

# มาตรการแบบอ่อนเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

## Soft Measures for Cycling Promotion in the Northeast of Thailand

พลเดช เขาวรัตน์<sup>1</sup>, เมธี พิริยการนนท์<sup>2</sup>, ศุภชิตา สว่างแจ้ง<sup>3</sup>, วรวรรณ เนตรพระ<sup>4</sup>

Pondej Chaowarat<sup>1</sup>, Mathee Piriyakarnnon<sup>2</sup>, Suphathida Sawangchang<sup>3</sup>, Worawan Natrephra<sup>4</sup>

### บทคัดย่อ

งานวิจัยเรื่อง มาตรการแบบอ่อนเพื่อส่งเสริมการใช้จักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยนี้มีจุดประสงค์เพื่อศึกษาการใช้มาตรการแบบอ่อนเพื่อการส่งเสริมการใช้จักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยศึกษาชนิดของมาตรการแบบอ่อนที่ปรากฏในพื้นที่ บทบาทของมาตรการเหล่านี้ และเสนอแนวทางในการปรับปรุง เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยมีความหลากหลาย ประกอบด้วยแบบสอบถาม ซึ่งส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเมือง 20 แห่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หน่วยงานเหล่านี้ ได้แก่ เทศบาล โรงเรียนระดับประถมศึกษาและชมรมจักรยานในท้องถิ่น นอกจากนี้คณะผู้วิจัยได้เลือกเมืองจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ กาฬสินธุ์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี และขอนแก่น เพื่อใช้สำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึก แบบสอบถาม การสังเกตการณ์ และการสำรวจพื้นที่ กระบวนการเก็บข้อมูลถูกดำเนินการในระหว่างเดือนสิงหาคมถึงเดือนตุลาคม พ.ศ. 2557 ผลการวิจัยพบว่ามีโครงการและกิจกรรมของมาตรการแบบอ่อนที่หลากหลายปรากฏในพื้นที่ ซึ่งสามารถจัดกลุ่มได้ 6 กลุ่ม ได้แก่ การกำหนดนโยบายและแผน การมีส่วนร่วม การรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ การศึกษา และการสร้างแรงจูงใจ หน่วยงานที่มีบทบาทในงานจักรยานยังไม่ได้ใช้มาตรการแบบอ่อนอย่างจริงจังในการโน้มน้าวให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานในการเดินทาง การรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ขาดประสิทธิภาพในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้จักรยาน โดยมีเป้าหมายมุ่งไปยังกลุ่มผู้ใช้จักรยานอยู่แล้ว การศึกษาและการสร้างแรงจูงใจได้ถูกนำไปใช้น้อยที่สุด เทศบาลได้ผนวกองค์การภาคประชาสังคมเข้าไปมีส่วนร่วมในการรณรงค์และการประชาสัมพันธ์ แต่ยังมีระดับการมีส่วนร่วมที่ต่ำในการกำหนดนโยบาย เช่น แผนจักรยานและคณะกรรมการจักรยาน

**คำสำคัญ :** จักรยาน, เทศบาล, นโยบาย, มาตรการแบบอ่อน, การขนส่ง

### Abstract

The research aims to explore the use of soft measures for cycling promotion in the Northeast of Thailand. The paper reveals types of soft measures available in the area, their contributions, and suggestions for improvement. The research employed multiple methods. Questionnaires were sent to relevant organizations in twenty cities in the Northeast. They were municipalities, primary schools and local cycling clubs. Four cities were chosen for in-depth study in which interviews, questionnaires, activity observations and area surveys were employed. These cities included Kalasin, Srisaket, Ubon Ratchathani and Khon Kaen. Field work had been preceded from August to October 2014. The

<sup>1</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โทรศัพท์: +6681 7292275 อีเมลล์: b\_pondej@hotmail.com

<sup>2</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โทรศัพท์: +6681 4814891 อีเมลล์: methee-tar48@hotmail.com

<sup>3</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โทรศัพท์: +6684 589 7959 อีเมลล์: suphathida.s@msu.ac.th

<sup>4</sup> คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ ผังเมืองและนฤมิตศิลป์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม โทรศัพท์: +6689 716 0394 อีเมลล์: kapi\_oil@hotmail.com

<sup>1</sup> Faculty of Architecture Urban Design and Creative Arts Mahasarakham University T: +6681 7292275 E: b\_pondej@hotmail.com

<sup>2</sup> Faculty of Architecture Urban Design and Creative Arts Mahasarakham University T: +6681 4814891 E: methee-tar48@hotmail.com

<sup>3</sup> Faculty of Architecture Urban Design and Creative Arts Mahasarakham University T: +6684 589 7959 E: suphathida.s@msu.ac.th

<sup>4</sup> Faculty of Architecture Urban Design and Creative Arts Mahasarakham University T: +6689 716 0394 E: kapi\_oil@hotmail.com



research found that there were various programs and practices of soft measures used in the areas. They can be categorized into six groups, policy and planning, public participation, including campaigning, public relations, education, and incentive. The soft measure was not taken serious as a strategic tool to persuade people for utility cycling. The campaigning and the public relations were ineffective in increasing more bicycle users. Their activities focus more on existing cyclists. The education and the incentive were the least implemented programs in the areas. Municipalities highly involved civil society organizations into campaigning and public relations; but relatively low involvement in cycling policy making, like a cycling plan or a cycling committee.

**Keywords:** Bicycle, Municipality, Policy, Soft measure, Transport

## บทนำ

งานส่งเสริมการใช้จักรยานโดยทั่วไปประกอบด้วยมาตรการหลัก 2 ประเภท ได้แก่ มาตรการแบบแข็ง (Hard measure) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน งานด้านวิศวกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวก และมาตรการแบบอ่อน (Soft measures) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ และการจัดการ ทั้งสองมาตรการมีความสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมกันและทำให้งานจักรยานประสบความสำเร็จ (Franklin, 2001) โดยที่การใช้มาตรการแบบอ่อนมีข้อได้เปรียบในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพน้อย การใช้งบประมาณน้อยเกิดความขัดแย้งน้อย ทำให้เกิดการยอมรับได้มากกว่า ตัวอย่างประสิทธิภาพของมาตรการแบบอ่อนที่ปรากฏอย่างชัดเจนจากการประเมินโครงการส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง Lund ประเทศสวีเดน พบว่า มาตรการแบบอ่อนซึ่งเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบขนส่งมีประสิทธิภาพเทียบเท่าหรือสูงกว่าการใช้มาตรการด้านกายภาพ พิสูจน์ให้เห็นจากพื้นที่ซึ่งมีการใช้มาตรการแบบอ่อนเพียงอย่างเดียวมีประสิทธิภาพสูงสุดในการชักจูงให้ประชาชนเปลี่ยนไปเลือกเดินทางด้วยจักรยานเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นซึ่งมีการใช้มาตรการแบบแข็งร่วมด้วย (Hyllenius, 2003) และในการศึกษาของ (G.Rose และ H. Marfurt, 2006) ระบุว่ากิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยานไปทำงานที่เกิดขึ้นในประเทศออสเตรเลียมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง นอกจากนี้ในการทดลองที่เมือง Perth ในโครงการ TravelSmart ยังแสดงให้เห็นว่ามาตรการแบบอ่อนสามารถโน้มน้าวให้ประชาชนใช้จักรยานเพิ่มมากขึ้น (Ashton-Graham et al, 2000) ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่ามาตรการแบบอ่อนเป็นแนวทางหนึ่งในการส่งเสริมการใช้จักรยานอย่างมีประสิทธิภาพ และมีความเป็นไปได้สูงในการนำโครงการไปสู่การปฏิบัติจริง

ในประเทศไทย องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งมีหน้าที่ในการจัดการการขนส่งในเมือง โดยจะมองงานจักรยานไปที่การจัดทำทางจักรยานเป็นหลัก ซึ่งเป็นมาตรการแบบแข็ง เพื่อ

สร้างความรู้สึกลดตกภัย และหากถนนภายในเมืองมีข้อจำกัดในการทำทางจักรยาน ผู้บริหารมักจะมองว่างานจักรยานจะไม่ประสบความสำเร็จเช่นกัน เป็นผลให้ผู้บริหารขาดความจริงใจในงานจักรยาน ละเลยการใช้มาตรการแบบอ่อนในงานส่งเสริมการใช้จักรยาน ซึ่งจะต้องมีการเริ่มก่อนการจัดทำทางจักรยานกลายเป็นอุปสรรคสำคัญในการพัฒนาระบบจักรยานในเมือง โดยที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย มีภาพรวมของการปฏิบัติของมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมการใช้จักรยาน ไม่ได้เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ที่จะชักชวนให้ประชาชนเห็นประโยชน์จากการปั่นจักรยานซึ่ง แผนนโยบายต่างๆ และการปฏิบัติส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ผู้ใช้จักรยานที่สำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ โดยที่ยังไม่มีแผนงานรูปแบบใหม่ๆ ปรากฏออกมาให้เห็น ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นในการศึกษาโครงการตามมาตรการแบบอ่อนเพื่อให้เกิดความเข้าใจลักษณะของมาตรการและการนำมาตรการแบบอ่อนไปใช้ได้ อย่างเหมาะสม

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษารูปแบบและรายละเอียดโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน ที่ปรากฏในเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย
2. แสดงการเปรียบเทียบโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนในประเด็นต่างๆ

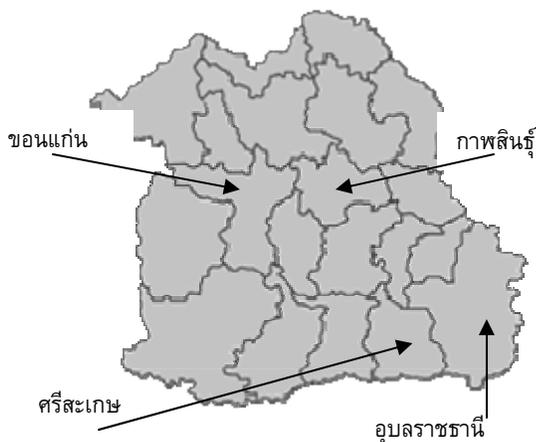
## ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา งานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาเฉพาะโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนด้านจักรยาน คือ กิจกรรมที่มีจุดประสงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของกลุ่มเป้าหมาย เช่น การประชาสัมพันธ์ การให้การศึกษา การจูงใจ การอำนวยความสะดวก การจัดการระบบขนส่ง การมีส่วนร่วมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ไปจนถึงนโยบายและการวางแผน ที่มี

ทัศนคติที่เป็นบวกต่อการใช้จักรยาน ที่เกิดขึ้นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยที่ศึกษารอบคลุมถึงรูปแบบและรายละเอียดโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน เพื่อนำไปสู่การเปรียบเทียบโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนในแต่ละประเด็นตามเกณฑ์การประเมินโครงการด้านการขนส่ง

2. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประชากรที่ศึกษา คือ ผู้จัดทำโครงการในประเภทมาตรการอ่อน ประกอบด้วย ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่เทศบาล ชมรมจักรยาน และโรงเรียนระดับประถมศึกษา ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้มีบทบาทในงานส่งเสริมการใช้จักรยานในเมือง

3. ขอบเขตด้านพื้นที่ของงานวิจัย คือ ศึกษาโครงการที่เกิดขึ้นในเมืองที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และพื้นที่ตัวอย่างโดยกระจายพื้นที่ให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ คือ มีลักษณะของความเป็นเมืองขนาดใหญ่ และเมืองที่มีขนาดกลาง เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการใช้จักรยานที่เป็นที่รู้จัก การเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและครบถ้วน และเป็นเมืองที่มีนโยบายอย่างชัดเจนในการส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยาน ได้แก่ เทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ เทศบาลนครอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี และเทศบาลเมืองศรีสะเกษ จังหวัดศรีสะเกษ



ภาพที่ 1 แสดงแผนที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพื้นที่ศึกษา

## วิธีการดำเนินงานวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก แบบสอบถาม ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้วิจัยในเรื่องปัจจัยทางสังคมและจิตวิทยา ที่ใช้ในการวิจัยด้านจักรยาน (El-Geneidy, Manaugh, and Willis, 2013) ประกอบกับการสำรวจพื้นที่ และการศึกษาจากเอกสาร

การสัมภาษณ์เชิงลึกจะใช้เก็บข้อมูลจากกลุ่มผู้กำหนดนโยบาย ในขณะที่แบบสอบถามจะใช้กับผู้ดำเนินโครงการ ข้อมูลที่ได้จะถูกนำมาวิเคราะห์ด้วย Content Analysis และการวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติ นำไปสู่การสรุป

## ผลจากการศึกษา

### 1. โครงการและมาตรการแบบอ่อนที่ปรากฏในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

จากการศึกษามาตรการต่างๆในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ทั้งสองมาตรการทั้งที่เป็นมาตรการแบบแข็งและแบบอ่อนที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานถูกนำมาใช้ในการส่งเสริมการปั่นจักรยานซึ่งมาตรการแบบแข็งปรากฏในรูปแบบโครงการที่มีมากที่สุด คือ การบำรุงรักษาถนน การควบคุมการใช้ที่ดิน การบริการจากร้านจักรยาน และจักรยานฟรีให้นักเรียน เป็นต้น สำหรับมาตรการอ่อนนั้น โครงการต่างๆสามารถแบ่งออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ 1) นโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยาน 2) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน 3) การรณรงค์การใช้จักรยาน 4) การประชาสัมพันธ์ 5) โปรแกรมการศึกษา 6) แผนการสร้างแรงจูงใจ สรุปได้ดังนี้

#### 1) นโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยาน

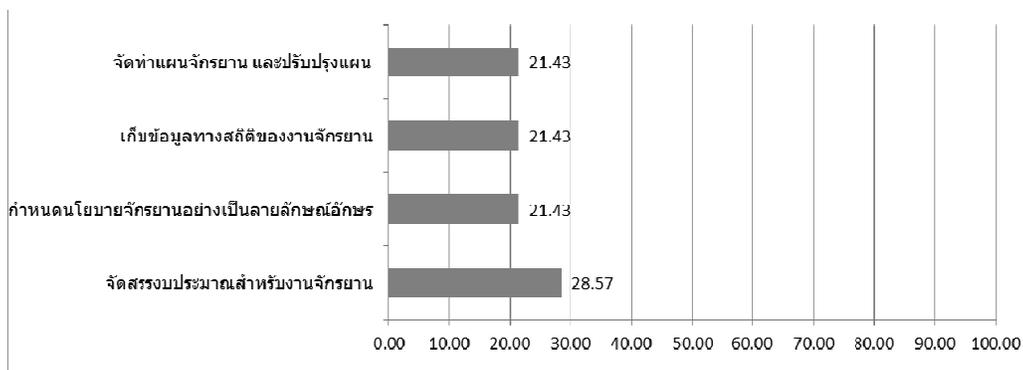
ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พบว่าการพัฒนาในเรื่องของการส่งเสริมการปั่นจักรยานในพื้นที่ยังไม่เป็นระบบและขาดความสมบูรณ์ในการวางแผน การพัฒนางานจักรยาน เฉพาะโครงการที่ใช้ระยะเวลาสั้น หรือโครงการที่งบประมาณน้อยจะได้รับการอนุมัติ แต่ในขณะที่โครงการที่มีความซับซ้อนต้องการงบประมาณสูง ใช้ระยะเวลานาน ใช้ทรัพยากรมาก ซึ่งทำให้ขาดแรงจูงใจ โครงการเหล่านี้อาจจะถูกปฏิเสธจากองค์กรภาครัฐได้อย่างง่ายดาย เพราะองค์กรภาครัฐต้องการความสมเหตุสมผลและมีความชัดเจนที่ถูกระบุไว้ในแผนพัฒนาแล้ว โดยจะเห็นได้จากสรุปจากแบบสอบถาม คือ การปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับนโยบายจักรยานและแผนจักรยาน ประกอบด้วยการจัดสรรงบประมาณไว้ 28.57% การที่มีนโยบายการใช้จักรยานเป็นลายลักษณ์อักษร 21.43% การทำฐานข้อมูลการปั่นจักรยาน 21.43% และการทำแผนงานจักรยาน 21.43%



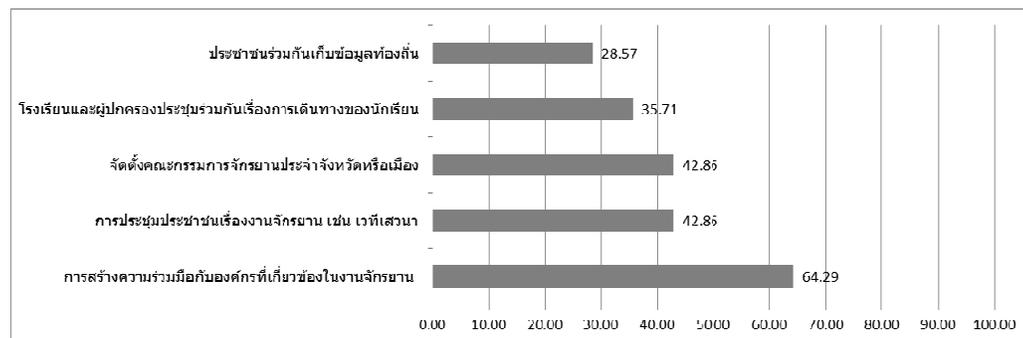
## 2) การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยาน

จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่าความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดกิจกรรมหรือการรับรู้โครงการคิดเป็น 64.26% ถือเป็นสัดส่วนที่มากที่สุด การประชุมสาธารณะในการปั่นจักรยานคิดเป็น 42.86% มีการแต่งตั้งคณะกรรมการงานจักรยาน คิดเป็น 42.86% การประชุมครูผู้ปกครองเกี่ยวกับการเดินทางของนักเรียนคิดเป็น 35.71% และการเก็บข้อมูลการปั่นจักรยานคิดเป็น 28.75% จะเห็นได้จาก

การร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการจัดกิจกรรมจักรยานหรือการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับงานจักรยาน ส่วนใหญ่เป็นความร่วมมือระหว่างภาครัฐในท้องถิ่น ชมรมจักรยานและสมาคมธุรกิจในพื้นที่ โดยที่ภาครัฐนิยมใช้การปั่นจักรยานในการรณรงค์กิจกรรมต่าง ๆ มากกว่าการเดินทาง จากการวิเคราะห์การร่วมมือกิจกรรมเหล่านี้ที่เกิดขึ้นมีการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับที่ต่ำ ยังคงอยู่เพียงในระดับวางแผนหรือการสร้างการรับรู้แทนการเข้ามามีส่วนร่วมในการคิด ตัดสินใจในเรื่องที่สำคัญ การวางวิสัยทัศน์หรือการจัดสรรงบประมาณ



ภาพที่ 2 แสดงผลการสำรวจเรื่องนโยบายและแผนการพัฒนางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ภาพที่ 3 แสดงผลการสำรวจเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

## 3) การรณรงค์การใช้จักรยาน

การศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยการส่งเสริมการปั่นจักรยานที่ปฏิบัติมากที่สุด 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% จะเห็นได้ว่า การจัดกิจกรรม

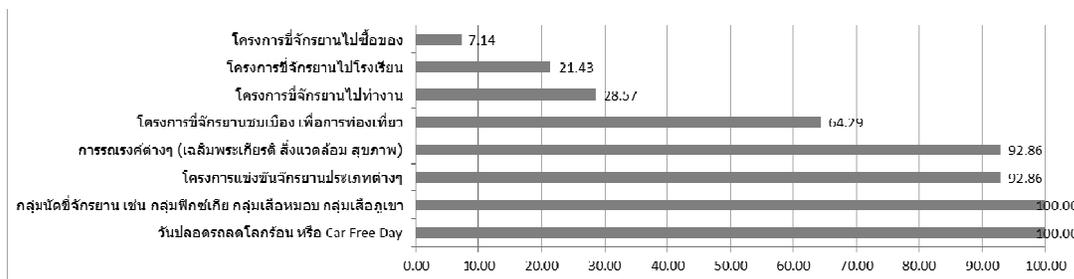
ที่เป็นกิจกรรมที่มีการรณรงค์ร่วมกันทั้งประเทศนั้นได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีโดยจุดมุ่งหมายของการจัดงาน คือ การชักชวนให้ผู้คนหันมาใช้จักรยานมากขึ้นเพื่อช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่มีการชุมนุมจักรยานในตอนเช้าและโปรแกรมการปั่นจักรยานในช่วงบ่าย ช่วงเช้าผู้เข้าร่วมงานจะได้รับเสื้อยืดเหมือนกันเพื่อที่จะได้เห็นกันได้ชัด ซึ่งจะทำให้เห็นพลังในการรวมตัวกัน รวมถึงการที่สื่ออื่น ๆ หรือรายการโทรทัศน์ทั่วประเทศสามารถนำไปเผยแพร่ทำให้เห็นถึงพลังการร่วมมือในงานจักรยาน แต่เกิดความขัดแย้งในการ

ดำเนินการส่งเสริมการปั่นจักรยานในชีวิตประจำวัน เช่น การปั่นจักรยานไปทำงาน, จักรยานไปโรงเรียนและจักรยานไปซื้อของที่ร้านค้าท้องถิ่น (McClintock, 2002) กล่าวว่ากิจกรรมดังกล่าวนี้มีประสิทธิภาพมากในการชักชวนคนให้หันมาใช้จักรยาน การที่จะได้รับประโยชน์จากงานจักรยานผ่านการรณรงค์เหล่านี้ต้องถูกเก็บรวบรวมผ่านการสำรวจหรือการสัมภาษณ์ของกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน จากนั้นก็จะสามารถสร้างกิจกรรมต่างๆที่ปรับแต่งตามความต้องการและสถานการณ์นั้นๆ การรณรงค์นี้ต้องใช้ความพยายามและความร่วมมือของผู้นำขององค์กรเป็นอย่างมาก

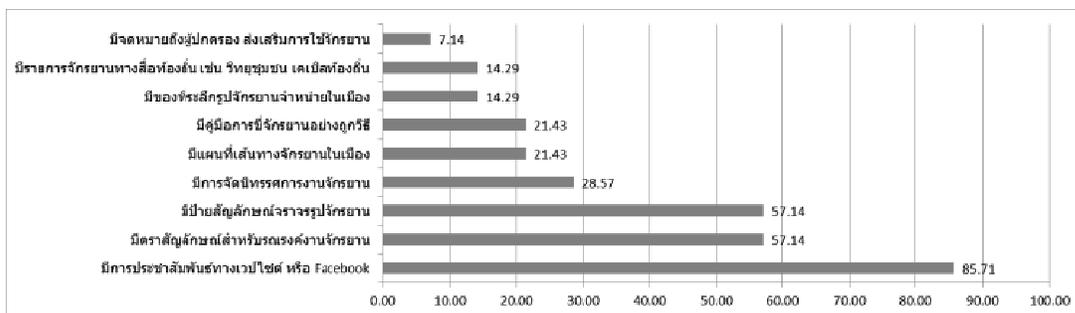
#### 4) การประชาสัมพันธ์

การประชาสัมพันธ์เป็นการจัดการ การกระจายข้อมูลข่าวสารระหว่างบุคคลหรือองค์กรไปสู่สาธารณชน ซึ่งจากการศึกษาพบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ

ประเทศไทย สื่อที่ใช้มากที่สุดในการประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมการปั่นจักรยาน คือ website คิดเป็น 85.71% โลกัที่ใช้ในงานจักรยานท้องถิ่นคิดเป็น 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% และจดหมายจากโรงเรียนถึงผู้ปกครองคิดเป็น 7.14% ทำให้เห็นว่า website มีบทบาทสำคัญในการเผยแพร่ข่าวการปั่นจักรยาน โดยเฉพาะสื่อสังคมออนไลน์ จุดเด่นของ website คือสามารถสื่อสารไปสู่กลุ่มสมาชิกที่มีการศึกษาดีหรือกลุ่มคนชนชั้นกลาง ซึ่งเป็นผู้ปั่นจักรยานส่วนใหญ่และมีผลต่อการจะชักชวนให้คนกลุ่มอื่นๆให้ทราบถึงประโยชน์ของการใช้จักรยาน การใช้สื่อในการสื่อสารใช้มากเป็นอันดับที่สอง ได้แก่



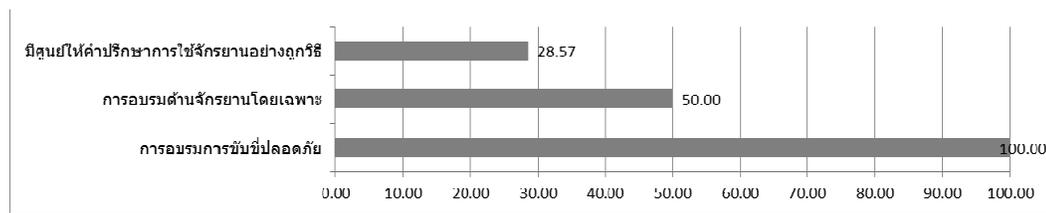
ภาพที่ 4 แสดงผลการสำรวจเรื่องกิจกรรมการปั่นจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ภาพที่ 5 แสดงผลการสำรวจเรื่องการประชาสัมพันธ์งานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การใช้โลกัสำหรับการรณรงค์งานจักรยานในท้องถิ่น และป้ายสัญลักษณ์จักรยานในงานจราจร ที่ใช้วัจนภาษาสื่อสาร โดยการสื่อสารจะปรากฏในพื้นที่ส่วนกลางและกระจายไปทั่วเมืองที่ทุกคนสามารถเข้าถึงได้โดยไม่ต้องอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีขั้นสูงหรือทักษะใดๆเป็นพิเศษ โดยใช้ข้อความที่สั้นและชัดเจนและเหมาะสมที่สามารถดึงดูดสนใจ ชักชวนคนให้มีส่วนร่วมและการรับรู้ของผู้คนในการปั่นจักรยาน ส่วนจดหมาย

จากโรงเรียนถึงพ่อแม่ ผู้ปกครอง เป็นวิธีการสื่อสารที่เฉพาะเจาะจงลงไปในกลุ่มเป้าหมายโดยตรง ซึ่งวิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมมากนักในโรงเรียน เนื่องจากทางโรงเรียนส่วนใหญ่ไม่ส่งเสริมการปั่นจักรยานมาโรงเรียนเพราะกลัวอุบัติเหตุที่จะเกิดกับตัวนักเรียนและทำลายชื่อเสียงของโรงเรียนและความเชื่อถือจากผู้ปกครอง ทำให้การปั่นจักรยานไม่ค่อยน่าสนใจนักสำหรับผู้บริหารโรงเรียน



ภาพที่ 6 แสดงผลการสำรวจเรื่องโปรแกรมการศึกษางานจักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

## 5) โปรแกรมการศึกษา

จากการศึกษาแสดงให้เห็นว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย การให้การศึกษาในงานจักรยานส่วนใหญ่ที่ใช้ คือ การฝึกอบรมความปลอดภัยท้องถนนคิดเป็น 100% รองลงมาคือการฝึกอบรมการปั่นจักรยาน คิดเป็น 50% และทีมที่ปรึกษาการปั่นจักรยาน คิดเป็น 28.57% เห็นได้จากการฝึกอบรมความปลอดภัยทั่วไปบนท้องถนน ในโรงเรียน หรือหน่วยงานต่างๆ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้อบรมมีความรู้และวิธีการในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยมุ่งเน้นไปที่การใช้รถจักรยานยนต์ที่เป็นพาหนะที่นิยมมากที่สุด และเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนเนื้อหาของการฝึกอบรมจะให้ความสำคัญกับการใช้หมวกกันน็อก, ความหมายของสัญญาณไฟจราจรและป้ายจราจรต่างๆ โดยเน้นการใช้รถ ใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย ส่วนการส่งเสริมการใช้จักรยาน คือ เพิ่มประสิทธิภาพของผู้ใช้ถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่จะแบ่งปันพื้นที่ถนนสำหรับผู้ปั่นจักรยาน ส่วนการฝึกอบรมการปั่นจักรยานและทีมที่ปรึกษาการปั่นจักรยาน การฝึกอบรมการปั่นจักรยานนั้นจะเป็นกิจกรรมที่ส่งเสริมจากการจัดกิจกรรมสำคัญต่างๆ โดยได้รับความร่วมมือจากร้านค้าจักรยานท้องถิ่นหรือชมรมจักรยานในพื้นที่ โดยมีภารกิจริเริ่มและสนับสนุนโดยภาคเอกชน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าจุดอ่อน คือ การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้ในขอบเขตที่จำกัดที่มีจำนวนไม่มากนักและมีความจริงจังน้อยเมื่อเทียบกับการจัดกิจกรรมของรัฐบาล รวมถึงยังขาดบทเรียนการปั่นจักรยานที่ระบุไว้อย่างเป็นทางการในหลักสูตรของโรงเรียน โดยข้อดีของการเรียนในชั้นเรียนคือสามารถเข้าถึงนักเรียนในทุกระดับชั้นได้อย่างจริงจัง และสามารถเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมเดิมๆได้

## 6) แผนในการสร้างแรงจูงใจ

แรงจูงใจสามารถช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มการใช้จักรยาน แม้ว่ามาตรการแรงจูงใจนั้นจะไม่ถาวรหรือใช้ระยะเวลาสั้นก็สามารถใช้ในการชักชวนให้บุคคลที่มาเริ่มต้นปั่นจักรยานและใช้จักรยานอย่างสม่ำเสมอ ในการศึกษาพบว่า การสร้างแรงจูงใจที่มีผลกระทบสูงจะทำให้คนหันมาปรับเปลี่ยนการใช้จักรยานให้มากขึ้น เช่น ส่วนลดภาษี

และการลดราคาของผลิตภัณฑ์จักรยาน ฯลฯ โดยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยมีเพียงหนึ่งแผนเดียวที่ใช้อยู่ ซึ่งคือรางวัลสำหรับการปั่นจักรยานไปทำงานที่นำมาใช้ในโรงพยาบาลของรัฐ แผนนี้ถูกริเริ่มโดยผู้อำนวยการโรงพยาบาลซึ่งปัจจุบันเป็นผู้นำในการส่งเสริมการปั่นจักรยานที่โดดเด่นในพื้นที่ นี่ก็หมายความว่ามาตรการที่เข้มข้นต้องเริ่มต้นจากผู้นำขององค์กร หลังจากที่แผนการกระตุ้นการใช้จักรยานที่มีประสิทธิภาพถูกประกาศใช้เบื้องต้นทัศนคติของผู้นำที่มีต่อการปั่นจักรยานจะถูกการปรับให้ดีขึ้น

## 2. โครงการและมาตรการแบบอ่อนที่ปรากฏกลุ่มพื้นที่ศึกษาตัวอย่าง 4 จังหวัด

จากการศึกษาโครงการต่างๆที่เกี่ยวข้องในงานจักรยานทั้ง 4 จังหวัดนั้นสามารถสรุปผลการศึกษาเป็นหัวข้อต่างๆ คือ 1) ทัศนคติของผู้บริหาร 2) ภาพรวมตัวอย่างโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อน สามารถสรุปได้ดังนี้

### 1) ทัศนคติของผู้บริหาร

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของพื้นที่ศึกษาทั้ง 4 จังหวัด พบว่าผู้บริหารให้ความสำคัญกับระบบการเดินทางเท้าและระบบการสัญจรทางจักรยานทุกพื้นที่ โดยมีแนวทางที่สอดคล้องกับหลักการส่งเสริมการใช้รูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้าและจักรยานดังกล่าว ประกอบด้วย 1) การจัดทำโครงข่ายเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม 2) การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น 3) การพัฒนาหน่วยงานและองค์กรในเรื่องของการพัฒนาเรื่องของการที่เกี่ยวกับจักรยาน และ 4) การลดการใช้รถยนต์และจักรยานยนต์ จากการส่งเสริมให้คนในหน่วยงานใช้จักรยานมากขึ้น โดยรายละเอียดการสัมภาษณ์สามารถวิเคราะห์ให้เห็นถึงประเด็นของทัศนคติในการใช้มาตรการแบบแข็งและมาตรการแบบอ่อน มีดังนี้

### มาตรการแบบแข็ง

- ทุกเทศบาลมีแผนและนโยบายในการจัดทำเส้นทางจักรยานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม
- ทุกเทศบาลได้มีวิสัยทัศน์ที่จะพัฒนาปรับปรุงเมืองให้มีความน่าอยู่ ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่ง

แวดล้อมและเล็งเห็นถึงความสำคัญในการรณรงค์การใช้จักรยานเพื่อลดมลภาวะที่เป็นพิษ และลดการจราจรที่ติดขัด

- การพัฒนาในเขตพื้นที่เมือง ต้องมีพื้นที่นำร่องเพื่อให้ประชาชนเล็งเห็นถึงความสำคัญและเป็นแนวทางในการพัฒนาพื้นที่ต่อไป

- ผู้บริหารมีความใส่ใจและเข้าใจในการพัฒนาโครงการต่างๆที่ส่งเสริมด้านงานจักรยาน

- ทุกเทศบาลมีแนวคิดในการปรับภูมิทัศน์ของเมืองให้เกิดความสวยงาม

#### มาตรการแบบอ่อน

- หน่วยงานของภาครัฐพร้อมและสนับสนุนในการช่วยเหลือด้านต่างๆในการจัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับจักรยานที่มาจากภาคประชาชน

- ผู้บริหารมีความสนใจในงานวิจัยที่ทางผู้วิจัยทำงานในเรื่องของมาตรการแบบอ่อน ที่เน้นเรื่องของการรณรงค์และส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานมากขึ้น มีความชัดเจนจากการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เช่น โครงการ Car Free Day โครงการปั่นเฉลิมพระเกียรติ และโครงการที่เกิดจากชมรมจักรยาน

- ในแต่ละพื้นที่ก็จะมีข้อจำกัดในการพัฒนาเรื่องงานเกี่ยวกับจักรยานที่แตกต่างกันไปแต่มีความสอดคล้องกันสามารถสรุปเป็นประเด็นต่างๆได้ คือ 1) ข้อจำกัดด้านกายภาพ 2) ข้อจำกัดด้านงบประมาณ 3) ข้อจำกัดด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

## 2) ภาพรวมตัวอย่างโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อน

ลักษณะโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนพื้นที่ตัวอย่างนั้นจะเห็นได้ว่า

**เทศบาลเมืองกาฬสินธุ์** เป็นเมืองที่มีการจัดการเรื่องของโครงการจักรยานที่ค่อนข้างดี เนื่องจากมีผู้ประสานงานที่ดี เข้าใจระบบของกลุ่มชมรม และหน่วยงานท้องถิ่นซึ่งทำให้การประสานงานได้ประสบความสำเร็จในการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานต่างๆ การบริหารจัดการของหน่วยงานท้องถิ่น และของผู้บริหารในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่ นั้นได้มีการจัดการการประชาสัมพันธ์ การดำเนินการ การวางแผนและนโยบาย อย่างเป็นระบบสอดคล้องกับแผนนโยบายของเทศบาล เนื่องจากในเขตพื้นที่ที่ไม่ใหญ่มากนักทำให้มีการจัดการที่เรียบง่ายขึ้นมีการจัดตั้งบุคคลที่มีความสามารถที่บริหารจัดการและเข้าใจระบบงานจักรยานได้ดีจะทำให้จัดการโครงการประสบความสำเร็จที่ดี การสื่อสารจะทำให้ตรงกลุ่มเป้าหมายชัดเจน ในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายของพื้นที่ที่มีความชัดเจนในการทำ

โครงการกับงานจักรยานทำให้โครงการประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี แต่ในบางโครงการการประชาสัมพันธ์ที่ไม่มีการเจาะกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน ทำให้การเลือกใช้สื่อในการประชาสัมพันธ์นั้นไม่ชัดเจน ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณ

**เทศบาลเมืองศรีสะเกษ** มีการจัดการเรื่องของโครงการจักรยานที่อยู่ในระดับที่ดี เนื่องจากมีการทำงานร่วมกันของชมรมจักรยานกับหน่วยงานท้องถิ่น คือเทศบาลเมืองศรีสะเกษ ทำให้มีการประสานงานและการทำงานได้ประสบความสำเร็จในการจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานต่างๆ โดยการบริหารจัดการของหน่วยงานท้องถิ่น และของผู้บริหารในการทำงาน มีความเอาใจใส่ในเรื่องของการส่งเสริมและพัฒนางานจักรยานเป็นอย่างดี เรื่องของโครงการที่เกี่ยวข้องกับมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่ นั้นได้มีการจัดการการประชาสัมพันธ์ การดำเนินการ การวางแผนและนโยบาย อย่างเป็นระบบสอดคล้องกับแผนนโยบายของเทศบาล เนื่องจากในเขตพื้นที่ที่ไม่ใหญ่มากนักทำให้มีการจัดการที่ดีและสะดวกสบาย

**เทศบาลนครอุบลราชธานี** เป็นเทศบาลที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ทำให้มี ชมรม หรือกลุ่มจักรยานมากมาย ซึ่งการประสานงานจะเป็นไปค่อนข้างยาก เนื่องจากด้วยขนาดของเทศบาลที่มีขนาดใหญ่ขึ้นนั้นแผนนโยบายของหน่วยงานท้องถิ่นที่จะพัฒนาจึงมุ่งเน้นเรื่องอื่นๆ ก่อนเรื่องของจักรยานและซึ่งกิจกรรมส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับชมรม ดังนั้นถ้ากิจกรรมต่างๆ ที่มีความหลากหลายนั้น ควรมีการส่งเสริมเรื่องการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึง และการทำงานนั้นควรที่จะส่งเสริมให้ทางเทศบาลเป็นผู้อำนวยความสะดวกและผู้จัดกิจกรรมเป็นหลัก เพื่อการจัดการและสื่อสารกันได้อย่างทั่วถึงและทำให้งานกิจกรรมของจักรยานประสบความสำเร็จ การบริหารจัดการของหน่วยงานท้องถิ่น และของผู้บริหารในการทำงานในเขตพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นนั้นต้องมีการลำดับความสำคัญของการพัฒนาที่ต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับกว้างก่อน ในเรื่องของโครงการที่เกี่ยวข้องกับมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่นั้นจะต้องมีการพัฒนาและจัดการดำเนินการ การวางแผนและนโยบายที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นเพื่อการส่งเสริมงานจักรยานอย่างเป็นระบบ โดยการใช้มาตรการแบบอ่อนการประชาสัมพันธ์ที่ไม่มีการเจาะกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน และด้วยมีความหลากหลายของกลุ่มและชมรมนั้นทำให้การประสานงาน ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการกิจกรรมต่างๆของจังหวัดนั้นยังไม่ชัดเจน ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณ และรวมกลุ่มที่ทั่วถึงนั้นยังไม่ดีเท่าที่ควร

**เทศบาลนครขอนแก่น** เป็นเทศบาลที่มีขนาดใหญ่ทำให้มี ชมรม หรือกลุ่มจักรยานมากมาย ซึ่งการประสานงานจะเป็นไปค่อนข้างยาก แต่ด้วยหน่วยงานท้องถิ่น



ที่มีนโยบายแผนงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาเมืองที่ดี โดยมีแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานที่จริงจัง รวมถึงการที่มีคนในหน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ใช้จักรยานและเป็นคนผลักดันงานกิจกรรมจักรยานทำให้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับงานจักรยานค่อนข้างประสบความสำเร็จ ในเรื่องของการพัฒนา ควรมีการส่งเสริมเรื่องการประชาสัมพันธ์ทั่วถึง เพื่อทำให้งานกิจกรรมของจักรยานประสบความสำเร็จยิ่งขึ้น การบริหารจัดการเป็นการทำงานร่วมกันของชมรมจักรยานกับหน่วยงานท้องถิ่น และมีคนในหน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ใช้จักรยานและเป็นคนผลักดันงาน

งานกิจกรรมจักรยานทำให้การพัฒนาเรื่องของงานจักรยานเป็นแนวทางเดียวกันทั้งทางภาครัฐและภาคประชาชน และทำให้การสื่อสารตรงกลุ่มเป้าหมายมากขึ้น และประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดีในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายของพื้นที่ที่มีความชัดเจนในการทำโครงการกับงานจักรยานทำให้โครงการประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี แต่ในบางโครงการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการกิจกรรมต่างๆของจังหวัดนั้นยังไม่ชัดเจน ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณ และการรวมกลุ่มที่ทั่วถึงนั้นยังไม่ดีเท่าที่ควร


**ตารางที่ 1** ภาพรวมการศึกษาตัวอย่างโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อน ในพื้นที่ตัวอย่าง

หัวข้อ	การวิเคราะห์และประเมิน																หมายเหตุ			
	ผลสำเร็จโครงการ			วัตถุประสงค์ / รูปแบบกิจกรรม						รูปแบบโครงการ		ผู้รับผิดชอบ		รูปแบบสื่อที่ใช้		กลุ่มเป้าหมาย				
โครงการ	มาก	ปานกลาง	น้อย	การمرتัก	ประชาสัมพันธ์	การให้การศึกษา	การรณรงค์	การอำนวยความสะดวก	การจัดการระบบขนส่ง	การมีส่วนร่วม	นโยบายและการวางแผน	มาตรการแบบแข็ง	มาตรการแบบอ่อน	หน่วยงานรัฐ	เอกชน	ภาคประชาชน	วันภาษา	อสังภาษา	เฉพาะกลุ่ม	ทั่วไป
<b>จังหวัดกาฬสินธุ์</b>																				
โครงการ Car free Day	✓			✓	✓	✓				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
โครงการจักรยานเฉลิมพระเกียรติ	✓			✓	✓	✓				✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
โครงการเส้นทางถนนสำหรับขี่จักรยาน			✓					✓	✓		✓							✓		✓
โครงการโรงเรียนสีเขียว	✓					✓	✓						✓	✓			✓	✓	✓	
โครงการสายตรวจชุมชน			✓					✓	✓				✓	✓			✓	✓		✓
<b>จังหวัดศรีสะเกษ</b>																				
โครงการ “สีชมเมือง”	✓			✓	✓	✓	✓			✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
โครงการ CAR FREE DAY	✓			✓	✓					✓			✓	✓		✓	✓	✓		✓
โครงการปั่นจักรยานเฉลิมพระเกียรติ	✓			✓	✓					✓			✓	✓		✓	✓	✓		✓
โครงการลดพลังงาน ลดโลกร้อน		✓		✓			✓						✓	✓				✓		✓
โครงการจัดทำที่จอดรถจักรยาน			✓					✓	✓			✓						✓		✓
โครงการจัดทำเส้นทางจักรยาน								✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการเช่า – ยืมจักรยาน ที่อ่างเก็บน้ำห้วยน้ำคำ				✓				✓	✓	✓		✓	✓				✓	✓		✓
โครงการปั่นจักรยานสัปดาห์ละครั้ง (ตามแต่ละชมรม)	✓			✓						✓						✓	✓	✓	✓	
โครงการ “กิจกรรมอาสาซ่อม อาสาสอน”	✓			✓		✓		✓					✓			✓	✓	✓		✓
โครงการโรงเรียนสีเขียว	✓					✓	✓						✓	✓			✓	✓	✓	
<b>จังหวัดอุบลราชธานี</b>																				
โครงการ Car free Day	✓			✓	✓	✓				✓			✓	✓		✓	✓	✓		✓
โครงการรณรงค์การใช้จักรยานในงานประเพณีต่างๆ		✓		✓	✓								✓	✓				✓		✓
โครงการกิจกรรมจักรยานนำเที่ยว ซีสามล้อชมวัด 9 วัด		✓		✓	✓								✓	✓				✓		✓
โครงการปรับปรุงทางเดินเท้าในเขตเทศบาลนครอุบลราชธานี และโครงการปรับปรุงทางเดินเท้าในสวนสาธารณะ								✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการทำเส้นทางจักรยาน ระหว่างหน้ากองบิน 21 ถนนอุปรีสาร								✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการทำที่จอดรถจักรยานบริเวณต่างๆ								✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการตำรวจจักรยาน		✓		✓				✓					✓	✓				✓	✓	✓
โครงการปั่นร่วมกันของชมรมจักรยาน	✓			✓	✓								✓				✓	✓		✓
<b>จังหวัดขอนแก่น</b>																				
โครงการ Car free Day	✓			✓	✓	✓				✓			✓	✓		✓	✓	✓		✓
โครงการปั่นจักรยานสัปดาห์ละครั้ง (ตามแต่ละชมรม)	✓			✓	✓											✓	✓	✓	✓	
โครงการ Low Carbon City		✓		✓	✓	✓							✓	✓				✓		✓
โครงการเส้นทางถนนสำหรับขี่จักรยาน (ถนนกัลปพฤกษ์)								✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการเส้นทางถนนสำหรับขี่จักรยาน (ถนนรอบบึงแก่นนคร และบึงทุ่งสร้าง)		✓						✓	✓		✓	✓						✓		✓
โครงการ อปพร. สายตรวจจักรยาน		✓		✓				✓	✓				✓					✓		✓
โครงการดับ-จุด-จอด (โรงเรียนสนามบิน)			✓	✓	✓	✓	✓						✓	✓				✓		กิจกรรมทำไม่ต่อเนื่อง
โครงการปั่นชมเมือง (โรงเรียนเทศบาลโนนชัย)			✓	✓		✓	✓						✓					✓		



## สรุปผลการศึกษา

### 1. ภาพรวมมาตรการแบบอ่อนที่ส่งเสริมการใช้จักรยานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

ภาพรวมของการปฏิบัติที่เกิดขึ้นจริงของมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมการใช้จักรยานใน 14 จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย เป็นมาตรการที่ไม่ได้เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ ที่ชัดเจนในการที่จะชักชวนให้ประชาชนเห็นประโยชน์จากการปั่นจักรยาน แผนงานต่าง ๆ และการปฏิบัติส่วนใหญ่มุ่งเน้นส่งเสริมไปที่ผู้ใช้จักรยานสำหรับการพักผ่อนหย่อนใจ ขาดการส่งเสริมเรื่องของการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน และไม่มีแผนงานรูปแบบใหม่ๆ ที่เคยประสบความสำเร็จในเมืองอื่นๆ ปรากฏออกมาให้เห็น

ผู้ให้ข้อมูลมาตรการแบบอ่อนในการส่งเสริมการใช้จักรยาน จาก 2 แหล่งคือ องค์กรภาคประชาสังคมและองค์กรภาครัฐ โดยที่กลุ่มที่หนึ่งองค์กรภาคประชาสังคมรวมถึงกลุ่มจักรยานท้องถิ่นต่าง ๆ เช่นกลุ่มจักรยานเพื่อสุขภาพ กลุ่มแข่งจักรยาน กลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัย หรือกลุ่มข้าราชการบำนาญ ฯลฯ นั้นบทบาทเป็นแกนนำในเกือบทุกกิจกรรม ของงานจักรยานทั้งเป็นผู้จัด และผู้ประชาสัมพันธ์ แต่ส่วนใหญ่ของแผนงานต่าง ๆ และแนวทางปฏิบัติของพวกเขายังคงอยู่ในระดับทั่วไป และการขาดนวัตกรรมใหม่ๆ ในการส่งเสริมงานจักรยาน จะเห็นได้จากงานวัน Car Free Day หรือการประชุมชมรมจักรยาน ที่เป็นการจัดแบบเดิมๆ ไปถึงวัตถุประสงค์ส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การประกาศโฆษณามากกว่าการรณรงค์ที่เน้นเฉพาะเจาะจง ทำให้กลุ่มเป้าหมายของพวกเขากว้างเกินไป กลุ่มที่สองคือองค์กรภาครัฐ เช่น เทศบาล โรงเรียนและหน่วยงานราชการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาการปั่นจักรยาน ที่จะเป็หน่วยงานสำคัญที่สามารถส่งเสริม สนับสนุนการส่งเสริมการปั่นจักรยาน ซึ่งองค์กรภาครัฐมีอิทธิพลสูงเพราะความน่าเชื่อถือสูง แต่ผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าภาครัฐมีส่วนร่วมน้อยเกินไปในกระบวนการพัฒนาการงานจักรยานดังนั้นทางองค์กรภาครัฐ

ควรมีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจนและเป็นหัวหอกของการจัดการอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น โดยสิ่งที่จะได้รับการปรับปรุงเพื่อเสริมสร้างมาตรการแบบอ่อน คือ องค์กรที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการแบบอ่อนต้องมีการเปลี่ยนแปลง จะต้องมีการดำเนินการอย่างจริงจังมากขึ้น หน่วยงานของรัฐจะต้องเข้ามามีบทบาทในกระบวนการส่งเสริมการปั่นจักรยานมากขึ้น แทนที่การเป็นเพียงผู้อำนวยความสะดวก เพราะเป็นหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพที่จะชักชวนให้ประชาชนมาใช้จักรยาน ควรกำหนดนโยบายการรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานในชีวิตประจำวันมากกว่าแค่การพักผ่อนหย่อนใจ ในการรณรงค์ควรมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนและกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดไว้ จะทำให้การพัฒนาจักรยานมีประสิทธิภาพมากขึ้นและจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมได้ในที่สุด

### 2. สรุปภาพรวมตัวอย่างโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อน

ลักษณะโครงการประเภทมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่ตัวอย่างนั้น เห็นได้ว่าการบริหารจัดการของหน่วยงานท้องถิ่น และของผู้บริหารในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่ที่มีขนาดเล็กนั้นจะมีข้อดีมากกว่าในเขตพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ เช่น ในเรื่องของการจัดการการประชาสัมพันธ์ การดำเนินการ การวางแผนและนโยบาย เนื่องจากในเขตพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่จำเป็นต้องมีการลำดับความสำคัญของการพัฒนาที่ต้องสอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับกว้าง การจัดการที่มีการจัดตั้งบุคคลที่มีความสามารถที่บริหารจัดการและเข้าใจระบบงานจักรยานได้ดีจะทำให้จัดการโครงการประสบความสำเร็จที่ดี รวมถึงการส่งเสริมมาตรการแบบอ่อนในพื้นที่ ที่เน้นในเรื่องของการสื่อสารจะทำให้ตรงกลุ่มเป้าหมาย การกำหนดกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจนในการทำโครงการกับงานจักรยานนั้นจะทำให้โครงการประสบความสำเร็จได้ดีกว่า เพราะถ้าไม่มีการกำหนดกลุ่มเป้าหมายหรือกลุ่มเป้าหมายไม่ชัดเจน ทำให้การประชาสัมพันธ์และการเข้าถึงข้อมูลนั้นเป็นไปได้ยาก



## เอกสารอ้างอิง

- ประมะ สตะเวทิน, (2527). *หลักและทฤษฎีการสื่อสาร*. คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมธิราช. กรุงเทพฯ : รุ่งเรืองสาสน์  
การพิมพ์
- เสถียร เขยประทับ, (2528). *หลักและทฤษฎีการสื่อสาร*. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ : เจ้าพระยาการ  
พิมพ์
- จิระวัฒน์ วงศ์สวัสดิวัฒน์, (2547). *ทัศนคติ ความเชื่อ และพฤติกรรม การวัด การพยากรณ์ และการเปลี่ยนแปลง*. พิมพ์ครั้งที่ 3.  
กรุงเทพฯ สามดีการพิมพ์
- อรรณพ ปิลันธน์โอวาท, (2542). *การสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจ*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Ashton-Graham, C (2000). *personal communication based upon unpublished treasury documentation*. (cited in TravelS-  
mart leaflet, 2000, Perth, Western Australia, Transport WA).
- Franklin, J (2001). 'Quo Vadis?', *Cycle Campaign Network News 55, Novemb*. <http://www.cyclenetwork.org.uk/>.
- G.Rose and H. Marfurt. (2006). *More bikes – Policy into best practice*. Cyclists' Touring Club. Godalming.
- 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>
- McClintock, H. (2002). Promoting cycling through 'soft' (non-infrastructure) measures. *Planning for cycling, Principles, practices and solutions for urban planners*. Cambridge: Woodhead