

การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชน  
ในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณัฐริศสา ทรัพย์คงเจริญ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิเทศศาสตร์ คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2557

**Media exposure, attitude, and participation among Bangkokians  
in traffic operations projects to the public as "Five jing" of  
Royal Thai Police**

**Nuttarissa Subkhongcharoen**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements  
for the Degree of Master of Communication Arts  
Department of Communication Arts  
Faculty of Communication Arts, Dhurakij Pundit University  
2014**

หัวข้อวิทยานิพนธ์ การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ชื่อผู้เขียน ญัฐริศสา ทรัพย์คงเจริญ

อาจารย์ที่ปรึกษา ดร.มนต์ ขอบเจริญ

สาขาวิชา การสื่อสารการตลาด

ปีการศึกษา 2557

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้งศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนทำการเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติจำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ ใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) รวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ตัวแทนเขต 5 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดง จำนวนตัวอย่าง 400 ราย สุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaires) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสถิติที่ใช้ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่สถิติทดสอบค่า t (t-test) และสถิติทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่างจึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffé

ผลการวิจัยพบว่า การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีทัศนคติต่อโครงการโดยรวมในระดับปานกลาง และมีส่วนร่วมในโครงการโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะประชากรแตกต่างกันมีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมไม่แตกต่างกัน ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกันมีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมไม่แตกต่างกัน และประชาชนใน

เขตกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกันมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่วิจารณ์เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมไม่แตกต่างกัน ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

- (1) ควรใช้สื่อที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ คือ อินเทอร์เน็ต ด้วยการสร้างเนื้อหาที่ดึงดูดความสนใจให้มีความเข้าใจง่าย และควรมีการพัฒนาประเภทสื่อที่สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายแต่ละประเภทที่แตกต่างกัน ให้ทราบและรับรู้ได้อย่างทั่วถึง เพื่อประสิทธิภาพที่ดีของโครงการ
- (2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ให้เห็นผลสำเร็จในการดำเนินโครงการเพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาและลดปัญหาของสังคมได้
- (3) สร้างภาพลักษณ์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเฉพาะด้านการจราจร และพัฒนาโครงการ แผนงานด้านการจราจรให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดี เมื่อมีทัศนคติที่ย่อมส่งผลต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมอื่นๆ ด้วย
- (4) การกระตุ้น ส่งเสริม และสร้างความร่วมมือ โดยจัดกิจกรรมที่ดึงดูดประชาชนในระดับครอบครัวที่มีความหลากหลาย เป็นการปลูกฝังประชาชนทุกรุ่น

Thesis Title	Media exposure, attitude and participation among Bangkokians in traffic operations project “Five jing” of Royal Thai Police
Author	Nuttrissa Subkhongcharoen
Thesis Advisor	Dr.Mon Korcharoen
Department	Marketing Communications
Academic Year	2014

### **ABSTRACT**

The purpose of this research is to study of Media exposure, attitude and participation among Bangkokians in surface traffic operations projects to the public as “Five jing” of Royal Thai Police. Questionnaires were used to collect the data from 400 samples who live in Bangkok. Frequency, percentage, mean, standard deviation and Pearson’s product moment correlation coefficient were employed for the analysis of the data SPSS FOR WINDOWS program was used for data processing. The result of the study are as follows : 1) Media exposure among Bangkokians in traffic operations project “Five jing” of Royal Thai Police is medium level. 2) Attitude among Bangkokians in traffic operations project “Five jing” of Royal Thai Police is medium level. 3) Participation among Bangkokians in traffic operations project “Five jing” of Royal Thai Police is low level.

Hypothesis testing showed that Difference in Demographic characteristics affected Difference in exposure, attitude and participation among Bangkokians in traffic operations project “Five jing” of Royal Thai Police at statistical significant level of .05.

## กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยเรื่อง การเปิดรับ ทักษะคิดและการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานคร ในโครงการคืนพื้นที่ผิวดิจิทัล ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำเร็จลงได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาอย่างสูงจาก ดร.มนต์ ขจรเจริญ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำ ปรึกษาตลอดจนปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดียิ่ง ผู้วิจัยตระหนักถึงความตั้งใจจริงและความทุ่มเทของอาจารย์ และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณ ผศ.ดร.พนารัตน์ ลิ้ม ประธานที่ปรึกษางานวิจัย และดร.อริชัย อรรถอุดม กรรมการที่ปรึกษางานวิจัย ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการตรวจสอบและให้คำแนะนำในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ที่ได้กรุณาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องให้คำปรึกษาและข้อคิดในการทำวิจัยตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อย ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและประทับใจในความกรุณาของท่าน จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณในความอนุเคราะห์ของนางสาวชลาสัย พงษ์ศิริ เลขานุการผู้อำนวยการหลักสูตรบัณฑิตศึกษานิติศาสตร์ ที่คอยให้ความช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในการทำวิจัยและให้การสนับสนุนในการศึกษาจนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

อนึ่ง ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้จะมีประโยชน์อยู่ไม่น้อย จึงขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าคณาจารย์ ที่ได้ประสิทธิประสาทวิชาจนทำให้ผลงานวิจัยเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และขอมอบความกตัญญูกตเวทิตาคุณ แด่บิดา มารดา และผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นนั้น ผู้วิจัยขอน้อมรับผิดเพียง ผู้เดียว และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อเป็นประโยชน์ในการพัฒนางานวิจัยต่อไป

ณัฐธริสสา ทรัพย์คงเจริญ

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	๗
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
สารบัญตาราง.....	๗
สารบัญภาพ.....	๗
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	11
1.3 ปัญหำนำการวิจัย.....	12
1.4 สมมติฐานในการวิจัย.....	12
1.5 กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	14
1.6 ขอบเขตของการวิจัย.....	15
1.7 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	15
1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	16
2. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	18
2.1 แนวคิด ทฤษฎี.....	18
2.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	58
3. ระเบียบวิธีวิจัย.....	61
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	61
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	64
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	65

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.4 การประมวลผลและสถิติที่ใช้.....	66
4. ระเบียบวิธีวิจัย.....	68
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	68
4.2 การวิเคราะห์ผลการเปิดรับข่าวสารของประชาชน.....	70
4.3 การวิเคราะห์ผลทัศนคติของประชาชน.....	74
4.4 การวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของประชาชน.....	76
5. สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ.....	138
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	139
5.2 อภิปรายผล.....	141
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	143
บรรณานุกรม.....	146
ภาคผนวก.....	148
ประวัติผู้เขียน.....	150



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 แผนการสุ่มตัวอย่างที่สุ่มได้ในแต่ละเขตตัวแทน.....	63
4.1 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ.....	68
4.2 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ.....	70
4.3 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับการศึกษา .....	72
4.4 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพ.....	74
4.5 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ.....	76
4.6 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้ต่อเดือน .....	78
4.7 แสดงจำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการรับรู้ต่อโครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	79
4.8 แสดงจำนวนและร้อยละกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการเปิดรับข่าวสาร ด้วยการอ่านบทความ แบบแผนและนโยบายของโครงการ .....	80
4.9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับข้อมูลการเปิดรับข่าวสารผ่าน ช่องทางการสื่อสารต่างๆที่ใช้ในการรับรู้ข่าวสารโครงการ .....	84
4.10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างข้อมูลความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร การรับรู้ข่าวสาร โครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	84
4.11 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความสนใจใน การรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	85
4.12 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการเลือกรูปแบบเปิดรับข่าวสาร โครงการ “นโยบาย 5 จริง”.....	88
4.13 แสดงคะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการเปิดรับข่าวสารหรือ การรับรู้ เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง”.....	88

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.14 แสดงคะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติต่อ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	89
4.15 แสดงคะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	89
4.16 สรุปภาพรวม การเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมเกี่ยวกับ นโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” .....	90
4.17 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นที่ผืนจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ.....	91
4.18 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นที่ผืนจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ.....	92
4.19 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการสื่อเฉพาะกิจ เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ ปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตาม อายุเป็นรายคู่.....	95
4.20 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืน พื้นที่ผืนจรรยาจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เกี่ยวกับ “สื่อความจริง” จำแนก ตามอายุเป็นรายคู่.....	97
4.21 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นที่ผืนจรรยาจร จำแนกตามระดับการศึกษา.....	98
4.22 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืน จรรยาจรการติดตามผ่านสื่อเฉพาะกิจ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่.....	100

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.23 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิ วจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เกี่ยวกับการติดตามสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ .....	103
4.24 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิ วจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เกี่ยวกับการติดตามผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ .....	104
4.25 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิ วจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เกี่ยวกับความเข้าใจเรื่อง “จับจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ .....	104
4.26 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิ วจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เกี่ยวกับความเข้าใจเรื่อง “จับจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ .....	105
4.27 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพ.....	108
4.28 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ.....	108
4.29 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ โครงการปฏิบัติการ คืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อ เดือน .....	109
4.30 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ.....	109

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.31 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ.....	110
4.32 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา.....	112

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557).....	7
1.2 ภาพการรณรงค์โครงการคืนพื้นที่ผิวการจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”.....	8
2.1 ภาพองค์ประกอบของทัศนคติ.....	49

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การจราจร เป็นปัญหาสังคมที่มีความสำคัญต่อประเทศไทย ซึ่งนับวันปัญหาได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีสาเหตุจากหลากหลายประการ อาทิ ความเจริญเติบโตของเมืองหรือชุมชนได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับการวางผังเมืองยังขาดการวางแผนไม่ดีพอ อีกทั้งจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ทางเดินรถมีไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ถนนบางเส้นทางชำรุด บางเส้นทางสร้างไม่ได้มาตรฐาน ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนหนทางต่าง ๆ มีไม่เพียงพอ บางแห่งชำรุด หรือบางแห่งติดตั้งไว้ในที่ที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ทางเดินรถ ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความลึกลับซ่อนเร้น ขาดวินัยหรือละเลยไม่เคารพ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องสูญเสียชีวิตร่างกายและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใด ทั้งต่อตนเองและประเทศไทย

เมื่อพิจารณาการจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่ สาเหตุจากขับโดยประมาท คนเดินถนนและข้ามถนน ไม่รักษากฎระเบียบ ทางชำรุดและเครื่องหมายไม่ชัดเจน ผู้ขับขี่รถในบ้านเราส่วนใหญ่ ไม่มีความรู้หรือละเลยไม่ลงมือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

การรณรงค์จึงถือได้ว่าเป็นการสร้างการเปลี่ยนแปลง ในขณะเดียวกัน วิธีการที่มีระบบและต่อเนื่องในการส่งผ่านข้อความไปสู่กลุ่มผู้รับสารที่เป็นเป้าหมาย ก็อาจเรียกได้ว่าเป็นการรณรงค์เช่นกัน การรณรงค์ที่เรากำลังพูดถึงอยู่นี้ไม่ใช่การรณรงค์แบบที่ใช้กันในกลุ่มผู้ที่ต้องการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในระดับโลก หากแต่เป็นการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงนโยบาย และแนวปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการยุทธศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมือง เข้าไว้ด้วยกัน การรณรงค์เกิดภายในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไม่หยุดนิ่งตลอดเวลา การรณรงค์สามารถทำการวัดได้แม้จะไม่จำเป็นต้องวัดอย่างเป็นระบบ หรือต้องออกมาในรูปตัวเลขหลักสำคัญที่ทำให้การรณรงค์เกิดขึ้นนั้นยังเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องสาธารณะ

มีความเกี่ยวข้องกับผู้คน มีแนวทางการปฏิบัติ และนโยบาย โดยสรุปแล้วกุญแจสำคัญของการรณรงค์คือการกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์บางประการ

ด้วยประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของการรณรงค์ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เห็นความสำคัญในการจัดทำโครงการเป็นนโยบาย เพื่อเชิญชวนและสร้างความเข้าใจอันดี โดยมีกระบวนการในการสื่อสารที่แตกต่างกันไปตามเรื่องที่ต้องการรณรงค์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือร่วมใจกันสำหรับความปลอดภัยในการจราจร ด้วยมาตรการต่างๆที่ภาครัฐพยายามคิดรูปแบบและนำสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ปัญหาอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร ซึ่งวิธีการในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเดิมคงไม่เพียงพอ ผู้รัฐจึงคิดรูปแบบอื่นที่จะนำมาใช้ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยให้มีความน่าสนใจและมีผลตอบรับที่ดี

ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ทางเดินรถ ซึ่งเป็นแนวทางเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระเบียบ กฎหมายจราจร อีกทั้งยังเป็นการช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ปกป้องวินัยการจราจร ช่วยลดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียทรัพย์สิน ชีวิต ร่างกาย อันจะเป็นแนวทางให้ผู้ขับรถใช้ทางเดินรถนักเรียนนายสิบตำรวจและผู้สนใจ ได้ถือปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ทางเดินรถ

สังคมไทยเปลี่ยนวิถีชีวิตมาใช้การสัญจรทางบกภายหลังที่รับเอาการพัฒนาไปสู่ความทันสมัยมาเป็นนโยบายนำของประเทศ เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างขนานใหญ่ เช่น การสร้างพื้นที่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม และเส้นทางเชื่อมโยงเพื่อการขนส่งรวมทั้งการขยายตัวของจำนวนประชากร ทำให้ปริมาณการจราจรและการเดินทางบนถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นตามกัน

ปัญหาที่เกิดขึ้นในตัวเมืองที่มีประชากรอยู่กันอย่างหนาแน่น และมีการใช้รถ ใช้ถนนกันอยู่ตลอดเวลา ซึ่งสาเหตุเกิดจากการขยายจำนวนประชากรและที่อยู่อาศัยขึ้นอย่างรวดเร็ว และทุกคนได้ใช้รถเป็นยานพาหนะในการเดินทาง และการขนส่ง เพื่อความสะดวกสบายและความคล่องตัว ในปัจจุบันมีรถยนต์เพิ่มขึ้นบนท้องถนนจำนวนมาก ทำให้ไม่สมดุลกับถนนที่มีอยู่อย่างจำกัดและนับวันดูเหมือนจะคับแคบลง เพราะทุกคนเริ่มใช้ถนนเป็นที่ดำเนินกิจกรรมทำมาหาเลี้ยงชีพกันมากขึ้น การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดสามารถแก้ไขโดยหลักใหญ่ 2 ประการ คือ เพิ่มพื้นที่ถนน และ ลดปริมาณรถบนถนนลง ซึ่งสามารถอธิบายหลักและวิธีดำเนินการอย่างง่ายและเหมาะสมกับประเทศไทย ดังนี้

1. เพิ่มพื้นที่ถนน หมายถึง การทำให้ถนนโล่ง ว่าง หรือมีพื้นที่มากพอที่จะทำให้รถวิ่งบนท้องถนนได้สะดวก ไม่ติดขัด กล่าวคือ

1.1 การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรืออาสาจราจร ประจำจุดที่มีการจราจรติดขัด เพื่ออำนวยความสะดวก และสามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อมีรถมาอยู่รวมกันจำนวนมากหาก

เกิดการจราจรติดขัดขึ้น เจ้าหน้าที่ก็สามารถหาวิธีการ และให้สัญญาณ ในการเดินรถแก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้เกิดความคล่องตัวขึ้นได้อย่างทันท่วงที

1.2 การกำหนดเขตห้ามหยุดและจอดรถ (เส้นขาว-แดง) ห้ามหยุดจอดชั่วคราว รับส่งคนโดยสารหรือส่งของได้(เส้นขาว-เหลือง) ให้เห็นชัดเจน และสามารถบังคับใช้ได้ทันที เมื่อมีผู้ฝ่าฝืนจอดรถในเขตดังกล่าว เช่น การออกใบสั่ง และการใช้รถยกเคลื่อนย้ายรถที่จอดกีดขวางดังกล่าวออกไปเก็บรักษา

1.3 การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และป้ายแนะนำเส้นทางต่าง ๆ ผู้ใช้รถ ใช้ถนนสามารถเห็นได้ชัดเจน และเข้าใจได้ง่าย ทำให้สะดวกในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอย่างไม่ติดขัด

1.4 การกวาดชั้นวินัยการจราจรให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมาย การหยุดและจอดรถอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น ไม่จอดรถในที่ห้ามจอด ไม่จอดรถซ้อนคัน ไม่จอดรถหรือขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น

1.5 ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะอุบัติเหตุเป็นปัญหาหนึ่ง ที่ทำให้การจราจรติดขัด สาเหตุของอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ เช่น การเมาสุรา ยาเสพติด การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง ละเมิดสิทธิการใช้เส้นทางเดินรถของผู้อื่น การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หรือมีเหตุปัจจัยอย่างอื่นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความเร่งรีบในการเดินทาง การขับรถไม่มีน้ำใจ สภาพผิวถนน หรือแสงสว่างในเวลากลางคืน เป็นต้น ซึ่งสามารถป้องกันได้ด้วยการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ตรวจวัดแอลกอฮอล์ และยาเสพติด การสำรวจเส้นทางเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดเหตุเป็นประจำ ด้วยการติดตั้งป้ายเตือนในทางโค้งต่าง ๆ การติดตั้งโคมไฟฟ้าให้แสงสว่างแก่เส้นทาง การจัดหาที่พักรถ สะดวก ปลอดภัย แก่ผู้ขับรถในระยะทางไกลที่พักผ่อนไม่เพียงพอ แต่ถ้าหากไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ และเมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว เจ้าหน้าที่กู้ภัยหรือกู้ชีพต้องสามารถมาช่วยเหลือผู้บาดเจ็บนำส่งโรงพยาบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องสามารถทำเครื่องหมายและแยกสถานที่เกิดเหตุ รวบรวมพยานหลักฐานและถ่ายภาพ และส่งการเคลื่อนย้ายรถมาตรวจสภาพและนำรถเก็บรักษา หรือสั่งให้คู่กรณีไปให้ปากคำที่สถานีตำรวจ เป็นต้น

1.6 การงดกิจกรรมการรวมกลุ่มบนท้องถนน เช่น การเดินขบวนปิดถนน เป็นต้น

1.7 การปรับพื้นผิวถนนให้สามารถใช้รถได้ หากถนนเป็นหลุม บ่อ หรือขรุขระ จะทำให้ผู้ขับขี่หลบเลี่ยง หรือเบรคกระทันหัน เป็นอันตรายต่อตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่น และบางแห่งก็ทำให้เสียการใช้ช่องทางการจราจรนั้นไปอีกหนึ่งช่องทางด้วย



1.8 การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หากมีรถคันหนึ่งฝ่าสัญญาณไฟจราจรออกมา ขวางทางรถคันอื่นๆ ที่ได้ไฟเขียวแล้ว จะทำให้การจราจรในเส้นทางนั้นติดขัดไปหมด

1.9 สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า หรือโรงงาน บางแห่งที่อยู่ในตัวเมือง และมีประชาชนเดินทางโดยรถยนต์จำนวนมากมาอยู่รวมกันในสถานที่เดียวกันในเวลาเดียวกัน จะทำให้การจราจรคับคั่ง ซึ่งจะต้องหาวิธีการแก้ไข เช่น ปรับเปลี่ยนเส้นทาง ปรับเปลี่ยนเวลาการดำเนินกิจกรรม หรือปรับเปลี่ยนสถานที่ประกอบกิจกรรม เป็นต้น

1.10 การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกในการจราจร ให้รับแจ้งอุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์จราจรติดขัดได้โดยเร็ว เมื่อได้รับแจ้งเหตุแล้ว สามารถประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ได้อย่างรวดเร็ว โดยหน่วยกู้ชีพหรือกู้ภัยที่เดินทางไปที่เกิดเหตุ ต้องมีกำลังคนและอุปกรณ์ครบถ้วน ทันสมัย พร้อมทั้งจะใช้ช่วยเหลือ แก้ไขสถานการณ์นั้นได้ทันที

1.11 การติดตั้งกล้อง CCTV ในการติดตามเฝ้าติดตามดูสถานการณ์การจราจร เพื่อควบคุม สั่งการ แก้ไขปัญหาจราจรได้ทันต่อสถานการณ์

1.12 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนได้รู้เหตุการณ์จราจรในเส้นทางต่าง ๆ ล่วงหน้า เพื่อหลีกเลี่ยงการขับรถไปยังเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด

1.13 การห้ามวางขายสิ่งของในลักษณะกีดขวางบนทางเท้า การห้ามไม่ให้คนเดินเท้าพากันลงมาเดินบนพื้นผิวถนนเพื่อใช้เป็นทางเดิน หรือการห้ามจอดรถซ้อนคัน เพราะพฤติกรรมดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อพื้นที่ถนนที่ใช้สำหรับการเดินรถคนน้อยลงและก่อให้เกิดปัญหาการติด

1.14 ปัญหาคนเดินข้ามถนนในที่ไม่ใช่ทางข้ามหรือสะพานลอย นอกจากไม่ปลอดภัยต่อตัวผู้ข้ามถนนเองแล้ว ยังสร้างปัญหาการกีดขวางแก่ผู้ที่ขับขี่รถผ่านไปมาบนท้องถนน การจะข้ามถนนให้ปลอดภัย จะต้องข้ามกันที่ “ทางข้าม” หมายถึง “พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือดอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย” ตัวอย่างเช่น ทางม้าลาย และ สะพานลอย เป็นต้น ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องได้ใช้ความระมัดระวังผู้ที่ข้ามถนน

1.15 ในทางข้ามเป็นกรณีพิเศษ นอกจากนี้ ผู้ที่ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ก็ต้องถูกระวางโทษปรับอีกด้วย

1.16 การเสริมไหล่ทางให้แก่เส้นทางที่คับแคบ จะช่วยให้ถนนกว้างมากขึ้น และรถยนต์สามารถหลบหลีกกันได้ง่ายขึ้นเมื่อสวนทางหรือแซงกัน

1.17 การก่อสร้างช่องการจราจรขึ้นเพิ่มเติม ทำให้รถมีช่องทางเดินรถได้มากขึ้น การเพิ่มช่องทางเดินรถตรงทางที่เป็นรูปคอคอด จะช่วยให้รถสามารถเลี้ยวซ้าย-ขวา แยกออกไปตามช่องทางต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น

1.18 การจัดการเดินรถทางเดียวอย่างเป็นระบบ เพื่อให้รถสามารถไหลเวียนบนถนนได้อย่างคล่องตัว และลดการเกิดอุบัติเหตุ

1.19 การจัดทำเส้นทางเลี้ยว เส้นทางรอง เพื่อระบายปริมาณรถในเส้นทางหลักลง

1.20 การก่อสร้างทางด่วน หรือทางลัด สำหรับรถยนต์ หรือรถขนาดใหญ่ เพื่อให้ไม่เข้ามามีพื้นที่ในเมืองที่มีปริมาณรถจำนวนมาก

2. ลดปริมาณจำนวนรถลง หมายถึง การทำให้รถบางชนิดได้เข้ามาขยับขึ้นบนท้องถนนในช่วงเวลาใด เวลาหนึ่ง ลดน้อยลงกว่าเดิม กล่าวคือ

2.1 การปรับเปลี่ยนเวลาทำงาน ในสถานที่หรือบริเวณเดียวกัน ไม่ให้ตรงกัน

2.2 การจัดหาสถานที่จอดรถ ในอาคารหรือสถานที่สำหรับจอดรถในสถานที่สำคัญให้มากขึ้น เป็นการลดจำนวนรถ ไม่ให้รถไปจอดอยู่ข้างทางฝั่งใดฝั่งหนึ่ง หรือทั้งสองฝั่ง หรือจอดซ้อนคัน

2.3 การเดินทางตามลำพังคนเดียวหรือสองคน ให้เปลี่ยนจากขับรถยนต์ มาเป็นขับรถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยาน ซึ่งมีขนาดเล็กกว่ารถยนต์ จะช่วยทำให้คล่องตัวในการเดินทาง และลดปริมาณการใช้รถยนต์ลง

2.4 การส่งเสริมให้ใช้รถจักรยาน โดยเพิ่มช่องไหล่ทางสำหรับรถจักรยาน เพื่อลดปริมาณรถยนต์ลง ในระยะทางใกล้ ๆ บางครั้งรถจักรยานจะสะดวก รวดเร็วกว่าในการเดินทางโดยรถยนต์ เป็นการออกกำลังกาย และลดภาวะโลกร้อนด้วย

2.5 การห้ามรถขนาดใหญ่ เข้าไปใช้นบนบางสาย หรือในที่คับขัน จะช่วยลดปริมาณรถลง ไม่ให้การจราจรติดขัด

2.6 การใช้รถร่วมกัน การเดินทางไปที่แห่งเดียวกัน หากสามารถพึ่งพาอาศัยกัน เดินทางไปด้วยกันได้ จะประหยัดค่าใช้จ่ายและช่วยลดการจราจรที่ติดขัดได้อย่างมากอีกด้วย

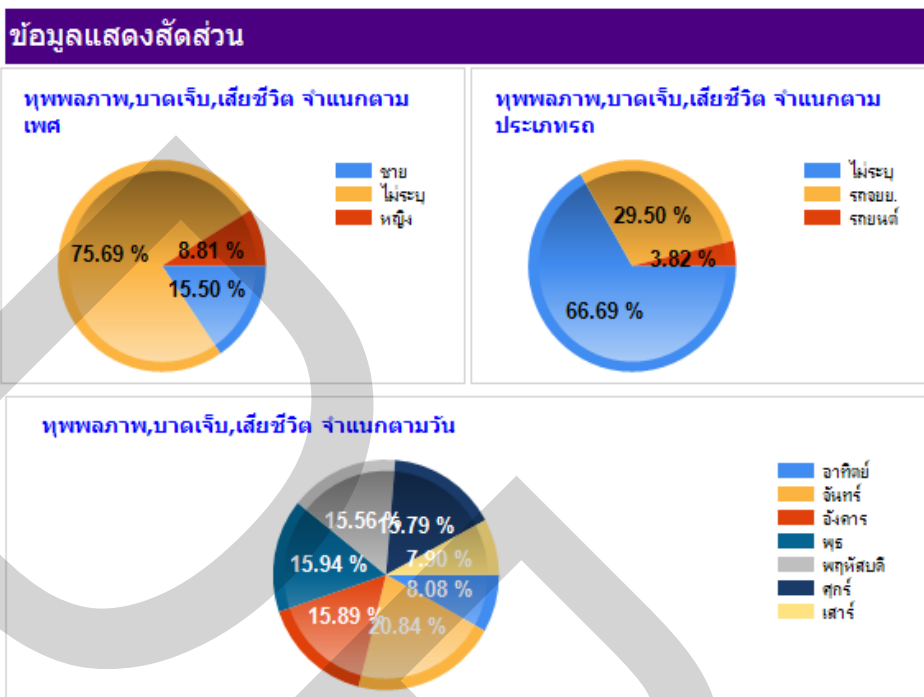
2.7 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนในลักษณะต่าง ๆ ที่มีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว การขนส่งมวลชนจะสามารถขนส่งคนได้ปริมาณมากในคราวเดียว และลดปริมาณรถบนถนนลง นอกจากนี้ การให้บริการของพนักงานประจำรถที่ดี จะจูงใจให้คนส่วนใหญ่มาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

2.8 การจัดสถานที่ให้รถโดยสารหรือรถยนต์ส่วนตัว มาจอดรับ-ส่งเด็กนักเรียนในโรงเรียนที่อยู่ในตัวเมืองบางแห่ง ซึ่งมีการจราจรคับคั่ง สามารถแก้ไขปัญหาได้โดยการเปิดประตูโรงเรียนให้เด็กนักเรียนสามารถเดินทางเข้ามาหรือออกจากโรงเรียนได้หลายช่องทางมากยิ่งขึ้น ผู้ขับรถก็จะสามารถเลือกจอดรถได้หลายแห่ง แทนที่จะขับรถเข้ามาจอดตรงประตูโรงเรียนเพียงแห่งเดียว รวมทั้ง การจัดทำทางเดินเท้าให้แก่นักเรียนโดยเฉพาะ เพื่อให้เด็กนักเรียนสามารถเดินเข้ามา

จากจุดที่จอดรถจนกระทั่งเข้าไปในโรงเรียนได้โดยปลอดภัย จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการลดปริมาณรถลง ไม่ให้รถเข้ามาจอดหรือหยุดอย่างแออัดบนถนนเพียงจุดเดียว

อย่างไรก็ดี การที่อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ยิ่งทำให้ประชาชนเข้าใจว่า บริเวณทางโค้งหรือทางแยกต่าง ๆ มีอุบัติเหตุร้ายแรงเกิดขึ้นอยู่ ต่อมาเมื่อมีการขยายถนนปรับผิวทางใหม่ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้นหรือเกิดน้อยลง ประชาชนจึงได้เข้าใจว่าสาเหตุจากอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุแต่อย่างใด แต่เกิดจากความประมาทของคนต่างหาก ถึงแม้จะเข้าใจแล้วว่าอุบัติเหตุเกิดเพราะเหตุใดก็ตามแต่ ผู้ขับขี่รถส่วนใหญ่ก็ยังไม่มีความรู้เพียงพอที่จะป้องกันอุบัติเหตุให้เกิดความปลอดภัยแก่ตนเองได้

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาร้ายแรงที่สุดอย่างหนึ่งของประเทศไทยในยุคปัจจุบัน อัตราการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีสูงมากติดอันดับต้นๆของโลก ข้อมูลจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ระบุว่า ในช่วงเวลา 10 ปี ตั้งแต่ปี 2543-2552 ประเทศไทยมีอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้น 983,076 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 124,855 ราย และมีผู้บาดเจ็บสาหัส 151,286 ราย ส่วนข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ ปี 2553 สำรวจผู้มีอายุ 18 ปีขึ้นไป ทั่วประเทศจำนวน 50,272,371 คน พบมีผู้เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน 1,546,337 คน ในจำนวนนี้เป็นผู้บาดเจ็บ 1,189,133 คน และมี 11,386 คน ที่สูญเสียอวัยวะ และล่าสุด ข้อมูลจากกระทรวงมหาดไทยระบุว่า ในปี 2554 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่า 10,000 ราย เฉลี่ย 33 คนต่อวัน หรือ 3 คน ทุกๆ 2 ชั่วโมง



ภาพที่ 1.1 แสดงสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ( เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557 )

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มาใช้สิทธิ พ.ร.บ.  
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เริ่มดำเนิน โครงการกวาดชั้นวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุทั่วประเทศ (โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง (ชกจริง ลือกจริง จับจริง ชั่งจริงและสุภาพจริง)) เพื่อยกระดับการทำงานของผู้บังคับใช้กฎหมายทุกสถานีตำรวจ การดำเนินการดังกล่าว ได้เปลี่ยนแปลงบทบาทเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างมากในเวทีอุบัติเหตุของประเทศ

รัฐบาลได้จัดทำโครงการจัดระเบียบจราจร เพื่อให้ทุกภาคส่วนในสังคมได้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างมีความเชื่อมโยงและครบวงจร โดยมีการดำเนินการ 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สำหรับมาตรการระยะสั้น ได้ดำเนินการจราจร ซึ่งทำให้การจราจรมีสภาพดีขึ้นในระดับหนึ่ง แต่ยังมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมากยังฝ่าฝืนกฎหมายจราจรมากที่สุด ซึ่งเป็นสาเหตุที่สำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหา และอุบัติเหตุจราจร

กองบัญชาการตำรวจนครบาลจึงได้จัดทำโครงการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ตามมาตรการระยะสั้นของโครงการจัดระเบียบจราจรของรัฐบาล เพื่อกำหนดมาตรการในการควบคุม และเสริมสร้างวินัยการจราจรให้กับผู้ขับขี่อย่างจริงจัง อันจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจร และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้เกิดผลอย่างแท้จริง



ภาพที่ 1.2 ภาพการรณรงค์โครงการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

ที่มา : กองบังคับการจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบด้านการจราจรในส่วนการบังคับใช้กฎหมาย และอำนวยความสะดวก ซึ่งเป็นเป้าหมายเพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก จึงได้กำหนดนโยบายด้านการจราจร ประกอบไปด้วย

1. ยกจริง คือการยกรถ เป็นมาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน เพื่อคืนพื้นผิวจราจรให้กับประชาชนที่ใช้รถคันอื่น

2. ล็อกจริง คือการล็อกล้อ เป็นมาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย

3. จับจริง คือมาตรการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

4. ชั่งจริง คือมาตรการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง

5. สุภาพจริง คือการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งการอำนวยความสะดวกงานจราจรและการจับกุม

สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ๆทั่วประเทศได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของครอบครัวแบบไทยโดยมีสาเหตุสำคัญจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ขาดระบบขนส่งมวลชนที่ดี ขาดระบบโครงข่าย คมนาคมที่มีประสิทธิภาพ ขาดวินัย และการไม่เคารพกฎ จึงทำให้มีโครงการแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดมา

กองบัญชาการตำรวจนครบาล จะร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร ที่จะต้องเข้าไปกำหนดในเรื่องงบประมาณ เพื่อจัดทำด้านเทคโนโลยีต่างๆ ทั้งนี้จะเร่งวางแผนเพื่อขับเคลื่อนโครงการต่างๆ ที่ได้วางไว้ อาทิ โครงการยกรถแทนการล็อกล้อ เพื่อคืนพื้นผิวจราจรให้กับประชาชน ที่จะมีการระดมรถยก พร้อมกันทั่วพื้นที่กรุงเทพฯ ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ โดยจะมีการตรวจร่วมกับกองวินัยจราจรแห่งชาติ และถ้าหากไม่ดำเนินการนโยบาย จะถือว่าท้องที่นั้นหย่อนยานไม่ปฏิบัติหน้าที่ จะต้องถูกลงโทษตามมาตรการเชิงจิตวิทยาที่วางไว้ เพื่อเป็นการกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญต่อระดับความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจร คือ พฤติกรรมและทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ทำให้การแสดงพฤติกรรมและการตัดสินใจของผู้เดินทางไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผล และมักมีการเปลี่ยนไปจากความตั้งใจเดิมที่กำหนดไว้ก่อนที่แสดงพฤติกรรมจริง

นอกจากนี้มักหลีกเลี่ยงการพิจารณาที่ยากและซับซ้อน มีการเลือกตัดสินใจและแสดงพฤติกรรมอาศัยความเคยชิน ทำซ้ำๆจนเกิดทัศนคติที่มีผลทำให้การคาดการณ์พฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางในสถานการณ์ที่กำหนดให้โดยพิจารณาเฉพาะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ฯลฯ มีตลาดเคลื่อน และไม่เพียงพอสำหรับอธิบายพฤติกรรมของผู้เดินทางได้อย่างแท้จริง

แนวทางในการให้ความร่วมมือเบื้องต้นที่ได้มาซึ่งข้อมูล การทำความเข้าใจและทำความเข้าใจจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการในการสร้างความร่วมมือในกิจกรรมหรือโครงการ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนนี้แล้ว

หลังจากให้ระดับความสำคัญของแต่ละวิธีการแล้ว จึงมีการประสานงานกับหน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมข้อมูลในการศึกษาขั้นต่อไป คือ การใช้กิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความร่วมมือของประชาชน ตลอดจนหน่วยงาน ภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตามศักยภาพและความสามารถของหน่วยงานนั้นๆ โดยแนวทางของกรมีส่วนร่วมนั้น ย่อมมีข้อจำกัดในด้านต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยได้พิจารณาแต่ละกลุ่มเป้าหมายตามความเหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งบางขั้นตอนนี้ เป็นการเริ่มต้นให้เล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาและการร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์ ซึ่งมีระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนที่แตกต่างกันออกไป

ประชาชนรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจแก้ไขปัญหา กระบวนการวิจัยที่ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในครั้งนี้ คือยุทธศาสตร์ของการพัฒนาถนนให้ปลอดภัยร่วมกัน ซึ่งเป็นความเชื่อมโยงของกลุ่มเป้าหมายในการเป็นแนวทางเพื่อการพัฒนาโครงการเพื่อการรณรงค์และสร้างความตระหนักแก่ประชาชนให้มีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการดังกล่าว ประชาชนเห็นถึงความสำคัญของถนนที่ปลอดภัยและมืองค์ความรู้ สร้างถนนที่ปลอดภัย

ดังนั้น “การมีส่วนร่วมของประชาชน” จึงเป็นคำตอบหนึ่งของการสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งในด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งอาจเป็นภัยที่คนในชุมชนไม่สามารถเข้าใจหรือตระหนักได้โดยตรง การวิจัยจึงเป็นอีกงานหนึ่ง ในการแก้ไขปัญหาของหน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยบนท้องถนนให้มีความร่วมมือกัน และสามารถนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสร้างความรู้และสร้างความตระหนักให้กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายด้วยความปลอดภัย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนได้รับข่าวสาร เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการคืนพื้นผิวการจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยการใช้สื่อเพื่อให้เข้าถึงประชาชน และทำให้ประชาชนเกิดความสนใจในการเปิดรับข่าวสารอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ และเข้ามามีส่วนร่วมในการประพฤติ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ที่มุ่งเน้นเปลี่ยนแปลงรูปแบบการทำงานและภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรให้ดีขึ้น การบังคับใช้และปรับปรุงกฎหมายจราจร การป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานจราจร การบริหารงานจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ การแสวงหาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการจราจร การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประเมินผลและการ

ปรับปรุงพัฒนาแผนจรรยา โดยจะเร่งดำเนินการให้เป็นรูปธรรม เพื่อให้เห็นผลเร็วที่สุด เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่รถที่ถูกต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร และควบคุมผู้ใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการร่วมมือและส่งเสริมการปฏิบัติตามโครงการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญ ทำให้ประชาชนมีความเชื่อ และศรัทธาในการปฏิบัติงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จนในที่สุดก็เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการอย่างจริงจังในอนาคต

จึงเป็นที่น่าใจว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีการเปิดรับข่าวสาร และมีทัศนคติ รวมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมใน โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มากน้อยเพียงไร ผู้วิจัยจึงทำการวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อนำผลการศึกษาเสนอแนะเป็นแนวทางในการรณรงค์ หรือจัดกิจกรรม ที่สามารถนำมาใช้พัฒนาสังคม โดยเฉพาะแนวทางในการลดอุบัติเหตุทางการจราจรในที่สุด

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1.2.2 เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1.2.3 เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

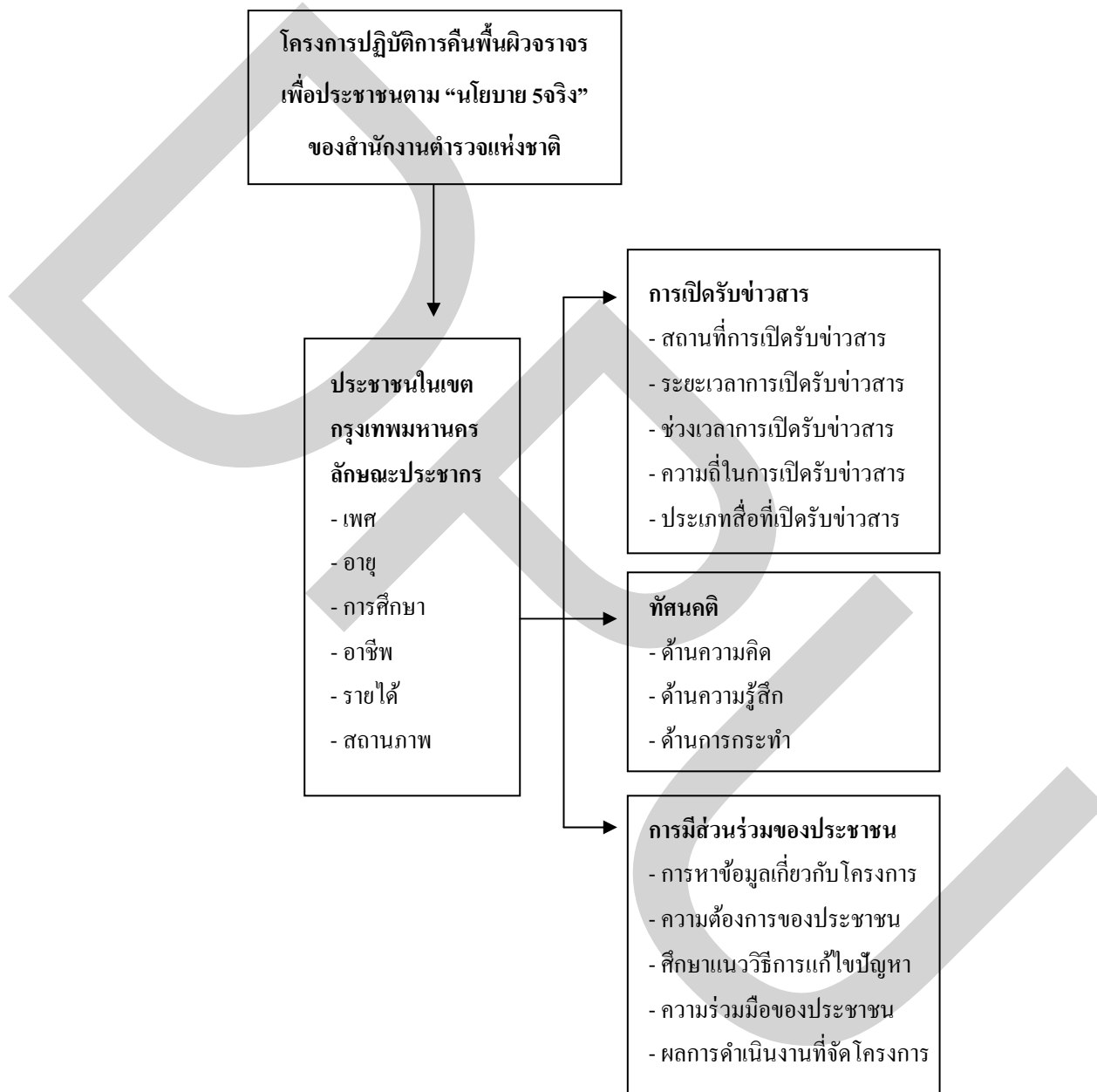
1.2.4 เพื่อเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์







### 1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย



## 1.6 ขอบเขตของการวิจัย

1.6.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา การเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มุ่งศึกษาการเปิดรับข่าวสาร ทศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1.6.2 ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษานี้มีขอบเขตด้านพื้นที่ คือกรุงเทพมหานคร โดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจำนวน 5 เขต ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกอบด้วย เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดงเท่านั้น

1.6.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา ดำเนินการวิจัยในระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม 2557 รวม 3 เดือน

## 1.7 นิยามศัพท์

เพื่อความเข้าใจคำเฉพาะที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จึงขอกำหนดความหมายไว้ดังนี้

โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง หมายถึงกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร และรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินกิจกรรมประกอบไปด้วย

1. ชกจริง คือ การยกรถ เป็นมาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน เพื่อคืนพื้นที่ผิวจราจรให้กับประชาชนที่ใช้รถคันอื่น
2. ล็อกจริง คือ การล็อกล้อ เป็นมาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย
3. จับจริง คือ มาตรการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร
4. ชังจริง คือ มาตรการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง
5. สุภาพจริง คือ การให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการจับกุม

การเปิดรับข่าวสาร หมายถึง พฤติกรรมในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง ได้แก่ ความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร (การติดตามข่าวโครงการ) ลักษณะในการเปิดรับชม และความบ่อยครั้งของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่น้อยที่สุดไปถึงระดับมากที่สุด โดยผ่าน

สื่อเฉพาะกิจ ได้แก่ สติ๊กเกอร์ แผ่นพับ เพลง สปอตรณรงค์ หนังสือ โปสเตอร์ หมวก เสื้อ ข้อความรณรงค์ ป้ายโฆษณา

สื่ออินเทอร์เน็ต ได้แก่ เว็บไซต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สื่อมวลชน ได้แก่ ข่าวเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง (ยกจริง ล็อกจริง จับจริง ชั่งจริง และสุภาพจริง) ที่ออกอากาศทางช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ทีวี และไทยพีบีเอส

**ทัศนคติ** หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของประชาชนที่มีต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง ที่ได้รับรู้มา ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของการรับรู้และประมวลจากสิ่งที่ได้ข้อมูลและแสดงออก ทางพฤติกรรมที่สอดคล้องกับลักษณะที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจมากนักน้อยเพียงใด

**การมีส่วนร่วม** หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนตัดสินใจในการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งกับโครงการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง และนำเอาแนวทางปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจรและการรณรงค์ปฏิบัติการตามมาตรการจราจร มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน ได้อย่างเต็มใจ ตั้งแต่ระดับน้อยที่สุดไปจนถึงมากที่สุด

**ลักษณะประชากร** หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ และรายได้ ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

## 1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.8.1 เพื่อเป็นแนวทางที่ดีแก่หน่วยงาน หรือองค์กร ที่ให้ความสำคัญในการรณรงค์ โดยอาศัยกิจกรรมต่างๆที่จะเป็นเครื่องมือในการจัดกิจกรรมที่หน่วยงานหรือองค์กรรับผิดชอบ

1.8.2 เพื่อเป็นแนวทางสำคัญในการที่สะท้อนให้เห็นถึงหลักการช่วยสร้างเสริมวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ และช่วยสร้างจิตสำนึกและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้กับผู้ใช้รถใช้ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด

1.8.3 เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการรณรงค์ในรูปแบบของกิจกรรมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมและบทบาทในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยอาศัยสื่อที่มีความหลากหลาย เข้ามาผสมผสานเข้าด้วยกัน ซึ่งสามารถทำให้ประชาชนเกิดความสนใจ และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเข้าร่วมโครงการ

1.8.4 เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้สนใจ หรืออาจจะศึกษาทางด้านนิเทศศาสตร์ ที่มีความสนใจเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนกับโครงการและกิจกรรม

รณรงค์ที่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ ทั้งด้านความรู้ทั่วไป ด้านการศึกษา ตลอดจนสามารถนำมาใช้อ้างอิงในงานต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

1.8.5 เพื่อใช้เป็นแนวทางที่ดีในการที่จะก่อให้เกิด การพัฒนา การแก้ไข และการปรับปรุงในด้านการสื่อสาร โดยผ่านสื่อต่างๆ ตลอดจน การเปิดรับข่าวสาร ทรรศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนกับโครงการและกิจกรรมรณรงค์อื่นๆ ที่ทาง หน่วยงาน องค์กร หรือผู้ที่สนใจ ในการจัดกิจกรรมโครงการได้ใช้พัฒนาต่อไปในอนาคต

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา อภิปราย และสรุปผลการวิจัย ดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการรณรงค์
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีทางด้านจราจร
- 2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร (Media exposure)
- 2.4 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทักษะคิด
- 2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วม
- 2.6 แนวความคิดเรื่องการวิเคราะห์ผู้รับสารตามลักษณะตามประชากรศาสตร์
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการรณรงค์

การรณรงค์เริ่มมีบทบาทที่สำคัญในประเทศโลกที่สาม เพราะการรณรงค์ส่งผลให้ประชาชน มีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ และการตัดสินใจที่จะรับเอาความคิดเห็นใหม่ๆเกี่ยวกับสุขภาพ การเกษตร และการวางแผนครอบครัว โดยการรณรงค์ในแต่ละครั้งนั้น จะมีวัตถุประสงค์ในการรณรงค์ที่มีความแตกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นการรณรงค์ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร (inform) หรือการรณรงค์เพื่อโน้มน้าวใจให้คล้อยตาม (persuade) อันจะนำไปสู่การเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม (mobilize) และเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในที่สุด ( กิตติ กันภัย, 2543, น26)

การรณรงค์ คือ เป็นศัพท์ที่มาจากทางทหาร การรณรงค์สร้างกำลังเพื่ออุดมการณ์ที่ทำให้คนทั้งหลาย ให้เกิดพลังอะไรสักอย่าง

1. การรณรงค์ หมายถึง กระบวนการต่อเนื่องที่ประกอบด้วยกิจกรรม หรือการดำเนินการที่ ออกแบบขึ้นเพื่อให้ได้มาซึ่งผลลัพธ์ที่คาดหวังในช่วงระยะเวลาที่กำหนด (kendall.1992)

2. การรณรงค์ คือการพยายามในการสื่อสารที่ต่อเนื่องที่มีสาร (message) มากกว่าหนึ่ง ซึ่ง เป็นวัตถุประสงค์ของความพยายามของการสื่อสาร คือ การมีอิทธิพล ต่อ สังคม หรือ สาธารณะชน

3. รณรงค์คือ กิจกรรมที่ถูกวางไว้ล่วงหน้า ได้ออกแบบโดย ผู้ที่ต้องการการเปลี่ยนแปลง (change agent) เพื่อให้ได้มาซึ่งการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรมของผู้รับสารในช่วงระยะเวลาที่กำหนด (change agent) ผู้นำการเปลี่ยนแปลง ไม่ได้หมายถึงบุคคลเพียงอย่างเดียวยังหมายถึงองค์กรด้วย

4. รณรงค์เป็นกิจกรรมการสื่อสารเพื่อโน้มน้าวใจ โดยมีการกำหนดชุดกิจกรรมการสื่อสาร และวางแผนไว้ล่วงหน้า รวมถึงการกระทำห้วงเวลาครอบคลุมในการแพร่กระจายข่าวสาร โดยผ่านสื่อ จำนวนหนึ่ง ณ เวลาที่จะให้สารเข้าถึงประชาชนกลุ่มเป้าหมายได้มากที่สุด หรือ คุ่มค่ามากที่สุดต่อ ความพยายามลงทุนลงแรงนั้น

#### นัยสำคัญของการรณรงค์

1. ความหมายต้องการให้ผู้รับสารเห็นคุณค่าหรือประโยชน์ หรืออันตรายที่จะได้รับ  
2. เพื่อแสดงความคิดเห็นให้ผู้รับสารทราบถึงความสำคัญและความจำเป็นและสาเหตุที่ต้อง มีการเผยแพร่กระจายเรื่องราวนั้น เพื่อให้เกิดความรู้ ความตระหนัก และความเข้าใจต่อเรื่องนั้นๆ

3. ต้องการดึงความสนใจ แสวงหาการสนับสนุนเพื่อให้เกิดความเข้ามามีส่วนร่วมและเกิด ความร่วมมือในกิจกรรมจากสาธารณชน หรือผู้รับสาร เช่น การหาเสียงเลือกตั้ง , กรณีช่วยกันทำความสะอาด กทม.หลังเหตุการณ์ความรุนแรง

4. ต้องการย้ำเตือน เพราะสื่อระยะสั้น ต้องย้ำให้เกิดการระลึกได้ ความสนใจ

5. เพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ คือ ความรู้ + ความเข้าใจ+ ความเชื่อ โดยทั้งสาม อย่างนี้ต้องทำเป็นกระบวนการ ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ทัศนคติ+พฤติกรรม เช่น KPI คือ ความรู้ ทัศนคติ ได้รู้ได้เห็น ความเคยชิน การยอมรับปฏิบัติตาม

#### ทฤษฎีของโรเจอร์ อธิบายว่า

การรณรงค์ให้มีคนหรือประชาชนความตระหนัก ความรู้ ความเข้าใจจนทำให้เกิดความ สนใจ ผู้ทำการรณรงค์ คือ กลุ่มเป้าหมายอย่างไรให้เกิดความเข้าใจ (เป็นการแสวงหาข้อมูลต่างๆรวมทั้ง Change agent) โดยทดลอง ประสิทธิภาพมีความเหมาะสมกันใหม่ เช่น สิ่งแวดล้อมของเขา การ เปลี่ยนแปลง คือ การยอมรับ ซึ่งในการรณรงค์ที่มีวัตถุประสงค์ ในระดับที่ต้องการแจ้งให้ทราบ เพิ่ม ระดับความรู้ของผู้รับสาร เพื่อสร้างจิตสำนึกในผลลัพธ์ที่อาจตามมาของการแสดงพฤติกรรมลักษณะ และผลของการรณรงค์สามารถเกิดได้ระดับบุคคล ถึงระดับโครงสร้างสถาบัน รณรงค์ เช่น โทรมัขับ เหล่า บุหรี่ ความสำเร็จของการรณรงค์ขึ้นอยู่กับทำให้ประชาชนคิดถึงพฤติกรรมของตน โดยอาศัย มุมมองในบริบทอนาคตและความเจริญของสังคม

#### ผู้ได้รับผลประโยชน์จากการรณรงค์



ในการรับประโยชน์จากการรณรงค์โดยตรง อาจเป็นไปได้ยาก เพราะคนขาดความรู้ความเข้าใจ โดยต้องอาศัยกลไกต่างๆ เป็นแหล่งอธิบาย หรือทำงานด้วย

1. องค์กรที่รณรงค์ เช่น ประชาชนได้รับรู้อะไรก็ได้ ได้รับการยอมรับจากสังคม
2. ตัวผู้รับสาร / กลุ่มเป้าหมาย
3. การหาเสียงทางการเมือง หากได้รับการเลือกตั้ง ประชาชนผู้มีสิทธิเลือกตั้งเป็นกลุ่มเป้าหมายก็จะได้รับประโยชน์จากการรณรงค์

ลักษณะทั่วไปของการรณรงค์

1. การกระทำเพื่อเป้าหมาย
2. เจาะกลุ่มเป้าหมายคนกลุ่มไหน
3. กำหนดระยะเวลาชัดเจน
4. ประกอบด้วยชุดกิจกรรม และทำต่อเนื่อง

ชนิดของการรณรงค์

โดยปกติการรณรงค์ มีอยู่ 3 ประเภท คือ

1. การรณรงค์ทางการเมือง
2. การรณรงค์โฆษณาประชาสัมพันธ์
3. การรณรงค์เพื่ออุดมการณ์ คือ อยากเผยแพร่แนวคิดต่างๆ เช่น เศรษฐกิจพอเพียง โดยเน้น

คนเข้ามีส่วนร่วม

ขั้นตอนที่นำไปสู่ความสำเร็จของการรณรงค์

จุดร่วมของการรณรงค์ทั้ง 3 แบบ คือ จะมีการเปลี่ยนแปลงและปรับให้เข้ากับประเด็นใหม่ที่เกิดขึ้น โดยจะไม่ใช้จังหวะ หรืออย่างเดียวนั้น คือ ไม่ใช่กลยุทธ์เดียวตลอดต้องมีหลายรูปแบบ กลยุทธ์ที่เข้าถึงกลุ่มเป้าหมายมี 5 ขั้นตอน

1. ขั้นตอนให้คนรู้จัก หรือ ประกาศตัว (identification)
  2. ขั้นตอนการสร้างความชอบธรรม (legitimacy) หรือ ความถูกต้อง
  3. ขั้นตอนการมีส่วนร่วม (Participation) .ขั้นตอนการชอบธรรม มีผู้การสนับสนุนอย่างเปิดเผย ในขั้นการมีส่วนร่วม ผู้นำการรณรงค์พยายามดึงคนที่ไม่มีส่วนร่วมเข้าร่วมด้วย
  4. ขั้นตอนเข้าไปอยู่ในตลาด (penetration) ถึงขั้นนี้แสดงว่า มีผลิตภัณฑ์ /แนวคิด/อุดมการณ์ ได้มีส่วนแบ่ง หรือส่วนครองใจผู้รับสาร
  5. ขั้นสำเร็จ (distribution) ขั้นสุดท้ายของการรณรงค์เมื่อประสบความสำเร็จ ต้องรักษาไว้
- ลักษณะการสื่อสารแบบต่างๆ ในการรณรงค์
1. ความน่าเชื่อถือ ต่อผลิตภัณฑ์ บุคคล โดยส่วนใหญ่คนรู้จัก มีชื่อเสียง หรือบุญบารมี

2. ความนิยมของประชาชน (climate of opinion) คือความนิยมของประชาชนเปลี่ยนแปลงง่าย คนที่ทำการณรงค์ต้องจับกระแสนี้ได้ (บริบทของสังคมจะมีผลต่อกระแส)

3. ผู้นำความคิด (opinion leaders) คือการณรงค์มุ่งส่งสารไปยังผู้นำความคิด เพราะ มีผลต่อทัศนคติ ความเชื่อ แนวผู้รับสาร มีบทบาทสำคัญ เผยแพร่ สาร ปฏิบัติ หรือ ไม่ปฏิบัติ ขอมรับหรือไม่ ขอมรับ ผู้นำความคิด จะถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารไปยังผู้รับสาร จะแสดงความคิดเห็น ทัศนคติ ของเขาไปยังผู้รับสาร ผู้นำความคิด จึงต้องได้รับการยอมรับ

4. ความเป็นหนึ่งเดียว (uniqueness) คือทำให้ไม่ธรรมดา คือ สร้างเอกลักษณ์ ให้เป็นเรื่อง น่าสนใจ แม้แต่ชื่อ โครงการของเรา เราจะใช้ภาษา คำพูดอะไร ถึงจะโดนใจ การใช้ภาษาจึงมีความสำคัญ

5. ความรู้สึก “ใช้ได้” เป็นการเน้นพยายามให้ผู้รับสาร ขอมรับ ในการณรงค์ ความรู้สึกคำนี้ถึงมาก โดยเน้นการยอมรับของสังคม

6. สภาพภายในจิตใจผู้รับสาร อาจดู สิ่งแวดล้อม ,จิตใจสถานการณ์ทางสังคม เป็นต้น  
ขั้นตอนการณรงค์

1. เริ่มต้นจากการวิจัย เพื่อให้ได้ข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายผู้รับสาร โดยข้อมูลที่ได้มาจะต้องแยกประเด็นปัญหา หลักการ เหตุผล ความคิดเห็นหรือทัศนคติของกลุ่มเป้าหมาย

หาข้อมูลด้านแรงจูงใจ

พฤติกรรมกลุ่มเป้าหมายผู้บริโภค/ผู้ใช้บริการ

ทัศนคติกลุ่มเป้าหมาย

2. การวางแผนการณรงค์

กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย (ทราบและเข้าใจ)

กำหนด Theme การณรงค์ (คือที่ต้องการให้คนสนับสนุน)

กำหนดกลุ่มเป้าหมาย (คือต้องการบรรลุเรื่องอะไร เช่นกลุ่มเป้าหมายหลัก กลุ่มเป้าหมายรอง คือต้องดูเจตนาว่ากำหนดว่าอย่างไร)

กำหนดระยะเวลาการณรงค์ (คือ ระยะเวลาที่กำหนดการใช้ทรัพยากร เช่นงบประมาณ บุคลากร เพราะจะทำให้เราประมาณการ การใช้สื่อได้

เตรียมงบประมาณในการดำเนินการทรัพยากรอื่นๆ

3. การเลือกสื่อ

กำหนดชนิดของสื่อที่ต้องใช้ ความบ่อย/ความครอบคลุม ช่วงเวลาที่ต้องการ (คือต้องเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมาย)

กำหนดเนื้อหาและรูปแบบข่าวสาร กระชับ เข้าใจ จำง่าย ไม่ซับซ้อน

#### 4. นำแผนไปปฏิบัติ (Implementation)

โดยกำหนดวันสิ้นสุดของการรณรงค์โดยผ่านสื่อที่ได้มีการเลือก หรือกำหนดไว้

#### 5. ประเมินผลการรณรงค์และการทำงาน

เพื่อวัดประสิทธิภาพ/ประสิทธิผล ของการเผยแพร่ และการใช้สื่อ ทั้งนี้เพื่อจะได้นำผลจากการประเมินมาใช้เป็นประโยชน์และวางกลยุทธ์ต่อไป

##### การรณรงค์แนวใหม่

“การรณรงค์เป็นแดนเกิดของศาสตร์ในแนวประยุกต์แห่งใหม่พร้อมๆกับการกลายเป็นแหล่งแห่งสถานที่ที่ใช้ค้นหาและพิสูจน์สังขรณ์เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงมนุษย์และสังคมโดยกลยุทธ์การสื่อสารมวลชน” ( กิตติ กันภัย, 2546)

##### การรณรงค์แนวร่วมสมัย

การจัดกิจกรรมเพื่อเผยแพร่แนวคิดของโครงการที่ผู้รณรงค์ต้องการไปสู่เป้าหมายของการรับรู้ หรือปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย ทั้งนี้การรณรงค์เป็นการดำเนินการที่ต้องกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ แผนงาน ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ ใช้อย่างชัดเจน และควรรวมถึงการประเมินผลการรณรงค์ด้วยว่าบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ทิศทางการรณรงค์แต่ละครั้งของแต่ละกลุ่มจะแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับการผสมผสานของปัจจัย 4 ประการ คือ

1. วัตถุประสงค์ เช่น เพื่อโน้มน้าวใจ เพื่อเผยแพร่ข้อมูล เพื่อปรับทัศนคติ ฯลฯ
2. ช่วงเวลาของการรณรงค์
3. หน่วยของการวิเคราะห์และระดับความสะท้อนของการรณรงค์
4. ช่องทางการสื่อสาร เช่น ใช้สื่อบุคคล หรือ สื่อมวลชน

ทฤษฎีที่ใช้ในการรณรงค์ แบ่งหมวดหมู่ได้ ดังนี้

1. หมวดผู้ส่งสาร เนื้อหาสาร และช่องทางการสื่อสาร (source, message, channel typology factor) ที่สำคัญคือส่งสารที่มีความน่าเชื่อถือในสายตาของผู้รับสาร ใช้สื่อบุคคลสำหรับช่องทางการสื่อสารระหว่างบุคคลถือเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องทำเสริมหรือควบคู่ไปกับ สื่อมวลชน

2. หมวดแสดงฐานความสัมพันธ์ระหว่างเนื้อหาสารกับพฤติกรรมของผู้รับสาร (message-based and behavioral-based typology) เพื่อประยุกต์ใช้กับการรณรงค์ โดยเน้นเนื้อหาสาร (message-based) คือ ข้อมูล (information) เป็นฐานการก่อตัวของทัศนคติ (attitude)

ทฤษฎี KAP (Knowledge, Attitude, Practice) เป็นกิจกรรมการสื่อสาร การรณรงค์ถูกออกแบบ เพื่อถ่ายทอดข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติ (attitude object) ด้วยหวังว่านำไปสู่พฤติกรรมที่มุ่งหวังต่อไป

ส่วนทฤษฎีเน้นพฤติกรรม (behavioral-based) เชื่อว่าพฤติกรรมบางอย่างต่างหากที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ซึ่งนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่มุ่งหวังต่อไป การออกแบบโครงการรณรงค์ จึงเป็นแนวค้นหากิจกรรมหรือการกระทำเชิงสร้างสรรค์ใดๆที่ทำให้ผู้รับสารแสดงพฤติกรรมบางอย่างเพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่มีอยู่เดิม อันจะนำไปสู่การแสดงพฤติกรรมที่พึงปรารถนาในที่สุด

3. หมวดทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมแบบการนอกกระทบในและภายในตัวปัจเจกบุคคล (Directive and Dynamic typology) การรณรงค์ที่มีทฤษฎีในหมวดหมู่นี้เป็นฐานจะมีลักษณะการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในตัวกลุ่มผู้รับสาร เป้าหมายเป็นขั้นตอน เช่น เปิดใจ สนใจ เข้าใจ ยอมรับ จดจำ หรือการค้นหาพลวัตภายในเพื่อขับเคลื่อนแรงจูงใจที่จะไปกำหนดการกระทำ ความรู้สึกนึกคิดของผู้รับสาร (ตามแนว Dynamic)

4. หมวดระบบพฤติกรรม (Behavioral system typology) หมวดนี้มีขอบเขตครอบคลุมทฤษฎีในแต่ละสาขาต่างๆ เช่น

ทฤษฎีความรู้คิดทางสังคม

ทฤษฎีสื่อสาร

กระบวนการในการจัดการเพื่อการเปลี่ยนแปลง

ชุมชนและองค์กร

การแพร่กระจายนวัตกรรม

การตลาดเพื่อสังคม

มิติด้านการพัฒนา / นิเวศวิทยา

การรณรงค์ที่ใช้ทฤษฎีในหมวดนี้เป็นฐาน มักใช้กลยุทธ์เสนอตัวแบบ (modeling) ผ่านสื่อการจัดการข้อมูลในตัวผู้รับสารเพื่อเพิ่มระดับความจดจำ

การจัดการทรัพยากรชุมชน / องค์กรเพื่อเอื้อเพื่อประโยชน์ต่อการรณรงค์

การเสริมช่องทางการรณรงค์ด้วยการสื่อสารระหว่างบุคคล

การขยายแนวคิดทำให้แนวคิดเป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องได้รับการออกแบบ

มีการกำหนดราคาโปรโมชั่น ช่องทางในการจำหน่าย และการวางตำแหน่งสินค้า

การพุ่งเป้าไปทำงาน ณ ช่วงเวลาที่เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของชีวิตในบริบทที่มีความเฉพาะ

การรณรงค์ร่วมสมัยนั้นมีจุดเน้นอยู่ที่การเปลี่ยนแปลงความรู้สึกนึกคิดในระดับปัจเจกบุคคล โดยเฉพาะอาศัยทฤษฎี KAP เป็นฐานในการออกแบบโครงการที่พบโดยทั่วไปของสังคมไทย กล่าวโดยสรุป แนวทางการรณรงค์ร่วมสมัยใหม่ ทั้งที่ทำในต่างประเทศและประเทศไทย ยังมีลักษณะไร้ทิศทางที่ชัดเจนและอาศัยการลองผิดลองถูก และที่มีความเสี่ยงที่สุดคือ ทำโดยอาศัยสามัญสำนึก ไร้ทฤษฎีใดๆเป็นฐาน ซึ่งปรากฏการณ์นั้นเป็นเครื่องมือยืนยันได้เป็นอย่างดีว่าทฤษฎีที่สามารถอธิบายการ

เปลี่ยนแปลงพฤติกรรมและสังคมมนุษย์ได้อย่างทรงพลังจนนำไปสู่ยุคที่ใช้วางแผนการณรงค์เชิงกลยุทธ์จนบังเกิดประสิทธิผลนั้นไม่มี จึงพบว่าปัญหาทางสังคมต่างๆ ยังคงสร้างความหนักใจกับนักบรรณรักษ์ร่วมสมัยต่อไป

ผู้วิจัยได้นำเสนอแนวคิดจากหนังสือ “The Tipping Point” หรือ “ทฤษฎีจุดจุกซ์” ของ Malcolm Gladwell (2000) เป็นหนังสือที่มีการขยายข้อมูลการสื่อสารการณรงค์ ทำให้มองเห็นสู่ทางการวางแผน การทำงานที่มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

การประยุกต์ใช้ทฤษฎีจุดจุกซ์กับการรณรงค์แนวใหม่

การค้นพบทฤษฎีจุดจุกซ์ของ Gladwell นี้เป็นการตอบคำถาม 2 ประการคือ ความคิดและพฤติกรรมของมนุษย์มีการเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไร และปัจจัยอะไรบ้างที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ซึ่งการค้นพบนี้ สามารถนำไปกำหนดกลยุทธ์ในการทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านความคิดและพฤติกรรมของคนในสังคมได้ทันที

แต่เดิมการรณรงค์แต่ละครั้งต้องใช้งบประมาณมาก เพราะกลยุทธ์การสื่อสารมีลักษณะหวานข้อมูลผ่านสื่อมวลชนเป็นหลัก ผลที่ได้คือ การกระตุ้นทางความคิด ทศนคติ และความรู้สึกเพียงเล็กน้อย ไม่อาจรับประกันผลในระดับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้ แต่หากอาศัยการรณรงค์แนวใหม่ซึ่งมีทฤษฎีจุดจุกซ์เป็นฐานในการกำหนดกลยุทธ์กลยุทธ์การรณรงค์แนวใหม่ 3 แนวทางเลือก คือ

1. การค้นหาบุคคล 3 จำพวก คือ connectors, maven, salesman ซึ่งแทรกซึมอยู่ในกลุ่มสังคมเป้าหมายให้พบ วิธีการค้นหาที่น่าจะเหมาะคือ การวิจัยภาคสนาม โดยใช้เทคนิควิธี Snowball ประกอบการค้นหา กลุ่มดังกล่าวจะหมายถึงการค้นหาเครือข่ายที่เชื่อมโยงกันของกลุ่มวัฒนธรรมย่อยของสังคมนั้น โดยทันที เครือข่ายนี้จะเป็นช่องทางลำเลียงข้อมูลและนวัตกรรมให้กับการรณรงค์ โดยมี connectors เป็นจุดประสานรอยต่อให้ยึดโยงเข้ามาไว้ด้วยกัน ในขณะที่ maven จะทำหน้าที่เป็นคลังข้อมูล ของการรณรงค์ และ salesman เป็นผู้ถ่ายทอดนวัตกรรมด้วยการโน้มน้าวใจ

2. สร้างสรรค์และทดลองใช้เนื้อหาสารที่มีลักษณะติดตรึง (stickiness) กลยุทธ์แนวนี้จำเป็นต้อง อาศัยผู้เชี่ยวชาญและใกล้ชิดกับวงการการสื่อสารที่คุ้นเคยกับกลุ่มเป้าหมายของการรณรงค์เป็นอย่างดี เพราะจะทราบว่าจะอะไรที่ทำให้เกิดการประทับใจอยู่ในความทรงจำจนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงการกระทำของผู้รับสารได้

3. เรียนรู้และรวบรวมบริบท (context) ลักษณะต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนในสังคม รวมทั้งทดลองใช้บริบทในการรณรงค์ที่หลากหลาย การเป่าสังเกดและทดลองสร้างบริบทนี้ ในการรณรงค์มีข้อที่จะต้องค้นพบ จุดสำคัญของบริบทนั้นคืออะไรที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

กิจกรรมการรณรงค์จึงเป็นกิจกรรมที่จะต้องอาศัยการกระทำที่เป็นไปตามขั้นตอนและจะต้องมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการรณรงค์นั้นๆด้วย จึงจะสามารถทำให้กลุ่มเป้าหมายในการรณรงค์เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม และเกิดผลสำเร็จตามที่นักรณรงค์ได้วางเป้าหมายไว้ นักรณรงค์จึงควรให้ความสำคัญกับในทุกๆขั้นตอนของกระบวนการจัดกิจกรรมการรณรงค์ (กิตติ กันภัย, 2546)

#### การรณรงค์

คือ ส่งผ่านข้อความไปสู่กลุ่มผู้รับสารที่เป็นเป้าหมายก็อาจเรียกได้ว่าเป็น การรณรงค์เช่นกัน ถึงกระนั้นการรณรงค์ที่เรากำลังพูดถึงอยู่นี้ไม่ใช่การรณรงค์แบบที่ใช้กันในกลุ่มผู้ที่ต้องการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในระดับโลก หากแต่เป็นการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องใช้วิธีการทางยุทธศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจและการเมืองเข้าไว้ด้วยกัน

การรณรงค์เกิดภายในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไม่หยุดนิ่งตลอดเวลา (dynamic) การรณรงค์สามารถทำได้ แม้จะไม่จำเป็นต้องวัดอย่างเป็นระบบหรือต้องออกมาในรูปของตัวเลข หลักสำคัญที่ทำให้การรณรงค์เกิดขึ้นนั้นยังเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสาธารณะ มีความเกี่ยวข้องกับผู้คน มีแนวทางการปฏิบัติและนโยบาย รวมถึงการใช้เป็นแรงกดดันเมื่อมีการวิงวอนทางการเมืองในระดับชาติหรือเมื่อมีการใช้กลยุทธ์สนับสนุนในระดับท้องถิ่นแล้วไม่อาจบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยสรุปแล้ว การรณรงค์เป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ทางการเมืองเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง ด้วยเหตุนี้ จึงจำเป็นต้องใช้การรณรงค์ร่วมกับกลุ่มผู้สนับสนุน บรรลุวัตถุประสงค์บางประการ สิ่งนี้ทำให้การรณรงค์ในแง่นี้แตกต่างจากความหมายของ “การรณรงค์” ที่ใช้กันโดยทั่วไป ซึ่งหมายถึง การยกระดับความตระหนักรู้ หรือ การส่งข้อความบางอย่างซ้ำๆ แต่ไม่ได้มีเป้าหมายทางนโยบายที่เฉพาะเจาะจงไปกว่านั้น

การรณรงค์ต้องเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การสนับสนุนโดยรวม ใน Fighting Poverty Together ได้ให้คำจำกัดความของการผลักดันเชิงนโยบาย ว่าเป็น กระบวนการในการโน้มน้าวผู้ตัดสินใจหลัก และผู้กำหนดแนวทางความคิดเห็นเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนนโยบายหรือแนวทางในการปฏิบัติ วิธีการรณรงค์แบบหนึ่งที่มีประสิทธิภาพดีและสอดคล้องกัน คือ การรณรงค์ต่อสาธารณะชน Action Aid ยังได้ให้คำจำกัดความต่อไปแก่ “การผลักดันเชิงนโยบายที่เอาประชาชนเป็นศูนย์กลาง” (People-centered Advocacy) ว่าเป็น การให้พลังแก่กลุ่มคนเพื่อให้ลงมือดำเนินการบางอย่างเพื่อตัวพวกเขาเอง (Monitoring and Evaluating Advocacy, 2001) การรณรงค์เป็นรูปแบบของการสนับสนุนที่เกิดแบบไม่ต่อเนื่อง เพราะมักจะมีการกำหนดแผนปฏิบัติการทางกลยุทธ์ที่ชัดเจนภายใต้กรอบการทำงานทางยุทธศาสตร์และอยู่ในขอบเขตของสาธารณะชน การรณรงค์ก็ยังคงเป็นเรื่องใหม่และ

“การสร้างความเป็นมืออาชีพ” ในด้านการณรงค์ก็เพิ่งจะเริ่มขึ้นอย่างจริงจังเมื่อสองทศวรรษก่อนนี้เอง  
Great Ad for Good Cause; Pro-Bono Creativity

เนื่องในโอกาสที่ Cannes Lions ครบรอบ 50 ปีในปีนี นอกจากที่ทีมงานจะจัดแสดงผลงานโฆษณาที่ได้รับรางวัลเหมือนทุกครั้งที่ผ่านมาแล้ว พื้นที่ส่วนหนึ่งของการจัดงานยังถูกอุทิศเพื่อการจัดแสดงผลงานโฆษณาเกี่ยวกับการณรงค์ และงานสาธารณะประโยชน์ต่างๆ ด้วย

ACT (Advertising Community Together) เป็นองค์กรที่ไม่แสวงหาผลกำไรที่ได้ทำการรวบรวมแคมเปญที่จัดทำขึ้นเพื่อสาธารณกุศลจากเอเจนซีต่างๆ โดยผลงานที่นำมาจัดแสดงไม่ว่าจะเป็นโฆษณาสื่อสิ่งพิมพ์ และโฆษณาทางโทรทัศน์ล้วนอยู่ในหัวข้อ “แคมเปญที่สร้างขึ้นเพื่อสำนักต่อสังคม” “สิ่งที่เราต้องการนำเสนอในครั้งนี้ คือพลังของการโฆษณา ที่สามารถบรรเทาปัญหาต่างๆ ได้” Herve C. de Clerck ผู้ก่อตั้ง ACT และ AdForum.com เว็บไซต์ที่เป็นต้นคิดของการนำเสนอผลงานดังกล่าวกล่าวถึงวัตถุประสงค์ของการจัดนิทรรศการในครั้งนี้ ภายใน Hall Mediterranee ของ Palais des Festival จึงล้วนประกอบด้วยหัวข้อการแสดงผลงานที่เกี่ยวกับโฆษณาเพื่อสาธารณกุศล ในแง่มุมต่างๆ

1. ACT Pro-Bono Collection จัดแสดงผลงานการกุศลจากเอเจนซีทั่วโลกที่ทำให้องค์กรไม่แสวงหาผลกำไร และ NGOs ต่างๆ เช่น Social Work จาก Sattchi & Sattchi และแคมเปญเพื่อส่งเสริมความเข้าใจ มิตรภาพ สันติภาพ และ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ต่อต้านการเหยียดสีผิว การเหยียดสัญชาติ และการณรงค์เรื่องการป้องกัน โรคเอดส์ของ The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies

2. One Thousand Voices, One Thousand years เป็นพื้นที่จัดเสนอผลงาน เนื่องในโอกาสที่ McCann-Erickson Worldwide ครบรอบ 100 ปีในปีนี งานที่คัดเลือกมาแสดงเป็นผลงานเกี่ยวกับแคมเปญการณรงค์เพื่อสาธารณะประโยชน์จากทั่วโลกของเอเจนซีแห่งนี้

3. The Ad Council ผู้นำในด้านโฆษณาเพื่อสาธารณะประโยชน์ในสหรัฐฯ มาในครั้งนี้ได้เสนอผลงานเกี่ยวเนื่องกับสำนักทางสังคมในด้านต่างๆ

4. Creativity for the Greater Good จัดแสดงผลงานการกุศลจาก Leo Burnett Worldwide ที่เด่นๆ ในงานเห็นจะเป็นแคมเปญ The UN AIDS Foundation จาก Leo Burnett USA

5. AdForum.com เสนอโฆษณาที่สร้างขึ้นเพื่อการกุศลกว่า 800 ชิ้น ซึ่งผลงานเหล่านี้ส่วนใหญ่ได้รับรางวัลทั้งในระดับชาติ และนานาชาติ

นอกจากที่พื้นที่ส่วนหนึ่งได้ถูกอุทิศให้กับแสดงผลงานโฆษณาที่สร้างขึ้นเพื่อสาธารณะประโยชน์แล้ว ในงานสัมมนาประจำปีของ Cannes Lions ยังมีหัวข้อเกี่ยวกับ“การสร้างสรรค์โฆษณาเพื่อองค์กรสาธารณะประโยชน์” ในการสัมมนาด้วย โดยได้ Linda Wolf ประธานและ CEO และ Miguel Angel Furones Chief Creative Officer ของ Leo Burnett Worldwide มาเป็นตัวแทน

### Creativity for the Greater Good

Leo Burnett ได้พูดถึงอุตสาหกรรมโฆษณาที่สร้างผลงานเพื่อประโยชน์แก่ส่วนรวมว่า ในหลายปีที่ผ่านมา โฆษณาได้เข้ามามีบทบาทในการรณรงค์ปัญหา รวมถึงการหาทางแก้ไขปัญหามากขึ้น การใช้โฆษณาทำให้เกิดการรับรู้ในวงกว้างได้ง่ายขึ้น รวมทั้งงานโฆษณายังถือเป็นการใช้การสร้างสรรค์ที่มีพลัง ให้ความรู้สึกทางอารมณ์ ในขณะที่เดียวกันบางชิ้นยังก่อให้เกิดประเด็นในการถกเถียง และมีหลายชิ้นที่มีเนื้อหาที่ทำให้คนดูตระหนักได้ว่าปัญหาต่างๆ เหล่านี้มีผลกระทบโดยตรงในการดำเนินชีวิตของเขา

แค่ในประเทศสหรัฐอเมริกาเพียงประเทศเดียว จำนวนเงินที่บริษัทโฆษณาใช้ให้กับการทำโฆษณาเพื่อการรณรงค์ และการกุศลมีจำนวนเงินสูงถึงหนึ่งหมื่นห้าพันล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้เวลา และพื้นที่สำหรับโฆษณาเพื่อการรณรงค์ต่างๆ ยังเพิ่มสูงกว่าปีที่ผ่านมา และแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

แต่ทั้งหมดนี้ไม่ได้หมายความว่าเฉพาะแค่เอเจนซีโฆษณาเท่านั้น ที่มีบทบาทในการสร้างสรรค์โฆษณาที่เกี่ยวกับสาธารณประโยชน์ แต่ทั้งโปรดักชั่น เฮาส์ สตูดิโอ และลูกค้าเอง ต่างก็มีบทบาทในการช่วยสร้างผลงานเหล่านี้ให้เกิดขึ้น

“เรารู้สึกประหลาดใจกับสิ่งที่อุตสาหกรรมโฆษณากำลังทำอยู่ เพราะการทำเช่นนี้จะต้องใช้การทุ่มเททั้งเวลา ความสามารถ และกำลังคนกว่าจะได้งานที่สมบูรณ์แบบออกมาสักชิ้นหนึ่ง ในส่วนของ Leo Burnett เอง เราใช้งบประมาณกว่าปีละล้านเหรียญเพื่ออุทิศให้กับสร้างแคมเปญรณรงค์ในเรื่องต่างๆ เราทำเช่นนี้เพราะเราทุกคนเห็นตรงกันว่ามันเป็นสิ่งจำเป็นที่จะต้องทำ”

Linda Wolf ประธาน และ CEO ของ Leo Burnett Worldwide กล่าวว่า“ทุกวันนี้บริษัทต่างๆ ต่างก็ล้วนประสบกับผลกระทบทางเศรษฐกิจมากพอแล้ว แต่ลองนึกถึงองค์กรการกุศล หรือองค์กรที่ไม่หวังผลประโยชน์ องค์กรเหล่านี้ต้องประสบปัญหามากกว่าเราหลายเท่าตัว ดังนั้นจึงถึงเวลาแล้วที่เราจะใช้ความสามารถในการสร้างสรรค์เพื่อช่วยให้องค์กรเหล่านี้สามารถส่งสารไปในวงกว้างได้”

### Burnett's Strategies

Leo Burnett ได้กล่าวถึงหลักการในการทำโฆษณาเพื่อสาธารณประโยชน์ให้ประสบความสำเร็จ หรือมีผลตอบรับในวงกว้างว่า ต้องประกอบด้วยหลักสำคัญ ดังนี้

ให้ความสำคัญในเรื่องทางสังคม และการเมืองอย่างเท่าเทียมกัน

เล่นกับอารมณ์ และความรู้สึกของกลุ่มเป้าหมาย

ทำปัญหาที่ต้องการนำเสนอ ให้เป็นเหมือนเป็น”สินค้าที่มีแบรนด์”

ทำให้คนทั่วไปเห็นถึงปัญหาอย่างเป็นนามธรรม ไม่ใช่รูปธรรม

แสดงให้เห็นว่าปัญหาที่กล่าวถึงมีผลกระทบต่อคนส่วนมาก

ไม่ลืมกล่าวถึงขั้นตอนการปฏิบัติ และการแก้ปัญหา



สื่อออกมาในรูปแบบของการบอกเล่า การชักจูงใจ หรือการกระตุ้นให้เกิดการกระทำ ตามมา (ดูข้อมูลเพิ่มเติม และผลงานที่จัดแสดง [www.adforum.com/ACT](http://www.adforum.com/ACT))

## 2.2 แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร

วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) คือ วิศวกรรมแขนงหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางแผน การออกแบบ การควบคุม บริหารจัดการระบบการจราจรของถนน ทางหลวง ตลอดจนการใช้บริเวณ ที่ดินใกล้เคียงและศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น หรือหมายถึงการนำเอาหลักการ เครื่องมือ วิธีการ เทคนิค เทคโนโลยี ตลอดจนการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อให้ได้มาซึ่ง ความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ 4 ประการคือ

1. คนขับ คนโดยสาร และคนเดินถนน (Driver, Passenger and Pedestrian)
2. รถ (Vehicle)
3. ถนน (Road)
4. สภาพแวดล้อม (Environmental)

คนขับ คนโดยสาร และคนเดินถนน (Driver, Passenger and Pedestrian)

1. คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะ คือ

สมรรถนะในการขับรถ

การตัดสินใจ

มารยาทในการขับรถ

สมรรถนะในการขับรถ (Ability) มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1 ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิริยาโต้ตอบ (Reflection) นอกจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับรถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเม้า ความง่วง เป็นต้น

1.2 ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) ได้แก่ อารมณ์ (Emotion) ความสนใจ (Interest) ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ฯลฯ

1.3 ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environmental Conditions) ได้แก่ สภาพ ภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง ฯลฯ

การตัดสินใจ (Decision Making) จะเกี่ยวข้องกับระยะเวลาในการตัดสินใจ (Perception - Reaction Time, PIEV) คือ ระยะเวลาที่ร่างกายรับรู้ทางประสาทสัมผัสต่างๆ เช่น ตา หู การสัมผัส และ ส่งการรับรู้ไปยังสมอง เพื่อสั่งการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการขับรถยนต์ เช่น ให้มือและเท้า

เหยียบเบรก การเลี้ยวซ้ายหรือขวา หรือหยุดรถ เป็นต้น ระยะเวลาต่างๆที่เกี่ยวข้องนี้ คือระยะเวลาในการตัดสินใจนั่นเอง

การตัดสินใจ (Decision Making) เกี่ยวกับการจราจร

การตัดสินใจดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวกับการจราจรและขนส่ง ควรยึดหลักการประเมินระหว่างปริมาณ และคุณค่า (Quantification Versus Valuation) เช่น คำนึงถึงผลเสียต่อสภาพแวดล้อม, การเกิดการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของประชาชน และผลกระทบทางเศรษฐกิจว่ามีความเหมาะสมเพียงใด เกิดผลดี ผลเสียและผลกระทบต่อสิ่งใดบ้าง โดยคำนึงถึงทางเลือกที่ดีที่สุด โดยการประเมิน (Evaluation) ทางเลือกทางวิชาการ ซึ่งได้มาจากการศึกษา

ทฤษฎีของระยะเวลาในการตัดสินใจ (PIEV) ประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการคือ

Perception Time คือ ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์

Intellection Time คือ ระยะเวลาใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่เห็นคืออะไร

Emotion Time คือ ระยะเวลาใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอะไรต่อไปกับสถานการณ์หรือสิ่งที่เห็นนั้น

Volition Time คือ ระยะเวลาซึ่งใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ ค่าของ PIEV มีความสำคัญต่อปัญหาการจราจร สาเหตุหนึ่งของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการตัดสินใจไม่ฉับพลันของผู้ขับรถ คน โดยทั่วไปควรมี PIEV ประมาณ 1-2 วินาที มาตรฐานการออกแบบของ AASHO (American Association Of State Highway Officials) กำหนดค่า PIEV เท่ากับ 2-2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกลหรือพบปัญหาที่ยากต่อการตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที ในทางวิศวกรรมจราจรใช้ในการคำนวณหาระยะเวลาหยุดรถที่ปลอดภัย (Safe Stop Distance) และการออกแบบระยะเวลาของสัญญาณไฟเหลือง (Amber Time) โดยทั่วไปสัญญาณไฟเหลือง ควรมีระยะเวลาประมาณ 3-5 วินาที หากสั้นเกินไป (3 วินาที) อาจเกิดอุบัติเหตุ และความไม่ปลอดภัยในกรณีที่คนขับตัดสินใจที่จะแล่นผ่านทางแยก แต่หากออกแบบสัญญาณไฟเหลืองนานกว่า 5 วินาที จะทำให้คนขับฉวยโอกาสฝ่าฝืน โดยแล่นผ่านทางแยกกันมากขึ้น

การมองเห็น (Vision) ความสามารถของตาคนปกติขณะอยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะกรวย จอกว้าง (Peripheral Vision) มีขอบเขตทามุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของการมองเห็นชัดเจนจะลดลง เช่น

ที่ความเร็ว 40 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 100 องศา

ที่ความเร็ว 75 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 60 องศา

ที่ความเร็ว 100 ก.ม./ชม. มีมุมมองเห็นได้ชัด 40 องศา

ความคมชัดของภาพที่ตาของคนปกติมองเห็นได้ชัดที่สุด (CLEAREST VISION) จะอยู่ในพื้นที่รูปรถ 3-5 องศา และความคมชัดที่มองเห็นได้รองลงมา (CLEAR VISION) จะอยู่ในพื้นที่รูปรถ 10-12 องศา ในช่วงที่เลยพิกัดนั้นออกไป ความชัดเจนของภาพจะลดน้อยลงไป

สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืนของคนขับรถถ้ามีแสงสว่างเข้าตาจากรถที่แล่นสวนมา หรือจากการสะท้อนของกระจกเข้าตา จะทำให้เกิดการพร่ามัวชั่วขณะหนึ่ง ซึ่งตาของมนุษย์จะต้องใช้เวลาในการปรับขยาย หรือหดม่านตา โดยถ้าเป็นกรณีผ่านจากที่มีคอกสูทที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มืดใช้เวลาปรับตัวประมาณ 6 วินาที

ความเมา (Drunkenness) การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์นั้น จะมีผลต่อการขับขี่ ซึ่งในมาตรฐานในการตรวจวัดผู้ที่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี้นั้น จะถือเอาระดับแอลกอฮอล์ในเลือดที่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (mg%) และสิ่งที่จะบอกได้ว่าเริ่มมีอาการเมาก็คือ

ปริมาณแอลกอฮอล์ในร่างกายที่มีผลต่อการตอบสนองของร่างกายปรากฏเป็นลำดับดังนี้

30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้อารมณ์ครื้นเครงสนุกสนานร่าเริง

50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้ไม่สามารถควบคุมการเคลื่อนไหวได้ดีเท่าภาวะปกติ

100 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้มีอาการเมา เดินไม่ตรงทาง

200 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้มีอาการสับสน

300 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีผลให้มีอาการง่วงซึม อาเจียนรุนแรง

400 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ อาจส่งผลให้สลบและถึงตายได้

ใน 1 ชั่วโมงก่อนการขับรถ หากหลีกเลี่ยงการดื่มไม่ได้ ไม่ควรดื่มเกินจำนวนดังต่อไปนี้

ดื่มสุรา ได้ไม่เกิน 6 แก้ว แก้วละ 1 ฟา (ฟาละ 15 cc.)

ดื่มไลท์เบียร์ ได้ไม่เกิน 4 กระป๋อง หรือ 4 ขวดเล็ก

ดื่มเบียร์ธรรมดาได้ไม่เกิน 2 กระป๋อง หรือ 2 ขวดเล็ก

ดื่มไวน์ได้ไม่เกิน 2 แก้ว แก้วละ 80 cc.

มารยาทในการขับรถ เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรประการหนึ่ง มารยาทในการขับรถ จะเกี่ยวข้องกับ การศึกษา(Education) การอบรม (Train) การตระหนักถึง (Concern) ตลอดจนการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)

คนโดยสาร (Passenger) เป็นปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร ประการหนึ่งทางด้านบวก และด้านลบ ที่ส่งผลต่อการขับขี่ของคนขับรถ ในด้านบวก เช่น การขับขี่รถหรือเดินทางที่มีระยะทางไกล แสงสว่าง มีฝนตกหรือพายุ หรือกรณีทัศนวิสัยไม่ปกติต่างๆ คนโดยสารสามารถเป็นผู้ช่วยคนขับขี่ให้มีความระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น หรือเป็นผู้ช่วยในการดูเส้นทาง (Navigator) หรือคอยอยู่เป็นเพื่อนไม่ให้คนขับเกิดความง่วง จะทำให้การขับขี่ มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ใน

ขณะเดียวกัน คนโดยสารสามารถส่งผลกระทบต่อคนขับด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นด้านจิตใจ อารมณ์ ความสามารถในการมองเห็น สมาธิหรือความตั้งใจในการขับรถ เป็นต้น

คนเดินเท้า (Pedestrian) คนเดินเท้าเป็นปัจจัยหนึ่งของการจราจร และมีผลกระทบต่อ การไหลของการจราจร ดังนั้นการออกแบบระบบการจราจรจะต้องให้สัมพันธ์กัน ได้แก่ บาทวิถี หรือ ทางเดินเท้าข้างถนน ทางข้ามถนน (ทางม้าลาย) สะพานลอย, อุโมงค์สำหรับคนข้าม ทางเดินยกระดับ (Sky walk) และสัญญาณไฟสำหรับคนข้าม ฯลฯ บาทวิถีหรือทางเดินเท้าข้างถนน มีประโยชน์ต่อ การจราจรเพราะเป็นช่องทางสำหรับประชาชนสามารถเดินทางสัญจรไปมาได้โดยไม่ต้องลงมา เดินบนผิวการจราจร ซึ่งจะทําให้กีดขวางการจราจร และอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ ทางข้ามถนน (ทางม้า ลาย) มีประโยชน์ในการสร้างความปลอดภัยที่คน จะเดินข้ามถนนอย่างเป็นระเบียบ ส่วนใหญ่ควร ประกอบสัญญาณไฟจราจรสำหรับคนข้ามถนน สะพานลอยและอุโมงค์จะทําให้คนสามารถเดินข้าม ถนนได้อย่างปลอดภัย โดยไม่ต้องลงมาบนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ ทางเดิน ยกระดับ (sky walk) หรืออุโมงค์ใต้ดินสำหรับรถไฟใต้ดิน จะเป็นเส้นทางสำหรับคน ที่จะเดินหรือ ข้ามถนน โดยไม่ต้องอยู่บนผิวการจราจรซึ่งจะทําให้กีดขวางการจราจรโดยไม่ต้องลงมา บนผิวการจราจร หรือตัดกระแสการเดินรถ เช่นกัน การจัดระเบียบคนเดินเท้าให้สัมพันธ์กับสภาพ การจราจร โดยให้มีความสัมพันธ์กับป้ายรถประจำทาง สถานีรถไฟ หรือสถานีรถไฟใต้ดิน จะทําให้ เกิดความสะดวกสบายและลดการใช้ยานพาหนะ ระยะทางที่คนเดินเท้าขึ้นอยู่กับสภาพของทางว่า รมเย็นหรืออากาศร้อนแค่ไหน

รถ (Vehicle)

รถเป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งของการจราจร ซึ่งอาจแบ่งรถได้เป็นประเภทต่างๆ ดังนี้

รถจักรยานยนต์ (Motor - Cycle)

รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ (Motor - Cycle)

รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ (3 wheel motorcycle)

รถจักรยานยนต์พ่วง (Motorcycle trailer)

รถยนต์ (car)

รถนั่งส่วนบุคคล (Passenger Car)

รถยนต์รับจ้าง (Taxi)

รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (Four – Wheel Drive)

รถบรรทุก (Truck)

รถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Truck)

รถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Truck)

รถบรรทุกขนาดใหญ่ (Heavy Truck)

รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-Tractor)

รถโดยสาร (Bus)

รถโดยสารขนาดเล็ก (Light Bus)

รถโดยสารขนาดกลาง (Medium Bus)

รถโดยสารขนาดใหญ่ (Heavy Bus)

รถอื่นๆ (Other) เช่น รถแทรกเตอร์ รถลากจูง รถบด รถพ่วงจักรยานยนต์ ฯลฯ

รถ มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ (Statics) หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมีความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

2. ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ (Kinematics) รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุน ของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือความสามารถในการขับเคลื่อนของรถ ที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า อัตราการเร่ง (Acceleration) คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

3. ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ (Dynamic) ในขณะที่เคลื่อนที่ที่มีแรงต่างๆ มากกระทาต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงดังกล่าวได้แก่

แรงเสียดทาน (Friction Resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน

แรงต้านทานเนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling Resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไปบนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทาง ในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม.

แรงต้านทานเนื่องจากความชัน (Grade Resistance) เกิดเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชัน จะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถและความลาดชันของพื้น

แรงต้านทานเนื่องจากความโค้งของทาง (Curve Resistance) รถเมื่อแล่นเข้าโค้งจะเปลี่ยนทิศทางการเคลื่อนที่และเกิดมีแรงหนีศูนย์กลาง (Centrifugal Force) รถมีโอกาสที่จะไถลออก

นอกโค้ง หรือบางครั้งอาจพลิกคว่ำได้ แรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางนี้จะทำให้เกิดโมเมนต์พลิกคว่ำ (Verturning Moment) ซึ่งตรงกันข้ามกับโมเมนต์ทรงตัว (Stabilizing Moment) รถจะคว่ำต่อเมื่อโมเมนต์พลิกคว่ำมากกว่าโมเมนต์ทรงตัว แรงต้านที่ช่วยมิให้รถลื่นไถลออกจากผิวทางโค้งคือความฝืดระหว่างล้อกับผิวทาง และการสร้างถนนยกระดับ (Super elevation) จะช่วยลดปัญหาการไถลออกนอกโค้งและการพลิกคว่ำของรถลงได้ แรงที่กระทำต่อรถยนต์จะสมดุลให้กระทำที่จุดศูนย์กลางของรถ ยกเว้นแรงเสียดทานที่กระทำที่ล้อและผิวถนน แรงเนื่องจากความเสียดทานนี้เองที่ทำให้คนขับสามารถเริ่มต้น หยุดและขับเคลื่อนรถ

แรงต้านทานของอากาศ (Air Resistance) เกิดจากแรงเสียดทานของตัวถังรถยนต์ขณะเคลื่อนที่ไปในอากาศ ขนาดของแรงต้านขึ้นอยู่กับรูปร่าง พื้นที่หน้าตัดของตัวยานพาหนะและความเร็วขณะขับเคลื่อนที่

ความเสียดทาน (Friction) เป็นการต้านทานการเร่งของยานพาหนะ อันเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนนแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

ความเสียดทานเนื่องจากการไถล (Sliding Friction)

ความเสียดทานเนื่องจากการกลิ้ง (Rolling Friction)

การไถลของรถยนต์เป็นลักษณะของรถเมื่อผู้ขับขี่เหยียบเบรก หรือหยุดรถอย่างกะทันหัน ทำให้มีการห้ามล้อของรถ แต่เนื่องจากรถไม่สามารถหยุดได้ในทันทีทันใด จึงยังมีการลื่นไถลไปอีก ระยะที่รถลื่นไถลไปอีกนั้น เรียกว่า ระยะลื่นไถล (Skid Distance) หรือระยะเบรก (Braking Distance)

ถนน (Road)

ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road Network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) , การออกแบบทางโค้ง, ระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะ ขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

1. การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้  
ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของประเภทรถยนต์ชนิดต่างๆ และความเร็วยานพาหนะ

ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ

ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกระทันหัน

มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการจราจรต่างๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ ฯลฯ คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม, ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง, มีประโยชน์ต่อสังคม และคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

## 2. ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี 4 ประเภท คือ

ทางพิเศษหรือทางด่วน (Expressway Or Freeway System) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่นๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก มีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่างจากถนนปกติ เช่น การจำกัดประเภทรถ หรืออนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง ซึ่งถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น นอกจากนี้อาจจะจำกัดจำนวนรถด้วยการคิดค่าบริการ หรือค่าผ่านทาง หรือค่าธรรมเนียม

ถนนสายหลัก (Arterial Street) เป็นถนนโครงหลักของเมืองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลักหรือใช้เป็นถนนเชื่อมระหว่างเมืองเช่น ถนนสุขุมวิท ถนนพหลโยธิน ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนวิภาวดี ฯ ถนนพระรามเก้า ถนนรามอินทรา ถนนบรมราชชนนี ถนนเพชรเกษม และถนนพระราม 2 ฯลฯ

ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายหลัก โดยทั่วไปเป็นถนนโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก เช่น ถนนนอโศก ถนนแจ้งวัฒนะ ถนนงามวงศ์วาน เป็นต้น

## ประเภทของทางหลวง ในประเทศไทย มี 7 ประเภทคือ

- ทางหลวงแผ่นดิน
- ทางหลวงจังหวัด
- ทางหลวงชนบท
- ทางหลวงเทศบาล
- ทางหลวงสัมปทาน
- ทางหลวงพิเศษ
- ทางหลวงสุขาภิบาล

3. โครงข่ายของถนน (Road Network) โครงข่ายของถนนคือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตารางวงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง ฯลฯ

โครงข่ายถนน แบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ

โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางมาบรรจบกัน

โครงข่ายของถนนประกอบด้วย

1. โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern) แบ่งออกเป็นแบบสำคัญได้ 3 แบบคือ

แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่นๆ

แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกัน ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์กลางการค้า หรือบริเวณที่การจราจรคับคั่งและสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือมีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทะแยงมุม จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวาร โดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้นๆ ตั้งแต่ 1 ถึง 3 ชั้น ลักษณะคล้ายไข่มงม เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 20,000 คนขึ้นไป ควรมีถนนวงแหวน 1 วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 500,000 คนขึ้นไปควรมีถนนวงแหวน 2 วง ลักษณะของถนนวงแหวน ไม่จำเป็นต้องเป็นวงกลม สามารถเลือกวงแนวได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศ วงอ้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบเพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็วแม้จะใช้ระยะทางมากขึ้นแต่การจราจรไม่ติดขัด เพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออก (Control Of Access) ตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน



2. โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural Road System) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ 300,000 คนขึ้นไปควรมีถนนอ้อมเมือง (By Pass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรี หรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมือง ก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกัน เพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อ

#### ปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

แนวถนนวงแหวนในกรุงเทพฯ มี 2 วง คือ

1. ถนนวงแหวนรอบใน อยู่ในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร คือ ถนนรัชดาภิเษก เริ่มดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2514 โดย คณะรัฐมนตรี รับแนวทางพระราชดำริ แล้วมอบหมายให้โครงการ ผังเมืองเป็นผู้กำหนดแนวถนน และทำการออกแบบเบื้องต้น โดยให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง เป็นถนนแบบวงรอบ (Ring Road) แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 4 ช่วง คือ จุดเริ่มต้นตรงจากถนนพหลโยธิน (รัชโยธิน) ถึงแยก อสมท. เป็นช่วงที่ 1 จากสะพานกรุงเทพฯ ถนนเจริญกรุง สาธุประดิษฐ์ ถนนนางลิ้นจี่ คลองเตย ถนนพระราม 4 ถนนสุขุมวิท เป็นช่วงที่ 2 สามแยกท่าพระ แนวเส้นทางผ่านถนนตากสินจนถึงแยกมไหสวรรย์ เป็นช่วงที่ 3 จากถนนวงศ์สว่างถึงแยกถนนพหลโยธิน เป็นช่วงที่ 4 ความยาวโดยรอบประมาณ 50 กิโลเมตร โดยใช้ถนนเดิม 15 กิโลเมตร และก่อสร้างใหม่อีก 35 เมตร

2. ถนนวงแหวนรอบนอก คือทางหลวงหมายเลข 7 และทางหลวงหมายเลข 9 ออกแบบและก่อสร้างโดย กรมทางหลวง กำหนดให้เป็นทางด่วน (Expressway) มีการควบคุมทางเข้าออกตรงทางแยกมีถนนต่างระดับมีเป้าหมายเชื่อม การคมนาคมจากด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ ไปบรรจบทางหลวงด้านตะวันตก และด้านเหนือให้เป็นไปด้วยความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จุดเริ่มต้นของถนนสายนี้เริ่มที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน ลาดกระบัง บางพลี สมุทรปราการ วุฒิมแม่น้ำเจ้าพระยาไปบางขุนเทียน เพชรเกษม ผ่านนครชัยศรี ตลิ่งชัน บางบัวทอง ปทุมธานี ไปบรรจบกับจุดเริ่มต้นที่บางปะอินตรงถนนพหลโยธิน

3. โครงข่ายการจราจร (Traffic Network) โครงข่ายการจราจร ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง ทางแยกหรือวงเวียน จะมีสัญญาณไฟ (Signalized Intersection) หรือไม่ก็ตาม ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสาย เรียกว่า LINK ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two Way) ก็ได้ โครงสร้างของ LINK เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมีเวลายานเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็นตัวควบคุม ถนนใน

โครงข่ายดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristic) ประกอบด้วย ความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นสเปซ (Space) และช่องทางเลียวความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

1. ถนนที่มีลักษณะเป็นทางโค้ง มี 2 ประเภทคือ

1.1 ทางโค้งในแนวตั้ง (Vertical Curve) ซึ่งแยกออกเป็นทางโค้งลักษณะนูน (Crest Vertical Curve) และทางโค้งลักษณะเว้า (Sag Vertical Curve)

1.2 ทางโค้งในแนวราบ (Horizontal Curve) เป็นทางโค้งที่มีการยกกระดบถนนเพื่อป้องกันการถูกแรงเหวี่ยงจากศูนย์กลางหรือการพลิกคว่ำ

2. ทางแยก (Intersection) หมายถึง บริเวณร่วมที่มีถนนสองสายหรือมากกว่าตัดกันหรือพบบัน ซึ่งเมื่อถนนสองสายพบบันหรือตัดกันย่อมเกิดปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ ลักษณะของทางแยก แบ่งเป็น 3 ลักษณะคือ

2.1 ทางแยกลักษณะปกติไม่มีการก่อสร้างเกาะกลางหรือเพิ่มเติม (Unchannelized) รวมถึงทางแยกที่มีการขยายถนน (Flared Intersection) แต่ไม่มีสิ่งก่อสร้างพิเศษอื่นๆ

2.2 ทางแยกที่มีเกาะกลางถนน (Channelized) เป็นแยกที่มีการสร้างเกาะเพิ่มเติมทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบมากขึ้น

2.3 ทางแยกยกกระดบ (Interchange) เป็นทางแยกที่เป็นถนนยกกระดบมีวัตถุประสงค์เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความขัดแย้งในการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ทำให้การจราจรสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางแยกยกกระดบต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและใช้บริเวณพื้นที่มาก

3. วงเวียน (Rotary , Roundabout) เป็นการออกแบบทางแยกให้มีลักษณะเป็นวงกลมเหมาะสมกับบริเวณที่มีทางแยกมากกว่า 4 แยก และในบริเวณทางแยกมีปริมาณรถเลียวมากกว่ารถที่ไปตรง ซึ่งโดยทั่วไปสภาพการจราจรทุกแยกรวมกันไม่ควรเกินกว่า 3,000 คันต่อชั่วโมง

ผลดีของการมีวงเวียน

(1) เหมาะสมกับทางแยกที่มี 5 แยก หรือมากกว่า

(2) เมื่อปริมาณการจราจรเบาบาง การเคลื่อนที่ในทิศทางเดียว ช่วยลดปัญหาความล่าช้า

(3) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างมากกว่าการก่อสร้างทางแยกยกกระดบ

ผลเสียของการมีวงเวียน

(1) เกิดปัญหาความขัดแย้งเนื่องจากการเคลื่อนที่ตัดสลับ (WEAVING PROBLEM)

(2) จำเป็นต้องใช้บริเวณเนื้อที่มาก

(3) ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างแพงมากกว่าทางแยกทั่วๆ ไป ไม่เหมาะสมกับบริเวณที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากทำให้เกิดปัญหาความล่าช้า

4. สัญญาณไฟจราจร (Traffic Signalization) ประกอบด้วย 3 สี คือ

(1) สีแดง (Red) หมายถึง การบังคับให้ยานทุกคันหยุด

(2) สีเหลืองอำพัน (Amber) หมายถึง การเตือนให้ผู้ขับขี่ชะลอความเร็ว เพิ่มความระมัดระวังให้มากยิ่งขึ้น ในบางครั้งให้หยุดเมื่อเห็นว่าจะไม่ปลอดภัย

(3) สีเขียว (Green) หมายถึง การอนุญาตให้ยานแล่นผ่านไป

สัญญาณไฟจราจร สามารถจำแนกได้ 4 ประเภทดังนี้

(1) ชนิดตั้งเวลาไว้ล่วงหน้า (Pre-Timed Or Fixed-Time) เป็นสัญญาณไฟที่เปิดแบบมีรอบสัญญาณไฟคงที่ (Constant Cycle) ทุกครั้ง

(2) ชนิดกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Actuated) เป็นแบบที่ตั้ง ณ ทางแยก ซึ่งมี ทางเอก (Major) และทางโท (Minor) โดยติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทางโทของทางแยก เมื่อมีรถทางเอกจำนวนมากจะได้สัญญาณไฟเขียวโดยตลอด เว้นแต่มีรถที่ทางโทมาถึงทางแยก หรือครบรอบของทางโทที่ตั้งไว้

(3) ชนิดอัตโนมัติ (Fully Actuated) เป็นแบบที่ติดตั้งตัววัด (Detector) ที่ทุกขา (Legs) ของทางแยก เพื่อเปิดสัญญาณไฟสัมพันธ์กับการไหลของรถ บนถนนทุกด้าน

(4) ชนิดวัดปริมาณความหนาแน่น (Volume-Density Or Flow-Concentration) เป็นแบบที่มีผู้ควบคุม (Controller) สามารถส่งสัญญาณการตรวจวัดปริมาณรถไปยังคอมพิวเตอร์กลาง (Control Computer) เพื่อควบคุมการไหลเวียนของโครงข่ายถนนทั้งโครงข่าย และสามารถให้ลำดับความสำคัญของรถต่างชนิดกันได้ เช่น รถฉุกเฉิน รถประจำทาง เป็นต้น

สัญญาณไฟจราจร สามารถนำมาใช้งานได้ดังนี้

(1) สัญญาณควบคุมการจราจร (Traffic Control Signal) ใช้ควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกต่างๆ

(2) สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม (Pedestrian Signal) เป็นสัญญาณไฟที่ใช้ควบคุมยานพาหนะและคนเดินถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนบริเวณทางข้าม ซึ่งอาจจะติดตั้ง ณ บริเวณทางแยก หรือบริเวณที่มีคนข้ามถนนจำนวนมาก เช่น โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้า ฯลฯ เพื่อป้องกันอันตรายแก่คนเดินถนน และลดอุบัติเหตุ สัญญาณไฟสำหรับคนข้าม มีเฉพาะสีแดงและสีเขียว บางครั้งใช้ไฟกระพริบสีเหลือง

(3) สัญญาณไฟกรณีพิเศษ (Special Traffic Signal) ได้แก่

(4) สัญญาณไฟกระพริบ (Flashing Beacon Signal) ติดตั้งบริเวณทางข้ามเพื่อเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว

(5) สัญญาณไฟควบคุมช่องทางวิ่ง (Lane Use Control Signal) ใช้ในกรณีถนนบางสาย มีจำนวนช่องทางวิ่งไม่เท่ากันในแต่ละทิศทาง และบางช่องทางวิ่งอาจใช้เป็นช่องสลับทิศทาง (Reversible Lane) เพื่อให้ยานยนต์แล่นไปมาในช่วงเวลาที่กำหนด

(6) สัญญาณไฟสำหรับเปิดสะพาน (Drawbridge Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือน ผู้ขับขี่ ในกรณีที่มีการเปิดสะพาน

(7) สัญญาณไฟสำหรับทางรถไฟตัดผ่าน (Railroad Crossing Signal) เป็นสัญญาณไฟเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบเมื่อมีรถไฟวิ่งตัดผ่าน

ข้อดีของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

- (1) การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบ ลดปัญหาการติดขัด
- (2) ลดอุบัติเหตุบางชนิด เช่น การประสานงานด้านอุบัติเหตุของคนเดินถนน
- (3) ให้ความปลอดภัยแก่รถทางโท ในการผ่านหรือเข้าสู่ทางเอก
- (4) เสริมความมั่นใจให้กับผู้ใช้ยาน

ข้อเสียของการติดตั้งสัญญาณไฟจราจร

- (1) ทำให้เกิดความล่าช้าบริเวณทางแยก โดยเฉพาะนอกเวลาเร่งด่วน
- (2) เพิ่มอุบัติเหตุบางประเภท เช่น ชนท้าย
- (3) การติดตั้งสัญญาณไฟในบริเวณไม่เหมาะสมอาจเพิ่มความล่าช้าโดยไม่จำเป็น
- (4) การติดตั้งสัญญาณไฟที่ระยะเวลาไม่เหมาะสมอาจสร้างความล่าช้าและความเบื่อ

หน่าย

5. การจัดระบบเดินรถทางเดียว (One-Way Street System) เป็นการจัดระบบการจราจรบน ถนนชนิดให้รถวิ่งไปในทิศทางเดียวกัน ในแต่ละถนน โดยไม่มีการสวนทางกัน เพื่อเพิ่มความจุให้แก่ ถนน ลดจุดติดของกระแสการจราจร และการเกิดอุบัติเหตุ การจัดระบบเดินรถทางเดียวสามารถใช้กับ ย่านชุมชนทำให้เกิดความคล่องตัวได้จำนวนหนึ่ง แต่ก็มิใช่จะใช้ได้ผลในทุกชุมชน จึงควรมี การศึกษาความเหมาะสม และสภาพแวดล้อมมาก่อน โดยเฉพาะลักษณะการวางผังเมือง การเดินรถทาง เดียวจำเป็นต้องมีทางขนาน (Parallel Street) และมีถนนตัดเพื่อเชื่อมทางขนานให้มีการติดต่อกันจึงจะ ดาเนินการได้ผลดี

ผลดีของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

- (1) เพิ่มความจุของถนน
- (2) ลดการเกิดอุบัติเหตุ
- (3) ลดปัญหาความล่าช้าและความขัดแย้งเนื่องจากรถเสีย
- (4) มีโอกาสจอดรถบนถนนได้มากกว่า (ในกรณีที่อนุญาตให้จอดรถ)

ผลเสียของการจัดระบบเดินรถทางเดียว

- (1) เพิ่มระยะเวลาการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง
- (2) จำเป็นต้องมีระบบควบคุมการจราจรเพิ่มขึ้น
- (3) ไม่สะดวกต่อการจัดเส้นทางของระบบขนส่งมวลชน เช่น รถเมล์ อาจจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง
- (4) สร้างความสับสนแก่ผู้ขับขี่

สภาวะแวดล้อม (Environmental)

แบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง-ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ฯลฯ และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น ควันท่อ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่โดยเฉพาะทางด้านกร

การมองเห็น (Vision) การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟหรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าผู้ขับขี่ผ่านจากที่มีดู่ที่สว่าง จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่าง เข้าสู่ที่มีดู่จะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 6 วินาที ดังนั้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อม (Environmental Improvement) ด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตก หรือหมอกกลางจัด สามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดย การติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อม เพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกการขับขี่ และเกิดความปลอดภัย เช่น การตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกบดบังทัศนียภาพในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ( พลตำรวจตรี ปิยะ ติระวิชัย ผู้บังคับการตำรวจจราจร, 2550)

### 2.3 ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร (Media exposure)

การสื่อสารนั้นจัดได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งในชีวิตของมนุษย์ นอกเหนือจากปัจจัยสี่ที่มีความจำเป็นต่อความอยู่รอดของมนุษย์ ซึ่งได้แก่ อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่มและยารักษาโรค แม้ว่าการสื่อสารจะไม่ได้มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับความเป็นความตายของมนุษย์เหมือนกับปัจจัยสี่ แต่การที่จะให้ได้มาซึ่งปัจจัยสี่เหล่านั้น ย่อมต้องอาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมืออย่างแน่นอน มนุษย์ต้องอาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมือเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจกรรมใดๆ ของตนและ

เพื่ออยู่ร่วมกับคนอื่น ๆ ในสังคม การสื่อสารเป็นพื้นฐานของการติดต่อของกระบวนการสังคม ยิ่งสังคมมีความสลับซับซ้อนมาก และประกอบด้วยคนจำนวนมากขึ้นเท่าใดการสื่อสารก็ยิ่งมีความสำคัญมากขึ้นเท่านั้น

ทั้งนี้เพราะการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และสังคมจะนำมาซึ่งความสลับซับซ้อน หรือความสับสนต่าง ๆ จนอาจก่อให้เกิดความไม่เข้าใจและไม่แน่ใจแก่สมาชิกของสังคม ดังนั้น จึงต้องอาศัยการสื่อสารเป็นเครื่องมือเพื่อแก้ไขปัญหา ดังกล่าว (ยุพดี ฐิติกุลเจริญ, 2537, น.3)

ข่าวสารจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ความต้องการข่าวสารจะเพิ่มมากขึ้นเมื่อบุคคลนั้นต้องการข้อมูลในการตัดสินใจหรือไม่แน่ใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง นอกจากนั้นข่าวสารยังเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้เปิดรับมีความทันสมัย สามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ของโลกปัจจุบันได้ดียิ่งขึ้น ดังที่ชาร์ลส์ เค. อัทกิน (Charles k. Atkin, 1973, pp.208) ได้กล่าวว่า บุคคลที่เปิดรับข่าวสารมาก ย่อมมีหูตากว้างไกล มีความรู้ความเข้าใจในสภาพแวดล้อมและเป็นคนทันสมัยทันเหตุการณ์กว่าบุคคลที่เปิดรับข่าวสารน้อย

อย่างไรก็ตาม บุคคลจะไม่รับข่าวสารทุกอย่างที่ผ่านมาสู่ตนทั้งหมด แต่จะเลือกรับรู้เพียงบางส่วนที่คิดว่ามีประโยชน์ต่อตน ดังนั้น ข่าวสารที่หลั่งไหลผ่านเข้ามาไปยังบุคคลจากช่องทางต่าง ๆ นั้น มักจะถูกคัดเลือกตลอดเวลา ข่าวสารที่น่าสนใจ มีประโยชน์และเหมาะสมตามความนึกคิดของผู้รับสาร จะเป็นข่าวสารที่ก่อให้เกิดความสำเร็จในการสื่อสาร (กิติมา สุรสุนธิ, 2533, น.46-47)

การเลือกสรรข่าวสารของบุคคลเป็นสิ่งที่อธิบายถึงพฤติกรรมกรรมการสื่อสารของแต่ละบุคคลว่าความแตกต่างกันทางสภาพส่วนบุคคลหรือสภาพจิตวิทยาที่มีผลต่อการเปิดรับข่าวสาร โดยมีกระบวนการเลือกสรร (Selective Process) ที่แตกต่างกัน

โจเซฟ ที. แคลปเปอร์ (Klapper, J.T., 1960, pp.19-25) ได้กล่าวไว้ว่า กระบวนการเลือกรับข่าวสารหรือเปิดรับข่าวสารเปรียบเสมือนเครื่องกรองข่าวสารในการรับรู้ของมนุษย์ ซึ่งประกอบด้วย การกลั่นกรอง 4 ขั้นตอนลำดับดังต่อไปนี้

1. การเลือกเปิดรับ (Selective Exposure) เป็นขั้นแรกในการเลือกช่องทางการสื่อสารบุคคล จะเลือกเปิดรับสื่อและข่าวสารจากแหล่งสารที่มีอยู่ด้วยกันหลายแหล่ง เช่นการเลือกซื้อหนังสือพิมพ์ฉบับใดฉบับหนึ่ง เลือกเปิดวิทยุกระจายเสียงสถานีใดสถานีหนึ่งตามความสนใจและความต้องการของตน อีกทั้งทักษะและความชำนาญในการรับรู้ข่าวสารของคนเรานั้นก็ต่างกัน บางคนคนที่ฟังมากกว่าอ่าน ก็จะชอบฟังวิทยุ ดูโทรทัศน์มากกว่าอ่านหนังสือเป็นต้น

2. การเลือกให้ความสนใจ (Selective Attention) ผู้เปิดรับข่าวสารมีแนวโน้มที่จะเลือกสนใจข่าวจากแหล่งใดแหล่งหนึ่ง โดยมักเลือกตามความคิดเห็น ความสนใจของตน เพื่อสนับสนุนทัศนคติเดิมที่มีอยู่และหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่สอดคล้องกับความรู้ความเข้าใจหรือ ทัศนคติเดิมที่มีอยู่แล้ว

เพื่อไม่ให้เกิดภาวะทางจิตใจที่ไม่สมดุลหรือมีความไม่สบายใจ ที่เรียกว่า ความไม่สอดคล้องทางด้านความเข้าใจ (Cognitive Dissonance)

3. การเลือกรับรู้และตีความหมาย (Selective Perception and Interpretation) เมื่อบุคคลเปิดรับข้อมูลข่าวสารแล้ว ก็เชื่อว่ารับรู้ข่าวสารทั้งหมดตามเจตนาารมณ์ของผู้ส่งสารเสมอไปเพราะคนเรามักเลือกรับรู้และตีความหมายสารแตกต่างกันไปตามความสนใจ ทักษะคติ ประสบการณ์ ความเชื่อ ความต้องการ ความคาดหวัง แรงจูงใจ สภาวะทางร่างกาย หรือสภาวะทางอารมณ์และจิตใจ ฉะนั้นแต่ละคนอาจตีความเฉพาะข่าวสารที่สอดคล้องกับลักษณะส่วนบุคคลดังกล่าว นอกจากนี้จะทำให้ข่าวสารบางส่วนถูกตัดทิ้งไปยังมีการบิดเบือนข่าวสารให้มีทิศทางเป็นที่น่าพอใจของแต่ละบุคคลด้วย

4. การเลือกจดจำ (Selective Retention) บุคคลจะเลือกจดจำข่าวสารในส่วนที่ตรงกับความสนใจ ความต้องการ ทักษะคติ ฯลฯ ของตนเอง และมักจะลืมหรือไม่นำไป ถ่ายทอดต่อในส่วนที่ตนเองไม่สนใจ ไม่เห็นด้วย หรือเรื่องที่ขัดแย้งกับความคิดของตนเอง ข่าวสารที่คนเราเลือกจดจำไว้นั้นมักมีเนื้อหาที่จะช่วยส่งเสริมหรือสนับสนุนความรู้สึกนึกคิด ทักษะคติ ค่านิยม หรือความเชื่อของแต่ละคนที่มีอยู่เดิมให้มีความมั่นคงชัดเจนยิ่งขึ้นและเปลี่ยนแปลงยากขึ้น เพื่อนำไปใช้เป็นประโยชน์ในโอกาสต่อไป ส่วนหนึ่งอาจนำไปใช้เมื่อเกิดความรู้สึกขัดแย้งและมีสิ่งที่ไม่สบายใจขึ้น

สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลนั้น ทอดด์ ฮันท์ และ เบรนต์ ดี รูเบน Todd Hunt and Brent d. Ruben (อ้างถึงใน ประมะ สตะเวทิน, 2541) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเปิดรับข่าวสารของบุคคลไว้ดังนี้

1. ความต้องการ (Need) ปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งในกระบวนการเลือกของมนุษย์คือ ความต้องการ ความต้องการทุกอย่างของมนุษย์ทั้งความต้องการทางกายและใจทั้งความต้องการระดับสูงและความต้องการระดับต่ำ ย่อมเป็นตัวกำหนดการเลือกของเรา เราเลือกตอบสนองความต้องการของเรา เพื่อให้ได้ข่าวสารที่ต้องการ เพื่อแสดงรสนิยม เพื่อการยอมรับในสังคม เพื่อความพอใจ ฯลฯ

2. ทักษะคติและค่านิยม (Attitude and Values) ทักษะคติ คือความชอบและมีใจโน้มเอียง (Preference and Predisposition) ต่อเรื่องต่าง ๆ ส่วนค่านิยม คือหลักพื้นฐานที่เรายึดถือ เป็นความรู้สึกที่ว่าเราควรจะทำหรือไม่ควรทำอะไรในการมีความสัมพันธ์กับ สิ่งแวดล้อมและคนซึ่งทักษะคติและค่านิยมมีอิทธิพลอย่างยิ่งต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกข่าวสาร การเลือกตีความหมายและการเลือกจดจำ

3. เป้าหมาย (Goal) มนุษย์ทุกคนมีเป้าหมาย มนุษย์ทุกคนกำหนดเป้าหมายในการดำเนินชีวิตทั้งในเรื่องอาชีพ การเข้าสมาคม การพักผ่อน เป้าหมายของกิจกรรมต่างๆ ที่เรากำหนดขึ้นนี้จะมี

อิทธิพลต่อการเลือกใช้สื่อมวลชน การเลือกข่าวสาร การเลือกตีความหมาย และการเลือกจดจำเพื่อสนองเป้าหมายของตน

4. ความสามารถ (Capability) ความสามารถของเราเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งรวมทั้งความสามารถด้านภาษามีอิทธิพลต่อเราในการที่จะเลือกรับข่าวสาร เลือกตีความหมาย และเลือกเก็บเนื้อหาของข่าวนั้นไว้

5. การใช้ประโยชน์ (Utility) กล่าวโดยทั่วไปแล้ว เราจะให้ความสนใจและใช้ความพยายามในการที่จะเข้าใจ และจดจำข่าวสารที่เราสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้

6. สไตล์ในการสื่อสาร (Communication Style) การเป็นผู้รับสารของเรานั้นส่วนหนึ่ง ขึ้นอยู่กับสไตล์ในการสื่อสารของเรา คือ ความชอบหรือไม่ชอบสื่อบางประเภท ดังนั้นบางคนจึงชอบฟังวิทยุ บางคนชอบดูโทรทัศน์ บางคนชอบอ่านหนังสือพิมพ์ ฯลฯ

7. สภาวะ (Context) สภาวะในที่นี้หมายถึง สถานที่ บุคคล และเวลาที่อยู่ในสถานการณ์การสื่อสาร สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลต่อการเลือกของผู้รับสาร การมีคนอื่นอยู่ด้วย มีอิทธิพลตรงต่อการเลือกใช้สื่อและข่าวสาร การเลือกตีความหมายและเลือกจดจำข่าวสาร การที่เราต้องถูกมองว่าเป็นอย่างไร การที่เราคิดว่าคนอื่นมองเราอย่างไร เราเชื่อว่าคนอื่นคาดหวังอะไรจากเรา และการที่คิดว่าคนอื่นคิดว่าเราอยู่ในสถานการณ์อะไร ล้วนแต่มีอิทธิพลต่อการเลือกของเรา

8. ประสบการณ์และนิสัย (Experience and Habit) ในฐานะของผู้รับสาร ผู้รับสารแต่ละคนพัฒนานิสัยการรับสารอันเป็นผลมาจากประสบการณ์ในการรับข่าวสารของเรา เราพัฒนาความชอบสื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง รายการประเภทใดประเภทหนึ่ง ดังนั้นเราจึงเลือกใช้สื่อชนิดใดชนิดหนึ่ง สนใจเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ตีความหมายอย่างใดอย่างหนึ่ง และเลือกจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่ง

ส่วน ขวัญเรือน กิติวัฒน์ (2531, น. 23-26) มีความเห็นว่า ปัจจัยที่ทำให้บุคคลมีการ เปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกันคือ

1. ปัจจัยด้านบุคลิกภาพและจิตวิทยาส่วนบุคคล มีแนวคิดที่คนเราแต่ละคนมีความ แตกต่างเฉพาะตัวบุคคลอย่างมากในด้าน โครงสร้างทางจิตวิทยาส่วนบุคคล ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากลักษณะการอบรมเลี้ยงดูที่แตกต่างกัน การดำรงชีวิตในสภาพ แวดล้อมที่แตกต่างไม่เหมือนกัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อระดับสติปัญญา ความคิด ทักษะคติ ตลอดจนกระบวนการของการรับรู้ การสนใจ

2. ปัจจัยด้านสภาพความสัมพันธ์ทางสังคม เนื่องจากคนเรามักจะยึดติดกับกลุ่มสังคมที่ตนสังกัดอยู่เป็นกลุ่มอ้างอิง (Reference Group) ในการตัดสินใจที่จะแสดงออกซึ่งพฤติกรรมใด ๆ ก็ตาม นั่นคือ มักจะคล้อยตามกลุ่มในแง่ความคิด ทักษะคติ และพฤติกรรมเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของกลุ่ม



3. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมนอกระบบการสื่อสาร เชื่อว่าลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ เพศ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ ทำให้เกิดความคล้อยคลึงของการเปิดรับเนื้อหาของการสื่อสาร รวมถึงการตอบสนองต่อเนื้อหาดังกล่าวไม่แตกต่างกันด้วย

นอกจากนี้ วิลเบอร์ ชรามม์ (Wilbur Schramm, 1973, pp.121-122) ได้ชี้ให้เห็นถึงองค์ประกอบอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรับข่าวสารของบุคคลดังนี้

1. ประสบการณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้รับส่งสารแสวงหาข่าวสารที่แตกต่างกัน
2. การประเมินสาระประโยชน์ของข่าวสารที่ผู้รับสารแสวงหาเพื่อตอบสนอง จุดประสงค์ของตนอย่างหนึ่งอย่างใด
3. ภูมิหลังที่แตกต่างกันทำให้บุคคลมีความสนใจแตกต่างกัน
4. การศึกษาและสภาพแวดล้อมทำให้มีความแตกต่างในพฤติกรรมการเลือกรับสาร
5. ความสามารถในการรับสาร ซึ่งเกี่ยวกับสภาพร่างกายและจิตใจที่ทำให้ พฤติกรรมการเปิดรับสารแตกต่างกัน
6. บุคลิกภาพ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ การโน้มน้าวใจ และพฤติกรรมของผู้รับสาร
7. อารมณ์ สภาพทางอารมณ์ของผู้รับสาร จะทำให้เข้าใจความหมายของ ข่าวสาร หรืออาจเป็นอุปสรรคต่อความเข้าใจความหมายของข่าวสารได้
8. ทัศนคติ เป็นตัวกำหนดท่าทีของการรับและตอบสนองต่อสิ่งเร้า หรือข่าวสารที่ได้พบ เกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารนั้น

วิลเบอร์ ชรามม์ (Wilbur Schramm,) กล่าวถึงหลักการทั่วไปของการเลือกความสำคัญของข่าวสารว่าขึ้นอยู่กับการใช้ความพยายามน้อยที่สุด (Least effect) และผลที่จะได้ (Promise of reward) ซึ่งอยู่ในรูปของสูตรการเลือกรับข่าวสารดังนี้

$$\text{การเลือกรับข่าวสาร} = \frac{\text{สิ่งตอบแทนที่คาดหวัง}}{\text{ความพยายามที่ต้องใช้}}$$

จากสูตรนี้ เห็นได้ว่า คนเรามีแนวโน้มที่จะเปิดรับข่าวสารที่ใช้ความพยายามน้อย เช่น ข่าวสารต่าง ๆ ที่อยู่ใกล้ตัว สามารถเลือกรับได้ง่ายและมีสารประโยชน์ต่อตนเอง ในการเลือกนั้นอาจมีสาเหตุอื่น ๆ อีก เช่น ประสบการณ์ต่างกัน ความสามารถในการประเมินสารประโยชน์ของข่าวสาร ตลอดจนสภาวะทางสังคมและจิตใจของแต่ละคนด้วย

สำหรับความหมายของการเปิดรับข่าวสารนั้น แซมมวล เบคเกอร์ (Samuel L. Becker, 1972) ได้ให้ความหมายของการเปิดรับข่าวสารโดยจำแนกตามพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารคือ

1. การแสวงหาข้อมูล (Information Seeking) กล่าวคือ บุคคลที่จะแสวงหา ข้อมูลเมื่อต้องการให้มีความคล้ายคลึงกับบุคคลอื่นในเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือเรื่องทั่ว ๆ ไป

2. การเปิดรับข้อมูล (Information Receptivity) กล่าวคือ บุคคลจะเปิดรับ ข่าวสารเพื่อทราบ ข้อมูลที่ตนเองสนใจ อยากรู้ สนใจ หากมีข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับตนเองก็ให้ความเอาใจใส่อ่านหรือ ดูหรือฟังเป็นพิเศษ

3. การเปิดรับประสบการณ์ (Experience Receptivity) กล่าวคือ บุคคลที่เปิดรับข่าวสาร เพราะต้องการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือเพื่อผ่อนคลายอารมณ์

สำหรับเหตุผลในการที่มนุษย์เลือกสนใจหรือตั้งใจรับข่าวสารอย่างไรจากสื่อใดนั้น มี นักวิชาการหลายท่านที่มีความเห็นสอดคล้องกันดังนี้

ไฟรด์สัน (Friedson) ไรเลย์ (Riley) และฟลาวเวอร์แมน (Flowerman, 1951) มีความเห็น แนวเดียวกันว่า แรงจูงใจที่ต้องการเป็นที่ยอมรับของสมาชิก ภายในสังคมจะเป็นสิ่งที่ช่วยกำหนดความ สนใจเปิดรับสื่อจากสื่อต่าง ๆ ก็เพื่อตอบสนองความต้องการของตน ซึ่งปรากฏการณ์นี้เมอร์ตัน (Merton) ไรท์ (Wright) และวาบเลส (Waples) เรียกว่า “พฤติกรรมในการแสวงหาข่าวสาร” นักวิชาการ เหล่านี้มีความเห็นตรงกันว่า ผู้รับข่าวสารจะเลือกรับข่าวสารจากสื่อใดนั้นย่อมเป็นไปตามบทบาทและ สถานภาพทางสังคมของผู้รับสารก็เพื่อนำไปเป็นหัวข้อในการสนทนาซึ่งจะทำให้ผู้รับสารรู้สึกว่าเป็น ส่วนหนึ่งของสังคม

ในเรื่องของวัตถุประสงค์ของการเลือกรับข่าวสาร หรือการบริโภคข่าวสารของผู้รับสาร สุรพงษ์ โสธนะเสถียร(2533, น.40-44) ได้จำแนกวัตถุประสงค์ของการเลือกเปิดรับข่าวสารไว้ 4 ประการ

1. เพื่อการรับรู้ (Cognition) คือผู้รับสารต้องการสารสนเทศ (Information) เพื่อสนองต่อ ความต้องการและความอยากรู้

2. เพื่อความหลากหลาย (Diversion) เช่น การเปิดรับสื่อเพื่อแสวงหาความ เร้าใจ ตื่นเต้น สนุกสนาน รวมทั้งการพักผ่อน

3. เพื่ออรรถประโยชน์ทางสังคม (Social Utility) หมายถึง การต้องการสร้างความคุ้นเคย หรือการเป็นส่วนหนึ่งของสังคม เช่นการใช้ภาษาร่วมสมัย เพื่อหลีกเลี่ยงงานประจำหรือหลีกเลี่ยงคน รอบข้าง

4. การผละสังคัม (Withdrawal) เป็นการเปิดรับสื่อหรือเข้าหาสื่อ เพื่อ หลีกเลี่ยงงานประจำ หรือหลีกเลี่ยงคนรอบข้าง

แม็คคอมบ์ และ เบคเกอร์ (McCombs and Becker, 1979, pp.51-52) ได้ให้แนวคิดที่ว่า โดยทั่วไปบุคคลแต่ละคนมีการเปิดรับข่าวสาร หรือการเปิดรับสื่อ เพื่อตอบสนองความต้องการ 4 ประการคือ

1. เพื่อให้เรียนรู้เกี่ยวกับเหตุการณ์ (Surveillance) บุคคลสามารถติดตามความเคลื่อนไหว และสังเกตเหตุการณ์ต่าง ๆ รอบตัวจากการเปิดรับข่าวสาร ทำให้คนเป็นที่ทันเหตุการณ์ ทันสมัย
2. เพื่อการตัดสินใจ (Decision) การเปิดรับข่าวสารทำให้บุคคลสามารถกำหนดความเห็นของตนต่อสภาวะ หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ รอบตัว เพื่อการตัดสินใจโดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวข้องชีวิตประจำวัน
3. เพื่อพูดคุยสนทนา (Discussion) บุคคลสามารถนำข้อมูลข่าวสารที่ได้รับไปใช้ในการพูดคุยกับผู้อื่นได้
4. เพื่อการมีส่วนร่วม (Participation) เพื่อรับรู้และมีส่วนร่วมในเหตุการณ์ความเป็นไปต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสังคมรอบ ๆ ตัว

อย่างไรก็ตามแม้ว่าบุคคลจะมีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ในการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกัน และมีความต้องการในการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกันนั้น แต่โดยทั่วไปแล้วบุคคลจะทำการเปิดรับข่าวสารอยู่ 3 ลักษณะ (ดวงฤทัย พงศ์ไพฑูรย์, 2544, น.13-14) คือ

1. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่า การบริโภคข่าวสารจากสื่อมวลชนช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย เปลี่ยนพฤติกรรมบางอย่างได้โดยการเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการ หรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์แตกต่างกันไป

2. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อบุคคล โดยสื่อบุคคล หมายถึง ตัวบุคคลผู้ที่นำข่าวสารจากบุคคลหนึ่งไป ยังอีกบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการติดต่อระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) ที่จะมีปฏิริยาโต้ตอบระหว่างกันโรเจอร์สและชูเมกเกอร์ (Rogers and Shoemaker, 1971) กล่าวว่าในกรณีที่ต้องการให้บุคคลใดเกิดการยอมรับสารนั้นควรที่จะใช้การสื่อสารระหว่างบุคคล โดยใช้สื่อบุคคลเป็นผู้เผยแพร่ข่าวสาร สื่อบุคคลนี้จะมีประโยชน์อย่างมากในกรณีที่ผู้ส่งสารหวังผลให้ผู้รับสารมีความเข้าใจกระจ่างชัดเจนและตัดสินใจรับสารได้อย่างมั่นใจยิ่งขึ้น ซึ่งการสื่อสารระหว่างบุคคลนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ (เสถียร เขยประทับ, 2525)

- 2.1 การติดต่อโดยตรง (Direct Contact) เป็นการเผยแพร่ข่าวสารเพื่อสร้างความ เข้าใจ หรือ ชักจูงโน้มน้าวใจกับประชนโดยตรง

2.2 การติดต่อโดยกลุ่ม (Group Contact of Community Public) โดยกลุ่มจะมี อิทธิพลต่อบุคคลส่วนรวม ช่วยให้การสื่อสารของบุคคลบรรลุเป้าหมายได้เพราะเมื่อกลุ่มมีความสนใจมุ่งไปในทิศทางใด บุคคลส่วนใหญ่ในกลุ่มก็จะมีความสนใจในทางนั้นด้วย

3. การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจ โดยสื่อเฉพาะกิจ หมายถึง สื่อที่ถูกผลิตขึ้นมา โดยมีเนื้อหาสาระที่เฉพาะเจาะจงและมีจุดมุ่งหมายหลักอยู่ที่ผู้รับสารเฉพาะกลุ่ม) ตัวอย่างสื่อเฉพาะกิจ เช่น จุลสาร แผ่นพับ โปสเตอร์ โบปลิว คู่มือ นิทรรศการ เป็นต้น ดังนั้น การเปิดรับข่าวสารจากสื่อเฉพาะกิจนี้ ผู้รับสารจะได้รับข้อมูลข่าวสารหรือความรู้เฉพาะเรื่องใดเรื่องหนึ่งอย่างเฉพาะเจาะจง

จากแนวความคิดเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารนี้ จะเห็นได้ว่าข่าวสารเป็นปัจจัยสำคัญ ในการนำมาประกอบการตัดสินใจของบุคคล ยิ่งบุคคลเกิดความไม่แน่ใจเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งมากเท่าใด บุคคลย่อมต้องการเปิดรับข่าวสารมากขึ้นเท่านั้น โดยไม่จำกัดว่าจะทำการเปิดรับ ข่าวสารจากสื่อใด ไม่ว่าจะ เป็น สื่อมวลชน สื่อบุคคล หรือสื่อเฉพาะกิจ แต่ทั้งนี้บุคคลจะทำการเปิดรับข่าวสารเฉพาะเรื่อง ที่ตนให้ความสนใจเท่านั้นเนื่องจากข่าวสารในปัจจุบันมีมากเกินไป ผู้รับสารจะรับไว้ทั้งหมดได้ จึงทำให้เกิดกระบวนการเลือกรับข่าวสารขึ้น อย่างไรก็ตามบุคคล แต่ละคนก็จะมีเกณฑ์ในการเลือกรับข่าวสารที่แตกต่างกันตามลักษณะส่วนบุคคล, สภาพแวดล้อมในสังคมนั้น ๆ และวัตถุประสงค์หรือความต้องการที่จะเปิดรับข่าวสารของแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันย่อมทำให้มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารที่แตกต่างกันได้ด้วย

จากที่กล่าวมา เห็นได้ว่า ทฤษฎีการเปิดรับข่าวสาร พบว่ามนุษย์แต่ละคนมีการเปิดรับข่าวสารแตกต่างกันไปตามความต้องการ ทักษะคิด ความรู้ ความรู้สึกและสภาวะแวดล้อมโดยเลือกสนใจเลือกรับรู้และจดจำแตกต่างกันไป และบุคคลมีการแสวงหาข้อมูลอันนำไปสู่แรงจูงใจให้บุคคลเกิดพฤติกรรมต่าง ๆ

#### 2.4 แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ

ทัศนคติเป็นเรื่องราวที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล เป็นการจัดระเบียบของแนวความคิด ความเชื่อ อุปนิสัย และแรงจูงใจที่เกี่ยวข้องกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งเสมอ การจัดระเบียบดังกล่าวจะมีลักษณะที่รวมตัวขึ้น หลังจากที่ได้รับประสบการณ์เป็นแนวโน้มไปในทางใดทางหนึ่งเสมอ ถ้าเราสังเกตดูจะเห็นว่า มนุษย์ทุกคนที่ใช้ชีวิตผ่านไปวันต่อวันนั้น ทุกคนจะเกี่ยวข้องกับสิ่งต่างๆและเกี่ยวข้องกับบุคคลอื่นๆ เสมอ และเขาจะมีกลไกที่ทำการประเมินทุกสิ่งทุกอย่างตลอดเวลา คนทุกคนจะมีการจัดระเบียบแนวความคิด และความเชื่อต่อทุกสิ่งทุกอย่างไปในทางใดทางหนึ่งเสมอ คือ ดีหรือไม่ดี ชอบหรือไม่ชอบ รักหรือเกลียด กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ คนทุกคนในโลกนี้จะไม่มีการที่ใจเป็นกลางและเห็นทุกอย่าง

เหมือนกัน มีคุณค่าเท่ากัน เหตุที่เป็นเช่นนี้ เพราะทุกคนต่างก็มีคุณลักษณะของสิ่งจูงใจและอารมณ์ (motivation and emotional characteristics) แตกต่างกัน (ธงชัย สันติวงษ์, 2537, น.161)

ความหมาย ทักษคติ

ทักษคติ คือ ความพร้อมที่จะแสดงออกในลักษณะใดลักษณะหนึ่งที่จะเป็นการสนับสนุนหรือต่อต้านสถานการณ์บางอย่าง บุคคลบางคนหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (Good อ้างถึงใน จิตฐิพร ศิริตานนท์, 243, น.35) เป็นสิ่งที่เกิดจากการสะสมประสบการณ์ในอดีตที่จัดเรียงเป็นระบบโดยจะสะท้อนออกมาเมื่อปัจเจกบุคคลเผชิญกับสถานการณ์ใหม่ๆ (Newcomb, Theodore, Ralph, Turner, & Philip, 1965, pp.107)

ทักษคติ คือ ความรู้สึกและการประพฤติในแนวทางใดแนวทางหนึ่งโดยเฉพาะต่อวัตถุบางอย่างอยู่เสมอ ทักษคติของบุคคลใดบุคคลหนึ่งต่อวัตถุบางอย่างจะมีทั้งความรู้สึกและความเชื่อถ้าหากคน ๆ หนึ่งมีทักษคติที่ไม่ดีแล้วย่อมแสดงให้เห็นโดยนัยว่าจะมีความรู้สึกและความเชื่อในทางลบ (สมยศ นาวิการ, 2521, น.78)

ทักษคติ เป็นการรวมความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อ ความคิดเห็นและความจริงเป็นการประเมินค่าทั้งทางบวกและทางลบ โดยทั้งหมดจะมี ความเกี่ยวข้องกันและมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมขึ้น (โสภา ชูพิกุลชัย, 2522, น.51)

ทักษคติ เป็นความคิดเห็นซึ่งมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ เป็นส่วนที่พร้อมที่จะมีปฏิกิริยาเฉพาะอย่างต่อสถานการณ์ภายนอก ทักษคติเป็นความรู้สึกและความเห็นของบุคคลที่มีต่อสิ่งของ บุคคล สถานการณ์ สถาบัน และข้อเสนอใดๆ ในทางที่ยอมรับ หรือปฏิเสธ ซึ่งมีผลทำให้บุคคลพร้อมที่จะแสดงปฏิกิริยาตอบสนอง ด้วยพฤติกรรมตามแนวคิดนั้น เป็นความรู้สึกในด้านบวกหรือลบของแต่ละบุคคล ซึ่งเป็นผลมาจากการประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการแสดงพฤติกรรมโดยตรง (Fishbein & Ajzen, 1975, p.102)

ลักษณะของทักษคติ

เนื่องจากนักจิตวิทยาได้ศึกษาความหมายที่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงควรกล่าวถึงลักษณะรวมๆ ของทักษคติที่ทำให้เกิดความเข้าใจทักษคติให้ดีขึ้น (ศักดิ์ไทย, 2545, น.138) ซึ่งลักษณะของทักษคติสรุปได้ดังนี้

1. ทักษคติเป็นสิ่งที่เรียนรู้ได้
2. ทักษคติดีมีลักษณะที่คงทนถาวรอยู่นานพอสมควร
3. ทักษคติดีมีลักษณะของการประเมินค่าอยู่ในตัว คือ บอกลักษณะดี-ไม่ดี, ชอบ-ไม่ชอบ เป็นต้น
4. ทักษคติทำให้บุคคลที่เป็นเจ้าของพร้อมที่จะตอบสนองต่อที่หมายของทักษคติ

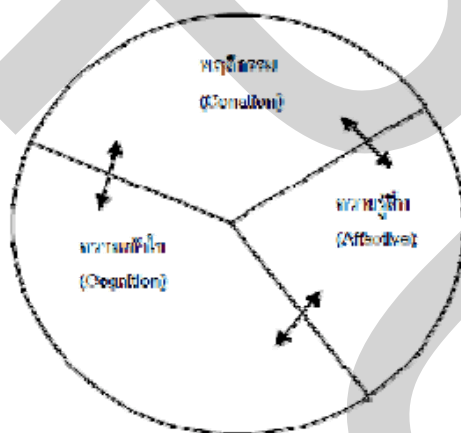
5. ทักษะบอกถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับบุคคล บุคคลกับสิ่งของและ บุคคลกับสถานการณ์ นั่นคือ ทักษะที่ย่อมมีที่หมายนั่นเอง

องค์ประกอบของทัศนคติ

1. องค์ประกอบด้านความรู้ ความนึกคิด (Cognitive component) เป็นส่วนที่เป็นความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ทั่วไปทั้งสิ่งที่ชอบและไม่ชอบ

2. องค์ประกอบด้านความรู้สึก (Affective component ) เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับอารมณ์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับสิ่งต่างๆ ซึ่งมีผลแตกต่างกันไปตามบุคลิกภาพของบุคคล เป็นลักษณะที่ค่านิยมของแต่ละบุคคลเป็นตัวเร้าความคิดอีกทอดหนึ่ง

3. องค์ประกอบด้านพฤติกรรม (Behavior component) เป็นการแสดงออกของบุคคลต่อสิ่งหนึ่งหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งเป็นผลมาจากองค์ประกอบด้านความรู้ ความคิดและความรู้สึก



ภาพที่ 2.1 ภาพองค์ประกอบของทัศนคติ

ที่มา : Schiffman, Leon G. and Kanuk, Leslie Lazer. (2000). Consumer Behavior , pp.203.

ทัศนคติเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเฉพาะบุคคลและจะแตกต่างกันตามปัจจัยแวดล้อมที่แตกต่างกันของบุคคลนั้น บุคคลสามารถแสดงทัศนคติออกได้ 3 ประเภทด้วยกัน คือ

1. ทัศนคติเชิงบวก คือ ทัศนคติที่ชักนำให้บุคคลแสดงออกมีความรู้สึกหรืออารมณ์จากสภาพจิตใจได้ต่อบ้านดีต่อบุคคลหรือเรื่องราวใดๆ เรื่องราวหนึ่ง รวมถึง หน่วยงาน องค์กรสถาบัน และการดำเนินกิจการขององค์กร และอื่นๆ

2. ทัศนคติเชิงลบ คือ ทัศนคติที่สร้างความรู้สึกเป็นไปในทางเสื่อมเสีย ไม่ได้ได้รับความเชื่อถือหรือไว้วางใจ อาจมีความเคลือบแคลงระแวงสงสัย รวมทั้งเกลียดชังต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เรื่องราวใดเรื่องราวหนึ่ง หรือปัญหาใดปัญหาหนึ่ง หรือหน่วยงาน องค์กรสถาบันและการดำเนินกิจการขององค์กร และอื่นๆ

3. ทัศนคติที่บุคคลไม่แสดงความคิดเห็นในเรื่องราวหรือปัญหาใดปัญหาหนึ่งหรือต่อบุคคล หน่วยงาน สถาบัน องค์กรและอื่นๆ โดยสิ้นเชิง

อนึ่ง บุคคลอาจมีทัศนคติทั้ง 3 ประเภท นี้เพียงประเภทเดียวหรือหลายประเภทรวมกันก็ได้ ขึ้นอยู่กับความมั่นคงในเรื่องความเชื่อ ความรู้สึก ความคิดหรือค่านิยมที่มีต่อบุคคล สิ่งของ การกระทำ หรือสถานการณ์ เป็นต้น

หน้าที่ของทัศนคติ

ทัศนคติทำหน้าที่เป็นกลไกที่สำคัญ 4 ประการ (Katz, 1960, p.163-168) ดังนี้

1. เพื่อการปรับตัว (adjustment) โดยแต่ละบุคคลจะอาศัยทัศนคติเป็นเครื่องยึดถือสำหรับการปรับพฤติกรรมของตนให้เป็นไปในทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนสูงสุดและให้มีผลเสียน้อยที่สุด ดังนั้น ทัศนคติสามารถเป็นกลไกที่สะท้อนให้เห็นถึงเป้าหมายที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ของบุคคล

2. เพื่อการป้องกันตัว (ego defense) โดยปกติบุคคลมักมีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับความจริงในสิ่งที่ขัดแย้งกับความนึกคิดของตน (Self-image) ดังนั้น ทัศนคติจึงสามารถสะท้อนออกมาเป็นกลไกป้องกันตัวโดยการแสดงออกเป็นความรู้สึกถูกเหยียดหยามหรือดิฉันนินทาคนอื่น และขณะเดียวกันก็จะยกตนเองให้สูงกว่าด้วยการมีทัศนคติที่ถือว่าตนเองนั้นเหนือกว่าผู้อื่น

3. เพื่อการแสดงความหมายของค่านิยม (value expression) ทัศนคติเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมต่างๆ โดยสามารถสะท้อนให้เห็นถึงค่านิยมในลักษณะที่เจาะจงมากขึ้น

4. เพื่อใช้เป็นตัวจัดระเบียบความรู้ (knowledge) ทัศนคติจะเป็นมาตรฐานที่ตัวบุคคลสามารถใช้ประเมินและทำความเข้าใจกับสภาพแวดล้อมที่มีอยู่รอบๆ ตัว มีผลทำให้บุคคลสามารถรู้และเข้าใจถึงระบบและระเบียบของสิ่งต่างๆ ที่อยู่รอบตัวได้

### การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ

การเปลี่ยนแปลงทัศนคติขึ้นอยู่กับความรู้ คือ ทัศนคติสามารถเปลี่ยนแปลงได้ ถ้ามีความรู้ความเข้าใจที่ดี เมื่อทัศนคติเปลี่ยนแปลงก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรม ดังนั้น การที่จะให้มีการยอมรับหรือปฏิเสธในสิ่งใดสิ่งหนึ่งจึงต้องพยายาม เปลี่ยนแปลงทัศนคติโดยการให้ความรู้ก่อน ทัศนคติจะเปลี่ยนแปลงได้เพียงใดขึ้นอยู่กับขนาดความเข้มแข็งของทัศนคติที่มีอยู่นั้น โดยหากทัศนคติมีความเข้มแข็งมาก โอกาสที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติด้วยวิธีติดต่อสื่อสารที่ชักจูงใจ (Persuasive communications) ย่อมทำให้ได้ผลน้อยในทางตรงกันข้ามหากทัศนคติที่มีอยู่มีลักษณะที่ผูกพันน้อย การเปลี่ยนแปลงทัศนคติย่อมมีโอกาสกระทำได้ง่าย

วิธีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติอาจทำได้โดยการจูงใจให้มีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติด้วยชนิดของข้อมูลที่เหมาะสมต่อ โครงสร้างของทัศนคติที่เกี่ยวข้องซึ่งข้อมูลนั้น ต้องตรงกับพื้นฐานการจูงใจของทัศนคติมากที่สุด (Newcomb, Theodore Ralph, Turner, & Philip, 1965 p.107)

### การเปลี่ยนแปลงของทัศนคติจะขึ้นกับปัจจัยหลายประการ

1. การจูงใจทางด้านร่างกาย (biological motivations) ทัศนคติจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งกำลังดำเนินการตอบสนองความต้องการหรือแรงผลักดันพื้นฐานทางร่างกายอยู่บุคคลดังกล่าวจะสร้างทัศนคติที่ดีต่อบุคคลหรือสิ่งของที่สามารถช่วยให้เขามีโอกาสตอบสนองความต้องการของตนได้ และในทางตรงกันข้ามจะสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งของหรือบุคคลที่ขัดขวางมิให้เขาตอบสนองความต้องการได้

2. ข่าวสารข้อมูล (information) ทัศนคติจะมีพื้นฐานมาจากชนิดและขนาดของข่าวสารข้อมูลที่แต่ละคนได้รับมาด้วยกลไกของการเลือกเฟ้นในการมองเห็นและการเข้าใจปัญหาต่าง (selective perception) ข่าวสารข้อมูลบางส่วนที่เข้ามาสู่ตัวบุคคลจะทำให้บุคคลนั้นเก็บไปคิดและสร้างเป็นทัศนคติขึ้นมาได้

3. การเข้าเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (group affiliation) ทัศนคติบางอย่างอาจจะมาจากกลุ่มต่างๆ ที่บุคคลนั้นเกี่ยวข้องกับอยู่ด้วย เช่น ครอบครัว เพื่อนร่วมงาน และกลุ่มสังคมต่างๆ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม

4. ประสบการณ์ (experience) ประสบการณ์ของบุคคลที่มีต่อวัตถุสิ่งของมีส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการตีค่าสิ่งๆ ได้มีประสบการณ์มาจนกลายเป็นทัศนคติได้

5. ลักษณะท่าทาง (personality) มีผลทางอ้อมที่สำคัญในการสร้างทัศนคติให้กับตัวบุคคลได้ด้วยการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของมนุษย์นั้น มีกระบวนการเปลี่ยนแปลงอยู่ 3 ระดับ คือ (จุมพล รอดคดี. อ้างถึงใน พรทิพย์ ศิริชูทรัพย์, 2542, น.42)



(1) การเปลี่ยนแปลงความคิด โดยสิ่งที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนี้จะมาจากข้อมูลข่าวสารซึ่งอาจมาจากสื่อมวลชนหรือบุคคลอื่น

(2) การเปลี่ยนแปลงความรู้สึก โดยการเปลี่ยนแปลงนี้จะมาจากประสบการณ์หรือความประทับใจหรือสิ่งที่ทำให้เกิดความสะเทือนใจ

(3) การเปลี่ยนพฤติกรรม เป็นการเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินชีวิตในสังคม ซึ่งไม่มีผลต่อบุคคลทำให้ ต้องเปลี่ยนพฤติกรรมเสียใหม่

#### ทัศนคติกับความเชื่อ

ความเชื่อ (Beliefs) หมายถึง มุมมองต่อวัตถุหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามความคิดของบุคคลที่เกิดขึ้น ซึ่งเกิดจากการเชื่อมโยงวัตถุเข้ากับคุณลักษณะแต่ละอย่างของวัตถุนั้น และเกิดความรู้ความเข้าใจว่าวัตถุนั้นมีคุณลักษณะต่างๆ อย่างไร (Fishbein and Ajzen, 1975, p.216) ดังนั้นความเชื่อที่มีต่อวัตถุ จึงสามารถมีได้หลายด้าน ด้วยเหตุนี้ ในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับทัศนคติของบุคคลที่แท้จริงต่อวัตถุ จึงควรพิจารณาความเชื่อหลายๆด้านที่บุคคลมีต่อคุณลักษณะต่างๆของวัตถุหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่งรวมกัน (ดารา ทีปะปาล, 2542, น.139)

สรุป ความเชื่อนั้น ถือว่าเป็น โครงสร้างพื้นฐานในการรับรู้ของเรา โดยคนเราเรียนรู้หรือสร้างความเชื่อเกี่ยวกับคุณลักษณะต่างๆของวัตถุจากการสังเกตโดยตรง จากการได้รับข้อมูลข่าวสารกับสิ่งนั้น และจากการเปรียบเทียบวัตถุนั้นเข้ากับสิ่งต่างๆที่ตนรู้จัก โดยบุคคลจะทำการเชื่อมโยงวัตถุเข้ากับคุณลักษณะต่างๆของวัตถุและกลายเป็นความเชื่อขึ้นมา (ธนาพงษ์ จันทรชอน, 2546, น.50)

## 2.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วม

### ความหมาย การมีส่วนร่วม

มีนักวิชาการหลายคนที่ทำให้ความหมายของการมีส่วนร่วมทั้งนักวิชาการภายในประเทศและต่างประเทศ นักวิชาการภายในประเทศ ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม ดังนี้

กรรณิกา ชมดี (2524, น.9-10) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า หมายถึง ความร่วมมือ การมีส่วนร่วมในบางสิ่งบางอย่าง รวมถึงความรับผิดชอบด้วย

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2527, น.183-185) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่า หมายถึงการเกี่ยวข้องกับด้านจิตใจและอารมณ์ (mental and emotional involvement) ของบุคคลในสถานการณ์กลุ่ม (group situation) ซึ่งผลของการเกี่ยวข้องดังกล่าวเป็นเหตุเร้าใจให้กระทำการ (contribution) ให้บรรลุจุดมุ่งหมายของกลุ่มนั้น กับทั้งทำให้เกิดความรู้สึกมีส่วนร่วมรับผิดชอบกับกลุ่มดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ความหมายที่กล่าวถึงแล้วนี้ นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ ยังได้สรุปความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ในรูปของสมการว่า

การมีส่วนร่วม = ความร่วมมือร่วมใจ + การประสานงาน + ความรับผิดชอบ  
 Participation = cooperation + coordination + responsibility

ความร่วมมือร่วมใจ หมายถึง ความตั้งใจของบุคคลที่จะมาทำงานร่วมกันเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของกลุ่ม

การประสานงาน หมายถึง ห่วงเวลาและลำดับเหตุการณ์ที่มีประสิทธิภาพในการกระทำกิจกรรมหรือการงาน

ความรับผิดชอบ หมายถึง ความรู้สึกผูกพันในการกระทำงานและในการทำให้เชื่อถือไว้วางใจ

นักวิชาการต่างประเทศได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม ดังนี้

อาร์นสไตน์ (Arnstein, 1969, p.219) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมว่าการมีส่วนร่วมที่มีคุณภาพนั้นผู้เข้าไปร่วมจะต้องมีอำนาจและการควบคุมอย่างแท้จริง ในอันที่จะกระทำอย่างใดอย่างหนึ่ง ให้บังเกิดผลขึ้นมาไม่ใช่เพียงแต่เข้าไปมีส่วนร่วมเฉยๆ

คูจ์ลาห์ (Douglah, 1970, p.90) กล่าวถึงความหมายของการมีส่วนร่วม(participation) ว่าเป็นคำที่มีความหมายกว้างและใช้ในบริบทที่แตกต่างกัน นักการศึกษาใช้คำนี้ในการอ้างอิงถึงการมีส่วนร่วมในเหตุการณ์ กิจกรรม หรือโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา นักรัฐศาสตร์ใช้คำนี้ในความหมายของการเข้าร่วมกับสถาบันทางการเมืองของชุมชน เช่น การออกเสียงเลือกตั้ง นักสังคมวิทยาใช้ในความหมายของการมีปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น ส่วนกลุ่มอื่นๆ ใช้คำนี้ในความหมายของการมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ

รีดเดอร์ (Reeder, 1973, p.72) ได้ให้ความหมายการมีส่วนร่วมว่า เป็นการเข้าไปร่วมพบปะสังสรรค์ทางสังคม ซึ่งรวมทั้งการมีส่วนร่วมของปัจเจกบุคคลและของกลุ่มด้วย

เบอร์คเลย์ (Berkley, 1975, p.200) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า หมายถึง การที่ผู้นำอนุญาตให้ผู้ตาม เข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจมากที่สุดเท่าที่จะมากได้

โคเฮน และ อัฟฮอฟฟ์ (Cohen & Uphoff, 1977, p.6) ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมในทัศนะของการพัฒนาชนบทว่า การมีส่วนร่วมจะต้องประกอบด้วยการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับประชาชน 4 ประการ ได้แก่ การมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจว่า จะทำอะไร และทำด้วยวิธีการอย่างไร มีส่วนในการดำเนินโครงการตัดสินใจในการให้ทรัพยากรสนับสนุนโครงการและการร่วมมือกับองค์กรหรือกลุ่มกิจกรรมเป็นการเฉพาะ มีส่วนในการแบ่งปันผลประโยชน์อันเกิดจากโครงการพัฒนา และ มีส่วนในการประเมินโครงการ

มิดเกลีย์และคนอื่นๆ (Midgley & Others, 1986, p. 25) อ้างถึงข้อตกลงของสภาเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic and Social Council States) ปี 1929 ที่ได้อภิปรายเรื่องการมีส่วนร่วม และสรุปว่า การมีส่วนร่วมนั้นต้องการการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องตามแบบประชาธิปไตยจากประชาชนอย่างสมัครใจใน 3 ประการคือ เป็นเรื่องที่สนับสนุนต่อการพัฒนา มีการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นผลจากการพัฒนานั้นอย่างเสมอภาคกัน และมีความเชื่อถือในการตัดสินใจเพื่อกำหนดเป้าหมาย กำหนดนโยบายและแผนรวมทั้งการนำโครงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมไปสู่การปฏิบัติ

โอกเลย์และมาร์สเดน (Okley & Maisden, 1987, p.19-21) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมโดยกว้างว่า หมายถึง การมีส่วนร่วมช่วยเหลือโดยสมัครใจ การให้ประชาชนเกี่ยวข้องกับกระบวนการตัดสินใจและกระบวนการดำเนินงานของโครงการ ตลอดจนการร่วมรับผลประโยชน์จากโครงการ ส่วนความหมายที่ระบุเฉพาะเจาะจง หมายถึง การที่ประชาชนมีทั้งสิทธิและหน้าที่ที่จะเข้ามาร่วมแก้ปัญหาของเขา ให้เขาเป็นผู้มีความริเริ่ม และมุ่งใช้ความพยายาม และความเป็นตัวของตัวเองเข้าดำเนินการและควบคุมทรัพยากร ตลอดจนระเบียบในสถาบันต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาเหล่านี้ ซึ่งเป็นการแสดงถึงสภาพของการมีส่วนร่วมที่เน้นให้กลุ่มดำเนินการ และมีจุดสำคัญที่จะให้การมีส่วนร่วมนั้นเป็นการปฏิบัติอย่างแข็งขัน มิใช่เป็นไปอย่างเฉยเมยหรือมีส่วนร่วมพอเป็นพิธีเท่านั้น

กุस्ताโว (Gustavo, 1992, p.4) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมนั้นโดยปกติทั่วไปเป็นที่เข้าใจกันว่าหมายถึง การเข้าไปมีหน้าที่หรือมีส่วนร่วมรับผิดชอบบางสิ่งบางอย่าง แต่ต่อมาความหมายของการมีส่วนร่วมมีความชัดเจนลึกซึ้งไปมากกว่าเพียงการมีส่วนร่วมรับผิดชอบเมื่อการมีส่วนร่วมนี้เชื่อมโยงไปสู่กระบวนการในการเข้าไปมีส่วนร่วมรับผิดชอบของแต่ละบุคคลหรือกระบวนการในการเปลี่ยนแปลงในภาพรวม

จากความหมายที่กล่าวถึงข้างต้น พบว่านักวิชาการส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับการเข้าไปมีส่วนในการตัดสินใจ ว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดของการมีส่วนร่วม ส่วนองค์ประกอบอื่นๆ ก็คือการมีส่วนร่วมดำเนินการ ร่วมรับผลประโยชน์ และร่วมประเมินผลมีความสำคัญรองลงมา ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง กิจกรรมใดๆ ที่เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปมีส่วนร่วมในการร่วมตัดสินใจ ดำเนินการ ร่วมประเมินผล และรวมถึงร่วมรับผลที่เกิดจากการดำเนินการนั้นๆ

ระดับของการมีส่วนร่วม

ขั้นตอนและระดับของการมีส่วนร่วม มีนักวิชาการหลายสาขา ได้พยายามศึกษาจำแนกลักษณะพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมไว้หลายแบบ โดยใช้เกณฑ์ในการจำแนกแตกต่างกัน (ธีระพงษ์ แก้วหาญ, 2543, น.149 - 163) ได้แก่

ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ ในกระบวนการของการตัดสินใจนั้น ประการแรกที่สุดที่จะต้องกระทำก็คือ การกำหนดความต้องการและการจัดลำดับความสำคัญ ต่อจากนั้นก็เลือกนโยบายและประชาชนที่เกี่ยวข้อง การตัดสินใจนี้เป็นกระบวนการต่อเนื่องที่ต้องดำเนินการไปเรื่อยๆ ตั้งแต่การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น การตัดสินใจในช่วงดำเนินการวางแผน และการตัดสินใจในช่วงการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน จะได้มาจากคำถามที่ว่าใครจะทำประโยชน์ให้แก่โครงการได้บ้างและจะทำประโยชน์ได้โดยวิธีใด เช่น การช่วยเหลือด้านทรัพยากร การบริหารงานและประสานงาน การให้ความช่วยเหลือด้านแรงงานหรือข้อมูล เป็นต้น

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ ในส่วนที่เกี่ยวกับผลประโยชน์นั้นจากความสำคัญของผลประโยชน์ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพแล้ว ยังจะต้องพิจารณาถึงการกระจายผลประโยชน์ภายในกลุ่มด้วย รวมทั้งผลที่เป็นประโยชน์ในทางบวกและผลที่เกิดขึ้นในทางลบที่เป็นผลเสียของโครงการ ซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์และเป็นโทษต่อบุคคลและสังคม

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล การมีส่วนร่วมในการประเมินผลนั้นสิ่งสำคัญที่จะต้องสังเกต ก็คือ ความเห็น (Views) ความชอบ (Preferences) และความคาดหวัง (Expectations) ซึ่งจะมีอิทธิพลสามารถแปรเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลในกลุ่มต่างๆ ได้

การมีส่วนร่วม ถือเป็นสิ่งที่ขาดไม่ได้ในการแก้ไขปัญหา และการแก้ไขปัญหาและต้องการความร่วมมือจากทุกภาคส่วน สำหรับหารวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร กับ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนผืนจราจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง (ยกจริง ล็อกจริง จับจริง ชั่งจริง และสุภาพจริง) ในการจัดระเบียบพื้นที่ผืนผืนจราจร การลดอุบัติเหตุที่จะสามารถเกิดขึ้นได้ทั้งกับชีวิตและทรัพย์สิน เพื่อจะได้ศึกษาความร่วมมือร่วมใจของประชาชนว่ามีเหตุ หรือปัจจัยต่างๆตรงตามที่แนวคิดนี้ได้กล่าวไว้หรือไม่ หรือมีเหตุปัจจัยใดเพิ่มขึ้นอีกหรือไม่ อย่างไร

## 2.6 แนวความคิดเรื่องการวิเคราะห์ผู้รับสารตามลักษณะตามประชากรศาสตร์

### (Demographic Analysis of an Audience)

ในการวิจัย การวิเคราะห์ผู้รับสารตามลักษณะทางประชากรศาสตร์เป็นวิธีการหนึ่งที่ได้รับคามนิยมอย่างมาก เนื่องจากผู้รับสารประกอบไปด้วยกลุ่มคนจำนวนมาก และอยู่กันอย่างกระจัดกระจาย (หรือที่เรียกว่ามีลักษณะเป็นมวลชน) เราไม่สามารถวิเคราะห์ผู้รับสารเป็นคนๆ ไปได้ และผู้ส่งสารก็ไม่ได้รู้จักผู้รับสารแต่ละคนอีกด้วย ดังนั้น วิธีการที่ดีที่สุดจึงต้องจำแนกผู้รับสารออกเป็นกลุ่มๆตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ (Demographic Characteristic) เช่น จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพทางเศรษฐกิจ และสังคม การศึกษา ศาสนา เป็นต้น แนวคิดด้านประชากรศาสตร์เป็นทฤษฎีที่อยู่บนพื้นฐาน

ของหลักการที่ว่า พฤติกรรมต่างๆของมนุษย์เกิดขึ้นตามแรงขับภายนอกที่มากระตุ้น และพฤติกรรมส่วนใหญ่ของเราจะเป็นไปตามต้นฉบับที่สังคมวางเอาไว้ และสังคมต่างๆไปมักจะกำหนดให้บุคคลมีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่แตกต่าง มีแบบแผนพฤติกรรมที่แตกต่าง (กาญจนา แก้วเทพ, 2541, น. 302) อาจกล่าวได้ว่าการที่มนุษย์ในสังคมมีความแตกต่างกันทั้งทางเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม ย่อมก่อให้เกิดความแตกต่างกันทั้งทางด้านความคิด ทักษะคิด รูปแบบการดำเนินชีวิต และพฤติกรรมที่แสดงออก

การสื่อสารก็จัดเป็นพฤติกรรมสำคัญอย่างหนึ่งของมนุษย์ เมื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติทางประชากรศาสตร์แตกต่างกัน มีพฤติกรรมแตกต่างกัน ดังนั้น นักวิชาการสื่อสารบางกลุ่มจึงเชื่อว่า พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการสื่อสารของบุคคลนั้นๆ ก็น่าจะมีการแตกต่างกันด้วย พฤติกรรมการสื่อสารดังกล่าว นอกจากจะหมายถึงการเลือกใช้ถ้อยคำภาษา หรือการใช้วัจนะภาษา ตลอดจนกลยุทธ์ต่างๆในการสื่อสารให้สำเร็จตามประสงค์แล้ว ยังรวมไปถึงการใช้สื่อ หรือการเปิดรับข่าวสารจากสื่อต่างๆที่ผู้รับสารต้องการ งานวิจัยที่ใช้แนวทฤษฎีลักษณะทางประชากรศาสตร์จึงมักจะมองหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านประชากรศาสตร์ กับพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารจากสื่อต่างๆ โดยการตั้งสมมติฐานที่ว่า ผู้รับสารที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ร่วมกัน ย่อมมีทัศนคติ และพฤติกรรมที่คล้ายคลึงกัน ทั้งนี้เนื่องจากบุคคลแต่ละกลุ่มประชากรย่อมมีกิจกรรม การดำเนินชีวิต (ซึ่งในที่นี้หมายถึงรูปแบบการดำเนินชีวิต) และการใช้เวลาว่างที่แตกต่างกัน (ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ, 2542, น.45)

ผู้รับสารแต่ละคนมีลักษณะแตกต่างกันในหลายด้าน โดยเฉพาะลักษณะประชากร (Demographic Characteristics) ซึ่ง ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคมและศาสนา

### 1. อายุ

อายุถือได้ว่าเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้คนมีความแตกต่างกัน ในเรื่องความคิดและพฤติกรรม โดยทั่วไปแล้วคนที่อายุน้อยมักจะมีความคิดเห็นเสรีนิยมยึดถืออุดมการณ์ใจร้อนและมองโลกในแง่ดีมากกว่าคนที่อายุมาก ในขณะที่คนที่อายุมากจะมีความคิดอนุรักษ์นิยมยึดถือการปฏิบัติระมัดระวังและมองโลกในแง่ร้ายมากกว่าคนที่อายุน้อย สาเหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากคนที่มีอายุประสบการณ์ในชีวิต ซึ่งเคยผ่านยุคปัญหาต่าง ๆ จนมีความผูกพันที่ยาวนานและมีผลประโยชน์ในสังคมมากกว่าคนที่อายุน้อย

### 2. เพศ

จากการวิจัยทางจิตวิทยาหลายเรื่องได้แสดงให้เห็นว่า ผู้หญิงกับผู้ชายมีความแตกต่างกันมากในเรื่องความคิด ค่านิยม และทัศนคติ ทั้งนี้เพราะวัฒนธรรมและสังคมกำหนดบทบาท และกิจกรรมของคนสองเพศไว้ต่างกัน ผู้หญิงจึงมักเป็นคนที่มีจิตใจอ่อนไหวหรือเจ้าอารมณ์ โอนอ่อนผ่อนตามเป็นแม่บ้านแม่เรือนจากงานวิจัยยังพบอีกว่าผู้หญิงถูกชักจูงได้ง่ายกว่าผู้ชาย (ปรมะ สตะเวทิน, 2540, น.114)

### 3. การศึกษา

มีผลการศึกษาวิจัยหลายเรื่องได้ชี้ว่าการศึกษาของผู้รับสารนั้น ทำให้ผู้รับสารมีพฤติกรรมของการรับสารสื่อสารต่างกันไป เช่น บุคคลที่มีการศึกษาสูง ก็จะมีความสนใจข่าวสารกว้างขวาง แต่จะไม่ค่อยเชื่ออะไรง่าย ๆ จะต้องมีหลักฐานหรือเหตุผลสนับสนุนเพียงพอจึงจะเชื่อ หรือผู้มีการศึกษาสูงมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น หนังสือพิมพ์มากกว่าสื่อวิทยุกระจายเสียง วิทยุโทรทัศน์และภาพยนตร์ เป็นต้น

### 4. ฐานะทางสังคมและเศรษฐกิจ

หมายรวมถึง อาชีพ รายได้ เชื้อชาติ ภูมิหลังของครอบครัว จากการวิจัยพบว่าสถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ ทำให้คนมีวัฒนธรรมที่ต่างกัน มีทัศนคติ ค่านิยม และเป้าหมายที่ต่างกัน งานวิจัยของ ชรามม์ และไวท์ (Schramm and White, 1949 อ้างถึงใน ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ, 2542, น.49-50) ซึ่งศึกษาการเปิดรับสารของผู้รับสารในสังคมอเมริกาพบว่า ผู้ที่มีรายสูงมักเป็นผู้นิยมเปิดรับสื่อสิ่งพิมพ์และนิยมเนื้อที่ค่อนข้างหนัก ไม่ค่อยสนใจเนื้อหาด้านความบันเทิง แมคเนลลี่ และคณะ McNelly and Others อ้างถึงใน ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ, 2542) พบว่า คนที่มีฐานะดีและมีการศึกษาสูงเป็นกลุ่มคนที่ได้รับข่าวสารที่มีเนื้อหาสาระจากสื่อมวลชนมากที่สุด ผลที่ได้จากการวิจัยในลักษณะเช่นนี้ ก็สามารถอธิบายได้เช่นเดียวกับกรณีของการศึกษาคือ ผู้ที่มีรายได้สูงนั้นมักมีการศึกษาสูง มีตำแหน่งหน้าที่การงานดี จึงมักถูกผลักดันให้มีความจำเป็นที่จะต้องเรียนรู้หาข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ให้ทันต่อเหตุการณ์อยู่เสมอ การเปิดรับข่าวสารจึงจำเป็นสำหรับผู้รับสารกลุ่มนี้มาก

### 5. ศาสนา

ศาสนาได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับคน และกิจกรรมในชีวิตของคนตลอดชีวิตตั้งแต่เกิดจนตาย ในระยะเริ่มต้นเด็ก ได้รับอิทธิพลทางศาสนาผ่านทางพ่อแม่โดยการอบรมสั่งสอนและปลูกฝังความคิดของพ่อแม่ ต่อมาก็ได้รับอิทธิพลของศาสนาผ่านทางโรงเรียนโดยการศึกษาเล่าเรียนตามหลักสูตรและการปฏิบัติในพิธีกรรมต่างๆในการดำเนินชีวิตของคน ศาสนามีอิทธิพลต่อความคิดอย่างน้อย 3 ด้าน

5.1 อิทธิพลต่อทัศนคติ ด้านศีลธรรม คุณธรรม และความเชื่อทางจรรยา

5.2 อิทธิพลต่อทัศนคติด้านเศรษฐกิจ

5.3 อิทธิพลต่อทัศนคติด้านการเมือง

จึงเห็นได้ว่าคนที่นับถือศาสนาต่างกันจะมีความคิด ความเชื่อ ค่านิยม และพฤติกรรมที่แตกต่างกันไป แนวความคิดนี้แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะทางประชากรที่แตกต่างกัน จะเป็นตัวกำหนดให้พฤติกรรมในการเปิดรับรายการวิทยุกระจายเสียงต่างกัน ความพึงพอใจและการใช้ประโยชน์ก็จะแตกต่างกันไปตามลักษณะทางกายภาพ การศึกษาและสถานภาพทางสังคม

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยที่มุ่งจะศึกษาผู้รับสารเป็นสำคัญ ซึ่งทฤษฎีนี้ให้ความสำคัญกับผู้รับสาร ผู้วิจัยจึงได้นำทฤษฎีมาใช้เป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา เพื่อนำมาวิเคราะห์ผู้รับสารว่ามีปัจจัยใดบ้างทำให้มีการเลือกรับสารที่แตกต่างกันออกไป ตรงตามที่ทฤษฎีได้กล่าวไว้หรือไม่ ประชาชนส่วนใหญ่เปิดรับสื่อเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนผืนจรรยาจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง (ยกจริง ลือจริง จับจริง ชั่งจริง และสุภาพจริง) กันอย่างไร รวมทั้งมีความรู้ความเข้าใจ มีการเลือกที่จะจดจำ และเลือกที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาในที่สุด

## 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นลินทิพย์ เดสน์เทียะ (2556) ได้ศึกษาการเปิดรับ จดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการ ที่มีต่อสื่อรณรงค์การไม่สูบบุหรี่ภายในสถานีนขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต) ที่ได้ศึกษาถึงแนวคิด และรูปแบบกระบวนการในการรณรงค์เพื่อนำมาปรับใช้ เพื่อให้ได้ออกแบบการสื่อสารเพื่อการรณรงค์ ในด้านการห้ามสูบบุหรี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ (การเปิดรับ จดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการ ที่มีต่อสื่อรณรงค์การไม่สูบบุหรี่ภายในสถานีนขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต) )

เกรียงไกร พัฒนกุลโกเมธ (2555) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัวของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัว เพื่อศึกษาความพึงพอใจประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัว (ทัศนคติและความพึงพอใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัว)

ประยูร ผึ้งบัว (2554) ได้ศึกษาความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจร โครงการพระราชดำริ ของข้าราชการตำรวจกองปฏิบัติการพิเศษจราจรกองกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร พบว่า

1. ข้าราชการตำรวจส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุมากกว่า 30 ปี สถานภาพสมรส การศึกษา ระดับปริญญาตรีปฏิบัติงาน 5-10 ปี และมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 – 15,000 บาท

2. ระดับความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจร โครงการพระราชดำริ ของข้าราชการตำรวจ กองปฏิบัติการพิเศษจราจรกองกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับมากถึง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการดำเนินงานและการประสานงาน ด้านการประเมินผล ด้านการอบรมความรู้

3. ปัจจัยที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจร โครงการพระราชดำริ ของข้าราชการตำรวจ กองปฏิบัติการพิเศษจราจรกองกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร พบว่า ข้าราชการตำรวจที่มีเพศแตกต่างกันมีความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจร โครงการพระราชดำริ ไม่แตกต่างกัน ข้าราชการตำรวจที่มีอายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา ระยะเวลาการปฏิบัติงาน และรายได้เฉลี่ย ต่อเดือน

แตกต่างกันมีความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจรรยาบรรณโครงการพระราชดำริแตกต่างกัน (ความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจรรยาบรรณโครงการพระราชดำริของข้าราชการตำรวจกองปฏิบัติการพิเศษจรรยาบรรณกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร )

สุภาพงษ์ ระรวยทรง (2552) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารต่างประเทศจากสื่อมวลชนของประชาชนในกรุงเทพมหานครตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ คือ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และฐานะทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับความรู้และทัศนคติเกี่ยวกับข่าวต่างประเทศกับพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารต่างประเทศ การศึกษามีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการเปิดรับข่าวต่างประเทศทางหนังสือพิมพ์และวิทยุ ซึ่งอาชีพไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการเปิดรับข่าวต่างประเทศทางสื่อมวลชน (การศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับสาร ความรู้ และทัศนคติต่อการเสนอข่าวต่างประเทศทางสื่อมวลชนของประชาชนในกรุงเทพมหานคร)

ศรัญญ์ คาราวงษ์ (2544) ได้ศึกษาเรื่อง ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าประชาชนมีระดับความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายการจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยด้านบุคคลและปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนนมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ การรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุ และการกระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีความแตกต่างกัน (ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร)

ภิญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์ (2544) ได้ศึกษาการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักและทัศนคติของประชาชนในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก ทัศนคติ กับการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม รวมทั้งศึกษาตัวแปรที่สามารถอธิบายการมีส่วนร่วม ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของประชาชนในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการได้ดีที่สุด (การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนัก ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ของประชาชนในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ)

ดำรง ขำเปลี่ยน (2543) ได้ศึกษาเรื่อง จิตสำนึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินพบว่า ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีการรับรู้เป็นอย่างดีเกี่ยวกับกฎหมายกฎระเบียบจราจร ข้อบังคับต่างๆ ทำให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์รับจ้างมีความเข้าใจเป็นอย่างดี ถึงการกำหนดวิธีการขับนี้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืนการจราจรอยู่บ้าง ทั้งนี้ได้มีการตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นเป็นอย่างมาก สำหรับด้านจิตใจสามารถหักห้ามอารมณ์เมื่อได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจร และในเรื่องการแสดงออกถึงความรักที่มีต่อตนเองและเพื่อน



มนุษย์ สามารถเป็นตัวอย่างที่ดีแก่ผู้พบเห็นได้ และมีความตระหนักรู้ด้วยวิธีการจับจี้ที่ปลอดภัย และเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาที่ใช้ในการจับจี้จักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการจับจี้ (จิตสำนึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน)

อาภาพรณ คงสงค์ (2539) ได้ศึกษาปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า

1. คุณลักษณะของเยาวชนเป็นเพศชายมากที่สุด ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ในระดับการศึกษา ปวช.1-3 ซึ่งมีประสพการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไป

2. ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน โดยการรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร การมีประสพการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎจราจร อิทธิพลจากสื่อมวลชน

3. ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ เพศชายจะมีประสพการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร ประสพการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร (ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น)

กุลวดี อรวัดนพันธ์ (2536) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง, มีทัศนคติเกี่ยวกับวินัยจราจรอยู่ในระดับปานกลาง, มีพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ตามวินัยจราจรอยู่ในระดับปานกลาง ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจรจากสื่อโทรทัศน์และวิทยุ ที่มีลักษณะเนื้อหาเป็นการขอความร่วมมือจากผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร โดยใช้สื่อวิทยุและโทรทัศน์มากที่สุด และอิทธิพลของสื่อที่มีผลต่อผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ได้แก่ วิทยุและโทรทัศน์ (พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร)

## บทที่ 3

### ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดิจิทัล เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงสำรวจ (Survey Research) แบบวัดผลครั้งเดียว (One Shot Case Study) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการขั้นตอนดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การประมวลผลและสถิติที่ใช้

#### 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากรเป้าหมาย (Unit of Analysis) ในการวิจัยครั้งนี้คือ ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีการแบ่งเขตการปกครองไว้ 50 เขต มีจำนวนทั้งสิ้น 5,686,252 คน (ที่มา : จาก [www.bora.dopa.go.th](http://www.bora.dopa.go.th) สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครองกระทรวงมหาดไทย ณ พ.ศ.2556) เขตการปกครอง 50 เขต ในกรุงเทพมหานครมีรายชื่อทั้งหมดดังนี้

- |                    |                  |                  |                    |
|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| 1. เขตพระนคร       | 2. เขตคูสิต      | 3. เขตหนองจอก    | 4. เขตบางรัก       |
| 5. เขตบางเขน       | 6. เขตบางกะปิ    | 7. เขตปทุมวัน    | 8. เขตป้อมปราบฯ    |
| 9. เขตพระโขนง      | 10. เขตมีนบุรี   | 11. เขตลาดกระบัง | 12. เขตยานนาวา     |
| 13.เขตสัมพันธวงศ์  | 14. เขตพญาไท     | 15. เขตธนบุรี    | 16. เขตบางกอกใหญ่  |
| 17. เขตห้วยขวาง    | 18. เขตคลองสาน   | 19. เขตตลิ่งชัน  | 20. เขตบางกอกน้อย  |
| 21. เขตบางขุนเทียน | 22. เขตภาษีเจริญ | 23. เขตหนองแขม   | 24. เขตราษฎร์บูรณะ |
| 25. เขตบางพลัด     | 26. เขตดินแดง    | 27. เขตบึงกุ่ม   | 28.เขตสาทร         |
| 29. เขตบางซื่อ     | 30. เขตจตุจักร   | 31. เขตบางคอแหลม | 32.เขตประเวศ       |
| 33. เขตคลองเตย     | 34. เขตสวนหลวง   | 35. เขตจอมทอง    | 36.เขตดอนเมือง     |

- |                   |                  |                 |                 |
|-------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| 37. เขตราชเทวี    | 38. เขตลาดพร้าว  | 39. เขตวัฒนา    | 40. เขตบางแค    |
| 41. เขตหลักสี่    | 42. เขตสายไหม    | 43. เขตคันนายาว | 44. เขตสะพานสูง |
| 45. เขตวังทองหลาง | 46. เขตคลองสามวา | 47. เขตบางนา    | 48. เขตทวีวัฒนา |
| 49. เขตทุ่งครุ    | 50. เขตบางบอน    |                 |                 |

(ที่มา : จากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย)

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ใช้สูตรของ Taro Yamane (1937, p.725) โดยเลือกความคลาดเคลื่อนที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ความผิดพลาดไม่เกิน 5% ปรากฏดังสูตรและผลการคำนวณดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

เมื่อ  $n$  หมายถึง จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง

$N$  หมายถึง จำนวนประชากรทั้งหมด

$e$  หมายถึง ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ที่ระดับ 0.05

กำหนดขนาดตัวอย่างของประชาชนที่อาศัยอยู่ใน 50 เขตของกรุงเทพมหานคร ที่มีจำนวนทั้งสิ้น 5,686,252 คน คำนวณตามสูตรของทาโร ยามาเน่ เป็นดังนี้

$$\text{แทนค่า} \quad n = \frac{5,686,252}{1 + 5,686,252 \times .0025}$$

$$n = \frac{5,686,252}{14,216.63}$$

$$n = 399.97$$

ขนาดตัวอย่างของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ จำนวน 400 คน โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (multi-stage sampling) ในขั้นแรกใช้การสุ่มแบบแบ่งชั้น (stratified random sampling) โดยใช้อัตราส่วน 1 : 10 หมายความว่า ในจำนวน 50 เขต ผู้วิจัยใช้ 5 เขตเป็นตัวแทนเขต ด้วยวิธีการจับฉลากเพื่อสุ่มหยิบชื่อเขต จากจำนวนทั้งสิ้น 50 เขตในกรุงเทพมหานคร โดยให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการวิจัยเป็นผู้จับฉลากให้ ปรากฏว่า ชื่อเขตที่หยิบได้ คือ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดง จากนั้นนำเขตทั้ง 5 มาหาจำนวนประชากรแล้ว ทำการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง ตามสัดส่วนตามประชากรในแต่ละเขตตัวแทน โดยใช้สูตร ดังนี้

$$\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมด} \times \frac{\text{จำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่าง}}{\text{จำนวนทั้งหมดของประชากรเขตตัวแทน}}$$

การแทนในสูตร (ยกตัวอย่างเขตคอนเมือง)

$$400 \times \frac{167,827}{688,278}$$

จำนวนตัวอย่างในเขตคอนเมืองที่ใช้คือ 97 คน และดำเนินการคำนวณด้วยวิธีเดียวกันนี้ให้ครบ 5 เขต ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จริงในแต่ละเขต ดังตารางที่ 3.1

**ตารางที่ 3.1** แสดงจำนวนประชากรเป็นรายเขต และจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จริงในแต่ละเขตที่ได้จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง

ชื่อเขต	จำนวนประชากรในเขต*	จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จริง
1. เขตคอนเมือง	167,827	97
2. เขตลาดพร้าว	122,441	71
3. เขตบางซื่อ	130,511	76
4. เขตดินแดง	128,838	75
5. เขตมีนบุรี	138,661	81
<b>รวม</b>	<b>668,278</b>	<b>400</b>

**ที่มา:** สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย ณ

โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) กระจุกครบ 400 ตัวอย่าง

### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

#### 3.2.1 เครื่องและการสร้างแบบสอบถาม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการค้นคว้า การคัดแปลงจากแนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ผู้วิจัยมาก่อน เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่ครอบคลุมมากที่สุด ได้แบบสอบถามที่มีลักษณะปลายปิด (Close-ended) แบ่งออกเป็น 4 ตอน คือ

ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับลักษณะประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน มีคำถามรวม 6 ข้อ การตอบคำถามเป็นแบบตรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีคำถามรวม 23 ข้อ

ตอนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีคำถามรวม 12 ข้อ

ตอนที่ 4 คำถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีคำถามรวม 10 ข้อ

สำหรับในตอนี่ 2 (ข้อ 13-23) ตอนที่ 3 และตอนที่ 4 เป็นคำถามปลายปิด (closed end) คือมีคำตอบให้ผู้ตอบแบบสอบถามเลือกตอบ 5 ตัวเลือก คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด มีเกณฑ์การให้คะแนนตามระดับมาตรวัด 5 ระดับ แบบลิเกิร์ต (Likert's scale) แต่ละข้อคำถามมีการให้คะแนนดังนี้

มากที่สุด	ให้	5	คะแนน
มาก	ให้	4	คะแนน
ปานกลาง	ให้	3	คะแนน
น้อย	ให้	2	คะแนน
น้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

#### 3.2.2 การตรวจสอบคุณภาพแบบสอบถาม

เมื่อได้โครงร่างแบบสอบถามแล้ว ผู้วิจัยนำไปขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อให้พิจารณาด้าน โครงสร้าง (Construct Validity) ความครอบคลุมด้านเนื้อหา (Content Validity) และ

การใช้ภาษา (Wording) ของแบบสอบถาม เพื่อให้มีเนื้อหาที่ครอบคลุมและสร้างความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถาม จากนั้นนำมาแก้ไขปรับปรุง

เมื่อได้รับเครื่องมือและคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาและ นำมาปรับปรุงแก้ไข แล้วจึงนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อขออนุญาตใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้

### 3.2.3 เกณฑ์การวัดระดับ

ในการวัดระดับการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยกำหนดเกณฑ์การแปลผล ด้วยวิธีการคำนวณของเบสต์ (Best, 1981, p.147)

$$\begin{aligned} \text{สูตร} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ \text{แทนค่า} &= \frac{5-1}{5} \\ \text{ช่วงคะแนน} &= 0.80^5 \end{aligned}$$

นำช่วงคะแนนที่ได้มาใช้ในการแบ่งช่วงคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) เพื่อกำหนดเป็นเกณฑ์การแปลผลระดับการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน มีช่วงคะแนนและความหมายดังนี้

$\bar{x} \cong 4.21-5.00$	หมายถึง	มีการเปิดรับ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมมากที่สุด
$\bar{x} \cong 3.41-4.20$	หมายถึง	มีการเปิดรับ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมมาก
$\bar{x} \cong 2.61-3.40$	หมายถึง	มีการเปิดรับ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมปานกลาง
$\bar{x} \cong 1.81-2.60$	หมายถึง	มีการเปิดรับ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมน้อย
$\bar{x} \cong 1.00-1.80$	หมายถึง	มีการเปิดรับ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมน้อยที่สุด

## 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปแจกจ่าย ด้วยตนเอง จำนวน 400 ฉบับ ให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ใน 5 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดง

3.5.2 ผู้วิจัยประมาณระยะเวลาแล้วเสร็จในการตอบของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้วิจัยขอรับคืนแบบสอบถามทันที แล้วทำการตรวจสอบแบบสอบถามทันที ทั้งนี้เพื่อให้ได้คำตอบที่ครบถ้วนทุกข้อคำถาม หากพบว่ายังมีตกหล่นบางข้อ จึงขอความกรุณาให้ผู้ตอบแบบสอบถามฉบับนั้นตอบให้สมบูรณ์

3.5.3 ระยะเวลาที่ใช้การเก็บรวบรวมข้อมูล รวมประมาณ 20 วัน

3.5.4 เมื่อได้รับแบบสอบถามจนครบจำนวน จึงดำเนินการลงรหัสและบันทึกข้อมูลจากแบบสอบถามลงในคอมพิวเตอร์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อประมวลการวิจัยต่อไป

### 3.4 การประมวลผลและสถิติที่ใช้

หลังจากดำเนินการเก็บข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยทำการตรวจสอบข้อมูล และลงรหัส (Coding) แล้วนำมาประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป (Statistical Package for the Social Sciences: SPSS) เพื่อวิเคราะห์ผลโดยสถิติที่ใช้มีดังนี้

3.4.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อบรรยายลักษณะข้อมูล คือ ลักษณะประชากร นำเสนอด้วย ความถี่ (Frequency: n) ค่าร้อยละ (Percentage: %) และแสดงระดับการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน นำเสนอด้วยคะแนนเฉลี่ย (Mean:  $\bar{X}$ ) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD.)

#### 3.4.2 สถิติเชิงอนุมาน (Inference Statistics)

เพื่อทำการทดสอบสมมติฐานที่ตั้งไว้ จึงใช้สถิติทดสอบค่าที (t-test) สำหรับตัวแปรที่แบ่งกลุ่มย่อยได้ 2 กลุ่ม ในที่นี้คือ เพศ และสถานภาพ และใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance: ANOVA) เพื่อหาความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่าง ผู้วิจัยทำการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe'

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานคร ในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนฟ้าจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้วิธีการเก็บข้อมูล ในลักษณะการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) แบบวัดผลครั้งเดียว (One Shot Case Study) สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้สถิติเชิงพรรณนา นำเสนอด้วยค่าความถี่ (Frequency: n) ค่าร้อยละ (Percentage: %) ค่าเฉลี่ย (Mean:  $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D.) และทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ สถิติทดสอบค่าที (T-test) และสถิติทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่าง จะทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ้ (Scheffe) ผลการวิจัยแบ่งออกเป็นหัวข้อดังนี้

- 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง
- 4.2 การวิเคราะห์ผลการเปิดรับข่าวสารของประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”
- 4.3 การวิเคราะห์ผลทัศนคติของประชาชนต่อ “นโยบาย 5 จริง”
- 4.4 การวิเคราะห์ผลการมีส่วนร่วมของประชาชนใน “นโยบาย 5 จริง”
- 4.5 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

#### 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะประชากรของประชาชนที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพ และรายได้ต่อเดือน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) นำเสนอด้วย ความถี่ (Frequency: n) และค่าร้อยละ (Percentage: %) ปรากฏในตารางที่ 4.1 ดังต่อไปนี้



ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

ลักษณะประชากร	จำนวน	ร้อยละ
<b>เพศ</b>		
ชาย	245	61.3
หญิง	155	38.7
<b>อายุ</b>		
15-25 ปี	66	16.5
26-35 ปี	99	21.8
36-45 ปี	102	25.5
46-55 ปี	92	23.0
มากกว่า 55 ปี	41	10.3
<b>ระดับการศึกษา</b>		
มัธยมศึกษา/ปวช. และต่ำกว่า	42	10.5
อนุปริญญา/ปวส.	130	32.5
ปริญญาตรี	202	50.5
ปริญญาโทและสูงกว่า	26	6.5
<b>สถานภาพ</b>		
โสด	193	48.2
สมรส	204	51.0
<b>อาชีพ</b>		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	23	5.8
พนักงานองค์การเอกชน	120	30.0
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	15.3
รับจ้างทั่วไป	167	41.8
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.0
อื่นๆ (นักเรียน นักศึกษา)	21	5.3

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลักษณะประชากร	จำนวน	ร้อยละ
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่เกิน 10,000 บาท	34	8.5
10,001-20,000 บาท	57	14.2
20,001-30,000 บาท	191	47.8
มากกว่า 30,000 บาท	118	29.5

ผลการวิเคราะห์ดังตารางที่ 4.1 พบว่า จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 400 คน ส่วนใหญ่เป็นชาย จำนวน 245 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 61.3 มากกว่าเพศหญิงที่มีจำนวน 155 คน ร้อยละ 38.7 มีอายุระหว่าง 36-35 ปี จำนวน 102 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 25.5 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 46-55 ปี จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 23.0 และอายุระหว่าง 26-35 ปี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 21.8 โดยกลุ่มอายุที่มีจำนวนน้อยที่สุด 41 คน (ร้อยละ 10.3) คืออายุมากกว่า 55 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 202 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 50.5 รองลงมาคือ อนุปริญญา/ปวส. จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 32.5 โดยกลุ่มการศึกษาที่มีจำนวนน้อยที่สุด 26 คน (ร้อยละ 6.5) คือการศึกษาระดับปริญญาโทและสูงกว่า สถานภาพ เป็นผู้ที่สมรสแล้ว จำนวน 204 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 51.0 และสถานภาพ โสด จำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 48.2 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมาคือ พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 โดยกลุ่มอาชีพที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ 8 คน (ร้อยละ 2.0) คือพ่อบ้าน/แม่บ้าน มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระหว่าง 20,001-30,000 บาท จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 47.8 รองลงมาคือ มีรายได้มากกว่า 30,000 บาท จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 โดยกลุ่มรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ 34 คน (ร้อยละ 8.5) คือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 10,000 บาท

#### 4.2 การวิเคราะห์ผลการเปิดรับข่าวสารของประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

การเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่พิจารณาเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตรวจแก้แห่งชาติ ได้แก่ การเปิดรับข่าวสารในโครงการ ช่องทางสื่อที่เปิดรับ ความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร ความสนใจสถานที่และรูปแบบข่าวสาร ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา นำเสนอด้วย ค่าความถี่ (n) และค่าร้อยละ (%) ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละการเปิดรับข่าวสารของประชาชนในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง”

การเปิดรับข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
7. ท่านรับรู้ นโยบาย 5 จริง จากการรณรงค์โดยตำรวจจราจร		
รู้	221	55.2
ไม่รู้	179	44.8
8. การรับรู้ นโยบาย 5 จริง จากสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์		
ใช่	273	68.3
ไม่ใช่	127	38.7
9. สื่อที่ท่านเปิดรับข่าวสาร นโยบาย 5 จริง		
สื่อวิทยุ/โทรทัศน์	157	39.2
สิ่งพิมพ์ (โปสเตอร์, แผ่นพับ ป้ายผ้า)	40	10.0
อินเทอร์เน็ต	174	43.5
สื่อบุคคล (เพื่อน/คนรอบข้าง)	4	1.0
สื่อกลางแจ้ง (ป้ายอิเล็กทรอนิกส์, คัดเอาท์)	25	6.3
10. ความถี่ในการรับรู้ข่าวสาร นโยบาย 5 จริง		
บ่อยครั้ง (มากกว่า 1 ครั้งต่อวัน)	19	4.8
วันละครั้ง	295	73.8
2-4 ครั้งต่อสัปดาห์	83	20.8
สัปดาห์ละครั้ง	3	0.8

## ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
11. รูปแบบสื่อที่ท่านรับรู้ นโยบาย 5 จริง มากที่สุด		
สโปตประชาสัมพันธ์โครงการ	88	20.5
จส.100 / สวพ.91	132	33.0
รายการข่าว / ช่อง Police Channel	79	19.8
เว็บไซต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	34	8.5
Social Media (Facebook , Twitter, ...)	47	11.8
ตัววิ่ง/ป้ายโฆษณา (Banner)	16	4.0
หนังสือพิมพ์	7	1.8
เพื่อน / คนรอบข้าง	3	0.8
12. ความสนใจต่อการรณรงค์ นโยบาย 5 จริง		
มากที่สุด	3	0.8
มาก	6	1.5
เฉยๆ	268	67.0
น้อย	120	30.0
ไม่สนใจเลย	3	0.3

การวิเคราะห์ผลดังตารางที่ 4.2 พบว่า การรับรู้โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จากการรณรงค์โดยตำรวจจราจร ร้อยละ 55.2 หรือ 221 คนจาก 400 คน รู้จากตำรวจจราจร ส่วนที่เหลือไม่รู้ แต่รู้คดียเปิดรับข่าวสารด้วยการอ่านบทความ จำนวน 273 คน คิดเป็นร้อยละ 68.3 ที่เหลือไม่เคยเปิดอ่านบทความในโครงการฯ ซึ่งเป็นการเปิดรับจากสื่อ อินเทอร์เน็ต จำนวน 197 คน หรือร้อยละ 49.3 รองลงมาคือ สื่อกลางแจ้ง (ป้ายอิเล็กทรอนิกส์ คัดเอาท์ ไวนิว) จำนวน 193 คน ร้อยละ 48.3 โดยกลุ่มการรับรู้ผ่านสื่อบุคคล (เพื่อน,คนรอบข้าง) มีจำนวนน้อยที่สุดคือ 3 คน หรือร้อยละ 0.8 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” วันละครั้ง จำนวน 295 คน หรือร้อยละ 73. รองลงมาคือ 83 คน หรือร้อยละ 20.8 ความถี่ 2-4 ครั้ง ต่อสัปดาห์ โดยกลุ่มที่มีความถี่เปิดรับข่าวสารจำนวนน้อยที่สุด 3 คน หรือร้อยละ 0.8 คือ สัปดาห์ละครั้ง ส่วนรูปแบบสื่อที่รับรู้ มากที่สุด คือ จส.100 / สวพ.91 จำนวน 132 คน หรือร้อยละ 33.0

รองลงมาคือ สปอตประชาสัมพันธ์โครงการ จำนวน 88 คน หรือร้อยละ 20.5 โดยรูปแบบสื่อที่มีกลุ่มเปิดรับน้อยที่สุด 3 คน ร้อยละ 0.8 คือ เพื่อน/คนรอบข้าง ทั้งนี้พบว่า 268 คน หรือร้อยละ 67.0 ความสนใจระดับเฉยๆ ต่อการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์โครงการฯ “นโยบาย 5 จริง” รองลงมาคือ สนใจน้อย จำนวน 120 คน หรือร้อยละ 30.0 และกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ 3 คน หรือร้อยละ 0.8 ไม่สนใจอย่างยิ่ง

เมื่อวิเคราะห์และแปลผลระดับการรับรู้ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา นำเสนอข้อมูล ด้วยคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แสดงไว้ในตารางที่ 4.3

**ตารางที่ 4.3** แสดงคะแนนเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการรับรู้ของประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

ที่	การเปิดรับข่าวสารตาม “นโยบาย 5 จริง”	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการรับรู้
(1)	การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน			
13	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	2.33	.631	น้อย
14	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2.85	.676	ปานกลาง
15	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	2.75	.627	ปานกลาง
(2)	ความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน			
16	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	2.16	.585	น้อย
17	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	3.49	.753	มาก
18	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	2.64	.574	ปานกลาง

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ที่	การเปิดรับข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการรับรู้
(3)	ความเข้าใจในการรณรงค์เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง			
19	“ชกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	2.15	.597	น้อย
20	“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร	2.70	.617	ปานกลาง
21	“ขังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิดโดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	2.16	.600	น้อย
22	“ล็อคจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	3.54	.424	มาก
23	“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการจับกุม	2.69	.741	ปานกลาง
	รวม	2.68	.293	ปานกลาง

การวิเคราะห์ผลดังตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับข่าวสารตาม “นโยบาย 5 จริง” มีการรับรู้โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.68$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า การติดตามข่าวสาร โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้ อยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.85, 2.75$ ) ในขณะที่สื่อเฉพาะกิจมีการเปิดรับหรือการรับรู้ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.33$ ) ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” พบว่า ความถี่ในการรับรู้ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.49$ ) ความถี่ในการรับรู้ผ่านสื่อโทรทัศน์ ระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.64$ ) และความถี่การรับรู้ผ่านสื่อเฉพาะกิจ ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.16$ ) ตามลำดับ

และเมื่อวิเคราะห์ผลความเข้าใจในการรณรงค์เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง พบว่า ประชาชนมีความเข้าใจมากที่สุดในเรื่อง ล็อกจริง อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.54$ ) รองลงมาคือ จับจริง และสุภาพจริง อยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.70$  และ  $2.69$  ตามลำดับ) ในขณะที่ความเข้าใจเรื่อง ขังจริง และยกจริง อยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.16$  และ  $2.15$  ตามลำดับ)

### 4.3 การวิเคราะห์ผลทัศนคติของประชาชนต่อ “นโยบาย 5 จริง

วิเคราะห์และแปลผลระดับทัศนคติของประชาชนต่อ “นโยบาย 5 จริง” ใช้สถิติเชิงพรรณนา นำเสนอข้อมูล ด้วยคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แสดงไว้ในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงคะแนนเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง”

ที่	ทัศนคติต่อ “นโยบาย 5 จริง”	$\bar{X}$	S.D.	ระดับทัศนคติ
24	โครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	3.24	.755	ปานกลาง
25	กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรเหมาะสมดี	3.33	.889	ปานกลาง
26	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	4.45	.669	มากที่สุด
27	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวาดล้างเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง	3.36	.792	ปานกลาง
28	เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่	3.16	.765	ปานกลาง
29	การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง	2.12	.624	น้อย
30	สื่อต่างๆ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีปริมาณเหมาะสมกับพื้นที่เป้าหมายในการรณรงค์	2.13	.609	น้อย
31	“นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	3.11	.780	ปานกลาง
32	การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึงด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	2.23	.647	น้อย
33	การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.16	.651	น้อย
34	เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจนครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.52	.671	น้อย
35	โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่	2.32	.655	น้อย
	รวม	2.85	.269	ปานกลาง

การวิเคราะห์ผลดังตารางที่ 4.4 พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.85$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.45$ )

และพบว่า ประชาชนมีทัศนคติในระดับกลางในเรื่อง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง ( $\bar{X} = 3.36$ ) กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรเหมาะสมดี ( $\bar{X} = 3.33$ ) “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ( $\bar{X} = 3.24$ ) เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่ ( $\bar{X} = 3.16$ ) และ “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X} = 3.11$ )

ในขณะที่ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติในระดับน้อยต่อ “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ ( $\bar{X} = 2.52$ ) โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ ( $\bar{X} = 2.32$ ) การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึง ด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ( $\bar{X} = 2.23$ ) การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียงสามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ ( $\bar{X} = 2.16$ ) สื่อต่างๆ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีปริมาณเหมาะสมกับพื้นที่เป้าหมายในการรณรงค์ ( $\bar{X} = 2.13$ ) และข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง ( $\bar{X} = 2.12$ ) ตามลำดับ



#### 4.4 การวิเคราะห์ผลการมีส่วนร่วมของประชาชนใน “นโยบาย 5 จริง”

การวิเคราะห์และแปลผลการมีส่วนร่วมของประชาชนใน “นโยบาย 5 จริง” ใช้สถิติเชิงพรรณนา นำเสนอข้อมูลด้วยคะแนนเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) แสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงคะแนนเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง”

ที่	การมีส่วนร่วมใน “นโยบาย 5 จริง”	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการมีส่วนร่วม
36	ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน	2.25	.603	น้อย
37	ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร	2.70	.617	ปานกลาง
38	ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	2.15	.582	น้อย
39	ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริมวินัยจราจรให้แก่คนรอบข้างและผู้อื่น	2.59	.653	น้อย
40	ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง	1.54	.703	น้อยที่สุด
41	ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์	1.61	.648	น้อย
42	ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network	2.87	.939	ปานกลาง
43	ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	1.58	.715	น้อยที่สุด
44	ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดในโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	1.63	.728	น้อยที่สุด
45	เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอโดยเขียนจดหมายหรือบทความส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับทราบ	2.03	.888	น้อย
	รวม	2.10	.268	น้อย

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.5 พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.10$ )

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการด้วยการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network เป็นข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุด  $\bar{X} = 2.87$  ซึ่งอยู่ในระดับปานกลาง และมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร ( $\bar{X} = 2.70$ ) อยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ในขณะที่เดียวกันก็พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” ในระดับน้อย ในเรื่องดังต่อไปนี้ ช่วยแนะนำและส่งเสริมวินัยจราจรให้แก่คนรอบข้างและผู้อื่น ( $\bar{X} = 2.59$ ) มีการนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน ( $\bar{X} = 2.25$ ) มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ( $\bar{X} = 2.15$ ) เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอโดยเขียนจดหมายหรือบทความส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับทราบ เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอโดยเขียนจดหมายหรือบทความส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับทราบ ( $\bar{X} = 2.03$ ) มีแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์ ( $\bar{X} = 2.61$ ) ตามลำดับ

โดยที่การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับน้อยที่สุด ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ( $\bar{X} = 1.63$ ) ภายในครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ ( $\bar{X} = 1.58$ ) และการมีส่วนร่วมในติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X} = 1.54$ ) ตามลำดับ

จากการวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปภาพรวม การเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ดังตารางที่ 4.6

**ตารางที่ 4.6** สรุปภาพรวม การเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม“นโยบาย 5 จริง”

ที่	ด้าน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการดำเนินโครงการ
1	การเปิดรับและการรับรู้ข่าวสารของโครงการ	2.68	.293	ปานกลาง
2	ทักษะคิดต่อโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	2.85	.269	ปานกลาง
3	การมีส่วนร่วมในโครงการฯ	2.10	.268	น้อย
ภาพรวมของโครงการ		<b>2.54</b>	<b>.182</b>	<b>น้อย</b>

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นภาพรวมของโครงการ พบว่า อยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.54$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทักษะคิดต่อโครงการฯ เป็นด้านที่มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุด แต่อยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.85$ ) รองลงมาคือ การเปิดรับและการรับรู้ข่าวสารของโครงการฯ ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.68$ ) และการมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับน้อย ( $\bar{X} = 2.10$ ) ตามลำดับ

#### 4.5 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

การทดสอบสมมติฐาน ผู้วิจัยใช้สถิติทดสอบค่าที (t-test) กับตัวแปรที่แบ่งกลุ่มย่อยได้ 2 กลุ่ม ได้แก่ เพศ สถานภาพ และใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance: ANOVA) เพื่อหาความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่าง ผู้วิจัยทำการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe' ผลการทดสอบเป็นดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.7 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ

ที่	การเปิดรับข่าวสาร	เพศชาย (n = 245)		เพศหญิง (n = 155)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอศ/ป้ายรณรงค์- โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	2.33	.671	2.35	.565	.337	.736
2	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ	2.82	.698	2.91	.638	1.374	.174
3	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบี เอส	2.71	.643	2.82	.597	1.793	.074
4	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอศ/ป้ายรณรงค์- โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	3.53	.733	3.43	.781	1.274	.203
5	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ	2.61	.595	2.70	.537	1.654	.099
6	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบี เอส	2.12	.564	2.21	.614	1.549	.122
7	“ขกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิด กฎหมายออกจากถนน	2.15	.596	2.15	.601	.024	.981
8	“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการ บังคับใช้กฎหมายจราจร	2.66	.618	2.77	.612	1.750	.081
9	“จ้างจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	2.16	.599	2.15	.605	.137	.891
10	“ล็อคจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับล็อกล้อที่ จอดผิดกฎหมาย	3.59	.699	3.47	.759	1.574	.116
11	“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติ หน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งขณะอำนวยความสะดวก และการจับกุม	2.67	.754	2.74	.719	1.008	.314
	รวม	2.67	.295	2.70	.288	1.161	.246

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.7 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” กับลักษณะประชากรจำแนกตามเพศ พบว่า โดยภาพรวมเพศหญิงเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ( $\bar{X} = 2.70$ ) มากกว่าเพศชาย ( $\bar{X} = 2.67$ ) แต่เมื่อพิจารณาค่าที่ (t) มีค่า = 1.161 และค่า Sig. .246 ซึ่งมากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ รวมถึงผลการเปรียบเทียบเป็นรายข้อ พบว่า ทุกข้อมีค่า Sig. มากกว่า .05 อธิบายการทดสอบสมมติฐานได้ว่า เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.2 อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.8 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ

การเปิดรับข่าวสาร	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>(1) การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน</b>						
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/	16-25 ปี	66	2.20	.503		
ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์	26-35 ปี	99	2.34	.574		
หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	36-45 ปี	102	2.39	.692	1.036	.388
	46-55 ปี	92	2.35	.670		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.37	.698		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.34</b>	<b>.631</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	16-25 ปี	66	2.86	.654		
	36-45 ปี	99	2.82	.705	1.389	.237
		102	2.78	.684		
		92	2.99	.638		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.78	.690		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.85</b>	<b>.676</b>		

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	16-25 ปี	66	2.70	.581	.458	.767
	26-35 ปี	99	2.72	.671		
	36-45 ปี	102	2.75	.655		
	46-55 ปี	92	2.82	.553		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.78	.690		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.75</b>	<b>.627</b>		
<b>(2) ความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน</b>						
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	16-25 ปี	66	3.35	.813	3.343	.010*
	26-35 ปี	99	3.40	.794		
	36-45 ปี	102	3.72	.651		
	46-55 ปี	92	3.47	.733		
	มากกว่า 55 ปี	41	3.44	.743		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.49</b>	<b>.753</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	16-25 ปี	66	2.65	.511	2.252	.063
	26-35 ปี	99	2.59	.572		
	36-45 ปี	102	2.59	.680		
	46-55 ปี	92	2.66	.540		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.88	.400		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.65</b>	<b>.574</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	16-25 ปี	66	2.21	.569	.523	.719
	26-35 ปี	99	2.16	.566		
	36-45 ปี	102	2.12	.634		
	46-55 ปี	92	2.18	.573		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.07	.565		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.585</b>		

หมายเหตุ P &lt; .05

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>(3) ความเข้าใจในการรณรงค์ เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง</b>						
“ชกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	16-25 ปี	66	2.18	.552	.451	.772
	26-35 ปี	99	2.09	.624		
	36-45 ปี	102	2.18	.604		
	46-55 ปี	92	2.17	.586		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.10	.625		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.597</b>		
“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร	16-25 ปี	66	2.64	.545	1.137	.339
	26-35 ปี	99	2.68	.652		
	36-45 ปี	102	2.73	.647		
	46-55 ปี	92	2.79	.545		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.59	.706		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
“ขังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิดโดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับและแข่งรถในทาง	16-25 ปี	66	2.21	.569	.461	.765
	26-35 ปี	99	2.10	.631		
	36-45 ปี	102	2.18	.604		
	46-55 ปี	92	2.18	.573		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.12	.640		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.600</b>		
“ล็อครถจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	16-25 ปี	66	3.44	.787	2.750	.038*
	26-35 ปี	99	3.46	.760		
	36-45 ปี	102	3.74	.628		
	46-55 ปี	92	3.51	.719		
	มากกว่า 55 ปี	41	3.49	.711		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.54</b>	<b>.724</b>		

หมายเหตุ P &lt; .05

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ	16-25 ปี	66	2.70	.723		
จรรยาปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพ	26-35 ปี	99	2.62	.765		
ทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการ	36-45 ปี	102	2.69	.717	1.894	.111
จับกุม	46-55 ปี	92	2.86	.735		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.54	.745		
	รวม	400	2.70	.741		

จากตารางที่ 4.8 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ โดยพิจารณาค่าเอฟ (F) และค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 อธิบายการทดสอบสมมติฐานได้ว่า อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ยกเว้นด้านความถี่การเปิดรับข่าวสารตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง มีค่า F = 3.343 ค่า Sig. = .010 และด้านความเข้าใจในการรณรงค์เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง คือ “สื่อจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย เพลง พบว่า มีค่า F = 2.750 ค่า Sig. = .038 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ต่อไป



**ตารางที่ 4.9** ผลการเปรียบเทียบระหว่างด้านความถี่การเปิดรับข่าวสารผ่านการสื่อเฉพาะกิจของโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	ไม่เกิน 25	26-35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.35	-	.639	.002*	.322	.541
26-35 ปี	3.40	-	-	.003*	.639	.007*
36-45 ปี	3.72	-	-	-	.021*	.045*
46-55 ปี	3.47	-	-	-	-	.839
มากกว่า 55 ปี	3.44	-	-	-	-	-

หมายเหตุ.  $P < .05$

การวิเคราะห์ในตารางที่ 4.9 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการสื่อเฉพาะกิจ เปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวดิจิทัลเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ ด้วยวิธี Scheffe พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 5 คู่ คือ (1) อายุ 15-25 ปี กับ 36-45 ปี (2) อายุ 26-35 ปี กับอายุ 36-45 ปี (3) อายุ 26-35 ปี กับมากกว่า 55 ปี (4) อายุ 36-45 ปี กับ 46-55 ปี และ (5) อายุ 36-45 ปี กับมากกว่า 55 ปี โดยทั้ง 5 คู่ ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.10** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” “สื่อความจริง” จำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	ไม่เกิน 25	26-35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.44	-	.825	.009*	.538	.735
26-35 ปี	3.46	-	-	.008*	.357	.862
36-45 ปี	3.74	-	-	-	.030*	.063
46-55 ปี	3.51	-	-	-	-	.864
มากกว่า 55 ปี	3.49	-	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.10 ผลการเปรียบเทียบระหว่างความเข้าใจในการรณรงค์เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง ในข้อ “สื่อความจริง” จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 3 คู่ คือ (1) อายุ 15-25 ปี กับ 36-45 ปี (2) อายุ 26-35 ปี กับอายุ 36-45 ปี (3) อายุ 36-45 ปี กับ 46-55 ปี ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 1.3 ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.11 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา

การเปิดรับข่าวสาร	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
<b>(1) การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน</b>						
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.45	.593	3.056	.028*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.22	.482		
	ปริญญาตรี	202	2.40	.721		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.23	.514		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.34</b>	<b>.631</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.90	.726	4.588	.004*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.78	.670		
	ปริญญาตรี	202	2.94	.647		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.46	.706		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.85</b>	<b>.676</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.62	.623	4.686	.003*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.75	.639		
	ปริญญาตรี	202	2.83	.602		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.38	.637		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.75</b>	<b>.627</b>		
<b>(2) ความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน</b>						
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.43	.668	.596	.618
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.48	.760		
	ปริญญาตรี	202	3.53	.741		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.35	.936		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.49</b>	<b>.753</b>		

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.52	.594	.853	.466
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.65	.555		
	ปริญญาตรี	202	2.66	.579		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.73	.604		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.65</b>	<b>.574</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.26	.544	1.692	.168
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.19	.585		
	ปริญญาตรี	202	2.13	.579		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.96	.662		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.585</b>		
<b>(3) ความเข้าใจในการรณรงค์ เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง</b>						
“ขกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่ จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.98	.643	2.114	.098
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.11	.613		
	ปริญญาตรี	202	2.19	.571		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.27	.604		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.597</b>		
“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และ เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย จราจร	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.57	.590	4.225	.006*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.68	.625		
	ปริญญาตรี	202	2.78	.600		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.38	.637		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
“ขังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับ ผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะผู้ที่มาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.98	.643	3.255	.022*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.11	.613		
	ปริญญาตรี	202	2.20	.576		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.38	.571		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.600</b>		

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
“สื่อจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับ สื่อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.43	.668	.598	.617
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.52	.739		
	ปริญญาตรี	202	3.58	.717		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.58	.809		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.54</b>	<b>.724</b>		
“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพ ทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการ จับกุม	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.55	.861	2.399	.068
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.68	.705		
	ปริญญาตรี	202	2.77	.733		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.42	.703		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.741</b>		

จากตารางที่ 4.11 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา โดยพิจารณาค่าเอฟ (F) และค่า Sig. พบว่ามีค่า Sig. น้อยกว่า .05 จำนวน 5 ข้อ คือ ด้านการติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่าน (1) สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา ไปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง มีค่า F = 3.056 ค่า Sig. = .028 (2) สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีค่า F = 4.588 ค่า Sig. = .004 และ (3) สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส มีค่า F = 4.686 ค่า Sig. = .003 รวมทั้ง ด้านความเข้าใจในการรณรงค์ เพื่อปฏิบัติตามข้อกำหนด 5 จริง คือ “จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร พบว่า มีค่า F = 4.225 ค่า Sig. = .006 และ “ซังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง มีค่า F = 3.255 ค่า Sig. = .022 ซึ่งเป็นค่าที่น้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสาร ด้านติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ สื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์ รวมทั้งด้านความเข้าใจในการรณรงค์เรื่อง “จับจริง” และ “ซังจริง” แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ต่อไป

**ตารางที่ 4.12** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมฯ	อนุปริญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.45	-	.034*	.629	.157
อนุปริญา/ปวส.	2.22	-	-	.009*	.909
ปริญญาตรี	2.40	-	-	-	.193
ปริญญาโทและสูงกว่า	2.23	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.12 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 2 คู่ คือ (1) มัธยมและต่ำกว่า กับ อนุปริญาหรือปวส. และ (2) อนุปริญาหรือปวส. กับ ปริญญาตรี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.13** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมฯ	อนุปริญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.90	-	.311	.785	.008*
อนุปริญา/ปวส.	2.78	-	-	.045*	.025*
ปริญญาตรี	2.94	-	-	-	.001*
ปริญญาโทและสูงกว่า	2.46	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.13 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่ คือ (1) มัธยมและต่ำกว่า กับ ปริญญาโทและสูงกว่า (2) อนุปริญาหรือปวส. กับ ปริญญาตรี (3) อนุปริญา/ปวส. กับ ปริญญาโทและสูงกว่า และ (4) ปริญญาตรี กับ ปริญญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ต่อไป

**ตารางที่ 4.14** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมฯ	อนุประัญญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.62	-	.248	.058	.130
อนุประัญญา/ปวส.	2.75	-	-	.247	.007*
ปริญญาตรี	2.83	-	-	-	.001*
ปริญญาโทและสูงกว่า	2.38	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.14 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสารโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 2 คู่ คือ (1) มัธยมและต่ำกว่า กับ อนุประัญญาหรือปวส. และ (2) อนุประัญญาหรือปวส. กับ ปริญญาตรี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.15** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร โครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความเข้าใจในการรณรงค์เรื่อง “จับจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมฯ	อนุประัญญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.57	-	.330	.042	.220
อนุประัญญา/ปวส.	2.68	-	-	.186	.026*
ปริญญาตรี	2.78	-	-	-	.002*
ปริญญาโทและสูงกว่า	2.38	-	-	-	-

การวิเคราะห์ในตารางที่ 4.15 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความเข้าใจในการรณรงค์เรื่อง “จับจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 2 คู่ คือ (1) อนุประัญญาหรือปวส. กับ ปริญญาโทและสูงกว่า และ (2) ปริญญาตรี. กับ ปริญญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.16** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจระ เพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความเข้าใจในการรณรงค์เรื่อง “ขังจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมา	อนุปริญา	ปริญาตรี	ปริญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	1.98	-	.214	.025*	.006*
อนุปริญา/ปวส.	2.11	-	-	.186	.031*
ปริญาตรี	2.20	-	-	-	.144
ปริญาโทและสูงกว่า	2.38	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.16 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร โครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความเข้าใจในการรณรงค์เรื่อง “ขังจริง” จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 3 คู่ คือ (1) มัธยมศึกษาและต่ำกว่า กับปริญาตรี (2) มัธยมศึกษาและต่ำกว่า กับปริญาโทและสูงกว่า และ(3) อนุปริญาหรือปวส. กับปริญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 1.4 สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจระเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.17** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสาร โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจระ เพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพ

ที่	การเปิดรับข่าวสาร	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	2.28	.616	2.39	.643	1.692	.091
2	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ	2.88	.630	2.83	.716	.089	.419
3	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	2.79	.567	2.71	.678	1.325	.186
4	สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	3.51	.744	3.48	.762	.391	.696

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ที่	การเปิดรับข่าวสาร	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
5	สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2.56	.548	2.72	.556	2.715	.007*
6	สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	2.12	.600	2.18	.570	1.012	.312
7	“ขงจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	2.14	.583	2.15	.612	.246	.806
8	“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร	2.79	.567	2.61	.560	2.943	.003*
9	“ขงจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่มาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	2.15	.586	2.17	.614	.480	.632
10	“สื่อขงจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	3.56	.713	3.53	.736	.455	.649
11	“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งขณะอำนวยความสะดวกจราจรและการจับกุม	2.75	.702	2.65	.774	1.334	.183
รวม		2.68	2.86	2.67	.299	.352	.725

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.17 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพ พบว่าโดยรวมโสดเปิดรับข่าวสาร ( $\bar{X} = 2.68$ ) มากกว่าสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.67$ ) เมื่อพิจารณาค่า t มีค่า = .352 และค่า Sig. .725 ซึ่งมากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน และเมื่อพิจารณาเป็นข้อ พบว่า ด้านการติดตามข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต พบว่าค่า Sig. = .007 และความเข้าใจในกฎปฏิบัติ “จับจริง” พบว่าค่า Sig. = .003 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่าสถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” การติดตามข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และด้านความเข้าใจในกฎปฏิบัติในเรื่อง “จับจริง” แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05



สมมติฐานที่ 1.5 อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจากรถเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.18 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจากรถเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ

การเปิดรับข่าวสาร	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.30	.470	.194	.062
	พนักงานเอกชน	120	2.34	.642		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.38	.582		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.34	.673		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.25	.463		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.24	.625		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.34</b>	<b>.631</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.65	.573	2.124	.204
	พนักงานเอกชน	120	2.80	.643		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.02	.741		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.82	.670		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.25	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.00	.707		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.85</b>	<b>.676</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.507	1.455	.059
	พนักงานเอกชน	120	2.78	.628		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.74	.656		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.72	.610		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.00	.756		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.00	.707		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.75</b>	<b>.627</b>		

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	3.57	.728	2.152	.059
	พนักงานเอกชน	120	3.53	.766		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.39	.737		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.56	.733		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.13	.835		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.10	.768		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.49</b>	<b>.753</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.590	1.596	.160
	พนักงานเอกชน	120	2.74	.494		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.64	.659		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.57	.596		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.75	.463		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.76	.539		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.65</b>	<b>.574</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.26	.541	1.030	.399
	พนักงานเอกชน	120	2.11	.605		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.18	.563		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.16	.584		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.50	.756		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.05	.498		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.585</b>		
“ขกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่ จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.00	.603	1.111	.354
	พนักงานเอกชน	120	2.24	.594		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.11	.661		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.11	.571		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.25	.463		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.14	.655		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.597</b>		

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และ เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย จราจร	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.507	.694	.628
	พนักงานเอกชน	120	2.78	.628		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.66	.655		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.68	.604		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.75	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.71	.644		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
“ขังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับ ผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.00	.603	1.602	.381
	พนักงานเอกชน	120	2.25	.598		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.15	.679		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.12	.568		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.25	.463		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.14	.655		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.600</b>		
“ถือจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับ ดื้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	3.57	.728	.742	.592
	พนักงานเอกชน	120	3.56	.754		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.44	.719		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.59	.713		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.63	.518		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.33	.730		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.54</b>	<b>.724</b>		
“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพ ทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการ จับกุม	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.52	.593	.774	.509
	พนักงานเอกชน	120	2.77	.658		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.74	.893		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.68	.722		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.63	1.061		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.52	.873		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.741</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.18 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ พบว่า ทุกข้อมีค่า Sig. มากกว่า .05 อธิบายได้ว่า อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 1.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.19** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การเปิดรับข่าวสาร	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.35	.597	1.052	.367
	10,001-20,000 บาท	57	2.39	.590		
	20,001-30,000 บาท	191	2.28	.600		
	มากกว่า 30,000	118	2.40	.706		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.34</b>	<b>.631</b>		
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.00	.603	1.729	.161
	10,001-20,000 บาท	57	2.86	.667		
	20,001-30,000 บาท	191	2.89	.675		
	มากกว่า 30,000	118	2.75	.694		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.85</b>	<b>.676</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.00	.603	2.235	.084
	10,001-20,000 บาท	57	2.79	.647		
	20,001-30,000 บาท	191	2.72	.600		
	มากกว่า 30,000	118	2.70	.658		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.75</b>	<b>.627</b>		
สื่อเฉพาะกิจ เช่น แผ่นพับ สปอต/ป้ายรณรงค์-โฆษณา โปสเตอร์ หมวก เสื้อ สติกเกอร์ หนังสือ เพลง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.18	.758	2.880	.036*
	10,001-20,000 บาท	57	3.49	.805		
	20,001-30,000 บาท	191	3.48	.760		
	มากกว่า 30,000	118	3.60	.694		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.49</b>	<b>.753</b>		

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
สื่ออินเทอร์เน็ต เช่น เว็บไซต์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.79	.538	.961	.411
	10,001-20,000 บาท	57	2.67	.636		
	20,001-30,000 บาท	191	2.63	.573		
	มากกว่า 30,000	118	2.61	.555		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.65</b>	<b>.574</b>		
สื่อโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3 5 7 โมเดิร์นไนน์ ไทยพีบีเอส	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.15	.610	1.975	.117
	10,001-20,000 บาท	57	2.28	.590		
	20,001-30,000 บาท	191	2.09	.521		
	มากกว่า 30,000	118	2.20	.661		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.585</b>		
“ขกจริง” มาตรการเคลื่อนย้ายรถที่ จอดผิดกฎหมายออกจากถนน	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.09	.621	.316	.814
	10,001-20,000 บาท	57	2.12	.657		
	20,001-30,000 บาท	191	2.14	.586		
	มากกว่า 30,000	118	2.19	.584		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.597</b>		
“จับจริง” เพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และ เครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมาย จราจร	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.76	.554	.420	.739
	10,001-20,000 บาท	57	2.75	.635		
	20,001-30,000 บาท	191	2.67	.599		
	มากกว่า 30,000	118	2.70	.658		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
“ขังจริง” ใช้กฎหมายเด็ดขาดกับ ผู้กระทำความผิดโดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.09	.621	.239	.869
	10,001-20,000 บาท	57	2.16	.676		
	20,001-30,000 บาท	191	2.16	.586		
	มากกว่า 30,000	118	2.19	.584		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.600</b>		
“สื่อจริง” มาตรการใช้เครื่องบังคับ ดื่อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.38	.697	.993	.396
	10,001-20,000 บาท	57	3.60	.753		
	20,001-30,000 บาท	191	3.52	.739		
	มากกว่า 30,000	118	3.60	.694		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.54</b>	<b>.724</b>		

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

การเปิดรับข่าวสาร	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
“สุภาพจริง” ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.59	.783		
จรรยาปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพ	10,001-20,000 บาท	57	2.72	.726	.271	.846
ทั้งขณะอำนวยความสะดวกและการ	20,001-30,000 บาท	191	2.71	.759		
จับกุม	มากกว่า 30,000	118	2.69	.710		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.741</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.19 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ทุกข้อมีค่า Sig. มากกว่า .05 อธิบายได้ว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ยกเว้นการเปิดรับข่าวสาร ด้านการติดตามข่าวสาร โครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ ซึ่งมีค่า  $F = 2.880$  ค่า  $Sig. = .036$  อธิบายได้ว่ารายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความถี่การเปิดรับข่าวสารผ่านสื่อเฉพาะกิจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยทำการจำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe ต่อไป

**ตารางที่ 4.20** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจ โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความถี่ในการเปิดรับข่าวสารผ่านสื่อเฉพาะกิจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ไม่เกิน 10,000	10,001-20,000	20,001-30,000	มากกว่า 30,000
ไม่เกิน 10,000 บาท	3.18	-	.288	.188	.037*
10,001-20,000 บาท	3.49	-	-	1.000	.840
20,001-30,000 บาท	3.48	-	-	-	.598
มากกว่า 30,000 บาท	3.60	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.20 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการเปิดรับสื่อเฉพาะกิจโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ด้านความถี่ในการเปิดรับข่าวสารผ่านสื่อเฉพาะกิจ” จำแนกตาม

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ รายได้ไม่เกิน 10,000 บาท กับ รายได้มากกว่า 30,000 บาท แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.1 เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.21** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ

ที่	ทัศนคติต่อโครงการฯ	เพศชาย (n = 245)		เพศหญิง (n = 155)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
24	ท่านคิดว่าโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	3.26	.750	3.21	.764	.623	.534
25	กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี	3.25	.900	3.47	.855	2.449	.015*
26	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	4.44	.696	4.46	.627	.310	.757
27	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง	3.34	.813	3.39	.760	.623	.534
28	เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่	3.19	.784	3.11	.735	1.046	.296
29	การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง	2.12	.635	2.14	.608	.304	.761
30	สื่อต่างๆ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีปริมาณเหมาะสมกับพื้นที่เป้าหมายในการรณรงค์	2.13	.604	2.14	.618	.246	.809
31	“นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	3.14	.800	3.07	.748	.898	.370
32	การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึงด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	2.26	.681	2.18	.586	1.256	.210

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ที่	ทัศนคติ	เพศชาย (n = 245)		เพศหญิง (n = 155)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
33	การรณรงค์โครงการ“นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.13	.652	2.20	.649	1.039	.300
34	เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.58	.658	2.43	.683	2.304	.022*
35	โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่	2.33	.679	2.30	.616	.564	.573
	รวม	2.85	.276	2.84	.257	.243	.808

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.21 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ พบว่าโดยรวมเพศชายมีทัศนคติต่อโครงการฯ ( $\bar{X} = 2.85$ ) มากกว่าเพศหญิง ( $\bar{X} = 2.84$ ) เมื่อพิจารณาค่า t มีค่า = .243 และค่า Sig. .808 ซึ่งมากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า เพศหญิงมีทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร มีความเหมาะสม ( $\bar{X} = 3.47$ ) มากกว่าเพศชาย ( $\bar{X} = 3.25$ ) พบว่ามีค่า Sig. น้อยกว่า .05 และเนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ พบว่า เพศชายมีทัศนคติ ( $\bar{X} = 3.58$ ) ซึ่งมากกว่าเพศหญิง ( $\bar{X} = 3.25$ ) เมื่อทดสอบทางสถิติ พบว่า ค่า Sig. น้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสม และมีทัศนคติต่อเนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน



สมมติฐานที่ 2.2 อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.22 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ

ทัศนคติ	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
24. ท่านคิดว่าโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	16-25 ปี	66	3.27	.887	2.1282	.070
	26-35 ปี	99	3.15	.734		
	36-45 ปี	102	3.26	.703		
	46-55 ปี	92	3.39	.726		
	มากกว่า 55 ปี	41	3.02	.724		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.24</b>	<b>.755</b>		
25. ท่านคิดว่าควรมีการเพิ่มกฎบังคับและบทลงโทษกับผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร	16-25 ปี	66	3.52	.808	3.652	.006*
	26-35 ปี	99	3.52	.800		
	36-45 ปี	102	3.16	1.012		
	46-55 ปี	92	3.17	.921		
	มากกว่า 55 ปี	41	3.41	.670		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.34</b>	<b>.889</b>		
26. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	16-25 ปี	66	4.35	.734	1.710	.147
	26-35 ปี	99	4.40	.699		
	36-45 ปี	102	4.59	.569		
	46-55 ปี	92	4.40	.680		
	มากกว่า 55 ปี	41	4.44	.673		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>4.45</b>	<b>.669</b>		
27. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวาดล้างเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง	16-25 ปี	66	3.39	.820	.426	.790
	26-35 ปี	99	3.38	.842		
	36-45 ปี	102	3.27	.785		
	46-55 ปี	92	3.40	.742		
	มากกว่า 55 ปี	41	3.39	.771		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.36</b>	<b>.792</b>		

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ทัศนคติ	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
28. เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่าง ต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้ เพียงพอต่อพื้นที่	16-25 ปี	66	3.24	.860	4.171	.003*
	26-35 ปี	99	3.05	.720		
	36-45 ปี	102	3.13	.713		
	46-55 ปี	92	3.38	.739		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.88	.781		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.16</b>	<b>.765</b>		
29. สื่อการรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎหมาย	16-25 ปี	66	2.17	.597	.480	.750
	26-35 ปี	99	2.06	.667		
	36-45 ปี	102	2.14	.630		
	46-55 ปี	92	2.17	.586		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.12	.640		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.624</b>		
30. ท่านพบเห็นสื่อรณรงค์ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก	16-25 ปี	66	2.18	.579	.296	.880
	26-35 ปี	99	2.09	.640		
	36-45 ปี	102	2.16	.593		
	46-55 ปี	92	2.13	.615		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.10	.625		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.609</b>		
31. “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	16-25 ปี	66	3.17	.870	3.764	.005*
	26-35 ปี	99	3.00	.756		
	36-45 ปี	102	3.08	.713		
	46-55 ปี	92	3.35	.762		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.88	.781		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.12</b>	<b>.780</b>		

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

	ทัศนคติ	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
32	“นโยบาย 5 จริง” ควรประชาสัมพันธ์ให้ทั่วถึงและต่อเนื่อง ด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	16-25 ปี	66	2.12	.668	1.973	.098
		26-35 ปี	99	2.29	.732		
		36-45 ปี	102	2.19	.625		
		46-55 ปี	92	2.20	.539		
		มากกว่า 55 ปี	41	2.44	.634		
	<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.23</b>	<b>.647</b>		
33.	การรณรงค์โครงการ“นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลที่มีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	16-25 ปี	66	2.17	.597	.010	1.000
		26-35 ปี	99	2.15	.691		
		36-45 ปี	102	2.16	.700		
		46-55 ปี	92	2.16	.616		
		มากกว่า 55 ปี	41	2.15	.615		
	<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.651</b>		
34	เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการมีความชัดเจน ครบคลุม และกระตุ้นบุคคลใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	16-25 ปี	66	2.47	.728	.519	.722
		26-35 ปี	99	2.59	.623		
		36-45 ปี	102	2.51	.609		
		46-55 ปี	92	2.48	.703		
		มากกว่า 55 ปี	41	2.59	.774		
	<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.52</b>	<b>.671</b>		
35.	โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ท่านเกิดความสนใจ และตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้น	16-25 ปี	66	2.14	.552	2.101	.080
		26-35 ปี	99	2.33	.606		
		36-45 ปี	102	2.42	.681		
		46-55 ปี	92	2.29	.688		
		มากกว่า 55 ปี	41	2.39	.737		
	<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.32</b>	<b>.655</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.22 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้นทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี ค่า Sig. = .006 เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่ มีค่า Sig. = .003 และ “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ที่มีค่า Sig. = .005 น้อยกว่า .05 อธิบาย

สมมติฐานได้ว่า อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี และทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่ รวมทั้งมีทัศนคติต่อ “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

**ตารางที่ 4.23** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	ไม่เกิน 25	26-35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.44	-	1.000	.010*	.016*	.565
26-35 ปี	3.46	-	-	.004*	.008*	.585
36-45 ปี	3.74	-	-	-	.893	.113
46-55 ปี	3.51	-	-	-	-	.145
มากกว่า 55 ปี	3.49	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 4.32 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่ คือ (1) อายุ 15-25 ปี กับ 36-45 ปี (2) อายุ 15-25 ปี กับ 46-55 ปี (3) อายุ 26-35 ปี กับอายุ 36-45 ปี และ (4) อายุ 26-35 ปี กับ 46-55 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.24** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่ จำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	15-25	26.35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.24	-	.633	.920	.863	.208
26-35 ปี	3.05	-	-	.971	.060	.823
36-45 ปี	3.13	-	-	-	.246	.525
46-55 ปี	3.38	-	-	-	-	.014*
มากกว่า 55 ปี	2.88	-	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.24 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่ จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ อายุ 46-55 ปี กับ มากกว่า 55 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.25** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ควรดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	15-25	26.35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.44	-	.768	.971	.712	.470
26-35 ปี	3.46	-	-	.971	.047*	.948
36-45 ปี	3.74	-	-	-	.207	.739
46-55 ปี	3.51	-	-	-	-	.033*
มากกว่า 55 ปี	3.49	-	-	-	-	-

จากในตารางที่ 4.25 การเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ควรดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 2 คู่ คือ (1) 26-35 ปี กับ 46-55 ปี และ (2) 46-55 ปี กับ มากกว่า 55 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 2.3 ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.26 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา

ทัศนคติ	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
24. ท่านคิดว่าโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.05	.795	1.100	.349
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.28	.788		
	ปริญญาตรี	202	3.25	.720		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.31	.788		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.24</b>	<b>.755</b>		
25. ท่านคิดว่าควรมีการเพิ่มกฎบังคับและบทลงโทษกับผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.50	.773	4.602	.004*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.52	.819		
	ปริญญาตรี	202	3.23	.929		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.00	.894		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.34</b>	<b>.889</b>		
26. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	มัธยมและต่ำกว่า	42	4.38	.539	2.063	.105
	อนุปริญญา/ปวส.	130	4.55	.648		
	ปริญญาตรี	202	4.41	.687		
	ปริญญาโทและสูง	26	4.27	.778		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>4.45</b>	<b>.669</b>		
27. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.71	.708	5.011	.002*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.20	.866		
	ปริญญาตรี	202	3.38	.744		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.50	.707		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.36</b>	<b>.792</b>		
28. เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนืองและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่	มัธยมและต่ำกว่า	42	3.00	.826	.873	.455
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.14	.785		
	ปริญญาตรี	202	3.20	.742		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.19	.749		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.16</b>	<b>.765</b>		

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

ทัศนคติ	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
29. การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้ การกระทำผิดกฎจราจรลดลง	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.90	.692	4.174	.006*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.06	.620		
	ปริญญาตรี	202	2.19	.596		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.35	.629		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.624</b>		
30. ท่านพบเห็นสื่อรณรงค์ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.98	.643	2.045	.067
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.08	.605		
	ปริญญาตรี	202	2.18	.597		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.31	.618		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.609</b>		
31. “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.98	.841	.758	.518
	อนุปริญญา/ปวส.	130	3.09	.802		
	ปริญญาตรี	202	3.16	.758		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.08	.744		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.12</b>	<b>.780</b>		
32. การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึง ด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงาน ของเจ้าหน้าที่	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.17	.660	.924	.429
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.18	.632		
	ปริญญาตรี	202	2.25	.639		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.38	.752		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.23</b>	<b>.647</b>		
33. การรณรงค์ “นโยบาย 5 จริง” โดยนักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมี พฤติกรรมใช้รถถูกกฎระเบียบ	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.88	.739	3.694	.012*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.14	.607		
	ปริญญาตรี	202	2.20	.641		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.35	.689		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.651</b>		

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

ทัศนคติ	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
34. เนื้อหาในการนำเสนอนโยบาย โครงการมีความชัดเจน ครอบ คลุม และกระตุ้นบุคคลให้ ใช้ถนนที่ถูกถูกระเบียบ	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.48	.773	.192	.902
	อนุปริญญา/ปวศ.	130	2.50	.613		
	ปริญญาตรี	202	2.54	.691		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.54	.647		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.52</b>	<b>.671</b>		
35. โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ท่านเกิดความสนใจ และ ตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้น ในอนาคตมากขึ้น	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.38	.623	1.856	.137
	อนุปริญญา/ปวศ.	130	2.23	.521		
	ปริญญาตรี	202	2.38	.732		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.19	.634		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.32</b>	<b>.655</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.26 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น ทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี ค่า Sig. = .004 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวาดค้นเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง มีค่า Sig. = .002 การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง มีค่า Sig. = .006 และการรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกถูกระเบียบ มีค่า Sig. = .012 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี และทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวาดค้นเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง รวมทั้งมีทัศนคติต่อ การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง ตลอดจนการรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกถูกระเบียบ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป



**ตารางที่ 4.27** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยม <sup>๓</sup>	อนุปริญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	3.50	-	1.000	.342	.158
อนุปริญา/ปวส.	3.52	-	-	.038*	.060
ปริญญาตรี	3.23	-	-	-	.670
ปริญญาโทและสูงกว่า	3.00	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.27 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่ามีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ อนุปริญาหรือปวส.กับปริญญาตรีแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.28** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยม <sup>๓</sup>	อนุปริญา	ปริญญาตรี	ปริญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	3.71	-	.004*	.091	.751
อนุปริญา/ปวส.	3.20	-	-	.260	.363
ปริญญาตรี	3.38	-	-	-	.901
ปริญญาโทและสูงกว่า	3.50	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.28 การเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ (1) มัธยมและต่ำกว่า กับ อนุปริญา/ปวส. แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.29** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมา <sup>๑</sup>	อนุปริญา	ปริญาตรี	ปริญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	1.90	-	.562	.056	.043*
อนุปริญา/ปวส.	2.06	-	-	.309	.204
ปริญาตรี	2.19	-	-	-	.701
ปริญาโทและสูงกว่า	2.35	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.29 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” เรื่อง การรณรงค์ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีผลทำให้การกระทำผิดกฎจราจรลดลง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ มัธยมและต่ำกว่า กับ ปริญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.30** ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง ใช้นักแสดงหรือผู้มีชื่อเสียงเพื่อกระตุ้นพฤติกรรม จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมา <sup>๑</sup>	อนุปริญา	ปริญาตรี	ปริญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	1.88	-	.169	.035*	.040*
อนุปริญา/ปวส.	2.14	-	-	.851	.526
ปริญาตรี	2.20	-	-	-	.768
ปริญาโทและสูงกว่า	2.35	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.30 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง ใช้นักแสดงหรือผู้มีชื่อเสียงเพื่อกระตุ้นพฤติกรรม จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 2 คู่ คือ (1) มัธยมและต่ำกว่า กับ ปริญาตรี (2) มัธยมและต่ำกว่า กับ ปริญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 2.4 สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.31 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพ

ที่	ทัศนคติ	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
24	ท่านคิดว่าโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	3.26	.794	3.23	.718	.423	.672
25	ท่านคิดว่าควรมีการเพิ่มกฎบังคับและบทลงโทษกับผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร	3.35	.957	3.32	.822	.262	.793
26	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	4.44	.652	4.45	.687	.132	.895
27	เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวดขันเข้มงวดกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างจริงจัง	3.34	.789	3.38	.797	.500	.617
28	เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่องและเพิ่มจำนวนให้เพียงพอต่อพื้นที่	3.20	.799	3.13	.733	.931	.353
29	สื่อการรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎจราจร	2.15	.586	2.12	.658	.466	.641
30	ท่านพบเห็นสื่อรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก	2.11	.610	2.15	.609	.587	.558
31	“นโยบาย 5 จริง” ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	3.15	.816	3.09	.745	.744	.457
32	การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึงด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	2.31	.703	2.16	.582	2.258	.025*
33	การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.15	.669	2.17	.635	.368	.713

ตารางที่ 4.31 (ต่อ)

ที่	ทัศนคติ	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
34	เนื้อหาในการนำเสนอนโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	2.51	.678	2.53	.667	.274	.784
35	โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่	2.25	.621	2.39	.679	2.119	.035*
	รวม	2.85	.290	2.84	.247	.297	.767

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.31 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพสมรส พบว่า โดยรวม สถานภาพโสดมีทัศนคติต่อโครงการฯ ( $\bar{X} = 2.85$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.84$ ) เมื่อพิจารณาค่า t มีค่า = 297 และค่า Sig. .767 ซึ่งมากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า สถานภาพโสดมีทัศนคติต่อการประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึงด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ( $\bar{X} = 2.31$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.16$ ) โดยมีค่า Sig = .025 น้อยกว่า .05 ในขณะที่สถานภาพสมรสแล้วมีทัศนคติต่อโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ ( $\bar{X} = 2.39$ ) มากกว่าสถานภาพโสด ( $\bar{X} = 2.25$ ) เมื่อพิจารณาค่า Sig มีค่า = .035 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อการประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึงด้วยประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ และมีทัศนคติต่อโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ประชาชนตระหนักถึงความมีระเบียบวินัยและปัญหาจราจรที่เป็นอยู่ ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐาน ที่ 2.5 อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.32 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ

ทัศนคติ	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
24 โครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	3.04	.638	.622	.683
	พนักงานเอกชน	120	3.27	.730		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.26	.874		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.22	.731		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.50	.535		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.33	.913		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.24</b>	<b>.755</b>		
25 กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	3.78	.671	4.043	.001*
	พนักงานเอกชน	120	3.09	.979		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.39	.822		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.37	.795		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.50	.756		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.71	1.146		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.34</b>	<b>.889</b>		
26 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	4.52	.593	1.911	.091
	พนักงานเอกชน	120	4.38	.662		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	4.36	.659		
	รับจ้างทั่วไป	167	4.55	.655		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	4.25	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	4.24	.831		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>4.45</b>	<b>.669</b>		

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

ทัศนคติ	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
27 เจ้าหน้าที่ตำรวจกวดขันเข้มงวด กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร อย่างจริงจัง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	3.48	1.039	.366	.872
	พนักงานเอกชน	120	3.30	.805		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.41	.804		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.36	.762		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.50	.535		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.43	.746		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.36</b>	<b>.792</b>		
28 เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ อย่างต่อเนื่องและมีจำนวน เพียงพอต่อพื้นที่	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.91	.733	.675	.643
	พนักงานเอกชน	120	3.21	.709		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.18	.885		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.14	.752		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.25	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.24	.889		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.16</b>	<b>.765</b>		
29 สื่อการรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิด กฎจราจร	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.91	.596	1.479	.195
	พนักงานเอกชน	120	2.24	.608		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.10	.724		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.10	.583		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.13	.641		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.10	.700		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.624</b>		
30 ท่านพบเห็นสื่อรณรงค์ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.87	.626	1.904	.093
	พนักงานเอกชน	120	2.24	.594		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.13	.670		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.11	.571		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.13	.641		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.00	.707		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.609</b>		

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

ทัศนคติ	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
31 “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.91	.733	.517	.763
	พนักงานเอกชน	120	3.17	.737		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	3.15	.891		
	รับจ้างทั่วไป	167	3.09	.759		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	3.25	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	3.10	.944		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.12</b>	<b>.780</b>		
32 การประชาสัมพันธ์ “นโยบาย 5 จริง” มีความต่อเนื่องและทั่วถึง ด้วยประสิทธิภาพการดำเนิน งานของเจ้าหน้าที่	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.22	.422	.130	.986
	พนักงานเอกชน	120	2.25	.638		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.26	.603		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.21	.710		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.13	.641		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.24	.539		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.23</b>	<b>.647</b>		
33 การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคล มีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้น ให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.13	.694	.975	.643
	พนักงานเอกชน	120	2.23	.658		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.16	.734		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.10	.604		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.25	.463		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.19	.750		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.651</b>		
34 เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบาย โครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้ บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถ ใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.728	.934	.459
	พนักงานเอกชน	120	2.58	.589		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.57	.644		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.47	.675		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.75	1.035		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.33	.913		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.52</b>	<b>.671</b>		

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

ทัศนคติ	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
35 โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ท่านเกิดความสนใจ และตระหนักถึงปัญหาที่จะ เกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้น	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.48	.511	.791	.557
	พนักงานเอกชน	120	2.34	.667		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.34	.602		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.30	.681		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.00	.535		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.24	.700		
รวม		400	2.32	.655		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.32 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น ทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี ค่า Sig. = .004 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มี ทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

ตารางที่ 4.33 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อ ประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิด กฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่

อาชีพ	$\bar{X}$	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(1) รับราชการ/วิสาหกิจ	3.78	-	.035*	.650	.481	.987	1.000
(2) พนักงานเอกชน	3.09	-	-	.437	.211	.896	.108
(3) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	3.39	-	-	-	1.000	1.000	.833
(4) รับจ้างทั่วไป	3.37	-	-	-	-	.999	.718
(5) พ่อบ้าน/แม่บ้าน	3.50	-	-	-	-	-	.997
(6) อื่นๆ (นักศึกษา)	3.71	-	-	-	-	-	-



การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.33 การเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง กฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจร จำแนกตามอาชีพเป็น รายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ กับ พนักงานองค์กรเอกชน แตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐาน ที่ 2.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มี ทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.34** แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อ ประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ทัศนคติ	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
24 โครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหา การจราจรได้	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.32	.843	1.068	.362
	10,001-20,000 บาท	57	3.09	.763		
	20,001-30,000 บาท	191	3.28	.782		
	มากกว่า 30,000	118	3.24	.675		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.24</b>	<b>.755</b>		
25 ควรมีการเพิ่มกฎบังคับและ บทลงโทษกับผู้ปฏิบัติผิดกฎ จราจร	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.62	.954	7.128	.000*
	10,001-20,000 บาท	57	3.46	.965		
	20,001-30,000 บาท	191	3.43	.798		
	มากกว่า 30,000	118	3.03	.905		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.34</b>	<b>.889</b>		
26 เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความ สุภาพและปฏิบัติตาม กฎจราจร	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	4.35	.812	1.400	.242
	10,001-20,000 บาท	57	4.32	.686		
	20,001-30,000 บาท	191	4.50	.656		
	มากกว่า 30,000	118	4.44	.634		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>4.45</b>	<b>.669</b>		
27 เจ้าหน้าที่ตำรวจควดขันเข้มงวด กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร อย่างจริงจัง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.50	.788	2.016	.111
	10,001-20,000 บาท	57	3.46	.683		
	20,001-30,000 บาท	191	3.40	.794		
	มากกว่า 30,000	118	3.22	.828		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.36</b>	<b>.792</b>		

ตารางที่ 4.34 (ต่อ)

ทัศนคติ	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
28 เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ อย่างต่อเนื่องและมีจำนวน เพียงพอต่อพื้นที่	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.21	.845	.363	.780
	10,001-20,000 บาท	57	3.07	.728		
	20,001-30,000 บาท	191	3.18	.803		
	มากกว่า 30,000	118	3.15	.700		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.16</b>	<b>.765</b>		
29 สื่อการรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิด กฎจราจร	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.03	.674	.471	.703
	10,001-20,000 บาท	57	2.14	.693		
	20,001-30,000 บาท	191	2.12	.617		
	มากกว่า 30,000	118	2.17	.589		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.624</b>		
30 ท่านพบเห็นสื่อรณรงค์ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.00	.651	.616	.605
	10,001-20,000 บาท	57	2.12	.683		
	20,001-30,000 บาท	191	2.15	.589		
	มากกว่า 30,000	118	2.15	.594		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.13</b>	<b>.609</b>		
31 “นโยบาย 5 จริง” ควรมีการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	3.12	.880	.401	.752
	10,001-20,000 บาท	57	3.02	.744		
	20,001-30,000 บาท	191	3.15	.827		
	มากกว่า 30,000	118	3.11	.689		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>3.12</b>	<b>.780</b>		
32 “นโยบาย 5 จริง” ควรประชาสัมพันธ์ ให้ทั่วถึงและต่อเนื่อง ด้วยประสิทธิภาพการ ดำเนินงานของเจ้าหน้าที่	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.21	.538	.297	.828
	10,001-20,000 บาท	57	2.19	.639		
	20,001-30,000 บาท	191	2.26	.684		
	มากกว่า 30,000	118	2.20	.621		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.23</b>	<b>.647</b>		

ตารางที่ 4.34 (ต่อ)

ทัศนคติ	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
33 การรณรงค์โครงการ“นโยบาย 5 จริง” โดยให้นักแสดง/บุคคล มีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้น ให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.09	.668	.165	.920
	10,001-20,000 บาท	57	2.16	.751		
	20,001-30,000 บาท	191	2.17	.646		
	มากกว่า 30,000	118	2.15	.608		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.16</b>	<b>.651</b>		
34 เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบาย โครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้ บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถ ใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.59	.925	.212	.888
	10,001-20,000 บาท	57	2.49	.710		
	20,001-30,000 บาท	191	2.53	.639		
	มากกว่า 30,000	118	2.50	.624		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.52</b>	<b>.671</b>		
35 โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้ท่านเกิดความสนใจ และตระหนักถึงปัญหาที่จะ เกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้น	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.35	.597	1.577	.194
	10,001-20,000 บาท	57	2.33	.636		
	20,001-30,000 บาท	191	2.25	.624		
	มากกว่า 30,000	118	2.42	.720		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.32</b>	<b>.655</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.34 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น ทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี ค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครต่างกัน มีทัศนคติต่อกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

ตารางที่ 4.35 ผลการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ไม่เกิน 10,000	10,001-20,000	20,001-30,000	มากกว่า 30,000
ไม่เกิน 10,000 บาท	3.18	-	.865	.734	.008*
10,001-20,000 บาท	3.49	-	-	.999	.029*
20,001-30,000 บาท	3.48	-	-	-	.002*
มากกว่า 30,000 บาท	3.60	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.35 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องกฎข้อบังคับและบทลงโทษต่อผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรมีความเหมาะสมดี จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 3 คู่ ได้แก่ (1) รายได้ไม่เกิน 10,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท (2) รายได้ 10,001-20,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท และ (3) รายได้ 20,001-30,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.1 เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.36 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ

ที่	การมีส่วนร่วม	เพศชาย (n = 245)		เพศหญิง (n = 155)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
36	ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน	2.27	.582	2.21	.634	.979	.327
37	ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร	2.19	.625	2.09	.502	1.718	.087
38	ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	2.65	.635	2.50	.678	2.245	.025*
39	ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริมวินัยจราจรให้แก่คนรอบข้างและผู้อื่น	1.57	.725	1.51	.668	.799	.425
40	ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง	2.66	.618	2.77	.612	1.750	.081
41	ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรศัพท์	1.65	.126	1.54	.677	1.774	.074
42	ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจรตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network	2.83	.901	2.94	.995	1.134	.257
43	ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	1.60	.743	1.54	.667	.879	.388
44	ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	1.64	.747	1.60	.699	.410	.398
45	เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอโดยเขียนจดหมายหรือบทความส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับทราบ	2.05	.904	1.99	.864	.608	.554
	รวม	2.11	.268	2.07	.267	1.559	.120

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.36 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามเพศ พบว่า โดยรวม เพศชายมีส่วนร่วมในโครงการฯ ( $\bar{X} = 2.11$ ) มากกว่าเพศหญิง ( $\bar{X} = 2.07$ ) เมื่อพิจารณาค่า  $t$  มีค่า = 1.559 และค่า Sig. .120 ซึ่งมากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า เพศชายมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ( $\bar{X} = 2.65$ ) มากกว่าเพศหญิง ( $\bar{X} = 2.50$ ) โดยพบว่า มีค่า Sig = .025 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.2 อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ต่างกัน

ตารางที่ 4.37 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ

การมีส่วนร่วม	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
36 ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน	16-25 ปี	66	2.21	.512	.973	.422
	26-35 ปี	99	2.17	.655		
	36-45 ปี	102	2.28	.603		
	46-55 ปี	92	2.27	.631		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.37	.536		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.25</b>	<b>.603</b>		
37 ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบจรรยาจร อย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจรรยาจร	16-25 ปี	66	2.06	.605	3.009	.018*
	26-35 ปี	99	2.23	.667		
	36-45 ปี	102	2.06	.542		
	46-55 ปี	92	2.13	.474		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.37	.581		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.582</b>		

ตารางที่ 4.37 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
38 ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตาม โครงการ “นโยบาย 5 จริง”	16-25 ปี	66	2.59	.701	.141	.967
	26-35 ปี	99	2.62	.618		
	36-45 ปี	102	2.56	.573		
	46-55 ปี	92	2.60	.696		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.63	.767		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.60</b>	<b>.653</b>		
39 ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริมวินัย จราจรให้แก่คนรอบข้างและผู้อื่น	16-25 ปี	66	1.53	.769	.205	.935
	26-35 ปี	99	1.55	.773		
	36-45 ปี	102	1.58	.636		
	46-55 ปี	92	1.55	.652		
	มากกว่า 55 ปี	41	1.46	.711		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.55</b>	<b>.703</b>		
40 ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงาน ตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง	16-25 ปี	66	2.64	.545	1.137	.339
	26-35 ปี	99	2.68	.652		
	36-45 ปี	102	2.73	.647		
	46-55 ปี	92	2.79	.545		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.59	.706		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
41 ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ นโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตาม รายการโทรทัศน์	16-25 ปี	66	1.70	.723	1.826	.123
	26-35 ปี	99	1.59	.623		
	36-45 ปี	102	1.48	.593		
	46-55 ปี	92	1.65	.702		
	มากกว่า 55 ปี	41	1.73	.549		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.61</b>	<b>.648</b>		
42 ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network	16-25 ปี	66	2.77	.973	4.494	.001*
	26-35 ปี	99	2.80	.979		
	36-45 ปี	102	3.21	.775		
	46-55 ปี	92	2.72	.964		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.76	.943		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.88</b>	<b>.939</b>		

ตารางที่ 4.37 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
43 ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและ นำไปปฏิบัติ	16-25 ปี	66	1.55	.637	.943	.439
	26-35 ปี	99	1.47	.675		
	36-45 ปี	102	1.66	.838		
	46-55 ปี	92	1.62	.660		
	มากกว่า 55 ปี	41	1.56	.709		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.58</b>	<b>.715</b>		
44 ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	16-25 ปี	66	1.62	.651	.418	.796
	26-35 ปี	99	1.60	.741		
	36-45 ปี	102	1.71	.839		
	46-55 ปี	92	1.59	.649		
	มากกว่า 55 ปี	41	1.61	.703		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.63</b>	<b>.728</b>		
45 เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอ โดยเขียนจดหมายหรือบทความส่ง ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบ	16-25 ปี	66	2.00	.877	.729	.573
	26-35 ปี	99	1.96	.856		
	36-45 ปี	102	2.00	.912		
	46-55 ปี	92	2.16	.917		
	มากกว่า 55 ปี	41	2.00	.866		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.03</b>	<b>.888</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.37 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอายุ โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น การมีส่วนร่วมในเรื่อง การปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร พบค่า Sig. มีค่า = .018 และมีการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network มีค่า Sig. = .001 น้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร และการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป



**ตารางที่ 4.38** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตาม  
กฎระเบียบจรรยาอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจรรยา จำแนกตามอายุเป็นราย  
คู่

อายุ	$\bar{X}$	15-25	26.35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.44	-	.061	.984	.453	.008*
26-35 ปี	3.46	-	-	.033*	.223	.218
36-45 ปี	3.74	-	-	-	.388	.004*
46-55 ปี	3.51	-	-	-	-	.030*
มากกว่า 55 ปี	3.49	-	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.38 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมใน  
โครงการฯตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจรรยาอย่าง  
เข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจรรยา จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่ คือ (1)  
อายุ 15-25 ปี กับ มากกว่า 55 ปี (2) อายุ 26-35 ปี กับ อายุ 36-45 ปี (3) อายุ 36-45 ปี กับ มากกว่า  
55 ปี และ (4) อายุ 46-55 ปี กับ มากกว่า 55 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.39** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การมีจิตสำนึกกระตุ้นตนเอง นโยบาย  
ควรมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจำแนกตามอายุเป็นรายคู่

อายุ	$\bar{X}$	15-25	26.35 ปี	36-45 ปี	46-55 ปี	มากกว่า 55 ปี
15-25 ปี	3.44	-	.863	.003*	.710	.928
26-35 ปี	3.46	-	-	.002*	.547	.807
36-45 ปี	3.74	-	-	-	.000*	.009*
46-55 ปี	3.51	-	-	-	-	.823
มากกว่า 55 ปี	3.49	-	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.39 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการฯตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่คือ (1) อายุ 15-25 ปี กับ 36-45 ปี (2) อายุ 26-35 ปี กับ อายุ 36-45 ปี (3) อายุ 36-45 ปี กับ 45-55 ปี และ (4) อายุ 36-45 ปี กับ มากกว่า 55 ปี แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.3 ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.40** แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมใน โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา

การมีส่วนร่วม	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
36 ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ใน ชีวิตประจำวัน	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.05	.623	5.894	.001*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.29	.590		
	ปริญญาตรี	202	2.31	.596		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.88	.516		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.25</b>	<b>.603</b>		
37 ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลด ปัญหาการจราจร	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.17	.660	.231	.875
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.12	.552		
	ปริญญาตรี	202	2.17	.583		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.15	.613		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.582</b>		
38 ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.57	.801	.347	.791
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.55	.598		
	ปริญญาตรี	202	2.62	.675		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.65	.485		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.60</b>	<b>.653</b>		

ตารางที่ 4.40 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
39 ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริม วินัยจราจรให้แก่คนรอบข้าง และผู้อื่น	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.60	.734	1.847	.138
	อนุปริญญา/ปวส.	130	1.44	.659		
	ปริญญาตรี	202	1.61	.726		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.46	.647		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.55</b>	<b>.703</b>		
40 ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนัก งานตำรวจแห่งชาติอย่าง ต่อเนื่อง	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.57	.590	4.225	.006*
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.68	.625		
	ปริญญาตรี	202	2.78	.600		
	ปริญญาโทและสูง	26	2.38	.637		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
41 ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ นโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.64	.618	1.565	.197
	อนุปริญญา/ปวส.	130	1.51	.638		
	ปริญญาตรี	202	1.65	.645		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.69	.736		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.61</b>	<b>.648</b>		
42 ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อน ผ่าน Social network	มัธยมและต่ำกว่า	42	2.76	1.008	.773	.610
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.87	.866		
	ปริญญาตรี	202	2.87	.953		
	ปริญญาโทและสูง	26	3.12	1.071		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.88</b>	<b>.939</b>		
43 ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้ เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.36	.618	1.514	.210
	อนุปริญญา/ปวส.	130	1.59	.690		
	ปริญญาตรี	202	1.60	.761		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.65	.562		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.58</b>	<b>.715</b>		

ตารางที่ 4.40 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	ระดับการศึกษา	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
44 ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง”	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.36	.618	2.567	.054
	อนุปริญญา/ปวส.	130	1.62	.675		
	ปริญญาตรี	202	1.67	.793		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.77	.514		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.63</b>	<b>.728</b>		
45 เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอ โดยเขียนจดหมายหรือบทความ ส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบ	มัธยมและต่ำกว่า	42	1.93	.921	.472	.702
	อนุปริญญา/ปวส.	130	2.08	.957		
	ปริญญาตรี	202	2.02	.855		
	ปริญญาโทและสูง	26	1.92	.744		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.03</b>	<b>.888</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.40 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น การมีส่วนร่วมในเรื่อง การนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน พบค่า Sig. มีค่า = .001 และมีส่วนร่วมในการติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง มีค่า Sig. = 006 น้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในการนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน และมีส่วนร่วมในการติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

**ตารางที่ 4.41** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจ  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การนำนโยบายมาปรับใช้ใน  
ชีวิตประจำวัน จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมา	อนุประัญญา	ประัญญาตรี	ประัญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.05	-	.020*	.009*	.271
อนุประัญญา/ปวส.	2.29	-	-	.769	.001*
ประัญญาตรี	2.31	-	-	-	.001*
ประัญญาโทและสูงกว่า	1.88	-	-	-	-

การวิเคราะห์ในตารางที่ 4.41 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการ  
ปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การนำนโยบายมาปรับใช้  
ในชีวิตประจำวัน จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่ คือ (1) มัธยม  
และต่ำกว่า กับ อนุประัญญา/ปวส. (2) มัธยมและต่ำกว่า กับ ประัญญาตรี (3) อนุประัญญาหรือปวส.  
กับ ประัญญาโทและสูงกว่า และ (4) ประัญญาตรี กับประัญญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมี  
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**ตารางที่ 4.42** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارจ  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง มีส่วนร่วมในการติดตาม “นโยบาย 5  
จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็น  
รายคู่

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	มัธยมา	อนุประัญญา	ประัญญาตรี	ประัญญาโท
มัธยมและต่ำกว่า	2.57	-	.330	.042*	.220
อนุประัญญา/ปวส.	2.68	-	-	.126	.026*
ประัญญาตรี	2.78	-	-	-	.002*
ประัญญาโทและสูงกว่า	2.38	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.42 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมใน  
โครงการฯตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง มีส่วนร่วมในการติดตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงาน  
ตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 3 คู่ คือ

(1) มัชฌมและต่ำกว่า กับปริญญาตรี (2) อนุปริญญา/ปวส. กับ ปริญญาโทและสูงกว่า และ (3) ปริญญาตรี กับปริญญาโทและสูงกว่า แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.4 สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

**ตารางที่ 4.43** แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพ

ที่	การมีส่วนร่วม	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
36	ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน	2.26	.566	2.24	.636	.456	.649
37	ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร	2.22	.635	2.08	.520	2.415	.015*
38	ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	2.61	.661	2.58	.648	.484	.629
39	ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริมวินัยจราจรให้แก่คนรอบข้างและผู้อื่น	1.59	.710	1.50	.696	1.256	.210
40	ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง	2.79	.567	2.61	.650	2.943	.005*
41	ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์	1.57	.626	1.64	.667	1.120	.263
42	ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจรตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network	2.98	.893	2.77	.971	2.270	.024*
43	ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	1.62	.748	1.53	.681	1.265	.207

ตารางที่ 4.43 (ต่อ)

ที่	การมีส่วนร่วม	โสด (n = 193)		สมรสแล้ว (n = 207)		t	Sig.
		$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
44	ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	1.65	.736	1.61	.722	.534	.593
45	เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอโดยเขียนจดหมายหรือบอกความตั้งใจให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรับทราบ	2.03	.889	2.02	.889	.781	.938
	รวม	2.13	.256	2.06	.275	2.792	.005*

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.43 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามสถานภาพสมรส พบว่า โดยรวม สถานภาพโสดมีทัศนคติต่อโครงการฯ ( $\bar{X} = 2.13$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.06$ ) เมื่อพิจารณาค่า t มีค่า = 2.792 และมีค่า Sig. .005 ซึ่งน้อยกว่า .05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า สถานภาพโสดมีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร ( $\bar{X} = 2.22$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.08$ ) โดยมีค่า Sig = .015 น้อยกว่า .05 และสถานภาพโสดมีการติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{X} = 2.79$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.61$ ) โดยมีค่า Sig = .005 น้อยกว่า .05 และสถานภาพโสดมีแลกเปลี่ยนประสบการณ์ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network ( $\bar{X} = 2.98$ ) มากกว่าสถานภาพสมรสแล้ว ( $\bar{X} = 2.77$ ) โดยมีค่า Sig = .024 น้อยกว่า .05 อธิบายได้ว่า สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในการปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลดปัญหาการจราจร และมีส่วนร่วมในการติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.5 อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.44 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามระดับการศึกษา

การมีส่วนร่วม	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
36 ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ใน ชีวิตประจำวัน	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.43	.728	.758	.580
	พนักงานเอกชน	120	2.29	.585		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.23	.668		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.20	.576		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.25	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.24	.539		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.25</b>	<b>.603</b>		
37 ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบ จราจรอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลด ปัญหาการจราจร	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.13	.344	.193	.965
	พนักงานเอกชน	120	2.15	.560		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.20	.572		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.14	.643		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.00	.535		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.14	.478		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.582</b>		
38 ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.728	.838	.523
	พนักงานเอกชน	120	2.66	.642		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.61	.640		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.53	.647		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.88	.641		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.62	.740		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.60</b>	<b>.653</b>		



ตารางที่ 4.44 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
39 ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริม วิทยากรให้แก่คนรอบข้าง และผู้อื่น	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.30	.470	.706	.619
	พนักงานเอกชน	120	1.59	.750		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	1.52	.648		
	รับจ้างทั่วไป	167	1.54	.709		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	1.50	.535		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	1.62	.805		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.55</b>	<b>.703</b>		
40 ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบายน 5 จริง” ของสำนัก งานตำรวจแห่งชาติอย่าง ต่อเนื่อง	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.57	.507	.694	.628
	พนักงานเอกชน	120	2.78	.628		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.66	.655		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.68	.604		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.75	.707		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.71	.644		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		
41 ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ นโยบายโครงการ “นโยบายน 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.83	.778	1.897	.094
	พนักงานเอกชน	120	1.53	.608		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	1.56	.501		
	รับจ้างทั่วไป	167	1.63	.662		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	1.38	.518		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	1.86	.910		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.61</b>	<b>.648</b>		
42 ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวิทยากร ตาม “นโยบายน 5 จริง” ระหว่างเพื่อน ผ่าน Social network	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	2.13	.968	5.796	.000*
	พนักงานเอกชน	120	3.15	.795		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	2.87	.903		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.83	.988		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.63	.916		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.62	.865		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.88</b>	<b>.939</b>		

ตารางที่ 4.44 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	อาชีพ	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
43 ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้ เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.30	.559	1.859	.100
	พนักงานเอกชน	120	1.69	.731		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	1.61	.737		
	รับจ้างทั่วไป	167	1.50	.702		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	1.50	.756		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	1.71	.717		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.58</b>	<b>.715</b>		
44 ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง”	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.35	.573	1.742	.124
	พนักงานเอกชน	120	1.64	.731		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	1.72	.756		
	รับจ้างทั่วไป	167	1.59	.721		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.13	.991		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	1.67	.658		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.63</b>	<b>.728</b>		
45 เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอ โดยเขียนจดหมายหรือบทความ ส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบ	รับราชการ/วิสาหกิจ	23	1.91	1.083	.352	.881
	พนักงานเอกชน	120	2.08	.862		
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	61	1.97	.856		
	รับจ้างทั่วไป	167	2.01	.878		
	พ่อบ้าน/แม่บ้าน	8	2.00	1.069		
	อื่นๆ (นักศึกษา)	21	2.19	.981		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.03</b>	<b>.888</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.44 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามอาชีพ โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น การมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network ค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบายสมมติฐานได้ว่า อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน การมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

**ตารางที่ 4.45** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار  
เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผ่าน  
Social Network จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่

อาชีพ	$\bar{X}$	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
(1) รับราชการ/วิสาหกิจ	2.13	-	.000*	.001*	.001*	.187	.077
(2) พนักงานเอกชน	3.15	-	-	.051	.003	.119	.014*
(3) ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	2.87	-	-	-	.756	.477	.280
(4) รับจ้างทั่วไป	2.83	-	-	-	-	.542	.327
(5) พ่อบ้าน/แม่บ้าน	2.63	-	-	-	-	-	.987
(6) อื่นๆ (นักศึกษา)	2.62	-	-	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.45 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผ่าน Social Network จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 4 คู่ คือ (1) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ กับ พนักงานองค์กรเองชน (2) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ กับ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว (3) รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ กับ รับจ้างทั่วไป และ (4) พนักงานองค์กรเองชน กับ นักเรียนนักศึกษา แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สมมติฐานที่ 3.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرارเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.46 แสดงผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผวจรจร  
เพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การมีส่วนร่วม	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
36 ท่านนำนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มาปรับใช้ใน ชีวิตประจำวัน	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.32	.589	.902	.440
	10,001-20,000 บาท	57	2.30	.566		
	20,001-30,000 บาท	191	2.27	.646		
	มากกว่า 30,000	118	2.18	.549		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.25</b>	<b>.603</b>		
37 ท่านปฏิบัติตามกฎระเบียบ จรรยาอย่างเข้มงวด เพื่อช่วยลด ปัญหาการจรรยา	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.12	.478	.706	.549
	10,001-20,000 บาท	57	2.12	.600		
	20,001-30,000 บาท	191	2.19	.623		
	มากกว่า 30,000	118	2.10	.529		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.15</b>	<b>.582</b>		
38 ท่านมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ ตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง”	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.71	.760	.538	.656
	10,001-20,000 บาท	57	2.58	.755		
	20,001-30,000 บาท	191	2.61	.622		
	มากกว่า 30,000	118	2.55	.622		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.60</b>	<b>.653</b>		
39 ท่านช่วยแนะนำและส่งเสริม วินัยจรรยาให้แก่คนรอบข้าง และผู้อื่น	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	1.47	.748	1.474	.221
	10,001-20,000 บาท	57	1.63	.723		
	20,001-30,000 บาท	191	1.48	.710		
	มากกว่า 30,000	118	1.63	.664		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.55</b>	<b>.703</b>		
40 ท่านติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนัก งานตำรวจแห่งชาติอย่าง ต่อเนื่อง	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.76	.554	.420	.739
	10,001-20,000 บาท	57	2.75	.635		
	20,001-30,000 บาท	191	2.67	.599		
	มากกว่า 30,000	118	2.70	.658		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.70</b>	<b>.617</b>		

ตารางที่ 4.46 (ต่อ)

การมีส่วนร่วม	รายได้เฉลี่ย/เดือน	จำนวน	$\bar{X}$	S.D.	F	Sig.
41 ท่านแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับ นโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยการส่งข้อความ (SMS) ไปตามรายการโทรทัศน์	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	1.76	.819	.756	.519
	10,001-20,000 บาท	57	1.58	.625		
	20,001-30,000 บาท	191	1.60	.623		
	มากกว่า 30,000	118	1.58	.645		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.61</b>	<b>.648</b>		
42 ท่านแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อน ผ่าน Social network	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.59	.857	6.567	.000*
	10,001-20,000 บาท	57	3.00	.964		
	20,001-30,000 บาท	191	2.72	.958		
	มากกว่า 30,000	118	3.14	.850		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.88</b>	<b>.939</b>		
43 ท่านและครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้ เข้าใจและนำไปปฏิบัติ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	1.62	.739	.920	.431
	10,001-20,000 บาท	57	1.63	.771		
	20,001-30,000 บาท	191	1.51	.724		
	มากกว่า 30,000	118	1.64	.662		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.58</b>	<b>.715</b>		
44 ท่านเคยเสนอให้มีบทลงโทษ ผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับ โครงการ “นโยบาย 5 จริง”	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	1.68	.806	.060	.981
	10,001-20,000 บาท	57	1.63	.747		
	20,001-30,000 บาท	191	1.62	.743		
	มากกว่า 30,000	118	1.62	.678		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>1.63</b>	<b>.728</b>		
45 เมื่อท่านมีความคิดเห็น จะเสนอ โดยเขียนจดหมายหรือบทความ ส่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับทราบ	ไม่เกิน 10,000 บาท	34	2.03	1.029	.178	.911
	10,001-20,000 บาท	57	1.96	.801		
	20,001-30,000 บาท	191	2.02	.912		
	มากกว่า 30,000	118	2.07	.855		
<b>รวม</b>		<b>400</b>	<b>2.03</b>	<b>.888</b>		

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.46 ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมโครงการฯ ตาม “นโยบาย 5 จริง” จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยพิจารณาค่า Sig. พบว่า ทุกข้อมีค่ามากกว่า .05 ยกเว้น การมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network ค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่า .05 อธิบาย

สมมติฐานได้ว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน การมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ตาม “นโยบาย 5 จริง” ระหว่างเพื่อนผ่าน Social network แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงทำการจำแนกเป็นรายคู่ต่อไป

**ตารางที่ 4.47** ผลการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่องการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผ่าน Social Network จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	$\bar{X}$	ไม่เกิน 10,000	10,001-20,000	20,001-30,000	มากกว่า 30,000
ไม่เกิน 10,000 บาท	2.59	-	.040*	.433	.002*
10,001-20,000 บาท	3.00	-	-	.046*	.000*
20,001-30,000 บาท	2.72	-	-	-	.000*
มากกว่า 30,000 บาท	3.14	-	-	-	-

การวิเคราะห์ผลในตารางที่ 4.47 เป็นการเปรียบเทียบระหว่างการมีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่จราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ในเรื่อง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นผ่าน Social Network จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนเป็นรายคู่ พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 5 คู่ คือ (1) รายได้เกิน 10,000 บาท กับ 10,001-20,000 บาท (2) รายได้เกิน 10,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท (3) รายได้ 10,001-20,000 บาท กับ 20,0001-30,000 บาท (4) รายได้ 10,001-20,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท และ (5) รายได้ 20,0001-30,000 บาท กับ มากกว่า 30,000 บาท แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

## บทที่ 5

### สรุป อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อ(1) ศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2) ศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (3) ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (4) เพื่อเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจرار เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) แบบวัดผลครั้งเดียว (One Shot Case Study)

ประชากรเป้าหมาย (Unit of Analysis) ในการวิจัยครั้งนี้คือ ประชาชนทั่วไปที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีการแบ่งเขตการปกครองไว้ 50 เขต กำหนดกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Taro Yamane (1937) โดยเลือกความคลาดเคลื่อนที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ความผิดพลาดไม่เกิน 5% ได้ขนาดตัวอย่างของที่ใช้ในการวิจัยจำนวน 400 คน วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (multi-stage sampling) ผู้วิจัยใช้ 5 เขตเป็นตัวแทนเขต คือ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขตมีนบุรี และเขตดินแดง จากนั้นนำเขตทั้ง 5 มาหาจำนวนประชากรแล้ว ทำการคำนวณกลุ่มตัวอย่าง ตามสัดส่วนตามประชากร เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ผล คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อบรรยายลักษณะข้อมูล คือ ลักษณะประชากร นำเสนอด้วย ความถี่ (Frequency: n) ค่าร้อยละ (Percentage: %) และแสดงระดับการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน นำเสนอ

ด้วยคะแนนเฉลี่ย (Mean:  $\bar{X}$ ) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD.) และสถิติเชิงอนุมาน (Inference Statistics) สถิติทดสอบค่าที (t-test) สำหรับตัวแปรที่แบ่งกลุ่มย่อยได้ 2 กลุ่ม ในที่นี้คือ เพศ และสถานภาพ และใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance: ANOVA) เพื่อหาความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชน กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่าง ผู้วิจัยทำการเปรียบเทียบเป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe'

## 5.1 สรุปผลการวิจัย

### 5.1.1 ลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

พบว่า ส่วนใหญ่เป็นชาย ร้อยละ 61.3 มีอายุระหว่าง 36-35 ปี ร้อยละ 25.5 การศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 50.5 สถานภาพสมรสแล้ว ร้อยละ 51.0 ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 41.8 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 47.8

5.1.2 การเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่พิจารณาเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ผลการวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่ประชาชนเคยรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” แต่ที่ไม่เคยอ่านบทความ แบบแผนและนโยบายเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ซึ่งมีปริมาณการเปิดรับปานกลาง และประชาชนจะเปิดรับข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต โดยมีความถี่ในการเปิดรับข่าวสารการรับรู้ 1-3 ครั้ง ต่อ 1 สัปดาห์ ก่อนข้างรู้สึกละเลยต่อการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง”

การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้ อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สื่อเฉพาะกิจมีการเปิดรับหรือการรับรู้ในระดับน้อย

เมื่อพิจารณาความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ พบว่า มีความถี่ระดับมาก โดยเปิดรับผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต มีความถี่ในระดับปานกลาง และผ่านสื่อโทรทัศน์มีความถี่ในระดับน้อย

โดยความเข้าใจจากการรณรงค์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนด (ขกจริง ลือกจริง จับจริง ขังจริง และสุภาพจริง) พบว่า ประชาชนมีความเข้าใจในเรื่อง ลือกจริง อยู่ในระดับมาก ส่วนเรื่อง จับจริง และสุภาพจริง อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่ความเข้าใจในเรื่อง ขังจริง และขกจริง อยู่ในระดับน้อย



5.1.3 ทักษะคติของประชาชนต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพ และปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับมากที่สุด อย่างไรก็ตาม พบว่า ประชาชนมีทัศนคติในระดับมากที่สุดคือโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ในขณะที่การดำเนินการรณรงค์ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ เช่น เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจนครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ อยู่ในระดับน้อย โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้เกิดความสนใจและตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้นอยู่ในระดับน้อย การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียงสามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบได้ผลในระดับน้อย การใช้สื่อรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎจราจร และการรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก

5.1.4 การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับน้อย

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการ ในระดับน้อยที่สุดได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ภายในครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติและการมีส่วนร่วมในติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง โดยข้อที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุดคือ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ระหว่างกลุ่มเพื่อน โดยตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านทาง Social network แต่มีส่วนร่วมเพียงระดับปานกลาง

5.1.5 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การทดสอบสมมติฐานได้ผลการศึกษาดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรรยาจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน โดยภาพรวม การเปิดรับข่าวสาร ตาม “นโยบาย 5 จริง” เมื่อพิจารณาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งพบว่าค่า Sig .246 มากกว่า .05 ที่กำหนดไว้ รวมถึงผลการเปรียบเทียบเป็นรายข้อ พบว่าทุกข้อมีค่า Sig. มากกว่า .05

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน มีทัศนคติในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ที่กำหนดไว้ อธิบายสมมติฐานได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน

## 5.2 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีข้อค้นพบดังกล่าวสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

5.2.1 การเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดินเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครไม่เคยอ่านบทความ แบบแผนและนโยบายเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีระดับสูง มีการเปิดรับข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตระดับปานกลาง ซึ่งเปิดรับข่าวสารการรับรู้ใน 1 สัปดาห์ 1-3 ครั้งอยู่ในระดับสูง แต่ความสนใจเฉยต่อการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับสูง ซึ่งมีความสอดคล้องกับ กุสวัตี อรรถวัฒน์ (2536) การเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจร ที่มีลักษณะเนื้อหาเป็นการขอความร่วมมือ จากผู้ใช้รถใช้ถนนให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

การเปิดรับ จดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการที่มีต่อสื่อรณรงค์ศึกษาถึงแนวคิดและรูปแบบกระบวนการในการรณรงค์เพื่อนำมาปรับใช้ เพื่อให้ได้ออกแบบการสื่อสารเพื่อการรณรงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามแบบวิจัยของนลินทิพย์ เดสันเทียะ (2555) พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารส่วนใหญ่มีการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง”

ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สื่อเฉพาะกิจมีการเปิดรับหรือการรับรู้อยู่ในระดับน้อย ทราบสมมติฐานได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.2.2 ทศนคติของประชาชนต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” มีข้อค้น ที่สามารถอธิบายเพิ่มเติมได้ดังนี้

ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎหมาย ในระดับมากที่สุด อย่างไรก็ตามประชาชนมีทัศนคติในระดับมากที่สุดคือโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ในขณะที่การดำเนินการรณรงค์พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ เช่น เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจนครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ อยู่ในระดับน้อย โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้เกิดความสนใจและตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้นอยู่ในระดับน้อย การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียงสามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบได้ผลในระดับน้อย การใช้สื่อรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎหมาย และการสื่อสารรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก ซึ่งมีความสอดคล้องกับสฤษฏ์ ดาราวงษ์ (2544) การเกิดอุบัติเหตุ และการกระทำผิดกฎหมาย มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างมีความแตกต่างกัน และสอดคล้องกับดำรง ขำเปลี่ยน (2543) การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นเป็นอย่างมาก สำหรับด้านจิตใจสามารถหักห้ามอารมณ์เมื่อได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจร มีความตระหนักด้วยวิธีการขับขี่ที่ปลอดภัย และเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่จักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม ทำให้ทราบสมมติฐานได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.2.3 การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผืนพิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการ ในระดับน้อยที่สุด ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ภายในครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับนโยบายโครงการ

“นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมในติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง โดยข้อที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุดคือ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ระหว่างกลุ่มเพื่อน โดยตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านทาง Social network แต่มีส่วนร่วมเพียงระดับปานกลาง สอดคล้องกับแนวคิดของ Lee.J.Cary (1970 p.147) ที่กล่าวว่า ลักษณะของการมีส่วนร่วม โดยที่การเข้ามามีบทบาทหรือหน้าที่ของผู้ร่วม โดยที่การเข้ามาเป็นสมาชิกถือเป็นบทบาท และหน้าที่หนึ่งของการเข้ามามีส่วนร่วม บุคคลจะเข้ามามีบทบาทหรือหน้าที่อย่างแท้จริง หากแต่สมาชิกกลุ่มหนึ่งไม่มีการเข้ามามีบทบาทหรือหน้าที่แล้ว จะไม่มีการเข้ามามีบทบาทหรือส่วนร่วมเช่นกัน ทราบสมมติฐานได้ว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

(1) ควรใช้สื่อที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ คือ อินเทอร์เน็ต ด้วยการสร้างเนื้อหาที่ดึงดูดความสนใจ ให้มีเข้าใจอย่างง่าย และควรมีการพัฒนาประเภทสื่อที่สามารถเข้ากลุ่มกลุ่มเป้าหมายแต่ละประเภทที่แตกต่างกัน ให้ทราบและรับรู้ได้อย่างทั่วถึง เพื่อประสิทธิภาพที่ดีของการทำโครงการ

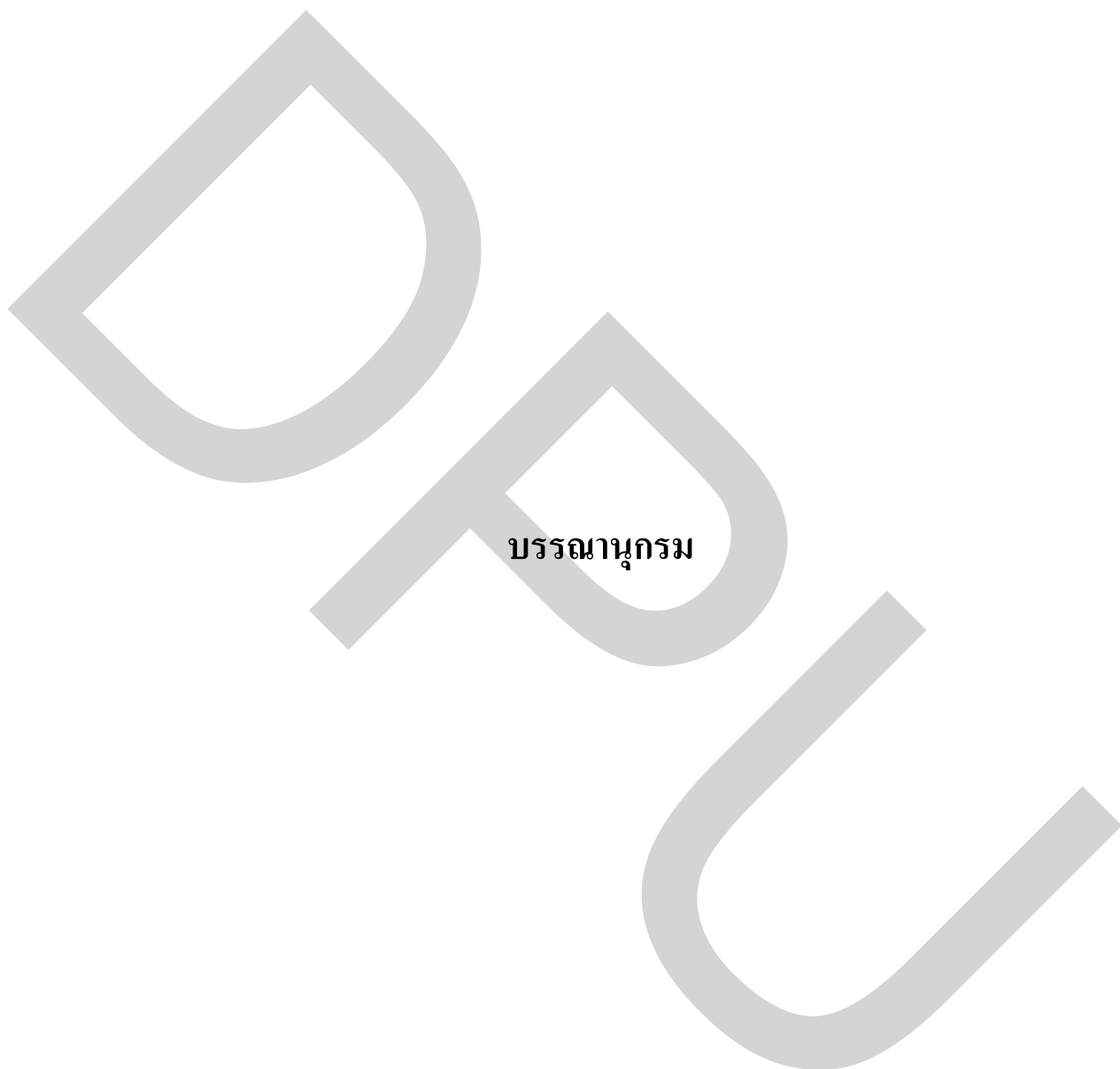
(2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดตั้งโครงการที่มีประสิทธิภาพ และสามารถใช้ได้จริง ได้ทำงานอย่างรัดกุมและเข้าใจอย่างทั่วถึงในโครงการ ควรมีความยืดหยุ่นสูง ปรับวิธีการที่เหมาะสมตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อเป็นแนวทางในความร่วมมือและลดปัญหาใหญ่ในสังคมต่อไปได้

(3) สร้างภาพลักษณ์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเฉพาะด้านการจราจร การช่วยกันจัดทำและพัฒนาโครงการ แผนงานด้านการจราจรให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดี เมื่อมีทัศนคติที่ย่อมส่งผลต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมอื่นๆ ด้วย

(4) การกระตุ้นแรงส่งเสริม และการสร้างความร่วมมือ ให้ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุด โดยจัดกิจกรรมที่ดึงดูดประชาชนในระดับครอบครัว ที่มีความหลากหลาย อาทิ บิดา มารดา บุตรธิดา หลาน ฯลฯ เป็นการปลูกฝังประชาชนทุกรุ่น

### 5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

- (1) ควรศึกษากลยุทธ์การสื่อสารและหรือแนวทางการพัฒนาการสื่อสาร ที่เข้าถึงประชาชนได้อย่างแท้จริง
- (2) ควรศึกษาสื่อที่อิทธิพลต่อการสื่อสารกับประชาชน เกี่ยวกับโครงการด้านการจราจร โดยเฉพาะ เนื่องจากมีผลการเปิดรับสื่อด้านการจราจรน้อยมาก
- (3) ควรทำการศึกษาประโยชน์หรือวัดประสิทธิผลการใช้ในโครงการ ตามนโยบาย 5 จริง ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (4) ควรทำการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีวิจัยแบบเจาะลึกกับบุคลากรเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรค ในการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมโครงการ ตามนโยบาย 5 จริง ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ



**บรรณานุกรม**

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- กิตติ กันภัย, และคณะ. (2543). *มองสื่อใหม่ มองสังคมใหม่*. กรุงเทพฯ :เอ็ดดิสัน เพรส โปรดักส์.
- เกศราภรณ์ สืบสุริย์กุล. (2544). *การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมในโครงการ  
รณรงค์ ลดมลพิษทางอากาศของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์  
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*, กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.
- เกรียงไกร พัฒนกุลโกเม. (2554). *ทักษะคิดและความพึงพอใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร  
ที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัว*.  
คณะเทคโนโลยีสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- จุมพล รอดคำดี. (2532). *สื่อมวลชนเพื่อการพัฒนา*. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชาญชัย เจริญลาภคิดถ. (2539). *กระบวนการรณรงค์ทางการสื่อสารเพื่อสังคม โครงการถนนสีขาว  
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ) บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*.
- ชลลดา กิจรัตน์ภรณ์สุข. (2549). *การศึกษาสถานะขององค์ความรู้ด้านการสื่อสารและการมีส่วนร่วม  
ในวิทยานิพนธ์สาขาวิทยาศาสตร์พัฒนาของไทย. วารสารนิเทศศาสตร์, 3, 32*.
- ดำรงค์ ขำเปลี่ยน. (2543). *จิตสำนึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและ  
ทรัพย์สิน*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นลินทิพย์ เด่นเทียนะ. (2555). *การเปิดรับ การจดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการที่มีต่อสื่อ  
รณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่ภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต)  
(วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต) กรุงเทพฯ: คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต*.
- ประยูร ฝั่งบัว. (2554). *ความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจร โครงการพระราชดำริของข้าราชการ  
ตำรวจกองปฏิบัติการพิเศษจราจรกองกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร (วิทยานิพนธ์  
มหาบัณฑิต) กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต*.
- เฟื่องฟ้า คณานุรักษ์. (2530). *ปัญหาและข้อจำกัดของพัฒนากร ในการทำงานพัฒนาชุมชนตามหลัก  
การ การมีส่วนร่วมของประชาชน : ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดนครราชสีมา. มุลินธิมาไม่ขับ.  
แผนงานลดอุบัติเหตุทางถนนจากการดื่มแอลกอฮอล์ ปี 2551-2552 โดยมุลินธิมาไม่ขับ  
เสนอสำนักงานกองทุน สนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ*.

กัญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์. (2544). “การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักรู้ ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ของประชาชนในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ” (วิทยานิพนธ์นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต) สาขาวิชาพัฒนศาสตร์พัฒนาการ บัณฑิตวิทยาลัย กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคน. (2531). การพัฒนาชนบทไทย. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วาทินี วิชญาณุโรจน์. (2544). กลยุทธ์การประชาสัมพันธ์และประสิทธิผลของโครงการประชาร่วมใจป้องกันและควบคุมโรคไข้เลือดออก เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ.

สร้อยศักดิ์ ธาราวงษ์. (2544). ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

หริสุดา ปิ่นทวนันท์. (2544). เครือข่ายการสื่อสาร และการรณรงค์โครงการเมาไม่ขับ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต) ภาควิชาประชาสัมพันธ์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อรนุช งามขาว. (2543). การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทักษะคิด และการปฏิบัติตามกฎวินัยจราจรของประชาชนคนเดินเท้าในเขตกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต) ภาควิชาการประชาสัมพันธ์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



## ภาษาต่างประเทศ

- Bureau of Policy and Strategy, Office of Permanent Secretary. (2009). Retrieved June 15, 2011, from <http://203.157.19.191/index5.html>
- Erwin, W. (1976). *Participation Management: Concept Theory and the Implementation*. Atlanta: Georgia State University Press.
- Executive Public Administration Foundation. (2003) *Manual of public participation*. *EPA Journal*, 5.
- Fisher, K., Bennett-Levy, J., & Irwin, R. (2003). *What a GAS! Action research as a peer support process for postgraduate students*. *UltiBASE*, pp.1-20.
- Guijt, I. (1998). *Participatory monitoring and impact assessment of sustainable agriculture initiative: An introduction to the key element*. London: International Institute for Environment and Development.
- Iamtrakul, P., & Pimonsathean, P. (2010). Impact of Urban factors on road accident in Bangkok, Thailand. *Lowland Technology International*, 12(1), 30-40.
- Iamtrakul, P., Pimonsathean, Y., & Narinsilp, S. (2010). The study of urban factors influencing on road safety through public participation process. *Journal of architecture and planning Research and Studies*, 7(1), 59-71.
- Jeanthumrong, C. (1987). *Principles of citizen participation in urban planning and design processes*. Master of Architecture Thesis, Department of Urban Design and Planning, Silpakorn University, Bangkok, Thailand.
- Kokpol, O. (2003). *Manual of public participation*. Bangkok, Thailand: Executive Public Administration Foundation, Thammasat University.
- Office of Permanent Secretary. (2006, September). *Public participation*. Paper presented at the meeting of development system management. Office of Permanent Secretary, Thailand.
- Road Safety Directing Center, Ministry of Interior. (2010). *Public disaster and road safety data*. Retrieved June 15, 2011, from <http://www.roadsafety.disaster.go.th/>
- Royal Thai Police. (2010). *Road traffic accident statistics classified by victims and property damage*. Retrieved June 15, 2011 from [http://statistic.police.go.th/traff\\_main.htm](http://statistic.police.go.th/traff_main.htm)

- Tanaboriboon, Y. (2006). Road accident situation in Thailand. *Journal of Thai Health Promotion Foundation*, 2(9), 1-6.
- Thai Health Promotion Foundation. (2009). *The study of land traffic law: Enforcement and management*. Retrieved June 15, 2011, from <http://www.roadsafety.disaster.go.th/>
- Thai Health Promotion Foundation. (2012). *Road map to the decade of road safety*. Retrieved June 15, 2011 <http://corp.thaihealth.or.th/plans/traffic>
- Thailand Road Accident Research Center. (2005). *ADB-ASEAN Regional Road Safety Program Country Report: CR 9*. Bangkok, Thailand: Author.
- Thanirananon, P., Tanaboriboon, Y., & Srisakda, L. (2010). *Thailand Road Safety Audit Manual (3rd ed.)*. Bangkok, Thailand: Limbrothers Printing.
- White, G. W., Suchowierska, M., & Campbell, M. (2004). *Developing and systematically implementing participatory action research*. *Archives of Physical Medicine and Rehabilitation*, 85(2), 3-12.
- World Health Organization [WHO]. (2007). *Global status report on road safety: Time for action*. Retrieved June 15, 2011, From <http://www.un.org/ar/roadsafety/pdf/>.

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล

ฉัฐริศตา ทรัพย์คงเจริญ

ประวัติการศึกษา

พ.ศ.2552 นิเทศศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ.2553 มนุษยศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

พ.ศ.2557 นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

เจ้าหน้าที่บริหารงาน โครงการพิเศษ สถาบันน้ำ

สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย