

ยุทธศาสตร์การรณรงค์เพื่อให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากร
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
Strategy of Cycling Campaign for Local Administrators in the Northeast of Thailand

จิตรลดา ไชยะ

วิทยาลัยการเมืองการปกครอง, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม

บทคัดย่อ

ยุทธศาสตร์สำหรับการรณรงค์เพื่อให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีวัตถุประสงค์ประการแรกเพื่อสำรวจพฤติกรรม ทศนคติ ความพึงพอใจ และแนวโน้มการปรับพฤติกรรม เพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประการที่สองเพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์และกำหนดกลยุทธ์ ในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และประการที่สามเพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วย แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์รวมทั้งการศึกษาเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษากลุ่มตัวอย่างเชิงปริมาณจำนวนทั้งสิ้น 1,710 คน จาก 57 พื้นที่ครอบคลุมเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ตอนกลาง และตอนล่าง และศึกษาครบทั้งส่วนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อันประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลนคร เทศบาลเมือง เทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้บริหารจำนวนทั้งสิ้น 285 คน และบุคลากร จำนวนทั้งสิ้น 1,425 คน นอกจากนี้ยังศึกษาเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารส่วนกลางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้บริหารในพื้นที่ ผู้เชี่ยวชาญ และบุคลากรผู้ใช้และผู้ไม่ใช้จักรยาน รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 35 คน โดยมีผลการศึกษาดังต่อไปนี้ ผลการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่า : การศึกษาพฤติกรรมการใช้จักรยานของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือปัจจุบันมีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและการใช้จักรยานเชิงสังคมอยู่ในระดับน้อย (1.83) และ (1.81) ความคิดเห็นด้านวัฒนธรรมองค์การที่มีต่อการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง (3.23) ด้านความคิดเห็นที่มีต่อภาพลักษณ์ในการใช้จักรยานอยู่ในระดับมาก (3.52) ความพึงพอใจในโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน อยู่ในระดับน้อย (2.24) และความพึงพอใจด้านสิทธิของผู้ขับขี่ในปัจจุบัน อยู่ในระดับน้อยเช่นกัน (2.35) ด้านผลการวิเคราะห์การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ส่วนใหญ่ยังมีการส่งเสริมในด้านต่าง ๆ ค่อนข้างน้อย การศึกษาพฤติกรรมการใช้จักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือปัจจุบันมีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและการใช้จักรยานเชิงสังคมอยู่ในระดับน้อย (2.01) และ (1.90) ความคิดเห็นด้านวัฒนธรรมองค์การที่มีต่อการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง (3.13) ด้านความคิดเห็นที่มีต่อภาพลักษณ์ในการใช้จักรยานอยู่ในระดับปานกลาง (2.63) ความพึงพอใจในโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน อยู่ในระดับน้อย (2.19) และความพึงพอใจด้านสิทธิของผู้ขับขี่ในปัจจุบัน อยู่ในระดับน้อยเช่นกัน (2.29) ส่วนผลการศึกษาในด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ในภาพรวมหากมีการสนใจในด้านต่าง ๆ จะมีผลให้บุคลากรฯ ปรับพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในระดับบ่อยครั้ง (2.98) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านที่มีระดับแนวโน้มการปรับพฤติกรรมมากที่สุด คือ ด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคม (3.09) รองลงมา คือ ด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน (3.07) และข้อที่มีระดับแนวโน้มการปรับพฤติกรรมน้อยที่สุด คือ แนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางเศรษฐกิจ (2.86) ผลการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่า จากผลการศึกษาสามารถเสนอเป็น “ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ” ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การสร้างแรงจูงใจจากนโยบายของส่วนกลางและนโยบายของหน่วยงาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การจัดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เอื้อต่อการใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การสร้างจิตสำนึกถึงประโยชน์และคุณค่าของการใช้จักรยานให้กับบุคลากรและคนในสังคม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคประชาสังคมที่เข้มแข็ง ผลการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 พบว่า ปัจจัยแห่งความสำเร็จอันจะทำให้เกิดการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกิดขึ้นได้จริง ประกอบด้วยปัจจัยที่สำคัญ 5 ประการ เรียกว่า “CASCoB Model” โดยประกอบด้วยปัจจัยต่อไปนี้ ปัจจัยแรก คือ ชุมชนและเครือข่ายภาคประชาสังคม (C : Community) ปัจจัยที่สอง คือ ผู้บริหาร (A : Administrator) ปัจจัยที่สาม คือ การสร้าง

วัฒนธรรมองค์การร่วมกัน (S : Shared Value) ปัจจัยที่สี่ คือ ความร่วมมือกันระหว่างองค์กร (Co : Cooperation) และปัจจัยที่ห้า งบประมาณ (B : Budgeting) ในการสร้างแรงจูงใจ จัด โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
คำสำคัญ: ยุทธศาสตร์, จักรยาน, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

Abstract

This research aims firstly to explore the behavior, attitude, satisfaction of infrastructure and trend of changes for cycling of local officers in The NorthEast of Thailand. Secondary identify the research aims to strategies to change for cycling of local officers before studying the critical success factors of cycling campaign as the third objective. The data was collected by quantitative research method by using questionnaire and qualitative research methods by conducting interviews and doing documentary research. The sample comprised 1,710 of 57 areas in the NorthEast of Thailand, by which 285 were administrators and 1,425 were officers. The SPSS software was adopted to analyze the quantitative data. The interviewers of 35 senior administrators, experts, and officers were analyzed by content analysis. Regarding the first objective the research found that the level of cycling behavior was low while the level of organization culture factor and the level of perspective for cycling were moderate and respectively the infrastructure satisfaction was low as the same as the right for cycling. Moreover, this research found that the opinions of the sample in factors of trend to change their behavior for cycling were the requirement of social factor as the first priority and followed by the requirement of infrastructure, where as the last requirement was economic incentives . As for the second objective, the strategies of cycling campaign for local officers in the NorthEast of Thailand included of five aspects; (1) Strategic issue on creating the local and government motivative policy, (2) Strategic issue on facilitating, (3) Strategic issue on enhancing leadership of the administrators, (4) Strategic issue on creating an awareness in cycling utility, and (5) Strategic issue in collaborating stake holders and civil society. For the last objective, the research found that the critical success factors of cycling campaign was "CASCoB Model" which compounds 5 key elements including Community (C), Administrators (A), Shared Value (S), Cooperation (Co), and Budgeting (B).

Keywords: Strategy, Cycling Campaign, Local Administrators

1. บทนำ

ในประเทศไทยปัจจุบันได้มีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของการจัดโครงการ การประชาสัมพันธ์ด้วยสื่อต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามก็พบว่า มีประชาชนให้ความสนใจเพียงจำนวนหนึ่ง ซึ่งหมายความว่าประชาชนยังมีทัศนคติที่ติดต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในภาพกว้างไม่มากนัก โดยจากการศึกษาวิจัยของ ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และคณะ (2555) พบว่าอุปสรรคที่สำคัญ 3 อันดับแรก ที่ทำให้ผู้ที่ยังไม่ได้ใช้จักรยานในการเดินทางรู้สึกไม่อยากใช้จักรยานคือ ข้อแรก ไปได้ไม่ถึงจุดหมายปลายทางซึ่งอยู่ไกลไป ต้องไปต่อการเดินทางประเภทอื่นอีก ข้อที่สอง ใช้มอเตอร์ไซด์สะดวกกว่า ทั้งมอเตอร์ไซด์ของตนเองและมอเตอร์ไซด์รับจ้าง และข้อสามสภาพอากาศร้อน

ส่วนของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีอยู่จำนวนมากทั่วประเทศและด้วยลักษณะธรรมชาติของอาชีพจึงสามารถอนุมานได้ว่าเป็นบุคลากรที่อยู่ในเขตพื้นที่นั้น ๆ สามารถปรับรูปแบบการเดินทางมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันซึ่งเป็นเส้นทางที่ไม่ไกลมากนักได้ รวมทั้งหากมีการสร้างมาตรการจูงใจในปัจจุบันต่าง ๆ น่าจะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้เกิดวัฒนธรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้ หากมีการศึกษากระบวนการในการกำหนดยุทธศาสตร์และได้นำยุทธศาสตร์นั้นสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งโดยบริบทนั้นมีพื้นที่ประมาณ 168,854 ตารางกิโลเมตร เป็นภาคที่มีพื้นที่กว้างมากที่สุด ลักษณะภูมิประเทศภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นที่ราบสูงซึ่งพื้นที่อาศัยของประชาชนส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณที่เป็นพื้นที่ราบซึ่งเอื้อต่อการใช้จักรยาน หากกล่าวถึงบริบทด้านระบบบริหารราชการส่วนท้องถิ่น ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการจำแนกบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (ปี พ.ศ. 2554) ออกเป็น องค์การบริหารส่วนจังหวัด 20 แห่ง เทศบาลนคร 4 แห่ง เทศบาลเมือง 33 แห่ง เทศบาลตำบล 328 แห่ง และองค์การบริหารส่วนตำบล 2,603 แห่ง และยังสามารถจำแนกออกเป็นพื้นที่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ โดยจำแนกออกเป็น 5 กลุ่มจังหวัด คือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย อุตรดิตถ์ หนองคาย เลย หนองบัวลำภู บึงกาฬ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย สกลนคร นครพนม มุกดาหาร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง ประกอบด้วย กาฬสินธุ์ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ สุรินทร์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 ประกอบด้วย อุบลราชธานี ศรีสะเกษ ยโสธร อำนาจเจริญ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2554) ดังที่ได้กล่าวมานี้ผู้วิจัยจึงเห็นความเป็นไปได้ในการส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยศึกษาในแนวทางของการกำหนดยุทธศาสตร์โดยพิจารณาจากปัจจัยในด้านต่าง ๆ เป็นองค์ประกอบไม่ว่าจะเป็น 1) ปัจจัยภายใน ประกอบด้วย

โครงสร้างองค์กร ทักษะคน ค่านิยม ความพึงพอใจ วัฒนธรรมองค์กร ของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ 2) ปัจจัยภายนอก อันได้แก่สภาพสังคม เศรษฐกิจ การเมือง เทคโนโลยี รวมทั้งปัจจัยที่สามารถเอื้อให้เกิดแรงจูงใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันด้วย ซึ่งจำเป็นต้องมีการศึกษาวิจัยปัจจัยองค์ประกอบเหล่านี้ เพื่อการกำหนดยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องและมีความเป็นไปได้ในเชิงปฏิบัติ อันจะส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนสู่วิถีชีวิตชุมชนได้จริงในโอกาสต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 2.1 เพื่อสำรวจพฤติกรรม ทักษะคน ความพึงพอใจ และแนวโน้มการปรับพฤติกรรม เพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 2.2 เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์และกำหนดกลยุทธ์ ในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 2.3 เพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

3. ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ บุคลากรสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยเชิงปริมาณ คือ บุคลากรสังกัดองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวนทั้งสิ้น 1,710 คน จาก 57 ประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลนคร เทศบาลเมือง เทศบาลตำบล และองค์การบริหารส่วนตำบล แห่งโดยศึกษาแห่งละ 30 คน แบ่งเป็นผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 285 คน (พื้นที่ละ 5 คน) และบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 1,425 คน (พื้นที่ละ 25 คน) และกลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพจำนวนทั้งสิ้น 35 คน ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น บุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ใช้และไม่ใช้จักรยาน และผู้เชี่ยวชาญด้านองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) แบ่งออกเป็น 2 ชุด คือ สำหรับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสำหรับบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งสำหรับผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีรายละเอียดของแบบสอบถาม แบ่งเป็น 5 ตอนดังต่อไปนี้ ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, ตำแหน่ง, ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน ฯลฯ โดยลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบให้เลือกตอบ ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้จักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบัน ในด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล พฤติกรรมทางสังคม ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และแนวโน้มการปรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับพฤติกรรมการใช้จักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านวัฒนธรรมองค์กร และด้านภาพลักษณ์ โดยผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบัน ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสิทธิของผู้ขี่จักรยาน โดยผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 5 การส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 6 ข้อเสนอแนะ ในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

ส่วนแบบสอบถามสำหรับบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น มีรายละเอียด ดังนี้ ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้แก่ เพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, ตำแหน่ง, ระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงาน ฯลฯ โดยลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบให้เลือกตอบ ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้จักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบัน ในด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล พฤติกรรมทางสังคม ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้จักรยาน และแนวโน้มการปรับพฤติกรรมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับพฤติกรรมการใช้จักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ในด้านวัฒนธรรมองค์กร และด้านภาพลักษณ์ โดยผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในปัจจุบัน ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสิทธิของผู้ขี่จักรยาน โดยผู้วิจัยได้ใช้มาตรวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กร

ปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 5 แนวโน้มการปรับพฤติกรรมเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางเศรษฐกิจ แนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจโดยผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงาน แนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคม แนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากปัจจัยสนับสนุน/สิ่งอำนวยความสะดวก และแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยผู้วิจัยได้ใช้มาตราวัดแบบ Rating Scale 5 ระดับตามมาตรวัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Scale) ในการวัดระดับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตอนที่ 6 ข้อเสนอแนะ ในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่วนเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ประกอบไปด้วยแบบสัมภาษณ์ จำนวน 4 ชุด ซึ่งสอดคล้องกับระเบียบวิธีวิจัยในเชิงปริมาณและสัมพันธ์กับผู้ให้สัมภาษณ์

4. ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่หนึ่ง คือ สำรวจพฤติกรรมทัศนคติ ความพึงพอใจ และแนวโน้มการปรับพฤติกรรม เพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการใช้จักรยานของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบัน ด้านพฤติกรรมส่วนบุคคลผลการวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมส่วนบุคคล ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (1.83) ด้านพฤติกรรมทางสังคม ผลการวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมทางสังคม ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (1.81) เช่นเดียวกัน ด้านผลการวิเคราะห์ทัศนคติของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้านวัฒนธรรมองค์การ ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นด้านวัฒนธรรมองค์การ ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (3.23) ด้านภาพลักษณ์ ผลการวิเคราะห์ด้านภาพลักษณ์ ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก (3.52) ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ผลการวิเคราะห์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (2.24) ด้านสิทธิของผู้ขับขี่จักรยานโดยทั่วไปผลการวิเคราะห์ด้านสิทธิของผู้ขับขี่จักรยานโดยทั่วไป ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (2.35)

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผลการศึกษา พบว่า ด้านพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคล ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (2.01) และด้านพฤติกรรมทางสังคม ผลการวิเคราะห์ด้านพฤติกรรมทางสังคม ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (1.90) เช่นเดียวกัน ผลการวิเคราะห์ทัศนคติของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ด้านวัฒนธรรมองค์การ ผลการวิเคราะห์ด้านวัฒนธรรมองค์การปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (3.13) ด้านภาพลักษณ์ผลการวิเคราะห์ด้านภาพลักษณ์ปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (2.63) ผลการวิเคราะห์ความพึงพอใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบัน ด้านโครงสร้างพื้นฐานผลการวิเคราะห์ด้านโครงสร้างพื้นฐานปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (2.19) ด้านสิทธิของผู้ขับขี่จักรยานโดยทั่วไปผลการวิเคราะห์ด้านสิทธิของผู้ขับขี่จักรยานโดยทั่วไปปรากฏว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับน้อย (2.29) ผลการวิเคราะห์บทสรุปแนวโน้มการปรับพฤติกรรมเพื่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปัจจุบันปรากฏว่า โดยภาพรวมบุคลากรมีแนวโน้มการปรับพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานอยู่ในระดับบ่อยครั้ง (2.98) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านที่มีระดับแนวโน้มการปรับพฤติกรรมมากที่สุด คือ ด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคม (3.09) รองลงมา คือ ด้านแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน (3.07) และข้อที่มีระดับแนวโน้มการปรับพฤติกรรมน้อยที่สุด คือ แนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางเศรษฐกิจ (2.86)

การวิเคราะห์ความแตกต่างของปัจจัยต่าง ๆ กับความคิดเห็นของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีต่อการใช้จักรยานในด้านต่าง ๆ พบผลการศึกษาที่น่าสนใจ คือ ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีอายุแตกต่างกัน พบว่าบุคลากรที่มีอายุต่างกัน มีความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจด้านสิทธิของผู้ใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน รวมทั้งบุคลากรที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานแตกต่างกันที่ระดับการมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

บุคลากรที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและพฤติกรรมเชิงสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นเกี่ยวกับวัฒนธรรมองค์การกับการใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อภาพลักษณ์ในการใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจในด้านสิทธิของผู้ใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความ

คิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกันที่ระดับการมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

บุคลากรที่สังกัดหน่วยงานต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและเชิงสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อวัฒนธรรมองค์การแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อภาพลักษณ์ในการใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจในด้านสิทธิของผู้ใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

บุคลากรที่มีตำแหน่งต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและเชิงสังคมแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจในด้านสิทธิของผู้ใช้จักรยานแตกต่างกัน และบุคลากรที่มีรายได้ต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและเชิงสังคมแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจในด้านสิทธิของผู้ใช้จักรยานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน ที่ระดับการมีนัยสำคัญทางสถิติระดับ 0.05

บุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีระยะทางจากที่พักถึงที่ทำงานต่างกัน มีพฤติกรรมการใช้จักรยานส่วนบุคคลและเชิงสังคมแตกต่างกัน, มีความพึงพอใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านเศรษฐกิจแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจทางสังคมแตกต่างกัน, มีความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มการปรับพฤติกรรมจากแรงจูงใจด้านโครงสร้างพื้นฐานแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ

ส่วนที่ 2 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่สอง คือ เพื่อจัดทำข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์และกำหนดกลยุทธ์ ในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสร้างแรงจูงใจจากนโยบายของส่วนกลางและนโยบายของหน่วยงาน โดยกลยุทธ์ส่วนกลางประกอบด้วยกำหนดนโยบายการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสำหรับหน่วยงานที่มีความพร้อม การสร้างค่านิยมองค์กร “คนท้องถิ่นปั่นจักรยานเข้าถึงชุมชน” และโครงการ “รางวัลท้องถิ่นสีเขียว” ให้กับท้องถิ่นที่สามารถรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานเพื่อสุขภาพและรักษาสิ่งแวดล้อม สำหรับกลยุทธ์ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยกำหนดนโยบายการรณรงค์ให้บุคลากรที่มีความพร้อมใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน, การเพิ่มเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์การโดยการใช้จักรยานในการปฏิบัติงาน, จัดโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานเพื่อสุขภาพและเพื่อการนันทนาการเป็นประจำทุกเดือน, จัดตั้งกลุ่ม/ชมรมจักรยานสำหรับบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนทั่วไป จัดโครงการ “คนท้องถิ่นพบคนในชุมชน” เป็นประจำทุกเดือน, ให้มีรางวัล “นักปั่นทองคำ”

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การจัดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้อุปกรณ์จักรยานได้อย่างปลอดภัย โดยกลยุทธ์ส่วนกลางประกอบด้วยนโยบายสนับสนุนการจัดโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดการใช้จักรยานอย่างปลอดภัย สำหรับกลยุทธ์ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ที่เอื้อต่อการใช้จักรยาน เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว, ไฟส่องสว่าง, ภูมิทัศน์ที่เอื้อต่อการปั่นจักรยาน ฯลฯ การให้มี “จักรยานให้ยืม” สำหรับการปฏิบัติงานของบุคลากร, การจัดสิ่งแวดล้อมในสถานที่ทำงาน เช่น ห้องอาบน้ำ, ห้องแต่งตัว, สถานที่จอดรถจักรยาน ฯลฯ, การจัดจุดบริการในการบำรุงรักษาจักรยานในสถานที่ทำงาน เช่น จุดเติมลม, อะไหล่, เครื่องมืออย่างง่ายในการซ่อมแซม ฯลฯ การสนับสนุนอุปกรณ์ชุดขี่จักรยานที่ปลอดภัยให้พนักงาน เช่น หมวกนิรภัย, สนับเข่า, ถุงมือ ฯลฯ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน โดยกลยุทธ์ส่วนกลาง ผู้นำในระดับประเทศต้องเล็งเห็นความสำคัญและเป็นแบบอย่างในการใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ กลยุทธ์ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยส่งเสริมให้ผู้นำขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทั้งฝ่ายการเมืองและข้าราชการประจำใช้จักรยาน

ในชีวิตประจำวันเพื่อเป็นแบบอย่างแก่บุคลากรและประชาชนทั่วไป โดยผ่าน “โครงการผู้นำท้องถิ่นยุคใหม่ หันมาใช้จักรยานเพื่อสุขภาพ” เป็นต้น การส่งเสริมให้ผู้นำชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมและเป็นตัวอย่างให้กับชุมชนโดยผ่าน “โครงการชวน “ผู้ใหญ่ (บ้าน)” ปั่นจักรยาน” เป็นต้น รวมทั้งการส่งเสริมให้ครูในท้องถิ่นเป็นแบบอย่างให้กับชุมชนและเยาวชน โดยผ่าน “โครงการคุณครูตัวอย่าง “ต้นแบบอนุรักษ์พลังงาน”” โครงการเครือข่ายผู้นำท้องถิ่นรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยจัดกิจกรรมให้ผู้บริหารทุกภาคส่วนในท้องถิ่นได้มีกิจกรรมปั่นจักรยานร่วมกัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การสร้างจิตสำนึกถึงประโยชน์และคุณค่าของการใช้จักรยานให้กับบุคลากรและคนในสังคม ประกอบด้วยกลยุทธ์ส่วนกลาง คือ การสร้างภาพลักษณ์ที่ดีสำหรับผู้ใช้จักรยานโดยผ่านสื่อต่างๆ ในส่วนกลยุทธ์ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วยการสร้างจิตสำนึกของคนในชุมชนและเยาวชนโดยผ่าน “โครงการประกวดคำขวัญ “การส่งเสริมจักรยานเพื่อสุขภาพ รักสิ่งแวดล้อมและค่านิยมของคนยุคใหม่””, การสร้างความสนใจในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันให้แก่คนในชุมชน โดยจัดกิจกรรม “ปั่นกันเถอะ”, การสร้างกลุ่มและเครือข่ายการใช้จักรยาน เพื่อสร้างความสัมพันธ์และเกิดการแลกเปลี่ยน ผ่านกิจกรรมสัมพันธ์ “กลุ่มจักรยาน” สำหรับบุคลากรและประชาชน, การสร้างความตระหนักในคุณค่าและประโยชน์ของการใช้จักรยานให้กับเยาวชน ผ่าน “กิจกรรมนักปั่นรุ่นเยาว์เรียนรู้ธรรมชาติ – อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม”

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคประชาสังคมที่เข้มแข็ง โดยกลยุทธ์ส่วนกลาง ประกอบด้วยนโยบายความร่วมมือระหว่างกระทรวงมหาดไทย (กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น), กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และภาคประชาสังคม ในส่วนกลยุทธ์ส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย การสร้างความร่วมมือกับชุมชนโดยผ่านผู้นำและคนในชุมชนใน “โครงการชุมชนจักรยานดีเด่น”, การสร้างความร่วมมือของภาคประชาสังคมในการช่วยกันสอดส่องดูแลชุมชนและคนในสังคมด้วยตัวเองโดยผ่านโครงการ “โซเซียลรวมใจเพิ่มวินัยจราจร”, การสร้างความตระหนักในการเป็นส่วนหนึ่งของชุมชนและการเอื้อเฟื้อถนอมและสิ่งสาธารณะให้กับเพื่อนร่วมทางใน “โครงการขับขี่ปลอดภัย ปั่นน้ำใจให้เพื่อนร่วมทาง” และการสร้างจิตสำนึกที่ดีให้แก่เยาวชนในเรื่องของการเคารพกฎจราจรและความมีน้ำใจบนท้องถนนใน “โครงการเยาวชนมีวินัยเรียนรู้ภัยอุบัติเหตุ”

ส่วนที่ 3 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่สาม คือ เพื่อศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการรณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันที่ปลอดภัยของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งจากผลการศึกษาปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การรณรงค์ให้ใช้จักรยานในชีวิตประจำวันขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย

(1) ชุมชนและเครือข่ายภาคประชาสังคม (C : Community)

จากผลการศึกษาในเชิงปริมาณ จะเห็นว่าบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีแนวโน้มการปรับพฤติกรรมเพื่อใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจากแรงจูงใจทางสังคมสูงที่สุดเมื่อเทียบกับปัจจัยจูงใจอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการจัดให้มีการรวมกลุ่มกันในการใช้จักรยานในชุมชน มีการจัดกิจกรรมรณรงค์ภายในชุมชน อีกทั้งการที่ผู้นำในท้องถิ่นให้ความสนใจและมีส่วนร่วมในกิจกรรมเหล่านี้รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีด้วย ยิ่งไปกว่านั้นจากผลการวิจัยในเชิงคุณภาพก็ยังคงพบความสอดคล้องในประเด็นนี้เช่นเดียวกัน และยังมีองค์ประกอบในเรื่องความเข้มแข็งของภาคประชาสังคม ซึ่งจะทำให้แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์มีความยั่งยืนและเป็นส่วนหนึ่งในวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชน

(2) ผู้บริหาร (A : Administrator)

ปัจจัยด้านผู้บริหารถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดจากผลการวิจัยในเชิงคุณภาพ และสอดคล้องกับผลการวิจัยในเชิงปริมาณ โดยมีความเชื่อมโยงกับมิติอื่นๆ ประกอบด้วยมิติในการกำหนดนโยบาย มิติการสร้างเครือข่าย มิติในการสร้างภาพลักษณ์และค่านิยมขององค์กร และมิติในด้านความเป็นผู้นำ ประการแรกมิติในการกำหนดนโยบาย ผู้บริหารในระดับประเทศจะต้องมีแนวนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น โดยมีการสร้างแรงจูงใจที่สามารถดึงดูดทั้งระดับหน่วยงานและระดับบุคลากร สร้างระบบการนำนโยบายสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มีการกำหนดหน่วยงานและผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนในการการวางแผน ดำเนินงานและกำกับติดตาม มีลำดับโครงสร้างการดำเนินการทั้งในระดับส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมทั้งแนวทางในการให้รางวัลที่ชัดเจนในมิติที่สองด้านการสร้างภาคีเครือข่าย ผู้บริหารทั้งในระดับส่วนกลางและส่วนท้องถิ่นจะต้องสร้างร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเชื่อมโยงกลไกในการขับเคลื่อนได้อย่างสมบูรณ์ซึ่งจะได้กล่าวในประเด็นถัดไป ในมิติที่สามการสร้างภาพลักษณ์และค่านิยมขององค์กร ผู้บริหารจะต้องกำหนดค่านิยมร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้เป็นองค์การราชการผู้รับใช้และใกล้ชิดประชาชน เป็นต้นแบบการริเริ่มด้านการรักษาสุขภาพและการประหยัดพลังงานไปพร้อมกัน ในมิติด้านการเป็นผู้นำ ผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องเป็นแบบอย่างในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อสร้างแรงจูงใจที่สำคัญต่อผู้ใต้บังคับบัญชาและผู้บริหารหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประชาชนในชุมชนด้วย ซึ่งนับเป็นมิติที่สำคัญ รวมทั้งผู้บริหารอาจเป็นผู้ริเริ่มในการสร้างกลุ่มผู้ใช้จักรยานขึ้นในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อสร้างบรรยากาศการเป็นองค์กรสีเขียวและสร้างความสามัคคีให้เกิดขึ้นในหมู่บุคลากรด้วย

(3) การสร้างวัฒนธรรมองค์การร่วมกัน (S : Shared Value)

บุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จะต้องมีความร่วมมือในการเป็นคนของประชาชน มีความใกล้ชิดไม่แบ่งชนชั้น เข้าถึงปัญหา มีวัฒนธรรมองค์การในด้านของความประหยัดมัธยัสถ์ และเป็นแบบอย่างในทุกๆ ด้าน โดยทั้งหมดนี้มีจักรยานเป็นสื่อกลาง ซึ่งหากผู้นำสามารถริเริ่มและเป็นแบบอย่างในการปฏิบัติก็จะส่งผลให้ปัจจัยแห่งความสำเร็จ ในด้านนี้เป็นไปได้ในทางปฏิบัติเช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยในเชิงปริมาณที่ระบุว่าบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเห็นด้วยต่อการขับเคลื่อนจักรยานของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นการสร้างวัฒนธรรมการเป็นคนของประชาชน มีภาพลักษณ์เป็นคนสุขภาพดี ดูเป็นข้าราชการที่เข้าถึงได้ง่าย การขับเคลื่อนจักรยานยังเป็นการลดความแตกต่างในสังคม และเห็นว่าการขับเคลื่อนจักรยานเป็นการสร้างค่านิยมที่ดีในการลดใช้พลังงาน โดยผลการวิจัยในเชิงคุณภาพระบุว่าผู้บริหารควรให้ความสำคัญในการสร้างค่านิยม ในการขับเคลื่อนจักรยานและสอดคล้องกับความเห็นของบุคลากรที่ว่าองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควรกำหนดให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันเป็นแนวปฏิบัติร่วมกันอีกด้วย

(4) ความร่วมมือกันระหว่างองค์กร (Co : Cooperation)

ความร่วมมือกันระหว่างองค์กรอันเกิดจากปัจจัยด้านผู้บริหารเป็นปัจจัยสำคัญในการเอื้อให้กลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สามารถดำเนินไปได้ไม่ว่าจะเป็นกลไกด้านการกำกับติดตามองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอันประกอบด้วยกรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย, สำนักงานคณะกรรมการการกระจายอำนาจ, สำนักงานรัฐมนตรี, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม, รวมทั้งสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ในการร่วมกันสร้างความร่วมมือเพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน โดยผูกโยงกับการประเมินคุณภาพองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือความร่วมมือในการสร้างปัจจัยเกื้อหนุนในการใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างปลอดภัยเพื่อให้เกิดทั้งแรงผลักดันจากภายในและภายนอกในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(5) งบประมาณ (B : Budgeting)

จากผลการศึกษาวิจัยทั้งในเชิงปริมาณและในเชิงคุณภาพได้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นอย่างยิ่งในด้านโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในที่ทำงานและบริเวณเส้นทาง ที่เอื้อต่อการใช้จักรยานที่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีปัจจัยการจูงใจทางด้านเศรษฐกิจ อันประกอบด้วยเงินเดือน, โบนัส หรือการลดหย่อนภาษีที่สามารถจูงใจบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ปรับพฤติกรรมมาใช้จักรยานในชีวิตประจำวันได้อย่างน่าสนใจ จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้ปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนคืองบประมาณ โดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจะต้องมีการออกแบบโครงสร้างของงบประมาณเพื่อจัดทาส่งเสริมในการสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนตามยุทธศาสตร์ ซึ่งบทบาทของผู้บริหารที่เล็งเห็นความสำคัญของยุทธศาสตร์นี้จึงเป็นปัจจัยชี้หน้าที่สำคัญที่จะทำให้ปัจจัยด้านงบประมาณสำเร็จด้วยเช่นกัน

5. ข้อเสนอแนะ**5.5.1 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย**

1. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำยุทธศาสตร์และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันจากแนวทางการจัดทำยุทธศาสตร์ทั้ง 5 ด้านของงานวิจัยนี้ ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การสร้างแรงจูงใจจากนโยบายของส่วนกลางและนโยบายของหน่วยงาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การจัดโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้อต่อการใช้จักรยานได้อย่างปลอดภัย ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การสร้างจิตสำนึกถึงประโยชน์และคุณค่าของการใช้จักรยานให้กับบุคลากรและคนในสังคม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและภาคประชาสังคมที่เข้มแข็ง
2. การจะขับเคลื่อนให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ดี จะต้องมององค์ประกอบที่เป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จโดยจะต้องสร้างให้เกิดขึ้นไปพร้อมๆ กันเพื่อเป็นปัจจัยหนุนเสริมและส่งผลให้ยุทธศาสตร์สำเร็จได้โดยง่ายและเห็นผลเร็วขึ้น โดยปัจจัยแห่งความสำเร็จดังกล่าวมานี้ ได้แก่ ปัจจัยแรก คือ ชุมชนและเครือข่ายภาคประชาสังคม (C : Community) ปัจจัยที่สอง คือ ผู้บริหาร (A : Administrator) ปัจจัยที่สาม คือ การสร้างวัฒนธรรมองค์การร่วมกัน (S : Shared Value) ปัจจัยที่สี่ คือ ความร่วมมือกันระหว่างองค์กร (Co : Cooperation) ปัจจัยที่ห้า คือ งบประมาณ (B : Budgeting)

5.5.2 ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

1. ศึกษาการกำหนดยุทธศาสตร์สำหรับการรณรงค์เพื่อให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันในภูมิภาคอื่นๆ ทุกภูมิภาค
2. ศึกษาแนวทางการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ การควบคุมและประเมินผลสำหรับการรณรงค์เพื่อเกิดจักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทย
3. ศึกษาการกำหนดยุทธศาสตร์สำหรับการรณรงค์เพื่อให้เกิดการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันของบุคลากรในส่วนอื่นหรือประชาชนทั่วไปในแต่ละภูมิภาค