

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

จากการศึกษาวิจัยถึงการใช้อักรยานในประเทศไทยพบว่าลักษณะโครงสร้างและสาธารณูปโภคที่สนับสนุนการใช้อักรยานยังไม่มีประสิทธิภาพดีพอและเหมาะสม กล่าวคือ สภาพพื้นผิวการจราจรในปัจจุบันนั้นยังไม่เอื้อต่อการปั่นจักรยานเท่าที่ควร เพราะสภาพพื้นผิวดถนนส่วนใหญ่ไม่เรียบเสมอกัน ทั้งเส้นทางจักรยานมีความคับแคบ มีการจอดรถยนต์กีดขวางเส้นทางจักรยาน รถจักรยานยนต์เข้าไปร่วมใช้เส้นทางเดินรถในทางสำหรับจักรยาน เส้นทางจักรยานไม่ชัดเจน ประกอบกับการที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินได้ดำเนินการตรวจสอบเส้นทางจักรยานในเขตกรุงเทพมหานครและพบว่าส่วนใหญ่ไม่สามารถใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์และไม่คุ้มค่ากับเงินงบประมาณที่ใช้ในก่อสร้างทางจักรยาน ซึ่งถือเป็นสิ่งที่สะท้อนว่าเส้นทางจราจรของประเทศไทยนั้นยังไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งานอย่างแท้จริง

นอกจากนี้การออกแบบถนนและผังเมืองก็ไม่เอื้อต่อการใช้อักรยาน เพราะเมื่อพิจารณาจากการพัฒนาเส้นทางจักรยานในยุโรปจะพบว่าการสร้างเมืองให้เป็นเมืองจักรยานนั้นจะต้องมีการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานคือถนนและผังเมืองอย่างเป็นระบบซึ่งเอื้อต่อการส่งเสริมการใช้อักรยาน โดยให้ศูนย์กลางเมืองอยู่ในจุดใดจุดหนึ่งที่สามารถเดินทางถึงกันได้ในระยะทางไม่ไกล และสามารถเดินทางต่อด้วยขนส่งมวลชนสาธารณะอื่นได้โดยง่าย มีการจัดจุดจอดจักรยานที่ปลอดภัย ในขณะที่ลักษณะที่อยู่อาศัยของคนไทยกับแหล่งศูนย์กลางมีระยะทางค่อนข้างไกลและขาดจุดเชื่อมต่อระหว่างการใช้งานกับระบบการบริการสาธารณะอื่นที่ดี

นอกจากนี้ในปัจจุบันไม่มีการบัญญัติกฎหมายจักรยานไว้โดยเฉพาะ ทำให้กฎหมายที่ใช้อยู่ล้าสมัยไม่ทันต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป จะเห็นได้จากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่มีเพียงการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้อักรยาน โดยทั่วไป

เอาไว้ การคุ้มครองบางกรณีให้นำบทบัญญัติของจักรยานยนต์หรือรถยนต์มาใช้โดยอนุโลม ทำให้จักรยานไม่ได้รับการคุ้มครองที่เท่าเทียมกับยานพาหนะอื่น และเกิดเป็นปัญหาในการตีความกฎหมายขึ้นคือ ในเรื่องของกรณีที่ไม่มีบัญญัติให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องสวมหมวกนิรภัย หรือการขับขี่ขณะมีเมฆา ที่ต่างประเทศมีกฎหมายห้ามชัดเจนแต่ในประเทศไทยกลับไม่มีข้อบัญญัติดังกล่าว ซึ่งมาตรการเช่นนี้ล้วนเป็นผลดีต่อความปลอดภัยจากอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน ประกอบกับการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าพนักงานนั้นไม่ทั่วถึง ไม่เป็นธรรมและไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจในการใช้ดุลพินิจพิจารณาความผิด ไม่มีความชัดเจนและเท่าเทียมกัน อีกทั้งบทลงโทษที่ไม่รุนแรงทำให้ผู้กระทำผิดไม่เกรงกลัวกฎหมายและพบการกระทำผิดอยู่เสมอ

ในประเทศที่ภาครัฐให้ความสำคัญกับการใช้จักรยาน มักจะมีแนวทางในการสนับสนุนการใช้จักรยานอย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เช่นประเทศเนเธอร์แลนด์ที่ถือเป็นเมืองต้นแบบเมืองจักรยานที่ชัดเจนที่สุดในยุโรป¹ ที่ให้ความสำคัญกับการใช้จักรยานทั้งในการส่งเสริมด้านโครงสร้างพื้นฐาน การสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานตลอดจนถึงความปลอดภัยต่างๆ ซึ่งการที่ประเทศเนเธอร์แลนด์ประสบความสำเร็จในการสร้างเมืองจักรยานย่อมเป็นผลมาจากการที่ภาครัฐให้ความสนใจ และเข้ามามีบทบาทหรือมีส่วนในการพัฒนาเส้นทางจักรยาน มีการสร้างเลนเฉพาะจักรยานที่แยกเป็นสัดส่วนชัดเจนจากรถยนต์ มีโครงข่ายเส้นทางจักรยานเชื่อมกันไปทั่วทั้งเมืองไม่ว่าจะในย่านชุมชนเมืองหรือชนบท มีจุดจอดจักรยานทั้งที่เป็นแบบอาคารสำหรับจอดจักรยานโดยเฉพาะในบริเวณชุมชนและจุดเชื่อมต่อการคมนาคมประเภทอื่น หรือที่เป็นจุดจอดแบบลักษณะการผูกจักรยานเอาไว้กับราวเพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้จักรยานด้วย นอกจากนี้การวางผังเมืองของประเทศเนเธอร์แลนด์นั้น ได้มีการวางผังเพื่อนักปั่นจักรยานโดยเฉพาะ มีการออกแบบให้เอื้อต่อความสะดวกสบายของประชาชน โดยการวางแผนจราจรเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างเป็นระบบประเทศอังกฤษ มีภาครัฐเข้ามาเป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมการใช้จักรยานชัดเจน ดังที่เห็นได้จากนโยบายมาตรการการกำหนดแรงจูงใจทางภาษีภายใต้โครงการ ชื่อ “โครงการการขนส่งมวลชนสีเขียวแห่งรัฐบาล” (the Government's Green Transport Plan) ที่มีการลดภาษีให้แก่ นายจ้าง

¹ ชาจิน. (2559). *World and Wheel : เยือนย่าน “อัมสเตอร์ดัม” เมืองจักรยานของโลก*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.rideabikenews.com/column-detail.php?id=14>. [2559, 11 ตุลาคม]

หรือเจ้าของธุรกิจที่สนับสนุน จัดหาจักรยานให้แก่ลูกจ้างเพื่อใช้ขับขี่มาทำงาน ซึ่งถือเป็นนโยบาย ตัวอย่างที่น่าสนใจอย่างหนึ่งที่ค่อนข้างประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี

เมื่อย้อนกลับมาพิจารณาการใช้จักรยานในประเทศไทยจะพบว่าแม้ว่ารัฐจะให้การสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานแต่การสนับสนุนนั้นมักจะอยู่ในรูปแบบของการจัดกิจกรรมการปั่นจักรยานตามสถานที่ต่างๆและพัฒนาเส้นทางจักรยานเป็นส่วนใหญ่ ไม่ใช่การสนับสนุนในลักษณะของการสร้างวัฒนธรรมการปั่นจักรยานหรือการสร้างเมืองจักรยานดังเช่น ประเทศเนเธอร์แลนด์หรือประเทศอังกฤษ การส่งเสริมการใช้จักรยานของประเทศไทยจึงไม่ได้มีลักษณะของการสร้างนโยบายด้านจักรยานโดยตรงไว้เป็นการเฉพาะ การกำหนดนโยบายจากทางภาครัฐของไทยจึงควรที่จะมีลักษณะส่งเสริมการใช้จักรยานให้มากกว่าที่เป็นอยู่ตามแบบอย่างของประเทศอังกฤษที่ประสบความสำเร็จ ในนโยบายการสร้างแรงจูงใจจากภาษีหรือการสนับสนุน เมืองจักรยานตามแบบประเทศในแถบยุโรป เป็นต้น

นอกจากนี้มาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานนั้นเคยปรากฏในพระราชบัญญัติล้อเลื่อนที่เคยได้กำหนดให้ต้องมีการจดทะเบียนจักรยานและต้องมีการขอใบอนุญาตขับขี่จักรยาน แต่พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไป ในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับจักรยานที่พบก็คือในส่วนที่ปรากฏในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับจักรยานและข้อกำหนดเกี่ยวกับจักรยานโดยเฉพาะในปัจจุบันไม่มีแล้ว ทั้งที่ในปัจจุบันการใช้จักรยานนั้นเพิ่มมากขึ้นซึ่งในเรื่องใบอนุญาตนั้น ในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญกับใบอนุญาตขับขี่และหากมีการฝ่าฝืนก็สามารถลงโทษโดยอาศัยการหักคะแนนใบอนุญาตได้ด้วย

อีกทั้งในแง่ของการควบคุมป้องกันอุบัติเหตุนั้น จากการศึกษาพบว่าปริมาณอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลาอันสั้น แต่ปัญหาดังกล่าวนี้กลับยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและถูกต้องกล่าวคือ จากการศึกษาจะพบว่าแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุเป็นลักษณะของนโยบายในภาพรวมของความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งเน้นไปที่ การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือที่เรียกว่านโยบายเมาไม่ขับ การจับในเรื่องการใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด หรือการจับกุมผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งแนวทางนโยบายด้านความปลอดภัยในท้องถนนล้วนเป็นเรื่องของรถจักรยานยนต์และรถยนต์ทั้งสิ้น ปัญหาดังกล่าวจึงควรได้รับการแก้ไขโดยการปรับปรุงกฎหมายตามแบบของประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ เมื่อจุดที่เกิดปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัย

และอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ก็จะทำให้การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสามารถนำไปแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด เช่นห้ามใช้โทรศัพท์ขณะที่ขับขี่จักรยาน หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท ดังนี้ เป็นต้น² ซึ่งประเทศไทยควรนำแม่แบบกฎหมายเหล่านี้มาใช้สำหรับเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทยนั้นค่อนข้างล้าสมัยและไม่ชัดเจนครอบคลุมเพียงพอต่อการคุ้มครองและสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานอย่างแท้จริง ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรนำแนวทางมาตรการต่างๆ ของต่างประเทศตามที่ได้ศึกษาวิจัยมาเป็นแนวทางในการพัฒนาปรับปรุงมาตรการเพื่อการส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยานในประเทศไทย ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะ 3 ประการ ดังนี้คือ

5.2.1 มาตรการด้านการส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยาน

ในด้านการส่งเสริมและคุ้มครองการใช้จักรยานในประเทศไทยนั้นยังถือว่าไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐอย่างเพียงพอเมื่อเทียบกับการให้ความสำคัญกับการใช้จักรยานของรัฐในประเทศอื่นๆ ดังนั้นอันดับแรกรัฐควรหันมาใส่ใจกับการใช้จักรยานให้มากขึ้นเพราะการใช้จักรยานมีประโยชน์ต่อภาพรวมของประเทศในหลายด้านไม่ว่าจะเป็นการลดการใช้พลังงาน การลดภาวะมลพิษและการเสริมสร้างสุขภาพที่ดีของประชาชน และเมื่อรัฐหันมาใส่ใจสนับสนุนการใช้จักรยานมากขึ้น รัฐย่อมสามารถออกนโยบายต่างๆ ในระดับมหภาคเพื่อมาสนับสนุนการใช้จักรยานได้อย่างแพร่หลายและย่อมมีประสิทธิผลมากกว่าในปัจจุบัน ข้าพเจ้าเห็นว่าหากรัฐยอมให้การสนับสนุนการใช้จักรยานในลักษณะเมืองจักรยานดังเช่นประเทศเนเธอร์แลนด์ รัฐย่อมสามารถนำแนวทางการบริหารจัดการเส้นทางจักรยานมาใช้กับประเทศไทยได้คือ มีการจัดสถานที่จอดรถจักรยานที่ปลอดภัย มีการวางโครงข่ายระบบการเชื่อมต่อการใช้จักรยานเข้ากับการใช้รถบริการสาธารณะประเภทอื่นๆ รวมทั้งการจัดเส้นทางจักรยานให้แก่ผู้ใช้จักรยานโดยเฉพาะ ซึ่งวิธีการดังกล่าว

²โปรดดูตารางแสดงมาตรการด้านการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้จักรยาน ในสารนิพนธ์เล่มนี้ หน้า 161

ประเทศไทยสามารถนำมาใช้เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการเส้นทางการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยได้ นอกจากนี้ ข้าพเจ้ายังมีความเห็นว่า การนำเอานโยบายของรัฐในด้านอื่นๆ มาช่วยสนับสนุนส่งเสริมให้มีการใช้จักรยานนั้นเป็นวิธีหนึ่งที่ค่อนข้างมีประสิทธิภาพและสามารถดึงดูดให้ประชาชนหันมาสนใจการใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้นดังที่ได้เคยศึกษาจากตัวอย่างของประเทศอังกฤษ ที่มีการนำเอานโยบายด้านภาษีเข้ามาช่วยส่งเสริมการใช้จักรยาน คือ การยินยอมลดภาษีให้แก่ภาคเอกชนหรือนายจ้างที่สนับสนุนให้ลูกจ้างใช้จักรยานเดินทางมาทำงาน วิธีดังกล่าวนี้ถือเป็นการนำเอามาตรการทางภาษีมาช่วยบรรเทาการใช้จักรยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และถ้าหากประเทศไทยต้องการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้จักรยาน ย่อมสามารถนำเอามาตรการในด้านภาษีในรูปแบบของการลดภาษีต่างๆ ให้แก่ผู้ที่หันมาใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานได้

5.2.2 มาตรการด้านความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุ

มาตรการเพื่อความปลอดภัยของจักรยานนั้นปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งอยู่ในรูปของบทบังคับเกี่ยวกับยานพาหนะทุกประเภทที่ใช้ทาง ซึ่งจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานนั้นยังพบความบกพร่องบางประการซึ่งการคุ้มครองและควบคุมยังไม่มีประสิทธิภาพและการบังคับใช้ที่เพียงพอ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยาน โดยแยกเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับจักรยาน โดยเฉพาะดังเช่นพระราชบัญญัติล้อเลื่อนในอดีต โดยจัดให้มีการแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้จักรยานให้เหมาะสมและทันสมัย รวมทั้งควรกำหนดถึงเรื่องการห้ามขี่จักรยานในขณะมีเมามาเพราะถือเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้จักรยานและการใช้รถใช้ถนนร่วมกันผู้อื่น ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีการกำหนดห้ามผู้ขี่จักรยานมิให้ขี่ในขณะมีเมามา แต่ในต่างประเทศกลับมีการห้ามขี่ในขณะจักรยานทั้งในประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งต่างก็มีแนวทางดังกล่าวสอดคล้องกัน ดังนั้นประเทศไทยควรพิจารณาแก้ไขกฎหมายในประเด็นนี้ให้เหมาะสมต่อไป และการแก้ไขกฎหมายอีกประเด็นหนึ่งที่น่าสนใจคือ การกำหนดให้ผู้ขี่จักรยานสวมหมวกนิรภัย ในต่างประเทศอาทิ ประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ผู้ขี่ต้องสวมหมวกนิรภัยในขณะที่ประเทศไม่ได้มีการกำหนดข้อบังคับดังกล่าว ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดให้ผู้ขี่สวมหมวกนิรภัยนั้นย่อมเป็นการดีต่อผู้ใช้จักรยาน เพราะการใช้จักรยานในประเทศไทยส่วนใหญ่ใช้ทางร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นๆ ประกอบกับสภาพพื้นผิวจราจรที่ไม่เหมาะสมและเอื้ออา

นายต่อการใช้จักรยาน ย่อมทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นการสวมหมวกนิรภัยจะสามารถช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงได้ในระดับหนึ่ง

5.2.3 มาตรการด้านการเยียวยาความเสียหายและบทลงโทษ

การเยียวยาความเสียหายอันเกิดแก่ผู้ใช้จักรยานนั้นเป็นการรับผิดชอบในฐานะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 อันเป็นความรับผิดชอบทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ผู้เสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งการกำหนดให้ผู้เสียหายซึ่งเป็นผู้ใช้จักรยานนำสืบให้ศาลเห็นว่าจำเลยกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งในความเป็นจริงการนำสืบดังกล่าวเป็นไปได้ยาก และไม่เป็นผลดีต่อผู้เสียหายที่ต้องมารับภาระการพิสูจน์ดังกล่าว ซึ่งในประเด็นนี้ หากพิจารณาจากประเทศเนเธอร์แลนด์จะเห็นได้ชัดเจนว่าค่อนข้างให้ความสำคัญกับผู้ใช้จักรยาน เนื่องจากสภาพของยานพาหนะอยู่ในลักษณะที่เสียเปรียบยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ที่มีเครื่องยนต์ ดังนั้นจึงกำหนดให้ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ต้องระมัดระวังผู้ใช้จักรยานและหากมีความผิดเกิดขึ้น ผู้ใช้ยานพาหนะอื่นต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัดต่อผู้ใช้จักรยาน ซึ่งเป็นวิธีการรับผิดชอบที่ตรงข้ามกับประเทศไทย ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อจักรยานเป็นพาหนะที่ไม่อยู่ในฐานะที่จะสร้างอันตรายได้เท่ายานพาหนะอื่น ๆ ในขณะที่ยานพาหนะอื่น ๆ มีโอกาสสร้างความเสียหายหรืออันตรายแก่ผู้ใช้จักรยานได้มากกว่า ดังนั้นผู้ใช้นานพาหนะจึงสมควรต้องระมัดระวังผู้ใช้ทางซึ่งใช้จักรยานมากขึ้น และเมื่อผู้ใช้นานพาหนะประเภทอื่นก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้จักรยานจึงควรให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ใช้นานพาหนะอื่นนั้น

จากการศึกษาพบว่า บทลงโทษตามพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานนั้น มีบทลงโทษที่ไม่ค่อยรุนแรง เมื่อมีการกระทำฝ่าฝืนบทบัญญัติ การลงโทษส่วนใหญ่มักเป็นการปรับ และมีการเปิดโอกาสให้เจ้าพนักงานตำรวจสามารถใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ ซึ่งประเด็นดังกล่าวนี้ถือเป็นปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายไม่เกรงกลัวต่อกฎหมาย กล่าวที่จะฝ่าฝืนบทบัญญัติเพราะโทษที่ได้รับนั้นเพียงแต่การปรับในจำนวนเงินที่ไม่มากนัก และการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่สามารถใช้ดุลพินิจในการกำหนดโทษปรับได้อาจส่งผลกระทบต่อพฤติการณ์การจราจรและการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าสมควรให้มีการพิจารณาศึกษาถึงปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษที่เหมาะสมเพียงพอต่อการกระทำผิดให้ได้สัดส่วนและเป็นการป้องปรามการฝ่าฝืนกฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนถึงให้มีการแก้ไข ปรับปรุง บทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับฐานความผิด และ

บทลงโทษ เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบันมากขึ้น ประกอบกับการตัดทอนอำนาจของพนักงานในการใช้ดุลพินิจกำหนดโทษปรับเพื่อสร้างมาตรการการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียม

นอกจากนี้การที่บางประเทศเช่น สาธารณรัฐฝรั่งเศส กำหนดให้ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตจักรยานและเมื่อมีการกระทำความผิดตามกฎหมายรัฐมีสิทธิยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ก็สามารถนำมาเป็นแนวทางปฏิบัติได้ เนื่องจากผู้เขียนเห็นว่าข้อกำหนดให้ผู้ขับขี่จักรยานต้องมีใบอนุญาตนั้นทำให้ผู้ขับขี่จะได้รับการอบรมเพื่อสร้างจิตสำนึก ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้จักรยานและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานอย่างถูกต้อง เมื่อผู้ขับขี่จักรยานมีความเข้าใจอันดีถึงกฎหมายเกี่ยวกับการใช้จักรยานแล้วย่อมทำให้การกระทำความผิดต่อกฎหมายลดน้อยลงได้ และถ้าหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นก็อาจได้รับการลงโทษโดยการถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ทำให้ไม่สามารถขับขี่จักรยานได้อีก ซึ่งก็เป็นการจำกัดและกีดกันกรงบุคคลที่จะใช้จักรยานได้ในอีกระดับหนึ่ง

นอกจากนี้ผู้เขียนเห็นว่า งานสารนิพนธ์ฉบับนี้อาจเป็นแนวทางให้แก่ผู้ที่สนใจในการศึกษาวิจัยต่อยอดถึงความเป็นไปได้ในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานในรูปแบบต่างๆที่เหมาะสมกับประเทศไทยต่อไป ทั้งในลักษณะของการเสนอร่างพระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวงหรือข้อบังคับต่างๆ เป็นต้น รวมไปถึงสารนิพนธ์ฉบับนี้สามารถเป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าหาแนวทางสนับสนุนการใช้จักรยานในรูปแบบอื่น โดยอาจทำการค้นคว้าวิจัยเกี่ยวกับระบบ โครงสร้างเส้นทางจักรยานหรือนโยบายสนับสนุนการใช้จักรยานในรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะการวิจัยต่อยอดเกี่ยวกับเส้นทางจักรยานในรูปแบบของเส้นทางจักรยานเฉพาะ (exclusive bikeway) ซึ่งจะเห็นได้จากตัวอย่างของสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี และเครือรัฐออสเตรเลีย ที่มีแนวทางในการส่งเสริมสนับสนุนการใช้จักรยานโดยวางแผนการที่จะสร้างทางด่วนจักรยาน (bicycle super highway) เพื่อปรับปรุงถนนให้รองรับการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นและเป็นเส้นทางเชื่อมชานเมืองตะวันตกเข้าสู่เขตใจกลางเมือง โดยที่ทางด่วนจักรยานนี้เป็นทางยกระดับที่จะทำให้ผู้ปั่นจักรยานมีความปลอดภัยมากขึ้น ไม่ต้องปั่นข้ามถนน ทางรถไฟ สัญญาณจราจรหรือทางแยก และสามารถข้ามแม่น้ำและหน้าผาได้อย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งโครงการทางด่วนจักรยานของเครือรัฐออสเตรเลียยังอยู่ในขั้นศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการคาดการณ์ว่า

จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในปี พ.ศ.2561³ ส่วนทางด่วนจักรยานสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีได้มีการอนุมัติโครงการสร้างทางด่วนจักรยานความยาวกว่า 100 กิโลเมตร และได้เปิดใช้งานส่วนแรกในระยะทาง 5 กิโลเมตรแล้วเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2559⁴ ซึ่งเส้นทางด่วนจักรยานดังกล่าวเป็นเรื่องที่น่าสนใจ และผู้เขียนมีความเห็นว่างานสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นการสร้างพื้นฐานองค์ความรู้เกี่ยวกับการใช้จักรยานในประเทศไทยในปัจจุบันให้แก่ผู้ที่ต้องการค้นคว้าวิจัยในเรื่องความเป็นไปได้ของการสร้างทางด่วนจักรยานในประเทศไทยต่อไปในอนาคต

³สถานีโทรทัศน์ไทย ซีซีทีวี. (2560). *ออสเตรเลียเอาใจนักปั่น เตรียมสร้างทางด่วนจักรยาน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

:<http://thaicctv.co.th/news/%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%AA%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B9%80%E0%B8%A5%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B9%83%E0%B8%88%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%99/> [2560, 14 เมษายน]

⁴Pro Cycling.(2560). *เยอรมนีเปิดให้บริการทางด่วนจักรยานแล้ว*.(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

:<http://www.duckingtiger.com/germany-open-autobahn-for-cyclist/>. [2560, 14 เมษายน]

บรรณานุกรม

กฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช 2557

พระราชบัญญัติล้อเลื่อน พระพุทธศักราช 2460

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (ฉบับที่ 10) พ.ศ. 2557

ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 120/ตอนที่ 109 ก/หน้า 1/4 พฤศจิกายน 2546.

คดีMcloughlin v. O'BrianMcloughlin v. O'Brian [1983].

Three Feet for Safety Act

the Road Traffic Acts 1991

หนังสือ

วรพจน์ วิสรุตพิชญ์. (2538). *สิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ*. กรุงเทพฯ : คณะกรรมการ
ส่งเสริมการวิจัย.

บรรเจิด ถึงคะเนติ.(2558). *หลักพื้นฐานของสิทธิเสรีภาพและศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ตาม
รัฐธรรมนูญ*. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.

ปริญญา เทวานฤมิตรกุล. (2543). *สารานุกรมรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2540
เรื่อง สิทธิเสรีภาพและการมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชน*. กรุงเทพฯ : องค์การคำ
ของคุรุสภา.

วรพจน์ วิสรุตพิชญ์. (2543). *สิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช
๒๕๔๐*. กรุงเทพฯ : วิญญูชน.

เพิ่มศักดิ์ วรรณยางกูล. (2503). *เมืองไทยในอดีต*. พระนคร : วัฒนาพานิช

ไกรอนันต์สิงลีและพลเดชเขาวรัตน์. (2558). *แนวทางในการพัฒนาเมืองที่เอื้อต่อการเดินทางด้วยจักรยานกรณีศึกษาชุมชนบ้านท่าขอนยาง-ขามเรียงจังหวัดมหาสารคาม*. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยมหาสารคาม (34) (1) หน้า 14

สุเมธ องกิตติกุล.(2553). *อุบัติเหตุโดยสารสาธารณะ : ผลกระทบ การประกันภัยและการชดเชยเยียวยา*. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

พรทิพย์ สุทธิอรธรศิลป์. (2557). *คำเสียหายทางจิตใจ: ศึกษากฎหมายลักษณะละเมิดของอังกฤษและเยอรมันเปรียบเทียบกับกฎหมายลักษณะละเมิดของไทย*.

BOOK

CODE OF FEDERAL REGULATIONS § 52.1162 Regulation for bicycle use, U.S. Government Publishing Office

Cycle to Work Scheme implementation guidance, The Department for Transport

Cycling and Walking Investment Strategy, The Department for Transport

Dan Gutierrez, U.S. Bicycle Laws by State

European Cyclists' Federation, EuroVelo routes

European Group on Tort Law, Principles of European Tort Law

European Parliament, Cycling mobility in the EU

Infrastructure and Cyclist Safety, The Department for Transport

Ken McLeod, Bicycle Laws in the United States-Past, Present, and Future

Michael R. McCurdy and Jason B. Robinson, Tort Law in the United State

Ministry of Infrastructure and the Environment, Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands

Pedal Power: A Legal Guide for Oregon Bicyclists, Ray Thomas

South East Europe Transnational Cooperation Programme, Road safety in South East European regions, Best practice examples of safe cycling in Europe

Strict Liability in Cycling Laws to Ready the Roads for Environmentally Friendly Commuting,
Colleen Maker, Boston College Environmental Affairs Law Review Volume 42, Issue 2
Article 7

Susumu Hirano, Drafts of the Japanese Strict Product Liability Code: Shall Japanese
Manufacturers Also Become the Insurers of their Products

TRT - Trasporti e Territorio, Milan, Italy, THE PROMOTION OF CYCLING

วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์

ดรุพร ปิงสุทธีวงศ์. (2551). *ความรับผิดเพื่อละเมิดอันเกิดจากการฝ่าฝืนบทบังคับแห่งกฎหมายอันมี
ที่ประสงค์เพื่อจะปกป้องบุคคลอื่น*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต.
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุนวัฒน์ ศิริวรราชวาท. (2557). *การประเมินความพึงพอใจในการใช้จักรยานเพื่อการเดินทาง
กรณีศึกษาจักรยานสาธารณะปั่นปั่น*. การค้นคว้าอิสระ นิติศาสตรมหาบัณฑิต.
มหาวิทยาลัยศิลปากร.

วารสาร/บทความ

เผยคนไทยปั่นจักรยานเพิ่ม เร่งรณรงค์ใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย. (2558, 14 สิงหาคม). *ข่าวสด
รายวัน*, หน้า 25

การเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางจักรยาน-รถยนต์ส่วนตัว. (2559, 21 – 24 กุมภาพันธ์). *หนังสือพิมพ์
ฐานเศรษฐกิจ*,

รุจินันท์ วาธีวัฒนารัตน์. (2558). *มาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน
กรณีศึกษา การใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร*.

มิ่งสรรพ์ ขาวสะอาด และ กอบกุล ราชะนาคร. (2552). *เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อการจัดการ
สิ่งแวดล้อม*. เอกสารวิชาการ ชุดความรู้นโยบายสาธารณะ.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ). (2559). *แนวทางปฏิบัติงานในการขับเคลื่อนการ
ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี*. หน้า 7.

พนิต ภูจินดา. บทสัมภาษณ์: ประชาธิปไตยบนท้องถนนและจักรยานในมุมมองนักปั่น สัมภาษณ์

โดย สราวุธ เฮ้งสวัสดิ์ ในรายการสยามวาระ ตอน จักรยานกับประชาธิปไตย.

พิทยา กิจติวรานนท์. **ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะเขต**

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ). งานเอกสาร

วิชาการส่วนบุคคล การอบรมหลักสูตร “ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.)”

รุ่นที่ 11. วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า ก-ข

รุจินันท์ วาจิวัฒนารัตน์. (2558). **มาตรการทางกฎหมายลดการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน**

กรณีศึกษา การใช้พื้นที่กรุงเทพมหานคร. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัย

ระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวหน้าสู่ประชาคมอาเซียน” ครั้งที่ 2 18-19

มิถุนายน 2558 ณ วิทยาลัยนครราชสีมา อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา : ภาคบรรยาย.

หน้า 571.

เอกสารอื่นๆ

พลเดช เชาวรัตน์ อ่างใน รุจินันท์ วาจิวัฒนารัตน์. (2557). **มาตรการทางกฎหมายลดการเกิด**

อุบัติเหตุในการใช้รถจักรยาน กรณีศึกษา การใช้ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร. การประชุม

วิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ “สร้างสรรค์และพัฒนา เพื่อก้าวสู่ประชาคม

อาเซียน” ครั้งที่ 2 18-19 มิถุนายน 2558.

ฐานข้อมูลออนไลน์

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). **คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100**

เปอร์เซ็นต์. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คน](http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html)

[ไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html](http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html).

สยามธุรกิจ.(2558). **สองล้อยอดฟุ้งดาวรุ่งไทยแฉงเกิด.** (ออนไลน์).เข้าถึงได้จาก :

http://www.siamturakij.com/main/news_content.php?nt=4&nid=1743.

Cycling plus Thailand (2558). **ไอไบค์ (ibike)ประกันความสุขของนักปั่น.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้

จาก : <http://www.cyclingplusthailand.com/detail.php?menutop=1&type=0&proid=59>.

- Marketeer. (2558). *อินเทอร์เน็ตบนชั้นแนล บางกอกไบก์ 2015*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://marketeer.co.th/archives/41800>.
- Ride a bike news. (2558). *Transforming “เมืองจักรยาน” ของประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://www.rideabikeneews.com/news-detail.php?id=85>. [2559,20 พฤษภาคม]
- MThainews. (2558). *เมืองไทยพร้อมแค่ไหนกับการปั่นจักรยาน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://news.mthai.com/hot-news/426466.html>.
- Bicycle Law, Insurance advice*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.bicyclelaw.com/>.
- ซัชรพล เพ็ญโฉม. (2558) “วัฒนธรรมสองล้อ” กับการดีไซน์เมืองเพื่อนักปั่น, (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://www.tcdconnect.com/article/Know-What/1180-amsterdam-bicycle-city.>
- The Department for Transport. (2557). *Cycle to Work Scheme implementation guidance*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.gov.uk/government/publications/cycle-to-work-scheme-implementation-guidance>.
- ปีติเทพ อยู่ยืนยง. (2556) *เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างมาตรการสนับสนุนการขี่จักรยานไปทำงานของประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://news.mthai.com/hot-news/426466.html>.
- ดวงใจ. (2559). *แนวคิดเมืองจักรยาน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<https://sites.google.com/site/saveearthwithbike/naewkhid-meuxng-cakryan>.
- ปีติเทพ อยู่ยืนยง. (2555). *การใช้จักรยานในมหานครลอนดอน* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://prachatai.com/journal/2013/03/45752>.
- แนวคิดทฤษฎีในการศึกษาวิจัยเรื่อง การออกแบบเส้นทางเท้าและทางจักรยานตามแนวคิดจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร(TOD) กรณีศึกษา สถานีรถไฟฟ้าเชิงรอก จังหวัดปทุมธานี*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://smilesky88.wordpress.com/project/>.
- เกรียงไกร เจริญธนาวัฒน์. (2558). *เสรีภาพทางกายภาพตามแนวคิดทางกฎหมายของสาธารณรัฐฝรั่งเศส*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.pub-law.net/publaw/view.aspx?id=670&Page=2>.

- ปรากรณ์ สิริพร โอภาส. (2551). *การปรากฏอยู่ซึ่งเสรีภาพในการเดินทาง : ภายใต้ตราสารระหว่างประเทศ* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.l3nr.org/posts/171544>.
- สุริรัตน์ ประจวบจณี. (2559). *หน่วยที่ ๓ สิทธิ เสรีภาพ : หลักทั่วไป หน้า 5-10* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://law.stou.ac.th/dynfiles/ex.41711-5.pdf>.
- จุรีพร ดวงกลาง. (2559). *เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ในการจัดการสิ่งแวดล้อม*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://oopm.rid.go.th/subordinate/opm9/pdf/km/file_11.pdf.
- HM Revenue & Customs. (2013). *EIM21667a - Particular benefits: bicycles: simplified approach to valuing cycles sold to employees after end of loan period*. (Online). Available : <http://www.hmrc.gov.uk/manuals/eimanual/eim21667a.html>.
- ปีดิเทพ อยู่ยืนยง. (2556). *เครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์เพื่อสร้างมาตรการสนับสนุนการขี่จักรยานไปทำงานของประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://news.mthai.com/hot-news/426466.html>.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). *ปั่น 76 จังหวัดเป็นเมืองปั่นได้ เมืองปั่นดี*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/partnership/Content/30061-ปั่น%2076%20จังหวัดเป็นเมืองปั่นได้%20เมืองปั่นดี.html>.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2555). *สมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย จุดเริ่มต้นของคนชอบปั่น*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/Content/2472-“สมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย”%20จุดเริ่มต้นของคนชอบปั่น.html>.
- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2557). *กระทรวงอุตสาหกรรม ลงนาม MOU ร่วมกับ ชมรมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.industry.go.th/center_mng/index.php/2016-04-24-18-06-24/2016-04-24-18-06-46/item/399-mou.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). *พื้นที่เป็นจริงสร้างเมืองปั่นได้เมืองปั่นดี*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/Content/30161-พื้นที่เป็นจริงสร้างเมืองปั่นได้เมืองปั่นดี%20.html>.

- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2558). *ไทยแลนด์ เมืองจักรยาน*. (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/Content/27868-ไทยแลนด์%20เมืองจักรยาน>.
[html](#).
- blog parfait. (2558). *มูมนักปั่น: ปั่นจักรยานอย่างถูกต้อง นักปั่นมือใหม่ต้องรู้*. (ออนไลน์). เข้าถึง
ได้จาก : <https://blogparfei.wordpress.com/2015/05/20/นักปั่นมือใหม่จักรยาน>.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2559). *การควบคุมความปลอดภัยทางถนน, ศูนย์วิชาการ
เพื่อความปลอดภัยทางถนน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<https://www.roadsafetycontrol.com/rsc-stat-main/18-2014-11-19-07-35-27/research-cate3/124-3/124-กฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย.html?cid=63>.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2558). *วิจารณ์หนัก! ตร.จับคนเมาปั่นจักรยาน สุดท้ายศาลยกฟ้อง*, (ออนไลน์).
เข้าถึงได้จาก : <http://www.thairath.co.th/content/528221>.
- ASTV ผู้จัดการรายวัน. (2557). *สำรวจความชุก: “เส้นทางจักรยานรอบเกาะรัตนโกสินทร์”*.
(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9570000136044>.
- สำนักข่าวอิสรา. (2559). *ไม่เอื้อพื้นที่จริง-คนใช้น้อย! ชำแหละสารพัดปัญหาทางจักรยาน กทม*.
ฉบับ สดง. . (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.isranews.org/isranews-scoop/item/48585-eeeeii.html>.
- โพสต์ทูเดย์. (2559). *เลนจักรยานที่ดีต้องเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
www.posttoday.com/local/scoop_bkk/434552
- โพสต์ทูเดย์. (2559). *“ไม่เชื่อมต่อ-เจอกีดขวาง-ขัดวิถีชุมชน” ต้นเหตุเลนจักรยานล้มเหลว? , 29
พฤษภาคม 2559 (ออนไลน์)*. เข้าถึงได้จาก :
http://www.posttoday.com/local/scoop_bkk/434552

PROPERTY INSIGHE. (2559). **โครงข่ายทางจักรยาน การเชื่อมต่อกับผู้ใช้รถใช้ถนน.** (ออนไลน์).

เข้าถึงได้จาก : [HTTP://WWW.PROPERTYINSIGHT.CO/DAILY-UPDATE/%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99](http://www.propertyinsight.co/daily-update/%E0%B9%82%E0%B8%84%E0%B8%A3%E0%B8%87%E0%B8%82%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%88%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%A2%E0%B8%B2%E0%B8%99).

โพสต์ทูเดย์. (2559). **เลนจักรยานที่ดีต้องเชื่อมต่อบนส่งมวลชน.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : www.posttoday.com/local/scoop_bkk/434552. [2559, 5 ตุลาคม]

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2559). **รายงานอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่เกิด โดยกลุ่มรายงานมาตรฐาน.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

: http://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=accident/accident3.php&cat_id=9d8c311d6336373d40437c4423508cad&id=fa7fcf7f29cb374f6c4ee6e86b114200.

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2559). **รายงานอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่เกิด โดยกลุ่มรายงานมาตรฐาน.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

: http://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=accident/accident3.php&cat_id=9d8c311d6336373d40437c4423508cad&id=fa7fcf7f29cb374f6c4ee6e86b114200.

Thai PBS NEWS. (2558). **“รถยนต์พุ่งชนกลุ่มนักปั่นจักรยาน เสียชีวิต 3 คน”.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://news.thaipbs.or.th/content/1086>

ข่าวสด. (2558) **“หนุ่มชิลีนักปั่นสองล้อข้าม 5 ทวีปถูกปีกอ๊อฟชนตายที่โคราช เมีย-ลูก 2 ขวบ บาดเจ็บ”.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

https://www.khaosod.co.th/view_newsonline.php?newsid=TVRReU5EVXpNakkwT0E9PQ%3D%3D&subcatid

คมชัดลึก. (2559). **“แก๊งชิงชนจักรยาน 2 คันดับ 2 เป็นค.ญ. 2 ขวบด้วย”.** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://www.komchadluek.net/news/crime/226709>.

- Thai PBS. (2558). “รถยนต์ส่วนบุคคลชนนักปั่นจักรยานเสียชีวิต 1 เจ็บ 2 ริมถนนรัชดา-รามอินทรา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://news.thaipbs.or.th/content/1141>
- ไทยรัฐ. (2558). “วิจารณ์หนัก! ตร.จับคนเมาปั่นจักรยาน สุดท้ายศาลยกฟ้อง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thairath.co.th/content/528221>.
- สำนักข่าวอิสรา. (2559). *ไม่เอื้อพื้นที่จริง-คนใช้น้อย! ชำแหละสารพัดปัญหาทางจักรยาน กทม. ฉบับ สดง.*(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.isranews.org/isranews-scoop/item/48585-eeeei.html>.
- เดลินิวส์. (2559). *เสนอแก้กฎหมายเมาแล้วปั่นจักรยานก็ผิด.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.dailynews.co.th/article/351774>
- ไทยทริบูน. (2558). *กฎหมาย “เมาแล้วขับ” กับ “เมาแล้วปั่น.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://thaitribune.org/contents/detail/330?content_id=14534.
- ภาณุเบสร์ มหาเรือนขวัญ. (2554). *การบังคับใช้กฎหมาย : การหยุดความตายและไม่รับผิดชอบ.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9540000030093>.
- ณรงค์ฤทธิ์ เพชรฤทธิ์. (2554). *ความรับผิดชอบของรัฐ โดยปราศจากความผิด.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.pub-law.net>
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ. (2559). *คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น 100 เปอร์เซ็นต์.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.thaihealth.or.th/Content/29147-คนไทยปั่นจักรยานเพิ่มขึ้น%20100%20เปอร์เซ็นต์.html>.
- ชาจีน. (2559). *World and Wheel : เยือนย่า “อัมสเตอร์ดัม” เมืองจักรยานของโลก.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.rideabikenews.com/column-detail.php?id=14>.
- สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2559). *รายงานอุบัติเหตุทางถนน จำแนกตามประเภทยานพาหนะที่เกิด โดยกลุ่มรายงานมาตรฐาน.* (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://hdcservice.moph.go.th/hdc/reports/report.php?source=accident/accident3.php&cat_id=9d8c3111d6336373d40437c4423508cad&id=fa7fcf7f29cb374f6c4ee6e86b114200.

สถานีโทรทัศน์ไทย ซีซีทีวี. (2560). *ออสเตรเลียเอาใจนักปั่น เตรียมสร้างทางด่วนจักรยาน.*

(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://thaicctv.co.th/news/%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%AA%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%A3%E0%B9%80%E0%B8%A5%E0%B8%B5%E0%B8%A2%E0%B9%80%E0%B8%AD%E0%B8%B2%E0%B9%83%E0%B8%88%E0%B8%99%E0%B8%B1%E0%B8%81%E0%B8%9B%E0%B8%B1%E0%B9%88%E0%B8%99/>

Pro Cycling.(2560). *เยอรมนีเปิดให้บริการทางด่วนจักรยานแล้ว.*(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

:<http://www.duckingtiger.com/germany-open-autobahn-for-cyclist/>.

Assembly Bill No. 1371, <http://leginfo.legislature.ca.gov>

Bicycle Helmet Safety Institute, Bicycle Helmet Laws, <http://www.helmets.org/mandator.htm>

Bicycle Law, Insurance advice, <http://www.bicyclelaw.com>

CALIFORNIA VEHICLE CODE, <http://www.leginfo.ca.gov>

Cycling Advocacy Organizations, <http://www.usacycling.org>

Dr. Allan Williams, Bicyclist Safety

Freewheeling france, Road rules for cycling in France, www.freewheelingfrance.com

HOWTO: Legally Ride a Bicycle in Italy, <http://christoph.wernli.org>,

IRU, Suspension of driving licence, <https://www.iru.org>

Japan Bicycle Promotion Institute, about us, <http://www.jbpi.or.jp>

Jeremy R. Chapman, Uniform Vehicle Code and State Statutes Governing Bicycling, 2010

Analysis of Definitions and Statutes, <http://www.topslab.wisc.edu>,

League of American, BicyclistsState Bike Laws, <http://bikeleague.org>

Masaaki Kameda, Law gets serious about cycling safety, <http://www.japantimes.co.jp>

New York University, NYC Bike Laws, www.nyu.edu

Organisation for Economic Co-operation and Development, Policies to promote bicycle use,

<http://www.oecd.org>

Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode, <https://ec.europa.eu>

Road Traffic Regulation Act, legislation.gov.uk, <http://www.legislation.gov.uk>,

STATE BIKE LAWS, the League of American Bicyclists, WWW.BIKELEAGUE.ORG

Strict liability in the Netherlands, <https://bicycledutch.wordpress.com>

The Cycling Embassy of Japan, Approach, <http://cycling-embassy.jp/about>

The Expat's Guide to Japan, 8 Things You Can't Do on a Bike in Japan, <http://expatsguide.jp>

the Road Traffic Acts 1991, .legislation.gov.uk, <http://www.legislation.gov.uk>

Three Feet for Safety Act, California Legislative Information, <http://leginfo.legislature.ca.gov/>

Timothy J. Burleigh and Bicycle Germany LLC ,German Bicycle Laws,

<http://bicyclegermany.com>

U.S. Bicycle Laws by State, **American Bicycling Education Association, Inc.,**

<http://iamtraffic.org>,

Vermont Bicycle & Pedestrian Coalition, Vermont Bicycling Laws, <http://thegmbc.com>

Markel bicycle insurance coverages. (Online).Available:<https://www.markelinsurance.com>

Velosurance(Online).Available:<https://velosurance.com>

ภาคผนวก ก

ภาคผนวก ข

ภาคผนวก ค

ภาคผนวก ง

ภาคผนวก จ