

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร :
กรณีศึกษา โครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

สนิดา อ่อนหนู

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์)
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

พ.ศ. 2555

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร :

กรณีศึกษา โครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

Sanida A.

นางสาวสนิดา อ่อนหนู

ผู้วิจัย

Mr.

ผู้ช่วยศาสตราจารย์นพดล อุดมวิศกุล, Ph.D.

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

Assoc. Prof.

รองศาสตราจารย์ศิริรัตน์ ชุณหคล้าย, Ph.D.

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

Assoc. Prof.

อาจารย์นภเรณู สัจจรักษ์ ชีระจิตติ, Ph.D.

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

Linn Hie

ศาสตราจารย์บรรจง มไหสวริยะ,

พ.บ., ว.ว. ออร์โธปิดิกส์

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

Assoc. Prof.

อาจารย์โชคชัย สุทธาเวช, Ph.D.

ประธานคณะกรรมการบริหารหลักสูตร

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหิดล

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร :

กรณีศึกษา โครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์)

วันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2555

Sonida A.

นางสาวสนิดา อ่อนหนู

ผู้วิจัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์กมลพร สอนศรี, D.P.A.

ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์นพดล อุดมวิสุกุล, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

อาจารย์ณเรณู สัจจรักษ์ ธีระฐิติ, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์วริยา ชินวรรโณ, Ph.D.

คณบดี

คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหิดล

รองศาสตราจารย์ พ.ต.อ.นพรุจ ศักดิ์ศิริ, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์ศิริรัตน์ ชุมพลซ้าย, Ph.D.

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ศาสตราจารย์บรรจง มไหสวริยะ,

พ.บ., ว.ว. ออร์โทปิดิกส์

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร: กรณีศึกษาโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก ผศ. ดร.นพดล อุดมวิศกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ที่กรุณาสละเวลาให้คำแนะนำ ข้อเสนอแนะตรวจสอบแก้ไข เพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ทุกขั้นตอนด้วยความเอาใจใส่เป็นอย่างดี รวมทั้ง ผศ.ดร.กมลพร สอนศรี ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รศ.ดร.ศิริรัตน์ ชุณหคล้าย และ อาจารย์ ดร.นภเรณู สัจจรักษ์ ธีระฐิติ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่กรุณาให้คำแนะนำพร้อมทั้งข้อคิดเห็นต่างๆ ในการทำวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณ ผศ.พ.ต.ท.ดร.นพจุจ สักดิ์ศิริ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้ให้เกียรติสละเวลามาร่วมเป็นกรรมการสอบป้องกันวิทยานิพนธ์ และกรุณาให้คำชี้แนะที่สำคัญในการศึกษาวิจัย

ขอขอบคุณ คุณอรวิทย์ เหมะจุฑา รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร คุณเจตน์ ไศภิชฐพงษ์ศรี ที่ปรึกษาผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร คุณเครือฟ้า บุญดวง นักวิชาการ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ตลอดจนข้าราชการทุกท่านที่ให้ข้อมูลคำแนะนำ และโอกาสได้เข้าไปมีส่วนในการสังเกตการณ์การดำเนินโครงการต่างๆ ในการทำวิจัยครั้งนี้ ขอขอบคุณนณณีย์ อึ้งวิวัฒน์กุล คุณธเรศ ปิ่นนราทิพย์ และกลุ่มผู้ใช้จักรยานทุกท่านที่ได้ให้มิตรภาพและความร่วมมืออย่างดีในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา

ขอขอบคุณคุณน้าอ้อย คำชื่น ตลอดจนบุคลากรและเจ้าหน้าที่ทุกท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือตลอดระยะเวลาการศึกษาและอำนวยความสะดวกในการทำวิทยานิพนธ์

ท้ายที่สุดนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ครอบครัวสำหรับการสนับสนุนเป็นที่ปรึกษา รับฟังปัญหาและให้กำลังใจในการเรียนและการทำวิทยานิพนธ์นี้ให้สำเร็จลุล่วง รวมถึงกำลังใจจากรุ่นพี่ ropic. และเพื่อนๆ ropic.13 ทุกคน ที่คอยแนะนำช่วยเหลือและเป็นกำลังใจที่ดีตลอดระยะเวลาในการศึกษา พร้อมทั้งคุณอาจารย์ตั้งแต่อดีตจนปัจจุบันที่ได้ประสาทวิทยาการต่างๆแก่ผู้วิจัย จนทำให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จสมบูรณ์ ความสำเร็จและคุณค่าจากวิทยานิพนธ์นี้ ผู้วิจัยขอบแต่ครอบครัว ครู อาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่านด้วยความเคารพ

สนิดา อ่อนหนู

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร :

กรณีศึกษา โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

SYMBOLIC POLICY FOR TRAFFIC PROBLEM SOLVING :

CASE STUDY BICYCLE PROJECTS IN PRA NA KORN DISTRICT BANGKOK

สนิดา อ่อนหนู 5337759 SHPA/M

ศศ.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์)

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : นพดล อุดมวิศกุล, Ph.D., ศิริรัตน์ ชุณหทล้าย, Ph.D.,
นกรณู สัจจรักษ์ ธีระจิตติ, Ph.D.

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (2) ศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจรและ (3) ศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ เก็บข้อมูลโดยใช้การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสนทนากลุ่ม

ผลการศึกษา พบว่า (1) สภาพปัญหาจากการใช้รถใช้ถนน ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์ออกมาใช้ถนนมาก เกิดความคับคั่งหนาแน่น สภาพปัญหาเช่นนี้มีความเรื้อรังมาเป็นเวลานาน ทั้งยังมีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นในอนาคต อีกทั้งปัญหาการจราจรยังส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ (2) ได้มีการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาสู่การปฏิบัติในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทัศนคติในเชิงบวกต่อจักรยาน การประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ผ่านโครงการต่างๆการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนการสร้างอุปสรรคให้กับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อย่างไรก็ตามก็ดียังมีแนวทางที่เป็นทางเลือกในการดึงให้คนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้จักรยานแทน แต่ด้วยเพราะข้าราชการยังไม่มีความรู้ความเข้าใจที่เพียงพอในเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์จึงทำให้เกิดช่องว่างและเสียโอกาสไป (3) การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ พฤติกรรมของคนไม่ใช่เรื่องง่าย แต่หากมีข้อมูลที่ต้องการ เป็นประโยชน์และมีการสื่อสาร มีการดำเนินการ ภายใต้การวางแผนอย่างมีขั้นตอน ก็สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้

คำสำคัญ: นโยบายเชิงสัญลักษณ์ / ปัญหาจราจร / การเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรม

SYMBOLIC POLICY FOR TRAFFIC PROBLEM SOLVING :
CASE STUDY BICYCLE PROJECTS IN PRA NA KORN DISTRICT BANGKOK

SANIDA AUNNU 5337759 SHPA/M

M.A. (PUPRIC ADMINISTRATION)

THESIS ADVISORY COMMITTEE: NOPPADOL UDOMWISSAWAKUL, Ph.D.,
SIRIRAT CHOONHAKLAI, Ph.D., NOPRAENUE SAJJARAX DHIRATHITI, Ph.D.

ABSTRACT

The objectives of this study were to study (1) the issue of car road usage in Bangkok districts (2) the symbolic policies used in solving traffic problems and (3) the results of in-depth interviews, observation, and discussion groups to determine action-oriented policy.

The results of this study show that (1) the problem is the volume of motorized vehicles using the road in peak periods. This problem has existed for a number of years and it is expected that it will become worse as traffic volume continues to grow, (2) Current symbolic policy is to encourage use of bicycles for road transport instead of motorized vehicles. There has been a campaign to get this message across to road users. However, because the Government does not yet have sufficient understanding of the subject, the policy has not been effectively conveyed (3) It is not easy to change the attitude and behavior of people, but if there is valid data and effective communication of the plan to solve the problem, a step by step change can be achieved.

KEY WORDS: SYMBOLIC POLICY / TRAFFIC PROBLEM / CHANGING
THINKING AND BEHAVIOUR

146 pages

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ค
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและสภาพปัญหา (Significance of Study)	1
1.2 ปัญหาการวิจัย (Research Problem)	7
1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย (Objectives of Research)	7
1.4 ขอบเขตการวิจัย (Scope of Research)	7
1.5 นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ (Operational Definition)	9
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Advantages)	11
1.7 กรอบการวิจัย (Conceptual Framework)	12
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	14
2.1 แนวคิดนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy)	14
2.2 แนวคิดการจัดการปัญหาจราจร	19
2.3 ลักษณะทางกายภาพของเขตพระนครที่เกี่ยวข้องกับการจราจร	25
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	27
2.5 การสร้างกรอบการวิจัย	30
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	32
3.1 วิธีการศึกษาวิจัย	33
3.2 กลุ่มตัวอย่าง	36
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	40
3.4 การทดสอบเครื่องมือ	41
3.5 จริยธรรมการวิจัย	42

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	40
3.4 การทดสอบเครื่องมือ	41
3.5 จริยธรรมการวิจัย	42
3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล	43
3.7 การตรวจสอบข้อมูล	43
3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล	44
3.9 การสังเคราะห์ การสรุปผลและการเขียนรายงาน	45
บทที่ 4 ผลการวิจัย	46
4.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร	48
4.2 เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร	55
4.3 เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ	70
บทที่ 5 การอภิปรายผลการวิจัย	83
5.1 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1: เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้ รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร	84
5.2 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2: เพื่อศึกษากระบวนการทำงาน ของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร	86
5.3 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3: เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบาย เชิงจากสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ	89
บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	91
6.1 สรุปผลการศึกษา	92
6.2 ตอบปัญหาการวิจัย	99
6.3 ข้อเสนอแนะ	103
6.4 ข้อจำกัดในการวิจัย	106
6.5 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	107

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทสรุปแบบสมบูรณภาษาไทย	108
บทสรุปแบบสมบูรณภาษาอังกฤษ	116
บรรณานุกรม	124
ภาคผนวก	128
ภาคผนวก ก ประเด็นหลักในการเก็บข้อมูล และข้อคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์	129
ภาคผนวก ข โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์	133
ภาคผนวก ค โครงการจัดทำแผนที่จักรยาน	136
ภาคผนวก ง โครงการวันปลอดรถ	140
ภาคผนวก จ วันสิ่งแวดล้อมโลก	142
ภาคผนวก ฉ ใบรับรองจากคณะกรรมการการวิจัยในคน	145
ประวัติผู้วิจัย	146

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพ

หน้า

1.1 กรอบการวิจัย

13

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและสภาพปัญหา (Significance of Study)

การพัฒนาประเทศตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบันเกิดเป็นความเจริญ ความศิวิไลซ์ สิ่งที่มาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นก็คือ ความเป็นเมือง ประชากรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองหลัก มีความสำคัญทั้งในเชิงเศรษฐกิจและสังคม จึงทำให้เกิดการขยายตัวของประชากร ความหนาแน่น ความเป็นเมืองกว้างขึ้น มีคนอพยพเข้ามามากขึ้น ความต้องการด้านต่างๆมากขึ้นตามไปด้วย ตั้งแต่ความต้องการปัจจัยดำรงชีวิตขั้นพื้นฐานเพื่อความอยู่รอด ไปจนถึงปัจจัยที่ตอบสนองมากกว่าแค่ความอยู่รอด แต่เป็นการตอบสนองให้อยู่รอดอย่างสะดวกสบาย หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นเรื่องทั้งทางกายภาพและทางจิตใจ

อย่างไรก็ดี ด้วยวิวัฒนาการ ของการพัฒนาสังคม ประเทศชาติ ทำให้เกิดการที่เปิดรับแนวคิดแบบทุนนิยมเข้ามา อันหมายถึงการเน้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ให้คุณค่ากับสิ่งใดก็ตามที่ตัวชี้วัดทางทุนหรือวัตถุทางเศรษฐกิจ และการมีบทบาทสำคัญของแนวคิดดังกล่าว ทำให้เราไม่อาจปฏิเสธสิ่งที่ตามมาอย่างวิถีชีวิต ค่านิยมของผู้คนที่อาจจะปรับเปลี่ยนตามไปเช่นกัน การนิยมแสวงหาความสะดวกสบายทางวัตถุเป็นหลัก หรือเป็นลำดับแรกๆในชีวิต ยกตัวอย่าง เช่น หนึ่งในตัวชี้วัดที่แสดงถึงความเจริญตามสังคมแบบทุนนิยม บริโภคนิยมก็คือ การมีรถยนต์ไว้ในครอบครอง ตามแนวคิดนี้ รถยนต์ได้ถูกนิยามให้มีความหมายในเชิงจิตวิทยามากกว่าเป็นเพียงยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้คน โดยเป็นสิ่งที่แทนสัญลักษณ์(L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, 2001:151-169 อ้างในสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2551) สามารถแทนความหมายถึงความสำเร็จในชีวิต อำนาจ ความก้าวหน้าและความสามารถควบคุมวิถีชีวิตของตนเอง จึงไม่น่าแปลกใจที่ปริมาณรถยนต์บนท้องถนนยังคงคับคั่งอยู่เสมอมา สภาพการจราจรในเมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครกลายเป็นปัญหาเรื้อรังที่ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องพบจนเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน ผู้คนจากหลายแหล่งย้ายเข้ามาทำงานหาเลี้ยงชีพในกรุงเทพมหานคร คนกลุ่มที่มีกำลังซื้อหารถยนต์ส่วนบุคคลก็ใช้รถนั้นเป็นพาหนะในการเดินทางไปทำงาน ดำเนินกิจวัตรต่างๆ ดร.สรณรัชฎ์ กาญจนะวณิชย์ เลขาธิการมูลนิธิโลกสีเขียว ให้ข้อมูลว่า จากสถิติของกรุงเทพมหานครและกรมการขนส่งทางบก เห็นได้ว่า ในช่วงเวลา 10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2542-2552 อัตราการเติบโตของคนกรุงเทพฯ อยู่ที่ 9% และมีแนวโน้มจะหยุดนิ่ง แต่จำนวนรถยนต์

กลับเพิ่มขึ้นถึง 32% และคาดว่าจะมากขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งการเดินทางในกรุงเทพฯ เป็นรถส่วนตัวถึง 46% (มูลนิธิโลกสีเขียว, www.greenworld.or.th) ผู้ที่มีปัจจัยความสามารถทางเศรษฐกิจรอลงมาก็มักจะ สามารถเลือกแบบของการเดินทางในแบบที่สะดวกสบายมากกว่า เช่น จะเลือกใช้บริการรถแท็กซี่ ก่อนจะไปใช้ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transportation) อย่างรถเมล์ ทำให้ปริมาณรถบนถนนเพิ่ม มากขึ้นอีก ตามรายงานของสำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานครปี พ.ศ.2551 ที่พบว่าปริมาณของ รถโดยสารทั้งประจำทางและไม่ประจำทางชนิดต่างไม่ว่าจะเป็น รถ ขสมก. รถร่วมบริการ รถมินิบัส รถเล็กในซอย และรถตู้มีปริมาณเพิ่มขึ้นจาก ในปี พ.ศ.2550 ถึงปีพ.ศ.2551 รวม 17,372 คัน (สำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานคร, 2551:120)

นอกจากนี้ ในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันคือเวลาก่อนเข้าทำงานและเลิกงาน หรืออาจรวม ไปถึง โรงเรียน ท้องถนนจะมีความแออัด หนาแน่นอย่างมากเป็นประจำทุกวัน ดังที่แสดงไว้ในสถิติ จราจร ของสำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานคร ที่แสดงอัตราความเร็วเฉลี่ยการเดินทางถนน ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้า 07.00 - 09.00 น. และ ช่วงเย็น 16.00-19.00 น. ในเขต กรุงเทพมหานครชั้นในของ ปี พ.ศ.2549 – พ.ศ.2551 พบว่าต้องใช้เวลาดำเนินทางเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆทั้ง ขาเข้าและขาออกของทั้งสองช่วงเวลาเร่งด่วน (สำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานคร, 2551:36)

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่า ทั้งเรื่องของปริมาณรถมาก ความหนาแน่นสูง ระยะเวลา ในการเดินทางที่นานขึ้น ล้วนเป็นมีสภาพเป็นปัญหาเรื้อรังและมีมากขึ้นเรื่อยจากอดีต ซึ่งสามารถ อนุมานได้ว่าในอนาคตปัญหาเหล่านี้มีแนวโน้มจะมากขึ้นกว่าในปัจจุบัน

ภาครัฐตระหนักถึงปัญหาในข้อนี้เช่นกันหากแต่การแก้ปัญหาที่ผ่านมาจากอดีตจน ปัจจุบันยังไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนหลุดพ้นจากสภาพปัญหาดังกล่าวได้ ในทางหนึ่งสิ่งที่ รัฐบาลได้ทำเพื่อแก้ปัญหาการจราจรอาจเป็นการไปเพิ่มปัญหาในเรื่องเดิมให้รุนแรงยิ่งขึ้นและ ก่อให้เกิดปัญหาใหม่เพิ่มเข้ามาอีกด้วย กล่าวคือ ที่ผ่านมาการแก้ปัญหาการจราจรจะเป็นการเข้าไป จัดการกับสภาพปัญหาเฉพาะหน้า คือการเห็นว่าปริมาณรถมาก จึงเกิดวิธีแก้ด้วยการสร้างถนนเพิ่ม สร้างทางเพิ่ม เราจะเห็นการก่อสร้างอยู่ตลอดเวลาไม่ว่าจะเป็น ทางด่วน สะพานข้ามแยก หรือ อุโมงค์ เป็นต้น ผู้วิจัยมิได้ปฏิเสธว่าการกระทำเหล่านั้นเป็นสิ่งที่เปล่าประโยชน์ หากแต่ถ้ากระทำ อย่างขาดการพิจารณาอย่างรอบด้าน วิธีแบบนี้จะกลายเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุที่ไม่จบสิ้น ต้องตามแก้กันไปเรื่อยๆ มีความเรื้อรัง อีกทั้งยังทำให้ประชาชนผู้ที่ใช้รถใช้ถนนไม่ตระหนักถึง ความสำคัญของปัญหา คือยังต้องการมีรถ และใช้รถต่อไป เพราะอย่างไรก็ตามภาครัฐคงจะตามมา แก้ปัญหา ผู้วิจัยมองว่าแนวทางการแก้ปัญหาที่ผ่านมาเป็น การแก้ปัญหาแบบที่เข้าไปจัดการกับการ ตอบสนองความต้องการในการเดินทาง (Supply Side Consideration) กล่าวคือ เป็นการเข้าไปจัดการ กับองค์ประกอบเสริมที่ช่วยอำนวยความสะดวกเมื่อมีความต้องการเดินทาง เกิดการสิ้นเปลือง

งบประมาณในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางอย่างไม่รู้จัก ยกตัวอย่างได้จากที่มีสถิติได้แสดงให้เห็นว่ามีการสร้างสะพานยกระดับข้ามทางแยกในเขตกรุงเทพมหานครมากขึ้นในหลายพื้นที่ (สำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานคร, 2551:97) นอกจากนี้ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนยังเกิดความเคยชินกับการปัญหาจราจรติดขัดในลักษณะที่เป็นปัญหาด้านอารมณ์ ความรู้สึก คิดว่าผลกระทบมากที่สุดจากปัญหานี้ก็คือ ความหงุดหงิด ความเหนื่อยล้าจากการเดินทาง หากทบทวนสิ่งเหล่านี้ได้ก็สามารถก้าวพ้นปัญหาด้านนี้ได้โดยลืมนำถึงผลกระทบด้านอื่นๆ

ดังที่ผู้วิจัยกล่าวในข้างต้นแล้วว่ากระบวนการแก้ปัญหาที่ผ่านมานอกจากจะไม่สามารถแก้ปัญหาเดิมที่มีอยู่ได้ อีกทั้งยังเป็นการซ้ำและเพิ่มให้เกิดปัญหาใหม่ เช่น หากภาครัฐเลือกใช้แนวทางแก้ปัญหาโดยการตามสร้างถนนหนทางให้สอดคล้องกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ สิ่งที่ต้องเผชิญในอนาคตยังมีเรื่องของมลภาวะ การตัดต้นไม้ เรื่องพลังงานน้ำมัน และเรื่องค่านิยมของประชาชนจะเป็นผลให้การแก้ปัญหาไม่เกิดความยั่งยืน ตามหลักการของการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างหนึ่งที่ว่า การพัฒนาที่ยั่งยืนจะต้องมองและแก้ปัญหาแบบองค์รวม ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและเรื่องการพัฒนาเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนมีหลายมิติ หากไม่ได้มีการพิจารณาโดยคำนึงถึงปัจจัยให้ครบถ้วนแล้ว การแก้ปัญหาหนึ่งอาจเป็นการก่ออีกปัญหาหนึ่งไปในตัว (Introduction to Sustainable Development, 2547 อ้างในอรรถ กักพล, 2547) แต่หากจะกล่าวว่าความพยายามในการแก้ปัญหาจราจรที่ผ่านมาของภาครัฐใส่ใจแต่เพียงกับเรื่องการก่อสร้างต่อขยายเพิ่มเติมโครงสร้างทางการคมนาคม หรือที่เป็นการจัดการกับส่วนของการจัดการการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) ก็คงจะไม่ถูก เพราะมีหลักฐานแสดงว่าภาครัฐเองก็ให้ความสนใจในการแก้ปัญหาจราจรโดยให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องซึ่งสะท้อนได้ว่า ภาครัฐเองก็ไม่ได้ละเลยกับส่วนที่เป็นเรื่องของคน ของผู้เดินทาง และความต้องการในการเดินทาง การใช้รถใช้ถนนของคน (Demand Side Consideration) จะเริ่มเห็นได้อย่างเป็นรูปธรรมตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) เป็นต้นมา ด้วยเริ่มที่การนำแนวพระราชดำริ เรื่องปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นกรอบหนึ่งในการพัฒนาประเทศ (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), 2544 อ้างในสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2553) และถูกใช้เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบการพัฒนาการขนส่งและแก้ไขปัญหาจราจรของประเทศด้วย ซึ่งกรอบแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมีความแตกต่างจากแนวทางที่เคยใช้มา คือ เน้นความพอประมาณ ใช้องค์ความรู้และคุณธรรมที่มีอยู่จัดการกับปัญหาที่มีอยู่ จากแนวคิดนี้เห็นได้ว่าจุดเน้นเปลี่ยนจากวัตถุมาอยู่ที่คน ต้องอาศัยคนในการขับเคลื่อน ประชาชนผู้ที่ได้รับปัญหาหากกลายเป็นส่วนสำคัญในการแก้ปัญหา ซึ่งมีความเชื่อมโยง คล้ายคลึงกับแนวทางที่มุ่งเน้นการควบคุมความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) แนวทางดังกล่าวสามารถเรียกอีกอย่างว่าเป็นเรื่องของ

จัดการกับความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM)(ความเคยชินในการเดินทาง และปัจจัยแฝง เข้าถึงได้จาก: <http://www.thaicyclingclub.org>. อ้างใน สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2554) ซึ่งเป็นวิธีการหรือกระบวนการที่ใช้เพื่อควบคุมหรือลดปริมาณการเดินทางโดยใช้มาตรการหรือกลุ่มของมาตรการเพื่อทำให้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลยากขึ้น หรือเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยมุ่งหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งอื่นๆ ที่สามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารได้จำนวนมาก (ระบบขนส่งสาธารณะ) หรือระบบขนส่งที่ใช้พื้นที่ถนนน้อย (การเดินและจักรยาน) เพื่อลดการติดขัดของยานยนต์และทำให้โครงข่ายถนนสามารถให้บริการผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แต่ถึงแม้ว่าการนำแนวคิดนี้มาเป็นกรอบในการสร้างนโยบายเพื่อแก้ปัญหาจราจรจะยังไม่ใช่วิธีทางเลือกแรกๆ ที่ผู้แก้ปัญหาจะหยิบขึ้นมาใช้ แต่การได้นำแนวคิดไปประยุกต์ก็ถือว่าภาครัฐได้เพิ่มทางเลือกให้กับการแก้ปัญหา ยกตัวอย่างการนำไปใช้ โดยสำนักงานโยธาของกรุงเทพมหานครที่มีโครงการก่อสร้างถนนและทางเชื่อมต่อช่วงถนนสุขสวัสดิ์ - ถนนพระรามที่ 2 - สามแยกตากสิน - ถนนเพชรเกษมและถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ โครงการนี้แตกต่างจากโครงการก่อนๆ ตรงที่มีการวางแผนผังให้สอดคล้องกับผังเมือง การดำเนินโครงการยังคำนึงถึงผลกระทบด้านอื่นและคำนึงถึงอนาคต เช่นมีการสร้างทางเท้าที่กว้าง มีทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน อีกทั้งยังมีการปรับภูมิทัศน์ให้สวยงาม กล่าวคือสร้างทางเลือกและทางรองรับให้กับผู้สัญจรไปมา และหวังให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลงในอนาคต (เข้าถึงได้จาก www.ngor3-bma.com)

แม้ว่าจะเห็นได้ชัดเจนว่าภาครัฐยังให้น้ำหนักกับนโยบายการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครไปที่การแก้ปัญหาโดยเข้าไปจัดการโครงสร้างที่รองรับความต้องการใช้รถ (Supply Side Consideration) ซึ่งกลับกลายเป็นการเพิ่มปัญหาให้มากและรุนแรงขึ้นด้วยซ้ำ แต่เพื่อเป็นอีกหนึ่งทางเลือกให้กับภาครัฐในการแก้ปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยเห็นว่าแนวคิดเรื่องเมืองจักรยานเป็นทางเลือกทางหนึ่งที่น่าสนใจในการแก้ปัญหาจราจรด้วยเหตุผลที่เป็นทั้งการแก้ปัญหาที่ไม่สิ้นเปลืองงบประมาณมากในการทดลองทำ ไม่เหมือนกับการตัดถนนเพิ่ม การสร้างโครงข่ายทางคมนาคมขึ้นมารองรับ อีกทั้งยังมีทัศนะที่ที่น่าสนใจกับการเป็นเมืองจักรยาน จาก สรณรัชฎ์ กาญจนะวณิชช์ เลขาธิการมูลนิธิโลกสีเขียว (วิถีจักรยาน : จุดโอเดียปรับเมือง – เปลี่ยน ,2011 เข้าถึงได้จาก www.greenworld.or.th) ที่ว่า “...การเดินทางด้วยรถยนต์ทำให้เราหนีปัญหามาตลอด เพราะเราเลือกที่จะปิด ทั้งปิดกระชกจากควันพิษ ซึ่งทั้งที่จริงห้องเครื่องกรองควันพิษไม่ได้หมด ปิดหูตัวเองจากเสียง ปิดตาที่จะยอมรับว่าข้างนอกแสงแดดแรงแสบตา ทำให้เราห่างไกลธรรมชาติมานานแล้ว แต่การเดินและขี่จักรยานทำให้เราใกล้ชิดธรรมชาติมากขึ้น พื้นที่ความสัมพันธ์ที่เคยมีกับธรรมชาติ ยกระดับจิตใจให้ละเอียดขึ้น เวลาพูดถึงเมืองจักรยาน ไม่ได้

หมายความว่าทุกคนต้องมาขี่จักรยาน แต่ควรจะเป็นเมืองที่เป็นมิตรกับการเดินทางทุกรูปแบบ ถนนเป็นพื้นที่สาธารณะ ใช้ทำกิจกรรมได้หลากหลาย นั่นคือ เมืองที่ไม่จำกัดศักยภาพของมนุษย์” (กรวิ-กา วีระพันธ์เทพา อ้างในสรณรัชฎ์ กาญจนะวณิช เข้าถึงได้จาก <http://www.greenworld.or.th>) นอกจากนี้ยังตอบสนองต่อเป้าหมายสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) การพัฒนาที่ยั่งยืนได้เป็นกรอบในการบริหารประเทศหลายประเทศ โดยมีประเด็นเรื่องของการพัฒนาอย่างเินองค์รวม คำนึงถึงผลกระทบต่อระบบอื่นๆ การบูรณาการความคิด การแก้ปัญหาการจราจร ก็เช่นกันที่ได้รับเอากกรอบเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืนมาใช้ การแก้ปัญหาจราจรด้วยทางเลือกการเป็นเมืองจักรยาน เป็นการเดินทางแบบไม่ใช่เครื่องยนต์ หรือที่เรียกว่า Non-Motorization ซึ่งมักจะหมายถึงการเดินทาง และการใช้จักรยาน ดังนั้นประเทศต่างๆทั่วโลก เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย จีน เวียดนาม และอีกหลายประเทศในยุโรป จึงได้มีการพัฒนาและสนับสนุนการใช้จักรยานเพื่อการเดินทางเป็นอันมากในปัจจุบัน

ผู้วิจัยเห็นว่าเมื่อทางเลือกอย่างการใช้จักรยาน ถูกนำมาจับเข้ากับกระบวนการที่อาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็นทางเลือกที่น่าสนใจอย่างยิ่ง เพราะทางเลือกของการแก้ปัญหาจราจรควรจะเป็นทางเลือกที่ให้ผลอย่างยั่งยืน ให้ผลระยะยาวมากกว่าแค่การแก้ไขเพียงปัญหาเฉพาะหน้า ทั้งนี้เพื่อต้องการให้หลุดจากสภาพความเรื้อรังของปัญหาที่เป็นอยู่มาอย่างยาวนาน อนึ่ง ในการทำงานที่จะทำให้แก้ปัญหาได้อย่างยั่งยืนนั้นต้องเกิดจากความคิด ค่านิยมของแต่ละบุคคลเป็นตัวขับเคลื่อน แล้วจึงนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น ซึ่งเมื่อการแก้ปัญหามีกลไกสำคัญอยู่ที่ตัวคนแล้วไม่ว่าจะมีปัจจัยภายนอกมากระทบ หรือเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร ก็จะไม่ส่งผลต่อการดำเนินการแก้ปัญหา และในท้ายที่สุดสภาพที่เป็นปัญหาต่างๆก็จะคลี่คลาย

จากที่ผู้วิจัยได้กล่าวมาข้างต้น ประเด็นสำคัญอย่างหนึ่งก็คือ การให้กลไกของการแก้ปัญหาอยู่ที่คุณ อันหมายถึง 4 ประเด็นหลัก ตั้งแต่จิตความรู้สึนึกคิด ค่านิยม ความต้องการและพฤติกรรม โดยการที่จะทำให้ความเปลี่ยนแปลงดังที่กล่าวมาได้นั้น ต้องอาศัยนโยบายที่มีลักษณะแบบนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) เนื่องจากนโยบายเชิงสัญลักษณ์จะมีวิธีการที่ไม่ใช่การออกกฎหมายบังคับ (Regulatory) หรือการเข้าไปจัดสรรผลประโยชน์ใดๆ (Distribution) แต่เป็นการกระทำผ่านทั้งสิ่งที่เป็นรูปธรรมและ / หรือนามธรรมให้ไปกระทบกับความคิด จิตใจภายในของบุคคลและทำให้เกิดผลต่อความรู้สึกนึกคิด ค่านิยม ความต้องการและพฤติกรรม และด้วยความที่ส่วนของวิธีการ กระบวนการจะมีลักษณะที่ค่อนข้างเป็นนามธรรม การนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปจึงมีความแตกต่างกันไปตามบริบท การตีความตลอดจนดุลพินิจของผู้กำหนดนโยบายและผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ไม่มีลักษณะที่ตายตัว รูปแบบของกระบวนการจะปรับเปลี่ยนไปตามบริบทและวัตถุประสงค์ของการนำไปใช้

มีตัวอย่างงานวิจัยเกี่ยวกับการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปใช้แก้ปัญหาแอลกอฮอล์ในเยาวชน (Marcella Ogenchuck , 2009) ลักษณะของกระบวนการก็จะเป็นการสร้างสำนึกร่วม การกระตุ้นความรู้สึกการเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน การประสานความร่วมมือจากส่วนต่างๆ หรือการมีข้อตกลงร่วมกัน เป็นต้น ในขณะที่งานวิจัยอีกชิ้นงานวิจัยอีกชิ้นในเสนอนในเรื่องของแรงจูงใจในการเลือกใช้รถ (L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf , 2001) เนื้อหาส่วนหนึ่งการพูดถึงปัจจัยเชิงสัญลักษณ์ที่ทำให้คนเลือกใช้รถยนต์ เช่น ความเป็นส่วนตัว การแสดงถึงรสนิยม ความสามารถในการควบคุม เป็นต้น ซึ่งในงานวิจัยก็ได้กล่าวถึงด้วยว่า หากจะใช้สัญลักษณ์เชิงสัญลักษณ์ให้เกิดประโยชน์ เมื่อต้องการลดการใช้รถยนต์ ก็สามารถนำลักษณะเฉพาะของการใช้รถยนต์ไปสร้างให้เกิดในสิ่งอื่น จะเห็นได้ว่าตัวอย่างของงานวิจัยทั้งสองที่ยกมามีกระบวนการของการนำไปปฏิบัติที่แตกต่างกัน หากแต่สิ่งที่เหมือนกันก็คือ การมุ่งให้เกิดผลต่อจิตใจ ความรู้สึกนึกคิด เช่นเดียวกันกับโครงการเกี่ยวกับจักรยานต่างๆที่ดำเนินการโดยผู้รับผิดชอบหลักด้านการแก้ปัญหาจราจร ในกรุงเทพมหานคร อย่างสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยมองว่าในแต่ละโครงการได้มีการดำเนินงานโดยอาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ด้วยต้องการให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานหรือการเดิน เพื่อแก้ปัญหาจราจร ลดมลภาวะ ส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านกิจกรรมรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ในข้อดีของการใช้จักรยานและข้อเสียของการใช้รถยนต์ การปรับปรุงภูมิทัศน์ของทางเท้าและถนน ซึ่งเข้าไปกระทบต่อ 4 ประเด็นที่สำคัญข้างต้น คือ ความรู้สึกนึกคิด ค่านิยม ความต้องการและพฤติกรรม ทั้งนี้ก็เพื่อให้ประชาชนเกิดความคิดคล้อยตาม มาจนถึงยอมปรับเปลี่ยนพฤติกรรม มากกว่าการออกกฎหมายบังคับ

กล่าวโดยสรุป งานวิจัยชิ้นนี้มุ่งเน้น การศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนน และมองไปถึงกระบวนการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อเข้ามาแก้ปัญหา ตลอดจนผลกระทบของนโยบายว่านำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนหรือไม่ อย่างไร กล่าวคือในส่วนสภาพปัญหาผู้วิจัยจะทำความเข้าใจกับลักษณะวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนในพื้นที่เขตพระนครด้วยเขตพระนครเป็นเขตที่มีทั้งแหล่งโบราณสถาน วัดวาอาราม แหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมหลากหลาย สามารถใช้จักรยานทั้งเพื่อการท่องเที่ยว อนุรักษ์และสัญจรในชีวิตประจำวันได้ อีกทั้งเขตพระนครก็ยังเป็นแหล่งพาณิชยกรรมด้วยในตัว ต้องมีการติดต่อธุรกิจ หรือสถานที่ทำการของราชการมากมาย มีปัญหาจราจรที่ติดขัด คับคั่ง แต่ในขณะที่เดียวกันก็เป็นเขตพื้นที่ที่ได้รับการกระตุ้นให้เป็นเขตแรกๆ ของนำโครงการนี้ไปใช้ การเข้าใจถึงสภาพปัญหาจะทำให้การมองกระบวนการแก้ปัญหาโดยใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ทำได้ชัดเจนขึ้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่าการมองผ่านตัวโครงการจักรยานที่ถูกนำมาใช้ในเขตพื้นที่อย่างเขตพระนครจะสามารถให้คำตอบที่เป็นประโยชน์ได้ ในส่วนของผลกระทบ ผู้วิจัยจะศึกษาว่า จากการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ดังกล่าว ทำให้เกิดการ

เปลี่ยนแปลงทางความคิด พฤติกรรม หรือไม่ว่าอย่างใดซึ่งการมองผ่านนโยบายเชิงสัญลักษณ์ด้วยกรณีศึกษาที่ยกมานี้ ผู้วิจัยเชื่อว่าจะสามารถได้คำตอบของการวิจัย ตามวัตถุประสงค์

1.2 ปัญหาการวิจัย (Research Problem)

1.2.1 สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เป็นอย่างไร

1.2.2 กระบวนการในการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือไม่ อย่างไร

1.2.3 นโยบายเชิงสัญลักษณ์มีผลกระทบอย่างไร ต่อ ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย (Objectives of Research)

1.3.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

1.3.2 เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

1.3.3 เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

1.4 ขอบเขตการวิจัย (Scope of Research)

การวิจัยครั้งนี้ ศึกษาผ่านการแก้ไขปัญหาการจราจรผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่ดำเนินงานโดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ในเขตพระนคร ซึ่งสามารถอนุมานได้ว่า เป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ และเมื่อนโยบายนี้ได้ถูกหยิบขึ้นมามีบทบาทในการแก้ปัญหาดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ใช้อำนาจในการใช้รถใช้ถนน ผู้ได้รับอิทธิพลจากนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างไร โดยการศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีขอบเขตการศึกษาดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

เป็นการศึกษาสภาพปัญหาการจราจรใน เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ที่มีความเรื้อรังมาแต่อดีตและยังไม่สามารถแก้ไขได้ด้วย แนวทางการใช้นโยบายแบบเดิม (การบังคับใช้กฎหมาย การจัดสรร โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมมากขึ้น ทั้งการสร้าง ถนน ทางยกระดับ สะพานข้ามแยก

อุโมงค์ ตลอดจน ความพยายามจูงใจให้คนมาใช้บริการสาธารณะด้วยการปรับปรุงการบริการ เป็นต้น) การหันมาพิจารณาทางเลือกหนึ่งคือรูปแบบนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ใช้กลไกการแก้ปัญหา โดยคำนึงถึงกระบวนการดำเนินนโยบายว่าเป็นอย่างไร สามารถไปกระทบกับจิตใจ ความรู้สึกนึกคิดของบุคคล จนเกิดการเปลี่ยนแปลงมาที่พฤติกรรมได้หรือไม่อย่างไร ซึ่งก็คือการดูที่ผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว

1.4.2 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ในงานวิจัยชิ้นนี้จะทำการศึกษาผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน โดยสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ซึ่งโครงการต่างๆดังกล่าวเกิดขึ้นภายใต้ พระราชบัญญัติแห่งระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 โดยมีวัตถุประสงค์ให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองจักรยาน ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวทำให้มีการเสนอและดำเนินโครงการมากมายตามมา แต่ด้วยสาเหตุทางการเมืองที่มีจะทำให้โครงการเกี่ยวกับจักรยานต้องหยุดชะงัก หรือล้มเลิกไป การขาดความต่อเนื่อง อย่างไรก็ดี เมื่อปี พ.ศ.2539 ได้มีการริเริ่มโครงการอย่างจริงจังตั้งแต่โครงการก็ยังคงต้องถูกปรับเปลี่ยนไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นชื่อโครงการ ผู้ร่วมดำเนินงาน วิธีดำเนินงาน ทำให้เกิดความล่าช้าและขาดตอน ด้วยสาเหตุทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมในช่วงนั้น กล่าวคือในสมัยของนายพิจิต รัตกุล (2 มิถุนายน 2539 - 1 มิถุนายน 2543) ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาเดียวกันกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ซึ่งได้รับเอาแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาใช้กับการแก้ปัญหาในเรื่องต่างๆ รวมถึงการแก้ปัญหการจราจร โดยการใช้จักรยานสามารถตอบโจทย์ต่อการแก้ปัญหาดังกล่าว ภายใต้แนวทางปรัชญาที่กำหนด แต่ในยุคนั้นก็เพียงแนวคิดยังมิได้มีการนำมาปฏิบัติอย่างจริงจัง เรื่อยมาจนกระทั่งในสมัยของ นายอภิรักษ์ โกษะโยธิน (พ.ศ.2547 – พ.ศ.2551) ที่ได้มีการนำการใช้จักรยานมาดำเนินการอย่างเป็นทางการ แต่ก็เป็นในช่วงแรกเท่านั้น เพราะในเวลาถัดมาช่วงสมัยของนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ได้เกิดมติดีความฟ้องร้องเรื่องทุจริต เป็นผลให้โครงการไม่ได้รับการผลักดันต่อ จนกระทั่งในปัจจุบันในวาระของ ม.ร.ว.สุขุมพันธุ์ บริพัตร (พ.ศ. 2552 – ปัจจุบัน) ได้ถูกนำมาสานต่ออีกครั้ง เป็นที่มาถึงขอบเขตด้านระยะเวลาของผู้วิจัยที่จะเริ่มต้นศึกษา รวมถึงให้ความสนใจที่จะพิจารณาปัจจัยแวดล้อม เอกสาร ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ในปี พ.ศ.2539 – ปัจจุบัน

1.4.3 ขอบเขตด้านพื้นที่

งานวิจัยชิ้นนี้จะศึกษาเฉพาะ เขตพระนคร กรุงเทพมหานครเท่านั้น ด้วยเหตุผลที่ว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่มีความสำคัญทั้งในทางเศรษฐกิจและสังคม มีคนอพยพ ย้ายถิ่นเข้า

มาใน กรุงเทพมหานครมากขึ้นเรื่อยๆ ทำให้ความหนาแน่นความแออัดมีเพิ่มขึ้น การเดินทางสัญจรไปมาเกิดเป็นปัญหาทั่วไปในเขตกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ เขตพระนคร ซึ่งตั้งอยู่บริเวณเกาะรัตนโกสินทร์ เป็นบริเวณที่มีแหล่งโบราณสถาน มีสถานที่สำคัญทั้งต่อการท่องเที่ยวและทางวัฒนธรรมตั้งอยู่มากมาย จึงเป็นเขตที่ได้รับการริเริ่มโครงการเกี่ยวกับจักรยานมากมายทั้งในเชิงเพื่อการแก้ปัญหา และการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ รวมถึงโครงการจักรยานกลางเมืองด้วย (หนึ่งในนโยบายกรุงเทพมหานครนำอยู่นโยบายที่มุ่งยกระดับ ปรับปรุงสภาพความเป็นอยู่ของคนกรุงเทพ) ผู้วิจัยจึงเห็นว่า เขตพระนครจึงเป็นเขตที่น่าจะใช้หาคำตอบสำหรับงานวิจัยชิ้นนี้ได้เหมาะสมที่สุด ว่าพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนแปลงไปอย่างไรหรือไม่ เมื่อใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพราะเขตนี้เป็นเขตที่ได้รับการกระตุ้น สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน ทั้งในด้านสภาพแวดล้อมและแนวคิด

1.5 นิยามศัพท์เชิงปฏิบัติการ (Operational Definition)

1.5.1 โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน หมายถึง โครงการใดๆเกี่ยวกับการจักรยานที่รับผิดชอบดำเนินการโดยสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ให้ประชาชนลดการใช้พาหนะที่มีมอเตอร์อย่างรถยนต์และมอเตอร์ไซค์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะ มาใช้จักรยานและการเดินแทนโดยมีกระบวนการเชิงสัญลักษณ์ ที่ก่อให้เกิดการกระทบต่อ จิตใจ ความรู้สึกนึกคิดของประชาชน และส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความคิด ค่านิยม ความต้องการ และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร อนึ่งโครงการต่างๆ เหล่านั้นเพื่อมุ่งหวังการก้าวไปสู่การเป็นเมืองจักรยานของกรุงเทพมหานคร

1.5.2 ปัญหาการใช้รถใช้ถนน หมายถึง สภาพท้องถนนในพื้นที่เขตพระนครที่มีความแออัด ดัดขัดเนื่องจากปริมาณที่มากมายของพาหนะส่วนตัวและสาธารณะที่เป็นแบบมีมอเตอร์ มาร่วมใช้ถนนในเวลาเดียวกัน ทั้งรถยนต์หรือมอเตอร์ไซค์ ปัญหานี้ได้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาต่อส่วนอื่นๆ ทั้งมลภาวะในพื้นที่ การไปเบียดบังทางเท้าหรือเส้นทางจักรยานและผลต่อสุขภาพจิต ภาวะความเครียด

1.5.3 การแก้การใช้รถใช้ถนน หมายถึง การลดปริมาณพาหนะที่ใช้มอเตอร์ ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ทั้งส่วนบุคคลและสาธารณะ รวมถึงมอเตอร์ไซค์ เน้นการลดการใช้พาหนะแบบที่มีมอเตอร์อันจะก่อให้เกิดมลภาวะ ลดความหนาแน่นบนท้องถนน เพื่อลดเวลาในการเดินทางในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร โดยหันไปพิจารณาการใช้จักรยานหรือเดินแทน

1.5.4 ผลกระทบของโครงการจักรยานกลางเมือง หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นตามวัตถุประสงค์ของโครงการอย่างที่คุณดำเนินโครงการคาดหวังไว้ ดังนี้

1.5.4.1 ตัวเลือกแรกของการเดินทางจะมีใช้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว (การใช้จักรยานและการเดินมาแทนที่ ซึ่งเป็นการไม่ใช้มอเตอร์, Non-Motorized)

1.5.4.2 คำนึงถึงผลเสียอันเกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลต่อส่วนรวมและความยากลำบากเมื่อใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

1.5.4.3 การมีทัศนคติต่อปัญหาจราจรให้ถูกทาง มีความเข้าใจว่า คนเป็นทั้งส่วนหนึ่งของการสร้างปัญหา และแก้ปัญหาได้หากปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

1.5.4.4 มีความไม่เห็นด้วยต่อนโยบาย/โครงการแก้ปัญหาจราจรแบบที่เน้นการจัดการการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration)

1.5.5 เขตพระนคร หมายถึง พื้นที่เขตกรุงเทพมหานคร ถือเป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมทางฝั่งพระนคร เนื่องจากมีสถานที่สำคัญทั้งทางด้านวัฒนธรรมและด้านการเมืองการปกครองตั้งอยู่เป็นจำนวนมากตั้งอยู่บนเกาะรัตนโกสินทร์ เขตพระนครตั้งอยู่บริเวณตะวันตกสุดของฝั่งพระนคร มีอาณาบริเวณติดต่อกับเขตข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ จะสิ้นสุดที่เขตดุสิต มีคลองผดุงกรุงเกษมเป็นเส้นแบ่งเขต

ทิศใต้ จะสิ้นสุดที่มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ติดต่อกับเขตคลองสาน และเขตธนบุรี

ทิศตะวันออก สิ้นสุดที่ถนนราชดำเนินนอกและคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง) เป็นเส้นแบ่งเขต ติดต่อกับเขตป้อมปราบศัตรูพ่ายและเขตสัมพันธวงศ์

ทิศตะวันตก สิ้นสุดแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแนวแบ่งเขตที่เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย และเขตบางพลัด

1.5.6 เมืองจักรยาน หมายถึง เมืองที่คุณเลือกวิธีการเดินทาง ดำเนินกิจวัตรโดยเลือกใช้จักรยานเป็นหลักหากสามารถทำได้ หรือการเดินทาง ลดการใช้พาหนะที่เป็นเครื่องยนต์ (Non-Motorized) อย่างไรก็ตามก็จะต้องมีโครงสร้างที่รองรับต่อการเป็นเมืองจักรยานเช่น ทางจักรยานที่จอดจักรยาน การมีข้อมูลหมายคั่นครองผู้เดินเท้าหรือผู้ใช้จักรยานในกรุงเทพมหานคร

1.5.7 การจัดการการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) หมายถึง การแก้ปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครโดยมุ่งไปจัดการกับสิ่งที่เป็นตัวตอบสนองความต้องการเดินทางได้แก่ การโครงสร้างทางการเดินทาง อย่างถนน สะพานยกระดับ ทางพิเศษ อุโมงค์ และโครงข่ายทางคมนาคมอื่นๆ เป็นต้น

1.5.8 การจัดการกับความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) หมายถึง การแก้ปัญหาการใช้รถใช้ถนนในเขตกรุงเทพมหานครโดยมุ่งไปจัดการกับความต้องการของผู้เดินทางในการใช้รถใช้ถนน เช่น การปรับเปลี่ยนเวลาเดินทาง การทำลายความเคยชิน การสร้างทางเลือก เป็นต้น

1.5.9 การจัดการกับความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management: TDM) หมายถึง วิธีการ หรือกระบวนการที่ใช้เพื่อควบคุมหรือลดปริมาณการเดินทางในกรุงเทพมหานคร โดยใช้มาตรการหรือกลุ่มของมาตรการเพื่อให้การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลยากขึ้น หรือเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยมุ่งหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งอื่นๆ ที่สามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารได้จำนวนมาก (ระบบขนส่งสาธารณะ) หรือระบบขนส่งที่ใช้พื้นที่ถนนน้อย (การเดิน และจักรยาน) เพื่อลดการติดขัดของขบวนและทำให้โครงข่ายถนนสามารถให้บริการผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.5.10 ช่วงเวลาเร่งด่วน หมายถึง ช่วงเช้าในเวลา 07.00 – 09.00 น. และ ช่วงเย็น 16.00 – 19.00 น.

1.5.11 ภาครัฐ หมายถึง สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ส่วนราชการที่รับผิดชอบโดยตรงต่อการดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานเพื่อการแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Advantages)

1.6.1 ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนที่แท้จริงในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

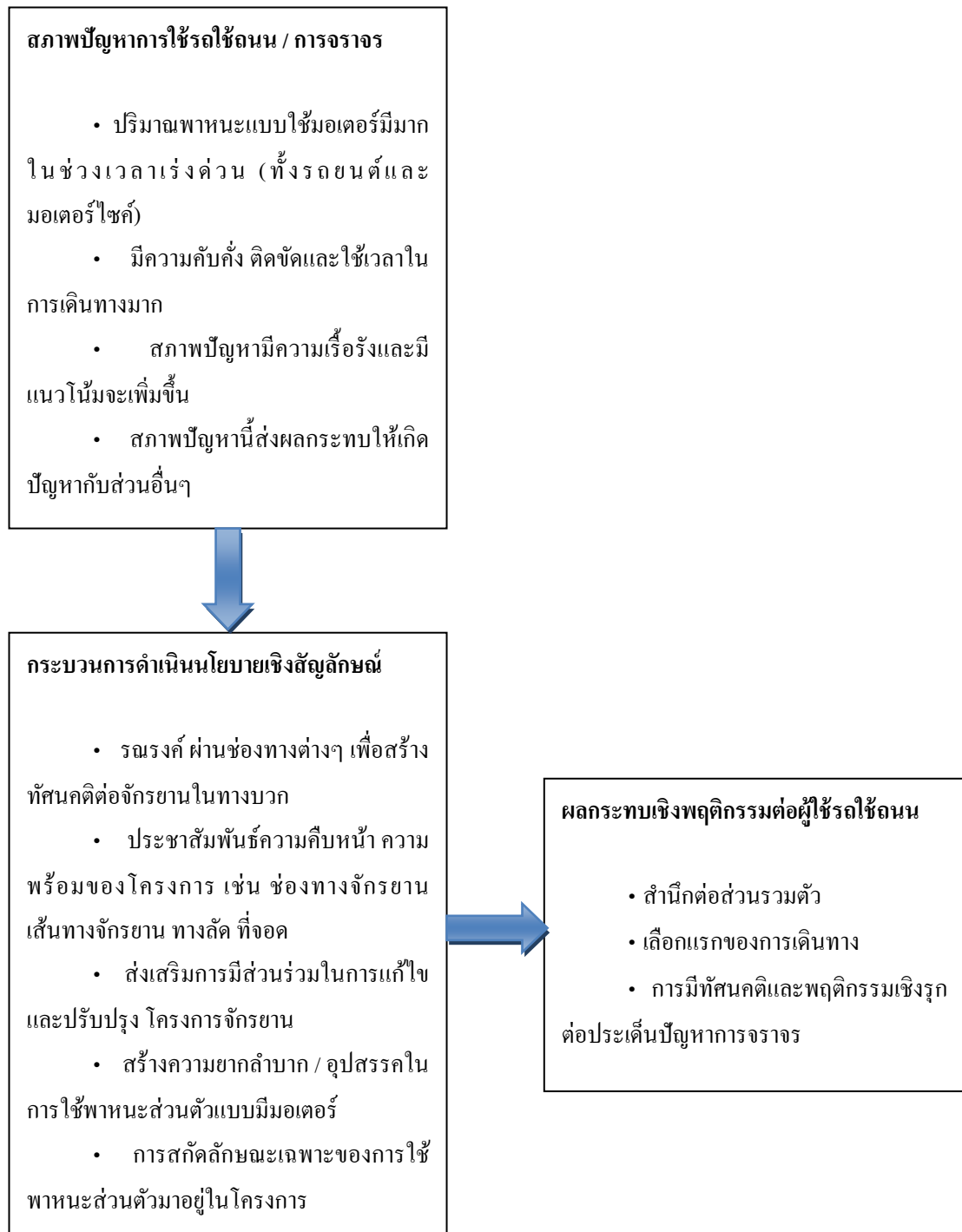
1.6.2 ทำให้ทราบกระบวนการของการนำ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

1.6.3 ทำให้ทราบถึงผลกระทบจากนโยบายเชิงสัญลักษณ์ต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

1.6.4 ผลจากการวิจัยจะเป็นแนวทางในการพัฒนา การดำเนินงานตามนโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อให้เกิดผลต่อไป

1.7 กรอบการวิจัย (Conceptual Framework)

งานวิจัยชิ้นนี้ เป็นการศึกษาทำความเข้าใจโดยเริ่มจาก สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนน กระบวนการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อแก้ปัญหา ตลอดจนผลกระทบของนโยบาย ว่านำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานครหรือไม่และอย่างไร สามารถอธิบายได้ตามกรอบการวิจัยดังนี้



แผนภาพ 1.1 กรอบการวิจัย

ที่มา: พัฒนจาก โครงการจักรยานกลางเมือง, Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car (L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, 2001)

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ว่าด้วยเรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร : กรณีศึกษา โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ค้นคว้าความรู้ที่เกี่ยวข้องทั้งเรื่องแนวคิดนโยบายเชิงสัญลักษณ์ เรื่องการแก้ปัญหาจราจร เรื่อง แนวคิดการใช้จักรยาน และแนวคิดเรื่องการพัฒนาที่ยั่งยืนผ่านทั้งงานวิจัย ทฤษฎี แนวคิด บทความ และเอกสาร รวมเป็นวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องดังนี้

2.1 แนวคิดนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy)

2.1.1 ความหมาย

2.1.2 องค์ประกอบ

2.2 แนวคิดการจัดการปัญหาจราจร

2.2.1 การแก้ปัญหาจราจรโดยทั่วไป

2.2.2 การแก้ปัญหาจราจรโดยใช้จักรยาน

2.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4 การสร้างกรอบการวิจัย

2.1 แนวคิดนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy)

แนวคิดนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) เป็นหนึ่งในประเภทของนโยบาย สาธารณะ ที่การนำไปใช้จะถูกคาดหวังผลเชิงนามธรรม มากกว่ารูปธรรม ไม่ว่าที่มาของผลนั้นจะมาจากสิ่งที่เป็นรูปธรรมเชิงวัตถุหรือนามธรรมด้วยกันก็ตาม

2.1.1 ความหมาย

James E.Anderson (1984) ให้ความเห็นเกี่ยวกับ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ไว้ว่า เป็นเรื่อง ที่เป็นนามธรรมคลุมเครือ จับต้องได้ยาก เพราะผลที่ได้อาจไม่เห็นเป็นรูปธรรมและไม่ได้เกิดผล เปลี่ยนแปลงรวดเร็วทันที แต่ต้องอาศัยการพิจารณาไปถึงเชิงนามธรรม อาศัยความต่อเนื่อง รวมถึง

ช่วงเวลาระยะหนึ่งจึงจะเห็นได้ว่านโยบายเชิงสัญลักษณ์สามารถให้ผลต่อการเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลและมักเป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงลึก เชิงโครงสร้าง จนบางทีการวัดผลก็ทำได้ยาก (Anderson, 1984:16)

ซึ่งจากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษาการให้ความหมายของ Anderson ทำให้เกิดความคิดเชื่อมโยงว่า ด้วยลักษณะเฉพาะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่มีความเป็นนามธรรมสูง มีความเกี่ยวข้องกับความคิด ทศนคติ อารมณ์ ความรู้สึกของผู้คน ทำให้การดำเนินนโยบายอาจไม่ต้องอาศัยงบประมาณ เครื่องมือใดๆ มากมาย แต่กลับให้จูงนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้วยความสมัครใจ ดังนั้นหากผู้รับชอบ ผู้กำหนดนโยบายในภาครัฐได้นำลักษณะเหล่านี้มาประยุกต์ใช้ควบคู่กันไปด้วยก็เป็นทางเลือกที่น่าสนใจ ทั้งยังมีประโยชน์ในแง่การประหยัดงบประมาณและได้ผลลัพธ์ที่ยั่งยืน

ศศิธา สืบแสง (2551) นโยบายมุ่งเน้นเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policies) มุ่งเสริมสร้างคุณค่าทางจิตใจให้แก่ประชาชน เช่น นโยบายสันติภาพ (Peace) ความรักชาติ (Patriotism) และความเป็นธรรมทางสังคม (Social Justice)

Theodore J. Lowi (อ้างจากรัชนวัตร รัตนศักดิ์, 2552)

- 1) นโยบายที่มุ่งเน้นการควบคุม (Regulating Policy): นโยบายเชิงการจัดระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ
- 2) นโยบายที่มุ่งเน้นการกระจายผลประโยชน์ (Distributive Policy): นโยบายเชิงการจัดสรรทรัพยากรของประเทศ
- 3) นโยบายที่มุ่งเน้นจัดสรรความเป็นธรรม (Re-Distributive Policy): เน้นการกระจายทรัพยากรของประเทศ
- 4) นโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy): นโยบายเชิงสัญลักษณ์เกิดผลเชิงนามธรรม กระทบต่อความรู้สึกจิตใจ

Larry N. Gerston (1997) Larry มีมุมมองเกี่ยวกับ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ในลักษณะที่เป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งของผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ในการที่นโยบายหนึ่งๆจะประสบความสำเร็จนั้นต้องอาศัยหลายปัจจัย ซึ่งขณะเดียวกันก็มีหลายอุปสรรคที่เข้ามาด้วย Larry ยกตัวอย่างเรื่องของความขัดแย้งระหว่างรัฐบาล ส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่น หรือการแข่งขันกันระหว่างกลุ่มผลประโยชน์ ปัญหาเหล่านี้ล้วนเกิดขึ้นจริง ดังนั้นทางแก้ปัญหาที่น่าสนใจทางหนึ่งเมื่อสังคมต้องเจอสถานการณ์แบบนี้คือการพิจารณาถึงสิ่งที่เรียกว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพราะเป็นนโยบายแบบที่มีผลกับความคิด การรับรู้ภายในตัวตนของแต่ละบุคคล แม้จะไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างชัดเจน รวดเร็วฉับพลัน ทันทิแต่ก็สามารถทำให้เกิดความลงตัวอย่างเหมาะสม

ค่อยเป็นค่อยไป (Larry N.Gerston, 1997:62-63) นอกจากนี้ Larry ยังให้ความเห็นอีกว่า ลักษณะอย่างหนึ่งของ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ก็คือเป็นเสมือน หัวใจสำคัญอย่างหนึ่งที่จะรักษาสังคมให้สงบปลอดภัย (Safety-Valve) กล่าวคือเมื่อเกิดการโต้แย้ง หรือ ต่างความเห็นในสังคม นโยบายเชิงสัญลักษณ์ จะทำงานอย่างค่อยเป็นค่อยไป กับความรู้สึกลึกซึ้งของคน เพราะโดยธรรมชาติคนเราต้องใช้เวลาระยะหนึ่งในการไตร่ตรองกับสิ่งที่เข้ามากระทบต่อความรู้สึกนึกคิด ในช่วงนั้นเองจะทำให้ความขัดแย้งที่รุนแรงได้รับการประวิงเวลาด้วยความสงบ และเป็นช่องว่างให้ผู้กำหนดนโยบายสามารถใส่ชุดความคิดแบบที่ต้องการลงไปได้ ซึ่งจะช่วยให้เกิดความประนีประนอมท่ามกลางความคิดเห็นที่แตกต่างกัน

จากแนวคิดของ Larry ผู้วิจัยเห็นว่า มีแง่มุมที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง เนื่องจากการดำเนินนโยบายใดๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อนโยบายนั้นเป็นเรื่องของการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม การดำรงชีวิตประจำวันของผู้คน มักจะทำให้เกิดความขัดแย้ง การต่อต้านต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นๆ ได้ ซึ่งหากได้มีการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ มาประยุกต์ใช้ในมุมของการลดความขัดแย้ง สร้างความประนีประนอม น่าจะเกิดประโยชน์มากขึ้น

Thomas A. Birkland (2005) ในงานเขียนของ Birkland ชื่นนี้ได้มีการอ้างถึงแนวคิดของ James Anderson ที่ได้ทำการแจกแจงนโยบายประเภทต่างๆ ทั้งนโยบายที่มุ่งเน้นการควบคุม (Regulating Policy) นโยบายที่เน้นการกระจายผลประโยชน์ ทรัพยากร (Re-Distributive Policy) และนโยบายที่มุ่งเน้นจัดสรรความเป็นธรรม (Re-Distributive Policy) แต่ที่เพิ่มเติมขึ้นมาจะเป็นการให้ความสนใจไปที่นโยบายที่มุ่งเน้นเนื้อหาสาระและวิธีการปฏิบัติ (Substantive and Procedural Policy) โดยให้ความเห็นว่า นโยบายที่มุ่งเน้นเนื้อหาสาระ (Substantive Policy) เป็นการที่ภาครัฐอธิบายว่าถึงแก่นแท้ เนื้อหาของสิ่งที่จะทำ ซึ่งไม่เหมือนกับนโยบายที่มุ่งเน้นวิธีการปฏิบัติ (Procedural Policy) และนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) ซึ่งมีการขยายความถึงเรื่องนโยบายเชิงสัญลักษณ์ด้วยการอธิบายผ่านหัวข้อที่ว่า เมื่อนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไม่ได้เป็นแค่สัญลักษณ์ (When is a Symbolic Policy Not Merely Symbol) โดยที่ Birkland อธิบายว่า แม้นโยบายเชิงสัญลักษณ์จะเป็นที่เข้าใจว่าเป็นสิ่งที่เป็นนามธรรม แต่ Birkland เองก็ไม่เห็นด้วยกับการตัดสินที่เป็นวัตถุหรือรูปธรรมออกไป กล่าวคือ Birkland เห็นว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ให้ผลเชิงนามธรรมเกิดผลกระทบต่อความรู้สึกนึกคิด จิตใจของคน (มากกว่าเกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางวัตถุในสังคม) สามารถเกิดได้จากสิ่งที่เป็นนามธรรม หรือการกระทำที่เป็นระเบียบแบบแผนอยู่แล้ว ไม่ต้องเสียงบประมาณ ไม่ต้องใช้เงินก็เกิดขึ้นได้ แต่ก็ไม่ปฏิเสธเลยว่าสิ่งที่เป็น วัตถุ (Material) ก็สามารถถูกใช้เงินสร้างขึ้นโดยหวังให้เกิดผลเชิงสัญลักษณ์ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) เกิดขึ้นได้จากหลายสิ่งทั้งที่เป็นแนวคิดเชิงนามธรรมจับต้องได้ยาก หรือวัตถุสิ่งของ ที่เป็นรูปธรรม หลายส่วน รวมถึงข้าราชการ หรือผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ อาจเข้าใจผิดว่ารูปแบบของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไม่ต้องการงบประมาณ ไม่ต้องการปัจจัยนำเข้าที่เป็นวัตถุ ซึ่งเป็นความเข้าใจที่ผิด ความเป็นรูปธรรมและนามธรรมสำหรับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไม่สามารถแยกออกจากกันได้เด็ดขาด

Fazal Rizvi and Bob Lingard (2000) กล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการนำนโยบายสาธารณะไปใช้ว่า ถูกจัดสรรไปในหลายทางและหลายวิธีต่างกัน โดยที่นโยบายสาธารณะนั้น หมายความว่า สิ่งซึ่งที่ภาครัฐต้องการจะตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและยังอาจหมายถึงแนวทางที่ภาครัฐต้องการจะชักจูง ชี้นำให้ประชาชนเป็น (Globalizing Education Policy, 2000:9) นอกจากนั้นนโยบายเชิงสัญลักษณ์สามารถใช้เป็นเครื่องมือในการที่รัฐจะประยุกต์ ปรับใช้อำนาจของตนต่อสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งสังคมที่มีความหลากหลายทางความคิดของหลายกลุ่ม อย่างไรก็ตามการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ให้ประสบความสำเร็จจะต้องเข้าใจถึงลักษณะว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์เชื่อมโยงกับความเป็นนามธรรม มีความคลุมเครือ กำกวม (Vague & Ambiguous) ดังนั้นต้องอาศัยความเข้าใจ ความเห็นด้วย คำนิยามของผู้กำหนดนโยบาย ซึ่งต้องทำให้เกิดความต่อเนื่อง มีการวางกลยุทธ์ระยะยาว (Long-Term Strategy) ทำให้ประเด็นที่จะส่งผ่านนโยบายเชิงสัญลักษณ์มีการดำรงอยู่ที่ยาวนาน (Existence) เนื่องจากนโยบายในลักษณะนี้จะไม่ได้แสดงผลลัพธ์ให้เห็นอย่างชัดเจนทันทีที่เป็นรูปธรรมต้องอาศัยเวลาและความต่อเนื่อง

จากแนวคิดข้างต้นสะท้อนให้ผู้วิจัยเห็นปัญหาของการผลักดันนโยบายให้ประสบความสำเร็จ ประเด็นหนึ่งที่สำคัญคือเรื่องของความต่อเนื่อง ในสังคมไทยเมื่อวาระของผู้บริหารเปลี่ยน หลายนโยบายที่ต้องระงับไป และด้วยลักษณะเฉพาะอย่างหนึ่งของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ให้ผลค่อนข้างช้า เปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป อาจทำให้เมื่อประเมินผลการดำเนินนโยบายออกมาแล้วทำให้รู้สึกว่าการดำเนินต่อไป แต่หากผู้ปฏิบัติงาน ผู้กำหนดนโยบายมีความเข้าใจในธรรมชาติของนโยบายเชิงสัญลักษณ์แล้วน่าจะให้นโยบายสามารถคงอยู่ได้ยาวนานขึ้น กล่าวคือสิ่งที่กระทำแล้วยังไม่เห็นผลสำเร็จในวันนี้ ไม่ได้หมายความว่า ความสำเร็จนั้นไม่มีอยู่

จากที่ได้ทำการทบทวนแนวคิดจากเกี่ยวกับความหมายของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ในทัศนะของผู้วิจัย พอจะสรุปได้ว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) หมายถึง นโยบายที่ตอบสนองต่อความคาดหวังที่เป็นเชิงธรรมนาม หรือเป็นนโยบายที่มีกลไกทำงานไปกระทบกับจิตใจ คำนิยามความคิดของคนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรม อย่างไรก็ตามนโยบายเชิงสัญลักษณ์แม้จะเป็นเรื่องที่ยากซึ่งเป็นนามธรรม แต่ก็ยังมีความเชื่อมโยงเป็นเหตุเป็นผลกับวัตถุหรือประเด็นที่เป็นรูปธรรมเช่นกัน

ในทัศนะของผู้วิจัย จากที่ได้ศึกษาผ่านแนวคิด หลักการเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ทำให้พอจะสรุปได้ว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ หมายถึง นโยบายใดๆ ที่มุ่งให้เกิดผลกระทบต่อจิตใจ ความรู้สึกนึกคิด มีผลในเชิงนามธรรม มากกว่ารูปธรรม และเมื่อเกี่ยวข้องกับค่านิยม ความคิด ความรู้สึก ย่อมต้องเป็นนโยบายที่มีระยะยาว อาศัยความต่อเนื่องในการดำเนินงาน

2.1.2 องค์ประกอบ

James E. Anderson (1984) ได้กล่าวถึงเจตนารมณ์ ความตั้งใจของการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ และชี้ให้เห็นว่าสิ่งสำคัญสำหรับ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ขึ้นอยู่กับ การเข้าไปกระทบต่อ ความเชื่อของประชาชน ทศนคติ ความปรารถนาของผู้คน

Roger Cobb and his associates อ้างจาก Larry N.Gerston (Public Policy Making: Process and Principles, 2010) กล่าวถึงสามประเด็นที่ควรพิจารณาเพื่อทำให้การเป็นนโยบาย สมบูรณ์ไม่ว่านโยบายนั้นจะเป็นแบบมุ่งเน้นเนื้อหาสาระ (Substantive Policy) หรือนโยบายเชิง สัญลักษณ์ (Symbolic Policy) คือ

- 1) เนื้อหาสาระที่กำหนดต้องเป็นเนื้อหาที่อยู่ในความสนใจของคน โดยทั่วไป (The specific issue must be the subject of wide-spread attention)
- 2) ขนาดที่เหมาะสมของความเป็นสาธารณะต้องตรงกับความต้องการ (A sizable proportion of the public must demand action)
- 3) เนื้อหาสาระต้องเกี่ยวข้องและเหมาะสมกับหน่วยงานของรัฐ (The issue must be the concern of and appropriate governmental unit)

Rein (1983) อ้างจาก Fazal Rizvi and Bob Lingard (Globalizing Education Policy 2010: 9) พูดถึงสิ่งที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ คือ

- 1) เป้าหมายที่ชัดเจนของนโยบายและศักยภาพที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ (The clarity of the goals of the policy and their potential for effective operationalization)
- 2) ยุทธศาสตร์การนำไปใช้ที่ซับซ้อนยุ่งยาก (The complexity of the envisaged implementation strategy)
- 3) ข้อตกลงหรือแนวทางอื่นๆ ในการสนับสนุนนโยบายและการนำไปสู่ การนำไปใช้ (The commitment or otherwise to funding the policy and its implementation)

นอกจากนี้ อีกลักษณะเด่นที่สำคัญคือ ความเป็น ยุทธศาสตร์ระยะยาว (Long-Term Strategy) และความต่อเนื่องของนโยบาย (Continuum)

สำหรับผู้วิจัย นโยบายเชิงสัญลักษณ์จะมียอดประกอบดังนี้ (1) เจตนารมณ์ของการใช้ที่มุ่งให้กระทบต่อความคิด (2) ค่านิยมของประชาชน (3) ความร่วมมือร่วมใจของผู้ที่เป็นฝ่ายนำนโยบายมาปฏิบัติ (4) โดยต้องอาศัยความต่อเนื่อง ความคงอยู่ที่ยาวนานของนโยบาย

2.2 แนวคิดการจัดการปัญหาจราจร

2.2.1 การแก้ปัญหาจราจรโดยทั่วไป

2.2.1.1) แนวคิด การจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) อย่างที่นักวิชาการได้นำมากล่าวถึงอย่างกว้างขวางรวมถึง สุรเมศวร์ พิริยะ-วัฒน์ ประมวลแนวคิดเชิงจิตวิทยาสังคมว่า การสนับสนุนการเดินทางและการใช้จักรยานในการเดินทาง เป็นหนึ่งในมาตรการเชิงสนับสนุน (Non-Coercive Programs) ของมาตรการจัดการความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) ที่มีวัตถุประสงค์หลักคือ ต้องการให้ผู้คนในชุมชน เดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorize Modes) มากขึ้น หรือผสมผสานการเดินทางและการใช้จักรยานเข้ากับรูปแบบการเดินทางประเภทอื่นๆ ได้อย่างเหมาะสม ไม่ว่าจะเป็น รถโดยสารประจำทาง รถตู้โดยสารร่วมกัน (Vanpool) หรือรถไฟฟ้า ทั้งนี้ แนวคิดการย้ายคนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้ไปใช้การเดินทางประเภทอื่นเพื่อบรรเทาปัญหารถติดนั้นมีความน่าสนใจแต่ไม่ประสบความสำเร็จ ซึ่งถ้าพิจารณาจากมุมมองของการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางแล้วพบว่า ความเคยชินในการเดินทาง (Travel Habit) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้เดินทาง ยึดติดกับรูปแบบการเดินทางที่ใช้อยู่ทุกวันจนเคยชิน (ซึ่งเป็นปัญหาเดียวกับการติดบุหรี่ สุรา หรือการพนัน) การปรับพฤติกรรมเดินทางที่เคยชินนี้สามารถทำได้โดยการทำลายความเคยชิน (Breaking Habit) ด้วยการเปลี่ยนบริบทของการเกิดพฤติกรรมเดินทางที่ไม่พึงประสงค์นั่นเอง แนวทางสำคัญของ มาตรการจัดการความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) ได้แก่ การลดความต้องการในการเดินทาง การลดการใช้รถยนต์และการกระจายการเดินทาง ซึ่งมีมาตรการสำคัญดังนี้

1.1 ลดกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเดินทาง (Moderation of Activities) เพื่อลดปริมาณการเดินทาง (Reduction of Movement)

1.2 ใช้รถยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient Use of Vehicles) และเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของเมือง (Model Change) จะช่วยลดการใช้รถยนต์ (Reduction of Vehicle Traffic)

1.3 กระจายเวลา (Change of Time) และกระจายเส้นทาง (Change of Route) ที่ใช้ในการเดินทาง จะช่วยลดความหนาแน่นในการเดินทาง (Deconcentration of Traffic)

มาตรการดังกล่าวมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกันและส่งผลกระทบต่อกัน แต่มาตรการดังกล่าวจะสัมฤทธิ์ผลได้ก็ต่อเมื่อมีการวางแผนแก้ปัญหาด้านจราจรขนส่งควบคู่ไปกับด้านอื่นๆ เช่น การวางแผนการใช้ที่ดินและการวางแผนเมืองเพื่อควบคุมการเติบโตของเมือง การวางแผนภาคนโยบายเกี่ยวกับอุตสาหกรรมและการจ้างงาน นโยบายเชิงสังคมที่เป็นแผนงานด้าน ความต้องการเดินทาง (Demand Side) ส่วนด้าน การตอบสนองรองรับความต้องการเดินทาง (Supply Side) เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทิศทางที่สอดคล้องและการค้นคว้าเทคโนโลยีใหม่ เป็นต้น (Modal Change OHTA, n.d.)

2.2.1.2) Modal Change, Mode Diversity และ Non-motorized Transportation : Mode Diversity เป็นประเด็นที่มีความโดดเด่นประเด็นหนึ่งในกลุ่มแนวความเดียวกัน เมื่อมีการกล่าวถึงเรื่องการแก้ปัญหาจราจรและ แนวคิด การจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) หมายถึง กระบวนการในการสร้างความเท่าเทียมให้กับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่น เช่น การเดินเท้า ขนส่งสาธารณะ และการใช้พาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เนื่องจากที่ผ่านมา การจัดสรรทรัพยากรและการจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการจราจรขนส่งมักตอบสนองการเดินทางด้วยรถยนต์จนทำให้การเดินทางด้วยรูปแบบอื่นไม่ได้รับความสะดวกปลอดภัยและถูกลดความสำคัญลง ทั้งๆที่การเดินทางแต่ละรูปแบบมีลักษณะเฉพาะเหมาะสมและตอบสนองการเดินทางที่แตกต่างกัน Modal Change เป็นหนึ่งในมาตรการ Transportation Demand Management (OHTA, n.d.)

การเดินทางด้วยรูปแบบที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transportation) เรียกว่า NMT ได้แก่ การเดินเท้าและการเดินทางด้วยพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เช่น จักรยาน เกวียน สามล้อถีบ เรือที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เป็นต้น (Heierli, 1993) เป็นส่วนหนึ่งของมาตรการ Modal Change ที่ช่วยลดการใช้รถยนต์ที่เกินความจำเป็น ลดปัญหาสิ่งแวดล้อมของเมือง และเป็นทางเลือกให้กับผู้ที่ไม่มียานยนต์

รูปแบบของ NMT มีประสิทธิภาพเหมาะสมสำหรับการเดินทางระยะใกล้ภายในเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะการจราจรที่คับคั่งในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังสามารถผนวกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางระยะไกลได้ โดยเป็นการเดินทางช่วงที่ 1 เพื่อต่อการขนส่งสาธารณะ ในขณะที่การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเหมาะกับการเดินทางระยะไกลไปยังจุดหมายที่บริการ

ขนส่งสาธารณะเข้าไม่ถึง (Heierli, 1993) อย่างไรก็ตาม การวางแผนจราจรขนส่งจะต้องพิจารณาต้นทุนด้านสังคม สิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย (Litman, 1994)

2.2.1.3) แนวความคิดการเดินทางขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable

Transportation) ปัญหาการวางแผนการจราจรขนส่งที่ผ่านมาหลายทศวรรษที่ผ่านมากระแสหลักการวางแผนด้านจราจรและการขนส่งของเมืองถูกมองอย่างแยกส่วนและมีทิศทางมุ่งตรงไปที่การพยายามตอบสนองความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามอัตราการเติบโตของเมืองเมื่อกระบวนการเป็นเมือง (Urbanization) ถูกทำให้เป็นสิ่งแวดล้อมกับกระบวนการทำให้ทันสมัย (Modernization) ที่รูปแบบการเดินทางหลักของเมืองในลักษณะดังกล่าวคือการเดินทางด้วยรถยนต์ กระแสการทำให้พาหนะเป็นแบบมีมอเตอร์ (Motorization) จึงเติบโตอย่างรวดเร็วควบคู่ไปกับการเติบโตของเมือง (Heierli, 1993) การวางแผนการขนส่งที่มีทิศทางที่มุ่งตอบสนองความต้องการเดินทาง ซึ่งด้านหลักก็คือ ตอบสนองการเดินทางด้วยรถยนต์ได้มาถึงทางตัน (OHTA, n.d.) เนื่องจากพบว่า

3.1 การพยายามตอบสนองความต้องการในการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางด้วยรถยนต์ ยิ่งกระตุ้นให้เกิดความต้องการในการเดินทาง โดยที่โครงการด้านการขนส่งต่างๆ ไม่สามารถตามทันปริมาณการเดินทางและการใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นตามกิจกรรมที่เพิ่มขึ้นของเมือง

3.2 ทิศทางการแก้ปัญหาและผลของการแก้ปัญหาดังกล่าวได้ก่อผลกระทบรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมของเมืองและของโลก เกินกว่าขีดจำกัดของสิ่งแวดล้อมจะรับได้

3.3 การเดินทางขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation) และการจัดการความต้องการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) การตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นจนกลายเป็นกระแสหลักของการวางแผนพัฒนาในด้านต่างๆ ในทศวรรษ 1983 ได้ก่อให้เกิดแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งมุ่งเน้นการจัดการและจัดสรรทรัพยากรเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืน ประกอบกับวิธีคิดแบบองค์รวม (Holistic) ที่พัฒนาขึ้นได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแนวทางในการแก้ปัญหาต่างๆ

ในแง่ของการจราจรขนส่ง ได้ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายกระบวนทัศน์ (Paradigm Shift) ในการวางแผนการจราจรขนส่งของเมือง (OHTA, n.d.) ในทศวรรษ ที่ 1980 ทิศทางการแก้ปัญหาการจราจรของเมืองในยุโรป อเมริกาและญี่ปุ่น ได้เปลี่ยนไปเป็นการจัดการกับความต้องการในการเดินทาง (Demand side Transportation Demand Management: TDM) ให้อยู่

ภายใต้ข้อจำกัดของสิ่งแวดล้อม หรือที่เรียกว่า มาตรการจัดการเพื่อนำไปสู่การพัฒนาการจราจรขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation) (OHTA, n.d.)

2.2.2 แนวคิดการเดินทางด้วยจักรยาน (Bicycle Transportation)

จักรยานเป็นรูปแบบที่ทรงประสิทธิภาพมากที่สุดของ NMT ในการเดินทางระยะใกล้ในเมืองเหมาะสำหรับคนทุกระดับรายได้และทุกวัตถุประสงค์ของการเดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะทางที่ไกลเกินกว่าที่จะเดินเท้าได้ และใกล้เกินกว่าที่จะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือบริการขนส่งสาธารณะ หรือในพื้นที่ที่บริการขนส่งสาธารณะเข้าไม่ถึง (Replogle, 1992) ด้วยเหตุที่จักรยานเป็นพาหนะที่มีขนาดเล็ก น้ำหนักเบา ขับขี่ไม่ยากและเป็น Door to Door Mode คือสามารถเดินทางจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดปลายทางได้โดยไม่ต้องเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เช่นเดียวกับการเดินเท้าแต่สามารถทำความเร็วได้มากกว่า (Heierli, 1993) เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นในแง่ของความสามารถในการเดินทางได้อย่างเข้าถึงจากประตูของจุดเริ่มต้นจนถึงประตูของปลายทางที่ต้องการไป หรือ Door to Door Time Requirement ระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดินทางด้วยจักรยานอยู่ระหว่าง 0.3 – 6.5 กิโลเมตร ในช่วงระยะทางดังกล่าว จักรยานสามารถทำความเร็วได้ดีกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ จักรยานจึงถูกเลือกเป็นรูปแบบสำหรับการเดินทางระยะใกล้ในการวางแผนแก้ปัญหาการเดินทางของเมืองในประเทศพัฒนาแล้ว ควบคู่ไปกับมาตรการใช้ที่ดินแบบผสม

นอกจากนี้ การเดินทางด้วยจักรยานยังมีข้อดีอีกหลายด้าน เมื่อเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ (Wright, 1992) ทั้งในแง่ผลกระทบต่อสังคมโดยรวม ที่พิจารณาตัวแปรด้านความจุต่อพื้นที่ (Capacity/Area) ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (Energy Efficiency) การสร้างมลภาวะทางอากาศและเสียง (Air Pollution and Noise) การส่งผลกระทบต่อความสวยงามของเมือง (Aesthetics) ความเสถียรของระบบ (Less Vulnerability of System) ความยั่งยืนของระบบ (Sustainable of System) งบประมาณส่วนรวม (Public Expense) และความรุนแรงของอุบัติเหตุ (Fewer Serious Accident) พบว่าการเดินเท้าและจักรยานจะส่งผลกระทบด้านลบต่อส่วนรมน้อยกว่า

ส่วนการเปรียบเทียบตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อบุคคล ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Cost to Users) สภาพแวดล้อมส่วนบุคคล (Personal microenvironment) ความยืดหยุ่น (Flexibility) คือจำนวนเส้นทางที่สามารถเดินทางจากจุด A ไปยังจุด B และจำนวนของ Origin และ Destination ที่สามารถเข้าถึงได้โดยรูปแบบการเดินท่างั้นๆ ความถี่ (Frequency) การตรงต่อเวลา (Punctuality) ความสะดวก (Comfort) โอกาสในการสัมผัสกับสิ่งรอบข้าง (Orientation) ความสามารถในการบรรทุกสัมภาระ (Ease of Carrying Thing) และเวลาที่ใช้ในการเดินทาง (Total Travel Time) พบว่า

การเดินเท้าและการเดินทางด้วยจักรยานมีข้อดีมากกว่า เมื่อเทียบกับการใช้บริการขนส่งสาธารณะและการใช้รถส่วนบุคคล โดยเฉพาะการเดินทางในระยะใกล้ แต่เมื่อเทียบระหว่างจักรยานและการเดินเท้า จะพบข้อดีของจักรยานมากกว่าการเดินเท้าในแง่ที่สามารถบรรทุกสัมภาระได้มากกว่าและเดินทางได้ในระยะที่ไกลกว่า ด้วยลักษณะพิเศษของจักรยานที่มีทั้งข้อเด่นและข้อจำกัด ทำให้การเดินทางด้วยจักรยานโดยทั่วไปมีบทบาทสำหรับการเดินทางระยะใกล้ในเมือง (Local Transportation) สำหรับการเดินทางระยะไกลสามารถผนวกการเดินทางด้วยจักรยานเข้ากับการขนส่งสาธารณะของเมือง เพื่อทดแทนการใช้รถส่วนบุคคล (Bike and Ride) แต่ในเมืองประเภทที่ไม่มียานพาหนะสาธารณะและประชากรโดยเฉลี่ยมีรายได้ต่ำ (Low Income NMT Dependent Cities) ที่บริการขนส่งสาธารณะไม่มีประสิทธิภาพและราคาแพง ระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการใช้จักรยานจะไกลกว่าเมืองประเภทอื่น อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยจักรยานสามารถในบทบาทที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของเมืองนั้นๆ (Replogle, 1992) ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับเมืองทุกรูปแบบ ทุกประเภท

2.2.2.1 การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยาน (Bicycle transportation Planning)

การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยาน ควรจะเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนการจราจรขนส่งของเมือง (Urban Transportation Planning) ซึ่งถูกวางควบคู่ไปกับการวางแผนผังเมืองรวม (Comprehensive Plan) เพื่อให้มีแนวทางที่สอดคล้องกันในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของเมืองนั้นๆ (Replogle, 1992: Pinsof and Musser, n.d.) การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยานประกอบด้วยแผนในระดับต่างๆดังนี้ (Hamil and Wise, n.d.)

1. การวางแผนนโยบาย (Policy Planning)
2. การวางแผนหน้าที่ (Functional Planning)
3. การวางแผนระดับปฏิบัติการ (Implementation Planning)

Replogle (1992) ได้เสนอว่า การวางแผนการเดินทางด้วยจักรยานควรเป็นส่วนหนึ่งสำหรับการแก้ปัญหาและพัฒนาเมือง ดังนี้

1. เพิ่มประสิทธิภาพสูงสุดให้กับการเดินทางขนส่งของเมืองนั้น ก็คือต้องมีส่วนในการแก้ปัญหาคาการเดินทางของเมือง
2. ประหยัดพลังงานที่ใช้ในการเดินทาง
3. เป็นกลยุทธ์หนึ่งในกระบวนการพัฒนาเมืองให้น่าอยู่
4. แก้ไขมลพิษของอากาศและเสียง ของเมือง

5. สร้างความเท่าเทียม โดยการสร้างทางเลือกให้กับการเดินทางของผู้มีรายได้น้อย

ข้อเสนอในการจัดทำโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกของการเดินทางด้วยจักรยานจะเป็น แนวทางที่สำคัญต่อการวางแผนการเดินทางด้วยจักรยานในพื้นที่ ประกอบด้วย

1. เส้นทางจักรยาน (Bicycle Way) (Hope, 1991) ได้จำแนกประเภทของเส้นทางจักรยานดังนี้

1.1 Bicycle Route คือเส้นทางที่มีการปรับปรุงทางกายภาพจัดทำสัญลักษณ์เพื่อให้ข้อมูลหรือบอกทิศทางอย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทาง ให้กับการเดินทางด้วยจักรยาน อาจเป็นเส้นทางที่ใช้ร่วมกับการเดินทางด้วยรูปแบบอื่นๆ เช่น การเดินเท้า รถยนต์ เป็นต้น

1.2 Bicycle Lane คือ การจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน ที่แยกจากกันทางกายภาพกับการเดินทางรูปแบบอื่น ไม่อนุญาตให้การเดินทางด้วยรูปแบบอื่นใช้ช่องทาง ช่องทางจักรยานอาจอยู่บนถนนหรือบาทวิถีก็ได้

1.3 Bicycle Path คือเส้นทางที่อนุญาตให้ใช้เฉพาะคนเดินเท้า หรือพาหนะที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ หรือเส้นทางที่ให้ใช้เฉพาะรถจักรยาน จักรยานสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวได้อย่างปลอดภัยโดยไม่ต้องจัดทำช่องทางเฉพาะสำหรับจักรยาน

การคัดเลือกเส้นทางและการปรับปรุงทางกายภาพของเส้นทางต้องคำนึงถึงความปลอดภัย ความสามารถในการเข้าถึงเส้นทาง ความสามารถในการตอบสนองความต้องการเดินทาง การเข้าถึงจุดหมายปลายทางการเดินทางที่สำคัญ ความต่อเนื่อง การลดตรงของเส้นทาง คุณภาพของพื้นผิวของเส้นทาง ระดับความลาดชัน ปริมาณการเดินทางและความเร็วในเส้นทาง และความขัดแย้งกับการเดินทางรูปแบบอื่นในเส้นทาง (Hope, 1991)

2. ที่จอดจักรยาน เป็นองค์ประกอบสำคัญของการเดินทางด้วยจักรยาน โดยเฉพาะการเดินทางเพื่อต่อขนส่งสาธารณะและการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่จักรยานไม่สามารถเข้าถึงได้

3. สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ แผนที่นำทาง ไฟฟ้าแสงสว่าง เป็นต้น

การออกแบบโครงข่ายและจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางด้วยจักรยาน คือการจัดสรรและการจัดการกับที่ว่างและสภาพทางกายภาพที่มีอยู่ให้สามารถใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพโดยการใช้จักรยานเพื่อแก้ปัญหาการเดินทางในพื้นที่ (Litman, 1994)

จากการศึกษาผ่านทฤษฎี ผลงานและแนวคิดของนักวิชาการหลายท่านในด้านการแก้ไขปัญหาจราจรจนสรุปในมุมมองของผู้วิจัยได้ดังนี้ การแก้ไขปัญหาด้วยการเข้าไปจัดการกับ

ความต้องการในการเดินทาง ทั้งเรื่องของรูปแบบในการเดินทาง เวลาในการเดินทางและการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทำลายความเคยชินต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หรือการเดินทางใดๆ ด้วยการใช้พาหนะที่มีมอเตอร์ ซึ่งสามารถเป็นต้นเหตุของปัญหาทั้งด้านการจราจร สิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจ การจัดการนี้จะคำนึงถึงว่าการแก้ปัญหาด้านหนึ่งจะต้องไม่เป็นการไปสร้างปัญหาเพิ่มให้กับส่วนอื่น วิธีการแก้ปัญหาก็จะเน้นที่การเข้าไปจัดการกับคน และความ ต้องการเดินทางของคน ให้คนได้รับทราบข้อมูลที่ถูกต้องเป็นประโยชน์ ตลอดจนทางเลือกที่น่าสนใจ อย่างการใช้จักรยาน เพราะสามารถตอบโจทย์ได้ทั้งหมด ไม่จะเป็นการแก้ปัญหาจราจร การลดมลพิษ ลดการใช้พลังงาน เพื่อให้แต่ละคนได้ลองตัดสินใจในการเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรม ซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนว่ามีความสอดคล้องกับการใช้วิธีการเชิงสัญลักษณ์ที่ผู้วิจัยได้นำเสนอไว้แล้วก่อนหน้านี้เป็นอย่างดี

2.3 ลักษณะทางกายภาพของเขตพระนครที่เกี่ยวข้องกับการจราจร

ผู้วิจัยตระหนักถึงความสำคัญของลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกัน ย่อมทำให้ปัจจัยอย่างอื่นมีความแตกต่างกันไปด้วยเช่น สภาพปัญหา มุมมองที่มีต่อปัญหา แนวทางการแก้ปัญหา เป็นต้น การเข้าไปศึกษาและเก็บข้อมูลของผู้วิจัยจึงได้นำประเด็นเหล่านี้มาเป็นส่วนหนึ่งในการวิเคราะห์ด้วย

2.3.1 ด้านทิศเหนือ นับจากจุดที่สิ้นสุดทางฝั่งเขตดุสิต มีคลองผดุงกรุงเกษมเป็นตัวแบ่งที่ชัดเจน ในบริเวณนั้นเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการสำคัญทั้งทำเนียบรัฐบาลในเขตดุสิต กระทรวง ทบวงกรม หน่วยงานของทหาร โรงเรียนและยังเป็นทางผ่านไปสำหรับผู้ที่ต้องการใช้สะพานพระราม 8 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจาก ลักษณะทางกายภาพที่ประกอบด้วยสถานที่ทำงานมากกว่าเป็นที่อยู่อาศัย การจราจรในบริเวณนี้จึงขึ้นลงตามเวลาเร่งด่วน คือก่อนเข้าและหลังเลิกงาน จะมีความหนาแน่น คับคั่งไปด้วยรถยนต์ประเภทต่างๆ ในช่วงก่อนเวลาทำการของราชการ และสิ้นสุดเวลาราชการซึ่งเป็นเวลาที่จะเกิดการใช้รถใช้ถนนในย่านนี้ แม้ในบริเวณทิศเหนือของเขตพระนครจะเป็นสถานที่ราชการ หรือเป็นสถานที่สาธารณะ ไม่มีใครเป็นเจ้าของ ครอบครองเป็นการส่วนตัว แต่ก็มีจิตสำนึกในความเป็นเจ้าของ ความหวงแหนที่จะร่วมกันรักษาให้มีสภาพแวดล้อมที่ดีไม่ต่างจาก เจ้าของบ้านที่รักและดูแลบ้านที่อยู่อาศัยของตน ส่วนหนึ่งผู้วิจัยมองว่าเป็นเพราะข้าราชการที่ทำงานในสถานที่ราชการเหล่านั้นมีระยะเวลาทำงานยาวนาน จึงผูกพันกับสถานที่ทำงานจนเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต

2.3.2 ด้านทิศใต้ จะสิ้นสุดที่มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา ติดต่อกับเขตคลองสานและเข้าตั้งรกรากที่อยู่อาศัยกัน ทำให้มาถึงปัจจุบันมีสภาพเป็นชุมชนเก่าแก่ริมแม่น้ำมากมาย แม้ที่ดินในบริเวณนั้นจะเป็นของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ แต่ผู้อยู่อาศัยก็ไม่คิดจะย้ายออกไปหาที่ที่สามารถซื้อขาดเป็นของตนเองได้ แต่กลับอาศัยอยู่จากรุ่นต่อรุ่นมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เพราะนอกจากจะเป็นที่อยู่อาศัยได้แล้ว ยังเป็นทำนองส่งสินค้า มีการประกอบพาณิชยกรรมได้อีกด้วยด้วยความที่เป็นย่านเก่าแก่ตึกและอาคารต่างๆ ที่สร้างขึ้นมาตั้งแต่ในอดีตจึงได้รับการอนุรักษ์จากทางภาครัฐ แม้ในทางหนึ่งจะกลายมาเป็นข้อจำกัดสำหรับการแก้ปัญหาจราจรในปัจจุบันก็ตาม เพราะในบริเวณนั้นโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างไว้ตั้งแต่อดีตทำให้ไม่มีความเพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของเมืองได้มากอย่างที่เห็นในปัจจุบัน ถนนมีขนาดเล็ก ช่องทางจราจรมีไม่มาก ขณะที่ตรอกซอยขอยไม่ได้รองรับต่อการใช้รถยนต์ แต่จุดแข็งที่จะทำให้พื้นที่บริเวณทิศใต้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจร การใช้รถใช้ถนนได้ดีก็คือ คน เพราะคนที่อยู่อาศัยในที่ซึ่งมีความผูกพันมาตั้งแต่สมัยบรรพบุรุษย่อมมีความห่วงหา ความรักและรู้สึกเป็นเจ้าของ การขอความร่วมมือ หรือการดำเนินโครงการที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมจึงไปได้ดี

2.3.3 ด้านทิศตะวันออก สิ้นสุดที่ถนนราชดำเนินนอกและคลองรอบกรุง (คลองโอ่งอ่าง) เป็นเส้นแบ่งเขต ติดต่อกับเขตป้อมปราบศัตรูพ่าย และเขตสัมพันธวงศ์ ในบริเวณทิศตะวันออกของเขตพระนครที่มีคลองสายย่อยไหลผ่าน ทำให้บริเวณนี้มีการตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยตามไปด้วย แต่จะแตกต่างจากทางทิศใต้ที่ติดกับแม่น้ำสายหลัก จึงจะไม่มีมีการทำการค้า การตั้งเป็นท่ารับส่งสินค้า ลักษณะทั่วไปจึงเป็นบ้านหรือตึกแถวทั้งเพื่ออยู่อาศัยหรือเพื่อการพาณิชย์ แม้ว่าบริเวณนี้จะไม่ใช่ว่าบริเวณที่มีการค้าขายอย่างจริงจัง หรือมีคนพลุกพล่านมากนัก แต่ก็ยังได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะมีถนนที่เป็นทางเชื่อมไปสู่ถนนหลักอย่างถนนราชดำเนิน เช่น ถนนหลานหลวง ถนนจักรพรรดิพงษ์ เป็นต้น

2.3.4 ด้านทิศตะวันตก สิ้นสุดแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีแนวแบ่งเขตที่เขตบางกอกใหญ่ เขตบางกอกน้อย และเขตบางพลัด ในบริเวณทิศตะวันตกนี้ เป็นพื้นที่ที่มีความผสมผสานระหว่างความเก่าและใหม่ เพราะขณะที่ยังมีชุมชนริมคลองสายย่อยจากแม่น้ำเจ้าพระยาแล้ว แต่เมื่อขยับไกลจากแม่น้ำออกไปยังมีตึกกรมบ้านช่องที่สร้างขึ้นในช่วงหลังรวมถึง การสร้างถนน อุโมงค์ สะพานข้ามแยก ทางยกระดับอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีโรงพยาบาลศิริราช ซึ่งมีผู้คนจากทั่วประเทศเดินทางมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง หากแต่การจราจรในเขตนี้จะคับคั่งน้อยกว่าบริเวณที่เป็นแนวแม่น้ำเจ้าพระยาช่วงทิศใต้ เนื่องจากเป็นโครงสร้างที่ใหม่กว่า สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองมากกว่า ประกอบกับประชาชนบางส่วนแบ่งไปใช้การเดินทางทางน้ำ

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 นโยบายเชิงสัญลักษณ์

Marcella Ogenchuck (2009) ได้ทำการศึกษาเรื่อง Symbolic Policy and Alcohol Abuse Prevention in Youth ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้นำเสนอเรื่องของการป้องกันการติดแอลกอฮอล์ และการที่แอลกอฮอล์ให้โทษต่อเยาวชน โดยอาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์เข้ามาประกอบเพื่อการแก้ปัญหา และจากงานวิจัยได้พบว่าลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่พบและควรนำไปใช้เพื่อการป้องกันการติดและโทษของแอลกอฮอล์ต่อเยาวชนในชุมชน เช่น ความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมกัน (Ownership) การมีข้อตกลงร่วมกัน แสดงความตั้งใจในการแก้ปัญหา (Commitment) การประสานความร่วมมือที่ดีในระดับเมืองและระดับชุมชนไปจนถึงครอบครัวในการแก้ปัญหา (Collaboration)

Linda Steg, Charles Vlek and Goos Slotegraaf (2001) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Instrumental-Reasoned and Symbolic-Affective Motives for Using a Motor Car พบว่าปัจจัยเชิงสัญลักษณ์มีอิทธิพลสำคัญต่อการเลือกใช้รถ เพราะรถยนต์เป็นมากกว่าพาหนะแต่ยังเป็นสัญลักษณ์แทนสถานะของคนในสังคม ดังนั้น การที่คนจะเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัวจึงไม่ใช่เพียงเพราะเรื่องความสะดวกสบาย ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (Economics) หรือสมรรถนะในการใช้งานเท่านั้น แต่เพราะการใช้รถยนต์ตัวยังแสดงถึงรสนิยม ความสามารถในการรักษาความเป็นส่วนตัว ไม่ปะปนกับคนหมู่มาก และการแสดงออกถึงอำนาจ

นิศากร โทธิมาศ (2550) ได้ทำการศึกษาวิจัยในหัวข้อเรื่อง ผลของตัวแบบสัญลักษณ์และตัวแบบจริงต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของเด็กวัยรุ่นในจังหวัดเพชรบูรณ์ซึ่งเป็นการศึกษาพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ ทำการศึกษาผ่านตัวแบบสองชนิด คือ ตัวแบบสัญลักษณ์และตัวแบบจริงต่อพฤติกรรม ซึ่งภายในงานวิจัยได้แสดงให้เห็นถึงลักษณะสำคัญอย่างหนึ่งของเรื่องตัวแบบเชิงสัญลักษณ์ไว้ว่า ตัวแบบสัญลักษณ์ (Symbolic Model) คือ ตัวแบบที่ต้องเสนอโดยผ่านสื่อต่างๆ ได้แก่ ภาพยนตร์ สไลด์ แถบบันทึกเสียง วิดิทัศน์ โทรทัศน์ การ์ตูน สถานการณ์จำลอง หรือหลายรูปแบบของสัญลักษณ์รวมกันเป็นตัวแบบอันหนึ่ง ลักษณะที่สำคัญของตัวแบบสัญลักษณ์คือสามารถควบคุมพฤติกรรมของตัวแบบ และเน้นจุดสำคัญของการแสดงพฤติกรรมได้ นอกจากนี้ตัวแบบเพียงตัวเดียวสามารถกระตุ้นความคิด และพฤติกรรมของบุคคลจำนวนมากได้ (Bandura, 1986) และยังสามารถนำตัวแบบนี้มาใช้ซ้ำได้อีกหลายๆ ครั้ง (สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต, 2543)

สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, สรวิศ นฤปิติ และปิติ โรจน์วรรณสินธุ์ (2550) ได้นำเสนอบทความซึ่งมุ่งเสนอผลศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวกับการยอมรับของผู้เดินทางต่อมาตรการเก็บเงินค่าผ่านเข้าใช้ถนนรวมถึงปัจจัยเชิงจิตวิทยาที่ส่งผลต่อการยอมรับดังกล่าวในกรุงเทพมหานครผลลัพธ์ที่ได้

จากการศึกษาพบว่า การรับรู้ประสิทธิภาพของมาตรการ บรรทัดฐานของสังคม และการตระหนักถึงปัญหา เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับมาตรการ ผลการศึกษาเสนอว่า ผู้กำหนดนโยบายควรมุ่งเน้นการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ความเข้าใจแก่กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลด้วยข้อมูลที่ทำให้คนกลุ่มนี้ตระหนักถึงปัญหาจราจรและผลภาวะที่อาจส่งผลกระทบต่อตัวเองและครอบครัว เป็นสำคัญ รวมถึงข้อมูลที่ทำให้คนกลุ่มนี้ตระหนักถึงประสิทธิภาพและประโยชน์ที่แท้จริงของมาตรการในการแก้ไขปัญหาจราจร ซึ่งจะเห็นได้ชัด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการให้ความรู้ความเข้าใจ การต้องการการยอมรับ ความสามารถในการตระหนักถึงปัญหาที่แท้จริง ตลอดจนการมองว่าคนเป็นผู้รับผลกระทบและสามารถเป็นผู้แก้ปัญหา ล้วนเป็นลักษณะที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ทั้งสิ้น

งานวิจัยที่ยกมานี้ เป็นเรื่องที่มีความเชื่อมโยงกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ที่ถูกนำไปใช้ในประเด็นต่างกันไป แต่สิ่งที่มีอยู่ร่วมกันและน่าสนใจก็คือ การแก้ปัญหานั้นๆ จะประสบความสำเร็จหรือไม่ ปัจจัยสำคัญก็คือความรู้สึกลึกซึ้ง ทศนคติของคน ว่ามีความเห็นด้วย คล้อยตามหรือไม่ อย่างไร หากโครงการหรือประเด็นปัญหานั้นๆ ทำให้ผู้คน ประชาชนเกิดความเห็นด้วย จนนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม นั่นเองจึงเป็นการประสบความสำเร็จที่แท้จริง จุดนี้ยิ่งทำให้ผู้วิจัยเห็นความสำคัญของการนำลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ แต่จะมีวิธีการ เทคนิคอย่างไรต้องพิจารณาไปตามความแตกต่างของแต่ละบริบท เห็นได้จากรูปแบบที่ยกมาตามงานวิจัยข้างต้น บ้างก็สร้างความรู้สึกร่วม การมีข้อตกลงร่วมกัน หรือการประชาสัมพันธ์ถึงผลดี ผลเสียให้คนเห็นภาพ

2.4.2 การแก้ปัญหารถ

หรัศ พิธิยวัฒน์ (2543) ศึกษาผ่านเรื่อง ความพึงพอใจของผู้เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและการยอมรับของผู้เดินทางต่อระบบขนส่งสาธารณะแบบก้ำวหน้าในกรุงเทพมหานคร พบว่า จำนวนยานพาหนะส่วนตั้มีการขยายตั้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นผลจากนโยบายสาธารณะที่เอื้อให้เกิด สิ่งนี้สามารถส่งผลกระทบต่อด้านอื่นๆ เช่น ปัญหาการจราจร ปัญหาสิ่งแวดล้อม จึงเป็นที่มาของการเสนอการพัฒนาาระบบขนส่งขนาดใหญ่ (Mass Transportation) เพื่อดึงดูดให้คนลดการใช้พาหนะส่วนตั้ ทั้งนี้ปัจจัยที่ถูกนำมาพิจารณานอกจากทางเรื่องกายภาพที่จับต้องได้แล้ว ผู้วิจัยยังให้ความสำคัญไปถึงปัจจัยที่เป็นนามธรรม ปัจจัยเชิงจิตวิทยามีส่วนสำคัญที่ทำให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งขนาดใหญ่มากขึ้น เช่น ความเจ็บสบ ความไม่แออัด ความว่างของรถโดยสาร มารยาทและความเป็นมิตรของพนักงาน เป็นต้น

อจธรา ดันติวิทยาพิทักษ์ (2540) ได้นำเสนองานวิจัยเรื่อง การพัฒนาโครงข่ายจักรยานในเขตพื้นที่สาทร ว่าการแก้ปัญหาจราจรโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่เขตที่เป็นใจกลางเมืองอย่างสาทร เป็นย่านพาณิชยกรรม (Central Business District: CBD) เต็มไปด้วยความแออัด คนยานั้นก็ประกอบไปด้วยหลายกลุ่มแต่ต่างก็มีความต้องการในการเดินทางเหมือนกัน ในเวลาใกล้เคียงกัน ดังนั้นการพัฒนาการเดินทางด้วยจักรยานจึงกลายเป็นหนึ่งกลยุทธ์ในการแก้ปัญหาที่สำคัญและสามารถตอบโจทย์ได้ทั้งในเรื่องของการลดเวลาในการเดินทาง สภาพแวดล้อมที่ดีของเมือง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ไม่สูงเกินไป นำมาสู่การสร้างโครงข่ายขึ้นมารองรับเช่นเส้นทางเชื่อมต่อจักรยาน ที่จอดจักรยาน ทางจักรยาน หรือการปรับพื้นผิวจราจรให้เหมาะแก่การเดินเท้าหรือใช้จักรยานมากขึ้น เป็นต้น

รัชชัย บริสุทธิยางกูร (2549) ได้ศึกษาในเรื่องของความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่โดยระบบรถโดยสารประจำทาง และจากการศึกษาพบว่า แม้มีการนำรถโดยสารประจำทางมาให้บริการแต่การจราจรยังอยู่ในระดับคงที่ คือคนยังนิยมใช้พาหนะส่วนตัวมากกว่า ทั้งจักรยานยนต์หรือรถยนต์ก็ตาม ซึ่งสาเหตุที่ประชาชนไม่นิยมใช้รถโดยสารสาธารณะเนื่องมาจากจำนวนเส้นทางเดินรถที่ยังมีน้อยเกินไป ความสะดวกในการเข้าถึง ระยะเวลาที่ต้องรอรถนานเกินไป ระยะเวลาในการเดินทางนานเกินไป ขาดการประชาสัมพันธ์การเดินทาง ขาดจุดจอดรับ-ส่งผู้โดยสารที่แน่นอน แต่ประชาชนก็ยังเกิดความพอใจและให้การสนับสนุนในการปรับปรุงแก้ไข จากการศึกษาของงานวิจัยชิ้นนี้ทำให้เห็นได้ชัดเจนว่า การตัดสินใจของคนเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้การแก้ปัญหาประสบความสำเร็จหรือไม่

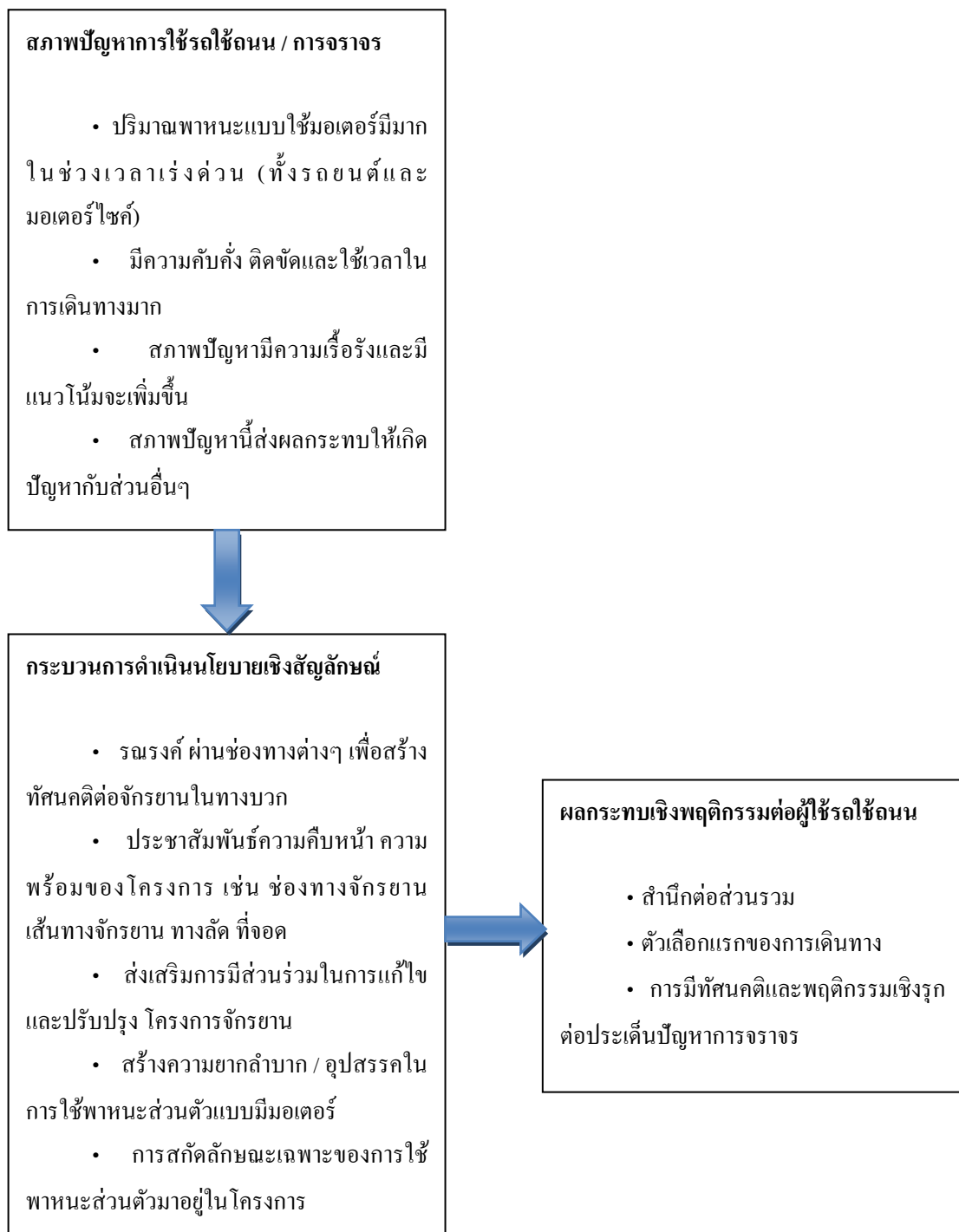
สมยศ สืบจากดี (2548) ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง รูปแบบการดำเนินการขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาคุณภาพในการให้บริการ: กรณีศึกษาการประกอบการขนส่งด้วยรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งงานวิจัยศึกษาว่ารูปแบบของขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ ทั้งขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ ทั้งแบบปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ และพิจารณาไปถึงปัจจัยอื่นๆ ทั้งที่เป็นรูปธรรมและนามธรรม อันหมายรวมถึงการให้ความสำคัญไปที่ปัจจัยด้านความรู้สึกร่วม ความรู้สึกเชื่อมั่น ซึ่งผลของการวิจัย ผู้วิจัยก็พบว่า ปัจจัยนามธรรมเหล่านั้นมีผลต่อคุณภาพการบริการ และสัมพันธ์กับความสามารถในการดึงดูดให้คนหันมาใช้บริการสาธารณะ แทนรถส่วนตัว

ผู้วิจัยเห็นว่า งานวิจัยหลายชิ้นมีแนวทางการแก้ปัญหาจราจร โดยเริ่มจากการที่พยายามจะลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวให้ได้ก่อน เพราะปัญหาที่พบเหมือนกันโดยทั่วไปก็คือ ความคับคั่งปริมาณรถที่มาก ทำให้ระยะเวลาในการเดินทางนานขึ้น ทางเลือกที่มักเกิดมาเพื่อรองรับก็คือ การดึงดูดให้คนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อให้ปริมาณรถบนถนนน้อยลง อย่างไรก็ตามก็ยังมียังมีอีกหลายปัจจัยที่ทำให้ทางเลือกนี้ยังไม่ประสบผลสำเร็จ เช่น ปริมาณรถไม่เพียงพอ เส้นทาง

เดินรถ สภาพรถ คุณภาพการให้บริการ เป็นต้น ผู้วิจัยจึงเห็นว่า ทางเลือกที่เป็นการใช้จักรยานมาแก้ปัญหาจราจร น่าสนใจและเป็นไปได้มากขึ้น

2.5 การสร้างกรอบการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้ ได้ผ่านการศึกษา ค้นคว้าข้อมูลจากวรรณกรรมที่หลากหลายทั้ง ทฤษฎี แนวคิด บทความ บทวิพากษ์ งานวิจัยและเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับประเด็นปัญหาการวิจัยที่ผู้วิจัยได้ตั้งไว้ พิจารณาควบคู่กับวัตถุประสงค์การวิจัย ทำให้ได้ออกมาเป็นกรอบการวิจัยซึ่งจะเป็นตัวนำไปสู่คำตอบ ของคำถามงานวิจัยชิ้นนี้ได้ ดังนี้



ที่มา: พัฒนจาก โครงการจักรยานกลางเมือง, Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car (L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, 2001)

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

ในการวิจัยเรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจร : กรณีศึกษา โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาการจราจรที่แท้จริงในพื้นที่เขตพระนคร การแก้ปัญหาโดยใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ไปเปลี่ยนพฤติกรรม กระทั่งได้ข้อยืนยันว่า พฤติกรรมคนสามารถเปลี่ยนได้จริง เพื่อสามารถนำไปเป็นข้อเสนอแนะสำหรับนำไปประยุกต์ใช้กับนโยบายสาธารณะด้านอื่นๆได้ต่อไป

ผู้วิจัยได้ทำการทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ได้แก่ แหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร (Documentary Review) อันประกอบด้วย หนังสือ ตำรา งานวิจัย กฎหมาย รายงาน ฯลฯ แหล่งข้อมูลประเภทสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ได้แก่ ไฟล์บันทึกเสียง วิดีทัศน์ ข้อมูลออนไลน์ ประกอบกับแหล่งข้อมูลประเภทบุคคล ที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In Depth Interview: IDI) สันทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) และการสังเกตการณ์ (Observation) โดยนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ (Content Analysis and Synthesis) ตีความ สรุปผลและนำเสนอผลการศึกษาวิจัยในรูปแบบของคำบรรยายเชิงพรรณนา โดยมีขั้นตอนและวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

- 3.1 วิธีการศึกษาวิจัย
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 การทดสอบเครื่องมือ
- 3.5 จริยธรรมการวิจัย
- 3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.7 การตรวจสอบข้อมูล
- 3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.9 การสังเคราะห์ การสรุปผลและการเขียนรายงาน

3.1 วิธีการศึกษาวิจัย

ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เนื่องจากผู้วิจัยเห็นว่า จากหัวข้องานวิจัยที่ว่าด้วยเรื่องของการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์แก้ปัญหา โดยอาศัยการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคน หากผลที่ได้จากงานวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งเป็นข้อมูลเชิงลึก สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย เพราะจะทราบถึงที่มาที่ไปและอธิบายได้อย่างครอบคลุมตั้งแต่สภาพปัญหา กระบวนการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อแก้ปัญหาจราจร ไปจนถึงผลจากการน่านโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติ อันจะทำให้ผลลัพธ์ที่ได้ไปสอดคล้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัย และตอบคำถามงานวิจัยได้

อนึ่ง วัตถุประสงค์แต่ละข้อ ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการศึกษาข้อมูลต่างกันไปตามแต่เนื้อหาและจุดมุ่งหมาย ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ว่าด้วยการศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร ผู้วิจัยเลือกใช้การสังเกตการณ์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาปกติ เป็นระยะต่อเนื่องกัน และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลจากเอกสาร สิ่งพิมพ์ต่างๆภายในขอบเขตของกรอบการวิจัยแล้วนำไปสอบถาม สัมภาษณ์เชิงลึกจากทั้งข้าราชการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ตัวแทนภาครัฐ และภาคประชาชน ทั้งกลุ่มผู้อยู่อาศัยในพื้นที่เขตพระนคร กลุ่มผู้ที่เดินทางสัญจรผ่านเขตนี้เป็นประจำและกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อให้ได้มุมมองต่อปัญหาที่รอบด้าน

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ว่าด้วยการศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร เนื่องจากประเด็นนี้เป็นประเด็นที่มีรายละเอียดมาก ผู้วิจัยจึงเลือกใช้หลายวิธีในการเก็บและศึกษาข้อมูลเพื่อให้ได้ความครบถ้วนรอบด้าน ทั้งการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร รายละเอียดโครงการ การสัมภาษณ์เชิงลึกจากข้าราชการระดับบริหารและปฏิบัติการ สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครในแง่มุมมองของผู้กำหนดและน่านโยบาย โครงการ กิจกรรมสู่การปฏิบัติ อีกทั้งกลุ่มประชาชนทั้งสามกลุ่มคือ กลุ่มผู้อาศัยในพื้นที่เขตพระนคร กลุ่มผู้ที่เดินทางสัญจรผ่านเขตนี้เป็นประจำและกลุ่มผู้ใช้จักรยานเพื่อให้ทราบถึงมุมมองของผู้ที่เป็นฝ่ายรับผลกระทบ เป็นผู้รับบริการจากภาครัฐ นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังนำข้อมูลที่ได้เข้าสู่วิธีการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) ภายใต้อาณัติตามกรอบการวิจัย ขณะเดียวกัน ก็มีการสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมและการให้ข้อมูลของผู้เกี่ยวข้องร่วมด้วย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ว่าด้วยการศึกษาผลจากการน่านโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ ผู้วิจัยได้ติดตามศึกษาข้อมูลตั้งแต่เรื่องสภาพปัญหา การดำเนินโครงการผ่านข้อมูลจากหลายช่องทางร่วมกัน และนำไปสู่การสัมภาษณ์เชิงลึกกับภาครัฐในเชิงของความคาดหวังถึงผลการดำเนินงาน ความเปลี่ยนแปลง ตลอดจนกลยุทธ์ที่จะมารองรับในการดำเนินนโยบายต่อไป ในส่วนของภาค

ประชาชนทั้งกลุ่มผู้อาศัยในพื้นที่เขตพระนคร กลุ่มผู้ที่เดินทางสัญจรผ่านเขตนี้เป็นประจำและกลุ่มผู้ใช้จักรยานถึงทางความคิดและพฤติกรรมว่ามีความเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร

งานวิจัยชิ้นนี้ผู้วิจัยจะใช้วิธีที่ค้นหาความจริงจากเหตุการณ์และสภาพแวดล้อมที่มีอยู่ตามความเป็นจริง โดยมุ่งศึกษาในทางลึกและให้ความสำคัญแก่การเข้าใจอย่างเป็นองค์รวมภายในบริบทของสิ่งที่ศึกษา จะใช้เครื่องมือหลายอย่างในการเก็บข้อมูล โดยที่ตัวผู้วิจัยเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่สุด ประกอบกับการใช้วิธีการศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study Approach) ที่ออกแบบมาเพื่อศึกษา “กรณีที่มีขอบเขตชัดเจน” โดยกรณีที่น่าสนใจมานั้นเป็นหน่วยที่มีความครบถ้วนในตัวเอง ทั้งในแง่ของเนื้อหา และบริบท โดยเลือกรูปแบบการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ที่มุ่งแสดงรายละเอียดพร้อมทั้งบริบทอย่างสมบูรณ์ของปรากฏการณ์ที่เลือกมาศึกษา (ชาย โพธิ์สิตา 2549: 167)

สรุปได้ว่า การใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ(Qualitative Research) แบบวิธีการศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study Approach) ในรูปแบบการศึกษาเชิงพรรณนา (Descriptive Research) จึงเป็นวิธีที่เหมาะสมในการวิจัยเพื่อศึกษาวิจัย ถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนน กระบวนการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์และผลกระทบต่อการเล่นแปลงพฤติกรรม การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้แบ่งที่มาของข้อมูลได้ดังนี้

3.1.1 ข้อมูลระดับปฐมภูมิ

3.1.1.1 ข้อมูลจากเอกสาร(Documentary Research) ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ปรินต์ จานีพนธ์ ตำรา และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งในเรื่องนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) เรื่องการแก้ปัญหาจราจร แนวคิดการใช้จักรยาน โดยข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลที่ปรากฏข้อมูลอยู่ก่อนแล้ว อาทิเช่น หนังสือ บทความ งานวิจัย และรายงานการปฏิบัติการของเหล่าตัวแสดงที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการวิจัยโดยผู้วิจัยได้รวบรวมมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เนื้อหาเป็นหมวดหมู่ตามประเด็นที่ต้องการศึกษา แบ่งเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1) เอกสารประเภทหนังสือ ตำราและผลงานวิจัย ประกอบด้วย แนวคิดและทฤษฎีของนักรัฐประศาสนศาสตร์ แนวคิดและทฤษฎีนโยบายเชิงสัญลักษณ์ แนวคิดเรื่องการแก้ปัญหาจราจร แนวคิดเรื่องการเป็นเมืองจักรยานและแนวคิดเรื่องการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2) เอกสารทางราชการ ประกอบด้วย พรบ.เกี่ยวกับการจราจร สถิติด้านจราจรในกรุงเทพมหานคร รายละเอียดโครงการจักรยานกลางเมือง ฯลฯ

3) เอกสารอื่นๆ ประกอบด้วย เอกสารรายงานผลการดำเนินโครงการวิเคราะห์ และวินิจฉัยข้อเท็จจริงเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น คำแถลงนโยบายของคณะรัฐบาล บทความ วารสาร ข่าว สื่อสิ่งพิมพ์อื่นๆ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ ประกอบด้วย ไฟล์บันทึกเสียง วิดีทัศน์ ข้อมูลออนไลน์

3.1.1.2 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview : IDI) ซึ่งเป็นวิธีที่ผู้วิจัยใช้ในการเก็บข้อมูลจากแหล่งข้อมูลประเภทบุคคล โดยเทคนิคการสัมภาษณ์เจาะลึกเป็นเทคนิควิธีการวิจัยเชิงคุณภาพที่ใช้ในการสัมภาษณ์ส่วนบุคคลกับผู้ที่เป็นผู้รู้หรือผู้เชี่ยวชาญในเรื่องนั้นๆ โดยเปิดโอกาสให้ผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความคิดเห็นในทุกแง่มุม โดยผู้วิจัยได้กำหนดคำถามปลายเปิด (Open-Ended Question) และผู้ทำการสัมภาษณ์สามารถที่จะติดตามซักไซ้ไล่เรียงข้อเท็จจริง หรือรายละเอียดปลีกย่อยที่สนใจในประเด็นที่ศึกษา อันทำให้ได้มาซึ่งข้อมูลและข้อเท็จจริงที่ลึกและกว้างในเรื่องที่สัมภาษณ์เจาะลึก (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2546 : 347) ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นการเสริมประเด็นและเพิ่มรายละเอียดให้กับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาเอกสาร

3.1.1.3 ข้อมูลจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group Interview) การสนทนากลุ่มเป็นการเก็บข้อมูลโดยการจัดกลุ่มในการพูดคุย ซึ่งจะเป็นการตรวจสอบข้อมูลให้มีความน่าเชื่อถือและความถูกต้องยิ่งขึ้น และยังเป็นการช่วยเสริมให้ได้ข้อมูลที่ละเอียดและครบถ้วนยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เป็นผู้สัมภาษณ์และจดบันทึกจากการสนทนากลุ่มด้วยตนเอง

3.1.1.4 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ (Observation) เป็นกระบวนการที่ผู้วิจัยศึกษาด้วยการเฝ้าดูปรากฏการณ์ที่ศึกษาในขณะที่ปรากฏการณ์นั้นเกิดขึ้นและดำเนินไปตามธรรมชาติ ตามสถานการณ์เฉพาะหน้าโดยไม่มีการควบคุมหรือดัดแปลงใดๆ และเป็นวิธีสังเกตปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อค้นหาความจริงของปรากฏการณ์นั้น โดยผู้วิจัยจะทำควบคู่ไปกับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ซึ่งผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการสังเกตแบบมีโครงสร้าง ตามประเด็นที่ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้การสังเกตนั้น มีความสอดคล้องและบรรลุวัตถุประสงค์การวิจัย โดยจะประกอบด้วยกระบวนการ 3 ขั้นตอน คือ การสังเกต การซักถาม และการจดบันทึก นอกเหนือไปจากการเฝ้าดูแล้ว ผู้วิจัยจะซักถามบางสิ่งบางอย่างที่ไม่อาจเข้าใจได้จากการสังเกต โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความหมายหรือสัญลักษณ์ การซักถามนี้คือการสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการนั่นเอง หลังจากนั้นจึงทำการจดบันทึกข้อมูล ทั้งนี้จะทำให้ข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ และพิจารณาประกอบการวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้น

3.2 กลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างเชิงคุณภาพจำนวน 16 คนเพื่อทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) และการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) จำนวน 30 คน แบ่งเป็นกลุ่มตัวแทนจากผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร 10 คนและกลุ่มผู้ที่สัญจรผ่านหรือเดินทางเข้ามาทำงานในเขตพระนคร 10 คน กลุ่มผู้ใช้จักรยาน 10 คน

3.2.1 วิธีสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างโดยไม่ใช้ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Non-Probability Selection Sampling) โดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) ซึ่งเป็นการเลือกบุคคลที่เกี่ยวข้องมาเพื่อให้ข้อมูล โดยผู้วิจัยได้แยกการเก็บข้อมูล และกลุ่มประชากรตาม 3 ประเด็น คือ 1) สภาพปัญหา 2) กระบวนการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ และ 3) ผลกระทบ

3.2.1.1) สภาพปัญหา ได้แก่ สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร โดยที่ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลสภาพปัญหาด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview; IDP) และสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participative Observation) ว่ามีลักษณะอย่างไร มีปัจจัยใดที่น่าสนใจเพิ่มเติม

3.2.1.2) กระบวนการดำเนินนโยบาย ได้แก่ การดูที่ตัวนโยบายและการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ วิธีการที่ฝ่ายของผู้กำหนดนโยบาย ตลอดจนผู้นำนโยบายมาปฏิบัติว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร ส่วนนี้ผู้วิจัยจะทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview; IDP) และสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion; FGD) (อย่างน้อย 10 คน)

3.2.1.3) ผลกระทบ ได้แก่ กลุ่มประชาชนที่รับผลกระทบจากการที่นโยบายเชิงสัญลักษณ์ได้ถูกนำมาปฏิบัติ จะใช้วิธีการการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview; IDP) และสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion; FGD) (อย่างน้อย 10 คน) โดยผู้วิจัยได้แบ่งประเภทของประชาชนผู้รับผลกระทบซึ่งแบ่งตามลักษณะการดำรงชีวิต เนื่องจากผู้วิจัยเห็นว่าจะสามารถอธิบายเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมได้ดีที่สุด และสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การทำวิจัย ซึ่งได้สามารถแบ่งกลุ่มผู้ที่ให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เชิงลึกและ สนทนากลุ่มดังนี้

อนึ่ง ผู้เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก(In-Depth Interview; IDP) มีดังนี้

1) ผู้อำนวยการสำนักจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร เป็นผู้มีอำนาจรับผิดชอบสูงสุดต่อโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่กรุงเทพมหานครดำเนินงานเพื่อแก้ปัญหาจราจรโดยตรง ทั้งในเชิงของการกำหนดนโยบายและการ

น่านโยบายไปปฏิบัติ รวมถึงการมีบทบาทเป็นผู้ประสานความร่วมมือจากภาคส่วนต่างๆทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาชน เพื่อให้นโยบายประสบความสำเร็จ 1 คน

2) หัวหน้าฝ่ายงานวิเคราะห์นโยบายและแผนสำนักการจราจร และขนส่ง กรุงเทพมหานคร เป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบดูแลโครงการที่มีความเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น มีความใกล้ชิดทั้งส่วนของการกำหนดนโยบายและการน่านโยบายไปปฏิบัติจริง 1 คน

3) ผู้แทนมูลนิธิโลกสีเขียว เป็นตัวแทนจาก หน่วยงานที่ทาง กรุงเทพมหานคร เชิญให้เข้าร่วมในการจัดทำนโยบายและดำเนินโครงการจักรยานกลางเมือง ซึ่งมูลนิธิโลกสีเขียวจะเป็นผู้ที่มีสนใจเฉพาะสภาพแวดล้อม มลภาวะ โดยตัวแทนที่ได้ส่งเข้าร่วมงานกับทางกรุงเทพมหานคร 1 คน

4) ผู้แทนสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย เป็นผู้แทนจากองค์กรอิสระที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านสิ่งแวดล้อม ได้รับเชิญให้เข้าร่วมในการจัดทำนโยบายและดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่ทางสำนักการจราจรและขนส่งจัดขึ้น โดยตัวแทนที่ได้ส่งเข้าร่วมงานกับทางกรุงเทพมหานคร 1 คน

5) ผู้แทนกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแห่งชาติ (สสส.) เป็นผู้แทนจากหน่วยงานรัฐที่ได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ พ.ศ.2544 อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี ที่มีหน้าที่และทำงานด้านการสร้างเสริมให้เกิดสุขภาพของประชาชนในชาติ มีส่วนช่วยสนับสนุนด้านการปรับปรุงคุณภาพชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับพันธกิจและความตั้งใจของทางกรุงเทพมหานคร จึงได้รับเชิญให้เข้าร่วมในการจัดทำนโยบายและดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่ทางสำนักการจราจรและขนส่งจัดขึ้น โดยตัวแทนที่ได้ส่งเข้าร่วมงานกับทางกรุงเทพมหานคร 1 คน

6) ผู้แทนสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย เป็นผู้แทนจาก หน่วยงานที่เกิดจากการรวมตัวของกลุ่มผู้ใช้จักรยานกลุ่มต่างๆในประเทศไทย ทำงานรณรงค์ให้ประชาชนเห็นความสำคัญของปัญหาและร่วมสนับสนุนลดการใช้รถยนต์ในการเดินทาง หันมาใช้จักรยานเป็นทางเลือกหนึ่ง หรือการใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน เพื่อลดปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษในอากาศ การประหยัดพลังงาน และลดปัญหาภาวะโลกร้อน ได้รับเชิญให้เข้าร่วมในการจัดทำนโยบายและดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่ทางสำนักการจราจรและขนส่งจัดขึ้น โดยตัวแทนที่ได้ส่งเข้าร่วมงานกับทางกรุงเทพมหานคร 1 คน

7) ผู้แทนสำนักวัฒนธรรม กีฬาและการท่องเที่ยว เป็น หน่วยงานภายใต้สังกัดกรุงเทพมหานคร ที่รับเอาแผนปฏิบัติการไปสู่การปฏิบัติในเรื่องวัฒนธรรม

กีฬาและการท่องเที่ยว ซึ่งก็มีความเกี่ยวข้องกับ พื้นที่พระนคร ซึ่งเป็นแหล่งรวมกิจกรรมดังกล่าว เช่นกัน จึงได้รับเชิญให้เข้าร่วมในการจัดทำนโยบายและดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่ทางสำนักงานการจราจรและขนส่งจัดขึ้น โดยตัวแทนที่ได้ส่งเข้าร่วมงานกับทาง กรุงเทพมหานคร 1 คน

8) ตัวแทนกลุ่มผู้ใช้จักรยาน เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานทั้งในชีวิตประจำวัน และเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งมีความคุ้นเคยกับการใช้จักรยาน ตลอดจนเส้นทางจักรยาน ชนิดของจักรยาน จนกระทั่งมีบทบาทและความชัดเจนของกลุ่มมากขึ้น ทางกลุ่มจึงเป็นทั้งผู้ที่สอดคล้อง และสะท้อนความต้องการไปยังภาครัฐว่า ผู้ใช้จักรยานควรได้รับการดูแลอย่างไร หรือหากต้องการจะผลักดันโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานควรดูแลด้านใดบ้าง ดังนั้นการได้ข้อมูลเชิงลึกจากกลุ่มนี้จะช่วยให้ได้ทราบถึงมุมมองของผู้ใช้จักรยานอย่างแท้จริง และทราบได้ว่าภาครัฐให้ความสำคัญอย่างไรต่อเสียงเรียกร้อง ข้อเสนอแนะจากคนกลุ่มนี้ จำนวน 3 คน

9) ตัวแทนกลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร เป็นกลุ่มคนที่อยู่อาศัย มีสำมะโนประชากรอยู่ในเขตนี้เป็นเวลานานอีกทั้งยังทำงานในพื้นที่บริเวณนั้น หรือใกล้เคียงกัน มีการได้เดินทางสัญจรในพื้นที่ มีความเข้าใจพื้นที่รู้พัฒนาการความเป็นมาเป็นไป ซึ่งคนกลุ่มนี้จะสามารถให้คำตอบถึงการเปลี่ยนแปลง พัฒนาการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรได้ อีกทั้งยังเป็นตัวสะท้อนได้ว่า เขาเหล่านั้นมีปฏิกิริยาได้ตอบกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร พฤติกรรมถูกปรับเปลี่ยนหรือไม่อย่างไร จำนวน 3 คน

10) ตัวแทนกลุ่มคนเข้ามาทำงาน หรือต้องสัญจรผ่านย่านนี้ เป็นประจำ เป็นกลุ่มที่ไม่ได้พักอาศัยในเขตนี้ ต้องมีการเดินทางมาเพื่อทำงาน หรือใช้เป็นเส้นทางผ่านและจะใช้ในเวลาเร่งด่วนของวัน เช่น ก่อนและหลังเช้างาน ซึ่งเป็นเวลาที่มีปริมาณรถบนท้องถนนมาก ซึ่งคนกลุ่มนี้มีบทบาทที่เป็นทั้งผู้รับปัญหาและมีส่วนในการแก้ไขปัญหาได้ การไปสอบถามสัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่มจะทำให้ได้ข้อมูลซึ่งแสดงถึงการมองปัญหา การแก้ไขปัญหา การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จำนวน 3 คน

ผู้ให้ข้อมูลการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกทั้งหมดนี้ ถูกสุ่มเพื่อให้ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกที่มีความหลากหลาย แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงอุปนัยหรือเชิงตรรกะ (Inductive Analysis) ซึ่งเป็นการตีความสร้างข้อสรุปข้อมูลจากการสัมภาษณ์ และสำหรับการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยได้มีการสุ่มตัวอย่างโดยใช้วิธีการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่น่าเชื่อถือและหลากหลาย

กลุ่มที่ได้เก็บข้อมูลด้วยการสนทนากลุ่ม(Focus Group Discussion; FGD) มีดังนี้

1) กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร เป็นกลุ่มคนที่อยู่อาศัย มีสำมะโนประชากรอยู่ในเขตนี้เป็นเวลานานอีกทั้งยังทำงานในพื้นที่บริเวณนั้น หรือใกล้เคียงกัน มีการได้เดินทางสัญจรในพื้นที่ มีความเข้าใจพื้นที่รู้สถานการณ์ความเป็นมาเป็นไป ซึ่งคนกลุ่มนี้จะสามารถให้คำตอบถึงการเปลี่ยนแปลง พัฒนาการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรได้ ผู้วิจัยได้รับความร่วมมือจากตัวแทนจากชุมชนต่างๆในเขตพระนคร เช่น ชุมชนท่าเตียน ชุมชนท่าวัง ชุมชนเขื่อนนิวาสน์ ทรอกไก่อ๊ะ ชุมชนมัสยิดจักรพงษ์ ชุมชนราชปรีพัฒนา ชุมชนวัดสังเวชวิทยาราม ชุมชนหลังโบสถ์พราหมณ์ ชุมชนแพ่งภูธร ชุมชนเทพธิดาราม ชุมชนตรอกศิลป์ – ตรอกคึกคัก เป็นต้น อีกทั้งยังเป็นตัวสะท้อนได้ว่า เขาเหล่านั้นมีปฏิกิริยาได้ตอบกับสิ่งเหล่านั้นอย่างไร ความเข้าใจที่มีตรงกันหรือไม่ มีความคิดเห็นเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร พฤติกรรมถูกปรับเปลี่ยนหรือไม่ อย่างไร จำนวน 10 คน

2) กลุ่มคนเข้ามาทำงาน หรือต้องสัญจรผ่านย่านนี้เป็นประจำ เป็นกลุ่มที่ไม่ได้พักอาศัยในเขตนี้ ต้องมีการเดินทางมาเพื่อทำงาน หรือใช้เป็นเส้นทางผ่าน และจะใช้ในเวลาเร่งด่วนของวัน เช่น ก่อนและหลังเช้างาน ซึ่งเป็นเวลาที่มีปริมาณรถบนท้องถนนมาก ทั้งนี้ในเขตพระนครเป็นเขตที่มีสถานที่ราชการอยู่มากมาย อีกทั้งอาคารพาณิชย์ที่ประกอบธุรกิจทำให้มีผู้คนต้องการสัญจรและใช้เส้นทางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งคนกลุ่มนี้มีบทบาทที่เป็นทั้งผู้รับปัญหาและมีส่วนในการแก้ไขปัญหาได้ การไปสอบถามสัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่มจะทำให้ได้ข้อมูลซึ่งแสดงถึงการมองปัญหา การแก้ปัญหา การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม จำนวน 10 คน

3) ตัวแทนกลุ่มผู้ใช้จักรยาน เป็นกลุ่มที่ใช้จักรยานทั้งในชีวิตประจำวัน และเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งมีความคุ้นเคยกับการใช้จักรยาน ตลอดจนเส้นทางจักรยาน อีกทั้งระหว่างกลุ่มยังมีความเป็นเครือข่ายคอยประสานข้อมูล ข้อเสนอแนะตลอดจนความช่วยเหลือระหว่างกัน จนกระทั่งมีบทบาทและความชัดเจนของกลุ่มผู้ใช้จักรยานต่างๆมากขึ้น แต่ละกลุ่มเป็นทั้งผู้ที่สอดส่อง และสะท้อนความต้องการไปยังภาครัฐว่า ผู้ใช้จักรยานควรได้รับการดูแลอย่างไร หรือหากต้องการจะผลักดันโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ควรดูแลด้านใดบ้าง ดังนั้นการได้ข้อมูลเชิงลึกจากกลุ่มนี้จะช่วยให้ทราบถึงมุมมองของผู้ใช้จักรยานอย่างแท้จริง และทราบได้ว่าภาครัฐให้ความสำคัญอย่างไรต่อเสียงเรียกร้อง ข้อเสนอแนะจากคนกลุ่มนี้ จำนวน 10 คน

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.3.1 แบบสัมภาษณ์

ผู้วิจัยได้ออกแบบคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลในเชิงลึก โดยแนวคำถามครอบคลุมตามกรอบแนวคิดการวิจัย ว่าด้วยการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน หลังจากได้รับอิทธิพลจากการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ โดยผู้วิจัยได้นำเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อทำการตรวจสอบความเหมาะสมของเนื้อหา เพื่อให้ได้คำตอบตรงตามจุดประสงค์ที่ต้องการรวมทั้งได้รับความคิดเห็นเพิ่มเติม และทำการปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำอีกครั้ง ก่อนนำไปใช้ในการรวบรวมข้อมูล

และสำหรับวิธีการสัมภาษณ์นั้นผู้วิจัยจะป้อนคำถามตามแบบเค้าโครงการสัมภาษณ์ที่ได้ออกแบบ โดยจดบันทึกคำตอบที่ได้รับพร้อมกับทำการบันทึกด้วยเครื่องบันทึกเสียง เพื่อให้ประกอบการวิเคราะห์ สังเคราะห์ สรุปผลและเขียนรายงานต่อไป นอกจากนี้ เพื่อให้การรวบรวมข้อมูลมีความสมบูรณ์ ครบถ้วนผู้วิจัยจึงออกแบบลักษณะคำถามให้เป็น คำถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ให้สัมภาษณ์ ได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็นได้อย่างเสรี และแบบสัมภาษณ์สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามสถานการณ์จริงอีกด้วย

ผู้วิจัยได้ออกแบบวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยอาศัยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม ประกอบกับเอกสารสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานโดยสำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และการแก้ปัญหาจราจร ไปจนถึงการแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ประเด็นหลักในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลมีดังนี้

- 1) การมองปัญหาจราจรในปัจจุบัน คิดว่ามีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และสาเหตุดังกล่าว จะสามารถนำไปสู่การแก้ไขได้อย่างไร อีกทั้งปัญหาจราจรมีความเชื่อมโยงกับปัญหาด้านอื่นๆหรือไม่ อย่างไร
- 2) กระบวนการในการดำเนินนโยบายเป็นอย่างไร ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีอย่างไร
- 3) ลักษณะของโครงการต่างๆที่เกี่ยวกับจักรยานเป็นอย่างไร ท่านให้ความร่วมมือกับโครงการหรือไม่และท่านมีการปฏิบัติตัวอย่างไร หรือหากรู้สึกต่อต้านท่านมีการแสดงออกอย่างไร
- 4) ประชาชนรู้สึกหรือไม่ว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาจราจร และมีความคิดเห็นอย่างไรกับการถูกบังคับ การถูกจัดระเบียบ หรือการต้องเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตเพื่อให้สภาพปัญหาเบาบางลง

- 5) การใช้จักรยานและ / หรือการเดินจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้หรือไม่อย่างไร และถ้าปัญหาการจราจรได้รับการแก้ไขจะส่งผลได้อย่างไร ต่อด้านใดบ้าง
- 6) ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร และส่งเสริมการใช้จักรยาน

3.3.2 การสังเกตการณ์

เครื่องมือที่สำคัญที่สุดของการสังเกตการณ์ก็คือ ตัวผู้วิจัย โดยการสังเกตการณ์นี้ ผู้วิจัยจะกระทำทั้งสังเกต สภาพแวดล้อมทั่วไปในเขตพระนคร เพื่อดูถึงความเปลี่ยนแปลง สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งอาจจะได้ข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อเป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์ปัญหาได้อย่างรอบด้านมากขึ้น และการสังเกตควบคู่ไปกับการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกไป โดยการสังเกตนั้นไม่จำกัดแต่เพียงเฉพาะความคิดเห็นหรือทัศนคติ และองค์ประกอบต่างๆ ของบุคคลที่ให้ข้อมูลเท่านั้น จะครอบคลุมไปถึงบริบทอื่นๆ ในขณะนั้นด้วย เช่น สภาพแวดล้อมขององค์กร / หน่วยงาน บรรยากาศการส่งเสริมให้เกิดการแก้ปัญหาจราจร โดยอาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ผ่านโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวกับจักรยาน ลักษณะของชุมชนต่างๆ ในเขตพระนคร ความคืบหน้า พัฒนาการ การดำเนินโครงการ รวมทั้งปรากฏการณ์อื่นๆ ที่ผู้วิจัยจะสามารถสังเกตได้ในขณะที่เข้าทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และสนทนากลุ่ม

3.4 การทดสอบเครื่องมือ

การทดสอบคุณภาพของเครื่องมือที่ใช้สำหรับงานวิจัยครั้งนี้ คือการทดสอบคุณภาพของตัวแบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้สร้างมาจากการศึกษาเอกสาร วรรณกรรม งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มีความสอดคล้องกับกรอบแนวคิดการวิจัย โดยโดยดำเนินการหาความเที่ยงตรง (Validity) ของเนื้อหา ดังนี้

3.4.1 การตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา โดยนำแบบสอบถามไปปรึกษากับผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญทั้งในเรื่องของนโยบายสาธารณะ (นโยบายเชิงสัญลักษณ์) ด้านการแก้ไขปัญหารถจราจรและด้านของแนวคิดการใช้จักรยาน เพื่อยืนยันความเที่ยงตรงและแม่นยำของเนื้อหาในแบบสัมภาษณ์

3.4.2 นำมาปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาอีกครั้งหนึ่งแล้ว ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์เพื่อนำแบบสัมภาษณ์ ไปดำเนินการเก็บข้อมูลต่อไป

3.5 จริยธรรมการวิจัย

การดำเนินการเก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เป็นไปตามจริยธรรมการวิจัย ดังนี้

- 1) ยื่นเอกสารตามระเบียบของหน่วยงานเพื่อขออนุญาตทำการวิจัย
- 2) ทำความเข้าใจเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัยตลอดจนวิธีการเนื้อหาในการสัมภาษณ์กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันและความชัดเจนในการดำเนินงาน
- 3) ผู้ที่เกี่ยวข้องในการให้ข้อมูล สามารถซักถามข้อมูล ข้อสงสัยเกี่ยวกับงานวิจัยได้ และหากผู้ให้ข้อมูลไม่ประสงค์จะให้เก็บข้อมูล ผู้วิจัยจะเคารพการตัดสินใจและไม่ละเมิดความเป็นส่วนตัว นอกจากนี้ ผู้วิจัยจะเน้นย้ำกับผู้ให้ข้อมูลว่าข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะถูกเก็บไว้เป็นความลับ โดยจะเปิดเผยข้อมูลเพียงเท่าที่ผู้ให้ข้อมูลอนุญาตให้เปิดเผยเท่านั้น
- 4) เพื่อเป็นการให้เกียรติและให้ความสำคัญต่อผู้ให้ข้อมูล ผู้วิจัยจะทำการนัดหมายล่วงหน้าทุกครั้ง ตั้งแต่การขออนุญาต กำหนดวัน เวลา สถานที่เพื่อช่วยให้ผู้ให้ข้อมูล ได้รับความสะดวกซึ่งจะทำให้เกิดความเต็มใจที่จะให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย
- 5) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยจะขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลในการจดบันทึกและการใช้เครื่องบันทึกเสียง หากผู้ให้ข้อมูลรายใดไม่ยินยอมให้ใช้เครื่องบันทึกเสียง ผู้วิจัยจะใช้เพียงการจดบันทึกแทน และหากสามารถบันทึกเสียงของผู้ให้ข้อมูลได้ ผู้วิจัยจะปกป้องความลับของข้อมูลส่วนตัวของผู้ให้ข้อมูล โดยในช่วงระยะเวลาระหว่างการเก็บข้อมูลนั้น ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลที่ได้นับถือไว้ในสถานที่เฉพาะ(สถานที่ที่ทำการสรุปข้อมูลและวิเคราะห์ผลการวิจัย) เท่านั้น โดยจะใส่รหัสลับบนไฟล์บันทึกเสียงเพื่อป้องกันผู้อื่นเข้าถึงข้อมูล และเมื่อพ้นระยะเวลาการเก็บข้อมูล (หลังเสร็จสิ้นการวิจัย) ผู้วิจัยจะทำการลบข้อมูลหรือไฟล์บันทึกเสียงในเครื่องบันทึกเสียงหรือในอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ เช่น Hard Disk, External Drive เพื่อปกป้องความลับของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้เข้าร่วมการวิจัย
- 6) สำหรับแบบการสัมภาษณ์ประกอบการวิจัย ซึ่งผู้วิจัยใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์นั้น ผู้วิจัยได้ระบุคำชี้แจงดังข้อความว่า “แบบสัมภาษณ์ชุดนี้ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการวิจัยเท่านั้น ข้อมูลทุกอย่างจะถูกเก็บไว้เป็นความลับ ท่านสามารถให้ข้อมูลต่อไปนี้ด้วยความสมัครใจหรือเว้นที่จะไม่ให้ข้อมูลในคำถามใดก็ได้ที่ท่านรู้สึกอึดอัดใจที่จะตอบ ขอความกรุณาให้ท่านให้ข้อมูลให้ตรงกับความคิดเห็นของท่านให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์ในการนำไปวิเคราะห์ข้อมูล อีกทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาองค์การของท่าน”

7) ในการนำเสนอผลการวิจัย จะใช้วิธีอ้างอิงคำพูดผู้ให้ข้อมูลโดยใช้นามสมมุติแทนและระบุข้อมูลเพียงเท่าที่ผู้ให้ข้อมูลต้องการเปิดเผยเท่านั้น

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้ทำการวิจัยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ โดยดำเนินการดังนี้

3.6.1 ขออนุญาตในการเข้าถึงข้อมูลที่จะเปิดเผย เพื่อทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการของโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานโดยสำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร และ ภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้นำชุมชนในเขตพระนคร หรือเครือข่ายผู้ใช้จักรยาน จากคณะคณบดีคณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

3.6.2 ประสานงานกับ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานอื่นๆที่มีส่วนเกี่ยวข้องในโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน เพื่อยื่นหนังสือขออนุญาตในการเข้าถึงข้อมูลที่จะเปิดเผยและการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

3.6.3 ผู้วิจัยนัดหมายวันเวลาที่จะไปทำการสัมภาษณ์เก็บข้อมูล เดินทางไปยังหน่วยงานเพื่อทำการสัมภาษณ์และจัดเก็บข้อมูล

3.6.4 นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มมาตรวจสอบ เปรียบเทียบ แล้วนำข้อมูลไปวิเคราะห์

3.7 การตรวจสอบข้อมูล

วัตถุประสงค์ของวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เมื่อได้รับผลจากนโยบายเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน โดยข้อมูลที่ได้จากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึกและการสนทนากลุ่ม และสังเกตการณ์จะถูกรวบรวม ทำการตรวจสอบความชัดเจนและความเพียงพอของข้อมูล รวมทั้งตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลก่อนการวิเคราะห์เบื้องต้น เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์และถูกต้อง อีกทั้งสามารถตอบคำถามตามกรอบแนวคิดการวิจัยได้ มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ซึ่งการตรวจสอบข้อมูลตลอดกระบวนการวิจัย เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของผลการวิจัย โดยวิธีการตรวจสอบแบบสามเส้า (Methodological Triangulation) ซึ่งใช้การพิสูจน์ว่า

ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้มานั้นถูกต้องหรือไม่ โดยเริ่มตั้งแต่การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านต่างๆ กัน เพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน โดยในการศึกษาจะใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่มและการสังเกตการณ์ เพื่อนำมาเปรียบเทียบข้อมูลเดียวกันกับที่เก็บมาได้จากเวลา สถานที่ หรือบุคคลที่แตกต่างกัน หากข้อมูลที่ได้มีความแตกต่างกันหรือขัดแย้งกัน ผู้วิจัยจะเข้าไปเก็บรวบรวมข้อมูลอีกครั้ง และหากข้อมูลที่ได้ทำการตรวจสอบแล้ว พบว่า เป็นข้อมูลที่เหมือนกันน่าเชื่อถือเป็นข้อมูลที่ถูกต้อง ข้อมูลเหล่านั้นจะนำกลับไปให้ผู้ให้ข้อมูลอ่านหรือกลับไปถามผู้ให้ข้อมูลซ้ำอีก (Reflecting) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริงตามที่ผู้ให้ข้อมูลบอก เมื่อได้ข้อมูลและประเด็นที่ตรงกับผู้ให้ข้อมูลแต่ละครั้งแล้วทำการวิเคราะห์และสังเคราะห์ จากนั้นนำผลการศึกษามาปรึกษา กับอาจารย์ที่ปรึกษา และนำเสนอผลการศึกษาข้อมูลเป็นลักษณะการเขียนวิจัยเชิงพรรณนาบรรยาย

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ข้อมูลตั้งแต่เริ่มกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล จนกระทั่งสิ้นสุดการศึกษาวิจัย โดยนำข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ข้อมูลเอกสาร ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลจากบุคคลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกตามเค้าโครงการสัมภาษณ์ ที่ได้ออกแบบไว้พร้อมทั้งคำถามแบบปลายเปิด ซึ่งเป็นข้อมูลหลัก ประกอบกับข้อมูลเสริมที่ได้จากการเตรียมความพร้อมก่อนการวิจัย โดยเข้าร่วมสังเกตการณ์ความคืบหน้าในการดำเนินนโยบาย จากทางภาครัฐและในฝั่งของความเคลื่อนไหวจากภาคประชาชนและสังคม มาทำการตรวจสอบความถูกต้องและวิเคราะห์เพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับผลการศึกษามาประเด็นการวิเคราะห์ โดยมีขั้นตอนดังนี้

1) จำแนกและจัดระบบข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้มาจำแนกและจัดหมวดหมู่ให้เป็นระบบ เช่น ข้อมูลปัญหาการจราจร สถิติการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อมูลเหตุการณ์ด้านการใช้จักรยาน ข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ เป็นต้น

2) การวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (Content Analysis) โดยใช้แบบวิพากษ์ ซึ่งเป็นการการพิจารณาโดยเน้นที่การวิเคราะห์บริบท ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น

โดยสรุป ระเบียบวิธีวิจัยของการศึกษานี้ได้อาศัยการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ได้มีเตรียมข้อมูล การเก็บข้อมูลโดยอาศัยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกตการณ์และการสนทนากลุ่มย่อย หลังจากนั้นนำข้อมูลที่รวบรวมมาตรวจสอบ วิเคราะห์ สรุปและเรียบเรียงอย่างเป็นระบบตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดแล้วจึงเสนอเป็นผลการศึกษาต่อไป

3.9 การสังเคราะห์ การสรุปผลและการเขียนรายงาน

ผู้วิจัยจะนำเนื้อหาของข้อมูลที่จำแนกและจัดหมวดหมู่ไว้ได้แล้วมาเชื่อมโยงเข้าด้วยกันตามกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาวิจัย เพื่อแสดงรายละเอียดของสิ่งที่ศึกษาตามความหมายของข้อมูลและนำมาทำการสังเคราะห์เนื้อหาตามประเด็นที่ศึกษาวิจัย เพื่อนำไปสู่การสรุปผล โดยผู้วิจัยจะทำการสรุปสาระสำคัญที่ได้ค้นพบ เพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อเท็จจริงที่ปรากฏในแต่ละช่วงเวลา แล้วจึงนำมาเรียบเรียงและแสดงข้อมูล (Data Display)

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ปัญหาการจราจร การใช้รถใช้ถนน ไม่ว่าจะเป็นความติดขัด ปริมาณพาหนะชนิดต่างๆ ที่คับคั่ง หนาแน่น การที่ต้องใช้เวลามากขึ้นเรื่อยๆ ในการเดินทางล้วนแล้วแต่เป็นสภาพปัญหาที่มีความเรื้อรังมาตั้งแต่อดีตจนปัจจุบัน อีกทั้งยังมีแนวโน้มว่าจะทวีความซับซ้อนรุนแรงมากขึ้นในอนาคต สภาพความเป็นปัญหานี้กระทบไปถึงทุกคนในสังคมทั้งคนรวย คนจน เด็ก หรือผู้ใหญ่ เสี่ยงบั่นเสียดชีวิตหรือต้องการให้แก้ปัญหาดังไปถึงภาครัฐอย่างชัดเจน ขณะที่ภาครัฐเองก็ไม่ได้นิ่งนอนใจ ไม่ว่ารัฐบาลไหนๆ ต่างต้องมีท่าทีใส่ใจกับปัญหาจราจรอย่างแข็งขันชัดเจนเป็นรูปธรรม อย่างที่เราได้เห็นโครงการแก้ปัญหารถจราจรในหลายรูปแบบ เช่น การสร้างและพัฒนาระบบขนส่งมวลชน รวมไปถึงคุณภาพการบริการ การสร้างโครงข่ายทางคมนาคม ไม่ว่าจะเป็น ทางพิเศษ ทางยกระดับ สะพาน อุโมงค์ เป็นต้น หรือแม้แต่การสร้างทางเลียบในการเดินทางที่มากขึ้นให้กับประชาชน ทั้งทางเรือ การเดิน การใช้จักรยาน

แต่น้ำหนักของโครงการแก้ปัญหานั้นส่วนมากจะไปอยู่ที่การสร้างโครงข่ายทางคมนาคมมากที่สุด หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นโครงการแก้ปัญหาลักษณะของการจัดการการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) ดูได้จากสถิติของสำนักงานการจราจรและขนส่ง (สำนักงานสถิติจราจร กรุงเทพมหานคร, 2551) ที่แสดงให้เห็นว่าในปีหนึ่งๆ มีการสร้างถนนหนทาง สะพาน อุโมงค์ตลอดจนโครงข่ายทางคมนาคมมากขึ้นอยู่ตลอด มากกว่าการทำโครงการพัฒนาภูมิทัศน์ให้สามารถเดินทางด้วยการเดิน การทำเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยและใช้ได้จริงหรือการพัฒนาคุณภาพของขนส่งสาธารณะ ในข้อนี้ผู้วิจัยมองว่าสาเหตุที่ “ภาครัฐ” ผู้กำหนดนโยบาย หรือผู้มีส่วนในการดำเนินโครงการ มักเลือกที่จะใช้นโยบายหรือดำเนินโครงการ แบบการจัดการไปที่การตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) มากกว่าแบบอื่นเพราะมองว่าเป็นลักษณะโครงการที่เป็นรูปธรรม เห็นชัดถึงกระบวนการ ความคืบหน้าของโครงการได้ง่าย เพื่อประชาชนจะได้รับทราบว่ามีภาครัฐมิได้นิ่งเฉยต่อปัญหา

อย่างไรก็ดี แนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวข้างต้นยังไม่สามารถบรรเทาสภาพความเป็นปัญหาของการจราจรได้ และที่มากกว่าการไม่สามารถแก้ปัญหาคือ กลับเป็นการไปสร้างปัญหาใหม่เพิ่มขึ้นอีก ด้วยเป็นจากการเลือกใช้แนวทางแบบการจัดการ การตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) อย่างที่สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้

นำเสนอแนวคิดเรื่อง “วงจรหายนะ” (ชาวกรุงเทพฯกับการเดินทางในทศวรรษหน้า, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2553: 33) ที่กล่าวถึงการเดินทางด้วยรถยนต์และการขยายตัวของเมืองซึ่งนำไปสู่ความต้องการพื้นที่ถนนมากขึ้น วงจรหายนะดังกล่าว เริ่มที่การสร้างถนน ทำให้คนเดินเท้าน้อยลง ไร้รถโดยสารและจักรยานน้อยลง หันมาขับรถและเกิดการซื้อรถใหม่ มีปัญหาติดเพราะปริมาณรถยนต์มากสิ่งที่ตามมาคืออากาศเสีย เสียงดัง อุบัติเหตุ แต่ทางแก้ที่มักจะถูกใช้ต่อนี้ก็คือการสร้างถนนเพิ่มอีก จึงเหมือนกลับไปจุดเริ่มของปัญหาอีกครั้งและวนเวียนเป็นวงจรหายนะที่ขยายวงกว้างขึ้นเรื่อยๆ ผู้วิจัยเองก็มีความเห็นสอดคล้องไปในทางเดียวกัน และมองว่าเป็นผลกระทบจากปัญหาจราจร การขยายขอบเขตของ “วงจรหายนะ” ก่อให้เกิดปัญหาด้านอื่นๆตามมดังนี้

ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน มลภาวะ ที่เกิดจากการใช้รถยนต์ ตลอดจนยานพาหนะใดๆที่มีมอเตอร์เหล่านี้ล้วนต้องอาศัยพลังงานทั้งก๊าซและน้ำมันมาเป็นตัวขับเคลื่อน นอกจากนี้ พลังงานที่ใช้ก็ยังอยู่อย่างจำกัด มีราคาสูง อีกทั้งยังผลิตของเสียเป็นพิษกลับสู่สภาพแวดล้อม มีรายงานกล่าวว่า การเผาผลาญเชื้อเพลิงพลังงานของรถยนต์ได้ปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่บรรยากาศ ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นทุกปี จึงเป็นต้นเหตุสำคัญที่ทำให้ปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการขนส่งมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 24 ของทั้งหมด ซึ่งครึ่งหนึ่งมาจากการขนส่งในเมือง กระบวนการเผาไหม้เชื้อเพลิงในเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ ยังปล่อยก๊าซพิษรวมถึงเขม่าต่างๆ เช่น ไนโตรสออกไซด์ ผงคาร์บอน ซึ่งล้วนแต่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและบางชนิดมีผลต่อภาวะโลกร้อน (Schipper, 2009 อ้างใน ชาวกรุงเทพฯกับการเดินทางในทศวรรษหน้า, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2553: 40) ส่งผลเสียเป็นทั้งมลภาวะทางอากาศ ทางเสียง ทางสายตา ตลอดจนเป็นของเสียสะสมทำลายระบบนิเวศในภาพรวม ทำให้ภาครัฐต้องรับภาระในการเข้ามาแก้ปัญหา บริหารจัดการเรื่องพลังงานและเรื่องสิ่งแวดล้อมของสังคมมากขึ้นไปอีก

ปัญหาด้านเศรษฐกิจ จะเห็นได้ว่าการเลือกใช้นโยบายการแก้ปัญหาแบบการจัดการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) ทำให้ภาครัฐต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการลงทุน ในอีกทางหนึ่งโครงการและนโยบายต่างๆภายใต้แนวคิดนี้ก่อให้เกิดการกระตุ้นการสร้างหนี้ให้กับประชาชนแม้จะมีผลดีสำหรับภาคเศรษฐกิจอยู่บ้างที่มีการใช้จ่ายหมุนเวียน แต่ในระยะยาวแล้วผลด้านลบจะมากกว่า

ปัญหาด้านคุณภาพชีวิต คนที่ต้องใช้ชีวิตด้วยความเร่งรีบ ขณะที่การจราจรติดขัด ไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้ ย่อมนำมาซึ่งภาวะความเครียด สามารถส่งผลเสียได้ทั้งสุขภาพกายและสุขภาพจิต

ประเด็นที่ยกมาข้างต้นเป็นเพียงบางส่วนจากปัญหาที่เพิ่มมากขึ้นเป็นลูกโซ่จากการแก้ปัญหาการจราจรแบบที่ขาดการวางแผนอย่างรอบคอบและรัดกุม ผู้วิจัยเองไม่ปฏิเสธการแก้ปัญหาด้วยวิธีการจัดการการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) หากแต่สิ่งที่ควรทำควบคู่ไปด้วย คือ เสนอแนะทางเลือกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งทางเลือกนั้นๆ ควรจะเป็นโครงการหรือนโยบายประเภทที่ “ต่าง” จากสิ่งที่ภาครัฐเคยทำมา อย่างเช่นการหันมาจัดการกับความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) การใช้จักรยานในการเดินทางเป็นคำตอบที่สามารถตอบโจทย์ได้อย่างครบถ้วน ภาครัฐเอง โดยกรุงเทพมหานครได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงปัญหาที่มาและวงจรของปัญหา สำนักการจราจรและขนส่ง ภายใต้กรุงเทพมหานคร จึงได้มีนโยบาย มีการดำเนินโครงการเกี่ยวกับจักรยานไว้เช่นกันเพื่อเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา ที่หวังว่าจะสามารถตัดวงจรหายนะได้บ้าง ผู้วิจัยเลือกศึกษาผ่านโครงการจักรยานกลางเมือง ในพื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานครซึ่งผู้วิจัยเชื่อว่าจะสามารถให้ผลการศึกษาวิจัยที่เป็นประโยชน์และครบถ้วนตามที่แสดงไว้จากวัตถุประสงค์การวิจัยและกรอบแนวคิดการวิจัย อนึ่ง ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้รวบรวมจากแหล่งต่างๆ มาทำการวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบ เพื่อรับผลที่ได้จากการศึกษาและตอบปัญหาการวิจัย ดังนี้

4.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

การรวบรวมข้อมูลในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ยึดตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็นตัวตั้ง และใช้กรอบการวิจัยเป็นตัวกำหนดขอบเขต เริ่มจากวัตถุประสงค์ข้อแรกของงานวิจัยขึ้นนี้ที่มุ่งศึกษาสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ซึ่งถือว่าเป็นส่วนสำคัญ เนื่องจากการทำให้เกิดความชัดเจนในการแยกแยะปัญหาได้อย่างมีทิศทาง เพื่อนำไปสู่การหาทางแก้ไขให้เหมาะสม เพื่อให้สภาพปัญหาที่กำหนดมาได้คลี่คลายไป หากการศึกษาเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหา ขาดความเข้าใจสภาพปัญหาอย่างถูกต้องแล้ว ก็จะไม่สามารถนำไปสู่เป้าหมายได้ อนึ่ง กรอบการวิจัยที่กล่าวถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนน เบื้องต้น ผู้วิจัยตั้งไว้ดังนี้

สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนน

- 1) ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซด์)
- 2) มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก
- 3) สภาพปัญหาที่มีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น
- 4) สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ

ผู้วิจัยจะใช้หัวข้อข้างต้นนี้เป็นกรอบของการวิเคราะห์ด้านสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนดังนี้

4.1.1 ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์)

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาสภาพปัญหาผ่านการเก็บข้อมูลทั้งโดยการสังเกตการณ์ (Observation) และการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง (In-Depth Interview) ไม่ว่าจะเป็นส่วนของภาครัฐ ผู้กำหนดนโยบาย ผู้ดำเนินโครงการ และประชาชนที่ผู้อาศัย ประชาชนผู้สัญจรผ่านตลอดจนผู้ใช้จักรยานในย่านนั้น ผู้วิจัยได้ข้อมูลที่น่าสนใจ ซึ่งนำไปสู่การศึกษาผลและวิเคราะห์ดังนี้

จากการสังเกตการณ์ ผู้วิจัยพบว่าสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนน ด้านหนึ่งคือปริมาณของพาหนะที่มาใช้ถนนมีอย่างหนาแน่น คับคั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน คือก่อนเวลาเช้างาน / เรียน และหลังเวลาเลิกงาน / เรียน พาหนะบนท้องถนน เกือบทั้งหมดเป็นพาหนะแบบมีมอเตอร์ (Motorize Vehicles) อันดับหนึ่งเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาเป็นแท็กซี่ รถโดยสารสาธารณะ จักรยานยนต์ และสุดท้ายเป็นจักรยาน ซึ่งเป็นลำดับสุดท้ายและเป็นชนิดเดียวที่เป็นพาหนะแบบที่ไม่มีมอเตอร์ (Non-Motorized) ผู้วิจัยพบว่าจักรยานเป็นกลุ่มที่ไม่มีช่องทางเป็นของตนเอง การใช้ช่องทางวิ่งเดียวกันกับพาหนะประเภทอื่นๆบนถนน ถือเป็นความเสี่ยงที่ไม่มีทางเลือก ผู้ใช้จักรยานให้ความเห็นว่า พวกเขาเลือกที่จะยอมเสี่ยงปั่นถนนมากกว่าที่จะไปเบียดบังคนเดินถนน ด้วยการไปปั่นจักรยานบนบาทวิถี โดยเป็นการเน้นถึงการคำนึงถึงสาธารณะมากกว่าความสะดวกสบายส่วนตัว ข้อมูลที่พบจากการสังเกตการณ์ สัมภาษณ์พูดคุยในเรื่องนี้ก็คือ เหตุสำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้ผู้คนเลือกใช้พาหนะชนิดที่มีมอเตอร์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลาเร่งด่วนเป็นเพราะความสะดวกสบาย เช่นไม่ต้องเผชิญกับอากาศร้อน เหงื่อออก ไม่ต้องออกแรงมากในการสัญจร หรืออาจเดินทางได้เร็วกว่า ในกรณีที่มีการจราจรไม่ติดขัด เป็นต้น จึงทำให้เรายังเห็นว่าในช่วงเวลาเร่งด่วนของวัน บนท้องถนน ทางสัญจรก็จะมีปริมาณพาหนะที่มีมอเตอร์หนาแน่นอย่างแน่นอน

4.1.2 มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก

ความคับคั่งและการต้องใช้เวลาในการเดินทางมากนี้เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องมาจากประเด็นสภาพปัญหาข้างต้น เพราะว่ามีปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์จำนวนมาก ออกมาใช้เส้นทางที่มีอยู่จำกัด ในเวลาเดียวกัน ย่อมทำให้เกิดสภาวะคับคั่ง การจราจรติดขัด ต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้นเป็นธรรมดา

สิ่งที่น่าสนใจต่อมาก็คือ ก่อนที่จะสิ้นสุดของช่วงเวลาเร่งด่วน สิ่งที่สามารถสังเกตถึงความเปลี่ยนแปลงได้ด้วยสายตาก็คือ ในช่วงนั้นสภาพการจราจรเริ่มคลายตัว ปริมาณรถยนต์ตลอดจนพาหนะแบบใช้มอเตอร์ชนิดต่างๆเริ่มเบาบางลง ขณะที่มิเตอร์จักรยานออกมาใช้ท้องถนนมากขึ้น สอดคล้องกับสิ่งที่ผู้พักอาศัยย่านนั้นกล่าวว่า ลักษณะเช่นนี้เกิดขึ้นเป็นประจำเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ชัดเจนมากขึ้น ผู้วิจัยได้นำเรื่องนี้ไปพูดคุยกับกลุ่มผู้ใช้จักรยาน และได้คำตอบว่า ผู้ใช้จักรยานตั้งใจเลือกเวลาออกเดินทางในช่วงที่ท้องถนนไม่คับคั่งมาก ซึ่งทำให้สัญจรง่ายกว่าทั้งในเรื่องเส้นทางที่ไม่ต้องแย่งกันใช้ช่องทางจราจร และลดการเผชิญกับสภาพมลภาวะทั้งทางอากาศ ทางเสียงอันเกิดจากท่อไอเสีย เครื่องยนต์จากพาหนะที่มีมอเตอร์ อีกทั้งยังเสริมอีกว่า แม้จะดูว่าการออกเดินทางไปทำงาน ไปเรียนจะช้ากว่าคนทั่วไป เช่น หากเข้างานเวลา 08.00 น. คนทั่วไปจะออกจากบ้านประมาณ 07.00 น. โดยมีการเผื่อเวลาการเดินทาง แต่ผู้ใช้จักรยานจะสามารถควบคุมเวลาเดินทางได้ดีกว่า ไม่ต้องเสียเวลาติดขัดบนท้องถนน ไม่ต้องเสียเวลารอรถประจำทาง ทำให้สามารถไปถึงจุดหมายได้ทันเวลาเช่นกัน ใช้เวลาในการเดินทางสั้นกว่า แม้จะออกเดินทางในเวลาช้ากว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานได้แสดงความมั่นใจถึงความสามารถในการควบคุมและจัดการเวลาในการเดินทางได้ดีกว่าผู้ใช้รถยนต์ทั่วไป

อย่างไรก็ดี จากเฝ้าสังเกตการณ์และสัมภาษณ์ข้อมูลจากทั้งผู้พักอาศัยในละแวกนั้นตลอดจนผู้ใช้จักรยานสัญจรผ่าน ก็ยังพบว่าปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์ ทั้งรถยนต์ รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์ยังมีปริมาณไม่ลดลงและผู้ใช้จักรยานก็ยังไม่มีความเพิ่มมากขึ้น และพบว่าคนมักจะบริหาร จัดการวางแผนการเดินทางด้วยการเผื่อเวลา ออกเดินทางเร็วขึ้น มากกว่าการนึกถึงการเปลี่ยนวิธีเดินทาง

4.1.3 สภาพปัญหาที่มีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น

ปัญหาการจราจรติดขัด เป็นปัญหาที่อยู่คู่กับสังคมไทยมานาน หากมองย้อนไกลๆ กลับไปในระยะ 10 ปี ที่ผ่านมานโยบายหรือโครงการจากภาครัฐลำดับต้นๆ จะต้องเป็นเรื่องของการแก้ปัญหาจราจรอยู่ ซึ่งสะท้อนว่าเรื่องนั้นๆ เป็นปัญหากับประชาชนและต้องการการแก้ไข

ในพื้นที่เขตพระนครก็เช่นกันที่ประสบปัญหาด้านการจราจรเหมือนๆ กับอีกหลายเขตพื้นที่ส่วนมากของเมืองหลวงอย่าง กรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลประกอบกันจากการสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์ข่าวสาร ผู้พักอาศัยในพื้นที่เขตพระนครให้ข้อมูลว่า สภาพการจราจรมีความเป็นปัญหา กล่าวคือ ประชาชนรู้สึกไม่พอใจกับสภาพที่เป็น และต้องการพ้นจากสภาพดังกล่าว ลักษณะเช่นนี้เป็นมานาน เมื่อย้อนกลับไปในระยะ 10 ปี หรืออาจมากกว่านั้นและนานพอที่คนส่วนใหญ่จะเคยและอาจเพิกเฉย สภาพการจราจร การใช้รถใช้ถนนที่มี

ความแออัด คับคั่ง ดัดจริตมีสภาพที่ทรงตัว กับทรุดตัว คือ ดัดจริตตามปกติกับดัดจริตมากกว่าปกติ ประชาชนในพื้นที่ที่ไม่ได้รู้สึกว่ามีช่วงไหนที่เบาบางหรือคลี่คลาย และนี่เองที่เป็นลักษณะของปัญหาเรื้อรัง ที่ปัญหาใดๆ ไม่สามารถแก้ไขให้หายขาดไปได้ ยังคงมีอาการคงอยู่เช่นนั้น “เป็นปัญหาเรื้อรัง”

“ตั้งแต่เปิดร้านมาร่วม 30 ปี รถก็ติดมากขึ้นเรื่อยๆ เมื่อ 10 ปีที่แล้วรู้สึกว่ารอดคิด แต่ปัจจุบันนี้คิดว่าติดมากกว่า และต่อไปคงจะหนักกว่านี้เพราะคนออกรถป้ายแดงกันเยอะ รถไฟฟ้า รถใต้ดินก็มาไม่ถึงเขตนี้...”

ยงยุทธ ทัพสาฒ์ (ผู้อยู่อาศัยเขตพระนคร)

“รถไม่เคยติดน้อยลง เขตนี้ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเท่าไร เขตอื่นอาจจะมีรถไฟฟ้า รถก็อาจจะติดน้อยลงบ้างแต่เขตเราทำไม่ได้ เพราะเป็นเขตเก่า สังเกตว่าถนนก็เป็นสายเล็กมีตรอกซอยซอยเยอะ แต่ก่อนเมื่อสมัยโบราณมันไม่มีปัญหาเพราะคนไม่ใช้รถมากขนาดนี้ เดินบ้าง รถม้าบ้าง เรือบ้าง แต่ตอนนี้ไม่ใช่ อนาคตก็ยังมีปัญหามากกว่านี้...”

สังวาลย์ ไชยสุทธิ (ผู้อยู่อาศัยเขตพระนคร)

ประเด็นที่ตามมาก็คือ หากพื้นที่นี้มีปัญหาแล้วแนวทางแก้ไขปัญหาที่ภาครัฐได้เข้ามาดูแลเป็นอย่างไร? คำตอบที่ได้คือ แม้ภาครัฐจะมีนโยบายโครงการแก้ปัญหาจราจรจริงแต่ยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ ในช่วงที่ผ่านมา น้ำหนักส่วนมากจะตกไปอยู่ที่ เมกาโปรเจก (Mega Project) โครงการใหญ่ๆ อย่างการต่อขยายโครงข่ายขนส่งสาธารณะทั้งรถไฟฟ้าและรถใต้ดิน ซึ่งยังไม่ครอบคลุมมาถึงในพื้นที่ เขตพระนคร และในอนาคตอันใกล้ก็ยังคงจะไม่มาถึง สาเหตุหนึ่งอาจเป็นเพราะเขตพระนคร อยู่ในพื้นที่อนุรักษ์ เป็นเขตเมืองเก่า มีโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ที่ต้องดูแล อนุรักษ์ การก่อสร้าง ขุดเจาะต่างๆ เป็นข้อห้าม ประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตนี้บางส่วนใช้เรื่องนี้เป็นเหตุผลสนับสนุนในการซื้อรถยนต์ส่วนบุคคล ประกอบกับนโยบายและโครงการอื่นๆ ที่ภาครัฐได้ส่งออกมา เป็นการกระตุ้นให้การซื้อรถยนต์มาใช้เป็นเรื่องสมเหตุสมผลมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการลดดอกเบี้ยเงินกู้ การลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับผู้ประกอบการรถยนต์ การสร้างถนน หนทางมากขึ้น หรือ ล่าสุด นโยบายรถคันแรก ผู้วิจัยมองว่าองค์ประกอบเหล่านี้เองที่จะทำให้สภาพปัญหาจราจรยังคงเรื้อรัง ไม่สามารถแก้ไขได้ ซ้ำยังจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอีกด้วย และสิ่งที่ตามมาเมื่อเกิดสภาพปัญหารถติดก็คือ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ มลภาวะทางอากาศ สิ่งเหล่านี้ได้เกิดการสะสม จนอยู่ในระดับที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพได้

4.1.4 สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ

ผลกระทบจากปัญหาจราจรไม่เพียงจำกัดวงอยู่แค่ในตัวของมัน แต่ได้ส่งผลกระทบถึงด้านอื่นๆ อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากการเก็บข้อมูลสังเกตการณ์ สัมภาษณ์ พูดคุยกับผู้อยู่อาศัย ผู้ใช้จักรยาน ตลอดจนตัวแทนภาครัฐผู้มีส่วนในการดำเนินโครงการ สิ่งแรกๆ ที่ผู้วิจัยสัมผัสได้ก็คือ ผู้ให้ข้อมูลต่างสะท้อนมุมมองที่เชื่อมโยงองค์ประกอบต่างๆ เข้าด้วยกัน ไม่ได้มีองค์ประกอบใดแยกขาดออกจากกันอย่างแท้จริง ผลกระทบจะส่งถึงกันไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ไม่มากก็น้อย อีกทั้งเมื่อไล่เรียงถึงปัญหา มีการลำดับที่มาที่ไป ผู้ให้ข้อมูลต่างให้ความเห็นพ้องกันว่า “ปัญหาจราจร” เป็นจุดเริ่มต้นหรืออยู่ในลำดับต้นๆ ของวงจรปัญหา ซึ่งประเด็นที่ตามเข้ามาอยู่ในวงจรปัญหาที่เชื่อมโยงกันอย่างชัดเจน มีดังนี้

4.1.4.1 ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

การใช้พาหนะที่ขับเคลื่อนได้ด้วยมอเตอร์ แม้จะทำให้การเดินทางสะดวก รวดเร็วกว่าแต่สิ่งที่ตามมาก็คือ ของเสียและของเหลือจากการทำงานของมอเตอร์ เครื่องยนต์ และการใช้พลังงาน รูปแบบของของเสียหายรวมถึง คิว้นดำ ก๊าซพิษ เสียงดัง เป็นต้น ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัญหาทางกายภาพที่ประชาชนในทุกระดับ ต้องเผชิญผ่านการทำกิจกรรมประจำวันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ผู้ให้ข้อมูลกล่าวว่าปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมยิ่งนานวันจะมีลักษณะของการสะสม ยิ่งทวีความเสียหายและความรุนแรงของปัญหา เช่น คิว้นดำจากท่อไอเสียรถยนต์ เมื่อนานวันสะสมมากขึ้นจะกลายเป็นคราบเขม่า ติดตามตึกรามบ้านช่อง ก๊าซพิษก็เช่นกันที่ได้ส่งผลกระทบต่อเจริญเติบโตของต้นไม้และสิ่งมีชีวิตทุกประเภท โดยเฉพาะมนุษย์ที่ต้องสูดหายใจนำของเสียเหล่านี้เข้าไปจนเกิดปัญหาสุขภาพ นอกจากนี้ยังพบว่าสภาพภูมิทัศน์ภายในพื้นที่ไม่ว่าจะเป็น ทางเท้า บาทวิถี ป้ายรถประจำทาง รวมถึง Street Furniture ต่างๆก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน ทั้งจากการจราจร และผู้ใช้ทาง ที่บ่อยครั้งจักรยานยนต์ขึ้นมามีงับบนบาทวิถี หรือจุดจอดรถประจำทางกลับกลายเป็นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล กล่าวได้ว่าอุปกรณ์สาธารณูปโภคต่างๆที่ภาครัฐได้เคยมาจัดสรรไว้ถูกละเลยหรือถูกนำไปใช้แบบผิดๆ

4.1.4.2 ปัญหาด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นนี้สามารถมองได้ 2 ด้าน คือ ในด้านของภาครัฐ ข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานครผู้มีส่วนร่วมดำเนินโครงการไม่ว่าจะเป็นระดับผู้บริหาร หรือระดับปฏิบัติการต่างมองไปในทางเดียวกันว่า ปัญหาจราจร มักจะถูกแก้ไขออกมาเป็นนโยบาย และโครงการในลักษณะที่เป็นแบบการจัดการ การตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) โดยวิธีการภายใต้แนวคิดนี้จะเป็นการก่อสร้างโครงข่ายทางคมนาคม เช่น การสร้างถนน สร้างอุโมงค์ สร้าง

สะพานข้ามแยกหรือส่วนต่อขยายเพื่อรองรับกับปริมาณการจราจรที่มากขึ้น โครงการเหล่านี้ เป็นโครงการใหญ่ ใช้งบประมาณสูง อีกทั้ง ภาครัฐเองยังต้องคำนึงถึงการแบกรับค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ เพราะปัญหาการจราจรมีความซับซ้อนมากขึ้นทุกวัน บางพื้นที่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ ด้านสังคม หรือถูกจำกัดด้วยข้อห้าม ข้อกฎหมายใดๆ ในการก่อสร้าง ทำให้ภาครัฐต้องใช้ความพยายามทุ่มเทพยายามลงไปมากกว่าปกติ นอกจากนี้ ยังมีอีกประเด็นที่น่าสนใจ เมื่อข้าราชการผู้มีประสบการณ์ทำงานด้านการแก้ปัญหาการจราจรมาร่วม 10 ปี ได้ให้ข้อมูลว่า ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและตลาดที่สำคัญในอุตสาหกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์ ทำให้การผลิตออกสู่ตลาด การซื้อขายเกิดขึ้นง่ายขายและคล่องตัวสร้างรายได้เป็นกอบเป็นกำเข้าสู่ประเทศ กลุ่มประเทศที่เข้ามาลงทุนอุตสาหกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์ กลายเป็นกลุ่มที่รัฐบาลให้ความสนใจและรับฟัง นี่เองเป็นสาเหตุหนึ่งที่เราจะเห็นโครงการสร้างถนนหนทาง หรือโครงข่ายทางคมนาคมใดๆ ที่สนับสนุนการใช้พาหนะแบบมีมอเตอร์ดังกล่าว

ในด้านของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร หรือผู้ที่สัญจรผ่านไปมา ต่างมองว่าปัญหาการจราจรทำให้ส่งผลโดยตรงทำให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจ เพราะการใช้เวลาอยู่บนท้องถนนนานขึ้น ย่อมหมายถึงการใช้พลังงานของพาหนะนั้นๆ ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พาหนะแบบมีมอเตอร์ที่ต้องอาศัยพลังงานอย่างน้ำมัน หรือก๊าซ ซึ่งมีปริมาณจำกัด มีราคาไม่คงที่แต่มีแนวโน้มที่ราคาจะสูงขึ้น ยิ่งการจราจรติดขัดมากเท่าไร พลังงานที่ถูกเผาผลาญไปก็ยิ่งมากขึ้นเป็นเงา ประเด็นปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้ยานยนต์โดยตรงที่สุด ผู้ให้ข้อมูลจะกล่าวถึงความถี่ที่จะต้องเข้าไปเติมพลังงานและค่าใช้จ่ายด้านนี้กลายเป็นสิ่งที่ควบคุมได้ยากขึ้น เช่น แต่ก่อนหากมีเงิน 1,000 บาท จะสามารถเติมน้ำมันได้เต็มถังและสามารถใช้งานได้มากกว่าหนึ่งสัปดาห์ แต่ในปัจจุบัน หากมีงบประมาณเท่าเดิมคือ 1,000 บาท จะเติมน้ำมันได้น้อยลง และเพียงพอสำหรับการใช้งานเพียง 3-4 วัน ถึงตอนนี้เรายังไม่ได้พูดถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ตามมาจากการใช้พาหนะแบบมีมอเตอร์ เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าประกันรถยนต์ ภาษีรถยนต์ บางคนต้องเสียค่าจอดรถอีกด้วย

4.1.4.3 ปัญหาด้านคุณภาพชีวิต

ประเด็นด้านคุณภาพชีวิตแม้จะยากที่จะวัดออกมาเป็นรูปธรรม แต่จากการสัมภาษณ์พูดคุย โดยเฉพาะกับกลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนครและกลุ่มผู้ใช้จักรยาน ต่างตระหนักถึงปัญหาในประเด็นนี้ดีและอาจเรียกได้ว่าเป็นประเด็นสำคัญที่สุดก็ได้ ผู้ให้ข้อมูลกล่าวถึงสภาพแวดล้อมรอบตัวที่มีความเสื่อมโทรมมากขึ้นทั้งทางวิถี ทางเท้าที่ถูกใช้งานอย่างไม่ถูกต้อง เช่น มีจักรยานยนต์ขึ้นมาวิ่ง ทำให้เกิดชำรุด ในขณะที่ที่ว่างและพื้นที่สีเขียวกลับลดลง หรือกลายเป็นที่จอดของรถยนต์ รถจักรยานยนต์ไปมากที่สุด ผู้อยู่อาศัยในเขตพระนครมาร่วม 20 ปีให้ความเห็นว่า เมื่อผู้คนต้องถูกแวดล้อมด้วยสิ่งที่มีเสื่อมโทรม ไม่สปีโลสย่อมส่งผลให้สุขภาพกายและ

สุขภาพจิตแย่ลงไปด้วยเช่นกัน รู้สึกได้ว่าความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ ความเห็นอกเห็นใจและมิตรภาพที่มีต่อกันน้อยลงไปเรื่อยๆ กลุ่มผู้ใช้จักรยานก็ให้ข้อมูลในทางที่สอดคล้องกันแต่ต่างที่แง่มุม คือการที่ต้องประสบปัญหาบ่อยครั้ง กับรถโดยสารอย่าง รถตู้ หรือรถแท็กซี่ที่ไม่ใส่ใจกับผู้ร่วมทาง สนใจเพียงแต่จะทำการโดยสาร การหารายได้ จนละเลยเรื่องความปลอดภัย และน้ำใจระหว่างเพื่อนร่วมทาง

ผู้วิจัยเห็นชัดถึงน้ำหนักการให้ข้อมูลไปในทางเดียวกันของทั้งกลุ่มของประชาชนผู้อาศัยในเขตพระนคร กลุ่มผู้ใช้จักรยานและฝ่ายของภาครัฐ ว่า ความเครียดและความเหน็ดเหนื่อยจากการเดินทาง มีผลต่อทั้งทางกายภาพและอารมณ์ ซึ่งเชื่อมโยงกับระดับของคุณภาพชีวิต ยกตัวอย่างในทางกายภาพ การที่ผู้ขับขี่ต้องประสบกับสภาพการจราจรติดขัดบนถนนเป็นเวลานานๆ หมายความว่าร่างกาย ไม่ว่าจะเป็นแขน ขา เท้า หลังจะมีความเกร็ง ไม่ผ่อนคลาย ประกอบกับที่ต้องค้างอยู่ทำนั้นเป็นเวลานานๆ จะส่งผลเสียต่ออวัยวะที่กล่าวมา หรือ สภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้คนเราควบคุมเวลาได้น้อยลง การรับประทานอาหาร การขับถ่าย ต่างก็ต้องขึ้นอยู่กับความคล่องตัวของการจราจร โรคที่ตามมาก็คือ โรคกระเพาะอาหาร โรคกระเพาะปัสสาวะอักเสบ โรคกรดไหลย้อน เป็นต้น

“ชีวิตประจำวันนอกจากจะต้องต่อสู้กับความเครียดจากงานที่ทำแล้ว การเดินทางก็ก่อให้เกิดความเครียดเพิ่มเติม ไม่ว่าจะเป็นรถติดหรือการแข่งขันบนถนนเพราะต่างคนต่างก็เครียดและเหนื่อยไม่ต่างกัน นอกจากนี้การเสียเวลาบนท้องถนนยังทำให้เวลาของการพักผ่อนน้อยลง ในช่วงเย็นกลับถึงบ้านก็ง่วงนอน แต่ในช่วงเช้าต้องออกจากบ้านเร็วขึ้นเพราะเพื่อเวลา ทำให้ร่างกายพักผ่อนไม่เต็มที่เกิดโรคร้ายตามมาเป็นลำดับ...”

พรมเพชร เลิศศิริสัมพันธ์ (ผู้เดินทางสัญจรเข้ามาทำงานในเขตพระนคร)

“ช่วงสามสี่ปีที่ผ่านมา คนในบ้านจะได้เจอกันพร้อมหน้าพร้อมตาพักผ่อนกัน ก็แต่วันอาทิตย์ เพราะวันธรรมดาทั้งคนไปเรียนหนังสือ คนที่ทำงานกว่าจะกลับถึงบ้านก็ค่ำบ้าง ดึกบ้างหรือไม่ก็อ่อนเพลียเกินกว่าจะมาใช้เวลาด้วยกันในบ้าน ต่างแยกตัวไปพักผ่อน เราเป็นพ่อแม่ก็รู้สึกสงสารและเป็นห่วงลูก การสื่อสารกันในบ้านน้อยลง...”

ทองเพชร ทองทา (ผู้อาศัยในเขตพระนคร)

เช่นเดียวกันในทางอารมณ์ การเดินทางที่ต้องเผชิญภาวะการจราจรติดขัดไม่มีทางเลือก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเร่งด่วนของวันต่างสร้างภาวะความเครียด ความเหนื่อยล้า แ่นอน และยิ่งนานวัน ความเครียด ความเหนื่อยสะสม ก็จะส่งผลต่ออารมณ์ความรู้สึก ลักษณะ

นิสัย มุมมอง ทักษะก็เปลี่ยนไป ความเอาชนะ การแข่งขัน ความกดดันมีมากขึ้น ขณะที่การคำนึงสาธารณะ ระเบียบวินัย น้ำใจความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่มีน้อยลง

4.2 เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

ภาครัฐมิได้นิ่งนอนใจต่อความเดือดร้อนของประชาชนจากปัญหาจราจร จึงได้มีนโยบาย ตลอดจนโครงการต่าง ๆ มาเพื่อเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา แม้เจ้าหน้าที่ส่วนมากของลักษณะโครงการ หรือนโยบายแก้ปัญหาจะค่อนข้างไปในทางก่อสร้างโครงข่ายคมนาคม หรือพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ แต่ก็ยังมีพื้นที่เล็กๆ สำหรับ ทางเลือกในอีกฝั่งแนวคิดอย่าง “จักรยาน”

จักรยาน เป็นทางเลือกที่ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถตอบโจทย์ความต้องการและสามารถอุดรอยรั่วของปัญหาได้อย่างครบถ้วนและน่าสนใจ ด้วยเหตุผลที่ว่า การใช้จักรยานเป็นการแก้ปัญหาภายใต้ “ความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์” ที่เน้น คน เป็นตัวขับเคลื่อนในการแก้ปัญหา ให้ความสำคัญกับความคิด ทักษะของคน ที่จะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางความคิดและเชิงพฤติกรรม สอดคล้องกับลักษณะ การจัดการกับความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) การแก้ปัญหาตามแนวทางนี้ไม่ต้องอาศัย เงิน งบประมาณที่มากมาย แต่เน้นที่การไปให้ความสำคัญกับความคิด ความต้องการของคน ซึ่งถือเป็นต้นเหตุของปัญหา นอกจากนี้การใช้จักรยานยังเป็นการแก้ปัญหาที่คำนึงถึงความยั่งยืน (Sustainability) กล่าวคือ มองถึงผลกระทบและผลกระทบต่อส่วนอื่นๆ ของสังคม ภาครัฐ โดยกรุงเทพมหานคร มีนโยบายและโครงการเกี่ยวกับจักรยานอยู่ไม่น้อย เช่น โครงการกรุงเทพฯ เรารักจักรยาน โครงการเมืองจักรยาน โครงการจักรยานกลางเมือง เป็นต้น ทั้งเพื่อสนับสนุนด้านการอนุรักษ์เมืองเก่า การท่องเที่ยว การรักษาสิ่งแวดล้อม หรือเพื่อการใช้สัญจรในชีวิตประจำวัน แต่ไม่ว่าจะโครงการใด สิ่งที่เป็นจุดร่วมเหมือนกันก็คือ กรุงเทพมหานครพยายามให้เกิดการใช้จักรยานอย่างเป็นรูปธรรม ไม่ว่าผู้ใช้จะใช้ด้วยเหตุผลใดก็ตาม ทั้ง เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อสุขภาพ เพื่อใช้สัญจรทั่วไป แต่อย่างน้อยการทำให้จักรยานยังอยู่ในกระแสเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาเรื่องจักรยานต่อไป

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลเพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายดังกล่าวอย่างรอบด้าน ทั้งในฝ่ายของภาครัฐ ผู้กำหนดและดำเนินนโยบาย อีกทั้งในฝ่ายของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยาน กลุ่มผู้พักอาศัยในเขตพื้นที่ศึกษา โดยอยู่ภายใต้กรอบการศึกษาที่ผู้วิจัยวางไว้ดังนี้

กระบวนการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์

- รมรณค้ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก
- ประชาสัมพันธ์ความคืบหน้า ความพร้อมของโครงการ เช่น เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด
- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุง โครงการจักรยาน
- สร้างความยากลำบาก / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์
- การสกัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน

อนึ่ง ผู้วิจัยได้รับการชี้แจงข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งจากภาครัฐ โดยกรุงเทพมหานคร ถึงแผนงานภายใต้นโยบายด้านการใช้จักรยาน ที่ออกมาเป็นคำสั่งอย่างเป็นทางการ ซึ่งข้อมูลนี้มีความสำคัญ เพราะสามารถจะทำให้ผู้สนใจที่เข้าไปศึกษาได้เกิดความเข้าใจต่อกระบวนการทำงานได้ง่ายขึ้น

กรุงเทพมหานครเล็งเห็นความสำคัญของการเดินทาง จึงส่งเสริมการใช้จักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อเป็นช่องทางในการเดินทางของประชาชนเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนหลัก เพื่อให้การรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (หม่อมราชวงศ์สุขุมพันธุ์ บริพัตร) ได้สั่งการให้ดำเนินการดังนี้

1) ได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อดูแลโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ภายใต้การดูแลของสำนักงานการจราจรและขนส่ง โดยมีที่ปรึกษาผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายเจตน์ โศภิษฐ์พงศธร) ตามคำสั่งกรุงเทพมหานครที่ ๕๖๖/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2554 เพื่อให้การดำเนินงานตามโครงการดังกล่าว บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ คณะกรรมการดังกล่าวได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ 3 ชุด ซึ่งมีความรับผิดชอบต่างกันไปทางด้านกายภาพ ด้านการรณรงค์ส่งเสริม และด้านความร่วมมือของภาคเอกชน ได้แก่

1.1) คณะอนุกรรมการด้านกายภาพของเส้นทางจักรยาน มีรองผู้อำนวยการสำนักงานการจราจรและขนส่ง นายอริวิทย์ เหมะจุทา เป็นประธานจะทำงานประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานโยธา สำนักงานระบายน้ำ มหาวิทยาลัยต่างๆ สมาคมสถาปนิกสยาม และระบบขนส่งมวลชนต่างๆ เป็นต้น เพื่อร่วมกันเสนอแนวทางในการพัฒนาเส้นทางจักรยานให้เป็นรูปธรรม

1.2. คณะอนุกรรมการด้านการรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานมี นายเจตน์ โศภิษฐ์พงศธร ที่ปรึกษาผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นประธานทำงาน

ร่วมกับภาคประชาสังคมเช่น มูลนิธิโลกสีเขียว สมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพแห่งประเทศไทย กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ศสส. กลุ่ม Big Tree และ กลุ่ม Big Bike เป็นต้น เพื่อร่วมกันจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการใช้จักรยานแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งจัดกิจกรรมทุกวันอาทิตย์ที่สองของเดือน

1.3 คณะอนุกรรมการด้านความร่วมมือของภาคเอกชน มีอดีตที่ปรึกษาของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายมนู สิทธิประศาสน์ เป็นประธาน ทำงานร่วมกับภาคเอกชนต่างๆ เช่น ห้างสรรพสินค้า อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ สมาคมผู้ประกอบการ อาคารชุด สมาคมบ้านจัดสรร เป็นต้น เพื่อสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนต่างๆ ในการส่งเสริมให้เกิดการใช้จักรยานมากขึ้น เช่น การจัดที่จอดจักรยานหน้าอาคารหรือสถานประกอบการ และการจัดห้องอาบน้ำสำหรับผู้ขี่จักรยานไปทำงาน เป็นต้น ทั้งนี้คณะกรรมการดังกล่าว มีเป้าหมายในการเพิ่มเส้นทางจักรยาน การปรับปรุงเส้นทางจักรยาน การสร้างความร่วมมือกับภาคประชาสังคมและประชาชนทั่วไป ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี

จากข้อมูลเบื้องต้นที่พบ จะเห็นได้ว่ามีรายละเอียดที่น่าสนใจ และเชื่อมโยงกับกรอบการวิจัยในเรื่องความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์หลายประการ ตามที่ผู้วิจัยจะได้กล่าวถึงต่อไป อย่างไรก็ตาม ข้อตามกรอบการวิจัย ด้านกระบวนการของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่กำลังจะวิเคราะห์ต่อไปนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาและพบว่าเป็นลักษณะที่สะท้อนความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ จากการให้ความสำคัญกับเรื่องการเปลี่ยนแปลงทัศนคติทั้งทางตรงและทางอ้อม ด้วยกลยุทธ์เชิงรุกหรือเชิงรับ เพื่อหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรม

4.2.1 ธรรมรงค์ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก

ในหัวข้อเกี่ยวกับทัศนคตินี้ นับเป็นเรื่องที่สำคัญมากเพราะเป็นหัวใจสำคัญของความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ว่าด้วยสิ่งที่จะนำไปสู่การเริ่มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมให้เป็นไปตามนโยบายหรือทิศทางที่ผู้กำหนดนโยบายต้องการ ในการแก้ไขปัญหาจราจรก็เช่นกัน ภาครัฐจะป้อนข้อมูลหรือมีวิธีการใดๆ ให้ เข้าไปสู่ความคิดของประชาชน ว่า การใช้จักรยานเป็นทางเลือกที่น่าสนใจ หากต้องการจะหลีกเลี่ยงจากสภาพปัญหาที่เรื้อรัง จำเจ ผู้วิจัยได้เข้าไปเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์พูดคุยกับทั้งสองฝ่ายคือภาครัฐ และภาคประชาชน (กลุ่มผู้พักอาศัยในเขตพระนคร และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน) และได้ข้อมูลที่น่าสนใจ ดังนี้

ภาคประชาชน ในส่วนที่เป็นผู้พักอาศัยในเขตพระนคร ซึ่งเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีปัญหาการจราจร และคนกลุ่มนี้ยังมิใช่จักรยาน คนกลุ่มนี้ให้ข้อมูลว่า พวกเขาได้จัดจักรยานไว้อยู่ในความคิดเชิงบวก มองว่าจักรยานเป็นการออกกำลังกายที่ดี ช่วยให้สุขภาพแข็งแรง และจักรยานยังเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมเพื่อการพักผ่อนหรือท่องเที่ยว ทั้งนี้เนื่องจากเขตพระนคร เป็นเขตที่มีสถานที่

สำคัญ โบราณสถาน วัดวาอารามอยู่มากมาย เป็นเขตอนุรักษ์ของกรุงเทพมหานคร มีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง อีกทั้งภาครัฐยังมักจะทำให้ความสำคัญกับเขตของพวกเขา ในการเลือกใช้เป็นโครงการนำร่องในการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว เพื่ออนุรักษ์ ในทางหนึ่งจึงทำให้พวกเขา คิดภาพและมักจะมีความคิดโอนเอียงไปว่าจักรยานใช้เพื่อการท่องเที่ยว มีไว้สำหรับนักท่องเที่ยวมากกว่าใช้สำหรับเดินทางสัญจรในชีวิตประจำวัน ประกอบกับผู้พักอาศัยในย่านนี้เป็นครอบครัวเก่าอาศัยอยู่มาเป็นเวลานานไม่น้อยกว่า 20 ปี ทำให้มีความคุ้นเคยกับพื้นที่และผู้คนที่นี่ใกล้ชิดกัน การเดินจึงเป็นทางที่ถูกนึกถึงมากกว่าจักรยานเมื่อต้องการเดินทาง อย่างไรก็ตาม การเดินก็ยังคงเป็นวิธีสัญจรที่ไม่สร้างผลเสียต่อปัญหาการจราจรแต่อย่างใด เพียงแต่อาจจะทำให้การใช้จักรยานในชีวิตประจำวันถูกผลักดันให้ไกลตัวออกไปอีก ข้อมูลที่น่าสนใจต่อมาคือ ผู้วิจัยได้พบความแตกต่างจากประชาชนกลุ่มผู้ใช้จักรยาน คนกลุ่มนี้เริ่มเลือกมาใช้จักรยาน ด้วยเหตุผลต่างกันไป เช่น หลีกเลี่ยงปัญหาจราจร การรักษาสิ่งแวดล้อม หรือการปั่นจักรยานเพื่อออกกำลังกายให้ได้สุขภาพ แต่สิ่งที่มีเหมือนกันก็คือ เมื่อกลายมาเป็นผู้ใช้จักรยานแล้ว ทุกคนต่างยังพบข้อดี มีความคิดทัศนคติในเชิงบวกกับจักรยานมากขึ้น เช่น นอกจากจะสามารถหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัด ได้สุขภาพที่แข็งแรง ได้ช่วยรักษาสภาพแวดล้อมแล้ว ยังได้ความรู้ข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง เกิดความใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม ระหว่างทางมากขึ้นกว่าเดิมที่มุ่งไปที่จุดหมายปลายทางแต่เพียงอย่างเดียว ยังได้รู้จักกับการมีจิตสาธารณะ เอื้อเฟื้อ ช่วยเหลือเพื่อนร่วมทาง เป็นต้น หนึ่งในข้อคำถามของการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้ถามถึงการเริ่มใช้จักรยานครั้งแรกของคนกลุ่มนี้เป็นอย่างไร คำตอบที่ผู้วิจัยพบก็คือ ทุกคนต่างเริ่มมาใช้จักรยานอย่างจริงจังด้วย ความตั้งใจของตนเอง สิ่งที่อยู่เบื้องหลัง ช่วยผลักดันความตั้งใจนั้นๆ ให้เกิดขึ้น อาจมีแตกต่างกันไป ไม่ว่าจะเป็น บรรยากาศ หรือสภาพสังคมที่แวดล้อมพวกเขาอยู่ ณ เวลานั้น แต่ท่ามกลางตัวเลือกในการเดินทางมากมาย เพราะเหตุใดคนกลุ่มนี้จึงเลือกจักรยาน คำตอบที่ได้ค่อนข้างจะเป็นเรื่องนามธรรมในเชิงบวกของจักรยานเป็นตัวแปรสำคัญ เช่น ทัศนคติ ภาพจำ ภาพลักษณ์ ซึ่งถูกสร้างให้เกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยสังคม ซึ่งหมายรวมถึงภาครัฐ ภาคเอกชนหรือภาคประชาชนเองก็ตาม นอกจากนี้กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ยังเป็นส่วนสำคัญในการช่วยขับเคลื่อนโครงการ ผลักดันให้คนหันมาใช้จักรยานโดยการเป็นตัวอย่างที่ดี ให้คนทั่วไปได้เข้ามามีส่วนร่วมและทำตามได้

สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร หนึ่งในหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบการดำเนินโครงการด้านจักรยาน ตระหนักถึงประเด็นนี้เป็นสำคัญ เมื่อผู้วิจัยได้เข้าไปเก็บข้อมูลจึงทราบว่า หน่วยงานนี้ เข้าใจดีว่า หากต้องการให้ประชาชนเกิดการใช้จักรยานอย่างเป็นรูปธรรมตามที่วางแผนไว้ นั่นหมายถึงการทำให้ประชาชนเปลี่ยนพฤติกรรมชีวิตประจำวัน ซึ่งไม่ใช่เรื่องง่ายต่างจากนโยบายหรือโครงการแบบอื่นๆ ที่อาจบังคับให้ประชาชนทำหรือไม่ทำอะไรเพียงแค่

ช่วงเวลาหนึ่งๆ ทั้งนี้ภาครัฐเข้าใจว่าจำเป็นต้องทำให้ประชาชนอยากจะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองโดยสมัครใจ เริ่มจากความคิด ทักษะคติของประชาชนที่มีต่อโครงการนั้นๆ ภาครัฐจึงดำเนินการทั้งทางตรงและทางอ้อมเพื่อให้สร้างให้ประชาชนเกิดทัศนคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยาน ผู้วิจัยพบว่า การทำงานของภาครัฐในเรื่องนี้ยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ทักษะคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยานและ ทักษะคติในเชิงบวกต่อผู้ใช้จักรยาน กล่าวคือ

ทัศนคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยาน โครงการหรือมาตรการที่ออกมารองรับนโยบาย ด้านนี้ มักจะมีลักษณะเป็นการทำงานทางอ้อม คือไม่เน้นการเข้าไปบอกกับประชาชนโดยตรงว่าการใช้จักรยานคืออะไร ผ่านการแจกแผ่นพับ คู่มือ ใบปลิว แต่เน้นที่การสร้างบรรยากาศ สร้างภาพจำผ่านสื่อ ผ่านโครงการต่างๆให้ประชาชนเห็นเอง เช่น โครงการวันปลอดรถ Bangkok Car Free Day แนวคิดนี้เกิดขึ้นในช่วง พ.ศ. 2533- 2543 ที่มุ่งจัดการวางผังเมืองและพัฒนาชุมชนส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้อยู่อาศัย การใช้ชีวิตที่มีความสะดวกสบายควบคู่ไปกับการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเมือง โดยมาตรการเขตปลอดรถ เป็นการงดใช้รถในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งในช่วงเวลาใดช่วงเวลาหนึ่งของวันที่กำหนดขึ้นในแต่ละปี วันที่ 22 กันยายนของทุกปี ได้รับการกำหนดให้เป็นวันปลอดรถสากล โดยให้มีเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง หรือทั่วทั้งเมืองเป็นเขตปลอดรถ แนวคิดนี้ได้เป็นที่ยอมรับและได้รับความสนใจจากหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยกับโครงการวันปลอดรถในกรุงเทพฯ ด้วย วันสำคัญอีกสองวันที่มีส่วนสำคัญในการสนับสนุนรณรงค์เขตปลอดรถคือ วันคุ้มครองโลก (22 เมษายน ของทุกปี) และวันสิ่งแวดล้อมโลก (5 มิถุนายน ของทุกปี) โครงการนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยให้ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมเท่านั้น แต่ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ภาครัฐและประชาชนทั่วไปได้เกิดการทบทวนถึงรูปแบบการเดินทาง เป็นโอกาสที่ดีที่จะเป็นการนำจักรยานมาเสนอ แนะนำ ในฐานะอีกตัวเลือกของการเดินทาง เพราะจักรยานเป็นรูปแบบการเดินทางแบบไม่ใช้มอเตอร์ ไม่ใช้เครื่องยนต์ที่รวดเร็วและสะดวกสบายกว่าการเดินทางด้วยไม่ต้องใช้แรงมากแต่สามารถเดินทางได้ไกลกว่าเดิม พร้อมทั้งชี้ให้เห็นถึงข้อดี ข้อบวกรของการใช้จักรยานสร้างให้เกิดทัศนคติเชิงบวกต่อประชาชน ผ่านนักปั่นจักรยานที่คอยให้ข้อมูล ผ่านการพูดคุย จับกลุ่มทำกิจกรรมร่วมกัน โดยที่ภาครัฐจะชี้ชวนให้เห็นถึงข้อดีต่างๆ หรือการแนะนำแบบปากต่อปาก สร้างต้นแบบนักปั่น เป็นต้น

ทัศนคติในเชิงบวกต่อผู้ใช้จักรยาน ข้อนี้มีความสำคัญมากเช่นกัน เพราะถือเป็นการให้กำลังใจ ให้การสนับสนุน ขอบคุนและให้เกียรติต่อผู้ที่ปั่นจักรยาน ภาครัฐถือเป็นยุทธศาสตร์อย่างหนึ่งในการรักษาฐานกลุ่มคนใช้จักรยานให้ไม่ลดลง ควบคู่ไปกับการทำงานเชิงรุกที่ค่อยๆ เพิ่มฐานคนเริ่มใช้จักรยานไปด้วย สำนักการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ได้มีการนำประเด็นนี้ให้แพร่ขยายไปสู่สังคมอยู่เสมอ ว่าภาครัฐตระหนักดีว่า ผู้ที่ใช้จักรยานถือว่าเป็น ผู้เสียสละ ที่ยอมลดการ

คำนึงถึงความสะดวกสบายส่วนตัว และคำนึงถึงสังคมส่วนรวมมากขึ้น มองถึงผลกระทบมากกว่าความสะดวกสบายชั่วคราวตรงหน้า ผู้ใช้จักรยานนอกจากจะช่วยรักษาสภาพแวดล้อม ไม่เพิ่มปริมาณของเสียให้กับสภาพแวดล้อมเพราะไม่ใช่พาหนะที่เป็นเครื่องยนต์มอเตอร์แล้ว ยังไม่ไปเพิ่มปริมาณพาหนะบนท้องถนนอีกด้วย ประชาชนทั่วไปอาจมองข้ามประเด็นเหล่านี้ อาจมองว่าการจักรยานเป็นเพียงประโยชน์ส่วนตัวที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้จักรยาน ทางภาครัฐจึงมีการกระตุ้นประเด็นเหล่านี้เสมอทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรมเกี่ยวกับจักรยานก็จะมีการหยิบยกประเด็นดังกล่าวขึ้นมาด้วย โดยมักจะเริ่มจากการพูดถึงประเด็น “กระตุ้นเตือน” เพื่อเป็นการกระตุ้นความสนใจ ฉายภาพให้ชัดและตอกย้ำว่าประชาชนทั่วไปอาจเป็นต้นเหตุในการสร้างปัญหา แต่ขณะเดียวกันก็สามารถเปลี่ยนมาเป็นพลังสำคัญในการแก้ปัญหาได้ อย่างกลุ่มผู้ใช้จักรยาน และตามมาด้วย “ประเด็นโน้มน้าวใจ” คือ เนื้อหาสาระในการโน้มน้าวใจค่อนข้างจะเป็นเรื่องค่านิยม นามธรรม จึงต้องมีกิจกรรมมารองรับแต่ลักษณะกิจกรรมจะเป็น การลงมือทำที่บรรลุผลได้โดยง่าย เพื่อให้คนทั่วไปเห็นว่า การใช้จักรยานสามารถเริ่มได้ไม่ยาก เพื่อต่อยอดนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยความสมัครใจ เช่นเดียวกับผู้ใช้จักรยานเป็นประจำ ทั้งนี้กลุ่มผู้ใช้จักรยานอยู่แล้ว ก็จะรู้สึกตัวเองเป็นทั้งผู้เสียสละและเป็นตัวอย่าง เป็นต้นแบบที่ดีต่อประชาชนทั่วไป

4.2.2 ประชาสัมพันธ์ความคืบหน้า ความพร้อมของโครงการ และการใช้จักรยาน เช่น เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด

จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันตามท้องถนนทั่วไปในกรุงเทพมหานคร เราสามารถพบเห็นคนใช้จักรยานมากขึ้นกว่าเดิม ไม่ว่าจะเป็นการใช้จักรยานเพื่อการท่องเที่ยว หรือใช้สัญจรเป็นหลักในชีวิตประจำวัน ซึ่งต่อเนื่องจากหัวข้อข้างต้น เกี่ยวกับเหตุผลที่คนหันมาใช้จักรยานผู้วิจัยพบว่าเหตุผลหลักไม่ใช่เพราะประชาชนเห็นถึงความพร้อมในการใช้จักรยาน (เช่น ถนน ช่องทางจักรยาน ที่จอดจักรยาน) หากแต่เป็นเพราะความคิด ของแต่ละบุคคลที่สะท้อนความต้องการของตนเองต่างกันไป ทั้งเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร เพื่อสุขภาพ เพื่อเป็นกิจกรรมยามว่าง เพื่อท่องเที่ยว เป็นต้นแตกต่างกันไป

ผู้วิจัยได้รับข้อมูลจากข้าราชการสังกัด สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ว่าแม้ภาครัฐจะมีจุดยืนในการดำเนินโครงการจักรยาน แต่ภาครัฐก็ตระหนักดีว่าไม่สามารถทำให้สำเร็จเพียงลำพังได้ เพราะภาครัฐใช้มุมมองการแก้ปัญหาจากทางฝ่ายตนเพียงทางเดียว ซึ่งไม่ตรงกับมุมมองของประชาชนคนใช้จักรยานที่แท้จริง ทำให้การแก้ปัญหาไม่ตรงจุด การให้ความช่วยเหลือไม่ถูกที่ แต่เมื่อเวลาผ่านไป ปัญหาที่ยังไม่ถูกแก้ไขให้สิ้นสุด ผลักดันให้ข้าราชการสังกัด กรุงเทพมหานคร ได้หาทางแก้ปัญหาดูไป อย่างหนึ่งคือการเข้าไปหากกลุ่มผู้ใช้จักรยานจริง

ประจวบเหมาะเป็นช่วงเวลาที่ กลุ่มคนใช้จักรยานเริ่มมีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น มีการรวมตัวเป็นกลุ่มก้อนชัดเจน ภาครัฐเองได้รับฟังคนกลุ่มนี้ซึ่งเป็นผู้ใช้จักรยาน ผู้พบกับปัญหา ที่จะสามารถทำให้ภาครัฐได้ข้อมูลที่ถูกต้องว่าแท้จริงแล้ว ประชาชนต้องการให้ช่วยเหลืออย่างไร แทนการคิดเองจากมุมมองของผู้กำหนดนโยบาย กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ในนามกลุ่มต่างๆ เช่น สมาคมจักรยานไทยเพื่อสุขภาพ กลุ่ม Cham Sq กลุ่ม Big Bike เป็นต้น การเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการชี้ปัญหาและบอกกล่าวความต้องการ เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาและพัฒนาร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชน ผู้วิจัยพบว่าประชาชนทั่วไปเริ่มจะมีการรับรู้และให้ความสนใจต่อการใช้จักรยาน ข้าราชการตัวแทนภาครัฐได้ให้ข้อมูลว่า ก่อนหน้านี้ แม้จะมีการดำเนินโครงการจักรยานมาบ้างแล้ว แต่ก็ยังไม่เป็นที่แพร่หลายรับรู้ในวงกว้าง ครั้นเมื่อเกิดความร่วมมือกัน ระหว่างภาครัฐกับกลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยานสามารถทำให้โครงการจักรยานเป็นที่รู้จักและแพร่หลายในวงสังคมอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ข้าราชการตัวแทนจากภาครัฐกล่าวถึงยุทธศาสตร์ในการดำเนินโครงการที่อาศัยกลุ่มผู้ใช้จักรยานเป็นสื่อในการประชาสัมพันธ์บอกกล่าวถึงภารกิจโครงการต่างๆที่ดำเนินอยู่ นอกจากนี้ ยังได้ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการริเริ่มโครงการต่างๆที่จะเป็นประโยชน์ในการแก้ปัญหา ตลอดจนพัฒนาต่อขอรถจักรยาน ยกตัวอย่าง ในอดีตภาครัฐเองได้ทำการตีเส้นจราจรเป็นช่องทางสำหรับจักรยานในถนนเส้นหลักๆ โดยเฉพาะที่มีปัญหาจราจรติดขัด แต่นั่นเป็นมุมมองจากทางภาครัฐเพียงฝ่ายเดียว ไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้จักรยานซึ่งได้ให้ข้อมูลกับผู้วิจัยว่า ผู้ใช้จักรยานไม่สามารถใช้ช่องทางตามที่ภาครัฐได้ทำการตีไว้ได้อย่างเต็มที่เนื่องจาก ไม่เกิดความสะดวกมากขึ้น อีกทั้งยังไม่ใช่เส้นทางที่ควรจะใช้ ผู้ใช้จักรยานยังมองอีกว่า เส้นทางที่ภาครัฐได้ไปทำการตีเส้นจราจรไว้บนถนนเส้นหลัก เพราะเป็นบริเวณที่สังคม ประชาชนทั่วไปจะเห็นว่ารัฐมีการลงมือทำงานด้านจักรยานจริง ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานเห็นว่าสมเหตุสมผลมากกว่ามักจะเป็นเส้นทางลัด การใช้ซอยย่อยมากกว่าการวิ่งบนถนนใหญ่ จึงเป็นที่มาของโครงการจัดทำแผนที่จักรยาน ซึ่งจะเป็นการทำงานร่วมกันของหลายฝ่าย เช่น หน่วยภายใต้สังกัดกรุงเทพมหานคร อย่าง สำนักงานเขตต่างๆ สำนักงานการจราจรและขนส่ง สำนักงานวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว กลุ่มผู้ใช้จักรยาน กลุ่มผู้นำชุมชน อีกทั้งภาคเอกชนมาพูดคุยกันถึงเส้นทางที่จะเป็นประโยชน์ต่อการใช้จักรยาน เข้าไปจัดการให้สามารถใช้ได้จริง ดูแลเรื่องความปลอดภัย ความสะดวก ความสวยงาม และจัดโครงการต่างๆ มารองรับการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปเห็นถึงความพร้อม และปรับเปลี่ยนใช้จักรยานมากขึ้น เช่น

โครงการปั่นด้วยใจในกรุงเทพฯ (ชาวกรุงเทพฯกับการเดินทางในทศวรรษหน้า, สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2553: 146) เป็นโครงการที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างเส้นทางจักรยานเพื่อส่งเสริม และรณรงค์ให้ชาวกรุงเทพฯใช้จักรยานเดินทางมากขึ้น โดย

ก่อสร้างเส้นทางจักรยานขนานไปกับถนนสายหลักไม่ให้ปะปนกับรถยนต์บนท้องถนน เพื่อความปลอดภัยของประชาชน สร้างเส้นทางจักรยานไว้ในสวนสาธารณะต่างๆ ให้ประชาชนได้ออกกำลังกาย แนะนำสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถเดินทางได้ด้วยจักรยาน และติดตั้งที่จอดจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่ ปัจจุบันในพื้นที่กรุงเทพฯ มีเส้นทางจักรยาน 25 เส้นทาง ได้แก่ ถนนอุทยาน, ทางเดินเลียบบคลองไฟสีงโต, ถนนดวงพิทักษ์, ถนนประดิษฐ์มนูธรรม, ถนนสร่งประภา, ถนนอรุณอมรินทร์ตัดใหม่, ถนนรามคำแหง, ถนนประชาชื่น, ถนนสุขุมวิท, ถนนเจริญนคร, ถนนพหลโยธิน, ถนนเพชรเกษม, ถนนนราธิวาสราชนครินทร์, ถนนลาดพร้าว, ถนนจรัลสนิทวงศ์, ถนนราษฎร์บูรณะ, ถนนสุขาภิบาล 5, ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน, ถนนราชดำริ, ถนนกรุงธนบุรี, ซอยอินทราวาส, ถนนพระยามนชาติสุภะศรีพิจิตร, ถนนสาทร (เหนือ-ใต้), ถนนรอบเกาะรัตนโกสินทร์ระยะที่ 1, ถนนพุทธมณฑลสาย 3 รวมระยะทาง 193 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างดำเนินการเพิ่มอีก 5 เส้นทาง

โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์ โดยกรุงเทพมหานครได้ริเริ่มโครงการนำร่องเมื่อ พ.ศ.2551 จะมีบริการให้ยืมรถจักรยานฟรีแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไป โดยรูปแบบจักรยานมีความเป็นเอกลักษณ์ สวยงาม ขับขี่สะดวก มีระบบล็อกและจุดจอดพร้อมสรรพ เพื่อความปลอดภัยและเป็นระเบียบเรียบร้อย

โครงการส่งเสริมการใช้จักรยานบริเวณศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 เป็นโครงการที่ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้ข้าราชการและลูกจ้างของกรุงเทพมหานครใช้ติดต่อราชการระหว่างหน่วยงานบริเวณพื้นที่ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 และหน่วยงานราชการกรุงเทพมหานครบริเวณใกล้เคียง โดยการให้ยืมจักรยานจากจุดบริการหนึ่งเพื่อไปติดต่อตามหน่วยงานราชการ และนำคืนที่จุดเดิม ทั้งนี้ นอกจากจะเกิดประโยชน์โดยตรงต่อผู้ใช้และหน่วยงานราชการแล้ว ยังเป็นการแสดงให้เห็นการใช้จักรยาน เป็นการรณรงค์ทางอ้อมไปด้วย ส่วนการให้บริการจักรยานสาธารณะเต็มรูปแบบ ได้เตรียมเปิดให้บริการในย่านธุรกิจสำคัญ เช่น สีลม สาทร สุขุมวิท เป็นการรองรับความต้องการเดินทางระยะสั้นๆ ของประชาชน เพื่อเชื่อมต่อสู่ระบบขนส่งมวลชนอื่นๆต่อไปทั้งสถานีรถไฟฟ้า หรือรถใต้ดิน

4.2.3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุง โครงการจักรยาน

สำหรับโครงการหรือนโยบายที่มีลักษณะความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์แล้ว ลักษณะที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือ การใช้คน ประชาชนทั่วไปเป็นกลไกสำคัญในการแก้ปัญหา อีกทั้งการที่คนจะเข้ามาเป็นกลไกในการแก้ปัญหานี้ จะต้องมาด้วยความสมัครใจ เป็นความคิดที่ต้องการจะทำเอง ไม่ใช่เกิดจากข้อบังคับ กฎหมายของรัฐ ซึ่งต่างจากนโยบายประเภทอื่น การที่ผู้วิจัยได้เข้า

ไปทำการสัมภาษณ์เชิงลึกและสนทนากลุ่มถกเถียง และเปลี่ยนความคิดกับหลายๆฝ่ายจึงเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง และได้พบกับแง่มุมที่น่าสนใจดังนี้

การสัมภาษณ์พูดคุยกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่เขตพระนคร การมีส่วนร่วมเริ่มตั้งแต่การที่ประชาชนเองมองว่า คนเราทุกคนล้วนเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างปัญหาไม่มากก็น้อย การใช้รถยนต์ การขับขี้อักรยานยนต์ การจอดในที่ห้ามจอด การละเลยวินัยจราจรไปบ้าง เป็นต้น และผลจากปัญหานั้นก็ย้อนกลับมาสู่ผู้สร้างปัญหาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประกอบกับพื้นที่เขตพระนคร ที่เป็นเขตที่เก่าแก่ คนอยู่อาศัยย่านนี้เป็นกลุ่มคนที่อยู่อาศัยมานาน เป็นบ้านพักอาศัยตกทอดมาตั้งแต่บรรพบุรุษ เจ้าของบ้านและผู้อยู่อาศัยเป็นคนเดียวกัน ไม่ใช่บ้านเช่าที่ถูกสร้างใหม่ จึงทำให้ประชาชนเกิดการตระหนักถึงปัญหา นึกถึงส่วนรวม นึกถึงชุมชนที่ทุกคนต่างเป็นเจ้าของร่วมกัน และมีจิตสำนึกที่จะหาทางป้องกันปัญหา มีความร่วมมือ พูดคุยประสานกันในชุมชน ไม่ต้องอาศัยโครงสร้างที่เป็นทางการจากภาครัฐมากนัก แต่ใช้ความคุ้นเคย ผูกพันกันของผู้คน โดยเริ่มจากต้นเหตุของการเกิดปัญหา ผู้อยู่อาศัยย่านนี้กล่าวถึงการลงพื้นที่จัดกิจกรรมของทางกรุงเทพมหานคร ที่เข้ามาให้ข้อมูล อธิบาย ทำความเข้าใจให้ถูกต้องตรงกันระหว่างประชาชนด้วยกันเองและระหว่างประชาชนกับภาครัฐ ว่าคนทุกคนสามารถเป็นผู้ที่ทำให้เกิดปัญหาได้ทั้งที่อาจจะไม่ตั้งใจ ดังนั้นหากมีการจตเว้น การกระทำที่จะก่อให้เกิดผลเสียนั้นลงก็ช่วยบรรเทาปัญหาได้ผ่านวิธีการอย่างง่ายๆเช่น การบอกกล่าวตักเตือน การชี้ให้เห็นผลกระทบใกล้ๆตัว รวมถึงการหาทางออกร่วมกันเช่น ปัญหาสิ่งแวดล้อม มลภาวะ หรือปัญหาการจอดรถยนต์ส่วนบุคคลในที่ห้ามจอด เพราะจะไปกีดขวางทางจราจรสาธารณะ หรือทางเข้าออกของผู้อื่น เมื่อมองถึงต้นตอของปัญหาจริงๆพบว่า แต่ละบ้านครอบครองรถยนต์มากเกินความจำเป็นและกำลังความรับผิดชอบในการหาที่จอดที่เหมาะสม ในระยะสั้น การแก้ปัญหาเฉพาะหน้า คนในย่านนั้นได้มีการตกลงกันเพื่อหาบริเวณจอดรถร่วมกันที่จะไม่ไปกีดขวางผู้อื่น แต่ในระยะยาว ประชาชนในเขตพระนครก็ได้มีความนิ่งเฉย กลับยังตระหนักมากขึ้นด้วยว่า พวกเขา กำลังอยู่ในวงจรของปัญหา มีลักษณะวนเวียน ประชาชนกลายเป็นทั้งผู้สร้างปัญหา ผู้เผชิญปัญหาและรับผลกระทบเองทั้งสิ้น

ในส่วนของภาครัฐเองก็กล่าวถึงจุดแข็งของการได้บูรณาการแก้ปัญหา การเปิดโอกาสฟังความเห็นและให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วม มีผลดีมากมาย เช่น ทำให้การแก้ปัญหาทำอย่างตรงจุด การพัฒนาเป็นไปตามแนวทางที่ตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของประชาชน ทำให้แนวทางและกระบวนการแก้ปัญหาเป็นไปอย่างยั่งยืน คือเป็นการแก้ปัญหาระยะยาว มองถึงอนาคตร่วมกัน ให้ประชาชนเป็นศูนย์กลางในการแก้ปัญหา เป็นตัวขับเคลื่อน ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความขัดแย้งระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชน และที่สำคัญคือเป็นเรื่องของความต่อเนื่อง

รูปธรรมที่เห็นได้ชัดคือการทำงานของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) ผู้เป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินโครงการเกี่ยวกับจักรยานมากมาย โดยแต่ละโครงการล้วนการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของประชาชน ตั้งแต่การบอกกล่าวที่มาของปัญหา ชี้ปัญหา เมื่อมาถึงการนำโครงการลงสู่การปฏิบัติจริง สจส. ได้ให้ประชาชนตลอดจนภาคประชาสังคม มารวมถึงกลุ่มผู้ใช้จักรยานและภาคเอกชน กลุ่มอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเข้ามาร่วมซึ่งในการจัดโครงการกิจกรรมต่างๆ ทาง สจส. ซึ่งผู้วิจัยสามารถทำความเข้าใจได้ว่าในทุกๆ กิจกรรมที่ทำ ภาครัฐจะแบ่งงานเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกคือการดำเนินกิจกรรมหลักที่เป็นกิจกรรม มีการเคลื่อนไหวต่างๆตามที่กำหนด เช่น วันปลอดรถ Car Free Day กิจกรรมหลักคือการปั่นจักรยานแทนการขับรถ หรือโครงการถนนคนขี่ สร้างเมื่องน่าอยู่-น่าเยือนอย่างยั่งยืน ที่มีเดินและการปั่นจักรยานเป็นกิจกรรมหลัก ส่วนที่สองจะเป็นเนื้อที่แฝง ที่จะเป็นการใช้โอกาสจากการจัดกิจกรรมครั้งนั้นเผยแพร่ข้อมูลที่รอบด้านเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นผ่านสื่อออนไลน์ ภาพพิมพ์ สิ่งพิมพ์ การพูดคุยในลักษณะเครือข่ายให้คำแนะนำกันปากต่อปากจากผู้ใช้จักรยานที่ร่วมทำงานกับภาครัฐอยู่แล้วสู่ประชาชนทั่วไป เช่น สร้างความคุ้นเคยกันในเครือข่ายกลุ่มผู้ใช้จักรยาน ร้านจักรยาน เส้นทางจักรยาน จุดจอด กฎหมายข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ในส่วนที่สองนี้ต้องอาศัยภาคประชาชนเป็นหลัก โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้จักรยานที่เข้าร่วมถือว่าเป็นกลไกตัวหลัก คนกลุ่มนี้จะต้องรับหลายบทบาท คือ เป็นทั้งตัวอย่าง ตัวต้นแบบในการใช้จักรยาน เป็นผู้เสียสละที่ยอมลดความสะดวกสบายส่วนตัวคำนึงถึงส่วนรวม เป็นผู้ประชาสัมพันธ์การใช้จักรยาน ทางตรงและทางอ้อม กล่าวคือ สจส. จะสนับสนุนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ รวมถึงสิ่งที่ภาครัฐต้องการจะประชาสัมพันธ์ป้อนให้กับคนกลุ่มนี้เพื่อสามารถนำข้อมูลที่เป็นประโยชน์ดังกล่าวไปเผยแพร่ต่อผู้ที่อยากดำเนินรอยตาม หรือประชาชนทั่วไป ทั้งนี้ผลจากการดำเนินกิจกรรม พบว่ามีประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมมากขึ้นจากปี 2552 ประมาณ 2,000 กว่าคน ปี 2554 ประมาณ 6,000 คนและในปี 2555 สำนักการจราจรและขนส่ง ตั้งเป้าหมายว่าจะเพิ่มให้ได้มากขึ้นเรื่อยๆ

4.2.4 สร้างความยากลำบาก / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์

การเก็บข้อมูลทำให้ผู้วิจัยได้ทราบว่า นอกจากภาครัฐ โดยสำนักการจราจรและขนส่ง จะให้การสนับสนุนการใช้จักรยานอย่างเป็นทางการดำเนินการต่างๆการณรงค์ส่งเสริม การแสดงความพร้อม การจัดหาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้จักรยาน ระบบต่างๆเพื่อรองรับการใช้จักรยาน เป็นต้นแล้ว สิ่งที่จะช่วยให้ไปสู่ความสำเร็จคือ การดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกส่งเสริมควบคู่กันไป กล่าวคือ นโยบายที่มุ่งเน้นการควบคุม (Regulating Policy) (Theodore J. Lowi อ้างจากริชณวัตร รัตนศักดิ์, 2552) สิ่งทีภาครัฐจะทำการออกกฎห้ามใช้รถ ใครฝ่าฝืนต้อง

รับโทษตามกฎหมาย ควบคู่ไปกับกลยุทธ์ เช่น การสร้างอุปสรรคในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ผู้วิจัยได้เข้าไปสังเกตการณ์ในเขตพระนครพบสภาพการจราจรที่ยังคงติดขัด ปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล แท็กซี่ รถตู้โดยสารยังมีปริมาณมาก หนาแน่น คับคั่ง จึงพอสรุปเบื้องต้นได้ว่า กรุงเทพมหานครยังไม่ได้ มีแนวคิดในการดำเนินการในเองนี้ หรือมีแนวคิดแล้วแต่การนำมาปฏิบัติไม่เป็นผล จึงนำไปสู่การสัมภาษณ์พูดคุยในเชิงลึกกับ ทั้งฝ่ายของภาคประชาชนและภาครัฐ

ประชาชน ในส่วนที่เป็นผู้อาศัยอยู่ในเขตพระนคร และเป็นกลุ่มที่ไม่ได้เป็นผู้ใช้จักรยาน กล่าวถึงเรื่องนี้ ว่ายังไม่เคยได้รับข้อมูลใดๆที่ทำให้รู้สึกว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นความลำบาก นอกจากการเผชิญปัญหาการจราจรติดขัด กลับกลายเป็นความเคยชินกับปัญหา และอดทนที่จะอยู่กับมันมากกว่าจะแก้ไข นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังกล่าวอีกว่า ในหลายๆครั้งรู้สึกด้วยซ้ำไปว่าภาครัฐสนับสนุนให้คนใช้รถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อปัจจุบันนโยบายรถคันแรก คืนภาษีให้ 100,000 บาท ประกอบกับสื่อโฆษณาของรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ ที่แข่งขันกันทำการตลาดอย่างหนัก จึงทำให้ประชาชนได้รับข้อมูลจากแง่นี้มากกว่า ต่างจากประชาชนอีกกลุ่มหนึ่งที่ผู้วิจัยได้เข้าไปเก็บข้อมูล คือกลุ่มผู้ใช้จักรยาน คนกลุ่มนี้สะท้อนให้ผู้วิจัยเห็นถึงการมีแนวคิดอยู่บนพื้นฐานที่ต้องดูแลตัวเอง จึงต้องใส่ใจกับสิ่งรอบตัว กล่าวคือ คนที่หันมาใช้จักรยาน ส่วนหนึ่งมาจากการไม่ต้องการเคยชินกับปัญหาการจราจรติดขัด และเห็นว่าหากรอให้ภาครัฐแก้ปัญหาฝ่ายเดียวคงไม่เพียงพอ จึงหาทางออกโดยการมาใช้จักรยาน คนกลุ่มนี้ต้องรู้จักรับผิดชอบตนเองตั้งแต่เรื่องความปลอดภัยของตนเอง การศึกษาเส้นทาง และการศึกษาเรียนรู้กฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆที่เกี่ยวข้อง ทำให้ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้จากการสัมภาษณ์พูดคุยในประเด็นนี้ก็คือ คนกลุ่มนี้ทราบว่ากรุงเทพมหานครมีนโยบายในการจัดการเรื่องนี้ การสร้างความยากลำบากในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ได้มีการกำหนดออกมาหลายรูปแบบแต่ยังไม่สามารถใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากมีอุปสรรคที่สำคัญ คือ ความร่วมมือจากคนในสังคมเป็นสำคัญ

ในส่วนของภาครัฐ เมื่อผู้วิจัยได้เข้าไปสัมภาษณ์พูดคุยในประเด็นดังกล่าว จึงได้ข้อมูลที่คล้ายกับสิ่งที่กลุ่มผู้ใช้จักรยานกล่าวมา คือ ภาครัฐเองมีนโยบายทางด้านนี้และได้มีมาตรการโครงการต่างๆออกมารองรับและนำไปปฏิบัติแล้ว บางอย่างดำเนินไปได้ด้วยดี เช่นการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ คิดค่าจอดรถ หรือการห้ามรถบางประเภทเดินรถในบางพื้นที่ ขณะที่บางมาตรการกลับไม่ประสบผลสำเร็จ เช่นการกำหนดจุดห้ามจอดรถ หรือการเก็บค่าธรรมเนียมในอัตราสูงสำหรับการใช้ทาง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าภาครัฐมีความตระหนัก มีได้ละเอียดในข้อนี้ มีแนวคิดที่ดี อุปสรรคที่เกิดขึ้นหากแก้ไขได้ และดำเนินงานต่อเนื่องไป น่าจะเป็นผลดีในระยะยาว สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครได้ให้ข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับมาตรการต่างๆดังนี้

1) มาตรการควบคุมและจัดการการจราจรในที่สาธารณะ มาตรการการจัดการจราจรที่ดีช่วยให้ทั้งผู้เดินทางและเจ้าของกิจการรับรู้ถึงต้นทุนที่แท้จริงของการใช้ยานพาหนะส่วนตัวและลดการใช้ลง ส่งผลดีต่อการจราจรโดยรวม อย่างไรก็ตามสำหรับพื้นที่กรุงเทพฯ การบังคับใช้กฎหมายอย่างฉับพลัน อาจก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้นายพาหนะส่วนตัวในปัจจุบัน ดังนั้นจึงควรเริ่มจากการบังคับใช้กับรถใหม่ก่อนและให้เวลาผู้ขับขี่ทยอยปรับพฤติกรรมจราจรและการเดินทาง

1.1) เก็บค่าจราจรในพื้นที่สาธารณะ ทั้งในซอยย่อยและถนนใหญ่

1.2) กำหนดจุดห้ามจราจรในพื้นที่ซึ่งกีดขวางการจราจรและซอยแคบ

1.3) กำหนดให้รถใหม่ซึ่งจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนในกรุงเทพฯ และปริมาตรต้องยื่นขึ้นการมีที่จอดรถในเวลาไม่ใช้งานที่เหมาะสม โดยภาครัฐจะมีการสุ่มตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอและอาจมีการเก็บค่าธรรมเนียมรายปีในการขึ้นทะเบียนที่จอดรถ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย เป็นต้น

1.4) บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในที่สาธารณะอย่างจริงจัง

2) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม บริหารการใช้ถนน เนื่องจากการใช้ถนนนั้นเป็นการที่ผู้เดินทางสร้างค่าใช้จ่ายให้เกิดกับสังคมส่วนรวม นอกเหนือไปจากค่าใช้จ่ายปกติที่ตนเป็นผู้จ่าย เช่น การมีส่วนทำให้เกิดความล่าช้าติดขัด การใช้ถนนซึ่งสร้างจากภาษีประชาชน และการปล่อยมลพิษ เป็นต้น การสร้างค่าใช้จ่ายในการใช้ถนนให้กับผู้ขับขี่ จึงเป็นสิ่งที่สมเหตุสมผล และสามารถทำได้ในหลายเมืองใหญ่ ทั้งทางตรงและทางอ้อม

2.1) การสร้างค่าใช้จ่ายทางตรง เป็นวิธีที่เห็นผลชัดเจนที่สุด เช่น การเก็บค่าใช้ทางพิเศษเป็นรูปแบบหนึ่งของการสร้างค่าใช้จ่ายทางตรงตามหลักที่ว่า ผู้ใช้เส้นทางย่อมควรเป็นผู้มีส่วนในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการให้บริการของเส้นทางนั้น ทั้งค่าก่อสร้างและค่าดำเนินการ จะเห็นได้ว่าพาหนะขนาดใหญ่ที่สร้างความสักระหรือให้แก่ผิวทางและสร้างความล่าช้าต่อกระแสจราจรมากกว่า ต้องเสียค่าใช้ทางมากกว่าพาหนะขนาดเล็ก ซึ่งนับว่าช่วยสะท้อนค่าใช้จ่ายที่แท้จริงเป็นอย่างดี การคิดค่าใช้จ่ายอาจทำได้กับการเข้าออกพื้นที่ศูนย์กลางเมืองหรือศูนย์กลางธุรกิจด้วย ในเมืองใหญ่ของหลายประเทศทั่วโลก เช่น อังกฤษ เยอรมนี สิงคโปร์ เป็นต้น มีการเก็บค่าใช้จ่าย สำหรับการเดินทางภายในเขตเมืองที่มีความติดขัด โดยอาจเก็บค่าใช้จ่ายมากหรือน้อยตามช่วงเวลา เช่นหากเป็นช่วงเวลาเร่งด่วน การเก็บค่าโดยสารจะสูงมากกว่าช่วงอื่น การ

เก็บค่าใช้จ่ายในลักษณะนี้ต้องทำควบคู่ไปกับการมีระบบตรวจสอบ การเข้าออกของรถที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบอ่านป้ายทะเบียนและการตรวจสอบตำแหน่งของรถยนต์ด้วย GPS เป็นต้น

2.2) การสร้างค่าใช้จ่ายทางอ้อม เป็นค่าใช้จ่ายที่มีส่วนในการตัดสินใจว่าจะใช้หรือไม่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันในเขตเมือง การเก็บภาษีที่จอดรถของอาคารในเขตเมือง การให้อิทธิพลแก่รถโดยสารขนส่งมวลชน เป็นต้น

3) มาตรการบริหารการเข้า-ออกเมืองของรถบรรทุก เนื่องจากรถบรรทุกสินค้ามักเป็นพาหนะที่ใช้มอเตอร์ขนาดใหญ่ ตัวรถขนาดใหญ่ มีความเร็วต่ำใช้พื้นที่ถนนมาก และอาจสร้างความล่าช้าให้ยานพาหนะโดยรอบได้สูง ในปัจจุบัน พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้มีการจำกัดเวลาการใช้เส้นทางของรถประเภทนี้ เพื่อลดผลกระทบต่อการจราจร โดยแบ่งประเภทดังนี้

3.1) เส้นทางพื้นที่ เขตกรุงเทพมหานคร ชั้นใน (พื้นที่ 113 ตารางกิโลเมตรซึ่งรวมถึงเขตพระนครด้วย) จะมีมาตรการห้ามเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) ช่วงเวลา 06.00 – 21.00 น. ยกเว้นรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปที่บรรทุกคอนกรีตผสมเสร็จ รถเครน และรถที่ได้รับการผ่อนผัน ซึ่งมีข้อบังคับไว้เฉพาะ คือ เดินรถได้ภายในเวลา 10.00 – 15.00 น.

3.2) เส้นทางพื้นที่ ทางด่วนทุกชั้น จะมีมาตรการห้ามเดินรถ 6 ล้อ เวลา 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น. และห้ามเดินรถ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00 – 09.00 น. และ 15.00 – 21.00 น.

3.3) เส้นทางพื้นที่วงแหวนตะวันตก จะมีมาตรการห้ามเดินรถ 6 ล้อ เวลา 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น.

3.4) เส้นทางพื้นที่ถนนสุขสวัสดิ์ – พระราม 2 จะมีมาตรการห้ามเดินรถ 6 ล้อ เวลา 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น.

3.5) เส้นทางพื้นที่สมุทรปราการ จะมีมาตรการห้ามเดินรถ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00 – 08.00 น. และ 15.00 – 20.00 น.

ที่มา : ข้อบังคับเจ้าพนักงานตำรวจราชอาณาจักรว่าด้วยการห้ามเดินรถและการห้ามจอดรถบรรทุกตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไปและรถพ่วงในเขตกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2546 (อ้างใน ชาวกรุงเทพฯกับการเดินทางในทศวรรษหน้า, สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร, 2553)

การห้ามรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่วิ่งภายในเขตตัวเมืองหรือบนทางพิเศษในช่วงเวลาเร่งด่วน นับเป็นอีกมาตรการที่เป็นที่รับรู้ และได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี โดยเฉพาะจากผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ไว้ในครอบครอง

4.2.5 การสกัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน

จากการเก็บข้อมูลไม่ว่าจะเป็น การเข้าไปสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์พูดคุย รวมไปถึงศึกษาจากสื่อต่างๆรอบตัว ผู้วิจัยพบว่า หัวข้อนี้ไม่ได้ใช้ในการดำเนินโครงการด้านจักรยาน ยังไม่ได้มีฝ่ายใดให้ความสนใจในประเด็นนี้ในระดับที่จะนำเข้ามาใช้ในโครงการอย่างเป็นทางการ แต่สาเหตุที่ผู้วิจัยได้ยกประเด็นนี้มาไว้ในกรอบการวิจัย เนื่องด้วย ผลจากการทบทวนวรรณกรรม โดยเฉพาะงานวิจัยจากต่างประเทศเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) ที่เป็นการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปใช้ในการแก้ปัญหาในหลายด้าน แต่แน่นอนว่าเรื่องของนโยบายเชิงสัญลักษณ์จะเป็นเรื่องของการนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม จากสิ่งหนึ่งไปสู่สิ่งหนึ่ง งานวิจัยหลายชิ้นที่กล่าวถึงการดึงลักษณะสำคัญของการติดกับพฤติกรรมแบบแรก มาใส่ให้กับพฤติกรรมแบบที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลง เรื่องการจราจร ความต้องการจะลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลให้หันมาใช้จักรยานก็เช่น มีงานวิจัยเรื่อง Instrumental-Reasoned and Symbolic-Affective Motives for Using a Motor Car (L. Steg, C. Vlek, and G. Slootegraaf, 2001) ที่ศึกษาถึงปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพราะรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นมากกว่าพาหนะเพื่อใช้สัญจรแต่ยังเป็นสัญลักษณ์แทนสถานะของคนในสังคม แสดงถึงรสนิยม ความสามารถในการเป็นส่วนตัวไม่ปะปนกับคนหมู่มาก และการแสดงออกถึงอำนาจ ซึ่งผลของงานวิจัยจากประเทศเนเธอร์แลนด์เล่มนี้ ได้ถูกหยิบไปใช้ประโยชน์มากมาย โดยเฉพาะในการแก้ปัญหารถจราจร ผู้วิจัยเล็งเห็นจุดเชื่อมโยงและโอกาสความเป็นไปได้ จึงนำประเด็นนี้มาศึกษาต่อลักษณะสำคัญที่ทำให้คนเราเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคลดังงานวิจัยเบื้องต้นได้ศึกษาไว้ เช่น เป็นสัญลักษณ์ แทนสถานะ สะท้อนรสนิยม สามารถมีความเป็นส่วนตัวไม่ปะปนกับผู้อื่น เป็นต้น ล้วนเป็นเรื่องที่เป็นนามธรรม แต่สามารถนำไปใช้กับจักรยานได้ทั้งสิ้นจักรยานสามารถปรับแต่งรูปลักษณ์ได้ ต่างจากในอดีตที่มีเพียงจักรยานสำเร็จรูปที่ผลิตออกมาแบบหนึ่งในจำนวนมากๆ (Mass Production) ซึ่งรูปแบบอาจไม่ตรงกับความต้องการของทุกคน ปัจจุบันแวดวงจักรยานในประเทศไทยได้รับเอารูปแบบจักรยานจากทางยุโรปและญี่ปุ่นเข้ามา เป็นจักรยานที่ประกอบเอง ผู้ใช้สามารถเลือกแต่ละชิ้นส่วนตามแบบที่มีหลากหลายและประกอบได้ตามต้องการ ทั้งจักรยานฟิกซ์เกียร์ (Fixed Gear) จักรยานเสือหมอบ เสือภูเขา (Mountain Bike) ผู้ใช้สามารถแสดงออกถึงรสนิยมเฉพาะได้เต็มที่

ผู้วิจัยได้นำประเด็นนี้ไปสู่การพูดคุย สัมภาษณ์กับทางฝ่ายของภาครัฐ และพบว่าในกระบวนการดำเนินนโยบาย ผ่านโครงการเกี่ยวกับจักรยานต่างๆยังมิได้มีการนำเรื่องนี้ไปใช้ เมื่อผู้วิจัยได้มีโอกาสอธิบายถึงที่มาที่ไปของเรื่องการดัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน ซึ่งให้เห็นถึงความเชื่อมโยง ความเป็นไปได้ที่จะช่วยให้ประชาชนทั่วไปปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้จักรยานมากขึ้น ภาครัฐ โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส.) ก็ได้มีความสนใจเนื่องจากเป็นวิธีการที่เล่นกับเรื่องที่เป็นนามธรรม ในทางหนึ่ง หากจะทดลองนำประเด็นนี้มาประยุกต์เป็นกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ ภาครัฐไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณมาก ต่างจากโครงการก่อสร้างทางพิเศษหรือ สร้างส่วนต่อขยายโครงข่ายทางคมนาคม ปัจจุบันสิ่งที่ภาครัฐมุ่งเน้นที่จะทำให้สำเร็จคือ ต้องการให้เรื่องจักรยานสามารถอยู่ในกระแสสังคมได้ ไม่ว่าจะเป็นในเชิงของการท่องเที่ยว การอนุรักษ์ การออกกำลังกายรักษาสุขภาพ หรือเพื่อการแก้ปัญหาการจราจรก็ตาม สจส. ต้องการเห็นการพูดถึงจักรยาน เห็นผู้ใช้จักรยานตามถนนหนทางทั่วไปในสัดส่วนที่มากขึ้น ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับประเด็นนี้ได้ กล่าวคือ ให้จักรยานเป็นเรื่องของแฟชั่น (Fashion) ปรับเปลี่ยนได้ตามรสนิยม กระแสสังคม การใช้จักรยานอาจถูกนำไปใช้เพื่อตอบสนองต่อวัตถุประสงค์อีกข้อเพิ่มจากที่กล่าวมาอย่างการท่องเที่ยว การอนุรักษ์ การออกกำลังกายรักษาสุขภาพ หรือเพื่อการแก้ปัญหาการจราจร คือเรื่องแฟชั่น ซึ่ง สจส. คาดหมายว่าคนกลุ่มที่จะสามารถดึงให้เข้าร่วมได้ น่าจะเป็นกลุ่มวัยรุ่น ไปจนถึงวัยทำงาน ที่มีกำลังซื้อและกลุ่มนี้ยังสามารถเป็นพลังสำคัญให้กับภาครัฐต่อไปในการเป็นตัวอย่างต่อคนทั่วไปที่ยังไม่เคยนึกถึงการใช้จักรยาน ในเรื่องของ การนำไปปฏิบัติจริงทาง สจส. จะได้มีการนำประเด็นนี้ไปบอกกล่าวขอความร่วมมือและระดมความคิดเห็นต่อไปจากภาครัฐ ซึ่งมีทั้งภาคเอกชนและกลุ่มของภาคประชาชนต่างๆ

ในส่วน of ประชาชน กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ยอมรับว่าประเด็นเรื่องลักษณะเฉพาะนี้ เป็นเรื่องค่อนข้างที่จะเป็นนามธรรม ทำให้อาจจะละเอียดที่จะนึกถึงแต่หากได้รับการกระตุ้น ก็เชื่อว่าจะเป็นส่วนสำคัญที่จะผลักดันให้คนเกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และพฤติกรรมได้แน่นอน ผู้วิจัยพบว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานมีความเห็นด้วยในเหตุและผลของดัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน แต่ส่วนตัวผู้ใช้จักรยานเองจะมาตระหนักถึงประเด็นดังกล่าว ในช่วงที่ใช้จักรยานแล้ว เพราะมีความสนุกกับการตกแต่ง ซ่อมเสริมปรับรูปแบบจักรยาน ประกอบกับแฉวงจักรยานได้เปิดรับเอาแนวคิด สิ่งประดิษฐ์ นวัตกรรมที่เกี่ยวกับจักรยานจากต่างประเทศเข้ามาทำให้มีตัวเลือกมากขึ้น ซึ่งแม้จะต้องใช้เงินจำนวนค่อนข้างสูง ในการตกแต่งจักรยานให้ได้ตามแบบที่ต้องการ จำกัดคนกลุ่มนี้ด้วยรายได้และกำลังซื้อ แต่ก็เชื่อว่าการที่ดูสวยเท่ เป็นเอกลักษณ์จะไปกระตุ้นให้เกิดความคิดในเชิงบวกเกี่ยวกับการใช้จักรยานให้กับคนทั่วไป

นอกจากนี้ ผู้วิจัยและกลุ่มผู้ใช้จักรยานยังเห็นพ้องกันว่า ในกลุ่มผู้ใช้จักรยานด้วยกันเองจะมีการติดต่อกันระหว่างกลุ่ม เป็นเครือข่าย (Networking) เพื่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ในทุกด้านเกี่ยวกับจักรยานกันอยู่แล้ว หากภาครัฐเข้ามามีเริ่มจากทางด้านนี้น่าจะเป็นผลดี มีการรวบรวมกลุ่มต่างๆมาจัดกิจกรรม หรือในกิจกรรมที่ภาครัฐจัดอยู่แล้ว อาจจะสอดแทรกเรื่องนี้เข้าไปเช่น แนะนำจักรยานแบบใหม่ๆ แนะนำแหล่งที่สามารถหาซื้อชิ้นส่วน อุปกรณ์จักรยาน หรือ จัดการแสดงโชว์ เป็นต้น

ทั้งนี้ สาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้ประเด็นเรื่องของการดึงลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน ยังไม่เกิดขึ้นเป็นเพราะการที่ผู้ใช้จะต้องเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อ ต้องมีรายได้เพียงพอ ทั้งการซื้อ ตลอดจนบำรุงรักษา ทำให้เป็นการจำกัดวงให้แคบลง ภาครัฐที่เน้นมองภาพรวม จึงละเลยไป แต่หากพิจารณาให้ถี่ถ้วน การใช้นโยบาย หรือดำเนินโครงการเชิงสัญลักษณ์ซึ่งเล่นกับสิ่งที่เป็นนามธรรม จำนวนมากหรือน้อยไม่ใช่สิ่งสำคัญ ขึ้นอยู่กับกลยุทธ์เป็นสำคัญ

4.3 เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

ด้วยลักษณะเฉพาะของการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) ที่ให้น้ำหนักไปในเรื่องของความเป็นนามธรรม (Abstract) (Thomas A. Birkland , 2005) สิ่งที่ต้องคำนึงอย่างความรู้สึคนึกคิด ค่านิยม ความต้องการ และมีจุดมุ่งหมายไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น หรือทางที่ผู้กำหนดนโยบายต้องการ จึงทำให้กระบวนการของการนำนโยบายในลักษณะนี้ไปปฏิบัติจริงผ่านในโครงการหรือกิจกรรมต่างๆที่จัดมารองรับจึงค่อนข้างกว้าง กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของแต่ละบุคคลด้วยความสมัครใจ ไม่ใช่การบังคับ จะเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลนั้นมีความต้องการจะเปลี่ยนแปลงเอง โดยจะต้องเริ่มจากความคิด สิ่งที่อยู่ภายในจิตใจซึ่งถูกกระตุ้น ถูกกระทบได้จากหลายอย่าง ทั้งสภาพแวดล้อม บรรยากาศในสังคม กระแสสังคม ค่านิยม ในช่วงนั้นๆ ลักษณะของโครงการที่อยู่ภายใต้กระบวนการนโยบายเชิงสัญลักษณ์จึงมีหลากหลาย เช่น การสร้างตัวอย่างตัวแบบ การชี้ให้เห็นภาพ การมีส่วนร่วมทำกิจกรรม การสร้างความรู้เป็นเจ้าของร่วมกัน การทำให้เกิดความลำบากจากกิจกรรมหนึ่งเพื่อหันไปสู่อีกทางเลือกหนึ่ง เป็นต้น จะเห็นว่า ลักษณะของโครงการและกิจกรรมที่ได้ยกตัวอย่างกว้างๆ มานี้ ล้วนแล้วแต่เป็นการกระตุ้นสื่อสารสู่ประชาชนจากภายนอกให้ยังลึกไปถึงภายใน ให้ความคิดของผู้เข้าร่วมโครงการ ตลอดจนประชาชนทั่วไปได้ถูกกระทบ ได้หยุดพิจารณาเกี่ยวกับเรื่องนั้นๆ เช่น ในเรื่องการแก้ปัญหาจราจรผ่านโครงการเกี่ยวกับจักรยาน ไม่ว่าจะเป็นโครงการวันปลอดรถ Bangkok Car Free Day โครงการ

จักรยานกลางเมือง โครงการกรุงเทพฯเรารักจักรยาน เป็นต้น ความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์สามารถเริ่มทำงานได้ตั้งแต่ตระหนักว่า การเผชิญสภาพปัญหาการจราจรที่เรื้อรัง เป็นสิ่งที่ต้องแก้ไข ใคร่ครวญว่าจะอะไรคือสาเหตุของปัญหา มีทางเลือกในการแก้ไขปัญหาคืออย่างไร และผลที่คาดหวังจากการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการต่างๆซึ่งมีทั้งทางตรงและทางอ้อมก็คือ การที่ผู้คนได้ถูกคิด ใคร่ครวญถึงสิ่งรอบๆตัว การใช้ความคิดดังกล่าวจะทำให้เกิดการพิจารณาถึงพฤติกรรมที่ตนได้เคยทำ กำลังทำและสิ่งที่จะทำในอนาคต หากมองผ่านงานวิจัยชิ้นนี้ สภาพปัญหาการจราจรที่เรื้อรังในเขตพระนคร นำมาซึ่งการแก้ปัญหาผ่านทางเลือกมากมาย หนึ่งในนั้นคือการใช้จักรยาน การดึงคนจากที่เคยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้จักรยาน หมายถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมซึ่งต้องอาศัยนโยบายซึ่งมีลักษณะเชิงสัญลักษณ์มาทำงาน มีโครงการ กิจกรรม การสื่อสาร ทั้งนี้เพื่อหวังให้ปัญหาการจราจรคลี่คลายเบาบาง แต่ด้วยสภาพปัญหา และความคิดของแต่ละบุคคลเป็นเรื่องซับซ้อน ผลที่คาดหวังจึงมีหลายระดับ เช่น มีคนบางส่วนคิดไปไม่ถึงว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในชีวิตประจำวันจะเป็นสาเหตุของปัญหาได้อย่างไร? การจอดรถริมถนนไม่น่าจะเป็นปัญหาใหญ่โตสำหรับผลที่คาดหวังจากกลุ่มนี้อาจเป็นเพียงการรู้จักที่จะตระหนักว่าสาเหตุของปัญหาคืออะไร แต่หากเป็นกลุ่มคนที่เข้าถึงปัญหา เราสามารถคาดหวังได้ถึงถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่ชัดเจน เช่น ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ตลอดจนพาหนะที่มีมอเตอร์ อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยได้วางกรอบในเรื่องของผลจากการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ตามประเด็นที่ควรพิจารณาและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์งานวิจัยไว้ดังนี้

ผลกระทบเชิงพฤติกรรมต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

1. สำนักต่อส่วนรวม
2. ตัวเลือกแรกของการเดินทาง
3. การมีทัศนคติเชิงรุกต่อการแก้ปัญหาจราจร

3 ประเด็นที่ผู้วิจัยเลือกมาข้างต้น จะสามารถสะท้อนผลจากการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ว่าสิ่งที่ได้กระตุ้นไปนั้น นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง ในข้อแรก สำนักต่อส่วนรวมยังจำกัดอยู่ที่เรื่องนามธรรม ความคิด แต่ถัดมาในข้อที่สองจึงขยายมาสู่เรื่องพฤติกรรมที่เริ่มเปลี่ยนแปลง มาถึงในข้อสุดท้าย สู่ถึงทัศนคติและพฤติกรรมที่แสดงให้เห็นความเป็นเชิงรุก

4.3.1 สำนักต่อส่วนรวม

ลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) มีความเกี่ยวข้องกับสิ่งที่ป็นนามธรรม จับต้องยาก คลุมเครือ เนื่องจากเป็นนโยบายที่ทำงานผ่านทัศนคติ กระบวนการคิดของคน เพื่อให้บุคคลนั้นๆ เกิดความเปลี่ยนแปลงความรู้สึก นึกคิด ค่านิยม ความต้องการและท้ายที่สุด

เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยความสมัครใจ (James E.Anderson, 1984) ในหัวข้อของการมี “สำนึกต่อส่วนรวม” นี้ เป็นระดับที่สะท้อนให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงเบื้องต้น คือเริ่มที่ความคิดยังไม่ถึงขั้นที่จะเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ทั้งนี้เป็นธรรมดาที่แต่ละบุคคลที่จะมีความต่าง ทั้งในเรื่องของเหตุผล ความคิด ที่มาที่ไป วิถีชีวิต และประสบการณ์ที่ต่างกันทำให้ระยะเวลา รูปแบบในการคิดย่อมมีความแตกต่างกัน ประกอบกับการแบ่งกลุ่มตัวอย่างของผู้วิจัยได้ทำการแบ่งตามลักษณะวิถีชีวิต การใช้ชีวิตประจำวัน เนื่องจากผู้วิจัยต้องให้ความสำคัญกับความคิดและพฤติกรรม (3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชาชนผู้อาศัยในเขตพระนคร กลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยาน กลุ่มภาครัฐ) เมื่อได้เรียงสิ่งที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้านสภาพปัญหา ด้านกระบวนการดำเนินนโยบาย ยิ่งทำให้ผู้วิจัยเห็นชัดขึ้นว่า ด้วยการดำรงชีวิตที่แตกต่างกัน ทำให้คนมีเราเงื่อนไข ข้อจำกัดต่างกัน เลือกที่จะรับรู้ต่างกัน ความคิดต่างกัน ดังนั้น ผลที่คาดหวังก็เป็นไปตามความต่างนั้นด้วย

กลุ่มของประชาชนผู้อาศัยในเขตพระนคร เป็นกลุ่มที่มีความคล้ายคลึง มีจุดร่วมในปัญหาการจราจรใกล้เคียงกับคนส่วนมากในกรุงเทพมหานคร คือ พักอาศัยอยู่ในบริเวณที่มีปัญหาการจราจรเรื้อรัง ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก คนกลุ่มนี้รับรู้ ไม่พอใจและต้องการจะพ้นจากสภาพความเป็นปัญหาดังกล่าว หากแต่พวกเขาในอดีตยังมองว่า ตนเป็นเพียงผู้รับผลของจากสภาพรถติดสภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรมจากมลพิษของพาหนะแบบมีมอเตอร์ ต้องเสี่ยงกับการมีปัญหาสภาพส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่แย่ลง นอกจากนั้นพวกเขายังต้องเป็นผู้ที่ช่วยแก้ปัญหาอีกด้วย จากการร่วมมือกันจัดการสิ่งแวดล้อม การส่งเสริมคุณภาพชีวิต หากแต่พวกเขาละเลยที่จะตระหนักว่าการใช้ชีวิตประจำวันปกติ ตื่นเช้าขึ้นรถยนต์ส่วนบุคคลออกไปทำงาน ไปเรียน สามารถเป็นสาเหตุของปัญหาได้เช่นกัน แต่เมื่อได้มีนโยบายเพื่อการแก้ปัญหาจราจรการนำเสนอถึงทางเลือกในการเดินทางผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ซึ่งมีวิธีการและกระบวนการที่ละเอียดอ่อนเนื่องจากเป็นเรื่องของการโน้มน้าวใจ ในเนื้อหาสาระได้ว่าด้วยเรื่องของ การชี้ให้เห็นว่าอะไรสามารถเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาได้บ้าง ความเชื่อมโยงถึงกันของแต่ละปัจจัยให้เกิดปัญหา มาจนถึงแนวทางที่จะคลี่คลายปัญหา ส่วนในเรื่องของรูปแบบของการสื่อสาร การประชาสัมพันธ์กับประชาชนแตกต่างกันไป มีทั้งการจัดกิจกรรมจักรยาน การดึงประชาชนให้เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ปัญหา การเสวนา การรวมตัวของเครือข่าย เป็นต้น เช่น โครงการสวนจราจรเขียวชน โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์ สื่อประชาสัมพันธ์ในหัวข้อเรื่อง ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร คิด ทำ ใช้ โดยชาวกรุงเทพฯ คู่มือการเดินทางระบบขนส่งมวลชน และหนังสือผู้ว่าฯกทม. กับการเดินทางของชาวกรุงเทพฯ เป็นต้น ประชาชนผู้อาศัยในพื้นที่จึงเริ่มมีการเปลี่ยนแปลง อย่างค่อยเป็นค่อยไป ผู้วิจัยพบว่า ประชาชนในเขตพระนครซึ่งเป็นย่านอนุรักษ์ มีชุมชนเก่าแก่ เช่น แพร่งสรรพสารทชุมชนเสาชิงช้า ชุมชนบ้านบาตร เป็นต้น มีความรักและหวงแหนบ้านพักอาศัยของ อาจด้วยเพราะ

เป็นบ้านเก่าแก่ตกทอดมาจากบรรพบุรุษ ทำให้มีสำนึกของการอนุรักษ์ สิ่งแวดล้อมในพื้นที่อยู่แล้ว เป็นทุนเดิม แต่อย่างที่กล่าวไปแล้วว่า อุปสรรคสำคัญคือผู้คนยังไม่มีข้อมูลที่เพียงพอในเรื่องสาเหตุของปัญหา เมื่อภาครัฐร่วมมือกับภาคีต่างๆ เข้าไปดำเนินโครงการ ทำให้ประชาชนได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ สร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง เช่น การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแล้วประสบปัญหาการติด การจราจรคับคั่ง นอกจากจะเป็นการไปเพิ่มปริมาณรถให้มากขึ้น ยังหมายถึงมลพิษที่มากขึ้น ความเครียด สุขภาพจิต คุณภาพชีวิต ความอดทนต่อสิ่งเหล่านี้เป็นเพียงตัวช่วยที่ต้องทำควบคู่ไปกับการหาทางออกเรื่องวิธีการเดินทาง หรือการจอดรถ / หยุดรถในบริเวณที่จะเกิดขวางทางสาธารณะ แม้เพียงระยะเวลาสั้น เพื่อแลกกับความสะดวกสบายของตน ก็กลายเป็นปัญหามหาศาลที่เรื้อรังดังปัจจุบันได้ เพราะทุกคนคิดเหมือนกัน ผู้คนที่ผู้วิจัยได้มีโอกาสพูดคุยด้วยส่วนมากยังให้ความเห็นพ้องกันอีกว่า ไม่คิดตำหนิ หากเห็นผู้อื่นทำในสิ่งที่ไม่ควร เช่น จอดรถในจุดที่ไม่เหมาะสม การใช้บาทวิถีในแบบที่ไม่ควร เพราะคิดว่าคนเหล่านั้นคงไม่ทราบว่าสิ่งที่กระทำอยู่นั้นเป็นสิ่งที่สร้างปัญหา อีกทั้งพร้อมจะเผยแพร่ข้อมูล คำแนะนำที่ถูกต้อง มีความเอาใจเขามาใส่ใจเรา ที่น่าสนใจ ผู้วิจัยยังได้รับข้อมูลอีกว่า ในระยะ 2 - 3 ปีที่ผ่านมา เรื่องการร่วมทางด้วยรถคันเดียวกันมีมากขึ้น (Carpool) เนื่องจากคนในพื้นที่ต่างหาทางที่จะช่วยลดปัญหาการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล แต่บางครั้งรอบครั้งยังไม่พร้อมจะใช้จักรยานจึงเกิดการพูดคุยกัน อาศัยจุดแข็งของแต่ละชุมชนในเขตพระนครเป็นคนเก่าแก่ คนบ้านใกล้เรือนเคียงมีความคุ้นเคยกันพอสมควร ทำให้ไม่ยากที่จะไว้ใจ และเสนอโมตรีต่อกันด้วยมีจิตสำนึกว่า แม้ความสะดวกสบายส่วนตัวจะลดลง จะต้องไปร่วมทางกับผู้อื่น แต่เพื่อส่วนรวมที่ดีขึ้น ก็ยินยอม นอกจากนี้ประชาชนในชุมชนที่ผู้วิจัยได้สัมผัสไม่ว่าจะเป็นการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการสนทนากลุ่มก็ตาม รู้ได้เลยว่าแต่ละคนมีความรู้สึกถึงความเป็นเจ้าของชุมชน การดูแลรักษาเป็นหน้าที่ของทุกคน ทำให้ไม่เพิกเฉยต่อการเห็นสิ่งที่ไม่เหมาะสม การเป็นกระบอกเสียง สะท้อนไปสู่ผู้รับผิดชอบและที่ดีที่สุดคือ หลีกเลี่ยงที่จะทำสิ่งนั้นๆ

กลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยาน สัณจรผ่านเขตพระนคร คนกลุ่มนี้แม้จะก้าวผ่านจุดที่ตัดสินใจตัดสินใจใช้จักรยานมาแล้ว แต่ในความคิดของผู้ที่ผันตัวเองจากประชาชนทั่วไปที่เคยเป็นผู้ที่ต้องเผชิญกับสภาพความติดขัด คับคั่งของการจราจร วังวนของวงจรหาหนทางที่เรื้อรัง มาสู่การเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะ ผู้เสียสละ ผู้เป็นตัวอย่าง ผู้เป็นต้นแบบ กลับทำให้สิ่งที่เรียกว่า “สำนึกต่อส่วนรวม” ชัดเจนยิ่งขึ้น จากการเป็นผู้ใช้จักรยานทั่วไป ที่แรกเริ่มของการใช้จักรยาน หวังเพียงวัตถุประสงค์ส่วนตัวที่แตกต่างกันไป เช่น เพื่อสุขภาพ เพื่อออกกำลังกาย เพื่อท่องเที่ยว หรือเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรก็ตาม จนเมื่อภาครัฐได้เข้ามาสนใจและดำเนินงานเกี่ยวกับโครงการจักรยานอย่างเป็นรูปธรรมดังโครงการ และกิจกรรมที่ผู้วิจัยได้กล่าวถึงมาแล้ว คนกลุ่มนี้จึงได้รับการบ่งบอกสถานะว่า สิ่งในกลุ่มคนใช้จักรยานได้ทำเป็นสิ่งที่ดี และถูกต้อง พวกเขาเป็นผู้ที่ทำประโยชน์

ให้แก่ส่วนรวม เป็นผู้เสียสละ ไม่ใช่สิ่งที่ไม่ได้ทำ รวมถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นไม่ใช่เพียงเรื่องส่วนตัวอีกต่อไป “สำนึกต่อส่วนรวม” ทำให้กลุ่มผู้ใช้จักรยานมีความตื่นตัว และเห็นบทบาทของตนเองมากขึ้น เป็นเสมือนแรงผลักดันสำคัญว่าพวกเขาสามารถช่วยเหลือคนในสังคมได้ มีความกระตือรือร้นที่จะขับเคลื่อน ต่อยอดและเติมเต็มให้โครงการต่างๆเกี่ยวกับการใช้จักรยานมีความสมบูรณ์มากขึ้นเรื่อยๆ กลุ่มผู้ใช้จักรยานยังเสริมอีกว่า การที่ภาครัฐเข้ามาให้ความสนใจเห็นจักรยานเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา และดึงให้กลุ่มผู้ใช้จักรยานเข้าไปมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา เป็นเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่าย (Win - Win Situation) ประชาชนได้ประโยชน์จากการพยายามให้ความช่วยเหลือดูแลจากภาครัฐ ส่วนภาครัฐเองก็ได้แสดงให้เห็นความจริงจังและจริงจังในการแก้ปัญหา การจราจรผ่านโครงการต่างๆ สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากภาครัฐ โดยเจ้าภาพหลักในการดูแลโครงการเกี่ยวกับจักรยานเพื่อนำมาแก้ปัญหารถจราจรในกรุงเทพมหานคร อย่างสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ที่มองว่าลักษณะของกระบวนการในโครงการด้านจักรยานทั้งหมดแล้วมีจุดมุ่งหมายไปถึง “สำนึกต่อส่วนรวม” ของทุกภาคส่วนแม้จะในระดับและรูปแบบที่ต่างกัน แต่ในฐานะที่เป็นผู้กำหนดนโยบายและนำนโยบายไปปฏิบัติ ภาครัฐได้ใช้เรื่อง สำนึกต่อส่วนรวมมาเป็นตัวดึงให้เกิดความร่วมมือ ประสานงานกันอย่างราบรื่น กล่าวคือ เปลี่ยนกลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยานจากการเป็นประชาชนผู้รับบริการจากนโยบายของรัฐ มาเป็นส่วนหนึ่งของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ ภาครัฐได้ข้อดีของกลุ่มผู้ใช้จักรยานที่มีสำนึกต่อความเป็นส่วนรวมในการชี้ปัญหา บอกกล่าวความต้องการ ความช่วยเหลือ เพื่อจะได้เข้าไปดำเนินการได้อย่างตรงจุด ในขณะที่กลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยาน เมื่อถูกดึงให้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งในโครงการจักรยาน ก็ได้สะท้อนความต้องการ ความช่วยเหลือในหลายๆด้าน เช่น การปรับปรุงพื้นผิวจราจร การดูแลจุดจอดจักรยานไม่ให้เกิดการนำไปใช้อย่างผิดวัตถุประสงค์ การจัดทำแผนที่จักรยาน เป็นต้น ซึ่งเป็นความต้องการที่แท้จริงจากประชาชนสู่ภาครัฐ ส่วนผลที่ได้รับ ไม่เพียงแต่ข้อเรียกร้องที่เสนอไปได้รับการตอบสนอง แต่หากมองให้ดีสิ่งที่ภาครัฐได้มอบให้ยังหมายถึงเรื่องของโอกาส การรับฟัง การเชื่อถือ การให้เกียรติยกย่อง และการแสดงถึงความขอบคุณต่อคนกลุ่มนี้

4.3.2 ตัวเลือกแรกของการเดินทาง

ประเด็นนี้เป็นประเด็นที่สะท้อนการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมเบื้องต้น เมื่อประชาชนได้รับผลจากกระบวนการของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการและกิจกรรมต่างๆไม่ว่าจะในทางตรงหรือทางอ้อม แต่เมื่อนโยบายเชิงสัญลักษณ์ได้ทำงาน จะมีบางอย่างไปกระทบความคิดจนมีอิทธิพลมากพอที่จะกระตุ้นให้มีความเปลี่ยนแปลงนั้นๆไม่ได้เก็บอยู่ภายในเพียงความคิด แต่แสดงออกทางพฤติกรรมสู่ภายนอก เนื่องจากแต่ละประชากรและกลุ่มตัวอย่างอื่นๆมีความแตกต่าง

กัน ทั้งประสบการณ์ ที่มา พื้นฐานทางความคิดทำให้จุดหมายปลายทางสู่การเปลี่ยนมาใช้จักรยานต้องเดินทางอย่างค่อยเป็นค่อยไป ในระยะแรกสำหรับบางคนอาจใช้เวลามากกับการเปลี่ยนแปลงความคิด ใช้การพิจารณา ไตร่ตรองซึ่งถือเป็นเรื่องทางนามธรรมยังจับต้องได้ยาก ต้องอาศัยเวลาและความต่อเนื่อง (Fazal Rizvi and Bob Lingard, 2000) ที่อาจจะใช้เวลานานกว่า หรือฉับพลันต่างกันไปในการเปลี่ยนแปลงทางรูปธรรมออกมาให้เห็นทางพฤติกรรม อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงในลักษณะนี้ จะเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ยั่งยืน มั่นคงกว่าการใช้นโยบายแบบที่บังคับ ปราศจากความสมัครใจ

เชื่อมโยงจากหัวข้อข้างต้น เรื่องการมีสำนึกต่อส่วนรวมซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านความคิด ซึ่งเมื่อบุคคลใดได้ใช้ความคิดเกี่ยวกับเรื่องนั้นเพียงพอจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมออกมาเองด้วยความสมัครใจ เช่นเดียวกับงานวิจัยชิ้นนี้ การเลือกตัวเล็งในการเดินทางสะท้อนถึงการมองปัญหาและการแก้ปัญหาที่เปลี่ยนไป คนได้เริ่มนึกไปถึงการเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินทาง ผู้วิจัยได้ข้อมูลที่น่าสนใจจากกลุ่มประชาชนที่พักอาศัยในเขตพระนคร เกี่ยวกับสภาพปัญหาและการหาทางออกเรื่องการจราจรติดขัด ประชาชนกลุ่มนี้ใช้เวลาในการเดินทางออกจากบ้านเร็วขึ้นเพื่อไปถึงจุดหมายทันเวลา แต่เมื่อได้รับการป้อนข้อมูล (Input) เกี่ยวกับโครงการจักรยานด้วยวิธีการเชิงสัญลักษณ์ผ่านทั้งโครงการ กิจกรรมต่างๆทำให้พวกเขาเริ่มนึกถึงการแก้ปัญหาโดย เปลี่ยนวิธีการเดินทาง และมองเห็นจักรยานเป็นทางเลือกที่ตอบโจทย์อย่างสมเหตุสมผล

กลุ่มประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร เป็นกลุ่มที่จะทำให้เห็นภาพได้ดีที่สุดในการเริ่มเปลี่ยนแปลง เนื่องจากคนกลุ่มนี้ไม่ได้ใช้จักรยานอย่างจริงจัง หรือใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น เช่น การท่องเที่ยว สันทนาการ การออกกำลังกาย เป็นต้น ยังไม่ได้มองจักรยานเป็นตัวเลือกที่จะนำมาใช้สัญจรหลักแทนรถยนต์ส่วนบุคคลกลุ่มนี้ให้ข้อมูลว่า สิ่งที่ได้จากโครงการเกี่ยวกับจักรยานมีทั้งในเชิงองค์ความรู้ แนวคิด หรือกิจกรรมที่ปฏิบัติให้เห็นจริง ทำให้ความคิดของพวกเขาต่อจักรยานเปลี่ยนไป ดังนี้

1) การใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือพาหนะใดที่มีมอเตอร์ในชีวิตปกติประจำวัน กลายเป็นส่วนสำคัญในสาเหตุของปัญหา สอดคล้องกับที่สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์(ปรัชญา เศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน, 2553) ได้กล่าวถึงแนวคิดการจัดการการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) อาศัยการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางที่ พบว่า ความเคยชินในการเดินทาง (Travel Habit) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้เดินทางยึดติดกับรูปแบบการเดินทางที่ใช้อยู่ทุกวันจนเคยชิน เมื่อการใช้ชีวิตประจำวันตามปกติกลายเป็นการสร้างปัญหาให้กับส่วนรวม โดยเฉพาะในชุมชนที่คนอยู่อาศัยทั้งในเรื่องของสิ่งแวดล้อม สุขภาพ

การจราจร ตลอดจนคุณภาพชีวิต จากที่ไม่รู้ ก็เกิดการรับรู้เป็นการเปลี่ยนแปลงทางความคิดเบื้องต้นที่สำคัญ เพราะเมื่อรู้แล้ว ว่าอะไรคือสาเหตุของปัญหา คนกลุ่มนี้ได้ใช้ความคิดต่อไปว่า จะแก้ปัญหาได้อย่างไร วิธีการ ทางเลือกมีอะไรบ้าง ประกอบกับที่ภาครัฐนำเสนอ การใช้จักรยาน ทำให้คนกลุ่มนี้ได้ลองนำไปขบคิดต่อ

2) หากต้องการช่วยแก้ไข และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดเรื้อรัง เพียงแค่การเสียสละลดความสะดวกสบายส่วนตัวจากการใช้รถยนต์ ก็สามารถช่วยเหลือนส่วนรวมได้ และจักรยานก็เป็นทางออกที่น่าสนใจ คนกลุ่มนี้กล่าวว่าจากเดิมพวกเขามองว่า การใช้จักรยานให้ประโยชน์กับผู้ใช้นั้น เช่นผู้ใช้จักรยานที่ปั่นจักรยานออกกำลังกาย ก็จะได้สุขภาพที่ดีต่อผู้ปั่น หรือคนที่ใช้จักรยานก็สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานลงไปได้ แต่หลังจากได้รับข้อมูลผ่านโครงการเกี่ยวกับจักรยาน ทำให้ความคิดเปลี่ยนไป การใช้จักรยาน ไม่เพียงแต่เกิดประโยชน์โดยตรงกับผู้ใช้อย่างเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมอย่างมีนัยยะสำคัญ เช่น การช่วยลดปริมาณพาหนะบนท้องถนน ลดการปล่อยของเสียและมลพิษที่จะตามมาจากการใช้พาหนะแบบมีมอเตอร์ ลดการใช้พลังงาน ลดภาระการใช้งบประมาณแผ่นดิน สร้างให้เกิดสภาพแวดล้อมที่ดีในชุมชนและสังคม (Wright, Fast Wheels Slow Traffic: Urban Transport Choices : 1992)

3) คนกลุ่มนี้ยังได้เรียนรู้ว่า การปั่นจักรยาน การนำจักรยานมาใช้อย่างจริงจังในชีวิตประจำวันเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ ไม่ใช่เรื่องยากและไกลตัว จากการที่เห็นการเตรียมพร้อม และการสนับสนุน จากหลายๆภาคส่วนทั้งในเรื่องจักรยาน อุปกรณ์ เครื่องมือ แผนที่เส้นทาง การมีเครือข่าย ได้ถูกเตรียมพร้อมในระดับที่ทำให้พวกเขากลับมาเกิดความไว้วางใจ และสบายใจที่จะเริ่มใช้ โดยอาจเริ่มจากการปั่นในระยะทางสั้นๆ หรือใช้จักรยานร่วมกับกิจกรรมที่ทางกรุงเทพมหานครจัดขึ้นมาก่อน เพื่อเป็นการทดลอง สร้างความมั่นใจ ตอกย้ำความคิด เหตุผลในการหันมาใช้จักรยานให้ชัดเจนมากขึ้น

ขณะเดียวกันสำหรับกลุ่มคนที่เป็นผู้ใช้จักรยานอยู่แล้ว สามารถให้มุมมองได้ใน 2 ด้าน คือ ส่วนที่เป็นมุมมองในฐานะประชาชน และอีกส่วนที่เป็นผู้มีส่วนร่วมกับภาครัฐขับเคลื่อนโครงการจักรยาน

ในฐานะของประชาชนกลุ่มผู้ใช้จักรยาน คนกลุ่มนี้มองว่าปัจจัยต่างๆที่ภาครัฐได้ป้อนให้กับประชาชนเพื่อหวังให้ประชาชนเกิดทัศนคติในเชิงบวกต่อจักรยานและหันมาใช้จักรยานแทนรถยนต์ส่วนบุคคล ถือว่าได้ผลตอบแทนที่ดี ภาครัฐสามารถทำให้ จักรยานและคนใช้จักรยาน มีที่ยืน มีตัวตนในสังคม การใช้จักรยาน ภาพของคนปั่นจักรยานยังสามารถพบเห็นได้ทั่วไปและมีจำนวนมากขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป ยังสามารถคงเรื่องของจักรยานให้อยู่ในกระแสได้ สามารถทำให้ประชาชนทั่วไปที่ไม่เคยนึกถึงจักรยาน ได้เห็น มอง และใช้เวลาเพื่อคิดเกี่ยวกับจักรยานมากขึ้น ไม่

ว่า เหตุผลของการสนใจในครั้งแรกจะเป็นด้วยเหตุใด เพื่อการออกกำลังกาย เพื่อเป็นกิจกรรมยามว่าง เพื่อตามแฟชั่น หรือเพื่อใช้แทนรถยนต์ แต่มันก็ทำให้คนหันมาเริ่มสัมผัสกับจักรยานอย่างเป็นรูปธรรม กลุ่มผู้ใช้จักรยานยังเพิ่มเติมอีกว่า เหมือนกันกับทุกคนที่ปัจจุบันเป็นผู้ใช้จักรยานอย่างจริงจัง ที่แรกเริ่มของการใช้จักรยานก็เกิดขึ้นจากความสนใจและเหตุผลที่ต่างไป แต่เมื่อได้ลองใช้แล้วก็มองเห็นข้อดีและประโยชน์ไม่ต่างกัน จึงทำให้ยังใช้จักรยานมาจนถึงปัจจุบัน และจักรยานก็กลายเป็นตัวเลือกเดียวของคนกลุ่มนี้

ความคิดนี้ ถูกสนับสนุนให้มีน้ำหนักมากขึ้น เมื่อผู้ใช้จักรยานมองจากมุมที่เป็นผู้มีส่วนในการขับเคลื่อนโครงการจักรยาน กล่าวคือ กิจกรรมต่างๆ ที่ถูกจัดขึ้นภายใต้โครงการเกี่ยวกับจักรยาน ล้วนแล้วแต่เกิดขึ้นมาจากการที่กลุ่มผู้ใช้จักรยานได้ส่งผ่านข้อมูลไปที่ภาครัฐว่าต้องการอะไร ควรจะพัฒนาจุดไหน และสื่อสารกับประชาชนผ่านกิจกรรมนั้นๆ ด้วยรูปแบบที่ต่างไป หากแต่บทบาทที่กลุ่มผู้ใช้จักรยานเข้าร่วมกับภาครัฐ ไม่ได้หยุดอยู่แค่การชี้ปัญหา แต่ยังต่อเนื่องมาถึงการนำลงมาสู่การปฏิบัติจริง ทำให้ในการจัดงานหรือกิจกรรมแต่ละครั้งจะมีกลุ่มผู้ใช้จักรยานมาแสดงบทบาทสำคัญ คือเป็นตัวต้นแบบของผู้เสียสละ เป็นตัวอย่างของผู้ใช้จักรยาน เป็นผู้มีส่วนประกอบที่พร้อมจะให้ข้อมูลกับประชาชนทั่วไป เป็นประชาชนผู้ใกล้ชิดกับภาครัฐสามารถประชาสัมพันธ์ข้อมูลจากภาครัฐสู่ประชาชนและส่งผลย้อนกลับจากประชาชนสู่ภาครัฐ กลุ่มผู้ใช้จักรยานให้ข้อมูลว่า ในการจัดกิจกรรมแต่ละครั้งมีผู้เข้าร่วมงาน ให้ความสนใจเพิ่มมากขึ้นในแต่ละครั้ง เช่น การจัดงานในครั้งหนึ่งมีประชาชนทั่วไปให้ความสนใจมาร่วมกิจกรรมด้วยการฟัง การรับข้อมูล และในครั้งถัดมาคนกลุ่มนี้ได้เข้าร่วมกิจกรรมในฐานะผู้ใช้จักรยาน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงการเกี่ยวกับจักรยานที่ถูกจัดขึ้นเพื่อหวังจะกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางความคิดและพฤติกรรมนั้น ได้ผลตอบรับที่ดีประชาชนทั่วไปหันมาสนใจ ใช้ความคิดเกี่ยวกับการใช้จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลอะไร ตัวแทนกลุ่มผู้ใช้จักรยานยังเสริมอีกว่า ในพื้นที่เขตพระนคร มีหลายปัจจัยหลายเงื่อนไขที่ทำให้หว่านล้อมคนให้นึกถึงและหันมาลองใช้จักรยานได้ไม่ยากนัก เช่น เขตพระนครไม่มีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่และทันสมัยอย่างรถไฟฟ้า หรือรถไฟฟ้าใต้ดิน เขตพระนครเป็นเขตที่เต็มไปด้วยโบราณสถาน มีภูมิทัศน์ที่สวยงามเหมาะแก่การใช้จักรยาน เขตพระนครเป็นเขตพื้นที่ที่มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาก จึงได้รับการพัฒนาและปรับปรุงถนนหนทาง ตลอดจนสาธารณูปโภคต่างๆ ทั้งทางเท้า ทางจักรยาน จึงถือว่าค่อนข้างมีความพร้อมกว่าเขตพื้นที่อื่น อย่างไรก็ตามก็ถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงเบื้องต้นที่มีความสำคัญ เพราะอย่างน้อยก็มองเห็นจักรยานเป็นตัวเลือกแรกของการเดินทาง

สำหรับภาครัฐ ที่เห็นการดำเนินโครงการได้ผลตามที่คาดหวัง มีประชาชนให้ความสนใจในการจัดกิจกรรมมากขึ้นเรื่อยๆ และมีผู้เปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เห็นว่าการใช้จักรยานเป็น

ตัวเลือกแรกมากขึ้น ตัวแทนจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครกล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงในจุดนี้ การผลักดันให้จักรยาน สามารถเป็นตัวเลือกแรกของการเดินทาง และคนยอมเปลี่ยนพฤติกรรมถือเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จที่ดีที่สุด ทำให้ผู้ดำเนินนโยบายได้แน่ใจว่า เงินมาถูกทาง ปัญหากำลังจะถูกคลี่คลายอย่างค่อยเป็นค่อยไป ขณะเดียวกัน ภาครัฐก็ได้วางแผน มีกลยุทธ์รองรับกับการที่จะมีผู้หันมาใช้จักรยานมากขึ้น เช่น ยังคงดำเนินโครงการเพื่อดึงให้คนหันมาสนใจจักรยานเหมือนเดิม แต่เพิ่มเติมในเรื่องของการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้จักรยาน ให้น้ำหนักกับการสร้างเครือข่ายระหว่างผู้ใช้จักรยานกันเอง ภาครัฐตระหนักดีว่า บทบาทของภาครัฐจะเปลี่ยนไปไม่สามารถคงที่อยู่อย่างเดิมตลอดไป จากการเป็นผู้กำหนดนโยบาย อาจจะต้องเปลี่ยนไปเป็นผู้ประสานงาน หรือผู้จัดสรรทรัพยากร โดยถ่ายเทแกนหลักของนโยบายให้อยู่ที่ภาคประชาชน จะมีความยั่งยืนมากกว่า

4.3.3 ทศนคติและพฤติกรรมในเชิงรุกต่อประเด็นปัญหาจราจร

ผู้วิจัยต้องการแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงและความต่อเนื่องของผลจากการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ว่าวิวัฒนาการ หรือลำดับของผลการดำเนินนโยบายเป็นไปอย่างมีขั้นตอน เบื้องต้นจะกระทบต่อการใช้ความคิด ทศนคติ ยังคงเป็นเรื่องที่เป็นนามธรรมจับต้องยาก ต่อมาเมื่อความคิด ประกอบกับบริบทแวดล้อมถูกกระทบในระดับที่มากพอของแต่ละบุคคลจะเป็นกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น การเลือกใช้จักรยานเป็นตัวเลือกแรกของการเดินทาง ในลำดับถัดมา ผู้วิจัยมองถึงทั้งทศนคติและพฤติกรรมที่เป็นในเชิงรุก กล่าวคือ ประชาชนผู้ที่เปลี่ยนมาเป็นผู้ใช้จักรยานได้มีความเข้าใจในปัญหาการจราจรทั้งในเชิงลึกและภาพรวมว่ามีสาเหตุมาจากอะไร จะยับยั้งสาเหตุนั้นๆอย่างไร มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นอื่นๆอย่างไร เมื่อมีความเข้าใจปัญหาตรงกัน ประกอบกับได้รับความรู้ ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ จะทำให้ประชาชนสามารถติดตาม ตรวจสอบได้ตลอดจนแสดงออกมาทางพฤติกรรม มีการเคลื่อนไหวถึงความไม่เห็นด้วย หากมีสิ่งแปลกปลอมปัจจัยที่ไม่พึงประสงค์ที่จะสามารถส่งผลกระทบทำให้แนวทางในการแก้ปัญหาการจราจรต้องชะงักหรือเบนไปในทางที่ผิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการหันกลับไปใช้แนวทางเดิมเหมือนกับในอดีตที่ให้เรื่องของ การจัดการกับการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) เป็นตัวนำ แล้วให้เรื่องของ การจัดการกับความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) เป็นตัวตาม ซึ่งสมการดังกล่าวเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาโดยตลอดในอดีต มีการสร้างโครงข่ายทางคมนาคม เพื่อหวังจะแก้ปัญหาความคับคั่งของรถบนถนน การมองว่าปัญหารถติดเกิดเพราะถนนไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ แต่แนวทางดังกล่าวกลับเป็นที่มาของความเรื้อรังของปัญหา ไม่มีผู้ใดปฏิเสธได้อย่างแน่นอนว่าแนวทางใดควรใช้ มีแต่ข้อดีไม่มีข้อเสีย หากแต่สัดส่วนและลำดับของการใช้ต้องมีการ

ปรับ ความพยายามในการแก้ปัญหาด้านการจราจร การขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน ได้เสนอแนวทางที่ต่างไป โดยเน้นจะไม่สร้างปัญหาเพิ่ม เอาเรื่องของ การจัดการกับความความต้องการเดินทาง (Demand Side Consideration) เป็นตัวตั้ง แล้วจึงใช้เรื่องของ การจัดการกับการตอบสนองความต้องการเดินทาง (Supply Side Consideration) เป็นตัวตาม (OHTA, TDM (Transportation Demand Management) Measures Toward Sustainable Urban Transport) เช่น จัดการกับความความต้องการในการเดินทางของคนก่อน ว่าต้องการเดินทางจากจุดไหนไปยังจุดไหน หรือ ช่วงเวลาใด แล้วจึงมาพัฒนาโครงสร้างที่สอดคล้องกัน หรือพัฒนาเทคโนโลยีที่สนับสนุนกัน

สำหรับกลุ่มของประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนครให้ความเห็นในประเด็นนี้ว่า ในอดีตที่ผ่านมาจนถึงช่วงก่อนที่โครงการเกี่ยวกับจักรยานจะเริ่มแพร่หลาย พวกเขาไม่ได้ให้ความสนใจกับปัญหาการจราจรมากไปกว่าการเป็นปัญหาที่น่ารำคาญใจ เป็นปัญหารายวัน เรื้อรังและไม่คิดว่าจะสามารถแก้ไขได้ อีกทั้งมองปัญหาต่างๆแยกออกจากกัน ไม่เชื่อมโยงกัน เช่นปัญหาจราจรรถติดไม่เกี่ยวกับปัญหาสุขภาพหรือกระทบต่อคุณภาพชีวิตแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่ได้ให้ความสนใจกับนโยบายใดๆที่ภาครัฐกระทำ มองว่าเป็นเรื่องไกลตัว และประชาชนก็เป็นเพียงแค่ผู้รับบริการที่ภาครัฐจะจัดสรรมาให้เท่านั้น จนกระทั่งเมื่อโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ภายใต้นโยบายกรุงเทพฯเมืองน่าอยู่เริ่มเข้ามา ข้าราชการจากสำนักงานการจราจรและขนส่งได้ลงพื้นที่ ประชาชนทั่วไปอย่างพวกเขาได้รับการป้อนข้อมูลที่ต่างจากอดีต ผ่านหลายช่องทางการสื่อสารทั้ง กิจกรรมชุมชน การพบปะเสวนา การณรงค์ หรือข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์ สื่อออนไลน์ เป็นต้น ข้อมูลที่ถูกป้อนเข้าไปที่ละเล็กละน้อยนั้นทำให้ความคิด ทศนคติ ค่านิยม ความต้องการค่อยๆเปลี่ยนไป (Thomas A. Birkland , 2005) เริ่มตั้งแต่การมองปัญหา ทำความเข้าใจอย่างถูกต้องและลึกซึ้ง เช่นปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ใช่เพราะถนนไม่พอ แล้วแก้ปัญหาด้วยการสร้างถนนเพิ่ม แต่ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นมาจากหลายสาเหตุ ซึ่งบางทีการกระทำบางอย่างของคนเราที่ทำไปด้วยความเคยชินตามชีวิตประจำวัน (Travel Habit) ก็อาจเป็นการสร้างปัญหาโดยไม่รู้ตัว จากนั้นภาครัฐจึง ค่อยๆหาทางปรับเพื่อยับยั้งไม่ให้เกิดสาเหตุของปัญหา (Breaking Habit) ด้วยการเข้ามาจัดการกับความความต้องการในการเดินทางของพวกเขามากกว่าที่จะมาเสนอโครงการก่อสร้างถนนเพิ่มเติม (สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน, 2553) และที่สำคัญก็คือ นอกจากประชาชนกลุ่มนี้จะรู้ว่าตนเองสามารถเป็นสาเหตุทำให้เกิดปัญหาการจราจรแล้ว แต่ก็สามารถเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาได้เช่นกัน ในจุดนี้ตัวแทนประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนครคนหนึ่งกล่าวว่า เหมือนเป็นการกระตุ้นให้สำนึกถึงความเป็นเจ้าของชุมชน สังคมร่วมกัน หากมีปัญหาคือต้องร่วมกันแก้ ความรู้สึกนี้อาจจะถูกกลืนไปด้วยสภาพสังคมและวิถีชีวิต แต่เมื่อได้รับการปลูกจิตสำนึกอีกครั้งทำให้เกิดความมุ่งมั่นที่ชัดเจนในการร่วมมือกันแก้ปัญหา

ผู้วิจัยพบว่าข้อมูลที่ได้รับเป็นไปในทิศทางเดียวกันทั้งสิ้น คือ ประชาชนกลุ่มนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางความคิด สนใจกับสิ่งรอบตัว งดการกระทำที่อาจจะเป็นสาเหตุของปัญหา และตามมาด้วยเชิงปฏิบัติ มีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม เช่น ไม่จอดรถในที่ห้ามจอด การช่วยกันดูแลรักษาบาทวิถี การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลโดยการร่วมรถไปทางเดียวกัน (Carpool) หรือแม้แต่การเปลี่ยนมาใช้จักรยาน พวกเขายังกล่าวอีกว่า มีทัศนคติ มุมมองเกี่ยวกับจักรยานต่างไปจากที่มองว่าเป็นเรื่องไกลตัว ยากที่จะนำมาใช้ในชีวิตจริง จึงทำให้ในอดีตจักรยานแทบจะไม่อยู่ในตัวเลือกของการเดินทาง แต่โครงการเกี่ยวกับจักรยานที่ภาครัฐได้ผลักดันล้วนมีส่วนทำให้ภาพจำและทัศนคติของพวกเขาต่อจักรยานเป็นไปในเชิงบวกมากขึ้น เห็นประโยชน์ที่เกิดกับตัวผู้ใช้จักรยานไปจนถึงสังคม ประกอบกับได้เห็นตัวอย่างจากกลุ่มผู้ใช้จักรยานที่ใช้จักรยานในชีวิตประจำ ซึ่งสามารถแนะนำข้อมูล ความรู้ที่เป็นประโยชน์ ยังเป็นการกระตุ้นให้คนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหันมาใช้จักรยานในการเดินทาง แต่สิ่งที่สามารถสะท้อนถึงทัศนคติและพฤติกรรมเชิงรุก ได้ดีที่สุดคือ ปฏิบัติาได้ตอบที่ประชาชนมีต่อประเด็นต่างๆในสังคม เช่น ปัญหาที่กำลังได้รับความสนใจ กระแสสังคม หรือนโยบายสาธารณะ ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้จากประชาชนทั้งกลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนครและประชาชนผู้ใช้จักรยานสัญจรผ่านเขตพระนคร ได้กล่าวถึงประเด็นที่อยู่ในกระแสสังคมอย่าง นโยบายรถคันแรก (โดยรัฐบาลปัจจุบัน พ.ศ.2555) ที่เป็นการสนับสนุน จูงใจให้เกิดการใช้รถยนต์มากขึ้นอันจะนำมาซึ่งปัญหาอีกมากมาย แม้รัฐบาลจะเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ กระตุ้นให้เกิดการหมุนเวียนทางตัวเลข แต่หากไม่คำนึงถึงผลที่จะตามมาแล้วก็จะทำให้ไปเกิดปัญหากระทบกับภาคส่วนอื่นๆและรัฐบาลเองที่จะต้องตามไปแก้ไข อีกทั้งในฐานะประชาชนเองยังเห็นถึงความขัดแย้งกันระหว่างแนวทางนโยบายของ “รัฐบาล” กับ “กรุงเทพมหานคร” เขตปกครองพิเศษ ประชาชนกลุ่มที่อยู่อาศัยในเขตพระนครกล่าวว่า ความขัดแย้งนี้ทำให้ประชาชนสูญเสียความเชื่อมั่น ความไว้วางใจและยากที่จะให้ความร่วมมือ เนื่องจากเกรงว่านโยบายใดที่มาบังคับใช้ไม่ได้มีความมั่นคงสามารถแปรเปลี่ยนไปตามเกมสัการการเมืองและชั่วอำนาจได้ หากประชาชนในพื้นที่นั้นๆถูกละเลยที่จะได้รับข้อมูลอันเป็นประโยชน์ และแสดงความมั่นใจว่าชุมชนต่างๆในพื้นที่เขตพระนครจะไม่เป็นเช่นนั้น เนื่องจากในเขตพระนครเป็นเขตที่ได้รับการดูแลจากภาครัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่ง กรุงเทพมหานครที่เข้ามาดูแลเรื่องคุณภาพชีวิต นำโครงการเกี่ยวกับจักรยานเข้ามาเผยแพร่เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายกรุงเทพมหานครที่อยู่ทีครอบคลุมทั้งเรื่องปัญหาการจราจร ปัญหาสิ่งแวดล้อม ชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีอย่างยั่งยืน มีโครงการและกิจกรรมต่างๆมากมายที่ถูกจัดขึ้นและทำให้ประชาชนเกิดความคิด ทัศนคติที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม แต่ที่สำคัญที่สุดก็คือ การมองคนเป็นศูนย์กลางของปัญหา ทั้งประชาชนในเขตพระนครและประชาชนผู้ใช้จักรยานให้ความเห็นในทางเดียวกันว่า การมองคนเป็นศูนย์กลางจะทำให้ตัวจักรการขับเคลื่อนการแก้ปัญหาย่อยที่ คน ประชาชนทั่วไป ไม่

จำเป็นต้องรอภาครัฐเพียงอย่างเดียว เพื่อความยั่งยืน ลดความไม่แน่นอนทางการเมือง ความต่อเนื่องของการสานต่อนโยบาย สอดคล้องกับ องค์การด้านการศึกษา วิทยาศาสตร์และวัฒนธรรมแห่งสหประชาชาติ หรือ ยูเนสโก ได้ชี้ให้เห็นว่าการพัฒนาในอดีตกาลมีมิติด้านวัฒนธรรม ทั้งที่วัฒนธรรมเป็นแกนกลางแห่งคุณค่าของมนุษย์ ดังนั้นทาง ยูเนสโกจึงได้นำเสนอว่า การพัฒนาที่ยั่งยืนนั้น ต้องนำคุณค่าบทบาทของมนุษย์และวัฒนธรรมเป็นแกนกลางในการพัฒนาด้วย (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – UNESCO อ้างจาก Weiss, 2000: 795-814) ประชาชนได้แสดงความไม่เห็นด้วยกับนโยบายดังกล่าวผ่านช่องทางที่สามารถทำได้ เช่น เมื่อมีโอกาสเข้าร่วมโครงการหรือกิจกรรมสาธารณะจะใช้โอกาสในการแสดงความเห็น เสนอความรู้ และสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ ข้าราชการของรัฐแม้จะยังไม่มีข้อคัดค้านอย่างเป็นทางการแต่พวกเขาก็ว่าการไม่คล้อยตามและการยืนกรานในแนวทางที่ทำอยู่ถือเป็นการแสดงออกอย่างชัดเจนแล้ว หรือแม้แต่โครงการก่อสร้างถนนหนทาง โครงข่ายทางคมนาคม ประชาชนก็เกิดการจุกจิกถึงความจำเป็นความคุ้มค่าและปัญหาที่ตามมา กลุ่มผู้ใช้จักรยานได้เพิ่มเติมข้อมูลที่น่าสนใจอีกข้อคือ การที่ประชาชนในเขตพระนครหันมาให้ความสนใจเกี่ยวกับจักรยาน หันมาใช้จักรยานมากขึ้นในทางหนึ่งเป็นการทำให้ตัวตนของกลุ่มนี้ชัดเจนมากขึ้น สิ่งที่ตามมาก็คือการเป็นที่สนใจ รับฟังและอำนาจในการต่อรอง ตัวแทนกลุ่มผู้ใช้จักรยานและตัวแทนภาคีร่วมแสดงความคิดเห็นว่า ในอดีตแม้พวกเขาจะให้ความสนใจกับปัญหาเพียงใด แต่การเรียกร้องในฐานะปัจเจกบุคคล (Individual) ก็เสียงไม่ดังพอที่ภาครัฐจะรับฟัง ตรงกับข้อมูลที่ผู้วิจัยได้จากทางฝ่ายของภาครัฐที่ยอมรับว่าหากจะอนุมัติโครงการเพื่อแก้ปัญหา หรือตอบสนองความต้องการของประชาชนมักจะตัดสินใจด้วยความคุ้มค่าที่วัดผ่านตัวเลขซึ่งสำหรับบางประเด็นนั้น เป็นเรื่องนามธรรมเกินกว่าจะวัดค่าออกมาเป็นตัวเลขได้ง่ายๆ ซึ่งสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครตระหนักในเรื่องนี้และมีการวางแผนรองรับ จึงมีการส่งเสริมให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ลดการพึ่งพา ลดบทบาทของภาครัฐไปให้เหลือน้อยลงเรื่อยๆ ให้น้ำหนักในการขับเคลื่อนนโยบายมาอยู่ที่ภาคประชาชน เช่น โครงการแผนที่จักรยานเพื่อเป็นคู่มือเดินทาง บอกเส้นทางลัดเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน ที่ต้องทำควบคู่ไปกับการปรับปรุงเส้นทางนั้นๆ ไม่ว่าจะเป็น พื้นที่ผิวการจราจร ป้ายบอกทาง การจัดหาไฟส่องสว่างเหล่านี้เป็นต้น ล้วนต้องใช้งบประมาณจำนวนไม่น้อย สำนักงานการจราจรและขนส่งเองได้เคยดำเนินการของงบประมาณไปยังกรุงเทพมหานคร แต่พบอุปสรรคที่การพิจารณาจะใช้เกณฑ์ความคุ้มค่าที่ได้ออกมาผ่านตัวเลข ว่ามีผู้ใช้กี่คน มีคนได้ประโยชน์กี่คน ซึ่งเป็นคำถามที่ยากจะอธิบายได้ด้วยตัวเลข ทางสำนักงานการจราจรและขนส่งจึงใช้วิธีที่อาศัยความร่วมมือร่วมใจ ความเห็นพ้องต้องกันของคนในชุมชน เสียสละเพื่อส่วนรวม ที่ผ่านมามีการปรับปรุงเส้นทาง ภูมิทัศน์ในตรอกซอกซอยก็ได้อาศัยแรงกายและทุนทรัพย์จากคนในชุมชนพื้นที่นั้นๆ กลุ่มภาคีร่วมต่างๆมาช่วยกันลงทั้งแรงทั้งเงิน

ให้เกิดเป็นเส้นทางที่พร้อมใช้งาน กิจกรรมเช่นนี้ ยังทำให้เกิดความสามัคคี ความรู้สึกเป็นเจ้าของ ร่วมกันในการสร้างสรรค์คู่แลชุมชน และคนทุกๆ ไปก็จะได้เริ่มตระหนักว่า ตนเองก็สามารถเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยแก้ปัญหาได้

กล่าวโดยสรุปก็คือ ในส่วนของภาคประชาชนไม่ว่าจะเป็นประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขต พระนคร หรือประชาชนที่เป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยาน มีความเห็นและให้ข้อมูลไปในทิศทางเดียวกันว่า หลังจากที่โครงการเกี่ยวกับจักรยานได้นำมาเผยแพร่และลงมือปฏิบัติ ประชาชนได้มีความคิดและ พฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลงไป ที่สำคัญที่สุดก็คือการที่ประชาชนได้ทราบว่าคนแต่ละคนมี ความสามารถและศักยภาพที่จะช่วยเปลี่ยนแปลง เพื่อแก้ปัญหา ฟังพาดตนเองมากขึ้น เพียงแค่เริ่มคิด และปรับปรุงเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของตนเองก่อน ขณะที่ภาครัฐได้มี โครงสร้างการวางแผน ตลอดจนโครงการกิจกรรมที่สร้างมาเพื่อรองรับกับการที่ภาคประชาชนจะเป็นหลักในการแก้ปัญหา มากขึ้น ภาครัฐต้องปรับลดบทบาทของตนเองลง

บทที่ 5

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัย เรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร : กรณีศึกษาโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย 3 ประการ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร
3. เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

โดยการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการเก็บข้อมูล 4 ประเภท ได้แก่ (1) การศึกษาค้นคว้าเอกสารหลักฐานต่างๆ เช่น พรบ. ระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 วิสัยทัศน์ และแผนพัฒนากรุงเทพมหานครในระยะยาว 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) ข้อมูลสถิติการจราจรของกรุงเทพมหานคร รวมทั้งองค์การภายใต้กำกับดูแล และเอกสารหลักฐานข้อเท็จจริงจากสื่อประเภทอื่นๆ (2) การสังเกตการณ์ (3) การสนทนากลุ่มจำนวน 30 คน จากผู้พักอาศัยในพื้นที่เขตพระนคร 10 คน กลุ่มคนที่ทำงานในพื้นที่เขตพระนครหรือสัญจรผ่าน 10 คน และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน 10 คน (4) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกทั้งหมด 16 คน ประกอบด้วย จากข้าราชการสังกัดสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อการดำเนินโครงการเกี่ยวกับจักรยานเพื่อการแก้ปัญหาจราจร จำนวน 2 คน โดยแบ่งเป็นเจ้าหน้าที่ระดับบริหารและเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ตำแหน่งละ 1 คน อีกทั้งผู้แทนมูลนิธิโลกสีเขียว 1 คน ผู้แทนสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย 1 คน ผู้แทนกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพแห่งชาติ (สสส.) 1 คน ผู้แทนสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทย 1 คน ผู้แทนสำนักวัฒนธรรม กีฬาและการท่องเที่ยว 1 คน ตัวแทนกลุ่มผู้ใช้จักรยาน 3 คน ตัวแทนกลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร 3 คน และตัวแทนกลุ่มคนเข้ามาทำงาน หรือต้องสัญจรผ่านย่านนี้เป็นประจำ จำนวน 3 คน

5.1 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1: เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

ในส่วนของสภาพปัญหา ผู้วิจัยได้วางรายละเอียดในกรอบแนวคิดการวิจัยซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อแรก ประกอบด้วย 4 ข้อ ดังนี้ ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมากในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์) มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก สภาพปัญหาที่มีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาบางส่วนอื่นๆ ซึ่งในแต่ละข้อล้วนมีความเชื่อมโยงเกี่ยวเนื่องกัน สามารถอภิปรายผลการวิจัยอย่างเป็นลำดับเพื่ออำนวยความสะดวกทำความเข้าใจแสดงถึงที่มาที่ไปและเห็นภาพตามได้ จากการเข้าไปศึกษาวิจัยเก็บข้อมูลผ่านวิธีต่างๆ ตามประเด็นที่กำหนด พบว่าสิ่งที่น่าสนใจจากเรื่องของสภาพปัญหาก็คือ สิ่งที่เป็นต้นเหตุหรือสาเหตุของปัญหาที่แท้จริงซึ่งเป็นเรื่องแนวความคิดของคนในสังคมเป็นหลัก ว่าคนเรามีวิธีการมองการรับรู้ การจัดวางปัญหา (Position) และการแก้ไขปัญหาอย่างไร ในเรื่องของสภาพปัญหานั้นพบว่ารายละเอียดที่ตั้งไว้ตามกรอบแนวคิดการวิจัยทั้ง 4 ข้อ เป็นสภาพปัญหาที่ยังมีอยู่จริงและยังเป็นจริงตามนั้น ไม่ว่าจะเป็น ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้ท้องถนนมีความคับคั่ง หรือปัญหาการจราจรนี้ยังไปส่งผลกระทบต่อส่วนอื่นๆ ให้เกิดปัญหาตามมาอีก เป็นต้น รายละเอียดของข้อมูลที่เป็นประโยชน์ผู้วิจัยได้เสนอไว้แล้วในบทที่ 4 ข้อมูลเหล่านั้นสะท้อนให้เห็นถึงประเด็นที่น่าสนใจ กล่าวคือ การที่ผู้วิจัยได้เข้าไปศึกษา เก็บข้อมูลด้านสภาพปัญหาทำให้เกิดการรวบรวมข้อมูล สรุปและวิเคราะห์ได้ว่า จุดร่วมหนึ่งของความเป็นสภาพปัญหาทั้ง 4 ประเด็นสามารถเชื่อมโยงไปถึงเรื่อง ความเคยชินในการเดินทาง (Travel Habit) ซึ่ง ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ได้กล่าวถึงไว้ในเรื่องของ แนวคิดการจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) (ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน, 2553) ผู้คนส่วนมากที่ยังติดอยู่กับปัญหาการจราจรส่วนหนึ่งเป็นเพราะยังขาดการมองปัญหาอย่างที่เราควรจะเป็นและการวิเคราะห์ปัญหาที่ลึกซึ้งเพียงพอ เช่น การมองปัญหาและการแก้ปัญหาแบบรายวัน ขาดการคิดอย่างเป็นเหตุเป็นผลเพื่อวางแผนระยะยาวที่ยั่งยืน ประชาชนในกลุ่มที่ยังไม่ใช้จักรยานเป็นประชาชนทั่วไปที่มีที่พักอาศัยหรือเข้ามาทำงาน สัณฐานผ่านในเขตพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจร มองปัญหาการจราจร เป็นปัญหารายวัน ผู้วิจัยมองว่าเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้คนเหล่านี้ (ซึ่งเชื่อว่าเป็นคนที่มีลักษณะและเงื่อนไขเดียวกับคนกลุ่มใหญ่ในสังคม) มองปัญหา รายละเอียดของปัญหา บ้างก็แวดล้อมต่างๆ อย่างแคบๆ ลึกๆ ที่จะคิดถึงทางเลือกอื่นๆ เพราะความเคยชินในชีวิตได้กลายเป็นเงื่อนไขในการใช้ชีวิต ทั้งเรื่องของเวลา ความสะดวกสบายและความไม่รู้ ทำให้พฤติกรรมของคนกลุ่มนี้เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้สภาพปัญหาคงอยู่ต่อไป เช่น การเดินทางไปทำงานหรือไปเรียนในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งมีความเสี่ยง

ที่จะล่าช้าเพราะการจราจรที่ติดขัด คับคั่ง คนกลุ่มนี้จึงเลือกแก้ปัญหาด้วยการเผื่อเวลาเดินทาง มีการออกเดินทางเร็วขึ้น ตื่นเร็วขึ้น พักผ่อนน้อยลง โดยยอมที่จะต้องใช้เวลาอยู่บนท้องถนนมากขึ้น แทนที่จะคิดถึงทางเลือกอื่นในการเดินทางตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวไว้ว่า ความเคยชินนี้ได้กลายเป็นเงื่อนไขและกำแพงที่สามารถทำให้คนส่วนใหญ่มีวิธีการมองปัญหาเป็นเรื่องรายวันและมองไม่เห็นความผลร้ายที่กระทบต่อไปอีกหลายทอด สิ่งที่ตามมาจากการนำเสนอภายใต้แนวคิด การจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) ก็คือ การทำลายความเคยชิน (Breaking Habit) จากที่มีการวิเคราะห์พฤติกรรม พบว่าความเคยชินในการเดินทาง (Travel Habit) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้เดินทาง ยึดติดกับรูปแบบการเดินทางที่ใช้อยู่ทุกวันจนเคยชิน และความเคยชินนั้นทำให้การแก้ปัญหาการจราจรประสบความสำเร็จยากขึ้น ธรรมชาติทำให้มีน้ำหนักมากขึ้นเมื่อได้เข้าไปศึกษาข้อมูลผ่านกลุ่มผู้ใช้จักรยานซึ่งเป็นเสมือนผู้ที่ก้าวข้ามความเคยชินและสภาพปัญหาเรื้อรังออกมาได้ทำในการมองปัญหา วิธีคิด วิธีแก้ปัญหาก็จะต่างจากคนทั่วไปอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่โครงการจักรยานยังไม่ถูกเผยแพร่ กลุ่มผู้ใช้จักรยานเริ่มใช้จักรยานจากการมองเห็นประโยชน์ในระดับบุคคลก่อน (Individual) จึงนำมาสู่การศึกษาและใช้จักรยานอย่างจริงจัง ซึ่งในลำดับต่อมาได้พบว่านอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อบุคคลผู้ใช้แล้ว ยังก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมอีกด้วย (Wright, 1992) กระบวนการของความพยายามทำลายความเคยชิน (Breaking Habit) จึงเป็นที่มาของกระบวนการนโยบายซึ่งมีลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ซึ่งผู้วิจัยมองว่า หากผู้กำหนดนโยบายต้องการจะให้ประชาชนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมอย่างยั่งยืน คือเป็นการเปลี่ยนแปลงด้วยความสมัครใจ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) เป็นวิธีการที่ตอบโจทยมากที่สุด เพราะลักษณะเฉพาะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ก็คือ การกระตุ้นด้วยวิธีการใดๆ ให้คนเกิดความเปลี่ยนแปลงทางความรู้สึกนึกคิด ค่านิยม ความต้องการและพฤติกรรมด้วยความสมัครใจ สอดคล้องกับ Fazal Rizvi and Bob Lingard ได้นำเสนอไว้ว่า นโยบายสาธารณะนั้นหมายความว่าสิ่งที่ภาครัฐต้องการจะตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและยังอาจหมายถึงแนวทางที่ภาครัฐต้องการจะชักจูง ชี้นำให้ประชาชนเป็น นโยบายเชิงสัญลักษณ์เองก็เช่นกัน แต่ในวิธีการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวจะอาศัยในเรื่องของ ความเป็นนามธรรม ความคลุมเครือ กำกวม (Vague & Ambiguous) เชื่อมโยงกับการวางกลยุทธ์ระยะยาว (Long-Term Strategy) และการคงอยู่อย่างต่อเนื่อง (Existence) (Globalizing Education Policy, 2000)

เมื่อกลับมามองในความเป็นจริง จากกรณีศึกษาเรื่องการแก้ปัญหาจราจรและโครงการจักรยานแล้ว ผู้วิจัยได้เห็นความเชื่อมโยงและที่มาที่ไปชัดเจนขึ้นจากสภาพปัญหาและกระบวนการเพื่อการแก้ปัญหาที่จะได้นำเสนอต่อไป

5.2 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2: เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

ผลจากการศึกษาวิจัยกระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจรผ่านโครงการต่างๆที่เกี่ยวกับจักรยาน พบว่า ลักษณะของวิธีการทั้ง 5 ข้อที่ผู้วิจัยได้นำมาแสดงไว้ในกรอบการวิจัยด้านกระบวนการ (แผนภาพที่ 1.1 กรอบการวิจัย) อันประกอบด้วย วนจรที่ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก ประชาสัมพันธ์ความถี่หน้า ความพร้อมของโครงการ เช่น เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุงโครงการจักรยาน สร้างความยากลำบาก / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์ และ ดึงลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวมาอยู่ในโครงการ ล้วนเป็นกระบวนการที่มีลักษณะของความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ทั้งสิ้น แต่ทว่า ภาครัฐผู้เป็นเจ้าภาพหลักในการกำหนดและดำเนินนโยบายเหล่านี้ กลับไม่รู้จักรักสิ่งๆที่เรียกว่า “นโยบายเชิงสัญลักษณ์” ไม่ทราบว่าจะสิ่งที่ได้ทำและกำลังทำ เป็นสิ่งที่สามารถเรียกได้ว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ผู้วิจัยจึงศึกษาถึงสาเหตุว่าเพราะเหตุใดภาครัฐจึงตัดสินใจดำเนินงานเช่นนี้ และได้พบคำตอบว่า เป็นเพราะข้อจำกัดที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องทรัพยากร ทั้งงบประมาณ และกำลังคน ซึ่งหากหันมาใช้กระบวนการในเชิงสัญลักษณ์จะไม่ต้องอาศัยงบประมาณและกำลังคนมาก เพราะกลไกที่สำคัญของการทำงานอยู่ที่ความคิดภายในของแต่ละบุคคลที่จะถูกกระตุ้นด้วยสิ่งรอบตัว ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์ ให้ความรู้ สร้างแบบอย่าง สร้างตัวแบบ สนับสนุนหรือกีดกันการกระทำบางอย่าง ซึ่งสิ่งป้อนเข้าไปนั้นอาศัยประชาชน คนทั่วไปเป็นผู้ขับเคลื่อนที่มีน้ำหนักมากกว่าอาศัยเพียงข้าราชการหรือส่วนราชการ สอดคล้องกับสิ่งที่ James E. Anderson ได้นำเสนอไว้ในนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่มีความเป็นนามธรรมสูง มีความเกี่ยวข้องกับความคิด ทัศนคติ อารมณ์ ความรู้สึกของผู้คน ทำให้การดำเนินนโยบายอาจไม่ต้องอาศัยงบประมาณเครื่องมือใดๆมากมาย แต่กลับให้เงินนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมด้วยความสมัครใจอยู่ที่การประยุกต์ของผู้ใช้นโยบาย (Anderson, 1984) อย่างไรก็ตามผู้วิจัยมองว่าแม้กระบวนการของนโยบายที่ดำเนินอยู่จะมีความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์อยู่แล้ว แต่หากภาครัฐได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับเนื้อหาสาระและการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มากกว่านี้ แล้วนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ มาเป็นตัวตั้งในการทำงาน มิใช่เป็นเพียงเพราะทำไปตามเงื่อนไขหรือข้อจำกัด เพราะการศึกษาให้ทราบถึงรายละเอียดของนโยบายเชิงสัญลักษณ์จะทำให้วิธีการดำเนินนโยบายเกี่ยวกับจักรยานมีความสอดคล้อง ครบคลุมมากขึ้น อีกทั้งจะได้รับความหลากหลายในการจัดกิจกรรม โครงการมากขึ้น เพิ่มเติมจากการปั่นจักรยาน การรณรงค์ หรือการสร้างข้อบังคับเพื่อให้เกิดความลำบากในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล จะเห็นได้ว่าจากตัวอย่างโครงการหรือนโยบายใดๆที่นำแนวคิดเรื่องนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาประยุกต์ใช้ จะมีวิธีการที่หลากหลายและแตกต่างจากนโยบายทั่วไป เมื่อนำมา

ประยุกต์ใช้อย่างสอดคล้องกัน ภายใต้การวางแผนระยะยาวจะสามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้มากกว่า เช่น งานวิจัยเรื่อง Instrumental-Reasoned and Symbolic-Affective Motives for Using a Motor Car ที่ใช้แนวคิดเชิงสัญลักษณ์เป็นหลักในการศึกษาเกี่ยวกับเหตุผลที่คนเลือกใช้รถยนต์และนำผลจากการวิจัยที่ว่า รถยนต์เป็นมากกว่าพาหนะแต่ยังเป็นเสมือนสัญลักษณ์แทนสถานะของคนในสังคมไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ มีการดึงเอาผลการวิจัยที่กล่าวถึงลักษณะเฉพาะที่คนเลือกใช้รถยนต์ เช่น เรื่อง ความสะดวกสบาย (Comfort) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (Economics) สมรรถนะในการใช้งาน การได้แสดงถึงรสนิยม ความสามารถในการเป็นตัวของตัวเองไม่ปะปนกับคนหมู่มาก และการแสดงออกถึงอำนาจ นำลักษณะเหล่านี้ไปใส่ไว้ในจุดอื่นเพื่อทำให้คนเปลี่ยนวิธีการเดินทาง ลดการใช้รถยนต์ (L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, 2001) หรืองานวิจัยเรื่อง Symbolic Policy and Alcohol Abuse Prevention in Youth ที่นำเสนอเรื่องของการป้องกันการติดแอลกอฮอล์และการที่แอลกอฮอล์ให้โทษต่อเยาวชน โดยอาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ในการแก้ปัญหา ทำให้แนวทางการแก้ปัญหาดังกล่าวไม่ได้เป็นเพียงแค่การปรับหรือจำกัด แต่ประยุกต์เอาลักษณะเชิงสัญลักษณ์มาเป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดนโยบาย เช่น การมีข้อตกลงร่วมกัน แสดงความตั้งใจในการแก้ปัญหา (Commitment) การประสานกันที่ดีในระดับเมืองและระดับชุมชนไปจนถึงครอบครัวในการแก้ปัญหา (Collaboration) เป็นต้น (Marcella Ogenchuck, 2009)

นอกจากนี้ ประเด็นที่น่าสนใจจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือเรื่อง “คน” กล่าวคือ คนจะเป็นจุดศูนย์กลาง เป็นแกนหลักในการแก้ปัญหา ให้คนได้ใช้ศักยภาพของตนอย่างเต็มที่ อันหมายถึงความสามารถในการคิด ไตร่ตรองและตัดสินใจ ผู้วิจัยมองเห็นประเด็นนี้เป็นจุดร่วมของหลายแนวคิดที่ถูกนำมาเชื่อมโยงในความพยายามที่จะแก้ปัญหารถจราจร ซึ่งเป็นเรื่องที่ดีเนื่องจากจะทำให้ นโยบาย โครงการ ตลอดจนกิจกรรมที่จะออกมารองรับจะดำเนินไปในทิศทางเดียวกัน ส่งเสริมกัน ทำให้การบรรลุเป้าหมายเป็นไปได้ง่ายขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องนโยบายเชิงสัญลักษณ์ แนวความคิดการเดินทางขนส่งที่ยั่งยืน (Sustainable Transportation) และ แนวคิดการจัดการความต้องการในการเดินทาง (Travel Demand Management, TDM) อย่างที่นักวิชาการหลายท่านได้นำเสนอ งานวิจัยเอกสารทางวิชาการไว้แล้ว เช่น Ohta กับผลงานเรื่อง TDM (Transportation Demand Management) Measures Toward Sustainable Urban Transport หรือ Thomas G. Weiss ที่นำเสนอเรื่อง Governance, Good Governance and Global Governance: Conceptual and Actual Challenges และ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ กับแนวคิดเรื่องปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน ล้วนใช้คนเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อน ผู้วิจัยเชื่อว่า หากมีการจัดระเบียบและลำดับแนวคิดเหล่านี้ให้ดี ภาครัฐจะสามารถผลิตนโยบาย โครงการและกิจกรรมเพื่อแก้ปัญหารถจราจรได้หลากหลายมากขึ้น ส่งผลดีต่อสภาพปัญหาที่จะมีความคลี่คลายไปในทางที่ดีขึ้น อย่าง

ที่สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้นำเสนอตัวอย่างมาตรการและโครงการที่น่าสนใจจากการศึกษาดูงานในต่างประเทศ เช่น การบริหารข้อมูลข่าวสารเพื่อการเดินทาง เพราะเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการเดินทางและเส้นทางที่จะใช้ หลายครั้งที่ผู้เดินทางขาดข้อมูลที่เป็นประโยชน์ ไม่ทราบว่าตนมีทางเลือกในการเดินทาง ไม่ทราบเส้นทางที่ดีที่สุด ไม่ทราบค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การไม่ทราบข้อมูลเหล่านี้นำไปสู่การตัดสินใจที่ขาดประสิทธิภาพ การให้ข้อมูลแบบพื้นฐานที่สุดรูปแบบหนึ่งคือ การติดป้ายแสดงแผนที่ประชาสัมพันธ์แนะแนวเส้นทางและบริการระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่างๆ อาจแสดงไว้ในเขตพื้นที่สำคัญแหล่งชุมชน ศูนย์กลางธุรกิจ และตามป้ายรถประจำทาง อย่างไรก็ดี ทางกรุงเทพมหานครได้พยายามพัฒนาต่อยอดทำให้รูปแบบการให้ข้อมูลมีประสิทธิภาพมากขึ้นและเข้าถึงได้ง่ายมากขึ้น โดยให้บริการผ่านเครือข่ายทางอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ การให้บริการผ่านจุดค้นหาข้อมูลแบบสัมผัส ณ ที่จอดรถประจำทางหรือสถานีขนส่งมวลชนต่างๆ หรือ การเหลื่อมเวลาทำงาน เป็นการบริหารเวลาโดยเข้าไปจัดการกับความต้องการเดินทาง มีการปรับเพื่อลดความจำเป็นในการเดินทางในช่วงเวลาเดียวกันกำหนดเวลาเข้างานและเลิกงานให้ต่างกัน เช่น ครึ่งหนึ่งอาจเข้างาน 08.00 น. อีก 20% เข้างาน 09.00 น. และที่เหลืออีก 30% เข้างาน 10.00 น. เป็นต้น

ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ มาสู่การวิเคราะห์ตามกรอบการวิจัย ประเด็นที่น่าคบคิดอย่างหนึ่งคือเรื่องของการพยายามกระตุ้นความคิดของคนให้ตระหนักรู้ให้มีทัศนคติที่ดีไปในทางบวกต่อจักรยาน และในขณะเดียวกันก็ยังเห็นความพยายามสร้าง จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เพื่อรองรับการใช้จักรยานควบคู่กันไป ด้วย ซึ่งเป็นการดำเนินการในเชิงรุกเพื่อให้การใช้จักรยานยังอยู่ในความสนใจ และสามารถเป็นที่รับรู้อย่างต่อเนื่อง ไม่หายไปจากสังคม ถึงแม้ว่าเหตุผลเบื้องต้นในการเลือกใช้จักรยานของผู้ที่เป็นกลุ่มผู้ใช้จักรยานในปัจจุบันจะมาจากความคิด ความตระหนักมากกว่าเรื่องความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวกก็ตาม แต่ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่าหากการกระตุ้นความคิด ความตระหนัก จิตสำนึกที่ดี ผสมกับมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความพร้อมมารองรับน่าจะทำให้โครงการดำเนินไปอย่างราบรื่นมากขึ้น

5.3 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 3: เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

ผลที่ตามมาจากการดำเนินโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานซึ่งเป็นโครงการที่มีกระบวนการทำงาน สอดคล้องกับความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ เป็นผลที่มีลักษณะความเป็นนามธรรมสูง (Abstract) ไม่ใช่อาจเห็นการเปลี่ยนแปลงได้อย่างฉับพลัน ทันที แต่เป็นการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป (Larry N. Gerston, 1997: 62-63) เกิดจากภายในหากมองเพียงผิวเผินอาจไม่สามารถรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงนั้นได้ จากการเก็บข้อมูลของผู้วิจัย พบว่า แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นหลังจากที่ประชาชนเข้าสู่กระบวนการ แต่หากไม่ได้ศึกษาในเชิงลึกจะไม่สามารถรับรู้ถึงการเปลี่ยนแปลงนั้นได้ สอดคล้องกับวิธีการวิจัยที่ผู้วิจัยเลือก คือการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Methodology) เก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลตามที่ต้องการสามารถตอบปัญหาการวิจัยได้ ยกตัวอย่างเช่น ประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร เมื่อได้รับทราบและเข้ามามีส่วนในโครงการเกี่ยวกับจักรยาน ก็เกิดความเปลี่ยนแปลงในทางความรู้สึกรู้สึกนึกคิดทัศนคติ ความคิดแบบเดิมเริ่มเปลี่ยนแปลงแปลงด้วยการถูกระทบ จากคนทั่วไปผู้อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ ที่มีปัญหาการจราจรเขตหนึ่งในกรุงเทพฯ ได้เริ่มตระหนัก และคิดไตร่ตรอง ว่าการดำเนินชีวิตประจำวันตามปกติกลับกลายเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างปัญหา อย่างไม่ตั้งใจ แต่เพียงแค่เริ่มตระหนักคิดก็ถือเป็นผลที่น่าพอใจสำหรับการเริ่มต้นเพราะการคิด ผนวกกับข้อมูล หรือสิ่งต่างๆ ที่ภาครัฐป้อนเข้ามาจะทำให้ประชาชนปรับความคิดและพฤติกรรมไปในทางที่วางแผนไว้ เช่น การหยุดหรือลดพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ลง หันไปในเส้นทางที่ควรจะเป็น และสุดท้ายมีทัศนคติความคิดและแสดงออกถึงพฤติกรรมในเชิงรุกต่อประเด็นต่างๆทางการจราจรได้ แต่ในขั้นเริ่มต้นที่คนเริ่มใช้ความคิด แต่ยังไม่แสดงออกถึงการเปลี่ยนแปลงภายนอก สังคมอาจไม่สามารถสัมผัสความเคลื่อนไหวเหล่านั้นได้ หากไม่เข้าไปศึกษาอย่างลึกซึ้งซึ่งประชาชนทั่วไปจำนวนไม่น้อยกำลังใช้เวลาอยู่นี้ช่วงนี้ซึ่งอาจต้องอาศัยระยะเวลาอันยาวนานกว่าจะข้ามไปสู่การแสดงออกถึงการเปลี่ยนแปลงภายนอกทางพฤติกรรม ซึ่งภาครัฐมักจะตัดสินใจจากการประเมินผลในการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) ด้วยวิธีเดียวกับการประเมินนโยบายประเภทอื่นๆด้วยการวัดผลผ่านค่าทางตัวเลข และทำให้ภาครัฐพิจารณาผิด สัมเลิกละโครงการหลายๆโครงการไป นโยบายก็จะขาดความต่อเนื่อง ทั้งนี้หากภาครัฐได้ทำความเข้าใจกับลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ว่ามีกระบวนการทำงานอย่างไร ต้องอาศัยเงื่อนไขเรื่องความต่อเนื่องและการวางแผนระยะยาวมาประกอบ (Fazal Rizvi and Bob Lingard, 2000) จึงจะทำให้ผลลัพธ์ออกมาดังที่คาดหวัง สอดคล้องกับข้อมูลที่ผู้วิจัยได้นำเสนอไว้ก่อนหน้านี้ ถึงความไม่เข้าใจที่เพียงพอเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ของภาครัฐ นำมาซึ่งปัญหาและอุปสรรค เช่น การพิจารณาอนุมัติงบประมาณ การประเมินผลโครงการ รวมถึง

ความต่อเนื่องในการดำเนินโครงการตามนโยบาย อย่างไรก็ดี แนวทางรองรับที่น่าสนใจที่ถูกดำเนินควบคู่กันก็คือ ตัวแสดงหลักของการขับเคลื่อนนโยบายคือประชาชน ดังนั้นหากภาคประชาชนมีความเข้มแข็งก็จะสามารถลดความเสี่ยงในความไม่แน่นอนของภาครัฐได้

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเพื่อรองรับการปรับตัวให้เข้ากับกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) และกระแสทุนนิยม (Capitalism) เมื่อหลายทศวรรษที่ผ่านมา ได้ส่งผลทำให้เมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ต้องเผชิญกับปัญหาที่ตามมาอย่าง ปัญหาการจราจรติดขัด หนึ่งในปัญหาหลักที่กระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน บั่นทอนคุณภาพชีวิต ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นสู่ความล้มเหลวทางสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมอันประเมินค่ามิได้ ความต้องการเดินทางในกรุงเทพมหานครที่มากมายถึง 17 ล้านเที่ยวต่อวัน และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ถึงอีกร้อยละ 60 ในปีพ.ศ. 2564 (สถิติจราจร ปี 2551, 2552) ภาครัฐเองก็เร่งตอบสนองความต้องการของประชาชนด้วยการอนุมัติงบประมาณมหาศาลเพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงข่ายทางคมนาคมต่าง เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทาง หากแต่ขาดการวางแผน การไตร่ตรองถึงความคุ้มค่า ผลดีผลเสียและผลในระยะยาว อีกทั้ง การตอบสนองความต้องการของประชาชนในรูปแบบดังกล่าวยังเป็นการกระตุ้นให้เกิดการสร้างปัญหาอย่างไม่รู้จบ ขยายวงของปัญหาให้กว้าง รุนแรงและซับซ้อนมากขึ้นไปอีก

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไม่ว่าจะเป็นจะเป็นการจราจรติดขัด ความไม่เพียงพอของระบบขนส่งมวลชน ความไม่สะดวกในการเดินทาง ความยากลำบากในการเชื่อมต่อและเข้าถึงได้กลายเป็นความคุ้นชินที่ไม่พึงปรารถนาของชาวกรุงเทพมหานครไปโดยปริยายสะท้อนถึงการพัฒนาที่ไร้ระเบียบและทำให้ตระหนักคิดว่าแนวทางการแก้ปัญหาแบบที่ผ่านมาอาจไม่ใช่แนวทางที่ดีที่สุด ด้วยข้อจำกัดทั้งทางด้านงบประมาณ ด้านสังคมทำให้ทางเลือกที่จะหันไปทดลองมีไม่มากนัก ผู้วิจัยมีความเห็นว่างานวิจัยที่กำลังศึกษาค้นคว้าสามารถตอบโจทย์ได้ทั้งเรื่องวิธีการและจุดมุ่งหมาย กล่าวคือ การใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์ในการดำเนินงาน เป็นการลงทุนที่มีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ไม่ต้องเปลืองทรัพยากร ในทางงบประมาณและบุคคลมากนัก แต่สามารถให้ผลได้ในระยะยาวที่ยั่งยืน ประกอบกับ การวางใจ การใช้จักรยานเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหา ด้วยเพราะข้อดีและลักษณะเฉพาะของจักรยาน ที่ผู้วิจัยได้นำเสนอไว้ในเนื้อหางานวิจัยแล้ว จาก

องค์ประกอบเช่นนี้ ผู้วิจัยเชื่อว่าจะสามารถทำให้สภาพปัญหาการจราจรที่มีความเรื้อรัง ชับซ้อนและขยายวงกว้างขึ้นเรื่อยๆจะสามารถคลี่คลายให้เบาบางลงได้

เพื่อเป้าหมายที่นำไปสู่การแก้ปัญหาการจราจรด้วยวิธีการที่มีลักษณะเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน จะทำให้ประชาชนสามารถเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรมไปในทางที่มุ่งสู่การแก้ไขปัญหาการจราจรร่วมกันได้อย่างไร ผู้วิจัยจะได้นำผลจากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลในบทที่ 4 มาทำการสรุปและได้นำมาเสนอใน 4 ข้อหลักๆดังนี้

ส่วนที่ 1 ส่วนสรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 2 ตอบปัญหาการวิจัย

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและปฏิบัติ

ส่วนที่ 4 ข้อจำกัดในการวิจัยและข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

6.1 สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร กรณีศึกษาโครงการเกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เมื่อวิเคราะห์ผ่านรายละเอียดของกรอบการศึกษาวิจัย และ นำเสนอผ่านวัตถุประสงค์ในการวิจัยจะสามารถสรุปผลได้ดังนี้

6.1.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

6.1.1.1 ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์)

จากการศึกษาผ่านการเก็บข้อมูล ไม่ว่าจะเป็นการสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม ตลอดจนข้อมูลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ เช่น วารสารเกี่ยวกับจักรยานและการเดินทางของคนกรุงเทพฯ ทำให้สามารถสรุปผลด้านสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ว่าสภาพปัญหาอย่างหนึ่งคือในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันจะมีปริมาณพาหนะจำนวนมากที่ออกมาใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นพาหนะชนิดที่มีมอเตอร์ ทั้งนี้ก็เพราะประชาชนทั้งที่อยู่อาศัยในย่านนี้ ทำงานในย่านนี้หรือต้องสัญจรผ่านบริเวณนี้คิดว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนต้องการสิ่งที่ตอบโจทย์เรื่องความสะดวกสบายมากที่สุด พวกเขาต้องการไปให้ถึงจุดหมายปลายทางด้วยความสบาย ไม่ร้อน ไม่ต้องเผชิญกับสภาพอากาศที่แท้จริงและเลือกวิธีที่ออกแรงน้อยที่สุดแต่สามารถเดินทางไปได้ไกลมากที่สุด กล่าวคือ ทั้งในเรื่องเวลาในการเดินทาง ที่คิดว่า

พาหนะแบบมีมอเตอร์สามารถทำความเร็วได้มากที่สุด โดยมองข้ามข้อจำกัดเมื่อรถต้องติดสัญญาณไฟออกไป และความสะดวกในเรื่องวิธีการเดินทางเพราะพาหนะแบบมีมอเตอร์ส่วนมากไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล หรือรถแท็กซี่ก็จะติดเครื่องปรับอากาศทำให้มีความเย็น สะดวกสบายตลอดระยะการเดินทาง

ในขณะที่คนส่วนน้อย ตามที่สามารถสังเกตเห็น สอบถามและศึกษาจากสถิติเลือกใช้จักรยาน คนกลุ่มนี้ตระหนักปัญหาในการเดินทางเป็นอย่างดี ทั้งปัญหาต่อบุคคลและปัญหาต่อส่วนรวม แม้ในช่วงเวลาเร่งด่วนของแต่ละวันจะสามารถเห็นกลุ่มผู้ใช้จักรยานออกมาใช้ถนนร่วมกับพาหนะอื่นๆอย่างรถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถประจำทางไม่มากนัก แต่จะเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆในช่วงปลายของช่วงเร่งด่วนเนื่องจาก ผู้ที่ใช้จักรยานจะสามารถควบคุมและจัดการกับเวลาเดินทางได้ดีกว่า สามารถใช้เวลาบนท้องถนนสั้นกว่าแต่สามารถไปถึงยังปลายทางได้ทันเวลาเช่นกัน

6.1.1.2 มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก

เป็นประเด็นต่อเนื่องจากประเด็นข้างต้น ที่กล่าวถึงปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์จะออกมาใช้ท้องถนนจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความคับคั่ง เบียดเสียด ทั้งนี้เนื่องจากประชาชนมีความต้องการเดินทาง ต้องการใช้ท้องถนนในช่วงเวลาเดียวกัน จึงเกิดเป็นสภาพปัญหาอย่างที่เห็น และประชาชนกลุ่มนี้เลือกการแก้ปัญหาด้วยการเผื่อเวลาสำหรับการเดินทาง โดยจะออกเดินทางเร็วขึ้น เพื่อให้ถึงจุดหมายได้ทันตามเวลาเดิมนั้นหมายความว่า คนกลุ่มที่เลือกใช้วิธีนี้ในการแก้ปัญหาจะต้องใช้เวลาอยู่บนถนนนานขึ้น ใช้เวลาในการเดินทางมากขึ้น ต่างจากคนอีกกลุ่มที่เลือกแก้ปัญหาด้วยการจัดการกับวิธีเดินทางและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง คือกลุ่มผู้ใช้จักรยาน เนื่องจากการใช้จักรยานจะทำให้ผู้ใช้สามารถควบคุมและจัดการกับเวลาในการเดินทางได้ดีกว่า ใช้เวลาสั้นกว่า สามารถกำหนดเวลาที่จะใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแน่นอน ทำให้กลุ่มคนผู้ใช้จักรยานไม่จำเป็นต้องออกมาใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือถนนตอนที่มีความคับคั่ง แต่ก็ยังสามารถไปถึงจุดหมายได้ทันเวลา

6.1.1.3 สภาพปัญหาที่มีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น

สิ่งที่ได้บอกได้ชัดเจนที่สุดว่าปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตพระนคร เป็นปัญหาที่มีความเรื้อรัง ก็คือความชินชาต่อปัญหาจนเกิดเป็นความเพิกเฉย แม้ว่าประชาชนในพื้นที่หรือผู้ที่ต้องสัญจรผ่านในเขตพระนครจะไม่พอใจกับสภาพที่เป็นปัญหาอยู่ แต่ด้วยความที่ปัญหาการจราจรอยู่กับพวกเขามานานเกินไปทำให้ การที่จะลุกขึ้นมาจัดการกับปัญหาเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ยาก เพราะหากไม่เพิกเฉย ด้วยความคิดที่ว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหารายวัน ไม่มีอะไรมากไปกว่าผ่านมาแล้วก็ผ่านไป ก็จะมองว่าปัญหาการจราจรเป็นปัญหาใหญ่ ที่เพียงแค่คนเพียงไม่กี่คนไม่

สามารถเปลี่ยนแปลงให้ดีขึ้นได้ ต้องอาศัยมาตรการแก้ปัญหาจากภาครัฐเท่านั้น ในขณะที่ภาครัฐเองก็ได้พยายามแก้ปัญหาด้วยโครงการลักษณะที่สามารถแก้ปัญหาได้เพียงเฉพาะหน้า ชำรายที่ในหลายๆโครงการมีความขัดแย้งกันเอง ไม่มีทิศทางที่ชัดเจน กล่าวคือ การดำเนินโครงการหนึ่งอาจเป็นการสร้างปัญหาให้กับอีกโครงการหนึ่ง ทำให้ปัญหาขยายวงกว้างและซับซ้อนมากขึ้น เช่น มีนโยบายทางเศรษฐกิจที่ต้องการกระตุ้นการใช้จ่าย มีการลดอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ มีการลดภาษี หรือล่าสุด ที่มีนโยบายรถคันแรก คืนภาษี 100,000 บาท นโยบายเหล่านี้ อาจประสบความสำเร็จในระยะหนึ่ง แต่ในขณะเดียวกันก็ได้ไปก่อให้เกิดปัญหาต่อส่วนอื่นๆ

6.1.1.4 สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ

ผู้วิจัยได้พบว่า ไม่ว่าจะเป็นประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร ประชาชนผู้เดินทางเข้ามาทำงานหรือสัญจรผ่านเขตพระนคร กลุ่มผู้ใช้จักรยานหรือแม้แต่ข้าราชการของภาครัฐต่างให้ความเห็นไปในทางเดียวกัน ในการมองปัญหาว่าปัญหาการจราจรไม่สามารถแยกตัวได้อย่างเด็ดขาดจากประเด็นปัญหาอื่นๆ ทุกอย่างล้วนมีความเชื่อมโยงและสามารถส่งผลกระทบต่อกัน เพียงแต่จะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมและมากน้อยอย่างไร กล่าวคือ หากเริ่มมองจากปัญหาการจราจร ขอบเขตของปัญหามีได้อยู่แค่เพียงเรื่องการจราจร การใช้รถใช้ถนนเท่านั้นแต่ยังเข้าไปเกี่ยวข้องกับประเด็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และเรื่องของคุณภาพชีวิตอีกด้วย

6.1.2 เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

6.1.2.1 รมรงค์ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก

การสร้างทัศนคติที่ดีหรือทัศนคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยานเป็นจุดสำคัญที่ทำให้ประชาชนทั่วไปเริ่มหันมามองจักรยานเป็นทางเลือก จากการศึกษาเก็บข้อมูลพบว่าประชาชนในเขตพื้นที่พระนครแม้จะมองจักรยานในเชิงบวกเป็นทุนเดิมอยู่แล้วแต่ก็ยังมองว่า การใช้จักรยานเป็นวิถีเดินทางหลัก ยังเป็นเรื่องไกลตัวอาจใช้เพียงเพื่อการออกกำลังกาย หรือเป็นกิจกรรมสันทนาการเพื่อการท่องเที่ยว คล้ายกับกลุ่มคนที่ปัจจุบันเป็นผู้ใช้จักรยาน ที่มีจุดเริ่มต้นการใช้จักรยานด้วยเหตุผลต่างกันไป บ้างเริ่มใช้จักรยานจากความชอบส่วนตัวในความสวยงามของจักรยาน บ้างก็ใช้เพื่อออกกำลังกาย หรือแม้แต่ใช้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรก็ตาม แต่สุดท้ายเมื่อได้ใช้อย่างจริงจังพวกเขาก็ค้นพบข้อดีของจักรยานมากขึ้น ทัศนคติต่อจักรยานของคนกลุ่มนี้จึงเป็นไปในทางบวกอย่างต่อเนื่อง จากสถานการณ์เช่นนี้ภาครัฐเองจึงเริ่มจากการรณรงค์เพื่อให้จักรยานยังอยู่ในกระแสความสนใจของประชาชนก่อน ไม่ว่าจะเป็นอยู่ในสถานะแบบไหนก็ตาม แล้วค่อยปรับรูปแบบกลยุทธ์ตลอดจนกิจกรรมในระยะต่อมาสำหรับกลุ่มประชาชนทั่วไป แต่แนวทาง

สำหรับกลุ่มผู้ใช้จักรยานภาครัฐ ยังมีการดำเนินการเพื่อให้เกิดทัศนคติในเชิงบวกกับ “ผู้ใช้จักรยาน” อีกด้วย เพราะภาครัฐตระหนักดีว่า กลุ่มผู้ใช้จักรยานนอกจากจะสามารถเป็นจุดดึงดูด เป็นตัวนำให้ประชาชนทั่วไปให้มาใช้จักรยานแล้ว แต่ยังเป็นแรงสำคัญที่ช่วยผลักดันโครงการต่างๆ ของภาครัฐเกี่ยวกับจักรยานให้ประสบความสำเร็จ เช่น การสื่อว่าผู้ใช้จักรยานเป็นผู้ที่เสียสละเพื่อสังคม เป็นต้น

6.1.2.2 ประชาสัมพันธ์ความถี่หน้า ความพร้อมของโครงการ เช่น ช่องทางจักรยาน เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด

จากการศึกษาวิจัยพบว่า ความพร้อมของโครงการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ ทั้ง ช่องทางจักรยาน ป้ายบอกทาง ที่จอดจักรยานเหล่านี้เป็นต้น ไม่ได้มีผลสำคัญที่จะดึงดูดให้คนทั่วไปหันมาใช้จักรยานเท่ากับการได้เห็นตัวอย่าง กล่าวคือ ประชาชนทั่วไปที่จะหันมาใช้จักรยานเป็นเพราะความคิดส่วนตัว การตระหนักและรับรู้ถึงข้อดี โดยการแสดงออกระดับพื้นฐานที่สุดคือการที่ภาครัฐได้จัดโครงการเกี่ยวกับจักรยาน เปิดพื้นที่ให้จักรยานและผู้ใช้จักรยานได้ประชาสัมพันธ์ตัวเอง ได้มีโอกาสบอกสังคมว่าจักรยานคืออะไร ใช้จักรยานแล้วทำให้ชีวิตดีขึ้นอย่างไร ให้ประชาชนคนทั่วไปได้มีโอกาสเห็น ได้เข้ามามีปฏิสัมพันธ์ทั้งสอบถาม พูดคุย ชื่นชมและนำกลับไปคิด ซึ่งเป็นการสะท้อนอย่างชัดเจนถึงความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ (Symbolic Policy) ที่เน้นให้การเปลี่ยนแปลงเริ่มมาจากความคิด ทัศนคติและพฤติกรรมในที่สุด จากข้อมูลนี้จะเห็นได้ว่า ตัวจักรสำคัญที่จะดำเนินโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยาน จะไม่ได้มีเพียงภาครัฐที่เป็นเจ้าภาพในการจัดงานกิจกรรม แต่ยังต้องอาศัยภาคประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้จักรยานให้ได้เข้ามามีส่วนร่วม ทั้งในลักษณะที่เป็นผู้ชี้ปัญหาและความต้องการให้กับภาครัฐ ทำให้ภาครัฐได้ข้อมูลที่สะท้อนความต้องการและปัญหาที่แท้จริงของประชาชน นอกจากนี้กลุ่มผู้ใช้จักรยานยังได้มีส่วนร่วมในฐานะที่เป็นเสมือนผู้นำนโยบายไปปฏิบัติอีกด้วย

6.1.2.3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุง โครงการจักรยาน

ส่วนของภาคประชาชน การมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหามีตั้งแต่ที่ประชาชนตระหนักว่าเราทุกคนล้วนเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างปัญหาไม่มากก็น้อย ทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ ในที่สุด ผลจากปัญหานั้นก็ย้อนกลับมาสู่ผู้สร้างปัญหาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นหากต้องการจะแก้ปัญหา หลีกเลี่ยงจากปัญหาก็คงจำเป็นต้องรู้ข้อมูลที่ถูกต้องการว่า สิ่งใดที่สามารถก่อให้เกิดหรือเป็นสาเหตุของปัญหาการจราจรได้ และอาศัยความร่วมมือ ความรักความห่วงหา ความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมกัน ช่วยกันดูแล ข้อได้เปรียบของชุมชนในเขตพระนครที่สำคัญก็คือความเป็นชุมชนเก่าแก่ ผู้ที่อยู่อาศัยในเขตนี้เป็นผู้ที่อยู่อาศัยมานาน เป็นภูมิปัญญาดั้งเดิมไม่ใช่ผู้เช่า

อาศัยชั่วคราว ทำให้จะมีความสำนึกรักชุมชนของตน มีสำนึกในการอนุรักษ์เป็นทุนเดิมอยู่แล้ว เมื่อถูกกระตุ้นและได้รับข้อมูลที่ถูกต้องเป็นประโยชน์จากภาครัฐจะทำให้ภาคประชาชนได้ดำเนินกลไกของการร่วมแก้ปัญหาในรูปแบบเฉพาะของแต่ละชุมชน ในเขตพระนคร ผู้วิจัยได้เห็นรูปแบบการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาด้วยการบอกกล่าวตักเตือนจากผู้รู้ผู้ไม่รู จากผู้อาวุโสในชุมชนผู้หญิงสาววัยทำงาน ช่วยกันเป็นหูเป็นตาระวังสิ่งที่ไม่ถูกต้อง เป็นต้น

ในขณะที่การมีส่วนร่วมของกลุ่มที่เป็นผู้ใช้จักรยานแล้วกับภาครัฐจะค่อนข้างชัดเจน ซึ่งเป็นสถานะที่เกิดความลงตัวของทั้งภาครัฐที่จะต้องตอบสนองความต้องการของประชาชน และภาคประชาชนที่จะได้มีส่วนร่วม บอกกล่าวสิ่งที่ต้องการให้ภาครัฐตอบสนอง กล่าวคือ ภาครัฐได้เปิดพื้นที่และเปิดโอกาสให้กับผู้ใช้จักรยานบอกว่าต้องการอะไร ภาครัฐจึงได้ข้อมูลจากในมุมมองของผู้ใช้จักรยานจริง ซึ่งต่างจากมุมมองของข้าราชการ เช่น เส้นทางจักรยาน สิ่งอำนวยความสะดวก ที่จอดจักรยาน ตลอดจนข้อกฎหมายคุ้มครองผู้ใช้จักรยาน เป็นต้น ผู้ใช้จักรยานเองก็ถูกตอบสนองอย่างถูกต้อง นอกจากนี้กลุ่มผู้ใช้จักรยานยังมีส่วนร่วมในการนำนโยบายไปปฏิบัติอีกด้วยจะเห็นได้จากโครงการและกิจกรรมที่ภาครัฐจัดขึ้น จะต้องมียุทธศาสตร์ผู้ใช้จักรยานส่วนสำคัญอยู่เสมอ

6.1.2.4 สร้างความยากลำบาก / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมี

มอเตอร์

นอกจากการดำเนินงานในลักษณะที่สนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยานแล้วสิ่งที่ภาครัฐได้ทำควบคู่กันไปเพื่อช่วยทำให้การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง อันจะนำไปสู่ความคลี่คลายของปัญหาการจราจรก็คือ การสร้างอุปสรรคและความยากลำบากให้กับการใช้รถยนต์ เพื่อดึงคนให้มาใช้บริการขนส่งสาธารณะหรือใช้จักรยาน อนึ่ง การสร้างอุปสรรคและความยากลำบากดังกล่าวสามารถทำได้หลายรูปแบบ ภาครัฐเองก็ได้ดำเนินการ ซึ่งผลตอบรับมีทั้งที่ประสบความสำเร็จและล้มเหลว ในส่วนที่ประสบความสำเร็จก็เช่น มาตรการบริหารเวลาเข้าออกเมืองของรถบรรทุกขนาดใหญ่ เนื่องจากรถประเภทนี้สามารถสร้างผลกระทบต่อสาธารณะค่อนข้างมากทั้งในเรื่องมลภาวะ ขนาดที่ใหญ่ทำให้เคลื่อนที่ได้ช้าและสร้างความเสียหายให้กับถนน การเก็บค่าใช้ทางพิเศษเป็นรูปแบบหนึ่งของการสร้างค่าใช้จ่ายทางตรงตามหลักที่ว่า ผู้ใช้เส้นทางย่อมควรเป็นผู้มีส่วนในการรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการให้บริการของเส้นทางนั้น ทั้งค่าก่อสร้างและค่าดำเนินการ มาตรการการเก็บค่าจอดรถในที่สาธารณะ มีการกำหนดให้รถใหม่ซึ่งจดทะเบียนหรือต่อทะเบียนในกรุงเทพฯ และปริมณฑลต้องยื่นยันการมีที่จอดรถในเวลาไม่ใช้งานที่เหมาะสม โดยภาครัฐจะมีการสุ่มตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น แต่ในอีกแง่หนึ่งบางมาตรการกลับไม่ได้รับการตอบสนองจากประชาชน สังคมที่จะปฏิบัติตาม เช่น การจอดรถในจุดห้ามจอดหรือซอยแคบซึ่งจะเป็นการกีด

ขวางทางสาธารณะและก่อให้เกิดปัญหาจราจร หรือแนวคิดเรื่องการจัดเก็บค่าใช้ทางในเขตธุรกิจ เขตเมืองชั้นในเพื่อลดปริมาณรถยนต์แต่ก็ถูกล้มเลิกไปในที่สุด สาเหตุที่สำคัญอย่างหนึ่งที่ทำให้บางมาตรการไม่ได้รับการตอบรับที่ดี จากการเก็บข้อมูลจากประชาชนผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร พบว่า เป็นเพราะประชาชนไม่ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและเพียงพอ กล่าวคือประชาชนไม่ทราบว่า พฤติกรรมหรือการกระทำบางอย่างเป็นการก่อให้เกิดปัญหา เช่นการจอดรถริมถนน หรือการเคยชินกับความสะดวกสบายจึงเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น ประชาชน ไม่ทราบว่าภาครัฐมีการออกมาตรการดังกล่าวเพื่อต้องการแก้ไขปัญหาระบบการจราจรใช้รถยนต์ เพราะในบางมุม ประชาชนยังรู้สึกว่ บางนโยบาย “ของรัฐบาล” กลับสนับสนุนให้มีการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เหล่านี้บางส่วนสำคัญที่ทำให้การดำเนินนโยบายสัญลักษณ์ด้วยมาตรการที่พยายามจะสร้างอุปสรรคและความลำบากในการใช้รถยังไม่ได้ผลตอบรับที่ดีเท่าที่ควร

6.1.2.5 การสกัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์ มาใช้ในโครงการจักรยาน

เป็นวิธีการที่ยังไม่ถูกนำมาประยุกต์ใช้อย่างเป็นทางการ ด้วยเหตุผลสำคัญเรื่องงบประมาณ ภาครัฐเกรงว่าหากนำเสนอมาตรการ โครงการหรือกิจกรรมใดๆภายใต้แนวคิดการดึงลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้กับจักรยานจะกลายเป็นการจำกัดกลุ่มผู้ใช้จักรยาน เพราะผู้ใช้จักรยานที่จะสามารถตอบรับกับกิจกรรมดังกล่าวได้จะต้องมีรายได้และความสามารถในการใช้จ่ายระดับหนึ่ง จึงทำให้ภาครัฐยังไม่ถึงการนำแนวคิดนี้มาประยุกต์ใช้อย่างจริงจังและเป็นทางการ ขณะที่ในภาคประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้จักรยานจริง กลับเห็นด้วยกับแนวคิดนี้ เนื่องจากในความเป็นจริงสิ่งที่มีส่วนสำคัญที่ช่วยทำให้การใช้จักรยานมีเสน่ห์มากขึ้นก็คือการปรับแต่ง การออกแบบจักรยาน อุปกรณ์ต่างๆให้ตรงกับผู้ใช้ สะท้อนรสนิยมและฐานะของผู้ใช้ได้ ซึ่งตรงกับงานวิจัยในต่างประเทศที่นำเสนอถึงเหตุผลที่ทำให้คนเลือกใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เพราะรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นมากกว่าพาหนะเพื่อใช้สัญจรแต่ยังเป็นสัญลักษณ์แทนสถานะของคนในสังคม แสดงถึงรสนิยม ความสามารถในการเป็นส่วนตัวไม่ปะปนกับคนหมู่มาก และการแสดงออกถึงอำนาจ (L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf, 2001) ประกอบกับในปัจจุบันที่วงการจักรยานมีทางเลือกมากขึ้นให้กับผู้บริโภค แม้จะเป็นประเด็นที่มีความเป็นนามธรรมสูงแต่หากนำมาประยุกต์ใช้อย่างรอบคอบ เชื่อว่าจะสามารถก่อให้เกิดผลในเชิงบวก

6.1.3. เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

6.1.3.1 สำนักต่อส่วนรวม

การศึกษาวิจัยพบว่า ประชาชนในพื้นที่เขตพระนคร เมื่อได้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งและรับผลจากนโยบายเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ทำให้คนกลุ่มนี้เกิดความเปลี่ยนแปลงทางความคิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของ “สำนักต่อส่วนรวม” เนื่องจากได้รับข้อมูลที่ถูกต้องและมีการทำความเข้าใจให้ตรงกันถึงสภาพปัญหา ประชาชนได้เข้าใจว่า การกระทำบางอย่างของใครก็ตามที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ สามารถกลายเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรได้ ดังนั้นเมื่อเห็นคนในชุมชนกระทำการอันใดที่อาจก่อให้เกิดปัญหาหรือเป็นส่วนหนึ่งของปัญหา ผู้ที่รู้จะได้เข้าไปให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทั้งนี้เพราะต้องการทำให้ชุมชนหรือสังคมที่ตนอาศัยอยู่มีคุณภาพที่ดีขึ้น นอกจากนี้จะมีสำนักต่อส่วนรวมแล้ว ยังมีเรื่องของ “ความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมกัน” สอดคล้องกับงานวิจัยของ Marcella Ogenchuck (2009) เรื่อง Symbolic Policy and Alcohol Abuse Prevention in Youth ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้นำเสนอเรื่องของการป้องกันการติดแอลกอฮอล์ และการที่แอลกอฮอล์ให้โทษต่อเยาวชน โดยอาศัยลักษณะของนโยบายเชิงสัญลักษณ์เข้ามาประกอบเพื่อการแก้ปัญหา กล่าวคือ หน้าที่ในการทำให้สังคมหรือชุมชนดีขึ้น ไม่ใช่หน้าที่ของใครคนใดคนหนึ่ง หากแต่เป็นของทุกคนที่อยู่ร่วมกัน ในขณะที่กลุ่มประชาชนที่เป็นผู้ใช้จักรยานอยู่แล้ว อาจจะอยู่ในตำแหน่งที่พวกเขาเป็นผู้เสียสละให้กับสังคม คือยอมสละความสะดวกสบายส่วนตัวเพื่อที่จะไม่เป็นการไปเพิ่มปริมาณรถยนต์ เพิ่มปัญหาจราจร และเสียสละกำลังกายและเวลาเข้ามาช่วยภาครัฐในการณรงค์ให้เกิดการใช้จักรยานด้วยการเป็นตัวอย่างที่ดีให้แก่ประชาชนทั่วไป

6.1.3.2 ตัวเลือกแรกของการเดินทาง

เป็นการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมเบื้องต้นที่จะสามารถวัดได้ว่า โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานที่อาศัยกระบวนการทำงานเชิงสัญลักษณ์ สามารถทำให้คนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้จริงหรือไม่ เพื่อปัญหาการจราจรจะคลี่คลายลง จากการศึกษาพบว่า กลุ่มประชาชนทั่วไปที่อยู่อาศัยในเขตพระนคร หรือเป็นผู้ที่สัญจรผ่านในย่านนี้ จากมุมมองแบบเดิมที่มองตนเองเป็นผู้รับผลจากปัญหาจราจรติดขัด เริ่มทำความเข้าใจถึงสาเหตุของปัญหา ตระหนักว่ากิจกรรมในการดำเนินชีวิตปกติก็อาจกลายเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาได้ รับรู้ว่าคุณเองก็สามารถมีส่วนในการช่วยแก้ปัญหาได้ นำมาสู่การพิจารณาถึงทางเลือกที่ทดแทนและตอบโจทย์ได้ซึ่งก็คือ การใช้จักรยานคนกลุ่มนี้เริ่มใช้จักรยานมากขึ้น แม้จะยังไม่สามารถบอกได้ว่าใช้จักรยานเป็นการเดินทางหลัก แต่เริ่มจากการเห็นจักรยานเป็นสิ่งใกล้ตัวมากขึ้น ในเบื้องต้นมีการใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้นก่อนเพื่อให้เกิดความมั่นใจทั้งในทักษะการขับขี่จักรยานของผู้ใช้และความพร้อมของสภาพแวดล้อม ตลอดจนเส้นทางที่จะไป ขณะเดียวกันภาครัฐก็มีกลยุทธ์ในการออกแบบกิจกรรมมา

เพื่อรองรับกลุ่มคนที่เริ่มใช้จักรยาน เช่น การจัดกิจกรรมสำหรับเครือข่ายคนใช้จักรยานให้ได้พบปะกันเพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ความคิดเห็น ไปจนถึงการให้ความช่วยเหลือกัน ทำให้ภาคประชาชนมีความเข้มแข็งยิ่งขึ้น

6.1.3.3 การมีทัศนคติและพฤติกรรมเชิงรุกต่อประเด็นปัญหาการจราจร

การมีทัศนคติและพฤติกรรมเชิงรุกต่อการแก้ปัญหาจราจรจัดว่าเป็นความต่อเนื่องของผลจากการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ กล่าวคือ การที่จะมีทัศนคติหรือพฤติกรรมในเชิงรุกต่อประเด็นเรื่องการจราจรจะต้องผ่านสองข้อข้างต้นมาก่อนอย่างเป็นลำดับ ทั้งการมีสำนึกต่อส่วนร่วมซึ่งสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงทางความคิด และเรื่องตัวเล็กรแรกในการเดินทางที่สะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมตามที่ผู้กำหนดนโยบายได้วางแผนไว้ ที่ต่อจากนั้นก็ถือว่าการอนุมานได้ว่าประชาชนผู้ที่ได้เปลี่ยนความคิดเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยความเห็นพ้องและสมัครใจของตนเองเป็นผู้ที่มีความเข้าใจในปัญหาการจราจรทั้งในเชิงลึกและภาพรวมว่ามีสาเหตุมาจากอะไร สามารถมองเห็นความเชื่อมโยงระหว่างประเด็นปัญหาต่างๆ ได้ ขณะเดียวกันก็จัดวางตำแหน่งของตนเองต่อสภาพปัญหานั้นๆ จะช่วยทำให้คลี่คลายได้อย่างไร สะท้อนให้เห็นถึงความไม่เพิกเฉยต่อปัญหา มองว่าปัญหานั้นๆ มีความเกี่ยวข้องไม่ได้ทางใดก็ทางหนึ่งกับตน อาจจะเป็นผู้ก่อปัญหา หรือผู้รับผลจากปัญหาก็ตาม ทำให้กลุ่มประชาชนทั้งผู้อยู่อาศัย หรือสัญจรผ่านเขตพระนครผู้ที่ยังไม่ได้จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้จักรยาน และกลุ่มประชาชนผู้ใช้จักรยานจะมีความเคลื่อนไหวบางอย่าง เช่น การแสดงความคิดเห็น ส่งเสริมหรือคัดค้าน การส่งสัญญาณต่อภาครัฐและสังคมซึ่งมีทั้งเชิงบวกและลบ ซึ่งภาครัฐเองก็ตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงในระดับนี้ดี ทำให้มีการปรับโครงสร้างการทำงานในบางส่วนเพื่อรองรับ เช่น บทบาทของภาครัฐที่ลดการสั่งการ (Top-Down) แต่หันมารับฟังเสียงจากประชาชน (Bottom –Up) ถึงความต้องการไม่ว่าจะเป็นการแก้ปัญหาหรือการพัฒนามากขึ้น ภาครัฐได้ใช้ทักษะการประสานงาน ประสานความต้องการและความช่วยเหลือจากภาคส่วนต่างๆ ในการดำเนินโครงการหนึ่งๆ มากกว่าทักษะในการเป็นแม่ข่ายจัดการทุกสิ่งเสียเอง

6.2 ตอบปัญหาการวิจัย

6.2.1 สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เป็นอย่างไร

จากรายละเอียดตามกรอบการวิจัยที่ผู้วิจัยได้ตั้งขอบเขตของปัญหาไว้คร่าวๆ 4 ข้อ ดังนี้ ปริมาณพาหนะแบบใช้มอเตอร์มีมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์) มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก สภาพปัญหามีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ เมื่อได้ทำการศึกษา เก็บข้อมูลผ่านการสังเกตการณ์

การสัมภาษณ์เชิงลึก การสนทนากลุ่ม ประกอบกับข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆ แล้วนำมาวิเคราะห์จึงทำให้สามารถตอบปัญหาการวิจัยในด้านสภาพปัญหาได้ว่า 4 ประเด็นที่ได้ตั้งไว้เบื้องต้นยังคงเป็นสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริง ตั้งแต่เก็บข้อมูลด้วยการสังเกตการณ์ด้วยสายตา มองผ่านสภาพแวดล้อมบริบทต่างๆ ครั้นได้ลงรายละเอียดในเชิงลึกทำให้ผู้วิจัยเห็นความเชื่อมโยงของสภาพปัญหาและจุดร่วม นั่นก็คือ สภาพปัญหาทั้งหมดมีสาเหตุมาจากทัศนคติของประชาชนในพื้นที่เขตพระนครที่ไม่ได้มองว่าตนเองเป็นสาเหตุของปัญหาได้ มองว่าตนเป็นเพียงผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหา ทั้งนี้เป็นเพราะความเคยชินที่ถูกสร้างขึ้นจากบริบทและเงื่อนไขที่ต่างกันไปของแต่ละคน อีกทั้งการขาดข้อมูล ความรู้ที่ถูกต้องอันจะนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างยั่งยืน เช่น สาเหตุที่แท้จริงของปัญหามาจากอะไร หากปล่อยให้ปัญหาเป็นปัญหาที่เรื้อรังต่อไปจะมีผลเสียอย่างไร เราทุกคนสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาได้ รวมถึงวิธีการ ทางเลือกที่เหมาะสม เป็นต้น

6.2.2 กระบวนการในการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมหรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษาทำให้ผู้วิจัยพบว่า ภายใต้กระบวนการในการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์ผ่านโครงการ มาตรการ ตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ได้นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมด้วยความสมัครใจของบุคคลนั้นๆ แต่ทว่า การที่แต่ละบุคคลจะสมัครใจเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้นั้นจะต้องเกิดความเปลี่ยนแปลงที่ความคิด ทัศนคติ จากความรู้สึภายในเสียก่อน กล่าวคือ ได้ผ่านการคิดไตร่ตรอง พิจารณาถึงเหตุและผลแล้วจึงตัดสินใจเปลี่ยนแปลง จากจุดนี้ยังทำให้ผู้วิจัยเห็นถึงจุดเด่นของความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ชัดเจนขึ้นทันที เริ่มจากสิ่งที่เป็นนามธรรม จำต้องได้ยากอย่างความคิด ทัศนคติของคน นำมากระตุ้นด้วยวิธีการใดก็ตามที่จะมีผลต่อความรู้สึภายในนั้นๆและนำมาสู่การเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนเป็นรูปธรรมทางพฤติกรรมของแต่ละบุคคล และเมื่อแต่ละบุคคลเกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งทางความคิดและพฤติกรรมแล้วย่อมทำให้สังคมโดยรวมเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น หากมองในภาพรวมสามารถสรุปได้ว่านโยบายเชิงสัญลักษณ์อาศัย “คน” อันพิจารณาจาก 4 ประเด็นสำคัญของการดำเนินงาน คือ ความรู้สึนึกคิด, ค่านิยม, ความต้องการ แล้วจึงนำไปสู่พฤติกรรมซึ่งที่ผ่านมาการที่ที่โครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานได้รับผลตอบแทนที่ดี และยังสามารถคงอยู่ในกระแสสังคมได้ ส่วนสำคัญอย่างหนึ่งเป็นเพราะภาครัฐได้อาศัยจุดแข็งเหล่านี้มาประยุกต์ ไม่ว่าจะเป็น การมีส่วนร่วม (Participation) ตั้งแต่การก่อตัวของนโยบาย (Policy Formulation) แต่ละมาตรการ โครงการ กิจกรรมที่ออกมาได้สะท้อนถึงความต้อง ความคิดเห็นและปัญหาของประชาชนที่แท้จริง (Bottom up) มากกว่าที่จะริเริ่มนโยบายจากเพียงความเห็น ความชอบของผู้บริหารหรือนักวิชาการ (Top down) (Thomas R. Dye.

Understanding Public Policy, 1981 อ้างจาก สร้อยตระกูล (ดิยานนท์) อรรถมานะ, สาธารณบริหารศาสตร์: 2543) ทำให้รูปแบบของโครงการภายใต้นโยบายที่มีลักษณะเชิงสัญลักษณ์อาจมีความหลากหลายและแตกต่างจากโครงการที่กำหนดจากนโยบายประเภทอื่นๆ ตลอดจนส่วนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Implementation) สอดคล้องกับแนวคิดแบบล่างขึ้นบน (Bottom-up Approach) ที่ได้อาศัยประชาชน (โดยเฉพาะกลุ่มผู้ใช้จักรยาน) เป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนโครงการ กิจกรรม ภายใต้ใช้นโยบายนั้นๆ มีข้าราชการระดับปฏิบัติงานจริงใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจ ขณะที่ภาครัฐข้าราชการระดับกำหนดนโยบาย ทำหน้าที่เป็นผู้สนับสนุนและจัดหาทรัพยากร (เอกสารประกอบการสอนวิชา นโยบายสาธารณะ, นพดล อุดมวิสากุล, 2553) นอกจากนี้จะทำให้ประชาชนรู้สึกมีส่วนร่วมในการช่วยแก้ปัญหาแล้ว ยังทำให้ภาคประชาชนมีความเข้มแข็งมากขึ้น เป็นการกระตุ้นจิตสำนึกรักและห่วงหาต่อชุมชน สังคมที่อาศัยอยู่ ทำให้ในอนาคตตัวหลักหรือแกน (Core) ของการแก้ปัญหาและพัฒนาสังคมจะย้ายน้ำหนักมาอยู่ที่ภาคประชาชนมากกว่าภาครัฐ ส่งผลดีในระยะยาว ลดความเสี่ยงจากความไม่มั่นคงทางการเมือง ต่างจากการเปลี่ยนแปลงด้วยการถูกบังคับซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงเพียงแต่พฤติกรรม ให้ตรงตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์แต่ไม่ได้เกิดจากความสมัครใจ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในแบบหลังจากถูกฝ่าฝืนได้ง่ายและไม่มีความยั่งยืน

ทั้งนี้ ในรายละเอียดของกระบวนการในการดำเนินนโยบายก็จะมีรูปแบบของโครงการ มาตรการ และกิจกรรมต่างกันไป เช่น การรณรงค์ การปั่นจักรยาน การสร้างกระแสความสนใจ การสร้างตัวแบบที่ดี หรือการออกมาตรการเพื่อลดการใช้รถยนต์ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ความหลากหลายของรูปแบบในกระบวนการดำเนินนโยบายก็ควรดำเนินไปอย่างมีทิศทาง เริ่มจากการที่ภาครัฐ ในฐานะเจ้าภาพหลักในการดำเนินนโยบายอย่างสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานครต้องทำความเข้าใจเรื่องของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ว่าคืออะไร มีวงจรการทำงานอย่างไร จะทำให้การทำงานมีทิศทางชัดเจนขึ้น ซึ่งจะสามารถสร้างความหลากหลายในการดำเนินนโยบายได้มากขึ้น

6.2.3 นโยบายเชิงสัญลักษณ์มีผลกระทบอย่างไร ต่อ ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ถูกนำมาปฏิบัติผ่านโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนครมีผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ ทั้งทางด้านความคิดและพฤติกรรม ผู้วิจัยได้ทำการเก็บข้อมูลเชิงลึกจึงทำให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยเฉพาะในทางความคิดซึ่งหากมองอย่างผิวเผินจะไม่ทราบได้เลยว่า ประชาชนมีความเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไร แต่ด้วยความเข้าใจในลักษณะการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่จะไม่เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันทันที ในทางตรงกันข้ามจะค่อยเป็นค่อยไปเริ่มจากความคิด (Larry

N.Gerston, 1997) ที่เพียงแค่เริ่มคิดไตร่ตรอง เช่น ประชาชนเริ่มกลับมาคิดว่าการดำเนินชีวิตประจำวันของตนสามารถเป็นสาเหตุของปัญหาจราจรได้ เริ่มคิดว่าชีวิตประจำวันถูกล้อมกรอบไปด้วยเงื่อนไขและความเคยชินใดบ้าง เท่านั้นที่ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงทางความคิด ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาเพื่อให้ความคิดได้ทำงานต่อไปจากการกระตุ้นผ่านวิธีการใดๆ ของผู้กำหนดนโยบายลำดับต่อไปของการใช้ความคิด คือการหยุดสร้างปัญหา ต้องการหาทางออกและคิดถึงทางเลือก ในกรณีนี้ผู้กำหนดนโยบายเลือกใช้จักรยานมาแนะนำเสนอให้เป็นทางเลือกที่ดีที่สุด สำหรับประชาชนบางคนที่ตระหนักและไตร่ตรองมาถึงระดับหนึ่งก็จะเปิดรับข้อมูลชุดถัดไปว่าทางเลือกอย่างจักรยาน ดีอย่างไร ขณะเดียวกันภาครัฐก็ตอบรับด้วยการป้อนข้อมูลเพื่อเสริมสร้างทัศนคติในเชิงต่อจักรยาน และผู้ที่เป็นผู้ใช้จักรยาน หากพิจารณาตามรายละเอียดของกรอบการวิจัยด้านผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติทั้ง 3 ข้อที่ได้ตั้งไว้ ซึ่งผู้วิจัยได้จัดลำดับของผลกระทบและการเปลี่ยนแปลงไว้แล้ว คือเริ่มจากการมีสำนึกต่อส่วนรวม เป็นการสะท้อนถึงการเปลี่ยนแปลงทางความคิด ประชาชนได้รับข้อมูลหรือถูกป้อนปัจจัยนำเข้าใดๆ (Input) ที่จะไปกระทบต่อภายในอันหมายถึงความรู้สึกนึกคิด ทัศนคติ ความชอบ เป็นต้น แล้วจึงค่อยเกิดการเปลี่ยนแปลงออกมาสู่พฤติกรรม ที่แสดงผ่าน ตัวเลือกในการเดินทาง ซึ่งจากการเก็บข้อมูลทำให้ผู้วิจัยได้ทราบว่า การที่ประชาชนตระหนักว่าการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแม้จะมีความสะดวกสบายแต่ก็เป็นการสร้างปัญหาให้แก่การจราจรที่คับคั่ง เรือร่ง และยังพบอีกว่ามีประชาชนในเขตพระนครได้ลดการใช้รถยนต์ลง ตัวเลือกในการเดินทางที่ถูกนำมาทดแทนมีหลากหลายมากขึ้น เช่น จักรยาน การเดิน บริการขนส่งมวลชนต่างๆ ซึ่งพฤติกรรมที่เกิดขึ้นได้นี้แสดงถึงการที่ประชาชนมีแนวคิดต่อการมองและการแก้ปัญหาที่เปลี่ยนแปลงไป จากเดิมที่แก้ปัญหาด้วยการเผื่อเวลาเดินทาง ออกเดินทางเร็วขึ้น ใช้เวลาบนถนนในการเดินทางมากขึ้น มาสู่การเปลี่ยนแปลงวิธีเดินทางถือเป็นการจัดการความต้องการในการเดินทางอย่างหนึ่ง (Travel Demand Management: TDM, สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์, 2554) ซึ่งเป็นแนวคิดที่คำนึงควบคู่กับการเดินทางขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transportation , OHTA, n.d.) สองแนวทางดังกล่าวเมื่อนำมาพัฒนาร่วมกันจึงเป็นทางเลือกที่น่าสนใจสำหรับการแก้ปัญหาจราจรและสุดท้ายเมื่อประชาชนสามารถเปลี่ยนแปลงทั้งความคิดและพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น นั้นหมายความว่า บุคคลนั้นๆ จะต้องผ่านการใช้ความคิด พิจารณาไตร่ตรอง ชั่งน้ำหนักและมีความเข้าใจปัญหาทั้งภาพรวมและเชิงลึก ดังนั้นประชาชนจึงสามารถมีความคิด ทัศนคติและพฤติกรรมเชิงรุกได้ โดยเฉพาะต่อประเด็นเรื่องการจราจร เช่น สามารถแสดงความไม่เห็นด้วยต่อแนวทางการแก้ปัญหาหรือ นโยบายใดๆ ของภาครัฐ ยกตัวอย่างนโยบายรถคันแรกที่แม้จะสามารถกระตุ้นระบบเศรษฐกิจได้จริงแต่ในระยะยาวจะก่อให้เกิดผลเสียในหลายด้านเพราะเป็นการเพิ่มปริมาณรถยนต์ เพิ่มมลพิษเพิ่มความคับคั่ง ประชาชนก็สามารถแสดงความเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย แสดงถึงความใส่ใจต่อ

สาธารณะและต้องการมีส่วนร่วมในการทำให้สังคมดีขึ้น จึงพอสรุปได้ว่านโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ถูกนำมาประยุกต์ใช้ผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยานมีผลกระทบต่อประชาชนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านความคิดและพฤติกรรม และแม้ว่าแต่ละบุคคลจะต้องการเวลาในการใช้ความคิดเพื่อเปลี่ยนแปลงตัวเองมากน้อยต่างกัน จึงเป็นหน้าที่ของภาครัฐที่จะต้องคอยรับมือ ปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมเพื่อให้ความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ได้ทำงานตามวิถีของมัน เพื่อให้เกิดผลอันน่าพอใจตามที่คาดหวัง

6.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจร กรณีศึกษาโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมสามารถแยกได้เป็น 2 ด้านคือ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

6.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

6.3.1.1 ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์

การลงพื้นที่เก็บข้อมูลของผู้วิจัยได้ทำให้ผู้วิจัยพบว่า ข้าราชการตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับปฏิบัติการยังไม่มี ความเข้าใจและความรู้เกี่ยวกับ “นโยบายเชิงสัญลักษณ์” ซึ่งผลเสียของการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้ จะทำให้ภาครัฐไม่สามารถใช้ประโยชน์ของทรัพยากรทั้งงบประมาณและบุคลากรได้อย่างคุ้มค่า และประชาชนก็ขาดทางเลือก ตลอดจนโอกาสที่จะได้รับสิ่งที่ดีที่สุด กล่าวคือ การได้ศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์จะทำให้ทราบถึงรายละเอียดการทำงาน ลักษณะเฉพาะ ข้อจำกัด เงื่อนไขและผลที่จะได้รับของความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ซึ่งมีความแตกต่างและต้องการความเข้าใจ การปฏิบัติที่แตกต่างจากนโยบายประเภทอื่นๆ ที่หากใช้แนวทางเดียวกันแล้วอาจทำให้เกิดผลเสีย ในลักษณะที่สูญเสียโอกาสหรือใช้ศักยภาพได้อย่างไม่คุ้มค่า เช่น นโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็นนโยบายที่ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมของคนด้วยความสมัครใจ ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลา ต้องการความต่อเนื่อง อีกทั้งมีความเป็นนามธรรมสูงทำให้การประเมินผลโครงการภายใต้้นโยบายลักษณะนี้ไม่สามารถทำแบบเดียวกับนโยบายทั่วไปได้ที่มีมักจะประเมินผ่านตัวเลขจำนวนเป็นหลัก เพราะบางประเด็นมีความเป็นนามธรรม ต้องการการอธิบายมากกว่าแค่การสรุปออกมาเป็นตัวเลข ซึ่งหากจะพิจารณาประเด็นนี้ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยมองย้อนกลับไปถึงความหมายของ “นโยบายสาธารณะ” ตามที่นักวิชาการในอดีตได้กล่าวไว้ อาจทำให้เข้าใจมากขึ้น

ยกตัวอย่าง Ira Sharkansky ได้ให้ความหมายของนโยบายสาธารณะไว้ว่า หมายถึง กิจกรรมต่างๆที่รัฐบาลจัดทำขึ้น เป็นต้นว่าบริการสาธารณะ การควบคุมกิจกรรมของบุคคล หรือธุรกิจเอกชน การแสดงออกในทางสัญลักษณ์ต่างๆ ตลอดจนการควบคุมกิจกรรมทางการเมืองแบบอื่นๆ (Ira Sharkansky, “The Political Scientist and Policy Analysis: An Introduction in Policy Analysis in Political Science ,ed.,1970 อ้างจาก สร้อยตระกูล (ติวานนท์) อรรถมานะ, สาธารณบริหารศาสตร์: 2543) หรือในมุมมองของ James E. Anderson ที่ให้ความหมายของ “นโยบายสาธารณะ” ไว้ว่า คือแนวทางปฏิบัติที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้นโดยมีเจตนาเพื่อแก้ปัญหา (อ้างจาก สร้อยตระกูล (ติวานนท์) อรรถมานะ, สาธารณบริหารศาสตร์: 2543) ผู้วิจัยเห็นว่าการให้คำนิยามในลักษณะนี้ทำให้เราสามารถแยกแยะได้ชัดเจนขึ้นในเรื่องของวิธีการและเป้าหมาย ดังนั้นหากนโยบายสาธารณะที่ถูกผลิตออกมาเพื่อแก้ไขปัญหาแล้ว การที่จะประเมินว่านโยบายนั้นๆ ประสบผลสำเร็จหรือไม่ ก็ควรไปดูที่ปัญหาว่าถูกแก้ไขหรือไม่ อย่างไร ซึ่งด้วยสภาพปัญหาที่หลากหลายแตกต่างกันก็ควรใช้การประเมินที่ต่างกันด้วย สอดคล้องกับที่ James E. Anderson ได้ให้ความหมายในเรื่องของการประเมินผลนโยบายไว้ว่า หมายถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการประมาณการ การเปรียบเทียบผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติกับสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้น กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่กระทำต่อเนื่องอยู่ตลอดเวลา (เอกสารประกอบการสอนวิชา นโยบายสาธารณะ, นพดล อุดมวิศกุล, 2553)

นอกจากนี้การขาดความรู้ความเข้าใจต่อเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์ยังทำให้การผลิตโครงการ มาตรการ กิจกรรมต่างๆเพื่อมารองรับนโยบายขาดความหลากหลายและไม่มีทิศทางที่ชัดเจน กล่าวคือ หากภาครัฐได้นำเอาแนวคิดเรื่องนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาตั้งเป็นหลักในการเริ่มต้นแก้ปัญหาจราจร จะทำให้โครงการ มาตรการ กิจกรรมย่อยๆที่ออกตามมามีความหลากหลายของรูปแบบมากขึ้น แม้จะต้องใช้ทรัพยากรจำกัดเท่าเดิม ผู้วิจัยได้เคยนำเสนอตัวอย่างจากงานวิจัยในต่างประเทศเกี่ยวกับการใช้นโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็นตัวตั้งในการแก้ปัญหาหลายๆโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการปกป้องการติดแอลกอฮอล์ในเยาวชน หรือการลดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล ที่งานวิจัยนำเสนอถึงลักษณะเฉพาะที่ทำให้คนเลือกใช้รถยนต์ส่วนตัว และดึงเอาลักษณะเหล่านั้นไปใส่ไว้ในการเดินทางสาธารณะเพื่อดึงคนกลุ่มนั้นให้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลง จะเห็นได้ว่ารูปแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความแตกต่างจากนโยบายแบบอื่นเป็นอย่างมาก อีกทั้งโครงการ มาตรการ กิจกรรมย่อยๆ เหล่านั้นจะทำงานสอดรับและส่งเสริมกันเป็นอย่างดี ช่วยให้การบรรลุเป้าหมายมีความเป็นไปได้มากขึ้น เช่น เมื่อภาครัฐณรงค์สร้างทัศนคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยานและผู้ใช้จักรยานแล้ว อาจจะเสริมความแข็งแกร่งให้กับนโยบายด้วยการสร้างทัศนคติในเชิงลบต่อผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล พาหนะที่ใช้มอเตอร์ หรือการสร้างอุปสรรคและความลำบากในการใช้ การเข้าถึง

พาหนะแบบมีมอเตอร์ดังกล่าว แต่ในปัจจุบันแนวทางที่ดำเนินมาเป็นมาเพราะข้อจำกัดทางต้นทุนของทรัพยากรต่างๆ รวมถึงงบประมาณ

6.3.1.2 ความตระหนักรู้ หรือ ความพร้อมสรรพสะดวกสบาย ที่ทำให้คนหันมาใช้จักรยาน

จากการพบปัญหา การตั้งคำถามเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร มาจนถึงความพยายามในการแก้ปัญหาในช่วงที่ผ่านมา ทางเลือกหนึ่งก็คือจักรยาน เมื่อผู้วิจัยได้เข้ามาทำการศึกษาเกี่ยวกับจักรยานให้ลึกมากขึ้น ได้ทราบข้อมูลในอีกมุมหนึ่งที่มากกว่าการอ่านข้อมูลจากหนังสือหรือตำราในพนธ์ใดๆ ก็คือการได้สัมผัสงานเชิงลึก พูดคุยวิเคราะห์กลุ่มผู้ใช้จักรยาน ไม่ว่าจะเป็นสาเหตุในการเริ่มใช้จักรยาน เพราะอะไรจึงเลือกทางเลือกนี้ การใช้จักรยานมีข้อดีข้อเสียอย่างไร มีเหตุผลใดบ้างที่ทำให้คนกลุ่มนี้ยังใช้จักรยานต่อมาเป็นเวลานานไม่เปลี่ยนไปทางเลือกอื่น เป็นต้น ข้อมูลที่ผู้วิจัยได้ มีความน่าประหลาดใจ เนื่องจากมีความแตกต่างจากสิ่งที่ผู้วิจัยเคยคาดการณ์ไว้ตามทฤษฎีหรือสิ่งที่ตำราเคยกล่าวไว้ พบว่า ทุกคนที่เริ่มใช้จักรยาน ไม่ได้เริ่มเพราะเห็นว่ามีความพร้อมของถนนหนทาง มีช่องทางจักรยานที่น่าใช้ หรือได้รับการอำนวยความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐมีไว้ให้ แต่เป็นความต้องการส่วนตัวของแต่ละคน ไม่ว่าจะเป็นความตระหนักถึงปัญหาจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ต้องการรักษาสีหน้าผิวหรือต้องการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพ เป็นต้น แสดงให้เห็นว่าในพื้นที่เขตพระนครที่ผู้วิจัยลงไปเก็บข้อมูล มีคนจำนวนไม่น้อยที่ไม่ได้สนใจเรื่องความสะดวกสบายมากกว่าความคิดและทัศนคติที่จะหันมาใช้จักรยาน

ทั้งนี้ทั้งนั้น ปัญหาการจราจรในเขตพระนครไม่สามารถแยกตัวออกจากความเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นๆ ได้ ซึ่งประชากรในพื้นที่ที่ต่างกัน สามารถที่จะมีความคิดเห็น ทัศนคติความต้องการที่ต่างกันไป ทำให้ไม่สามารถคาดหวังถึงความตระหนักรู้ หรือการไม่ไปให้ความสำคัญกับความสะดวกสบายเป็นหลักได้ทุกคน ผู้วิจัยจึงพบประเด็นที่น่าสนใจจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ว่า ท้ายที่สุดแล้ว ความตระหนักรู้ หรือ ความพร้อมสรรพสะดวกสบายที่จะมีพลังมากกว่ากันในการเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรมของคนในการหันมาใช้จักรยาน

6.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

6.3.2.1 การสร้างเสริมบทบาทให้ภาคประชาชนเป็นหลักขับเคลื่อนในการแก้ปัญหาการจราจร

ด้วยลักษณะเฉพาะตัวของ “นโยบายเชิงสัญลักษณ์” โดยเฉพาะในส่วน ของการทำงานที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงความคิด ทศนคติ ความรู้สึกภายในของคน การ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้วยความสมัครใจ ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลา ความต่อเนื่องตลอดจนการ สนับสนุนอย่างถูกต้อง ทำให้แกนหลักของการดำเนินนโยบายแก้ปัญหาไม่ควรถูกปล่อยให้เป็น หน้าที่หลักของภาครัฐเพียงลำพัง เพราะโดยแนวทางของนโยบายประเภทนี้ให้น้ำหนักความสำคัญ ไปกับความสมัครใจในการเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรมของบุคคล ประชาชนจะเป็นตัว ขับเคลื่อนให้การแก้ปัญหาได้ก้าวไปอย่างเหมาะสม ซึ่งยังสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากความไม่ แน่นนอนทางการเมืองที่จะมีผลต่อความต่อเนื่องของนโยบายอีกด้วย แม้ในอนาคตข้างหน้า ผู้มีอำนาจ ทางการเมืองไม่ได้ให้การสนับสนุนนโยบายโครงการต่างๆ แต่เชื่อว่าแนวทางการแก้ปัญหายัง สามารถคงอยู่และถูกดำเนินต่อไปตามวิถีที่ประชาชนในชุมชนหรือสังคมๆนั้นจะช่วยกันบ่มเพาะ และสร้างสรรค์รูปแบบ สิ่งที่ภาครัฐควรทำก็คือ ตระหนักว่ารูปแบบของกลยุทธ์ในการสนับสนุน การดำเนินนโยบายจะต้องมีการปรับอยู่เสมอ ในระยะแยกภาครัฐอาจจะต้องเป็นเจ้าภาพหลักในการ ดำเนินโครงการ ริเริ่มทำกิจกรรมหรือคอยกวาดขันการบังคับใช้มาตรการต่างๆ ขณะเดียวกันก็ต้อง คอยป้อนข้อมูลและสิ่งกระตุ้นให้ถูกจังหวะ ถูกทิศทางขึ้นอยู่กับว่าประชาชนในพื้นที่นั้นมีพื้นฐาน ข้อจำกัด มีพัฒนาการอย่างไรและกำลังต้องการอะไร จนท้ายที่สุดภาครัฐควรที่จะต้องลดบทบาทลง อาจเป็นแค่เพียงผู้ประสานงาน หรือผู้จัดสรรทรัพยากรเท่านั้น ปล่อยให้ภาคประชาชนได้ใช้ศักยภาพ ในการแก้ปัญหา ประชาชนผู้ที่ได้ผ่านโครงการต่างๆ เกี่ยวกับจักรยานภายใต้ นโยบายเชิงสัญลักษณ์ จะสามารถอนุมานได้ว่าเป็นบุคคลที่ได้ผ่านการใช้ความคิดพิจารณาแล้ว คนกลุ่มนี้จึงไม่ได้เป็น แค่ประชาชนที่มีฐานะเป็นเพียงผู้รับบริการจากรัฐเท่านั้น แต่ยังกลายเป็นผู้ร่วมกำหนดและนำ นโยบายมาปฏิบัติเองอีกด้วย

6.4 ข้อจำกัดในการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาการจราจร กรณีศึกษา โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ซึ่งนโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็น เรื่องที่ค่อนข้างใหม่และยังไม่แพร่หลายในสังคมไทย ทำให้การสืบค้นข้อมูลและการเก็บข้อมูลทำได้ ยาก ทั้งจากเอกสาร วารสาร งานวิชาการ สื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆที่ไม่ระบุโดยตรงเกี่ยวกับความเป็น

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ ทำให้ผู้วิจัยต้องใช้เวลาในการเวลาในการเข้าไปศึกษา ตีความ หรือการเข้าไปเก็บข้อมูลจากส่วนราชการ การสัมภาษณ์เชิงลึกที่เมื่อเห็นว่าหัวข้อในการสัมภาษณ์ แตกต่างจากสิ่งที่ตนทำอยู่ ก็มักจะมีการบ่ายเบี่ยง ซึ่งผู้วิจัยก็ต้องอธิบายอย่างละเอียดด้วยวาจาและเอกสาร ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้เก็บข้อมูลได้ นอกจากนี้ การที่นโยบายเชิงสัญลักษณ์ซึ่งเป็นเรื่องใหม่ ถูกนำมาจับคู่กับการศึกษาเรื่องการแก้ปัญหาการจราจรซึ่งงานวิจัยเชิงสังคมที่เกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาวิจัยในแนวทางวิศวกรรมศาสตร์ หรือสถาปัตยกรรมศาสตร์และผังเมือง ทำให้การหาเอกสารหรืองานวิชาการอ้างอิงทำได้ยาก อย่างไรก็ตามผู้วิจัยยังเชื่อมั่นว่า การเริ่มต้นศึกษาประเด็นใหม่เพื่อสร้างทางเลือกที่เป็นประโยชน์ให้แก่สังคม จึงเป็นสิ่งที่ท้าทายและคุ้มค่า

6.5 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยในประเด็นเรื่องการแก้ปัญหาการจราจร โดยอาศัยแนวทางของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่เป็นเรื่องใหม่ในสังคม ยังมีทางที่จะสามารถต่อ ยอดและแตกแขนงได้อีกหลายทาง แต่ที่ผู้วิจัยสนใจมากที่สุดคือพื้นที่ที่จะศึกษา ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยเลือกศึกษาในพื้นที่เขตพระนคร กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น เป็นเขตอนุรักษ์มีการท่องเที่ยวโบราณสถานต่างๆมากมาย ผู้อยู่อาศัยในเขตนี้เป็นคนรุ่นเก่าและเป็นเจ้าของบ้านเอง เป็นพื้นที่ที่บริการขนส่งสาธารณะอย่างรถไฟฟ้าและรถได้ดินเข้าไปไม่ถึง เป็นต้น ด้วยลักษณะดังกล่าวจึงทำให้คนย่านนี้มีวิถีชีวิตไปในทางหนึ่ง ซึ่งง่ายต่อการโน้มน้าวให้ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หันมาใช้จักรยานหรือเดินแทน ผู้วิจัยจึงเห็นว่า หากจะมีการทำวิจัยครั้งต่อไป จะเลือกพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะแตกต่าง เช่น เป็นเขตธุรกิจ ใจกลางเมือง มีรถไฟฟ้าและรถได้ดินเข้าถึง แต่ก็ยังประสบปัญหาการจราจรติดขัดเรื้อรังและได้มีการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติผ่าน โครงการต่างๆ เพื่อที่จะสามารถเปรียบเทียบถึงศักยภาพในการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ได้

นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร :

กรณีศึกษา โครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร

SYMBOLIC POLICY FOR TRAFFIC PROBLEM SOLVING :

CASE STUDY BICYCLE PROJECTS IN PRA NA KORN DISTRICT BANGKOK

สนิดา อ่อนหนู 5337759 SHPA/M

ศศ.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์)

คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : นพดล อุคมวิสากุล, Ph.D., ศิริรัตน์ ชุณหคล้าย, Ph.D.,
นภเรณู สัจจรักษ์ วีระฐิติ, Ph.D.

บทสรุปแบบสมบูรณ์

1. บทนำ (Introduction)

ด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่เชื่อมโยงและส่งผ่านแนวคิดจากอีกซีกโลกหนึ่งไปยังอีกฝั่ง กระแสนิยมที่นำมาซึ่งความเจริญทางวัตถุและเงินทุนก็เช่นกันที่สังคมใดก็อยากจะปฏิเสธหรือหลีกเลี่ยง หากแต่อยู่ที่การวางแผนรับมือที่ดีพอ สังคมไทยก็เช่นกันที่รับเอาแนวคิดทุนนิยมเข้ามา (Capitalism) เห็นได้ชัดเจนตั้งแต่การเกิดขึ้นของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หลายทศวรรษที่ผ่านมาสังคมไทยจึงได้มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางกายภาพและแนวคิดอย่างเห็นได้ชัด กรุงเทพมหานครมีความโดดเด่นยิ่งขึ้นในฐานะเมืองหลวงที่มีความเจริญทั้งทางเศรษฐกิจ วิชาการ และสังคม ขณะเดียวกันสิ่งที่ตามมาที่มีทั้งแง่บวกและแง่ลบก็เป็นสิ่งที่สังคมจะต้องตระหนักถึงอยู่เสมอเช่นกัน

การใช้รถยนต์เป็นสัญลักษณ์แสดงถึงฐานะทางเศรษฐกิจที่สำคัญในสังคมแบบทุนนิยม การใช้รถยนต์เพื่อเดินทางทำงาน ดำเนินธุรกิจ การใช้สัญจรอย่างสะดวกสบายในชีวิตประจำวันจึงเกิดขึ้นอย่างมากมายจนอยู่เหนือการควบคุม ดังนั้นผลเชิงลบที่ตามมาจึงเป็น ปัญหาการจราจร วิธีที่ภาครัฐเลือกใช้แก้ปัญหาเป็นการก่อสร้างโครงข่ายทางคมนาคมต่างเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทาง หากแต่ขาดการวางแผน การไตร่ตรองถึงความคุ้มค่า ผลดี ผลเสียและผลในระยะยาว อีกทั้ง

การตอบสนองความต้องการของประชาชนในรูปแบบดังกล่าวยังเป็นการกระตุ้นให้เกิดการสร้างปัญหาอย่างไม่รู้จบ ขยายวงของปัญหาให้กว้าง รุนแรงและซับซ้อนมากขึ้นไปอีก

ความพยายามในการแก้ปัญหาที่ไม่ประสบความสำเร็จทำให้สภาพปัญหาที่มีความเรื้อรัง ขยายวงกว้างและซับซ้อนยิ่งขึ้น การหาทางเลือกที่สามารถตอบโจทย์ได้ตามเงื่อนไขของปัญหาและสังคมจึงเป็นสิ่งจำเป็น ไม่ว่าจะเป็นข้อจำกัดด้านทรัพยากรทั้งกำลังคนและงบประมาณ การแก้ปัญหา ระยะยาวและมีความยั่งยืน ก็จะต้องไม่เป็นการไปเพิ่มปัญหาให้กับส่วนอื่นของสังคม ดังนั้น การหันมาพิจารณาการใช้จักรยานแทนพาหนะแบบมีมอเตอร์ เปลี่ยนผ่านโดยอาศัยลักษณะเชิงสัญลักษณ์มีจุดแข็งคือความไม่สิ้นเปลืองงบประมาณ ทั้งยังให้ผลในระยะยาวเพราะเกิดจากความสมัครใจเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรมด้วยตนเองจึงตอบโจทย์มากที่สุด

หนึ่งในทางเลือกของการแก้ปัญหาจราจร คือ การเปลี่ยนให้จากคนที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้จักรยานในระยะยาว แม้จะเป็นโจทย์ที่ยากเพราะไม่เพียงแต่เปลี่ยนพฤติกรรมแต่ด้วยการหวังผลในระยะยาว นโยบายเชิงสัญลักษณ์จะแสดงความแตกต่างจากการออกนโยบายในลักษณะเป็นข้อกฎหมาย ข้อบังคับอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพราะต้องการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้วยความสมัครใจ เกิดการใช้ความคิด ใช้จิตสำนึก มีความตระหนักรู้ในสิ่งที่ถูกต้องและดี ผู้วิจัยเชื่อว่างานวิจัยชิ้นนี้จะทำให้สังคมได้คำตอบว่าอย่างหนึ่งว่า การให้คนเกิดความเปลี่ยนแปลงโดยความสมัครใจของตนเองนั้น เป็นวิธีที่ยั่งยืนที่สุดและไม่ใช้สิ่งที่ยากเกินไป หากมีวิธี มีการวางแผน มีกลยุทธ์ที่เหมาะสม เพราะในสังคมไทยยังมีโจทย์อีกมากที่ยังรอการแก้ไข

2. บทคัดย่อ (Abstract)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร (2) ศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจรและ (3) ศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ เก็บข้อมูลโดยใช้การสังเกตการณ์ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการสนทนากลุ่ม

ผลการศึกษา พบว่า (1) สภาพปัญหาจากการใช้รถใช้ถนน ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์ออกมาใช้ถนนมาก เกิดความคับคั่งหนาแน่น สภาพปัญหาเช่นนี้มีความเรื้อรังมาเป็นเวลานาน ทั้งยังมีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นในอนาคต อีกทั้งปัญหาการจราจรยังส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ (2) ได้มีการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาสู่การปฏิบัติในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทัศนคติในเชิงบวกต่อจักรยาน การประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ผ่านโครงการต่างๆ การให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนการสร้างอุปสรรคให้กับผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อย่างไรก็ตาม

ดียังมีแนวทางที่เป็นทางเลือกในการดึงให้คนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้จักรยานแทน แต่ด้วยเพราะข้าราชการยังไม่มีความรู้ความเข้าใจที่เพียงพอในเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์จึงทำให้เกิดช่องว่างและเสียโอกาสไป (3) การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ พฤติกรรมของคนไม่ใช่เรื่องง่าย แต่หากมีข้อมูลที่ถูกต้อง เป็นประโยชน์และมีการสื่อสาร มีการดำเนินการ ภายใต้งานวางแผนอย่างมีขั้นตอน ก็สามารถทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้

3. วัตถุประสงค์ในการวิจัย (Objectives)

- 3.1 เพื่อศึกษาถึงสภาพปัญหา การใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร
- 3.2 เพื่อศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร
- 3.3 เพื่อศึกษาผลจากการนำนโยบายเชิงสัญลักษณ์ไปปฏิบัติ

4. ขอบเขตการวิจัย (Scope of Research)

4.1 การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาสภาพปัญหาการจราจรใน เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ที่มีความเรื้อรังมาแต่อดีตและยังไม่สามารถแก้ไขได้ด้วย แนวทางการใช้นโยบายแบบเดิม การหันมาพิจารณาทางเลือกหนึ่งคือรูปแบบนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ใช้กลไกการแก้ปัญหา โดยดูถึงกระบวนการดำเนินนโยบายว่าเป็นอย่างไร สามารถไปกระทบกับจิตใจ ความรู้สึกนึกคิดของบุคคล จนเกิดการเปลี่ยนแปลงมาที่พฤติกรรมได้หรือไม่อย่างไร ซึ่งก็คือการดูที่ผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว

4.2 งานวิจัยชิ้นนี้จะทำการศึกษาผ่านโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน โดยสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร รวมถึงให้ความสนใจที่จะพิจารณาปัจจัยแวดล้อม เอกสาร ที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ในปี พ.ศ.2539 – ปัจจุบัน

4.3 เขตพระนครเป็นพื้นที่ที่เลือกทำการศึกษเป็นกรณีเฉพาะเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความหลากหลายทั้งมิติด้านวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ พาณิชนกรรม และต้องประสบกับปัญหาจราจรอย่างเรื้อรังอีกเขตหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นเขตนาร่องในการใช้จักรยาน

5. ระเบียบวิธีวิจัย (Research Methodology)

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ เนื่องจากคำตอบที่ต้องการจากงานวิจัยเป็นเรื่องของการเปลี่ยนแปลงของทัศนคติและพฤติกรรมซึ่งจะต้องอาศัยการเก็บข้อมูลในเชิงลึกเป็นหลัก ให้ความสำคัญแก่การเข้าใจอย่างเป็นองค์รวมภายในบริบทของสิ่งที่ศึกษา จะใช้เครื่องมือหลายอย่างในการเก็บข้อมูล โดยที่ตัวผู้วิจัยเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่สุด ประกอบกับการใช้วิธีการศึกษาเฉพาะกรณี (Case Study Approach) ที่ออกแบบมาเพื่อศึกษา “กรณีที่มีขอบเขตชัดเจน” โดยกรณีที่น่ามาศึกษานั้นเป็นหน่วยที่มีความครบถ้วนในตัวเอง ทั้งในแง่ของเนื้อหา และบริบท โดยเลือกรูปแบบการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research)

เครื่องมือในการศึกษาวิจัยเป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อคำถามสำหรับการสนทนากลุ่ม ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้หลักแนวคิดและทฤษฎีตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นพื้นฐานในการสร้างเครื่องมือดังกล่าว โดยข้อคำถามจะมีความครอบคลุมตามกรอบแนวคิดการวิจัย นอกจากนี้ยังใช้การสังเกตการณ์ควบคู่ไปด้วย

6. การวิเคราะห์ข้อมูล (Statistical Analysis)

ข้อมูลที่ได้นำไปวิเคราะห์ ได้แก่ ข้อมูลเอกสาร ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลจากบุคคลที่ได้จากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกตามเค้าโครงการสัมภาษณ์ที่ได้ออกแบบไว้พร้อมทั้งคำถามแบบปลายเปิด ประกอบกับข้อมูลเสริมที่ได้จากการเตรียมความพร้อมก่อนการวิจัย โดยเข้าร่วมสังเกตการณ์ความคืบหน้าในการดำเนินนโยบาย จากทางภาครัฐและในฝั่งของความเคลื่อนไหวจากภาคประชาชนและสังคม หลังจากนั้นนำข้อมูลที่รวบรวมมาตรวจสอบ วิเคราะห์ สรุปและเรียบเรียงอย่างเป็นระบบตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด จะมีขั้นตอนการวิเคราะห์ดังนี้

6.1 จำแนกและจัดระบบข้อมูล โดยนำข้อมูลที่ได้นำมาจำแนกและจัดหมวดหมู่ให้เป็นระบบ เช่น ข้อมูลปัญหาการจราจร สถิติการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ข้อมูลเหตุการณ์ด้านการใช้จักรยาน ข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ เป็นต้น

6.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (Content Analysis) โดยใช้แบบวิพากษ์ ซึ่งเป็นการการพิจารณาโดยเน้นที่การวิเคราะห์บริบท ปัจจัยแวดล้อมต่างๆ เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น

7. ผลการวิจัยและอภิปรายผลการวิจัย (Results and Discussion)

การศึกษาเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์ เพื่อการแก้ปัญหาจราจร : กรณีศึกษาโครงการเกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร เมื่อวิเคราะห์ผ่านรายละเอียดของกรอบการศึกษาวิจัย และนำเสนอผ่านวัตถุประสงค์ในการวิจัยจะสามารถสรุปผลการวิจัยปรากฏได้ดังนี้

7.1 ศึกษาถึงสภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนของคนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร พบว่า สภาพปัญหาจากการใช้รถใช้ถนน ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์ออกมาใช้ถนนมาก เกิดความคับคั่งหนาแน่น สภาพปัญหาเช่นนี้มีความเรื้อรังมาเป็นเวลานาน ทั้งยังมีแนวโน้มที่จะรุนแรงขึ้นในอนาคต อีกทั้งปัญหาการจราจรยังส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ

7.1.1 ปริมาณพาหนะแบบมีมอเตอร์มีมาก ในช่วงเวลาเร่งด่วน (ทั้งรถยนต์และมอเตอร์ไซค์) ในช่วงเวลาเร่งด่วนของวันจะมีปริมาณพาหนะจำนวนมากที่ออกมาใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นพาหนะชนิดที่มีมอเตอร์ ทั้งนี้ก็เพราะประชาชนทั้งที่อยู่อาศัยในย่านนี้ ทำงานในย่านนี้หรือต้องสัญจรผ่านบริเวณนี้คิดว่า ในช่วงเวลาเร่งด่วนความสะดวกสบายต้องมาเป็นหลัก ในขณะที่ปริมาณผู้ใช้จักรยานที่จะออกมาใช้ถนนในช่วงปลายของเวลาเร่งด่วน เนื่องจากสามารถควบคุมและจัดการการเดินทางได้ดีกว่า จึงไม่ต้องออกมาใช้เวลานานท้องถนนมากนัก

7.1.2 มีความคับคั่ง ติดขัดและใช้เวลาในการเดินทางมาก เนื่องจากประชาชนมีความต้องการเดินทาง ต้องการใช้ท้องถนนในช่วงเวลาเดียวกัน ตามกำหนดเวลาเข้าและออกงานของคนส่วนใหญ่ อีกทั้งประชาชนส่วนใหญ่นี้เลือกการแก้ปัญหาจากการจราจรด้วยการเผื่อเวลาเดินทางแทนที่การพิจารณาวิธีในการเดินทาง ต่างจากกลุ่มผู้ใช้จักรยาน ที่สามารถควบคุมและจัดการกับเวลาในการเดินทางได้ดีกว่า ใช้เวลาน้อยกว่า สามารถกำหนดเวลาที่จะใช้ในการเดินทางได้ค่อนข้างแน่นอน ทำให้ไม่จำเป็นต้องออกมาใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน หรือถนนตอนที่มีความคับคั่ง แต่ก็ยังสามารถไปถึงจุดหมายได้ทันเวลา

7.1.3 สภาพปัญหามีความเรื้อรังและมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้น ปัญหาการจราจรเกิดขึ้นมาและดำรงอยู่เป็นเวลา ในระดับที่ทำให้ผู้คนเกิดความชินชาต่อปัญหาและมองเป็นเพียงเรื่องรายวันเนื่องจากคิดว่าปัญหานี้ไม่สามารถจะแก้ไขได้ เนื่องจากอดีตที่ผ่านมาได้มีการแก้ปัญหาผ่านหลายโครงการ แต่ก็ยังไม่สามารถก้าวผ่านปัญหานี้ได้

7.1.4 สภาพปัญหานี้ส่งผลกระทบให้เกิดปัญหากับส่วนอื่นๆ ปัญหาว่าปัญหาการจราจรไม่สามารถแยกตัวได้อย่างเด็ดขาดจากประเด็นปัญหาอื่นๆ ทุกอย่างล้วนมีความเชื่อมโยงและสามารถส่งผลกระทบต่อกัน เพียงแต่จะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมและมากน้อยอย่างไร กล่าวคือ หากเริ่มมองจากปัญหาการจราจร ขอบเขตของปัญหามิได้อยู่แค่เพียงเรื่องการจราจร แต่ยังเข้าไปเกี่ยวข้องกับประเด็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และเรื่องของคุณภาพชีวิตอีกด้วย

7.2 ศึกษากระบวนการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์มาใช้ในการแก้ปัญหาจราจร กระบวนการดังกล่าวได้ทำงาน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างทัศนคติในเชิงบวกต่อจักรยาน การประชาสัมพันธ์ ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ผ่านโครงการต่างๆการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ตลอดจนการสร้าง อุปสรรคให้กับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล อย่างไรก็ตามก็ยังมีแนวทางที่เป็นทางเลือกในการดึงให้คนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้จักรยานแทน แต่ด้วยเพราะข้าราชการยังไม่มีความรู้ความเข้าใจที่เพียงพอในเรื่อง นโยบายเชิงสัญลักษณ์จึงทำให้เกิดช่องว่างและเสียโอกาสไป

7.2.1 รมรณรงค์ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก การสร้างทัศนคติที่ดีหรือทัศนคติในเชิงบวกต่อการใช้จักรยานเป็นจุดสำคัญที่ทำให้ประชาชนทั่วไป เริ่มหันมามองจักรยานเป็นทางเลือก และทำให้จักรยานยังอยู่ในกระแสความสนใจของประชาชนอยู่เสมอ ไม่ว่าจะเป็นอยู่ในสถานะแบบไหนก็ตาม แล้วค่อยปรับเปลี่ยนรูปแบบกลยุทธ์ตลอดจนกิจกรรมต่อไป

7.2.2 ประชาสัมพันธ์ความคืบหน้า ความพร้อมของโครงการ เช่น ช่องทางจักรยาน เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด พบว่า ความพร้อมของโครงการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกใดๆ ทั้ง ช่องทางจักรยาน ป้ายบอกทาง ที่จอดจักรยานเหล่านี้เป็นต้น ไม่ได้มีผลสำคัญที่จะดึงดูดให้คนทั่วไปหันมาใช้จักรยานเท่ากับความตระหนักรู้ การตื่นที่ทางความคิด จากการได้เห็นตัวอย่างของกลุ่มผู้ใช้จักรยาน

7.2.3 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุง โครงการจักรยาน พบข้อมูลที่สะท้อนจากการทำงานของภาครัฐและปฏิกิริยาตอบรับจากภาคประชาชน ในแนวทางเดียวกัน ต่างเพียงแค่มุมมอง ส่วนของภาคประชาชนการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาเริ่มตั้งแต่ที่ประชาชนตระหนักว่า เราทุกคนล้วนเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างปัญหาไม่มากนัก้อย ทั้งที่ตั้งใจและไม่ตั้งใจ ในที่สุดผลจากปัญหานั้นก็ย้อนกลับมาสู่ผู้สร้างปัญหาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ส่วนของภาครัฐ การเปิดพื้นที่และเปิดโอกาสให้กับผู้ใช้จักรยานบอกว่าต้องการอะไร ทำให้ได้ข้อมูลจากในมุมมองของผู้ใช้จักรยานจริง ซึ่งต่างจากมุมมองของข้าราชการทำให้สามารถตอบสนองได้อย่างตรงจุด

7.2.4 สร้างความยากลำบาก / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์ พบว่าภาครัฐได้นำแนวทางนี้มาใช้ควบคู่กับการสนับสนุนให้เกิดการใช้จักรยาน หากแต่ก็มีทั้งแนวทางที่ได้รับการตอบสนองที่น่าพอใจและไม่ประสบความสำเร็จ

7.2.5 การสกัดลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์มาใช้ในโครงการจักรยาน พบว่าเป็นวิธีการที่ยังไม่ถูกนำมาประยุกต์ใช้อย่างเป็นทางการ ด้วยเหตุผลสำคัญเพราะยังขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์และเรื่องงบประมาณ

7.3 นโยบายเชิงสัญลักษณ์มีผลกระทบอย่างไร ต่อ ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า นโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่ถูกนำมาปฏิบัติผ่านโครงการต่างๆ

เกี่ยวกับจักรยานในเขตพระนครมีผลกระทบต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ ทั้งทางด้านการคิดและพฤติกรรม โดยเฉพาะในทางความคิดซึ่งหากมองอย่างผิวเผินจะไม่ทราบได้เลยว่า ประชาชนมีความเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไร แต่ด้วยความเข้าใจในลักษณะการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์ที่จะไม่เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันทันที เพียงแค่เริ่มคิดไตร่ตรอง เช่น ประชาชนเริ่มกลับมาคิดว่าการดำเนินชีวิตประจำวันของตนสามารถเป็นสาเหตุของปัญหาจราจรได้ เริ่มคิดว่าชีวิตประจำวันถูกล้อมกรอบไปด้วยเงื่อนไขและความเคยชินใดบ้าง เท่านั้นถือเป็นการเปลี่ยนแปลงทางความคิด ซึ่งต้องอาศัยระยะเวลาเพื่อให้ความคิดได้ทำงานต่อไปให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระดับที่แสดงออกทางพฤติกรรม

ท้ายที่สุดเมื่อประชาชนสามารถเปลี่ยนแปลงทั้งความคิดและพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้น นั่นหมายความว่าบุคคลนั้นๆจะต้องมีมุมมองที่เปลี่ยนไปเกี่ยวกับปัญหาจราจร กล่าวคือไม่เพียงแต่จะเปลี่ยนความคิด ทักษะ เกิดความตระหนักรู้ และปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปในทางที่ดีขึ้นแล้ว แต่ยังไม่อาจนิ่งเฉยต่อประเด็นใดๆที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับปัญหาจราจร เป็นแนวคิดเชิงรุก ไม่เพียงแต่จะแก้ไขปัญหาก็ยังป้องกันไม่ให้ปัญหาเกิดขึ้นอีกด้วย

8. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย (Recommendations)

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหารถจักรยาน : กรณีศึกษาโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

8.1 ด้านความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ข้าราชการตั้งแต่ระดับผู้บริหารจนถึงระดับปฏิบัติการยังไม่มี ความเข้าใจและความรู้เกี่ยวกับ “นโยบายเชิงสัญลักษณ์” ซึ่งผลเสียของการขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่องนี้ จะทำให้ภาครัฐไม่สามารถใช้ประโยชน์ของทรัพยากรทั้งงบประมาณและบุคลากรได้อย่างคุ้มค่า และประชาชนก็ขาดทางเลือก ตลอดจนโอกาสที่จะได้รับสิ่งที่ดีที่กว่า ดังนั้นหากข้าราชการผู้มีส่วนสำคัญในการกำหนดนโยบาย มีความรู้ความเข้าใจในนโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็นอย่างดีแล้ว จะสามารถใช้ประโยชน์จากนโยบายนี้ได้มากขึ้น และทำงานได้ง่ายขึ้น

8.2 ด้านความตระหนักรู้ หรือ ความพร้อมสรรพสะดวกสบาย ที่ทำให้คนหันมาใช้จักรยาน เป็นคำถามที่น่าสนใจที่เกิดขึ้นในงานวิจัย พบว่ามีคนจำนวนไม่น้อยที่ไม่ได้สนใจเรื่องความสะดวกสบายมากไปกว่าความคิดและทัศนคติที่จะหันมาใช้จักรยาน สมาชิกในกลุ่มผู้ใช้ทุกคนเริ่มใช้จักรยาน ไม่ได้เริ่มเพราะเห็นว่ามี ความพร้อมของถนนหนทาง หรือได้รับการอำนวยความสะดวกจากโครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐมีไว้ให้ แต่เป็นความต้องการส่วนตัว ตระหนักรู้ แม้จะยัง

ไม่ได้คำตอบที่ชัดเจนว่าเหตุผลที่จะทำให้คนทั่วไปหันมาใช้จักรยานควรจะให้น้ำหนักไปในทางใด แต่หากมีการวางแผนเชิงนโยบาย ดำเนินกลยุทธ์เชิงรุก สนับสนุนทั้งสองแนวทาง ก็น่าจะทำให้การแก้ปัญหาด้านการจราจรสำเร็จลุล่วงได้ง่ายขึ้น

8.3 ด้านการสร้างเสริมบทบาทให้ภาคประชาชนเป็นหลักขับเคลื่อนในการแก้ปัญหาจราจร ด้วยจุดสำคัญในการทำงานของนโยบายเชิงสัญลักษณ์อยู่ที่การเปลี่ยนแปลงความคิดและพฤติกรรมของบุคคลด้วยความสมัครใจ ดังนั้นการให้น้ำหนักในการขับเคลื่อนนโยบายไปที่บุคคลนั้นๆจึงเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ยังสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนทางการเมืองที่จะมีผลต่อความต่อเนื่องของนโยบายอีกด้วย อนึ่ง การวางบทบาทของภาครัฐนับเป็นเรื่องสำคัญ รูปแบบของกลยุทธ์ในการสนับสนุนการดำเนินนโยบายควรมีการปรับอยู่เสมอ ในระยะแยกภาครัฐอาจจะต้องเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินโครงการ ริเริ่มทำกิจกรรมหรือคอยควบคุมการบังคับใช้มาตรการต่างๆ ขณะเดียวกันก็ต้องคอยป้อนข้อมูลและสิ่งกระตุ้นให้ถูกจังหวะ จนท้ายที่สุดภาครัฐควรที่จะต้องลดบทบาทลง อาจเป็นแค่เพียงผู้ประสานงาน หรือผู้จัดสรรทรัพยากรเท่านั้น ปล่อยให้ภาคประชาชนได้ทำหน้าที่เป็นหลักในการขับเคลื่อน

9. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยเรื่อง “นโยบายเชิงสัญลักษณ์เพื่อการแก้ปัญหาจราจร : กรณีศึกษาโครงการต่างๆเกี่ยวกับจักรยาน ในเขตพระนคร กรุงเทพมหานคร” ซึ่งนโยบายเชิงสัญลักษณ์เป็นเรื่องที่ค่อนข้างใหม่และยังไม่แพร่หลายในสังคมไทย ทำให้การสืบค้นข้อมูลและการเก็บข้อมูลทำได้ยาก ทั้งจากเอกสาร วารสาร งานวิชาการ สื่อสิ่งพิมพ์ต่างๆที่ไม่ระบุโดยตรงเกี่ยวกับความเป็นนโยบายเชิงสัญลักษณ์ ทำให้ผู้วิจัยต้องใช้เวลาในการเวลาในการเข้าไปศึกษา ตีความ หรือการเข้าไปเก็บข้อมูลจากส่วนราชการ การสัมภาษณ์เชิงลึกที่เมื่อเห็นว่าหัวข้อในการสัมภาษณ์ แตกต่างจากสิ่งที่ตนทำอยู่ ก็มักจะมีการบ่ายเบี่ยง ซึ่งผู้วิจัยก็ต้องอธิบายอย่างละเอียดด้วยวาจาและเอกสาร ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้เก็บข้อมูลได้ นอกจากนี้ การที่นโยบายเชิงสัญลักษณ์ซึ่งเป็นเรื่องใหม่ ถูกนำมาจับคู่กับการศึกษาเรื่องการแก้ปัญหการจราจรซึ่งงานวิจัยเชิงสังคมที่เกี่ยวกับการแก้ปัญหการจราจรมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่จะเป็นการศึกษาวิจัยในแนวทางวิศวกรรมศาสตร์ หรือสถาปัตยกรรมศาสตร์และผังเมือง ทำให้การหาเอกสารหรืองานวิชาการอ้างอิงทำได้ยาก อย่างไรก็ตามก็คิดว่าผู้วิจัยยังเชื่อมั่นว่า การเริ่มต้นศึกษาประเด็นใหม่เพื่อสร้างทางเลือกที่เป็นประโยชน์ให้แก่สังคม จึงเป็นสิ่งที่ท้าทายและคุ้มค่า

SYMBOLIC POLICY FOR TRAFFIC PROBLEM SOLVING : CASE STUDY BICYCLE PROJECTS IN PRA NA KORN DISTRICT BANGKOK SANIDA AUNNU 5337759 SHPA/M M.A. (PUPRIC ADMINISTRATION) THESIS ADVISORY COMMITTEE: NOPPADOL UDOMWISSAWAKUL, Ph.D., SIRIRAT CHOONHAKLAI, Ph.D., NOPRAENUE SAJJARAX DHIRATHITI, Ph.D.

EXTENDED SUMMARY

1. Introduction

As Globalization is transferred from one hemisphere to the other hemisphere, Capitalism is also expanded throughout the world. Capitalism is the origin of the Materialism and cash flow, which is hardly rejected from the society. However, it is dependable on the effective planning. In Thai society, the expansion of Capitalism is significant. The crucial origin is when there was the initiation of the economic development scheme many decades ago. As a result, it can be observed that there has been the change of physical surroundings as well as thinking system of the people in this society. Bangkok is prominent in terms of center of the economic, education and society. At the same time the positive and negative points should be considered by the Thai populations at the moment.

The use of personal vehicles is the symbolic indicator for the level of economic and development in Capitalism society. In further, the use of personal vehicles is for cooperating with co-workers, operating businesses and the traffic jams are occurred uncontrollably. Therefore, the negative point of the use of personal vehicles is about traffic jam problems. One of the solutions that the governmental people selected to solve this problem is to construct the transportations for demands in

the society. Nevertheless, the lack of planning and value consideration is to cause the further problems entirely.

A trial of solving the problem unsuccessfully can cause the complicated situation and expandable problems. To investigate the problem and find out appropriate solution to each problem is the necessary method to do. Not only for the human resources problem, but also including with budget allocation problem are considered. To solve the problem for long term and sustainability, is not to increase the other problems in other aspects of the society later on. Thus, to consider the use of bicycles instead of personal cars with motors could be effective for the long term, because it has been changed by the use of symbolic policy and the benefit of this solution is that it is not wasteful for budget. Moreover, it is useful for the long term as it is caused by willingness for the change of thoughts and behaviors.

One of the alternative solutions is to make the personal cars users to ride the bicycles for the long term instead. Although this way is the difficult way to do, the symbolic policy action can be regulated in form of law or regulations clearly. It is because this solution is to support the populations in the society to change their behavior freely. Also, to solve by thinking carefully, having a self-consciousness, realize on the righteous things and the researcher believes that this study can play role to the change by the people willingly for sustainability. It is not the most difficult thing to do, if there is a planning, strategic decision and appropriate solutions to the problems.

2. Abstract

The objectives of this study are to study (1) the issue of car road usage in Bangkok districts (2) the symbolic policies used in solving traffic problems and (3) the results of in-depth interviews, observation, and discussion groups to determine action-oriented policy.

The results of this study show that (1) the problem is the volume of motorized vehicles using the road in peak periods. This problem has existed for a number of years and it is expected that it will become worse as traffic volume

continues to grow, (2) Current symbolic policy is to encourage use of bicycles for road transport instead of motorized vehicles. There has been a campaign to get this message across to road users. However because the Government does not yet have sufficient understanding of the subject the policy has not been effectively conveyed (3) It is not easy to change the attitude and behavior of people, but if there is valid data and effective communication of the plan to solve the problem, a step by step change can be achieved.

3. Objectives

3.1 To study the problems, the use of cars and roads of people in PRA NA KORN DISTRICT BANGKOK.

3.2 To investigate how the symbolic policy can use for solving the traffic jam problems Pra Na Korn District Bangkok.

3.3 To study the result of study of symbolic policy to the practicality.

4. Scope of Research

4.1 For this study, the problem of traffic jam in Pra Na Korn District Bangkok is unsolved for the long time and could not be solved at the moment. The use of traditional solution is not effective for this problem. In further, to consider about the symbolic policy to the practicality, by analyzing the procedure of problems, perception of human beings and leads to a change of behaviors of people in the society could be the important thing to do.

4.2 This study is investigated via many projects about bicycles by the Office of traffic jam and transportations of Bangkok. Also, it is including with the interest of considering environment, documents that are related since the year 1996 until 2012.

4.3 Pra Na Korn District is the selected location for the study, because of the diversity of cultures, history, commercials and the traffic jams problems severely.

5. Research Methodology

This study is applied by the qualitative research method for the conduct and the answer of the study is derived from gathering the data about the change of human beings' attitudes and behavior. Also, the significance of understanding the integration of people needs to employ the in-depth method of research. In addition to this, to understand the elements of the context of study is necessary, because there are several tools to gather the information. However, the researcher is the most significant element for Case Study Approach that is designed for "Specific Scope of study". The selected case study is completed in terms of contents, context by Descriptive Research.

The research methodology is in-depth interview. The questions for the in-depth interview are for group conversation according to concept and theory of related studies for fundamentals of constructing the research tools. The questions are needed to cover the conceptual framework and it should be accompanied with observation.

6. Statistical Analysis

The information is used for the analysis such as documents, electronic information, information from person, which is derived from in-depth interview from a design of the open-ended questions for interview and accompany with the supporting information from pre-research stage. The pre-research method is to observe the result of policy procedure from the government and populations and society. After that, bring up the information to investigate, analyze, summarize, rewrite for system to meet the objectives, which are followings.

6.1 Categorize and rearrange the information by grouping it such as traffic jam information, statistics of traffic jam in Bangkok, bicycle situation information, symbolic policy information and so on.

6.2 Content Analysis by the use of critique for consideration of context analysis, environmental factors for phenomenon.

7. Results and Discussion

The study of the symbolic policy for a solution to the traffic jam problems in Bangkok, the case study of bicycle in Pra Na Korn District, in Bangkok, is analysed through the conceptual framework and submit to pass the purposes of study as followings.

7.1 To study the situation of problem and behaviors of people about using the personal cars in Pra Na Korn District, in Bangkok. It is found that the problem about using cars is occurred during rush hours when the motorcycles are several on the roads. The intensity of the cars and motorcycles on the roads are the problem for the severe problem. Moreover, the trend of this problem is highly severe in the future and could lead to other problems.

7.1.1 The motorcycles are on the roads during rush hours (both personal cars and motorcycles). Therefore, the vehicles with motors are obviously seen. It is because people work in the Pra Na Korn District, in Bangkok and they need to pass through this road. As a result, the convenience is the most significant point during the rush hours, whereas the people that use bicycles normally ride in the end of rush hours, because they can control the bicycles and can manage route better.

7.1.2 The high intensity of transportations on the roads at the same time can cause the sever problem of traffic jam. It is because of the timing and in-time and out-time of workplace. Moreover, the people basically spare the time for transportations, instead of considering the method of transportations, which is different from the bicycle riders, who can control time accurately than those commuters that use cars.

7.1.3 The severity of the problem and projection of the problem in the future is likely to be increased. The traffic jam problems are occurred and existed for the long term, people in the society are ignored to the problems and view as the daily unsolved problem in Bangkok. Although there are many times that people tried to solve, it could not be effective.

7.1.4 This problem is influential to the other aspects. As traffic jam problem could not be separated clearly from other problems, the relationship between traffic jam problem and other problem is considered. There are direct and

indirect problems with traffic jam. If we consider the scope of problem, it is not just the traffic jam, it is related to economic, environment and quality of life.

7.2 Studying the procedure of symbolic policy of solving the traffic jam problem can be started by to inform people about the positive attitude towards the bicycles, doing public relations practices on bicycle for people in location, to construct the obstacles for personal cars' users for reducing the number of people that use cars and persuade them to use bicycles. As the governmental officers are lack of knowledge about bicycles, the gap between this is occurred.

7.2.1 To campaign the people via several channels for promoting positive attitude towards the bicycle riding and to grab attention of people by proposing the bicycles as the alternative vehicle. Also, to implement the strategic decision for supporting the bicycle riding is considered.

7.2.2 To do public relations activities to support the progress of the project such as bicycle lanes, route for bicycle riders, parking lots and faster routes. Also, to represent the promptness of project and facilities such as signs, lanes for bicycles and parking lots for bicycles, could not attract the attention from people as much as consciousness.

7.2.3 To support the participation of improvement and development for the project by reflecting the information from populations in the location, by the government. Moreover, the governmental people need to open area and opportunity for bicycle riders to gather information from bicycle users, which is different from ideas from the governmental officers.

7.2.4 To cause the difficulties for the users of personal cars by governmental sector. This concept is used with the support to the bicycles, although the response from people is not pleasant and unsuccessful.

7.2.5 The blockage of the use of personal cars with motors for bicycle project, it is found that the method is not applied to the problem officially. It is because there is lack of knowledge about symbolic policy and budget.

7.3 The symbolic policy that is executed with the practice for the different projects about bicycles in this area plays role to the users of cars on the roads for both ideas and behaviors. Especially for the idea, understanding the symbolic policy is to

know that symbolic policy could not occur for the change immediately, for rough consideration. By the way, when people consider and realize about using bicycles, considering that they are a part of the traffic jam. From this, it is about to change thoughts of people, which will take time for the change of behavior.

At the end, the populations in the area could change both ideas and behavior positively, meaning that the particular people need to change attitude towards the traffic jam. Moreover, those people not only change for ideas and attitude, they also realize on the change of behavior for better outcome. For this, it is not only to relate to the traffic jam problem, it links to the advance action for the solution to the problem.

8. Recommendations

From the study about the symbolic policy for traffic problem solving, the case study of bicycle projects in Pra Na Korn District in Bangkok, the researcher has contributed the recommendations as followings.

8.1 Understanding the symbolic policy is needed for the governmental officers and higher –level governmental officers in Bangkok. It is because weakness of unknown about this issue is that the government could not use the resources for both budget and human resources effectively to solve traffic problem. As a result, the people in Pra Na Korn District in Bangkok are lack of alternatives and opportunity to receive the better things. If the key governmental officers could learn to understand the symbolic policy for bicycle riders, it could be applied to the work and solve this problem effectively.

8.2 To realize on the knowledge and convenience of people for bicycle project. This is the interesting question for this study, because there are many people are not interested in ideas and attitudes, rather than convenience of using bicycles. The members of users start to ride bicycles not because of the ready roads and related facilities, they do ride because of personal decision and realization on the reason to use. If there is a plan for procedure and strategic implementation for the use of symbolic policy, to support both ways can be able to solve problems for traffic jam.

8.3 To promote the populations in the area for driving the solution to the traffic jam problems by changing ideas, behavior of the people willingly. Also, to foster those people in area to consider the symbolic policy is significant. It is not only to reduce risk for instability of politics for continual policy, the role of the government is crucial to support the form of strategic decision to drive the change of the policy. For the first phase, the government needs to be the host for implementing the project, start the activities, training for the use of regulations with people in the area. Also, the officials need to food data and motivate people and in the final phase, the government just work to cooperate and allocate the resources for the populations.

9. Suggestions for further studies

From the study about the symbolic policy for traffic problem solving, the case study of bicycle projects in Pra Na Korn District in Bangkok, the symbolic policy is something new and unknown in Thai society, which affected on the difficulty to research and find out the information. From finding in document, journals, academic paper, press and related information, it is wasteful for the time to study, translate, and request data from governmental sector. In-depth interview about the different issue with the interviewees is likely to be rejected by them. For this, the researcher needed to explain in details by mouth and document before receive the permission to collect data. As the symbolic policy for traffic problem solving is new, and brought about to support the traffic jam problem solution, it is interesting. Majority of research paper are generally about Engineering, Architecture and city plan. Therefore, the academic journals as well as documents are difficult to find out. However, the researcher is convinced that studying the new issue to foster the alternatives for society is challenging and worthwhile to study.

บรรณานุกรม

- กองพัฒนาระบบการจราจร. (2538). นโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรของพรรคการเมืองต่างๆ. เอกสารอัดสำเนา
- คำรบลักจี สุรัสวดี. (2543). การศึกษาและการวิจัยเพื่อชี้แนะและกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาเมือง “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” กับการแก้ปัญหาจราจร. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, คณะวิศวกรรมศาสตร์, หน่วยวิจัยการขนส่ง. (2535). รายงานความเป็นไปได้ของการพัฒนาช่องทางเดินรถจักรยาน. กรุงเทพมหานคร : คณะวิศวกรรมศาสตร์
- ชาย โพธิ์สีดา. (2549). ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ. กรุงเทพมหานคร: บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด.
- ถวัลย์รัฐ วรเทพพุฒพงศ์. (2540). การกำหนดและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้. กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ธงชัย พรรณสวัสดิ์ และพรชัย ลีลานุกภาพ. (2536). “จักรยานกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม ใน สิ่งแวดล้อม ‘36’ การสัมมนาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ครั้งที่ 4 วันที่ 18-19 ธันวาคม พ.ศ. 2536. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์. (หน้า 249-268)
- ธันยวัฒน์ รัตนศักดิ์. (2552). “นโยบายสาธารณะ” เอกสารประกอบการสอน นโยบายสาธารณะ. คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ธวัชชัย บริสุทธิยางกูร. (2549). ความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยระบบรถโดยสารประจำทาง.วิทยานิพนธ์. ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเมือง) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- นิพนธ์ ภูพันธ์ศรี. (2536). การนำนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดไปปฏิบัติ: กรณีวิจัยปฏิบัติการในโครงการนำร่องเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรบนถนนรามคำแหงของสถานีตำรวจนครบาล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกริก

- นิศากร โพธิมาศ. (2550). ผลของตัวแบบสัญลักษณ์และตัวแบบจริงต่อพฤติกรรมการดื่มแอลกอฮอล์ของเด็กวัยรุ่นในจังหวัดเพชรบูรณ์.วิทยานิพนธ์.พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต การพยาบาลสุขภาพจิตและจิตเวช มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- นพดล อุดมวิสาวกุล. (2553). เอกสารประกอบการสอน วิชานโยบายสาธารณะ. คณะสังคมศาสตร์ และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
- ยอดพล ธนาบริบูรณ์. (2542). “การจัดการปริมาณการจราจรและการจัดการการจราจร”. สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- รัชดา พลินสุต. (2553). ความเป็นอิสระจากการเมืองของธนาคารแห่งประเทศไทยในการจัดการธนบัตร.วิทยานิพนธ์. สังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล
- รวรรณ ัญญุสัญญาชัย. (2547). การพัฒนาที่ยั่งยืนกับนโยบายประชานิยม: ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของนิสิตปริญญาตรีชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.วิทยานิพนธ์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- สมโภชน์ เอี่ยมสุภาษิต. (2543). ทฤษฎีและเทคนิคการปรับพฤติกรรม. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์. (2546). ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. (พิมพ์ครั้งที่ 12). กรุงเทพมหานคร: บริษัท เพื่อฟ้า พรินติ้ง จำกัด
- สุภาวศ์ จันทวานิช. (2552). การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2551). เอกสารประกอบการสอนวิชาวิศวกรรมขนส่ง (Transportation Engineering). ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยบูรพา
- _____. (2553). “ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง: ทางออกของการแก้ไขปัญหาขนส่งและจราจรอย่างยั่งยืน” โยธาสาร ฉบับที่ 4 กรกฎาคม - สิงหาคม 2553 หน้า 24-32 ภาควิชาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยบูรพา
- สร้อยตระกูล (ดิทยานนท์) อรรถมานะ. (2543). สาธิตการบริหารศาสตร์. (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เสนาะ อ่อนศรี. (2535). “สภาพปัญหาและแนวทางแก้ไขการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร” เอกสารวิจัย ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- _____. (2553). “ชาวกรุงเทพฯ กับการเดินทางในทศวรรษหน้า. กรุงเทพมหานคร

- อัจฉรา คันทวีทยาพิทักษ์. (2540). การพัฒนาโครงข่ายจักรยานในเขตพื้นที่สาทร. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- อรรถัย กักพล. (2547). “Introduction to Sustainable Development” เอกสารประกอบการสอน คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Anderson, J. (1984). Public policy making (3rd Ed.). New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Bandura, A. (1986). Social foundations of thought and action. New Jersey: Prentice Hall.
- Birkland, T. (2005). An introduction to the policy process: Theories, concepts, and models of public policy making (Second Ed.). Armonk, NY: M. E. Sharpe.
- Canadian Centre on Substance Abuse. (2001). Preventing substance use problems among young people .[conference paper]. Retrieved October 12, 2002, (Online). Available : <http://www.ccsa/plweb-cgilfastweb.exc>
- Dye, Thomas R. (1981). Understanding Public Policy. 4th ed.Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall
- Fazal Rizvi and Bob Lingard . Globalizing Education Policy: Complexities and Contingencies. (Online). Available : <http://www.greenworld.or.th>
- Forester ,J. (1994). Bicycle Transportation : A Handbook for Cycling Transportation Engineers. Second Edition. London : The MIT Press
- Hamill ,J.P.; and Wise, P.L. (1974). Planning for the Bicycle As a Form of Transportation. VA; Springfield : US Department of Commerce.
- Heierli, U. (1993). Environmental Limits to Motorization : Non-Motorised Transport in Developed and Developing Countries. Switzerland : Neidermann AG, St.Gallen.
- Ira, Sharkansky. (1970). The Political Scientist and Policy Analysis: An Introduction in Policy Analysis in Political Science, ed., Chicago: Markham Publishing Company.
- OHTA, K.n.d. TDM (Transportation Demand Management) Measures Toward Sustainable Urban Transport. Tokyo: Department of Urban Engineering University of Tokyo, (mimeographed).
- Larry N.Gerston. (1997). Public policy making: Process and Principles. Armonk, N.Y.: M.E. Sharpe.

- L. Steg, C. Vlek, and G. Slotegraaf. (2001). “Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car”, Transportation Research Part F 4, pp. 151-169.
- Marcella Ogenchuck, (2009). Symbolic Policy and Alcohol Abuse Prevention in Youth. CJEAP Canadian journal of educational Administration and policy.
- Pinsof, S.A.; and Musser, T.n.d. Bicycle Facility Planning : A Research for Local Governments. (mimeographed).
- Repologle, M. (1992). Non-Motorized Vehicles in Asia Cities. WASINGTON,DC. : The World Bank. TRANSPORTATION RESEARCH BOARD NATIONAL RESEARCH COUNCIL. 1991.
- TRANSPORTATION RESEARCH Record No.1294 Safety and Human Performance Nonmotorized Transportation 1991. WASINGTON,DC.: National Academy Press.
- Schipper, Lee. (2009). Transportation and Emission: A New Framework for a New Challenge. 2009 TRANSPORTATION RESEARCH BOARD NATIONAL RESEARCH COUNCIL. (1991).
- TRANSPORTATION RESEARCH Record No. 1441 Safety and Human Performance Nonmotorized Transportation (1991). WASINGTON,DC.: National Academy Press.
- Weiss, Thomas G. (2000). Governance, good governance and global governance: conceptual and actual challenges. Third World Quarterly 2:795-814.
- Wright, C.L. (1992). Fast wheels Slow Traffic: Urban Transport Choices. PHILADELPHIA : Temple University Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ประเด็นหลักในการเก็บข้อมูล และข้อคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

1. ประเด็นหลักในการเก็บข้อมูล

1.1 ประเด็นหลักในการเก็บข้อมูลตามกรอบการวิจัย

1. การมองปัญหาจราจรในปัจจุบัน คิดว่ามีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และสาเหตุดังกล่าว จะสามารถนำไปสู่การแก้ไขได้อย่างไร อีกทั้งปัญหาจราจรมีความเชื่อมโยงกับปัญหาด้านอื่นๆหรือไม่ อย่างไร
2. กระบวนการในการดำเนินนโยบาย เป็นอย่างไร ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีอย่างไรบ้าง
3. ลักษณะของโครงการจักรยานกลางเมืองเป็นอย่างไร หากท่านให้ความร่วมมือกับโครงการท่านมีการปฏิบัติตัวอย่างไร หรือหาก รู้สึกต่อต้านท่านมีการแสดงออกอย่างไร
4. ประชาชนรู้สึกหรือไม่ ว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาจราจร และมีความคิดเห็นอย่างไรกับการถูกบังคับ การถูกจัดระเบียบ หรือการต้องเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตเพื่อให้สภาพปัญหาเบาบางลง
5. การใช้จักรยานและ/หรือการเดินจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้หรือไม่ อย่างไร และถ้าปัญหาจราจรได้รับการแก้ไขจะส่งผลได้อย่างไร ต่อด้านใดบ้าง
6. ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจร และส่งเสริมการใช้จักรยาน

1.2 ประเด็นหลักในการเก็บข้อมูลในส่วนของกระบวนการดำเนินนโยบายเชิงสัญลักษณ์

1. รณรงค์ ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างทัศนคติต่อจักรยานในทางบวก
2. ประชาสัมพันธ์ความคืบหน้า ความพร้อมของโครงการ เช่น เส้นทางจักรยาน ทางลัด ที่จอด
3. สร้างเส้นทาง จัดหาอุปกรณ์รองรับการใช้จักรยาน
4. ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ไขและปรับปรุง โครงการจักรยาน

5. สร้างความหลากหลาย / อุปสรรคในการใช้พาหนะส่วนตัวแบบมีมอเตอร์

6. ดึงลักษณะเฉพาะของการใช้พาหนะส่วนตัวมาอยู่ในโครงการ

2. ข้อคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์

2.1 ส่วนผู้กำหนดนโยบาย

1. กระบวนการในการดำเนินนโยบาย เป็นอย่างไร ประกอบด้วยขั้นตอนและวิธีอย่างไรบ้าง
2. การเลือกใช้หรือไม่ใช้วิธีการใด มีอะไรเป็นเกณฑ์ประกอบการตัดสินใจ
3. สิ่งสำคัญที่ทำให้การดำเนินนโยบายเป็นไปได้อย่างเรียบร้อยตามเป้าหมาย คืออะไรบ้าง เพราะอะไร
4. ประชาชนรู้สึกหรือไม่ ว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาจราจร มีการต่อต้านหรือผลสะท้อนกับอย่างไร และมีความคิดเห็นอย่างไรกับการถูกบังคับ การถูกจัดระเบียบ หรือการต้องเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตเพื่อให้สภาพปัญหาเบาบางลง
5. ในส่วนของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เมื่อได้รับผลสะท้อนกลับ (Feedback) มีโอกาสนำผลสะท้อนกลับนั้นมาใช้ปรับปรุงหรือไม่ อย่างไร
6. ช่วงเวลา ระยะเวลาของการดำเนินนโยบายเป็นอย่างไร สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องหรือมีอุปสรรคให้ต้องชะลอไปหรือไม่ อย่างไร
7. นโยบายที่ดำเนินอยู่ คิดว่ามีลักษณะเป็นนโยบายเชิงรุกหรือเชิงรับอย่างไร เพราะเหตุใด

2.2 ส่วนของประชาชน (3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร, กลุ่มผู้สัญจรผ่านพื้นที่เขต พระนคร และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน)

1. การมองปัญหาจราจรในปัจจุบัน คิดว่ามีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง
2. ประโยคที่ว่า “คน เป็นส่วนหนึ่งของทั้งการสร้างให้เกิดปัญหาและการแก้ปัญหา” มีความเห็นด้วยหรือไม่ อย่างไร
3. โครงการจักรยานกลางเมืองในความเห็นของท่านมีลักษณะเป็นอย่างไร

4. ท่านมีส่วนร่วมกับการโครงการนี้อย่างไร มีความเห็นด้วยหรือขัดแย้งต่อโครงการบ้างหรือไม่ อย่างไร

5. ท่านคิดว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ปัญหาจราจร และมีความคิดเห็นอย่างไรกับการถูกบังคับ การถูกจัดระเบียบ หรือการต้องเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตเพื่อให้สภาพปัญหาเบาบางลง

6. ช่วงเวลา ระยะเวลาของการดำเนินนโยบายเป็นอย่างไร สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องหรือมีอุปสรรคให้ต้องชะลอไปหรือไม่ อย่างไร

2.3 ส่วนผลกระทบเชิงพฤติกรรมต่อผู้ใช้รถใช้ถนน

- ตัวเลือกแรกของการเดินทาง
- สำนึกต่อส่วนรวม
- การมีทัศนคติต่อการแก้ปัญหาจราจร
- แก้ปัญหาจราจรแบบที่เน้น Supply side consideration

2.3.1 ส่วนผู้กำหนดนโยบาย

1. สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร

2. ปัญหาด้านอื่นๆนอกเหนือจากเรื่องการใช้รถใช้ถนน มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร เช่นปัญหาด้านมลภาวะ สิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาด้านทัศนคติต่อการจราจร

3. บทบาทของผู้กำหนดและนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นอย่างไร นับตั้งแต่ช่วงริเริ่มโครงการในอดีต จนกระทั่งปัจจุบันมีการปรับบทบาทอย่างไร

4. ทิศทางของการดำเนินนโยบายต่อไปเป็นอย่างไร

2.3..2 ส่วนของประชาชน (3 กลุ่ม ประกอบด้วย กลุ่มผู้อยู่อาศัยในเขตพระนคร, กลุ่มผู้สัญจรผ่านพื้นที่เขต พระนคร และกลุ่มผู้ใช้จักรยาน)

1. สภาพปัญหาการใช้รถใช้ถนนมีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร

2. ปัญหาด้านอื่นๆนอกเหนือจากเรื่องการใช้รถใช้ถนน มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่ อย่างไร เช่นปัญหาด้านมลภาวะ สิ่งแวดล้อม ปัญหาด้านความปลอดภัย ปัญหาด้านทัศนคติต่อการจราจร
3. มีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับผลกระทบหรือไม่ อย่างไร ทั้งในส่วนของความคิด ทัศนคติและส่วนของกายภาพ เช่นภูมิทัศน์ของพื้นที่ ถนนหนทาง
4. ประชาชนรู้สึกว่าเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายหรือไม่ หรือเป็นเพียงผู้รับผลจากนโยบายเท่านั้น
5. ในส่วนของประชาชนกับผู้กำหนดนโยบายมีความเกี่ยวพันกันอย่างไร
6. การใช้จักรยานและ/หรือการเดินจะช่วยแก้ปัญหาจราจรได้หรือไม่ อย่างไร และถ้าปัญหาการจราจรได้รับการแก้ไขจะส่งผลดีอย่างไร ต่อด้านใดบ้าง
7. ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพื่อเป็นแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร และส่งเสริมการใช้จักรยาน

ภาคผนวก ข

โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์

โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์ หรือ Green Bangkok Bike เป็นโครงการตามนโยบายกรุงเทพฯสีเขียว (Bangkok Green City) เพื่อรณรงค์ป้องกันและแก้ไขปัญหามลภาวะโลกร้อน โดยสร้างกรุงเทพฯให้เป็นพื้นที่สีเขียวที่สะดวก ประหยัด ทันสมัย ซึ่งจักรยานถือเป็นรูปแบบการเดินทางที่ได้รับความนิยมในเมืองชั้นนำทั่วโลกในการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึงในเวลาจำกัด อีกทั้งยังสามารถช่วยลดปัญหามลภาวะโลกร้อนได้อีกทางหนึ่งด้วย

ทั้งนี้นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสสถาปัตยกรรมโบราณ สถานที่งดงาม สภาพแวดล้อมที่ร่มรื่น และวัฒนธรรมของชาวกรุงรัตนโกสินทร์อย่างใกล้ชิด ทำให้เกิดความสนใจ อันเป็นการส่งเสริมให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

อย่างไรก็ดีการนำจักรยานมาใช้ สำหรับการท่องเที่ยวชมกรุงรัตนโกสินทร์นี้ถือว่าเป็นรูปแบบที่ได้มาตรฐานทัดเทียมกับประเทศชั้นนำในยุโรปและสหรัฐอเมริกา โดยส่งผลทางอ้อมในการลดภาวะโลกร้อน ซึ่งสอดคล้องกับวาระกรุงเทพฯ สีเขียวอีกด้วย สำหรับรูปแบบของจักรยานนั้นได้รับการออกแบบเป็นพิเศษ สวยงาม สะดวกในการขับขี่ มีระบบล็อกกับจุดจอดเพื่อความปลอดภัย และเป็นระเบียบเรียบร้อย มีปุ่มและจุดจอด จำนวน 8 จุด คือ

1. หน้ากองการท่องเที่ยว เชิงสะพานพระปิ่นเกล้า
2. สวนสันติชัยปราการ
3. บริเวณเกาะกลางวัดบวรนิเวศฯ ถ.สิบสามห้าง
4. ท่าเตียน
5. สวนสราญรมย์
6. ลานคนเมือง หน้าศาลาว่าการกทม.
7. สนามหลวง หน้าวัดพระแก้ว
8. พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

สำหรับเส้นทางจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์ เริ่มต้นจากลานคนเมือง หน้าศาลาว่าการกทม. เลี้ยวซ้ายไปตามถนนดินสอ ผ่านเสาชิงช้า – ถนนบำรุงเมือง – ถนนมหาไชย – ลานพลับพลาม

หาเจษฎาบดินทร์ – ถนนราชดำเนินกลาง – สีแยกคอกวัว – สะพานผ่านพิภพลีลา – ถนนราชดำเนินใน – ศาลหลักเมือง จากนั้น เลี้ยวขวา ถนนเข้าถนนหน้าพระลาน - เข้าสู่ถนนหน้าพระธาตุ – ผ่านมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ – โรงละครแห่งชาติ – วิทยาลัยนาฏศิลป์ – เข้าสู่ถนนพระอาทิตย์ นำรถจักรยานเข้าจอดที่สถานีบริการสวนสันติชัยปราการ ถนนพระอาทิตย์

ซึ่งเส้นทางจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์จะมีสัญลักษณ์และการขีดสีตีเส้นให้เห็นชัดเจน เพื่อให้นักท่องเที่ยวใช้จักรยานในเส้นทางดังกล่าว เพื่อความปลอดภัย โดยนายอภิรักษ์ โกษะโยธิน ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร เปิดกิจกรรม “จักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์” หรือ Green Bangkok Bike เมื่อวันที่ 12 ส.ค.51 เวลา 09.00 น. ณ ลานคนเมือง กทม. (เสาชิงช้า) พร้อมนำสื่อมวลชนปั่นจักรยานชมโบราณสถาน และสถาปัตยกรรมที่งดงาม ซึ่งแสดงถึงวัฒนธรรมของกรุงรัตนโกสินทร์ในบรรยากาศอันรื่นรมย์ของกรุงเทพฯ อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการใช้จักรยานให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ช่วยลดมลพิษทางอากาศและลดปัญหาภาวะโลกร้อนอีกทางหนึ่ง โดยมีจักรยานร่วมโครงการทั้งสิ้น 300 คัน

ต่อมาโครงการได้หยุดบริการเนื่องจากพบปัญหาหลายประการเช่น จุดจอดรถไม่มีหลังคา ทำให้รถตากแดดตากฝน ซึ่งอาจส่งผลให้จักรยานเสื่อมสภาพเร็ว รถจักรยานไม่มีกระดิ่งสำหรับให้เสียงสัญญาณ ไม่มีหมวกนิรภัยให้บริการ ไม่มีเส้นทางจักรยานที่สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากทับซ้อนกับเส้นทางรถยนต์ หรือทับซ้อนบนถนนที่อนุญาตให้รถสามารถจอดในบางเวลาได้ เส้นทางจักรยานยังสร้างไม่ต่อเนื่อง ไม่มีเจ้าหน้าที่เทศกิจ หรือตำรวจ มาคอยดูแลอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางตามที่ประชาสัมพันธ์ไว้

ต่อมาได้กลับมาให้บริการอีกครั้งโดยสำนักวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร ได้เปลี่ยนชื่อจากโครงการ “จักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์” (Green Bangkok Bike) เป็น “จักรยานแห่งรอยยิ้ม” (Bangkok Bike smile) แต่ก็ยังคงจุดมุ่งหมายเดิมในการให้ “จักรยาน” เป็นพาหนะส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่รอบเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีโบราณสถานและสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมมากมาย

ทั้งนี้ ทางกรุงเทพฯ คาดหวังว่า “จักรยาน” จะช่วยแก้ไขปัญหาด้านการจราจร นอกจากนั้นคุณสมบัติของจักรยานที่สามารถชอกแซกเข้าได้ทุกชอกทุกมุม ยังช่วยให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง สะดวก รวดเร็ว แต่ในขณะเดียวกันก็มีเวลาละเมียดละไมกับทิวทัศน์รอบตัวมากขึ้น แล้วยังไม่ปล่อยมลพิษทำลายสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

การกลับมาของ “โครงการจักรยานชมกรุงรัตนโกสินทร์” ในครั้งนี้ จำนวนจักรยานลดลงจาก 300 คัน เหลือจำนวน 100 กว่าคัน และยังให้บริการ บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาจักรยานเช่นเดิม โดยทุ้มงบประมาณไป 20 ล้านบาท(ได้กระดิ่งติดจักรยานมาแล้ว) แต่

เห็นว่าจะมีการปรับรูปแบบซุ้มให้บริการ และเพิ่มความสะดวกในขึ้นจักรยาน โดยสามารถขึ้นที่สถานีใดก็ได้ ไม่จำเป็นต้องขึ้นจุดเดิมเหมือนที่ผ่านมา

สถานที่ให้บริการได้ลดลงจาก 8 จุด เหลือ 5 จุด ดังนี้

- 1.หน้าวัดพระแก้ว
- 2.หน้ากองการท่องเที่ยว
- 3.สวนสันติชัยปราการ
- 4.ลานคนเมือง หน้าศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
- 5.สวนสราญรมย์

นอกจากนั้นประมาณกลางปี 2553 นี้ รถจักรยานดังกล่าวจะขยายพื้นที่ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาไปให้บริการยังฝั่งธนบุรีอีกด้วย โดยมีรถจักรยานให้บริการ 140 คัน มีสถานีให้บริการ 7 แห่ง ได้แก่

- 1.ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า
- 2.ท่าเรือรถไฟ
- 3.ท่าเรือวัดระฆัง
- 4.วัดอรุณราชวราราม
- 5.วัดกัลยาณมิตร
- 6.โรงเรียนวัดช่างตาครุชคอนแวนต์
- 7.อุทยานสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี

ทั้งนี้ ผู้ใช้บริการจะได้รับคู่มือจักรยานพร้อมสถานที่ท่องเที่ยวแจกให้ฟรีอีกด้วย

ภาคผนวก ก

โครงการจัดทำแผนที่จักรยาน

1. ที่มาและความสำคัญ

โครงการจัดทำแผนที่จักรยานดำเนินการโดย มูลนิธิโลกสีเขียวร่วมกับชมรมนักข่าวสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย และสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทยด้วยการสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) การคมนาคมขนส่งของกรุงเทพมหานครในปัจจุบันเป็นระบบที่เน้นการจราจรทางบกเป็นหลัก โดยให้ความสำคัญกับการเดินทางโดยฟั้ยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นอันดับแรก อัตราส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลสูงถึงร้อยละ 53 และจำนวนรถยนต์ยังคงเพิ่มขึ้นอยู่ทุกปี

การจราจรที่ให้ความสำคัญสูงสุดแก่รถยนต์เป็นรากปัญหาใหญ่ที่บั่นทอนสุข ภาวะของคนกรุงเทพฯ ในทุกมิติ ตั้งแต่ปัญหามลภาวะอากาศจากไอเสียรถยนต์ส่งผลกระทบต่อสุขภาพระบบทางเดิน หายใจปัญหาการเสี้อากาศทางเศรษฐกิจจากการจราจรติดขัดจนถึงปัญหาสุขภาพจิต และ ปัญหาคุณภาพชีวิตอื่นๆ ในด้านสิ่งแวดล้อมการจราจรโดยรถยนต์ยังนับเป็นสาเหตุ ของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนถึงกว่าร้อยละ 40 ของกรุงเทพฯ นับเป็นการใช้ทรัพยากรเชื้อเพลิงฟอสซิลอย่างไร้ประสิทธิภาพโดยมิ ได้ส่งเสริมคุณภาพชีวิตผู้คนในสังคมโดยรวมให้ดีขึ้นเลย

ขณะที่การแก้ไขปัญหารถจราจรโดยการขยายถนนเป็นเพียงการบรรเทาปัญหาให้เบาบางลงเพียงระยะหนึ่งส่วนการพัฒนา ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เช่น รถไฟฟ้าบนดินและใต้ดินก็ไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้การเดินทางของคนส่วนใหญ่ในสังคม ถึงจุดหมายได้ด้วยการใช้รถไฟฟ้าเพียงขั้นตอนเดียวจำเป็นต้องมีการสัญจรด้าน อื่นรองรับ

ดังนั้น การส่งเสริมขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพควบคู่กับการพัฒนาระบบสัญจรทางเลือกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเช่น จักรยาน จึงเป็นทางออกที่สำคัญ เนื่องจากจักรยานมีราคาถูก ใช้พื้นที่น้อย คล่องตัว ไม่ก่อมลพิษและมีประสิทธิภาพสูง จึงได้รับการส่งเสริมเป็นพาหนะในการสัญจรในเมืองใหญ่หลายเมืองทั่วโลกเพื่อ แก้ไขปัญหารถจราจรและปัญหาคุณภาพอากาศ โดยใช้ควบคู่ไปกับระบบขนส่งมวลชน

การใช้จักรยานยังส่งผลดีต่อสุขภาพทั้งทางร่างกายและจิตใจเพราะการขี่จักรยานเป็นการออกกำลังกายซึ่งเอื้อต่อการปรับจิตใจให้รับรายละเอียดและสุนทริยภาพรอบตัว ในหลายกรณีจำนวนการใช้จักรยานในเมืองยังบ่งบอกถึงคุณภาพของสังคมที่เคารพสิทธิของทางเลือกที่หลากหลาย ให้คนเดินเท้า จักรยาน ขนส่งมวลชน และรถยนต์สามารถแบ่งปันพื้นที่อยู่ร่วมกันได้ ด้วยเหตุผลทางสิ่งแวดล้อม สังคมและความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจจักรยานจึงถูกยกให้เป็นสัญลักษณ์แห่งเมือง น่ายุ่และการพัฒนาที่ยั่งยืน

อย่างไรก็ดีการปรับเปลี่ยนเมืองรถยนต์ให้เป็นเมืองจักรยานหรือเมืองน่ายุ่ ไม่ใช่เรื่องง่ายเพราะต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ค่านิยมสู่การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตและวัฒนธรรม ควบคู่ไปกับการปรับโครงสร้างการใช้นถนนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางจักรยาน ทั้งหมดต้องอาศัยเวลาและต้องได้รับการสนับสนุนทางนโยบายจากภาครัฐอย่างจริงจังและต่อเนื่องยุทธศาสตร์สู่การเปลี่ยนแปลงในก้าวแรกของภาคประชาคมจึงต้องมุ่งสู่การสร้างความตระหนักถึงบทบาทของจักรยานในระบบการคมนาคมอย่างยั่งยืน ภายในเมืองพร้อมกับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สนใจใช้จักรยานเพื่อกระตุ้นให้เกิดเจตจำนงทางการเมืองและขับเคลื่อนให้การสัญจรด้วยจักรยานเป็นวาระขึ้นมาในสังคมนำไปสู่การผลักดันทางนโยบายได้ต่อไป

มูลนิธิโลกสีเขียวจึงวางแผนริเริ่ม “โครงการจักรยานกลางเมือง” ร่วมกับชมรมนักข่าวสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย และสมาคมจักรยานเพื่อสุขภาพไทยโดยมียุทธศาสตร์ดังต่อไปนี้
ยุทธศาสตร์โครงการ: เปิดใจและเปิดทางให้จักรยาน ด้วยแผนที่จักรยานกรุงเทพฯ และแผนรณรงค์การใช้ถนนร่วมกับจักรยาน

ยุทธศาสตร์ของโครงการมุ่งสร้างความตระหนักแก่ ผู้คนในสังคม ให้เริ่มเห็นความสำคัญและความเป็นไปได้ของการใช้จักรยานในการสัญจร ทั้งในการเดินทางระยะใกล้ในเขตท้องถิ่น และในระยะไกลขึ้นระหว่างเขตต่างๆ ในเมือง โดยอาจใช้ควบคู่ไปกับระบบขนส่งมวลชนเพื่อปลดปล่อยปัญหาจราจรติดขัดและปัญหาคุณภาพอากาศในเมือง โดยแบ่งออกเป็น 2 ยุทธวิธีดังนี้

1. จัดทำคู่มือแผนที่เส้นทางจักรยานกลางเมืองเป็นเครื่องมือสนับสนุนผู้สนใจใช้จักรยาน แผนที่เส้นทางจักรยานเป็นประตูสำคัญในการเปิดโลกสู่วิถีจักรยาน ช่วยให้ผู้ที่กำลังสนใจเลือกใช้จักรยาน มองเห็นความเป็นไปได้ในการหัดใช้จักรยานเป็นพาหนะสัญจรได้อย่างปลอดภัยมากขึ้น สามารถเริ่มปฏิบัติได้จริง

คู่มือแผนที่ที่วางแผนจัดทำขึ้นนั้น เกิดจากการรวบรวมเส้นทางที่ผู้ใช้จักรยานในปัจจุบันเลือกใช้จริง ซึ่งรวมถึงเส้นทางตามตรอก ซอก ซอย เส้นทางลัด เส้นทางจักรยานพิเศษที่กทม.จัดทำไว้และเส้นทางถนนสายหลักที่ผู้ใช้จักรยานในแต่ละท้องถิ่นนิยมใช้ในชีวิตประจำวัน วันอยู่แล้ว และจะคัดเลือกเส้นทางที่มีศักยภาพและความพร้อมนำเสนอต่อ กทม.ให้พิจารณาปรับปรุง

พัฒนาเป็นเส้นทางที่ใช้ได้ดียิ่งขึ้นต่อไป มีความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้นโดยใช้งบประมาณไม่สูงนัก

การส่งเสริมเส้นทางจักรยานโดยต่อยอดจากประสบการณ์ตรงของกลุ่มผู้ใช้จักรยาน

2. รมรณรงค์การใช้ถนนร่วมกัน ระหว่างรถยนต์และจักรยาน เนื่องจากกรุงเทพฯ ยังมีทางเฉพาะจักรยานอยู่น้อย เป็นเหตุให้การใช้จักรยานสัญจรส่วนใหญ่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้ถนนร่วมกับ รถยนต์ จึงจำเป็นต้องมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้สังคมมีทัศนคติเชิงบวกต่อจักรยาน ควบคู่ไปกับการจัดทำแผนที่เส้นทางจักรยานเพื่อให้สังคมมองเห็นจักรยานเป็นทางเลือกที่สำคัญทางหนึ่งในการใช้สัญจรและรู้จักการแบ่งพื้นที่ใช้ถนนร่วมกับจักรยานอย่างปลอดภัยมากขึ้น

เมื่อจักรยานเริ่มถูกมองเป็นพาหนะในการเดินทางประจำวันไม่ใช่เพียงกิจกรรมนันทนาการยามว่างการสัญจรโดยจักรยานจึงจะสามารถยกระดับขึ้นมาเป็นวาระหนึ่งของนโยบายการพัฒนาเมืองอย่างจริงจังได้ต่อไป

ทั้ง 2 ยุทธวิธีเน้นความเป็นไปได้ มีประสิทธิภาพ และความต่อเนื่องในเชิงรูปธรรม โดยใช้ฐานจากข้อมูลผลการสำรวจและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานทั้งจากภาครัฐและภาคการศึกษา ตลอดจนประสบการณ์และบทเรียนจากประเทศอื่นๆ

2. เป้าประสงค์ระยะยาว

ยกระดับการพัฒนาระบบสัญจรโดยจักรยานและพาหนะที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้เป็นวาระแห่งการพัฒนาเมืองของกรุงเทพมหานคร

3. จุดประสงค์เฉพาะหน้า

เพิ่มจำนวนผู้ใช้และจุดประเด็นความสนใจและ ความตระหนักต่อการใช้จักรยานเพื่อการสัญจรในกรุงเทพมหานคร โดยมีแผนที่เส้นทางจักรยานกลางเมืองประกอบการรณรงค์การใช้ถนนร่วมกัน อย่างปลอดภัยเป็นเครื่องมือผลักดัน

4. กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายหลัก : คนกรุงเทพฯ ที่สนใจการขี่จักรยานเป็นพาหนะสัญจรทางเลือก นายสิระ ลิปิพัฒนาวิทย์ ผู้ประสานงานโครงการจักรยานกลางเมือง มูลนิธิโลกสีเขียว กล่าวว่า มูลนิธิโลกสีเขียวได้ประสานกรุงเทพมหานครในการทำสำรวจเส้นทางจักรยานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อจัดทำเป็นแผนที่จักรยาน โดยจะเน้นใช้ในการสัญจรมากกว่าการท่องเที่ยวซึ่งไม่ต้องยุ่งยากในเรื่องของสีเส้นหรือกั้นเขต เนื่องจากระยะหลังมีผู้หันมาใช้จักรยานมากขึ้น แต่มีบางส่วนยังไม่มั่นใจ

ในความปลอดภัยและไม่รู้เส้นทางที่สามารถจับขึ้นได้ เพราะแต่ละเส้นทางใน กทม. มีความยากง่ายต่างกัน จึงได้จัดทำโครงการจักรยานกลางเมืองขึ้นเพื่อร่วมกันสำรวจเส้นทางและจัดทำแผนที่แนะนำเส้นทางเชื่อมต่อแต่ละโซนโดยจะเริ่มใน 4 โซนก่อน ได้แก่ ย่านเยาวราชไปปทุมวัน, ย่านสาทร, ย่านพระนคร และย่านบางกอกใหญ่ ซึ่งจะเน้นเส้นทางที่เป็นชุมชน ลักษณะเดียวกับแผนที่เส้นทางลัดของรถยนต์ ในอนาคตอาจมีการนำเส้นทางแต่ละโซนเชื่อมต่อกันเป็นแผนที่ใหญ่เพื่อใช้สัญจรได้ทั่วกรุงเทพฯ และง่ายสำหรับผู้ที่สนใจอยากลองหันมาใช้รถจักรยานในการเดินทางแทนรถยนต์หรือรถประจำทาง

กลุ่มเป้าหมายรอง : คนทั่วไปที่สัญจรในกรุงเทพมหานคร

5. ระยะเวลาดำเนินงาน

2 ปี (มกราคม 2554 – ธันวาคม 2555)

6. งบประมาณ

ได้รับการสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.)

ภาคผนวก ง

โครงการวันปลอดรถ

โครงการวันปลอดรถ หมายถึง วันที่ประชาชนในเมืองต่างๆ เติมน้ำมันที่ปราศจากเสียงดัง ความเครียด และมลพิษที่มาจากรถยนต์ ซึ่งจะจัดให้มีขึ้นทุกปีในวันที่ 22 กันยายน ผู้คนทั่วโลกจัดงานทั้งเล็กและใหญ่เพื่อแสดงให้เห็นว่ายังมีทางเลือกในการเดินทางอื่นๆ ที่นอกเหนือจากรถยนต์ วันปลอดรถโลกเริ่มจัดขึ้นในช่วงวิกฤติน้ำมันในต้น ค.ศ. 1970 และได้มีการจัดงานวันปลอดรถหลายงานในเมืองต่างๆ ในยุโรปในช่วงต้น ค.ศ. 1990 สำหรับวันปลอดรถนานาชาติจัดขึ้นในยุโรปใน พ.ศ. 2533 ซึ่งเป็นโครงการนำร่องสำหรับการรณรงค์ “อยู่ในเมืองโดยไม่ใช้รถ” ของสหภาพยุโรป โครงการรณรงค์นี้พัฒนาไปเป็นสัปดาห์แห่งการเคลื่อนไหวร่างกายในยุโรป

ใน พ.ศ. 2543 นิตยสาร Car Busters (ผู้ริเริ่มเครือข่ายปลอดรถโลก) ได้ประกาศเรียกร้องให้มี “วันปลอดรถโลก” เพื่อให้เข้ากับวันปลอดรถโลกของยุโรปในวันที่ 22 กันยายน ตั้งแต่นั้นมาเครือข่ายปลอดรถโลกได้เดินหน้าเชิญชวนให้นักกิจกรรมและประชากรให้จัดงานวันปลอดรถโลกในวันที่ 22 กันยายน หรือวันใกล้เคียง

วันปลอดรถ หรือ Car Free Day ตรงกับวันที่ 22 กันยายน ของทุกปี องค์กรในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก จะรณรงค์ให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หันมาใช้รถขนส่งมวลชน และรถจักรยานเพิ่มขึ้น เพื่อลดปริมาณรถยนต์ในท้องถนน อันส่งผลถึงการลดปัญหามลพิษทางอากาศจากยานพาหนะ และยกระดับคุณภาพอากาศให้ดีขึ้น รวมทั้งลดปัญหาการจราจรติดขัด การเกิดอุบัติเหตุ ช่วยประหยัดเวลาในการเดินทาง และจะส่งผลต่อการประหยัดพลังงานน้ำมัน รวมทั้งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง การรณรงค์จะจัดขึ้นในวันที่ 22 กันยายน และทุกวันอาทิตย์ตลอดเดือนกันยายน

จากการที่องค์กรมากกว่า 50 องค์กรในประเทศต่างๆ กว่า 20 ประเทศ กำหนดให้ วันที่ 22 กันยายน เป็นวัน World Car Free Day โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้รถขนส่งมวลชน และรถจักรยานเพิ่มขึ้น เพื่อลดปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง ปัญหาการจราจรและลดการเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนลดการใช้พลังงาน และได้เชิญประเทศไทยเข้าร่วมโครงการฯ กรมควบคุมมลพิษและหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนได้มีการประชุมหารือร่วมกัน และเห็นว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศ ในการรักษาสิ่งแวดล้อม

และประหยัคทรัพย์ากร จึงกำหนดจัดโครงการ Car Free Day ของประเทศไทยขึ้นในวันที่ 22 กันยายน 2546 ภายใต้ชื่อ “22 กันยายน จอดรถไว้บ้าน ลดการใช้พลังงาน ลดมลพิษ”

กิจกรรมในวันปลอดรถ

วันที่ 22 กันยายน ค.ศ. 1998 มีการรณรงค์ใน 34 เมืองทั่วประเทศฝรั่งเศส ชื่อว่า "En ville, sans ma voiture?" (A day in the city without my car?)

วันพุธที่ 22 กันยายน ค.ศ. 1999 มีการรณรงค์ “En ville, sans ma voiture?” ครั้งที่ 2 ใน 66 เมืองของฝรั่งเศส และ “In città senza la mia auto” ใน 92 เมืองของอิตาลี นอกจากนี้ยังมีการรณรงค์ในวันที่ 19 กันยายน 1999 ทั่วประเทศเนเธอร์แลนด์ และวันที่ 26 กันยายน 1999 ทั่วประเทศเบลเยียม ซึ่งตรงกับวันอาทิตย์

วันที่ 21-22 กันยายน ค.ศ. 2000 กำหนดให้เป็น วันปลอดรถสากล (World Car Free Day) มีการรณรงค์ทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย นายชวน หลีกภัย นายกรัฐมนตรี ได้ร่วมรณรงค์ ด้วยการขี่รถจักรยานจากบ้านพิษณุโลกไปยังทำเนียบรัฐบาล

ในปี ค.ศ. 2005 มีการจัดรณรงค์ชื่อ In town without my car! พร้อมกันใน 1500 เมืองทั่วโลก โดยมีผู้ร่วมกิจกรรมมากกว่า 100 ล้านคน

ผลกระทบจากรถยนต์

การผลิต 1 คัน ปลดปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ 4 ตัน และสารก่อมลพิษอื่นๆ เกือบ 317.51 กิโลกรัมออกสู่บรรยากาศ หากประชาชน 1 คน ใช้ระบบขนส่งมวลชนตลอด 1 ปี แทนการขับรถไปทำงาน จะสามารถลดการปล่อยแก๊สเหล่านี้สู่บรรยากาศ ได้แก่ ไฮโดรคาร์บอน 4.2 กิโลกรัม คาร์บอนไดออกไซด์ 64.5 กิโลกรัม และไนโตรเจนออกไซด์ 2.3 กิโลกรัม นอกจากนี้รถโดยสาร 40 ฟุต ยังเท่ากับรถยนต์ 58 คัน

ภาคผนวก จ

วันสิ่งแวดล้อมโลก

1. ความเป็นมาวันสิ่งแวดล้อมโลก

วันที่ 5 -16 มิถุนายน พ.ศ. 2515 สหประชาชาติร่วมกับรัฐบาลประเทศสวีเดน ได้จัดการประชุมที่เรียกว่า “การประชุมสหประชาชาติเรื่องสิ่งแวดล้อมของมนุษย์” (UN Conference on The Humen Environment) ที่กรุงสต็อกโฮล์ม ประเทศสวีเดน โดยใช้เวลาเตรียมการประชุมครั้งนี้ถึง 3 ปี เพื่อจัดทำร่างข้อเสนอต่างๆ รวมทั้งแผนดำเนินการและปฏิญญาว่าด้วยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์ มีผู้เข้าร่วมประชุม 1,200 คน จาก 113 ประเทศ ผู้สังเกตการณ์มากกว่า 1,500 คน จากหน่วยงานรัฐองค์กรเอกชนและสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ รวมทั้งตัวแทนเยาวชนและกลุ่มนักศึกษาจากทั่วโลก

ผลการประชุมนับว่าประสบความสำเร็จอย่างงดงาม เพราะเป็นครั้งแรกที่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้หันหน้าเข้าหากันเพื่อร่วมขจัดภัยอันตรายด้านสิ่งแวดล้อมที่กำลังคุกคามของเรา ดังนั้นเพื่อเป็นการระลึกถึงจุดเริ่มต้นของการร่วมมือระหว่างชาติทั่วโลก จึงได้มีการกำหนดให้วันแรกของการประชุม คือ วันที่ 5 มิถุนายน เป็น “วันสิ่งแวดล้อมโลก” (World Environment Day) พร้อมทั้งได้จัดตั้ง “โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ” หรือเรียกย่อว่า “ยูเนป” (UNEP : United Nation Environment Programe) ขึ้น ซึ่งรัฐบาลประเทศต่างๆ ก็ได้รับข้อตกลงจากการประชุมคราวนั้น และจัดตั้งหน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อมขึ้นในประเทศของตน ซึ่งในปี 2547 โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ ได้กำหนดหัวข้อการรณรงค์ เพื่อใช้ร่วมกันทั่วโลกว่า Wanted ! Sea and Oceans – Dead or Live ?

ในประเทศไทย มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมขึ้นในปี 2518 เป็นฉบับแรก เรียกว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พุทธศักราช 2518 ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติฯ ฉบับที่ 2 ปี พ.ศ.2521 และแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ.2522 ต่อมาในสมัยรัฐบาลของนายอานันท์ ปันยารชุน ได้มีร่างพระราชบัญญัติฯ ขึ้นใหม่ ๖ โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 4 มิถุนายน 2535 เรียกว่า พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรมควบคุมมลพิษ และกรมพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พุทธศักราช 2535 เป็นพระราชบัญญัติที่มุ่งกระจายอำนาจของการวางแผนและปฏิบัติการการสิ่งแวดล้อมลงสู่ท้องถิ่นและ

ให้ความสำคัญในเรื่องของเรื่องของการติดตาม ตรวจสอบ ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการควบคุม มลพิษ

2. โครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติ

มีหน้าที่ติดตามและประเมินผลการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทางด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง กระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแปลงไปสู่ทางที่ดี โดยมีความห่วงใยในเรื่องของ ดิน น้ำ มลพิษทางอากาศ ในฐานะที่ทำหน้าที่กระตุ้นให้มีการปฏิบัติทางสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม และเพื่อให้เป้าหมาย บรรลุผล จึงได้กำหนดวิธีการไว้ ดังนี้คือ

2.1 การสร้างความตื่นตัวในการเรียนรู้เรื่องของสิ่งแวดล้อม และให้การศึกษาแก่ ประชาชนและนิสิตนักศึกษาทั่วไป

2.2 ให้การสนับสนุนทางวิชาการเผยแพร่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เพื่อจะได้กระตุ้นให้มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดี

2.3 ตระหนักถึงสิ่งแวดล้อมเสริมสร้างให้สถาบันและคนในสถาบันตระหนักถึงปัญหา สิ่งแวดล้อมต่อไป

ในส่วน of สถาบันการศึกษาได้มีการจัดสอนหลักสูตรด้านสิ่งแวดล้อมขึ้นในหลายๆ มหาวิทยาลัย ซึ่งนับได้ว่าเป็นก้าวสำคัญของการตื่นตัวด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งบทบาทของ สื่อมวลชนก็ได้ทำหน้าที่ส่งเสริม และเกื้อหนุนให้เกิดความตื่นตัวและสนใจกับปัญหาสิ่งแวดล้อม อย่างกว้างขวาง มากขึ้น

คำขวัญวันสิ่งแวดล้อมโลก

2528 (1985) Youth, Population and Environment เยาวชน ประชากรและสิ่งแวดล้อม

2529 (1986) A Tree for Peace ต้นไม้เพื่อสันติภาพ

2530 (1987) Theme : Public Participation, Environment Protection and Sustainable Development

2531 (1988) Slogan : When people put the environment first, development will last การมีส่วนร่วมของประชาชน การปกป้องคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และการพัฒนาอย่างยั่งยืน

2532 (1989) Global Warming ; Global Warming ภาวะโลกร้อน

2533 (1990) Children and the Environment (Our Children, Their Earth) เด็กและ สิ่งแวดล้อม

2534 (1991) Climate Change : Need for Global Partnership การเปลี่ยนแปลงสภาพ
ภูมิอากาศ

2535 (1992) Only One Earth : Care and Share

2536 (1993) Poverty and the Environment : Breaking the Vicious Circle

2537 (1994) One Earth, One Family โลกใบเดียวครอบครัวเดียวกัน

2538 (1995) We The Peoples, United for the Global Environment ประชาชนเป็นส่วน
หนึ่งของสิ่งแวดล้อมโลก

2539 (1996) Our Earth, Our Habitat, Our Home รักโลก : ดูแลถิ่นฐานบ้านเรา

2540 (1997) For Life on Earth เพื่อชีวิตที่ยั่งยืนบนผืนโลก

2541 (1998) For Life on Earth “Save our Seas” “เศรษฐกิจพอเพียง เลี้ยงชีวิตยั่งยืน

2542 (1999) Our Earth, Our Future Just Save It รักโลก รักอนาคต รักสิ่งแวดล้อม

2543 (2000) 2000 The Environment Millennium : Time to Act ปี 2000 สหประชา
แห่งสิ่งแวดล้อม : ร่วมคิด ร่วมทำ เพื่อโลก เพื่อเรา”

2544 (2001) Connect with the World Wide Web of Life เชื่อมโยงโลกกว้าง ร่วมสร้าง
สานสายใยชีวิต

2545 (2002) Give Earth a Chance ให้โอกาสโลกฟื้น คืนความสดใสให้ชีวิต

2546 (2003) Water – Two Billion People are Dying for It! รักน้ำเพื่อสรรพชีวิต
ก่อนวิกฤติจะมาถึง

2547 (2004) Wanted ! Sea and Oceans – Dead or Live ? ร่วมพิทักษ์ ร่วมรักษ์ทะเล
ไทย

2548 (2005) Green Cities Plan For The Planet เมืองเขียวสดใส ร่วมใจวางแผนเพื่อ
โลก

2549 (2006) Don’t Desert Drylands! เพิ่มความชุ่มชื้น คืนสู่ธรรมชาติ

2550 (2007) Melting Ice-a Hot Topic ลดโลกร้อน ด้วยชีวิตพอเพียง

2551 (2008) Co2 Kick the Habit ! Towards a Low Carbon Economy ลดวิกฤติโลก
ร้อน : เปลี่ยนพฤติกรรม ปรับแนวคิด ส่งเสริมธุรกิจคาร์บอนต่ำ

ภาคผนวก จ

ใบรับรองจากคณะกรรมการการวิจัยในคน



COA.No.2012/127.3003

Documentary Proof of The Committee for Research Ethics (Social Sciences)

Title of Project: Symbolic Policy for Traffic Problem Solving: A Case Study of Bike in the City Project (Pra Na-Korn District)
(Thesis of Master Degree)

Principal Investigator: Miss Sanida Aunnu

Name of Institution: Faculty of Social Sciences and Humanities, Mahidol University

Approval includes:

- 1) MU-SSIRB Submission form version received date 30 September 2011
- 2) Participant Information sheet version date 18 December 2011
- 3) Informed Consent form version date 18 December 2011
- 4) In-dept Interview for people version received date 18 December 2011
- 5) In-dept Interview for staff version received date 18 December 2011
- 6) Focus Group Discussion for people version received date 18 December 2011

The Committee for Research Ethics (Social Sciences) is in full compliance with International Guidelines of Human Research Protection such as Declaration of Helsinki, The Belmont Report, CIOMS Guidelines and the International Conference on Harmonization in Good Clinical Practice (ICH-GCP)

Date of Approval: 30 March 2012

Date of Expiration: 29 March 2013

Signature of Chairman:.....
(Emeritus Professor Santhat Serm Sri)

Signature of Head of the Institute:.....
(Assoc. Prof. Dr. Wariya Chinwanno)
Dean of Faculty of Social Sciences and Humanities

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล

สนิดา อ่อนหนู

วัน เดือน ปีเกิด

15 มิถุนายน พ.ศ. 2527

สถานที่เกิด

กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

วุฒิการศึกษา

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2545-2549

ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์)

มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ. 2553 - 2555

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์)

การเผยแพร่ผลงานทางวิชาการ

วารสารวิทยบริการ สำนักวิทยบริการ

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

ปีที่ 24 ฉบับที่ 2 (เมษายน - มิถุนายน 2556)

ที่อยู่ปัจจุบัน

291/48 ซอยรัชฎ์พันธุ์ ถนนราชปรารภ ราชเทวี

จังหวัดกรุงเทพมหานคร 10400

E-mail : khunkwang2000@yahoo.com