



การประชุมส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ชุมชนที่เป็นมิตรต่อการเดินและการใช้จักรยาน
(The 5th Thailand Bike and Walk Forum : Walk and Bike Friendly Community)
วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560 ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กฎหมายและนโยบาย



การประชุมวิชาการ

การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ครั้งที่ 5

ณ อาคารเฉลิมราชกุมารี 60 พรรษา(อาคารจามจุรี10) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กทม.

วันศุกร์ที่ 3 มีนาคม 2560



โครงการวิจัย มาตรการการบังคับใช้กฎหมายและนโยบายการใช้ทางเท้าและเส้นทางจักรยานอย่างปลอดภัยและยั่งยืนสำหรับประเทศไทย เปรียบเทียบกับประเทศออสเตรเลีย และประเทศที่พัฒนาแล้ว

อาจารย์พงศ์กานต์ คงศรี

มหาวิทยาลัยนเรศวร

ที่มาและปัญหาของงานวิจัย

■ การให้ความสำคัญต่อสุขภาพและการรักษาสิ่งแวดล้อม

■ แต่ประชาชนกลับไม่กล้าใช้จักรยาน

■ มีความต้องการให้การใช้จักรยานในการเดินทางเป็นแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืน

■ นโยบายส่งเสริมการเดินเท้าและการใช้จักรยานของพลเมือง

วัตถุประสงค์

- เพื่อกำหนดกรอบการพัฒนาด้านนโยบาย กฎหมายผังเมืองและกฎหมายแม่บทในกรณีของการบังคับใช้ เส้นทางจักรยาน ร่วมกับผู้อื่นในสังคม
- เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ระบบการจัดผังเมือง นโยบาย และกฎหมายแม่บทต่างๆ ของไทย
- เพื่อดำเนินการศึกษาวิจัยให้ทราบถึงกฎหมายผังเมืองสหภาพยุโรป อังกฤษ และออสเตรเลีย
- เพื่อศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายทั้งหมด

วิธีการดำเนินการ

- ศึกษาข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลด้านระเบียบ นโยบาย
จุดยุทธศาสตร์ หรือผังเมืองที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ผลที่ได้จากการวิจัย

■ กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป

■ สหรัฐอเมริกา

■ ประเทศเนเธอร์แลนด์

■ ประเทศญี่ปุ่น

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรม ผู้ขับขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขับขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องสำหรับคนเดินถนนใน ภาคพื้นทวีปยุโรป (Traffic rules for pedestrians)	ประเทศภาคพื้นยุโรปมีการกำหนดกฎหมายแม่บทเพื่อเป็นหลักเกณฑ์ไปกำหนดกฎหมายภายในประเทศในยุโรป โดยมีการกำหนดกฎเกณฑ์อย่างละเอียด และมีการกำหนดข้อยกเว้นอย่างชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดความอย่างกว้างขวางมากเกินไป	ยังไม่มีกฎหมายที่เป็นกฎหมายแม่บทในกลุ่มประเทศอาเซียน มีกฎหมายเกี่ยวกับคนเดินถนนแต่ไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจน	ควรมีการผลักดันเข้าสู่ที่ประชุมอาเซียนเพื่อกำหนดแนวนโยบายใช้ร่วมกันเช่นยุโรปเพื่อนำไปสู่การเดินทางแบบเชื่อมต่อขนส่งมวลชนเพื่อการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมต่อไป และเพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนคนเดินเท้า

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
กฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับคน ปั่นจักรยานในภาคพื้นทวีปยุโรป	- มีกฎหมายสนับสนุนการใช้จักรยานเพื่อส่งเสริมการปั่นจักรยาน นอกจากการออกกำลังกาย รวมไปถึงการกำหนดเป็นปทานุกรมจักรยานสหภาพยุโรป (European Cycling Lexicon) แต่เป็นเพียงข้อบังคับที่สนับสนุนหรือเอื้อต่อการใช้งานจักรยาน - มีสมาพันธ์นักปั่นสนับสนุน	- ยังไม่ถูกกำหนดให้เป็นข้อบังคับ มีแต่เพียงการร่วมมือร่วมแรงร่วมใจรณรงค์ให้ใช้จักรยาน นอกจากการออกกำลังกาย - มีสมาคมนักปั่นจักรยาน และการรณรงค์ ของ สสส เช่นในต่างประเทศ	- ควรสร้างระบบที่เอื้อต่อการปั่นจักรยานก่อนเช่น ระบบโครงสร้างการขึ้นลงระบบขนส่งเพื่อให้นำจักรยานไปยังจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งได้ง่ายขึ้นและจูงใจผู้ใช้จักรยาน - นอกจากนี้ควรปรับเปลี่ยนบางจุดให้มีหลังคาเนื่องจากประเทศไทยอากาศร้อน และบังคับกฎหมายเรื่องความเร็วใช้รถร่วมเส้นทาง จึงจะสามารถดึงดูดคนใช้เส้นทางจักรยานได้

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องสำหรับคน ปั่นจักรยานในภาคพื้นทวีปยุโรป	ข้อบังคับเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม ในชุมชนเมืองกับการการใช้ งานจักรยาน ได้มีการตรา ข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วย มาตรฐานคุณภาพอากาศและ อากาศที่ดีกว่าสำหรับสหภาพ ยุโรปค.ศ. 2008 (Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe)	ประเทศไทยไม่มีข้อบังคับ ดังกล่าว	ควรกำหนดมาตรการ ข้อบังคับในอาเซียนร่วมกัน เพื่ออากาศที่ และบังคับใน ทางอ้อมให้คนมาใช้จักรยาน มากขึ้น

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
มาตรการกฎหมายไทย การใช้หมวก กันชน	- มาตรการกฎหมายออสเตรเลียในเรื่องของการใช้หมวกกันชน เริ่มมีแนวคิดกฎหมายตั้งแต่ ค.ศ. 1992 - ไม่ได้มีการใช้มาตรการของกฎหมายยุโรปเพื่อการใช้หมวกกันชนเป็นการเฉพาะ คงมีแต่มาตรการตามข้อบังคับสหภาพยุโรปว่าด้วยอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยส่วนตัว (Directive 89/686EEC on personal protective equipment) เพียงเท่านั้น	- ประเทศไทยไม่เน้น/ไม่มีบทโทษชัดเจน - ประเทศออสเตรเลียเน้นให้ใส่หมวกกันชน และมีมาตรการบทลงโทษอย่างชัดเจน - ประเทศแถบพื้นทวีปยุโรป เช่น ในประเทศอังกฤษไม่มีมาตรการบังคับ ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของผู้ขี่ขี่เอง ไม่มีบทลงโทษ	ควรมีการกำหนดบทลงโทษในกรณีเรื่องการบังคับใช้ได้อย่างชัดเจน เพราะทรัพยากรบุคคลควรให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย คนจะไม่กล้าปั่นหากไม่ปลอดภัยและมีข่าวสารทางลบบ่อยครั้ง

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
มาตรการกฎหมายไทยสำหรับ คนเดินถนน	มีมาตรการกฎหมายในภาคพื้นทวีปยุโรปในเรื่องกฎหมายคนเดินถนนดังได้กล่าวมา	ทวีปยุโรปบัญญัติกฎหมายได้โดยละเอียด พร้อมข้อยกเว้นยากต่อการใช้ดุลพินิจอย่างกว้างขวาง	ไม่มีมาตรการที่กำหนดชัดเจนสำหรับไทย และควรตราเป็นกฎหมาย
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปั่นจักรยานในภาคพื้นทวีปยุโรป	- กฎหมายภาคพื้นทวีปยุโรป นโยบายและมาตรการต่าง ๆ ส่งเสริมสิทธิในการขี่จักรยานมีการจัดสรรงบประมาณอย่างชัดเจน - กฎหมายอังกฤษสนับสนุนวัฒนธรรมการใช้จักรยานในพื้นที่ชุมชนเมือง เมื่อมี พ.ร.บ. Cycle Tracks Act 1984 และ พ.ร.บ. Town and Country Planning Act 1990	ทวีปยุโรปบัญญัติกฎหมายได้โดยละเอียด	ไม่มีมาตรการที่กำหนดชัดเจนสำหรับไทย

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
กฎหมายที่เกี่ยวกับบทลงโทษ เพิ่มเติมกับคู่กรณีกรณีที่เกิด อุบัติเหตุกับจักรยาน	ประเทศเนเธอร์แลนด์ มีบทลงโทษ คู่กรณีที่เกิดอุบัติเหตุกับจักรยานที่ เป็นฝ่ายผิดโดยมีโทษที่สูง เพื่อ แนวคิดทางด้านความเชื่อมั่น ปลอดภัยสูงสุดต่อผู้ใช้จักรยาน	ประเทศเนเธอร์แลนด์บัญญัติ เป็นกฎหมาย	ประเทศไทยยังไม่มี มาตรการนี้กำหนด เห็นควร เสนอแนะให้พิจารณา กำหนด
การวางผังเมืองเพื่อพัฒนา โครงข่ายที่เชื่อมต่อระบบ ขนส่งมวลชนกับจักรยาน	ในประเทศในแถบ ยุโรป ออสเตรเลีย และ อังกฤษ มีโครงสร้างระบบขนส่ง มวลชนที่มีระบบเชื่อมโยงต่อการ ขี่จักรยาน	กฎหมายอังกฤษสนับสนุน วัฒนธรรมการใช้จักรยาน ในพื้นที่ชุมชนเมือง เมื่อมี พ.ร.บ. Cycle Tracks Act 1984 และ พ.ร.บ. Town and Country Planning Act 1990	ประเทศไทยกำลัง ปรับปรุงพัฒนาแนวคิดนี้

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
การจำกัดความเร็วของรถที่ใช้ เส้นทางร่วมกับจักรยาน อย่างเข้มงวด	ประเทศออสเตรเลีย อังกฤษและยุโรปมีการ จำกัดความเร็วรถที่ใช้ถนน ร่วมเส้นทางกับจักรยาน อย่างเข้มงวด	มีการกำหนดกฎหมายโดยมี บทลงโทษใน ออสเตรเลีย อังกฤษ และยุโรป โดยโทษ ปรับที่มีอัตราที่สูง และ เด็ดขาดหากฝ่าฝืนกฎหมาย ส่งฟ้องศาล	ประเทศไทยมาตรการบังคับ ใช้ไม่ต่อเนื่องและไม่ เข้มข้น ประกอบกับอัตรา โทษไม่สูง

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

Thailand Cycling Club

วิเคราะห์เปรียบเทียบประเทศพัฒนาแล้วกับ กรณีการพัฒนาระบบเลนจักรยานของไทยต่างๆ พบว่า

การศึกษาแนวคิดพฤติกรรมผู้ ขี่ขี่ ข้อบังคับ และกฎหมาย ต่างๆ	การศึกษาจากต่างประเทศ กรณีแนวคิดพฤติกรรมผู้ขี่ขี่	การวิเคราะห์บริบท ของไทยและต่างประเทศ	สรุปและข้อเสนอแนะ
กฎหมายที่ใช้ในการควบคุมการ ใช้จักรยานและยานพาหนะ	• ในประเทศออสเตรเลีย มาตรการดีเยี่ยม • ประเทศในยุโรป มีเพียง ข้อบังคับแรงจูงใจ • สหรัฐอเมริกา มีนโยบายจัด ช่องทางอย่างเพียงพอและ เชื่อมต่อกัน • ประเทศญี่ปุ่น มีการปลูกฝัง การปั่นจักรยาน	• ออสเตรเลียมีบทลงโทษ เด็ดขาด • ยุโรปมีบทลงโทษเด็ดขาด • การจัดช่องทางของ อเมริกาทำให้ลดอุบัติเหตุ • เน้นที่คุณภาพผู้ขี่ขี่ ตัว บุคคลผู้ขี่จักรยานต้องผ่าน การฝึกฝนหลายระดับ	• ควรบังคับให้ใส่หมวกกัน น็อกและมีบทลงโทษ • ควรมีการเพิ่มช่องทาง จักรยานในไทยให้ใช้ทุก เส้นทาง • ควรปลูกฝังเยาวชนไทยแต่ เยาวัยเช่นเดียวกับญี่ปุ่น

ติดต่อผู้นำเสนอ

อาจารย์พงศ์กานต์ คงศรี
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร
ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง จ.พิษณุโลก 65000 โทรศัพท์ 055-596-1718