจ่ายครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ ๑๙ โดยเป็นค่าใช้จ่ายด้านพลังงานภาคขนส่ง (น้ำมันและก๊าซที่ใช้กับยานยนต์) ถึงร้อยละ ๑๐ และได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง^๖ 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^๗ คิดเป็นความสูญเสียปีละ ๑๐,๐๐๐ ล้านบาท (๓) การเดินทางและการใช้จักรยานเป็นวิธีหนึ่งในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดและการสูญเสียเวลาในการเดินทางเนื่องจากการมียานยนต์บนถนนเกินกว่าที่จำเป็น ปัจจุบันมีค่าเฉลี่ยเวลาที่ใช้ในการเดินทางของคนทั้งประเทศและในกรุงเทพฯ เป็น ๑.๓ และ ๑.๗ ชั่วโมงต่อวันตามลำดับ^๘ ทำให้สูญเสียเวลาเป็นมูลค่าปีละ ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท เฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล หากสามารถทำให้การจราจรที่ติดขัดถึงขั้นวิกฤตนี้ดีขึ้นถึงระดับที่ใช้ได้ ก็จะลดมูลค่าความเสียหายจากการเสียเวลาลงได้วันละ ๘๘.๓ ล้านบาท และลดมูลค่าความเสียหายจากการใช้ยานพาหนะได้วันละ ๑๑๘.๙ ล้านบาทด้วย หรือมูลค่าความเสียหายรวมลดลงถึง ๖๒,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี^๙

๔. ทางด้านสิ่งแวดล้อม การเดินทางระยะสั้นด้วยการเดินทางและการใช้จักรยาน จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการใช้น้ำมันและก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่ง ซึ่งเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยเพิ่มขึ้นในอัตราสูงมากจนเป็นอันดับที่ ๒๑ ของโลกในปี ๒๕๕๔ จากก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ทั้งประเทศ ๒๒๑.๖๕ ล้านตัน มาจากภาคขนส่งมากถึง ๕๙.๘๐ ล้านตัน หรือร้อยละ ๒๗ โดยเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๔๓ ถึงร้อยละ ๒๐^{๑๐} และก๊าซ CO₂ ในกรุงเทพฯ ประมาณครึ่งหนึ่งมาจากรถยนต์ เมื่อพิจารณาถึงปริมาณการปล่อยก๊าซ CO₂ ที่เกิดจากการเดินทาง เป็นกิโลกรัม/กิโลเมตร/คน (Carbon Footprint ของการเดินทาง) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมีค่า ๐.๐๙ ซึ่งสูงที่สุดในการใช้ยานพาหนะทางบก ทุก ๑๐ กิโลเมตรที่คนในประเทศไทยเดินหรือใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ไปเกือบหนึ่งกิโลกรัม^{๑๑} ถ้ารถยนต์ ๑ ล้านคัน วิ่งน้อยลงวันละ ๑.๓ กิโลเมตร จะลดการปล่อยก๊าซ CO₂ ได้ ๑๐๐,๐๐๐ ตัน และลดค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อมหรือความเสียหายจากการปล่อยมลพิษของรถยนต์ที่ขณะนี้ประเมินว่าสูงถึงปีละ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ลงได้ โดยลดได้เฉลี่ย ๕ บาทเมื่อเดินหรือใช้จักรยานแทนรถยนต์หนึ่งคันเป็นระยะทางหนึ่งกิโลเมตร (ราคาคงที่ปี ๒๕๔๖)^{๑๒}

๕. ในด้านสังคมวัฒนธรรม การที่ประชาชนกลับมาเดินและใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้นจะช่วยคืนความเป็นชุมชนกลับมา การศึกษาในหลายประเทศทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและกำลังพัฒนา พบความสัมพันธ์โดยตรงระหว่างปริมาณการเดินทางและการใช้จักรยานของประชาชน กับความเท่าเทียมกันทางเศรษฐกิจ-สังคม ความเป็นประชาธิปไตย และความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง ด้วยการจัดผังเมือง ออกแบบ และพัฒนาเมืองให้มีพื้นที่

สาธารณะที่ประชากรสามารถเดิน ใช้จักรยาน และทำกิจกรรมทางสังคมได้อย่างสะดวกปลอดภัย ลดการใช้ยานยนต์ส่วนบุคคลลง การพัฒนาที่เกิดขึ้นจะเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นการลงทุนที่ให้ผลตอบแทนสูงสุดในของค์รวม จนมีการกล่าวไว้ว่า “เมืองจักรยานคือเมืองเจริญ” (A cycle-lized city is a civilized city)^{๑๓} และ “เมืองน่าปั่น เมืองน่าเดิน คือเมืองน่าอยู่”

๖. ทางเดินเท้าจำนวนมากมีพื้นผิวขรุขระ มีสิ่งกีดขวาง มีความกว้างไม่เพียงพอ ไม่มีทางลาดเป็นทางขึ้นลงที่เหมาะสม และไม่ร่มรื่นชวนใช้ เป็นอุปสรรค ทำให้กลุ่มคนที่ใช้ทางเท้า รวมถึงผู้พิการ ผู้สูงอายุ เด็ก สตรีมีครรภ์ และผู้ป่วย ไม่อาจเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย และเสมอภาคเท่าเทียม

นโยบาย มาตรการ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๗. การจัดระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องและเป็นรูปธรรม ในการนำนโยบายและแผนหลายฉบับไปเป็นการปฏิบัติที่เป็นจริง ทั้งในระดับสากลที่ประเทศไทยเข้าร่วมและในระดับประเทศดังต่อไปนี้

๗.๑ การมีนโยบายสาธารณะเรื่องการเดินและการใช้จักรยาน เป็นองค์ประกอบหลักที่สำคัญในการส่งเสริมการมีกิจกรรมทางกายและลดพฤติกรรมการนั่งอยู่กับที่ (รวมทั้งการนั่งในรถยนต์) ตามกฎบัตรโตรอนโต เพื่อกิจกรรมทางกาย (Toronto Charter for Physical Activity) ที่ประเทศไทยให้การรับรองไปเมื่อ พ.ศ. ๒๕๕๓ เช่นเดียวกับในแผนปฏิบัติการลดโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง พ.ศ. ๒๕๕๑ (Non-Communicable Disease Action Plan 2008) และยุทธศาสตร์ระดับโลกเรื่องอาหาร กิจกรรมทางกาย และสุขภาพ พ.ศ. ๒๕๔๗ (Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health 2004) ขององค์การอนามัยโลก

๗.๒ การส่งเสริมโครงสร้างพื้นฐานทางเท้าและทางจักรยาน เพื่อการส่งเสริมการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการขนส่งที่ไม่แพงและยั่งยืน เป็นข้อเสนอของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (The United Nations Conference on Environment and Development) หรือ Rio +20 ที่สหพันธ์สาธารณรัฐบราซิล เมื่อวันที่ ๒๐-๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ ซึ่งเป็นการประชุมสุดยอดผู้นำประเทศที่มีจุดมุ่งหมายในการกำหนดยุทธศาสตร์ว่าด้วยสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาในทุกสาขาสำหรับประชาคมโลกเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติต่อไปในอนาคต

๗.๓ การสนับสนุนการเปลี่ยนจากระบบขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์ มาเป็นระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ได้แก่ การเดินเท้าและการปั่นจักรยาน หรือเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งแบบคาร์บอนต่ำ รวมทั้งการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทางและการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เป็นข้อสรุปข้อหนึ่งของการประชุมการขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแห่งภูมิภาคเอเชีย ครั้งที่ ๕ (The 5th Regional Environmentally Sustainable Transport Forum) เมื่อปี ๒๕๕๓ ที่ประเทศที่เข้าร่วมประชุม รวมทั้งไทย ได้ประกาศเป็นปฏิญญากรุงเทพสำหรับปี ๒๐๒๐ – เป้าหมายการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน ๒๐๑๐-๒๐๒๐ (Bangkok Declaration 2020 – Sustainable Transport Goals for 2010-2020)

๗.๔ การเดินและการใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ เป็นกิจกรรมที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานจะทำให้ประเทศไทยปฏิบัติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (United Nations Framework Convention on Climate Change - UNFCCC) ซึ่งไทยเป็นหนึ่งใน ๑๕๔ ประเทศที่ร่วมลงนามเมื่อ พ.ศ.๒๕๓๕ และปฏิบัติตามพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) ที่ไทยให้สัตยาบันเมื่อ พ.ศ.๒๕๔๕

๗.๕ ในระดับประเทศ การส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นการปฏิบัติตาม (๑) แผนบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๘ ที่กำหนดให้ส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตไว้ในนโยบายที่ ๓ คือนโยบายเศรษฐกิจ, (๒) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ที่ยึดแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเป็นปรัชญานำทางและมียุทธศาสตร์ให้ปรับ กระบวนทัศน์การพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อเตรียมพร้อมการไปสู่การเป็นเศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม, (๓) แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๖๓ ที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ที่ ๔ เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม, และ (๔) แผนแม่บท ในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๖๓ ซึ่งอยู่ใน ช่วงการจัดทำขั้นสุดท้าย

๘. ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติจัดระเบียบการจอดยานยนต์ในเขต เทศบาลและเขตสุขาภิบาล 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

บทบาทขององค์กร และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๙. กรุงเทพมหานคร (กทม.) และองค์กรปกครองท้องถิ่นจำนวนหนึ่ง มีแนวคิดส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อ แก้ปัญหาการจราจรแออัดมาแล้วหลายปี และได้รับเริ่มดำเนินงานไปบ้าง เช่น มีการสร้างทางจักรยานในกรุงเทพฯ และเมืองต่างๆ เช่น เชียงใหม่ ตาก เพชรบุรี ยะลา สงขลา แกลง ฯลฯ กทม.มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงาน จราจรในเขตกทม.ว่าด้วยการกำหนดช่องทางเดินรถสำหรับรถจักรยาน พ.ศ.๒๕๕๓ มีโครงการเราร์ักกรุงเทพฯ เรารักจักรยาน (เริ่มมีนาคม พ.ศ.๒๕๕๔) มาดำเนินการด้านกายภาพ รมรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยาน และร่วมมือ กับภาคเอกชน และกำลังจะมีจักรยานสาธารณะให้บริการ นอกจากนี้ยังมีการสอนการใช้จักรยานให้นักเรียนชั้น ประถมปีที่ ๕ ในทุกโรงเรียนที่สังกัด กทม.

๑๐. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.) ได้ส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมทางกายในรูปแบบ ของการเดินทางและการใช้จักรยาน ควบคู่ไปกับการออกกำลังกายและการเล่นกีฬาเพื่อสุขภาพ ผ่านโครงการย่อยต่าง ๆ ร่วมกับภาคีเครือข่ายมาโดยตลอดตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๔๕ และในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ ได้สนับสนุนโครงการเชิงรุกภายใต้ แผนงานการส่งเสริมกิจกรรมทางกายภาพ ในสำนักกรณีศึกษาสื่อสารสังคม โดยให้ทุนวิจัย “โครงการผลักดันการเดินทาง และการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” ของชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของชุมชน ทั้งใน เขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่งส่งเสริมการเดินทางและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ร่วมกับภาคีต่างๆทั่วประเทศ

๑๑. การเดินและวิ่งเพื่อออกกำลังกายเป็นกิจกรรมที่แพร่หลายในประเทศไทยมาไม่น้อยกว่าสามสิบปี จนเกิดชมรมนักเดินและวิ่งขึ้นทั่วประเทศ และมีการรวมตัวเป็นสหพันธ์เดินและวิ่งแห่งประเทศไทย แต่การส่งเสริม การเดินในลักษณะของกิจกรรมทางกายที่เป็นส่วนหนึ่งของกิจวัตรประจำวันเป็นเรื่องใหม่ที่ยังดำเนินงานโดย หน่วยงานของกระทรวงสาธารณสุขเป็นหลัก

๑๒. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย ก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. ๒๕๓๔ และได้ดำเนินงานส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ชักชวนให้ประชาชนหันมาขี่จักรยานด้วยกิจกรรมต่าง ๆ มาโดยตลอด และมีส่วนสำคัญทำให้เกิดชมรมของคนที่ขี่จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย ท่องเที่ยวสันทนาการ และการแข่งขัน ขึ้นทุกจังหวัดทั่วประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยได้เริ่มกระบวนการปรึกษาหารือกับชมรมและกลุ่มผู้ใช้จักรยานต่าง ๆ องค์กรปกครองท้องถิ่น และหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนที่สนับสนุนการใช้จักรยานเพื่อก่อตั้งสมาพันธ์ผู้ใช้จักรยานแห่งประเทศไทย

๑๓. ชมรมจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ได้ริเริ่มการทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้รัฐบาลส่งเสริมการใช้จักรยานมาประมาณสิบปี และในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ได้ร่วมกับชมรมจักรยาน ๑๗ จังหวัดในภาคเหนือ จัดเสวนาปรับปรุงร่างนโยบายนี้จนครอบคลุมเกือบทุกด้านเป็นครั้งแรก และมีการปรับปรุงเพิ่มเติมเรื่อยมาจากเวทีเสวนาอื่น ๆ หลังจากนั้น แต่ยังไม่ได้มีการผลักดันร่างนโยบายนี้อย่างต่อเนื่องจริงจังเป็นระบบ

๑๔. ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทยเริ่มทำงานผลักดันเชิงนโยบายอย่างเป็นระบบในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ โดยได้รับการสนับสนุนจาก สสส. ให้ดำเนิน “โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย” ทำการศึกษาวิจัยเพื่อหาข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการเดิน และ/หรือ การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของชุมชน ทั้งในเขตเมืองและชนบท เพื่อใช้ในการผลักดันนโยบายสาธารณะ มุ่งส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันร่วมกับภาคีต่าง ๆ ทั่วประเทศ และเริ่มทำงานกับองค์กรปกครองท้องถิ่นอย่างน้อย ๕ พื้นที่ให้มีนโยบาย มาตรการ และงบประมาณส่งเสริมการใช้จักรยาน

๑๕. ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ มูลนิธิโลกสีเขียวได้เริ่มดำเนินโครงการจักรยานกลางเมือง ด้วยการสนับสนุนของ สสส. โดยมีจุดมุ่งหมายระยะยาวในการปรับเปลี่ยนกรุงเทพฯ จากเมืองรถยนต์เป็นเมืองจักรยานหรือเมืองนำอยู่ โดยใน พ.ศ. ๒๕๕๔-๒๕๕๕ มีการสำรวจและจัดทำแผนที่เส้นทางจักรยานกลางเมืองเป็นเครื่องมือสนับสนุนผู้สนใจใช้จักรยาน และการรณรงค์การใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถยนต์กับจักรยาน

ข้อจำกัดในการดำเนินงานและการแก้ไขปัญหา

๑๖. ไม่มีนโยบายสาธารณะในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยาน รวมทั้งกฎหมาย หน่วยงาน และงบประมาณในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานเป็นการเฉพาะ

๑๗. การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันยังขาดความต่อเนื่อง ขาดการบูรณาการ และไม่ครอบคลุมระบบและโครงสร้างเพื่อส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านต่าง ๆ ได้แก่

๑๗.๑ การพัฒนาระบบและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและใช้จักรยานกับระบบขนส่งสาธารณะให้สอดคล้องกับความต้องการ ยังมีข้อจำกัดการพัฒนาในโครงสร้างที่สำคัญ เช่น พื้นที่จอดและจร(Park and Ride) สำหรับจักรยาน ทางเท้าและทางจักรยานที่สะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน เป็นต้น

๑๗.๒ ขาดการศึกษาอย่างเป็นระบบในเรื่องทางจักรยานที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่

๑๗.๓ ระบบถนนที่มีอยู่ไม่มีทางจักรยานที่ปลอดภัย รวมถึงการขาดที่จอดจักรยานที่ปลอดภัยและมีจำนวนเพียงพอในสถานที่ต่าง ๆ เป็นอุปสรรคสำคัญของการส่งเสริมการใช้จักรยาน

๑๗.๔ การจำกัดความเร็วของยานยนต์ในเขตเมือง/เขตชุมชนให้ปลอดภัยกับคนเดินเท้าและผู้ใช้จักรยาน

๑๗.๕ ขาดการประชาสัมพันธ์แบบองค์รวมและสื่อกลางแบบสองทางเพื่อให้ข้อมูลและรับทราบความต้องการของผู้ใช้บริการ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้และขาดการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้คนมาใช้

๑๗.๖ ขาดมาตรการจูงใจ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และการติดตามวัดผลอย่างต่อเนื่อง

๑๗.๗ ขาดการส่งเสริมให้ความรู้ที่เน้นการให้ความสำคัญต่อผู้เดินเท้าและผู้ใช้จักรยานในการสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

๑๗.๘ ขาดการส่งเสริมหลักสูตรและกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยาน และพัฒนาทักษะการใช้จักรยานให้ถูกต้องและปลอดภัย รวมทั้งจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินและการใช้จักรยานในสถานศึกษา

๑๗.๙ ขาดการรณรงค์และจัดสรรงบประมาณมาสนับสนุนให้ข้าราชการและประชาชนทั่วไปเดินและใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

๑๗.๑๐ ขาดการส่งเสริมผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมผลิตสินค้าและให้บริการที่เกี่ยวกับการเดินและการใช้จักรยานเป็นการเฉพาะ

๑๘. กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินและการใช้จักรยานยังไม่ได้เอื้อต่อหรือส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเท่าที่ควร เช่น พระราชบัญญัติควบคุมอาคารยังไม่ได้กำหนดให้ผู้เป็นเจ้าของอาคารขนาดใหญ่และอาคารสาธารณะต้องจัดให้มีที่จอดจักรยานที่สะดวกและปลอดภัย

๑๙. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะการสร้างชุมชนจักรยาน ส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจถึงประโยชน์ รวมทั้งช่องทางการดำเนินการดังกล่าว ขาดผู้กระตุ้นและผู้สนับสนุนอย่างจริงจัง ถูกจำกัดด้วยระเบียบข้อบังคับและโครงสร้างอำนาจหน้าที่ตามระบอบราชการ ขาดการกำหนดให้การเดินและการใช้จักรยานเป็นระเบียบวาระขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้และรณรงค์สร้างคามตื่นตัวด้านการเดินและการใช้จักรยานแก่ประชาชน

๒๐. การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานที่ได้ผลจริงจัง โดยลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยเฉพาะในการเดินทางระยะสั้น และคืนพื้นที่ที่จัดให้รถยนต์มาเป็นพื้นที่สาธารณะให้ประชาชนทั่วไปเดิน ใช้จักรยาน และทำกิจกรรมทางสังคมต่าง ๆ เป็นการปรับพฤติกรรมความเคยชินเดิมของคนส่วนหนึ่งและทำได้ไม่ยั่งยืน

ประเด็นพิจารณาของสมัชชาสุขภาพแห่งชาติ

ขอให้สมัชชาสุขภาพแห่งชาติพิจารณาเอกสาร สมัชชาสุขภาพ ๕ / ร่างมติ ๑

เอกสารอ้างอิง

- ๑ Mark WHO. WHO Global Physical Activity Recommendations, 2010.
- ๒ ปัทมา ว่าพัฒนางค์ และ ปราโมทย์ ประสาทกุล. ประชากรไทยในอนาคต. สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล. ๒๕๔๙. จาก<http://www.ipsr.mahidol.ac.th/IPSR/AnnualConference/ConferenceII/Article/Article02.htm>
- ๓ อ้างแล้ว (๑)
- ๔ อ้างแล้ว (๒)
- ๕ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน. ๒๕๕๕. ผลวิเคราะห์พลังงานกับเศรษฐกิจ GDP, Energy, Import and Export of Goods
- ๖ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. ๒๕๕๕. บทสรุปสำหรับผู้บริหาร การใช้พลังงานของครัวเรือน พ.ศ. ๒๕๕๔
- ๗ คำกล่าวของ นพ.วิทยา ชาติบัญชาชัย ประธานคณะทำงานโครงการสนับสนุนดำเนินงานป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จังหวัดน่าน (สอจร) ในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือโครงการ “ถนนแห่งรอยยิ้ม” โครงการปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยใน ๕ ภูมิภาคของประเทศไทย. ๕ มิถุนายน ๒๕๕๕ ใน <http://www.tunespeed.com/โครงการถนนแห่งรอยยิ้ม.html>
- ๘ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. ๒๕๕๔. การใช้เวลาของประชากร พ.ศ.๒๕๕๒
- ๙ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. ๒๕๕๕. รายงานความก้าวหน้าฉบับ ๑ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
- ๑๐ Energy Policy and Planning Office. 2011. CO2 Emission from Energy Consumption by Sector.
- ๑๑ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร และองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น. คู่มือคลายร้อนให้โลก (ที่) รัก
- ๑๒ อ้างแล้ว (๑๕)
- ๑๓ สรณรัชฎ์ กาญจนวณิชย์, ดร. ๒๕๕๕. สังคมจักรยาน สังคมประชาธิปไตย. ในเว็บไซต์มูลนิธิโลกสีเขียว. <http://www.greenworld.or.th/columnist/ecological/1737> อ้างถึง Wilkinson & Pickett, The Spirit Level, 2009