

การนำมาตรการแบบอ่อนไปใช้ในการส่งเสริมการใช้จักรยาน Application of Soft Measures in Cycling Promotion

พลเดช เชาวรัตน์ เมธี พิริยการนนท์ ศุภธิดา สว่างแจ่ม และ วรวรรณ เนตรพระ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการนำมาตรการแบบอ่อนไปใช้ในการส่งเสริมการใช้จักรยาน และนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการนำมาตรการแบบอ่อนไปใช้ โดยเลือกพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นพื้นที่ศึกษา กระบวนการวิจัยแบบผสม เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก ดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2557 ผลการศึกษาพบว่า การนำมาตรการแบบอ่อนมาใช้ในการส่งเสริมการใช้จักรยานครอบคลุม 6 ประเภทมาตรการ ได้แก่ 1) นโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยาน 2) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน 3) การรณรงค์การใช้จักรยาน 4) การประชาสัมพันธ์ 5) โปรแกรมการศึกษา และ 6) แผนการสร้างแรงจูงใจ ในด้านประสิทธิภาพของการนำมาตรการไปใช้พบว่า มาตรการเหล่านี้ยังไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่ มาตรการเหล่านี้ถูกนำไปใช้กับกลุ่มเป้าหมายเดิมที่มีการใช้จักรยานเป็นประจำอยู่แล้ว มาตรการการสร้างแรงจูงใจถูกนำมาใช้น้อยที่สุด ภาคประชาสังคมเข้าไปมีส่วนร่วมในการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ แต่มีส่วนร่วมในระดับต่ำในด้านการกำหนดนโยบาย ข้อเสนอแนะในการเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการอ่อนคือการให้การศึกษาศึกษาและการสร้างแรงจูงใจมีศักยภาพสูงในการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรม การกำหนดนโยบายและแผนดำเนินการภายในพื้นที่ สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมอย่างมีประสิทธิภาพ

คำสำคัญ : การขนส่ง รณรงค์ ประชาสัมพันธ์

Abstract

This study aimed to investigate application of soft measures in cycling promotion, and address suggestions to improve the soft measure application. The North East of Thailand was chosen as a study area. The methodology was a mixed research, employing questionnaire and in depth interview. The field work took place in August – October 2014. The research revealed that the soft measures applied in the study area covered 6 categories including 1) cycling policy and planning, 2) people participation in cycling promotion, 3) cycling campaign, 4) public relations, 5) education program, and 6) incentives in cycling. Concerning their effectiveness, the measures did not receive full supports. Target groups of these soft measures still concentrated in similar groups who were regular bicycle users. The incentives were the least measure applied in the area. Civil society groups highly involved in cycling campaigns and public relations, but their involvement in cycling policy making was low. Suggestions of improvement were there should be more education and incentive measures aimed to make culture alteration, cycling policy and planning formulation, and effective people participation initiation.

Keywords: Transport, Campaign, and Public Relations

1. บทนำ

การส่งเสริมการใช้จักรยานโดยทั่วไปนั้นมีมาตรการหลักอยู่ 2 ประเภท คือมาตรการแบบแข็ง (Hard measure) และมาตรการแบบอ่อน (Soft measures) ซึ่งมาตรการแบบแข็งจะเกี่ยวข้องกับ โครงสร้างพื้นฐาน งานด้านวิศวกรรม และ สิ่งอำนวยความสะดวก มาตรการแบบอ่อนจะเกี่ยวข้องกับการรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ และการจัดการด้านงานจักรยาน โดยในการส่งเสริมเรื่องงานจักรยานที่ดันทันทั้งสองมาตรการมีความสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมกัน และทำให้งานจักรยานประสบความสำเร็จ โดยที่มาตรการแบบอ่อนนั้นมีข้อได้เปรียบมากกว่ามาตรการแบบแข็งในเรื่องของการจัดการงบประมาณ และการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ ซึ่งจะทำให้เกิดข้อขัดแย้งในการพัฒนาน้อย รวมถึงการทำให้เกิดข้อขัดแย้งได้มากกว่า ดังเช่นตัวอย่างในประเทศสวีเดน เมือง Lund มีการประเมินโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง โดยทำให้เห็นถึงประสิทธิภาพของมาตรการแบบอ่อน พบว่ามาตรการแบบอ่อนซึ่งเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบขนส่งมีประสิทธิภาพเทียบเท่าหรือสูงกว่าการใช้มาตรการด้านกายภาพ และจากการศึกษาของ (G.Rose และ H. Marfurt, 2006) ระบุว่ากิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานไปทำงานที่เกิดขึ้นในประเทศออสเตรเลียมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของคนในเมือง นอกจากนี้ในโครงการ Travel Smart ที่มีการทดลองที่เมือง Perth ยังแสดงให้เห็นว่ามาตรการแบบอ่อนสามารถโน้มน้าวให้ประชาชนใช้จักรยานเพิ่มมาก

ซัน (Ashton-Graham et al, 2000) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ามาตรการแบบอ่อนเป็นแนวทางหนึ่งในการส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเป็นไปได้สูงในการนำโครงการไปสู่การปฏิบัติจริง

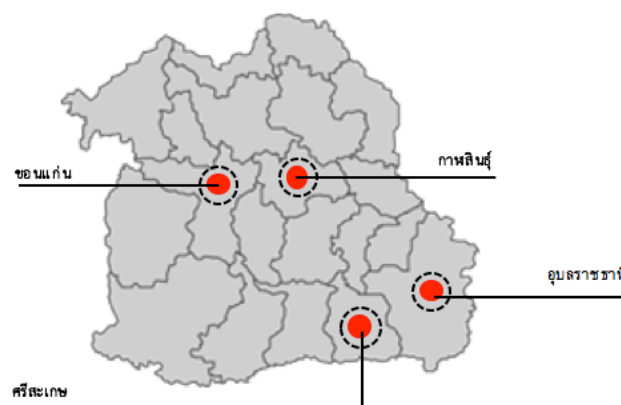
โดยในประเทศไทย หน่วยงานและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีหน้าที่ในการจัดการเรื่องของการขนส่งในเมืองนั้น โดยจะมองงานจักรยานเป็นการใช้มาตรการแบบแข็ง คือการจัดทำทางจักรยาน ที่จอดรถจักรยานเป็นหลัก เพราะมองว่ามาตรการแบบแข็งจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยกับผู้ใช้จักรยาน และในเมืองบางเมืองที่มีข้อจำกัดเรื่องของกายภาพนั้น ก็จะไม่สามารถพัฒนาหรือจัดการเรื่องของการงานจักรยานได้ประสบความสำเร็จเช่นกัน ซึ่งสะท้อนถึงการการจัดการที่จริงจังในเรื่องของการงานจักรยาน และยังขาดการส่งเสริมการใช้มาตรการแบบอ่อนในงานจักรยาน ทำให้กลายเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาระบบจักรยานในเมืองต่างในประเทศไทย รวมถึงขาดการส่งเสริมหรือชักชวนกลุ่มคนที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันโดยมุ่งเน้นในการส่งผู้ใช้จักรยานเพื่อการออกกำลังกาย และพักผ่อนหย่อนใจมากกว่า ดังนั้นควรมีการสร้างแผนงานแบบใหม่ที่นำมาตรการแบบอ่อนเข้ามาช่วยในการพัฒนางานจักรยานเพื่อให้เกิดความเข้าใจลักษณะของมาตรการและการนำมาตรการแบบอ่อนไปใช้ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษารูปแบบและรายละเอียด โครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน ที่ปรากฏในเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย
2. เสนอแนะการใช้มาตรการแบบอ่อนกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน

3. ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา เป็นการศึกษาเฉพาะโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนด้านงานจักรยาน ที่เกิดขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยที่ศึกษารอบคลุมถึงรูปแบบและรายละเอียด โครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน กล่าวคือ โครงการหรือกิจกรรมที่มีจุดประสงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ เช่น การประชาสัมพันธ์ การให้การศึกษา การจูงใจ การอำนวยความสะดวก การจัดการระบบขนส่ง การมีส่วนร่วมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมถึงนโยบายและการวางแผนงานด้านจักรยาน เป็นต้น เพื่อนำไปสู่การเปรียบเทียบโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนในแต่ละประเด็นตามเกณฑ์การประเมินโครงการด้านการขนส่ง รวมถึงแนวทางการใช้มาตรการแบบอ่อนกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน
2. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่เทศบาล ชมรมจักรยาน และโรงเรียนระดับประถมศึกษา ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้คือผู้จัดทำโครงการในประเภทมาตรการอ่อนมีบทบาทในงานส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง
3. ขอบเขตด้านพื้นที่ของงานวิจัย คือ มีเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ คือ มีลักษณะของความเป็นเมืองขนาดใหญ่ และเมืองที่มีขนาดกลาง เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการใช้จักรยานที่เป็นที่รู้จัก การเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและครบถ้วน และเป็นเมืองที่มีนโยบายอย่างชัดเจนในการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยาน โดยที่ศึกษาโครงการที่เกิดขึ้นในเมืองที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และกระจายพื้นที่ให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ



ภาพที่ 1 : แผนที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพื้นที่ศึกษา

4. วิธีการดำเนินงานวิจัย

การวิจัยเป็นเชิงสำรวจ โดยการสำรวจพื้นที่ และการศึกษาจากเอกสาร ประกอบกับเครื่องมือที่ใช้ศึกษา เป็นแบบสอบถามในเรื่องปัจจัยทางสังคมและจิตวิทยา ที่ใช้ในการวิจัยด้านจักรยาน (El-Geneidy, Manaugh, and Willis, 2013) และการสัมภาษณ์เชิงลึกจะใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้กำหนดนโยบาย ในขณะที่แบบสอบถามจะใช้กับผู้ดำเนินโครงการ ข้อมูลที่ได้จะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วย Content Analysis และการวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติ นำไปสู่การสรุปการศึกษา

5. ผลการศึกษา

จากการศึกษาโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องในงานจักรยานทั้ง 4 จังหวัดตัวอย่างนั้นสามารถสรุปผลการศึกษาเป็นเรื่องทัศนคติของผู้บริหาร และการศึกษามาตรการต่างๆในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า มีการใช้มาตรการทั้งสองมาตรการในงานจักรยานประกอบกัน ทั้งที่เป็นมาตรการแบบแข็ง และแบบอ่อนที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยาน ได้ถูกนำมาใช้ในการส่งเสริมการปั่นจักรยาน โดยที่มาตรการแบบแข็งปรากฏในรูปแบบโครงการที่มีเห็นชัดมากที่สุด ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

ทัศนคติของผู้บริหาร

จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 จังหวัด พบว่าผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานให้ความสำคัญกับระบบการเดินเท้าและระบบการสัญจรทางจักรยานทุกพื้นที่ โดยมีแนวทางที่สอดคล้องกับหลักการส่งเสริมการใช้รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้าและจักรยาน ประกอบด้วย 1) การจัดทำโครงข่ายเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม 2) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น 3) การพัฒนาหน่วยงานและองค์กรในเรื่องของการพัฒนาเรื่องของการพัฒนาเรื่องของการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับจักรยาน และ 4) การลดการใช้รถยนต์และจักรยานยนต์ จากการส่งเสริมให้คนในหน่วยงานใช้จักรยานมากขึ้น โดยรายละเอียดการสัมภาษณ์สามารถวิเคราะห์ให้เห็นถึงประเด็นของทัศนคติในการใช้มาตรการแบบแข็งและมาตรการแบบอ่อน มีดังนี้

มาตรการแบบแข็ง

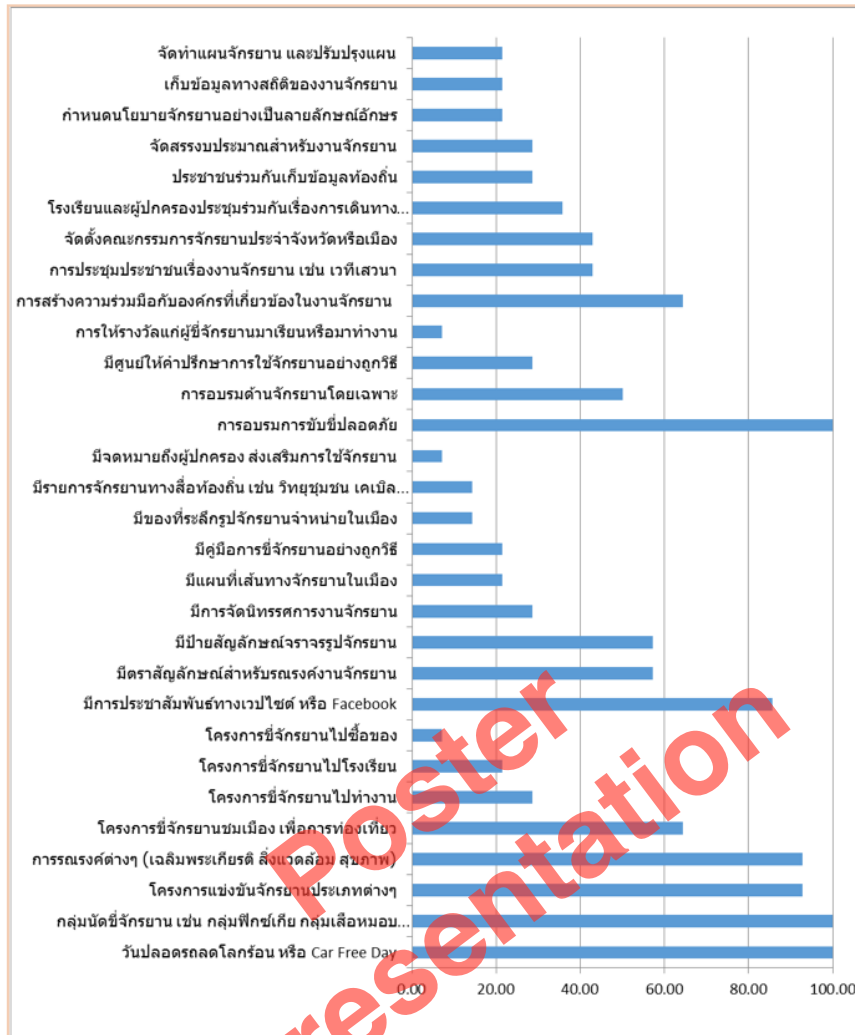
- ทุกเทศบาลมีแผนและนโยบายในการจัดทำเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม
- ทุกเทศบาลได้มีวิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาปรับปรุงเมืองให้มีความน่าอยู่ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเล็งเห็นถึงความสำคัญในการรณรงค์การใช้จักรยานเพื่อลดมลภาวะที่เป็นพิษ และลดการจราจรที่ติดขัด
- การพัฒนาในเขตพื้นที่เมือง ต้องมีพื้นที่นารองเพื่อให้ประชาชนเล็งเห็นถึงความสำคัญและเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป
- ผู้บริหารมีความใส่ใจและเข้าใจในการพัฒนา โครงการต่างๆที่ส่งเสริมด้านงานจักรยาน
- ทุกเทศบาลมีแนวคิดในการปรับภูมิทัศน์ของเมืองให้เกิดความสวยงาม

มาตรการแบบอ่อน

- หน่วยงานของภาครัฐพร้อมและสนับสนุน ในการช่วยเหลือด้านต่างๆ ในการจัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับจักรยานที่มาจากภาคประชาชน
- ผู้บริหารมีความสนใจในงานวิจัยที่ทางผู้วิจัยทำงานในเรื่องของมาตรการแบบอ่อน ที่เน้นเรื่องของการรณรงค์และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น มีความชัดเจนจากการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการ Car Free Day โครงการปั่นเฉลิมพระเกียรติ และโครงการที่เกิดจากชมรมจักรยาน
- ในแต่ละพื้นที่ก็มีข้อจำกัดในการพัฒนาเรื่องงานเกี่ยวกับจักรยานที่แตกต่างกันไป แต่มีส่วนที่ความสอดคล้องกันสามารถสรุปเป็นประเด็นต่างๆได้ คือ 1) ข้อจำกัดด้านกายภาพ 2) ข้อจำกัดด้านงบประมาณ 3) ข้อจำกัดด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

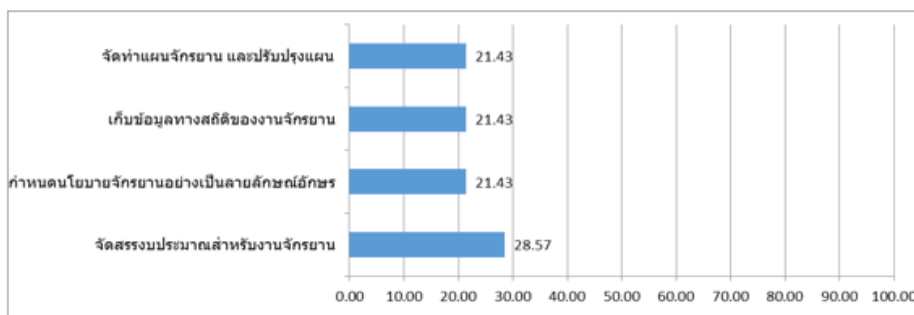
และสำหรับมาตรการแบบอ่อนนั้น มีโครงการต่างๆ ที่เกิดกิจกรรมและสามารถแบ่งออกเป็น 6 กลุ่มที่ชัดเจน ได้แก่ 1) นโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยาน 2) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน 3) การรณรงค์การใช้จักรยาน 4) การประชาสัมพันธ์ 5) โปรแกรมการศึกษา 6) แผนการสร้างแรงจูงใจ มีรายละเอียดและข้อคิดเห็นของโครงการงานกิจกรรมที่ใช้มาตรการแบบอ่อนตามกลุ่มประเภทที่ชัดเจนดังนี้

ภาพที่ 2 : มาตรการแบบอ่อนและโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในงานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



1) นโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยาน

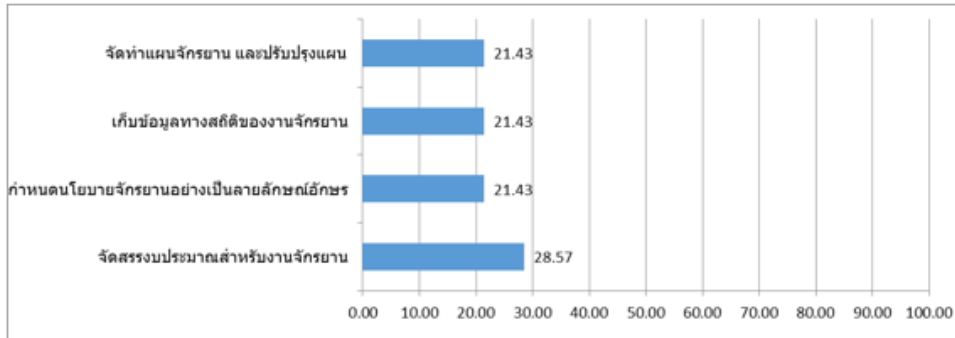
การพัฒนาในเรื่องของการส่งเสริมการปั่นจักรยานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ยังไม่เป็นระบบและขาดความสมบูรณ์ในการวางแผนการพัฒนางานจักรยาน จะจัดทำเฉพาะโครงการที่ใช้ระยะเวลาสั้นหรือโครงการที่งบประมาณน้อยจะได้รับการอนุมัติอย่างรวดเร็ว แต่ในขณะที่โครงการที่มีความซับซ้อนต้องการใช้งบประมาณสูง ใช้ระยะเวลานาน ใช้ทรัพยากรมาก โครงการเหล่านี้อาจจะถูกปฏิเสธจากองค์กรภาครัฐได้อย่างง่ายดาย ซึ่งทำให้ขาดแรงจูงใจ เพราะองค์กรภาครัฐต้องการความสมเหตุสมผลและมีความชัดเจนที่ถูกระบุไว้ในแผนพัฒนาแล้ว โดยจะเห็นได้จากสรุปจากแบบสอบถาม คือ การปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนโยบายจักรยานและแผนจักรยาน ประกอบด้วยการจัดสรรงบประมาณไว้ 28.57% การที่มีนโยบายการใช้จักรยานเป็นลายลักษณ์อักษร 21.43% การทำฐานข้อมูลการปั่นจักรยาน 21.43% และ การทำแผนงานจักรยาน 21.43%



ภาพที่ 3 : ผลการสำรวจเรื่องนโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

2) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน

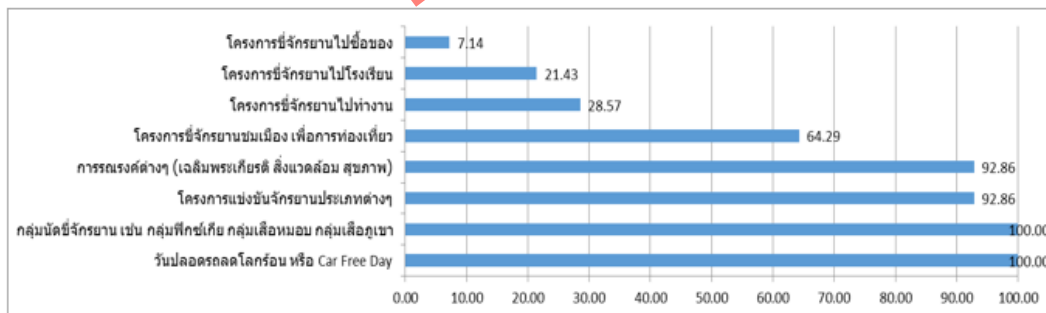
การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่าความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดกิจกรรมหรือการรับรู้โครงการคิดเป็น 64.26% ถือเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด การประชุมสาธารณะในการปั่นจักรยานคิดเป็น 42.86% มีการแต่งตั้งคณะกรรมการงานจักรยาน คิดเป็น 42.86% การประชุมครูผู้ปกครองเกี่ยวกับการเดินทางของนักเรียนคิดเป็น 35.71% และการเก็บข้อมูลการปั่นจักรยานคิดเป็น 28.75% จะเห็นได้จากการร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดกิจกรรมจักรยานหรือการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับงานจักรยาน ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐในท้องถิ่น ชมรมจักรยานและสมาคมธุรกิจในพื้นที่ โดยที่ภาครัฐนิยมใช้การปั่นจักรยานในการรณรงค์กิจกรรมต่างๆมากกว่าการเดินทาง จากการวิเคราะห์การร่วมมือกิจกรรมเหล่านี้ที่เกิดขึ้นมีการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับที่ต่ำ ยังคงอยู่เพียงในระดับวางแผนหรือการสร้างการรับรู้แทนการเข้ามามีส่วนร่วมในการคิด ตัดสินใจในเรื่องที่สำคัญ การวางวิสัยทัศน์หรือการจัดสรรงบประมาณ



ภาพที่ 4 : ผลการสำรวจเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3) การรณรงค์การใช้จักรยาน

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยการส่งเสริมการปั่นจักรยานที่ปฏิบัติมากที่สุด คือ การจัดงานวัน Car Free Day และการรวมกลุ่มปั่นจักรยาน ในขณะที่การจัดแข่งขันจักรยาน คิดเป็น 92.86% การชุมนุมจักรยานเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ คิดเป็น 92.86% ทัวร์จักรยาน คิดเป็น 64.29% ปั่นจักรยานไปทำงานคิดเป็น 28.57% จักรยานไปโรงเรียนคิดเป็น 21.43% และจักรยานไปร้านค้าในท้องถิ่น คิดเป็น 7.14% ซึ่งจะเห็นได้ว่า การจัดกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมที่มีการรณรงค์ร่วมกันทั้งประเทศนั้นจะได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีทำให้เห็นพลังในการรวมตัวกัน รวมถึงการที่สื่ออื่นๆหรือรายการโทรทัศน์ทั่วประเทศสามารถนำไปเผยแพร่ทำให้เห็นถึงพลังการร่วมมือในงานจักรยาน แต่ยังคงเกิดความขัดแย้งในการดำเนินการในการส่งเสริมการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน (McClintock, 2002) กล่าวว่าการรณรงค์เป็นมาตรการหนึ่งที่มีประสิทธิภาพมาก ในการชักชวนคนให้หันมาใช้จักรยาน จากนั้นก็จะสามารถสร้างกิจกรรมต่างๆที่ปรับแต่งตามความต้องการและสถานการณ์นั้นๆ การรณรงค์นี้ต้องใช้ความพยายามและความร่วมมือของผู้นำขององค์กรเป็นอย่างมาก

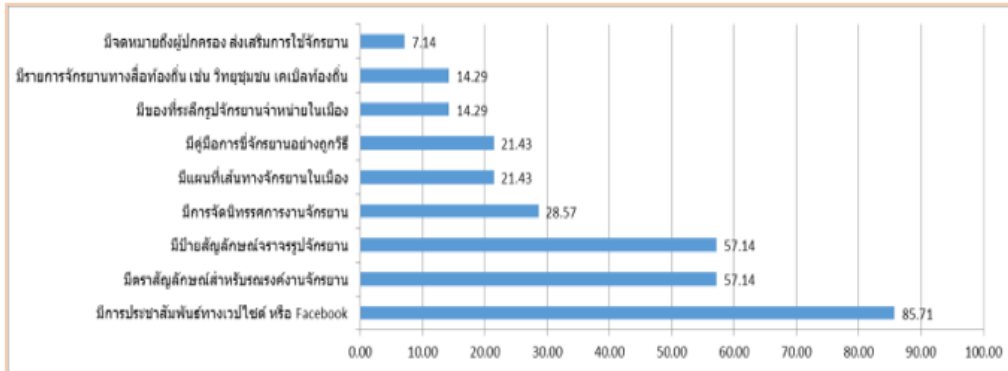


ภาพที่ 5 : ผลการสำรวจเรื่องการรณรงค์การใช้จักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

4) การประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์เป็นการจัดการ การกระจายข้อมูลข่าวสารระหว่างบุคคลหรือองค์กรไปสู่สาธารณชน ซึ่งจากการศึกษาพบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สื่อที่ใช้มากที่สุดในการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการปั่นจักรยาน คือ website คิดเป็น 85.71% โลโก้ที่ใช้ในงานจักรยานท้องถิ่นคิดเป็น 57.14% ป้ายจราจรปั่นจักรยาน คิดเป็น 57.14% การจัดนิทรรศการการปั่นจักรยาน คิดเป็น 28.57% แผนที่เส้นทางจักรยาน คิดเป็น 21.43% คู่มือสอนการปั่นจักรยาน คิดเป็น 21.43% ของที่ระลึกงานปั่นจักรยานคิดเป็น 14.29% กระจายเสียงของท้องถิ่น คิดเป็น 14.29% และจดหมายจากโรงเรียน

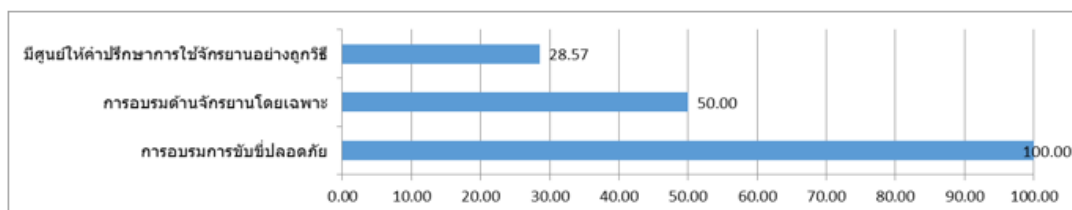
ถึงผู้ปกครองคิดเป็น 7.14% จากผลดังกล่าวนี้ทำให้เห็นว่าในปัจจุบัน website มีบทบาทสำคัญในการเผยแพร่ข่าวการปั่นจักรยาน โดยเฉพาะสื่อสังคมออนไลน์ จุดเด่นของ website คือสามารถสื่อสารไปสู่กลุ่มสมาชิกที่มีการศึกษาดีหรือกลุ่มคนคนชั้นกลาง ซึ่งเป็นผู้ปั่นจักรยานส่วนใหญ่และมีผลต่อการจะชักชวนให้คนกลุ่มอื่นๆ ให้ทราบถึงประโยชน์ของการใช้จักรยาน การใช้สื่อในการสื่อสารใช้มากเป็นอันดับที่สอง ได้แก่ การใช้โลโก้สำหรับการรณรงค์งานจักรยานในท้องถิ่นและป้ายสัญลักษณ์จักรยานในงานจราจร โดยการสื่อสารจะปรากฏในพื้นที่ส่วนกลางและกระจายไปทั่วเมืองที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้โดยไม่ต้องอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงหรือทักษะใดๆ เป็นพิเศษ โดยใช้ข้อความที่สั้นและชัดเจนและเหมาะสมที่สามารถดึงดูดสนใจ ชักชวนคนให้มีส่วนร่วมและการรับรู้ของผู้คนในการปั่นจักรยาน ส่วนจดหมายจากโรงเรียนถึงพ่อแม่ผู้ปกครอง เป็นวิธีการสื่อสารที่เฉพาะเจาะจงลงไปในกลุ่มเป้าหมายโดยตรง ซึ่งวิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมมากนักในโรงเรียนเนื่องจากทางโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่ส่งเสริมการปั่นจักรยานมาโรงเรียนเพราะกลัวอุบัติเหตุที่จะเกิดกับตัวนักเรียนและทำลายชื่อเสียงของโรงเรียนและความเชื่อถือจากผู้ปกครอง ทำให้การปั่นจักรยานไม่ค่อยน่าสนใจสำหรับผู้บริหารโรงเรียน



ภาพที่ 6 : ผลการสำรวจเรื่องการประชาสัมพันธ์งานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

5) โปรแกรมการศึกษา

การให้การศึกษาในงานจักรยานส่วนใหญ่ที่ใช้ คือ การฝึกอบรมความปลอดภัยท้องถนนคิดเป็น 100% รองลงมาคือการฝึกอบรมการปั่นจักรยาน คิดเป็น 50% และทีมที่ปรึกษาการปั่นจักรยาน คิดเป็น 28.57% เห็นได้จากการฝึกอบรมความปลอดภัยทั่วไปบนท้องถนน ในโรงเรียน หรือหน่วยงานต่างๆ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้อบรมมีความรู้และวิธีในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยมุ่งเน้นไปที่การใช้รถจักรยานยนต์ที่เป็นพาหนะที่นิยมมากที่สุด และเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเนื้อหาของการฝึกอบรมจะให้ความสำคัญกับการใช้หมวกกันน็อก, ความหมายของสัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจรต่างๆ โดยเน้นการใช้รถ ใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย ส่วนการส่งเสริมการใช้จักรยาน คือ เพิ่มประสิทธิภาพของผู้ใช้ถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะแบ่งปันพื้นที่ถนนสำหรับผู้ปั่นจักรยาน ส่วนการฝึกอบรมการปั่นจักรยานและทีมที่ปรึกษาการปั่นจักรยาน การฝึกอบรมการปั่นจักรยานนั้นจะเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมจากการจัดกิจกรรมสำคัญต่างๆ โดยได้รับความร่วมมือจากร้านค้าจักรยานท้องถิ่นหรือชมรมจักรยานในพื้นที่ โดยมีการริเริ่มและสนับสนุนโดยภาคเอกชน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าจุดอ่อน คือ การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ในขอบเขตที่จำกัดที่มีจำนวนไม่มากนักและมีความจริงจังกน้อยเมื่อเทียบกับการจัดกิจกรรมของรัฐบาล รวมถึงยังขาดบทเรียนการปั่นจักรยานที่ระบุไว้อย่างเป็นทางการในหลักสูตรของโรงเรียน โดยข้อดีของการเรียนในชั้นเรียนคือสามารถเข้าถึงนักเรียนในทุกระดับชั้นได้อย่างจริงจัง และสามารถเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมเดิม ๆ ได้

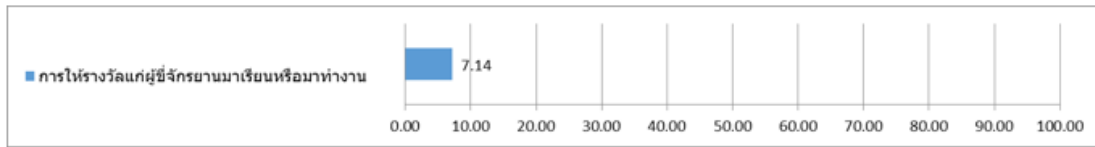


ภาพที่ 7 : ผลการสำรวจเรื่องโปรแกรมการศึกษางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

6) แผนในการสร้างแรงจูงใจ

แรงจูงใจสามารถช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพและสามารถเพิ่มการใช้จักรยาน แม้ว่ามาตรการแรงจูงใจนั้นจะไม่ถาวรหรือใช้ระยะเวลานานก็สามารถใช้ในการชักชวนให้บุคคลที่มาร่วมปั่นจักรยานและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ ในการศึกษาพบว่า การสร้างแรงจูงใจที่มีผลกระทบสูงจะทำให้คนหันมาปรับเปลี่ยนการใช้จักรยานให้มากขึ้น เช่น ส่วนลดภาษีและการลดราคาของผลิตภัณฑ์จักรยาน ฯลฯ โดยในในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีเพียงหนึ่งแผนเดียวที่ใช้อยู่ ซึ่ง

คือรางวัลสำหรับการปั่นจักรยานไปทำงานที่นำมาใช้ในโรงพยาบาลของรัฐ แผนนี้ถูกริเริ่มโดยผู้อำนวยการโรงพยาบาลซึ่งปัจจุบันเป็นผู้นำในการส่งเสริมการปั่นจักรยานที่โดดเด่นในพื้นที่ นี้ก็หมายความว่ามาตรการที่เข้มข้นต้องเริ่มต้นจากผู้นำขององค์กร หลังจากที่แผนการกระตุ้นการใช้จักรยานที่มีประสิทธิภาพถูกประกาศใช้เบื้องต้นทัศนคติของผู้นำที่มีต่อการปั่นจักรยานจะถูกการปรับให้ดีขึ้น



ภาพที่ 8 : ผลการสำรวจเรื่องแผนในการสร้างแรงจูงใจงานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จะเห็นได้ว่า มีแผนการปฏิบัติต่างๆมากมายที่เกี่ยวกับข้อกับการนำมาตรการแบบอ่อนมาใช้ในเมืองภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย รูปแบบมาตรการแบบอ่อนเหล่านี้ครอบคลุม 6 ประเภทที่สำคัญที่ประสบความสำเร็จในเมืองที่เป็นเมืองจักรยาน ได้แก่ การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การให้ศึกษา สร้างแรงจูงใจ สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน การกำหนดนโยบายและการวางแผน โดยในการพัฒนานั้นสำหรับการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้นส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับองค์กรภาคประชาสังคม เช่น ชมรมจักรยานในท้องถิ่นเข้ามาในการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ แต่กลุ่มเหล่านี้จะมีความปัจเจกทำให้การมีส่วนร่วมค่อนข้างน้อยในการกำหนดนโยบายในงานจักรยาน รวมถึงการประชาสัมพันธ์จะไม่ได้ผล ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยาน กิจกรรมของพวกเขามุ่งเน้นที่การปั่นจักรยานของกลุ่มสมาชิกที่มีอยู่เดิม ในท้องถิ่นและส่วนใหญ่ปั่นจักรยานเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ การให้การศึกษาและการสร้างแรงจูงใจมีศักยภาพสูงในการเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรม อย่างน้อยก็เพื่อเป็นแผนดำเนินการภายในพื้นที่ ควรเน้นในเรื่องของการมีส่วนร่วมให้ชัดเจนและกระจายกลุ่มเป้าหมายให้ครอบคลุมเพื่อให้เกิดการพัฒนางานจักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ

6. วิจัยและสรุปผล

ภาพรวมมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

ภาพรวมของการปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริงของมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมการใช้จักรยานใน 14 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยเป็นมาตรการที่ไม่ได้เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ที่จะชักชวนให้คนเห็นประโยชน์จากจักรยาน แผนต่างๆและการปฏิบัติส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ผู้ใช้จักรยานที่ซึ่งสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ บางแผนงานที่มีประสิทธิภาพและการปฏิบัติที่ใช้ในพื้นที่อื่นแต่กลับไม่ปรากฏอยู่ในพื้นที่และไม่มีแผนงานรูปแบบใหม่ๆปรากฏออกมาให้เห็น

ผู้ให้ข้อมูลมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมการใช้จักรยาน จาก 2 แหล่ง คือ องค์กรภาคประชาสังคมและองค์กรภาครัฐ องค์กรเหล่านี้มีศักยภาพที่แตกต่างกันและมีส่วนร่วมที่แตกต่างกันในการส่งเสริมงานจักรยาน 1) องค์กรภาคประชาสังคมรวมถึงกลุ่มจักรยานท้องถิ่นต่าง ๆ เช่นกลุ่มจักรยานเพื่อสุขภาพ กลุ่มแข่งจักรยาน กลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัย หรือกลุ่มข้าราชการบำนาญ ฯลฯ ขณะนี้กลุ่มเหล่านี้มีบทบาทเป็นแกนนำในเกือบทุกกิจกรรม การประชาสัมพันธ์และการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการใช้จักรยาน แม้ว่าการดำเนินการต่างๆของพวกเขาจะได้รับความสนใจสูง แต่ส่วนใหญ่ของแผนงานต่างๆและแนวทางปฏิบัติยังคงอยู่ในระดับทั่วไป และการขาดของนวัตกรรมใหม่ ๆ ดังนั้นควรส่งเสริมและสร้างนวัตกรรมใหม่ๆเพื่อสร้างกิจกรรมที่จะเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันสำหรับจักรยานได้จริง เช่น จักรยานไปทำงาน จักรยานไปโรงเรียนและจักรยานไปยังร้านค้าในท้องถิ่น 2) องค์กรภาครัฐ เช่น เทศบาล โรงเรียนและหน่วยงานราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาการขี่จักรยาน ที่จะเป็นหน่วยงานสำคัญที่สามารถส่งเสริม สนับสนุนการส่งเสริมงานจักรยาน องค์กรภาครัฐมีอิทธิพลสูงเพราะความน่าเชื่อถือสูง สำหรับการประเมินผลผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าภาครัฐมีส่วนร่วมน้อยเกินไปในกระบวนการพัฒนาการขี่จักรยาน แทนที่จะเป็นหัวหอกในการนำการส่งเสริมการขี่จักรยานกลับให้องค์กรภาคประชาสังคมรับผิดชอบในการจัดกิจกรรมการขี่จักรยานทั้งหมด

การบริหารและทัศนคติของหน่วยงานท้องถิ่นต่อมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน

การบริหารภายในท้องถิ่น องค์กรที่รับผิดชอบโดยตรงสำหรับการคมนาคมขนส่งของเมือง น้อยกว่า 1 ใน 4 ของเมืองมีนโยบายการขี่จักรยานที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่ชัดเจนและประมาณ 28% ของงบประมาณที่ได้จัดสรรสำหรับพื้นที่ในการขี่จักรยาน มีเมืองครึ่งหนึ่งที่มีการแบ่งประเภททางสำหรับจักรยานโดยเฉพาะไม่เกิน 36% ของเมืองที่มีนโยบายที่จะลดการใช้รถในเมือง ชมรมขี่จักรยานในท้องถิ่นมีส่วนร่วมในทุกๆเหตุการณ์ของการขี่จักรยานในเมือง แต่เพียงประมาณ 43% ของเมืองที่มีการจัดตั้งคณะกรรมการการขี่จักรยานในท้องถิ่น ในขณะที่เดียวกัน การส่งเสริมจักรยานไปทำงานจะไม่ได้ได้รับความสนใจภายในปกครองส่วนท้องถิ่น สำหรับโรงเรียนที่มีการเรียนการขี่จักรยานหรือการเรียนการสอนใด ๆ ที่เกี่ยวกับประโยชน์ของการขี่จักรยานจะหายไปจาก ทั้งหมดของกิจกรรมเหล่านี้และแผนงานมีความสำคัญเพราะจะช่วยให้มีการชักชวนคนมาใช้จักรยานชีวิตประจำวันได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการการริเริ่มและดำเนินการจากหน่วยงานของรัฐใน

ขณะที่ผู้มีส่วนร่วมในปัจจุบันคือองค์กรภาคประชาสังคมมีอำนาจและทรัพยากรไม่เพียงพอ และองค์กรภาคประชาสังคมสามารถดำเนินการหลังจาก ที่องค์กรภาครัฐหรือหน่วยงานรัฐริเริ่มไว้ต่อได้ ในกรณีของผู้นำองค์กรภาครัฐขาดความเข้มแข็งในการส่งเสริมการขี่จักรยาน มาตรการแบบอ่อนและการปฏิบัติที่ทำได้อย่างผิวเผิน ในแง่ของการชักชวนผู้คน ให้หันมาปั่นจักรยานที่ปรากฏในพื้นที่การศึกษา

คำถามที่ถูกยกขึ้นมาเกี่ยวกับสิ่งที่จะได้รับการปรับปรุงเพื่อเสริมสร้างมาตรการแบบอ่อน ประการแรกการรับรู้ขององค์กรที่เกี่ยวข้องที่มีต่อมาตรการแบบอ่อนต้องมีการเปลี่ยนแปลง จะต้องมีการดำเนินการอย่างจริงจังมากขึ้น ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพที่จะชักชวนให้ประชาชนมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากกว่าแค่การพักผ่อนหย่อนใจ มาตรการแบบอ่อนนั้นต้องคำนึงถึงส่วนประกอบที่จำเป็นในการส่งเสริมการขี่จักรยาน เช่น แผนงานและการปฏิบัติจะต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนและกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ กิจกรรมจะต้องมีการปรับแต่งให้เหมาะสมกับความต้องการ ตัวอย่างที่ดีของ โปรแกรมและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมจักรยานไปทำงาน จักรยานไปโรงเรียน, จักรยานไปร้านค้าในท้องถิ่น รวมถึงจดหมายจากโรงเรียนถึงพ่อแม่ผู้ปกครอง การใช้เสียงตามสายประกาศทุกวันในละแวกโรงเรียน การให้การศึกษาที่ระบุไว้ในหลักสูตรของโรงเรียนและกิจกรรมอื่นๆที่สร้างแรงจูงใจการขี่จักรยาน ฯลฯ ประการที่สองหน่วยงานของรัฐจะต้องเข้ามามีบทบาทนำ ในกระบวนการส่งเสริมการขี่จักรยานแทนการเป็นเพียงผู้อำนวยความสะดวก ผู้นำองค์กรของพวกเขาจะต้องตระหนักถึงความสำคัญของการขี่จักรยานอย่างแท้จริง นโยบายการขี่จักรยานที่เป็นรูปธรรมและแผนการดำเนินงาน ควรมีความร่วมมือกับตารา นักแสดงที่จะมีผลอย่างยิ่งต่อการขยายผลไปสู่องค์กรภาคประชาสังคม รวมถึงผู้นำของหน่วยงานของรัฐ แผนงานและการปฏิบัติที่อาจจะมากขึ้น ในการระดมกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน มาตรการแบบอ่อนสามารถทำหน้าที่ของมันได้อย่างมีประสิทธิภาพและจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมได้ในที่สุด

7. กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจาก 1) โครงการผลักดันการเดินและการใช้จักรยานไปสู่นโยบายสาธารณะของประเทศไทย 2) คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม และ 3) มูลนิธิ MSIWF

8. เอกสารอ้างอิง

- [1] G.Rose and H. Marfurt. (2006). More bikes – Policy into best practice. Cyclists' Touring Club. Godalming.
- [2] Hyllenius, P (2003), ECOMM 2003 in Karlstad. Soft measures affect traffic in Lund. Midas EU, (2014). Definition / Classification of Soft Measures, May, <http://www.midas-eu.com/learning/definition-and-classification.html>
- [3] McClintock, H. (2002). Promoting cycling through 'soft' (non-infrastructural) measures. Planning for cycling, Principles, practices and solutions for urban planners. Cambridge: Woodhead
- [4] ประมะ สตะเวทิน, (2527), หลักและทฤษฎีการสื่อสาร. คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมิกราช. กรุงเทพฯ : รุ่งเรืองสาส์นการพิมพ์
- [5] เสถียร เขยประทับ, (2528), หลักและทฤษฎีการสื่อสาร. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการพิมพ์
- [6] จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, (2547), ทศนคติ ความเชื่อ และพฤติกรรม การวัด การพยากรณ์ และการเปลี่ยนแปลง. พิมพ์ครั้งที่ 3 .กรุงเทพฯ สามดีการพิมพ์
- [7] อรวรรณ บิลันธนโสภา, (2542), การสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.