



จากเมืองที่รถยนต์เป็นศูนย์กลาง สู่เมืองที่เดินได้อย่างสบายใจ

จุดเริ่มต้นของความยั่งยืนบนเส้นทางที่ปลอดภัย

จากเมืองที่รถยนต์เป็นศูนย์กลาง สู่เมืองที่เดินได้อย่างสบายใจ
จุดเริ่มต้นของความยั่งยืนบนเส้นทางที่ปลอดภัย

เมื่อเมืองใหญ่เต็มไปด้วยปัญหาการจราจรติดขัด มลพิษ และความเหลื่อมล้ำ ทางเลือกอย่างการเดินเท้า และการปั่นจักรยานกลับถูกมองข้ามจากสายตาคำหนดนโยบาย ทั้งที่ทางเลือกเหล่านี้อาจเป็นกุญแจสำคัญสู่เมืองที่ปลอดภัย เป็นธรรม และน่าอยู่สำหรับทุกคน

บทความนี้ชวนสำรวจว่า **ทำไมการเดินและการปั่นจักรยานจึงไม่ใช่แค่กิจกรรมยามว่าง** หากแต่เป็นหัวใจของเมืองที่ยั่งยืน ทั้งในแง่สุขภาพ ความเท่าเทียม และสิ่งแวดล้อม พร้อมชวนตั้งคำถามว่า **ทำไมความเสถียรที่ผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ต้องเผชิญอย่างไม่เป็นธรรมจึงกลับถูกละเลย**



เมื่อการเดินและการปั่นจักรยานกลายเป็นหัวใจของเมืองที่ยั่งยืน

ในโลกที่เมืองใหญ่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว การเดินและการปั่นจักรยานได้กลับมาเป็นคำตอบสำคัญ ในวันที่ความเป็นอยู่ของผู้คนกำลังถูกท้าทายด้วยการจราจรติดขัด ปัญหาสุขภาพ และวิกฤตสภาพภูมิอากาศที่รุนแรงขึ้น รูปแบบการเดินทางที่ดูเรียบง่ายนี้ ไม่ได้เป็นเพียงทางเลือกที่ดีต่อสุขภาพเท่านั้น แต่ยังสะท้อนถึงความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม ความเป็นธรรมทางสังคม ในระดับโครงสร้าง และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก อย่างไรก็ตาม ภาพของการเดินเท้าและการใช้จักรยานในโลกแห่งความเป็นจริงนั้นกลับเต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ผู้ใช้ถนนกลุ่มนี้ยังคงอยู่ในตำแหน่งที่เปราะบางที่สุด เมื่อเทียบกับผู้ขับขียานยนต์ เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เสียชีวิต และบาดเจ็บมากที่สุด จากถนนที่ออกแบบโดยเน้นรถยนต์เป็นศูนย์กลาง สิ่งนี้สะท้อนถึงโครงสร้างของเมืองที่ยังไม่ปลอดภัย

เนื่องในวาระสัปดาห์ความปลอดภัยทางถนนโลก ครั้งที่ 8 ขององค์การสหประชาชาติ (8th UN Global Road Safety Week) ซึ่งจัดขึ้นในปี 2025 ภายใต้หัวข้อ “ทำให้การเดินและการปั่นจักรยานปลอดภัย” องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้เผยแพร่รายงานสำคัญ **Promoting walking and cycling: a toolkit of policy options** รายงานฉบับนี้ไม่เพียงเสนอแนวทางการออกแบบเมือง แต่ยังเป็นเครื่องมือเชิงนโยบายสำหรับการเปลี่ยนผ่านระบบขนส่งให้คำนึงถึงมนุษย์เป็นศูนย์กลาง ที่จะทำให้การเดินและการปั่นจักรยานกลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งอย่างแท้จริง โดยเน้นว่าการเดินและการปั่นจักรยานไม่ได้เป็นเพียงทางเลือกของผู้ที่ไม่มีทางเลือก หากแต่คือการลงทุนระยะยาวที่สร้างผลตอบแทนให้แก่ทั้งเมืองและประชาชนในหลายมิติ

ความสำคัญของการส่งเสริมการเดินและการปั่นจักรยานไม่ได้จำกัดแค่เรื่องสุขภาพ แต่ครอบคลุมถึงประเด็นทางเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในภาพรวมเมืองที่เอื้อต่อการเดินทางอย่างยั่งยืนสามารถ **ลดต้นทุนทางสาธารณสุข** โดยสุขภาพของประชากรจะดีขึ้นเมื่อพวกเขาได้ขยับร่างกายมากขึ้นในชีวิตประจำวัน การเดินและการปั่นจักรยานช่วยลดอัตราโรคไม่ติดต่ออย่างโรคหัวใจ เบาหวาน และโรคอ้วน ในขณะเดียวกันก็ **ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดความจำเป็นในการใช้พลังงานจากฟอสซิล** ซึ่งเป็นจุดร่วมสำคัญกับความพยายามต่อสู้กับภาวะโลกร้อนของนานาประเทศ

“การเดินและการปั่นจักรยานช่วยพัฒนาสุขภาพ และทำให้เมืองมีความยั่งยืนมากขึ้น ทุกย่างก้าวและการปั่นทุกครั้งช่วยลดความแออัด มลพิษทางอากาศ และโรคภัยไข้เจ็บ” ดร. เทดรอส อัดฮานอม เกเบรเยซุส ผู้อำนวยการใหญ่องค์การอนามัยโลกกล่าว

พร้อมย้ำว่าการส่งเสริมการใช้จักรยานหรือการเดินเท่านั้น
จะเกิดขึ้นไม่ได้เลย หากยังละเลยเงื่อนไขพื้นฐานที่สุด
นั่นคือ “ความปลอดภัย”

“การเดินทางและการปั่นจักรยาน

ช่วยพัฒนาสุขภาพและทำให้เมืองมีความยั่งยืนมากขึ้น
ทุกย่างก้าวและการปั่นทุกครั้งช่วยลดความแออัด
มลพิษทางอากาศ และโรคร้ายได้เช่นกัน”

– Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus
ผู้อำนวยการใหญ่องค์การอนามัยโลก



สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ sdg.nesdc@gmail.com 02 280 4085 do 4547

ที่มารูปภาพ : UNAIDS (2017)

ประเด็นนี้สะท้อนให้เห็นว่า การสร้างเมือง
ให้ปลอดภัยสำหรับการเดินและการปั่นจักรยานไม่ใช่เรื่อง
ของความสะดวกสบายเท่านั้น แต่มันคือการฟื้นฟูศักดิ์ศรี
และสิทธิของผู้ใช้ถนนทุกรูปแบบอย่างเท่าเทียม เป็นการ
ออกแบบสภาพแวดล้อมที่ลดอุปสรรค เพิ่มโอกาส และทำ
ให้การเลือกทางที่ดีต่อสุขภาพกลายเป็นทางเลือกที่ง่ายที่สุด
ในท้ายที่สุด หากเมืองยังไม่ทำให้ถนนปลอดภัยสำหรับ
ทุกคน การเดินและการปั่นจักรยานก็仍将คงเป็น
ทางเลือกที่ใครหลายคนไม่กล้าเลือก และทางออก
อันเรียบง่ายนี้ ก็อาจไม่มีวันกลายเป็นคำตอบที่แท้จริงของ
เมืองในศตวรรษที่ 21 ได้เลย



ความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นบนท้องถนน สัญญาณเตือนถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน

ในช่วงเวลาที่เมืองทั่วโลกต่างเร่งปรับตัวต่อ
ความท้าทายทางสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ การเดินและ
การปั่นจักรยานได้กลายเป็นทางเลือกสำคัญที่ตอบโจทย์
ทั้งการเดินทางอย่างยั่งยืน สุขภาวะของประชากร และ
การลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
ทว่ากลับต้องเผชิญกับอันตรายที่รุนแรงและเรื้อรัง นั่นคือ
ความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน

อุบัติเหตุบนท้องถนนยังคงเป็นสาเหตุหลักของ
การเสียชีวิตและพิการในทุกภูมิภาคของโลก โดยมี
ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากถึง 1.2 ล้านคนต่อปี และอีกกว่า
50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บ ซึ่งในจำนวนนี้ คนเดินเท้าและ
นักปั่นจักรยานคิดเป็นกว่า 1 ใน 4 ของผู้เสียชีวิตทั้งหมด
ตัวเลขที่น่าตกใจนี้สะท้อนถึงความเปราะบางของผู้ใช้ถนน
ที่ไม่ได้ขับขี้นยานยนต์ โดยคนเดินเท้ามีสัดส่วนถึง

21% ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด แต่ใน
ระดับนโยบายกลับพบว่า มีเพียง 46 ประเทศเท่านั้น
ที่รายงานว่ามีนโยบายระดับชาติเกี่ยวกับการเดินและ
การปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นจำนวนที่น้อยเมื่อเทียบกับความ
สูญเสียที่เกิดขึ้นจริงในระดับโลก

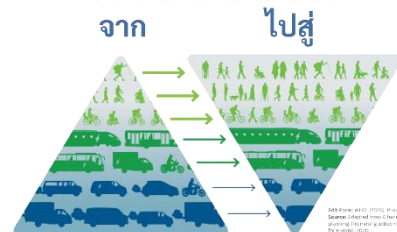
แนวโน้มในระดับภูมิภาคก็ยิ่งตอกย้ำถึง
ความเร่งด่วนของปัญหา ตัวอย่างเช่น ในภูมิภาคเอเชีย
ตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า ผู้เสียชีวิตที่เป็นคนเดินเท้า
เพิ่มขึ้นถึง 42% ในขณะที่ภูมิภาคยุโรปเผชิญกับ
การเพิ่มขึ้นของผู้เสียชีวิตที่เป็นนักปั่นจักรยานถึง 50%
ส่วนในภูมิภาคแปซิฟิกตะวันตก ตัวเลขนี้พุ่งสูงถึง 88%

การออกแบบนโยบายที่ให้ความสำคัญกับ
ความปลอดภัยของผู้เดินเท้าและนักปั่นจักรยานจึงไม่ใช่
เพียงเรื่องของโครงสร้างพื้นฐาน หากยังเป็นจุดเชื่อมโยง
ที่สำคัญระหว่างมิติด้านสุขภาพ ความเท่าเทียม และ
การแก้ไขปัญหาสภาพภูมิอากาศ การมองเห็น
ความปลอดภัยในมุมกว้างเช่นนี้ จะช่วยให้การเดินและ
การปั่นจักรยานไม่ใช่เพียง “ทางเลือก” แต่กลายเป็น
“ทางเลือก” ที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้

เปลี่ยนแนวคิด

ส่งเสริมการเดินทางที่ยั่งยืนมากกว่าขนส่งที่ใช้เครื่องยนต์

ให้ความสำคัญกับการเดินทางที่ดีต่อสุขภาพ
เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยั่งยืน



ที่มา : WHO (2025)



ทำไมการเดินทางและการปั่นจักรยาน จึงเป็นหัวใจสำคัญของเมืองที่ยั่งยืน

การกลับมาทบทวนบทบาทของการเดินเท้า
และการใช้จักรยานได้กลายเป็นคำถามสำคัญในเวที
นโยบายระดับโลก เพราะสิ่งเหล่านี้ไม่ใช่เพียงทางเลือก
ในการเดินทาง แต่เป็นกลไกที่ช่วยขับเคลื่อนสุขภาวะ
โดยรวมของสังคม สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนวิธีคิด
เกี่ยวกับคุณภาพชีวิตในระยะยาว

ด้านสุขภาพ การเดินและการปั่นจักรยานมีส่วนช่วยลดความเสี่ยงจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs) ช่วยส่งเสริมสุขภาพจิต ด้วยการเปิดโอกาสให้ร่างกายได้เคลื่อนไหวและเชื่อมโยงกับสิ่งแวดล้อมรอบตัวอย่างใกล้ชิด

ด้านสิ่งแวดล้อม ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีความหนาแน่นของยานพาหนะสูง ช่วยการบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระยะยาว

ด้านความปลอดภัย โครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการออกแบบอย่างเหมาะสม ช่วยลดอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม

ด้านเศรษฐกิจ ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่น สร้างงาน และเพิ่มความน่าดึงดูดของพื้นที่ ย่านที่เอื้อต่อการเดินและการใช้จักรยานมักดึงดูดทั้งผู้คนและธุรกิจ ทำให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจายตัวอย่างทั่วถึงมากขึ้น พร้อมทั้งสร้างสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่อาศัยและน่าลงทุน

ประโยชน์ด้านสุขภาพ สิ่งแวดล้อม และการขนส่งที่หลากหลายของการเดินและการปั่นจักรยาน



ที่มา : WHO (2025)



เมื่อนโยบายสร้างเมืองที่เดินและปั่นได้กลายเป็นรากฐานของความยั่งยืน

การส่งเสริมการเดินและการใช้จักรยานในเมืองเป็นกลยุทธ์สำคัญที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน การทำให้วิถีชีวิตเหล่านี้เป็นจริงได้ จำเป็นต้องอาศัยการขับเคลื่อนที่เป็นระบบ โดยมีนโยบาย 7 ประการเป็นกลไกสนับสนุนหลัก เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้ออำนวยทั้งในเชิงกายภาพ สังคม และสถาบัน

1. การบูรณาการการเดินและการปั่นจักรยานเข้ากับทุกนโยบายที่เกี่ยวข้อง

เริ่มต้นจากการออกแบบนโยบายอย่างรอบด้าน โดยผนวกประเด็นการเดินและการปั่นจักรยานเข้าเป็น

ส่วนหนึ่งของแผนด้านการขนส่ง สุขภาพ สิ่งแวดล้อม การศึกษา ผังเมือง และการท่องเที่ยว ทั้งยังต้องกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน วัดผลได้ และสร้างกลไกความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้ทุกภาคส่วนขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน

2. การสร้างเครือข่ายที่ปลอดภัยและเชื่อมต่อถึงกัน

เส้นทางเดินและทางจักรยานควรถูกพัฒนาให้ครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่สำคัญ เช่น โรงเรียน สถานที่ทำงาน และแหล่งชุมชน พร้อมทั้งได้รับการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง การผสานพื้นที่สีเขียวและแนวคิดการออกแบบเมืองที่ยั่งยืน จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของผู้ใช้อย่างแท้จริง

3. การออกแบบถนนและทางเท้าที่ครอบคลุมสำหรับทุกคน

ถนนไม่ควรสงวนไว้เพียงเพื่อยานยนต์ การออกแบบควรยึดผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง โดยเฉพาะคนเดินเท้าและนักปั่นจักรยานทุกช่วงวัย แนวทางนี้ควบคู่ไปกับมาตรการความปลอดภัย เช่น การจำกัดความเร็วและการใช้มาตรฐานออกแบบถนนที่ลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุ

4. การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้อย่างเป็นระบบ

นอกจากโครงสร้างพื้นฐาน พฤติกรรมผู้ใช้นั้นก็เป็นองค์ประกอบสำคัญ การบังคับใช้กฎหมาย เช่น ชิดจำกัดความเร็ว การควบคุมการขับขี่ภายใต้อิทธิพล และการรณรงค์ให้ใช้ถนนอย่างปลอดภัย จึงเป็นมาตรการที่ต้องดำเนินการควบคู่

5. การปกป้องและจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่สำหรับผู้เดินและนักปั่น

ถนนควรถูกออกแบบให้มีพื้นที่ปลอดภัยสำหรับการเดินและการใช้จักรยานอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการสร้างและบังคับใช้เขตคนเดินเท้า และมาตรการควบคุมการจอดรถ

6. การบูรณาการการเดินและการปั่นจักรยานเข้ากับระบบการเดินทางทั้งหมด

การเดินและการปั่นจักรยานไม่ควรถูกมองแยกขาดจากระบบขนส่งอื่น แต่ควรเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทาง

ที่ไร้รอยต่อ โดยเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะและ
บริการร่วมเดินทาง เพื่อให้ผู้คนสามารถวางแผนการ
เดินทางอย่างมีประสิทธิภาพและสะดวกสบาย

7. การส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการเดินและปั่นจักรยาน

การสร้างพฤติกรรมที่ยั่งยืน ต้องอาศัยมากกว่าการ
ออกแบบเมือง แต่ต้องมีการส่งเสริมผ่านกิจกรรมรณรงค์
แคมเปญประชาสัมพันธ์ โครงการในที่ทำงาน โรงเรียน
ตลอดจนสิ่งจูงใจทางการเงินและเชิงสังคม เพื่อให้ผู้คน
รู้สึกเป็นเจ้าของและมีส่วนร่วมในวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไป

เมือนโยบายสร้างเมือง ที่เดินและปั่นได้ กลายเป็นรากฐานของความยั่งยืน

Belt Forum 10-10 (2025): "Promoting walking and cycling
as viable % of policy options"



ที่มา : WHO (2025)

ในบริบทของประเทศไทย การพัฒนาเมือง
ให้เดินทางได้สะดวกและปลอดภัยไม่ใช่เพียงการสร้าง
โครงสร้างพื้นฐาน แต่คือการจัดระเบียบเมืองให้ตอบสนอง
ชีวิตของผู้คน กรุงเทพมหานครจึงริเริ่มนโยบายและ
โครงการต่าง ๆ เพื่อสร้างเมืองที่เดินทางได้สะดวก ปลอดภัย
และเป็นมิตรกับทุกคน ได้แก่ “กรุงเทพฯ เมืองน่าอยู่
Smart City เดินทางดีและปลอดภัย” เพื่อส่งเสริมให้
ประชาชนหันมาเดินเท้า ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และ
ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนตัว โดยมุ่งเน้นให้การเดินทางด้วย
เท้าเป็นหัวใจของเมืองที่มีชีวิต ด้วยการปรับปรุงทางเท้า
ให้ได้มาตรฐาน เพิ่มความเชื่อมโยงของระบบขนส่ง และใช้
เทคโนโลยีจราจรอัจฉริยะเข้ามาช่วยจัดการ

ในปี 2566 มีการดำเนินการที่เห็นผลอย่างเป็น
รูปธรรม เช่น การปรับปรุงทางเท้าแล้วกว่า 222.47
กิโลเมตร ด้วยวัสดุคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อความแข็งแรง
ติดตั้งจุดจอดจักรยาน 100 จุด รองรับ 900 คัน และ
กล้อง CCTV 30 จุดที่ช่วยจับการกระทำผิดกว่า 400 ราย
พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจดูแลความปลอดภัยประจำกว่า
890 จุด นอกจากนี้ยังได้ขยายบริการ BMA Feeder
นำร่อง 4 เส้นทาง เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

และดำเนินการลอกท่อระบายน้ำกว่า 7,100 กิโลเมตร
และลอกคลองกว่า 2,900 กิโลเมตร เพื่อบรรเทาน้ำท่วม
และเพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ อีกทั้ง ยังมีโครงการ
“เดินสบาย ปั่นปลอดภัย” ที่เน้นพัฒนาพื้นที่ถนนบำรุง
เมือง เขตพระนคร ให้เอื้อต่อการเดินและการปั่นจักรยาน
โดยความร่วมมือระหว่างกรุงเทพมหานคร ภาคประชา
สังคม และสถาบันการศึกษา ผ่านการสำรวจและวางแผน
ร่วมกับชุมชน โดยเริ่มจากพื้นที่นำร่อง 7 เส้นทาง ได้แก่
ถนนบำรุงเมือง ถนนตะนาว ถนนเฟื่องนคร ถนนมหรณพ
ถนนดินสอ ซอยสำราญราษฎร์ (ถนนมหาไชย-ถนนศิริพงษ์)
และถนนราชพิธ ผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

นอกจากนี้ กรุงเทพมหานครยังร่วมมือกับตำรวจ
นครบาลเพื่อทดสอบเส้นทางจักรยานใน 4 ย่าน ได้แก่
สถานีพร้อมพงษ์ สามยอด ตลาดพร้าว 71 และท่าพระ
โดยเปิดทดลองใช้เป็นเวลา 3 เดือนเพื่อประเมินการใช้งาน
จริง เป้าหมายระยะยาวคือการลดการใช้รถยนต์
ในระยะทางใกล้ และส่งเสริมการเดินและการปั่นจักรยาน
อย่างยั่งยืน โดยมีตำรวจเป็นต้นแบบในการใช้งาน
ในชีวิตประจำวัน เพื่อขับเคลื่อนเมืองให้เป็นพื้นที่ที่ทุกคน
สามารถเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียมและปลอดภัย



การมีส่วนร่วมของเยาวชนกำลังเปลี่ยนภาพ อนาคตของความปลอดภัยบนท้องถนน

การสร้างความปลอดภัยที่ยั่งยืนในประเด็น
ระดับโลกอย่างความปลอดภัยทางถนน ไม่อาจเกิดขึ้นได้
หากปราศจากพลังของคนรุ่นใหม่ที่กำลังคิด กล้าแสดงออก
และกล้าลงมือทำ ซึ่งเวทีระดับนานาชาติในปี 2025
ได้แสดงให้เห็นถึงบทบาทของเยาวชนไทยในการขับเคลื่อน
ประเด็นนี้อย่างชัดเจน

การเข้าร่วมประชุมเยาวชนโลกด้านความ
ปลอดภัยบนท้องถนน ครั้งที่ 3 (3rd World Youth
Assembly for Road Safety) ณ เมืองมาร์ราเกช
ราชอาณาจักรโมร็อกโก ในเดือนกุมภาพันธ์ 2025 เป็นครั้ง
แรกที่ประเทศไทยส่งตัวแทนเยาวชนเข้าร่วมกิจกรรมระดับ
นานาชาติอย่างเป็นทางการ โดยกระทรวงการพัฒนา
สังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) สนับสนุนให้
นางสาวนดา บินร่อหิม อดีตประธานสภาเด็กและเยาวชน
แห่งประเทศไทย และนายพิชชากร โชตสุภาพร ผู้ช่วย

ประธานฯ เข้าร่วมแลกเปลี่ยนวิสัยทัศน์ แสดงออกถึงพลังสร้างสรรค์ และนำเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในเชิงนโยบายอย่างสร้างสรรค์ ผ่านกิจกรรมหลากหลายรูปแบบ การกล่าวสุนทรพจน์ การประชุมเชิงปฏิบัติการ กิจกรรมศิลปะ และการเคลื่อนไหวเชิงสัญลักษณ์บนถนน เพื่อส่งสารไปยังผู้นำระดับโลกว่า เยาวชนพร้อมเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นรูปธรรม

ประเทศไทยมีจุดแข็งสำคัญในการสร้างระบบสนับสนุนเยาวชนอย่างต่อเนื่อง เช่น **สภาเด็กและเยาวชนที่มีสมาชิกกว่า 300,000 คนทั่วประเทศ** พร้อมกองทุนสนับสนุนโครงการเยาวชนในระดับท้องถิ่นและระดับชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านความปลอดภัยทางถนนที่เพิ่งเริ่มต้นขับเคลื่อนอย่างจริงจังในปีที่ผ่านมา มีทั้งงบประมาณจากรัฐบาลและกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



ที่มารูปภาพ : สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี (2568)



การเดินและการปั่นจักรยานเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างเมืองที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับผู้คน

เมื่อกิจกรรมพื้นฐานอย่างการเดินและการปั่นจักรยานกลายเป็นเครื่องมือสำคัญในการส่งเสริมสุขภาพ ลดภาระโรคเรื้อรัง เพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงชุมชนให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น การลงทุนในความปลอดภัยจึงเป็นการลงทุนในอนาคตของมนุษยชาติ ความพยายามจากหลายภาคส่วน รวมถึงเสียงของเยาวชนทั่วโลก ได้แสดงให้เห็นแล้วว่า การเปลี่ยนแปลงไม่ใช่สิ่งไกลตัว แต่เป็นความรับผิดชอบร่วมที่เราทุกคนสามารถเริ่มต้นได้ตั้งแต่วินาทีแรกที่ปลอดภัยและเป็นมิตรสำหรับทุกคน

กองทุนทศวรรษและประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ความสอดคล้องกับเป้าหมาย SDGs

SDG3 สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย

SDG11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน

SDG13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

SDG17 เสริมความแข็งแกร่งให้แก่กลไกการดำเนินงาน และฟื้นฟูหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

UNAIDS. (2017). *Interview with Tedros Adhanom Ghebreyesus, WHO Director-General elect*. Retrieved from https://www.unaids.org/en/resources/presscentre/featurestories/2017/april/WHO-next-director-general_Tedros

United Nations. (2025). 'We can do better' for pedestrian and cyclist safety worldwide. Retrieved from <https://news.un.org/en/story/2025/05/1163101>

WHO. (2025). *8th UN Global Road Safety Week*. Retrieved from <https://www.who.int/campaigns/un-global-road-safety-week/8th-un-global-road-safety-week>

WHO. (2025). *Promoting walking and cycling: a toolkit of policy options*. Retrieved from <https://www.who.int/publications/i/item/9789240109902>

WHO. (2025). *Safer walking and cycling crucial for road safety and better health*. Retrieved from <https://www.who.int/news/item/09-05-2025-safer-walking-and-cycling-crucial-for-road-safety-and-better-health>

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. (2568). “วราวุธ” เผย พม.
นำผู้แทนเยาวชนไทย ร่วมเวทีระดับโลก ด้านความ
ปลอดภัยทางถนน หวัง ให้มีส่วนร่วมจริง. สืบค้น
จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/94128>

Bangkok News (กทม.สาร). (2566). กรุงเทพฯ เมืองน่า
อยู่ Smart City เดินทางดีและปลอดภัย. สืบค้น
จาก https://bookkurry.com/bookkurry.com/burinh/publication/bkk_news/288/#page=1

สำนักงานจราจรและขนส่ง. (2567). กทม. จับมือ บข.น.
เพิ่มความปลอดภัยเส้นทางจักรยาน 4 ย่านนำร่อง
ส่งเสริมเดิน-ปั่น ลดใช้รถยนต์ส่วนตัว. สืบค้นจาก
<https://www.facebook.com/share/p/1EHmenhaBf/>

สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี. (2568). “วราวุธ” เผย พม.
นำผู้แทนเยาวชนไทย ร่วมเวทีระดับโลก ด้านความ
ปลอดภัยทางถนน หวัง ให้มีส่วนร่วมจริง. สืบค้น
จาก <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/94128>