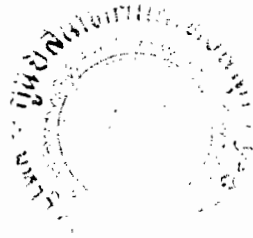


การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่และพฤติกรรมการขับรถ
ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร



พันตำรวจโท พิสิฐรุจ โปรรุ่งโรจน์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทสาขาสถาปัตยกรรมมหาบัณฑิต
สาขานิติศาสตร์พัฒนาการ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

พ.ศ. 2545

ISBN : 974 - 281 - 710 - 3

**PERCEPTUAL ON THE POINTS-BASED DRIVER'S LICENSE
SUSPENSION SCHEME AND DRIVING BEHAVIOR
OF BANGKOK METROPOLIS DRIVER**

LT.COL.POL. PISIT PROYROONGROJ

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Arts

Department of Development Communication Arts

Graduate School, Dhurakijpundit University

2002

ISBN : 974 – 281 – 710 – 3



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญา นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ การรับรู้นโยบายคัดแต่มใบขับขี่และพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะใน
กรุงเทพมหานคร

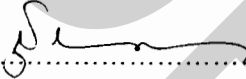
เสนอโดย พ.ต.ท.พิสิฏฐ ไพรรุ่งโรจน์

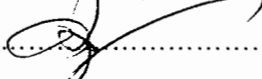
สาขาวิชา นิเทศศาสตร์พัฒนาการ

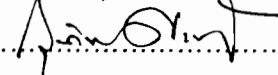
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์อรุณ งามดี

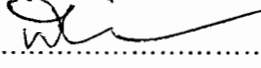
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว



..... ประธานกรรมการ
(ศ.สุกัญญา สดบรรทัด)


..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
(อาจารย์อรุณ งามดี)


..... กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ
(ดร.กุลทิพย์ ศาสตร์ระจิว)


..... กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย
(รศ.ดร.พีระ จิวโสภณ)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว


..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์)

วันที่ 31 เดือน มกราคม พ.ศ. 2561

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงจากท่าน อาจารย์ อรุณ งามดี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้ให้ความเป็นกันเอง คำแนะนำ ตรวจสอบ และดูแลแก้ไขอย่างสม่ำเสมอตลอดมา ซึ่งผู้เขียนมีความรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงที่ท่านอาจารย์ได้ให้ความเมตตา

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ท่านรองศาสตราจารย์ ดร. พีระ จิรโสภณ ศาสตราจารย์ สุกัญญา สุกบรรทัด และ ดร. กุลทิพย์ ศาสตรระจฤจิ กรรมการวิทยานิพนธ์ ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการตรวจทานปรับปรุงแก้ไขในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ เจ้าหน้าที่บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ที่สนับสนุนอนุมัติทุนการศึกษา และช่วยดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ จนทำให้การศึกษาต่อในระดับมหาบัณฑิตของข้าพเจ้าสำเร็จได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ด้วยความซาบซึ้งในพระคุณของท่านที่สนับสนุนให้ได้ศึกษาเล่าเรียนจนจบจนกระทั่งปัจจุบัน หากมีข้อผิดพลาดหรือบกพร่องแต่ประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

พิสิฎฐ์ โปรยรุ่งโรจน์

พฤษภาคม 2545

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ฉ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ญ
สารบัญตารางผนวก.....	ฎ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
ปัญหานำวิจัย.....	5
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
สมมติฐานของการวิจัย.	6
ขอบเขตการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	8
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ.....	9
แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการทางการรับรู้.....	17
แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้.....	24
แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก.....	32
แนวคิดทฤษฎี KAP.....	36
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	47
3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	50
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	50
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	53
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	54

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	54
---------------------------------	----

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	54
การรวบรวมข้อมูล.....	56
การวัดค่าและเกณฑ์การให้คะแนน.....	56
สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	58
4 ผลการศึกษา.....	60
การทดสอบสมมติฐาน.....	72
5 สรุป อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ.....	86
สรุปผลการศึกษา.....	86
อภิปรายผล.....	91
ข้อเสนอแนะจากการศึกษา.....	96
ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป.....	97
บรรณานุกรม.....	98
ภาคผนวก.....	102
แบบสอบถาม.....	108
ภาพตัวอย่างแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์.....	115
ประวัติผู้เขียน.....	119

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	มาตรการบันทึกคะแนน/อบรม/ทดสอบผู้กระทำผิดและพักการใช้ใบอนุญาตใน 16 ฐานความผิด.....
4	
2	เปรียบเทียบความแตกต่างของช่องทาง.....
13	
3	จำนวนและร้อยละของเพศของกลุ่มตัวอย่าง.....
60	
4	จำนวนและร้อยละของอายุของกลุ่มตัวอย่าง.....
61	
5	จำนวนและร้อยละของรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง.....
61	
6	จำนวนและร้อยละของประเภทรถที่กลุ่มตัวอย่างขับอยู่.....
62	
7	จำนวนและร้อยละของประสบการณ์ในการขับรถของกลุ่มตัวอย่าง.....
63	
8	จำนวนและร้อยละของการถูกจับกรณีกระทำผิดกฎจราจร.....
63	
9	จำนวนและร้อยละของแหล่งสารหลักที่ผู้ขับขี่รับรู้ โยบายฯ มากที่สุด.....
64	
10	จำนวนและร้อยละของการรับรู้ลักษณะเนื้อหาข่าวสารน โยบายฯ.....
65	
11	จำนวนและค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง.....
66	
12	จำนวนและค่าเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง.....
67	
13	จำนวนและค่าเฉลี่ยของทัศนคติต่อ โยบายตัดแถมใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง.....
69	
14	จำนวนและค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับรถที่ผิดกฎจราจรหลังประกาศใช้ใน โยบายฯ.....
71	
15	ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ โยบายตัดแถมใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามลักษณะทางเพศ.....
73	
16	ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ โยบายตัดแถมใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามลักษณะอายุ.....
74	
17	ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ โยบายตัดแถมใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามระดับรายได้.....
75	
18	ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ โยบายตัดแถมใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามกลุ่มประเภทที่ขับ.....
76	

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
19 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม ใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามประสบการณ์การขับรถ.....	77
20 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม ใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามประสบการณ์การถูกจับ.....	78
21 ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จาก แหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยต่างกัน.....	79
22 ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จาก แหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน.....	80
23 ผลการทดสอบความแตกต่างของระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน.....	81
24 ผลการทดสอบความแตกต่างของระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน.....	82
25 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีจิตสำนึกต่อความ ปลอดภัยในระดับที่ต่างกัน.....	83
26 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีความรู้เกี่ยวกับกฎ จราจรในระดับที่ต่างกัน.....	84
27 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีพฤติกรรมการขับรถ ภายหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ต่างกัน.....	85

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ภาพรวมของกระบวนการทางการรับรู้.....	18
2	โมเดลกระบวนการทางรับรู้.....	19
3	องค์ประกอบของทัศนคติ.....	41
4	กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	52

DPU

สารบัญตารางผนวก

ตารางผนวกที่	หน้า
1 แสดงจำนวนของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแยกตามประเภทของรถที่ขับ.....	103
2 แสดงจำนวนของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแยกตามประเภทของรถที่ขับ.....	104
3 แสดงจำนวนของพฤติกรรมการขับรถแยกตามประเภทรถที่ขับ.....	105

DPU

ชื่อวิทยานิพนธ์	การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่และพฤติกรรมการขับรถ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร
ชื่อนักศึกษา	พันตำรวจโท พิสิษฐ โปรยรุ่งโรจน์
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ อรุณ งามดี
สาขา	นิเทศศาสตร์พัฒนาการ
ปีการศึกษา	2544

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์ และการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสาร รวมทั้งจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจร และทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะใน กรุงเทพมหานคร ด้วยวิธีการวิจัยเชิงสำรวจจากกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามที่ สมบูรณ์ 396 ราย ผลการศึกษาพบว่า

ส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครเป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-40 ปี มีรายได้ต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท มีประสบการณ์ในการขับรถเป็นเวลา 4-6 ปี และเกือบครึ่งหนึ่งที่เคยถูกจับกรณีทำผิดกฎจราจรนาน ๆ ครั้ง

การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับจากสื่อ เฉพาะกิจคือ แผ่นป้าย เป็นจำนวนมากที่สุด โดยเนื้อหาข่าวสารต้องการก่อให้เกิดสำนึกใน โทษของการไม่ปฏิบัติตามมากที่สุด

ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยอยู่ใน ระดับกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.24 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับกลาง มีค่าเฉลี่ย 1.96 ทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ อยู่ในเชิงบวก มีค่าเฉลี่ย 3.78 และพฤติกรรมการขับ รถผิดกฎจราจรภายหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่อยู่ในระดับ น้อยครั้ง มีค่าเฉลี่ย 3.45

Thesis Title Perceptual on the Points-Based Driver's License Suspension
Scheme and Driving Behavior of Bangkok Metropolis Driver
Name LT.COL.POL. Pisit Proyroongroj
Thesis Advisor Mr. Arun Ngamdee
Department Development Communication Arts
Academic Year 2001

ABSTRACT

The objectives of the thesis were to study the drivers' characteristics and perception on the Points-Based Driver's License Suspension Scheme from mass media , their conscious mind , knowledge and attitude on the Points-Based Driver's License Suspension Scheme of Bangkok metropolis driver. The method of study was survey research using 396 completed questionnaires as the tool of getting concerned data. The results of the study showed some interesting facts as follow:

The characteristics of the Bangkok Metropolis drivers were mostly men of 31 to 40 years old, having income of 20,001 – 30,000 bath per month. Almost all of them had their driving experience for 4 to 6 years , and had been arrested dued to traffic violation once in a while.

The signboards on the Points-Based Driver's License Suspension Scheme were perceived mostly, which were aimed at arousing public consciousness.

The drivers' consciousness were at the median level, 2.24 mean. The knowledge of the Points-Based Driver's License Suspension Scheme was almost in medium level , 1.96 mean. The attitude of the Points-Based Driver's License Suspension Scheme was almost at high positive attitude level , 3.78 mean. The Traffic violation after the regulation was issued had been low, 3.45 mean.

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความจำเป็นในการเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะเพื่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการของคนเรานั้นมีวิธีการด้วยกันหลายแบบเช่น การเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะทางบก ทางเรือ และทางอากาศ ซึ่งในแต่ละรูปแบบของการเดินทางนั้นจุดหมายปลายทางที่สำคัญที่สุดก็คือ การไปถึงจุดหมายอย่างสะดวกและปลอดภัย ซึ่งความสะดวกและปลอดภัยจากการเดินทางจะเกิดขึ้นมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับผู้ที่ดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการเดินทางและมาตรการ ระเบียบ กฎ กติกา ที่กำหนดบังคับไว้ให้ปฏิบัติตาม โดยเฉพาะผู้มีหน้าที่ควบคุมยานพาหนะหรือที่เรียกว่า ผู้ขับรถ จะต้องปฏิบัติตาม ระเบียบ กฎ กติกา ที่ได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด และมีหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบต่อผู้อื่นให้ปฏิบัติตามด้วย จึงจะสามารถควบคุมการเดินทางให้ไปสู่จุดหมายได้อย่างปลอดภัย

ในชีวิตประจำวันของคนเราส่วนใหญ่ การเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะทางบก นับว่าเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญที่สุด จะเห็นได้ว่าการพัฒนาการเดินทางด้วยการใช้ยานพาหนะทางบกมากมายหลายวิธีการด้วยกันเช่น การเดินทางด้วยรถไฟลอยฟ้า รถไฟใต้ดิน เป็นต้น ทั้งนี้ก็เพื่อจะเสริมสร้างความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางให้ดียิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่โดยเฉพาะอย่างยิ่งวิถีชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์กลางรวมความเจริญในทุกด้านซึ่งเติบโตอย่างรวดเร็วและเพิ่มมากขึ้น ตามอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น แต่เนื่องจากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครเป็นไปอย่างไม่มีระเบียบและไร้ทิศทาง ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนบริการพื้นฐานทางเศรษฐกิจเกือบทุกประเภทโดยเฉพาะ โครงข่ายถนนซึ่งมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ และไม่ได้สัดส่วนกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ ดังนั้นจึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งเป็นปัญหาส่วนรวมที่สำคัญและต้องการความเร่งด่วนในการแก้ไข (สำนักงานคณะกรรมการการจักระบบการจราจรทางบก, 2536)

ปัญหาการจราจรติดขัดสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเกิดความสูญเสียน้ำมันเชื้อเพลิงประมาณ 38 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณกว่า 11,000 ล้านบาทต่อปี และมูลค่าการสูญเสียเวลาประมาณ 23 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ 8,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งรวมเป็นมูลค่าสูญเสียทางเศรษฐกิจ ปีละประมาณ 19,000 ล้านบาท อันเป็นผลเสียต่อโอกาสในการพัฒนาประเทศ โดยรวมเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร ยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นแหล่งลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการเงิน และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาค (สำนักงานคณะกรรมการการจ้ดระบบการจราจรทางบก, 2536)

จากการศึกษาแผนการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนของสำนักงานคณะกรรมการการจ้ดระบบการจราจรทางบก (2536) พบว่าปัญหาหลักเกิดจากพฤติกรรมรถขับขีที่ไม่ถูกต้อง กล่าวคือ พฤติกรรมในการไม่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ นั้นเอง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขีไม่มีการรับรู้ในเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้เกิดพฤติกรรมที่อาจเกิดอันตรายขึ้นได้ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขีจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางได้

สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นรวมทั้งหมด ในปี พ.ศ. 2543 มีจำนวน 42,032 ราย เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2542 ที่มีจำนวน 37,868 ราย ซึ่งสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะประกอบด้วย ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ดัดหน้าระยะกระชั้นชิด แชนรถอย่างผิดกฎหมาย ฯลฯ (รายงานสรุปสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นในพื้นที่กรุงเทพมหานคร, 2544)

ดังนั้น เพื่อให้อุบัติเหตุบนถนนลดจำนวนลง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้จัดทำโครงการรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนน ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545 โดยการประกาศใช้นโยบาย “ตัดแด้มใบขับขี” ของผู้กระทำผิดกฎจราจรนี้ รูปแบบการดำเนินการจะยังคงใช้แบบเดิมที่เคยปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึดใบขับขีไว้ก่อนเมื่อผู้กระทำผิดไปเสียค่าปรับตามกฎหมาย ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีการบันทึกความผิดออนไลน์เก็บไว้ที่ส่วนกลาง และจะถูกตัดแด้มตามประเภทความผิดที่กำหนดไว้ โดย

ประเภทความผิดตามกฎหมายจราจรที่ผู้ขับขี่จะต้องถูกตัดแต้ม ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในช่วงแรกเริ่มโครงการนั้น จะมีทั้งสิ้น 16 ฐานความผิด แบ่งความผิดออกเป็น 4 ระดับ คือ

ระดับความผิดน้อย หรือระดับที่ 1 เช่น ขับรถกีดขวางการจราจร หรือขับรถบนทางเท้า ก็จะถูกตัดคะแนนครั้งละ 10 คะแนน ใช้สติ๊กเกอร์รูปตัวเอ (A) เป็นสัญลักษณ์ติดไว้ที่ใบขับขี่

ความผิดระดับที่ 2 แชนงรถในช่องทางด้านซ้าย แชนงรถในที่คับขัน รวมถึง รถแท็กซี่ทิ้งหรือไม่ยอมรับผู้โดยสารจะถูกตัดแต้มครั้งละ 20 คะแนน ใช้สติ๊กเกอร์รูปตัวบี (B) เป็นสัญลักษณ์

ความผิดระดับที่ 3 คือความผิดในเรื่องการขับรถขณะหย่อนความสามารถ ขับรถประมาทน่าหวาดเสียว ขับรถผิดปกติวิสัย ขับรถก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่น และขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด กรณีนี้จะถูกตัดแต้มครั้งละ 30 คะแนน ใช้สติ๊กเกอร์รูปตัวซี (C) เป็นสัญลักษณ์

ความผิดระดับที่ 4 ระดับรุนแรงสุด คือความผิดเกี่ยวกับการไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ การขับรถขณะมีเมามา เจ็บชวนผู้อื่นแล้วหลบหนี หรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นและการแข่งรถบนถนนหลวง จะถูกตัดแต้มครั้งละ 40 คะแนน ใช้สติ๊กเกอร์รูปตัวดี (D) เป็นสัญลักษณ์

ทั้งนี้ หากพบว่าผู้ขับขี่คนใดกระทำความผิดในข้อหาใดข้อหาหนึ่งซ้ำกัน 2 ครั้ง ภายใน 1 ปี จะต้องเข้ารับการ “อบรม” จากกองบังคับการตำรวจจราจร (บก.จร.) เรื่องกฎหมายจราจร กฎแห่งความปลอดภัย และเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม พร้อมรับการทดสอบก่อนจึงจะได้รับอนุญาตให้ขับรถได้อีกครั้ง นอกจากนี้ ถ้าทำความผิดโดยมีคะแนนสะสมเกินกว่า 60 คะแนน ก็จะถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตครั้งละไม่เกิน 90 วัน แต่หากกระทำความผิดซ้ำในข้อหาเดียวกัน 2 ครั้งใน 1 ปี และมีคะแนนรวมกันเกิน 60 คะแนนด้วย ซึ่งกรณีนี้จะต้องถูกอบรม ทดสอบและพักใช้ใบอนุญาตไปพร้อม ๆ กัน

ตารางที่ 1 มาตรการบันทึกคะแนน/อบรม/ทดสอบผู้กระทำผิดและพักการใช้ใบอนุญาตใน
16ฐานความผิด

การจัดระเบียบจราจร	คะแนนที่จะถูกตัด
1. ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุด ตามสัญญาณจราจร ไฟแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดง ที่มีคำว่า"หยุด" (ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง)	40
2. ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น	40
3. ขับรถก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่หยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและไม่แจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที	40
4. แข่งรถในทาง	40
5. ขับรถในขณะที่ความสามารถในการที่จะขับ	30
6. ขับรถประมาทหรือน่าหวาดเสียว	30
7. ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา	30
8. ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	30
9. ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	20
10. แข่งรถด้านซ้าย และ ไม่มีความปลอดภัย	20
11. แข่งรถเมื่อขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน ในทางโค้ง หรือแข่งรถในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยกวงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือแข่งรถที่มีหมอก ฝน ผุ่นหรือควัน จน ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร หรือแข่งรถเมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย หรือแข่งรถในที่ที่มีเครื่องหมายเขตอันตราย	20
12. จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	20
13. ขับรถแท็กซี่ ปฏิเสธ ไม่รับจ้างบรรทุกผู้โดยสาร	20
14. ขับแท็กซี่ พาคนโดยสาร ไปทอดทิ้งระหว่างทาง	20
15. ขับรถในลักษณะกีดขวางจราจร	10
16. ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร	10

สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้ประกาศใช้นโยบายฯ ดังกล่าวผ่านสื่อต่าง ๆ ได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ตำรวจ แผ่นป้าย โปสเตอร์ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ขับขี่ทุกคนได้รับรู้นโยบายฯ ได้อย่างต่อเนื่องและทั่วถึง เพื่อให้ได้มาตรฐานเดียวกันในการปรับเปลี่ยนวิธีการขับรถตามกฎหมายที่กำหนดในนโยบายฯ ทั้ง 16 ฐานความผิด เพราะไม่เช่นนั้นแล้วผู้ขับรถก็จะอ้างว่าไม่รู้นโยบายฯ หากขับรถผิดกฎก็ต้องถูกลงโทษตามนโยบายฯ ของโครงการ ดังนั้นผู้ขับรถจึงควรติดตามและทำความเข้าใจกับกฎระเบียบข้อปฏิบัติทั้ง 16 ข้อให้ต่อเนื่อง รวมทั้งปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับรถให้สอดคล้องกับนโยบายตัดแค้นใบขับขี่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ปัญหานำวิจัย

1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครรับรู้นโยบายตัดแค้นใบขับขี่จากแหล่งสารใดเป็นแหล่งสารหลักมากที่สุด
2. ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติต่อนโยบายตัดแค้นใบขับขี่มากน้อยแค่ไหน
3. การรับรู้ นโยบายตัดแค้นใบขับขี่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรในกรุงเทพมหานครมากน้อยแค่ไหน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาการรับรู้ นโยบายตัดแค้นใบขับขี่จากสื่อต่าง ๆ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร
3. เพื่อศึกษาระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และระดับทัศนคติต่อนโยบายตัดแค้นใบขับขี่ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานของการวิจัย

1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ต่างกัน มีการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน
2. ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ต่างกัน
3. ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน
4. ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ต่างกัน
5. ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ต่างกัน
6. ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างประเภทกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ที่ต่างกัน

ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยมุ่งศึกษาโดยการสำรวจการรับรู้จากการเปิดรับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารต่าง ๆ จิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร หมายถึง ประชาชนที่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร ในที่นี้แบ่งออกเป็น 5 ประเภท ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถตู้/รถกระบะ รถยนต์นั่งรับจ้าง (แท็กซี่/สามล้อ) และรถโดยสารประจำทาง

การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ หมายถึง การเปิดรับเนื้อหาข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากสื่อต่าง ๆ ได้แก่ สื่อมวลชน (โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ อินเทอร์เน็ต) สื่อบุคคล (เพื่อน สมาชิกภายในครอบครัว เจ้าหน้าที่ตำรวจ) และสื่อเฉพาะกิจ (แผ่นป้ายไม้ และโปสเตอร์ผ้า)

แหล่งสารหลัก หมายถึง แหล่งสารที่ผู้ขับขี่รับรู้ก่อนนโยบายตัดแต้มใบขับขี่มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบระหว่างแหล่งสารต่าง ๆ

จิตสำนึกต่อความปลอดภัย หมายถึง ความรู้สึก ความคิดคำนึงถึงตนเองและผู้อื่น จากการขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่บังคับใช้ในนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

ทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ หมายถึง ความคิดเห็นที่มีต่อการประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

พฤติกรรมการขับขี่หลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ หมายถึง การปฏิบัติตามหรือฝ่าฝืนกฎจราจรที่บังคับตามนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการศึกษาทางวิชาการและการค้นคว้าต่อไป
2. เพื่อนำผลการวิจัยไปปรับปรุงวิธีการนำเสนอข่าวสารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
3. เพื่อทราบถึงพฤติกรรมกรรมการขับรถของผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ (16 มกราคม 2545)

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร ทำการศึกษาโดยนำแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาเป็นแนวทางในการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ
2. แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการทางการรับรู้
3. แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้
4. แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก
5. แนวคิดทฤษฎี KAP
6. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับสื่อมวลชน สื่อบุคคล และสื่อเฉพาะกิจ

ปรมะ สตะเวทิน (2539) ได้สรุปความหมายของการสื่อสารมวลชน (Mass Communication) จากความเห็นของนักวิชาการหลายท่านไว้ว่า “การสื่อสารมวลชนเป็นกระบวนการของการสื่อสารไปยังคนจำนวนมากในเวลาเดียวกันหรือในเวลาใกล้เคียงกัน โดยอาศัยสื่อมวลชนเป็นสื่อ”

สื่อมวลชน (Mass Media) หมายถึง สื่อที่สามารถนำสารจากผู้ส่งสารไปสู่ผู้รับสารที่ประกอบด้วยคนจำนวนมากได้อย่างรวดเร็วภายในเวลาที่ใกล้เคียงกันหรือในเวลาเดียวกัน โดยทั่วไปแล้วสื่อที่เรียกว่า สื่อมวลชน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ วิทยุ นิตยสาร ภาพยนตร์ และอินเทอร์เน็ต

โรเจอร์สและชูเมคเกอร์ (1971) ได้กล่าวถึงสื่อมวลชนว่าหมายถึง สื่อที่สามารถเข้าถึงกลุ่มผู้รับที่มีจำนวนมากได้อย่างรวดเร็ว เป็นการเพิ่มพูนความรู้ แพร่กระจายข่าวสาร รวมทั้งเปลี่ยนทัศนคติที่ไม่พึงปรารถนาได้

โรเจอร์สและเซเวนิงส์ (1969) ได้กล่าวถึงสื่อมวลชนว่ามีลักษณะดังต่อไปนี้

1. สามารถเข้าถึงผู้รับสารจำนวนมาก สื่อมวลชนเป็นสื่อที่อาศัยเทคโนโลยี ไม่ได้อาศัยขีดความสามารถตามธรรมชาติของสื่อบุคคล ดังนั้นสื่อมวลชนจึงมีความสามารถในการเข้าถึงผู้รับสารจำนวนมากที่อยู่ห่างไกลออกไป และกระจัดกระจายในหลายพื้นที่ได้ในเวลาเดียวกัน หรือในเวลาใกล้เคียงกัน

2. ความรวดเร็วในการสื่อสารกับคนจำนวนมาก สื่อมวลชนสามารถนำสารจากแหล่งข้อมูลข่าวสารไปสู่คนจำนวนมากได้ภายในเวลาอันรวดเร็วในเวลาใกล้เคียงกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เนื่องจากสื่อมวลชนเป็นสื่อที่อาศัยเทคโนโลยี เช่น การรายงานข่าวสดทางโทรทัศน์ และวิทยุ เป็นต้น

3. บรรจุเนื้อหาหลากหลาย เนื่องจากสื่อมวลชนสามารถเข้าถึงผู้รับสารได้จำนวนมากซึ่งมีความแตกต่างกันทั้งในด้านลักษณะทางประชากรและสถานที่ สื่อมวลชนจึงต้องทำหน้าที่ในการสนองผู้รับสารให้ได้พร้อมกัน ด้วยการเสนอเนื้อหาที่มีความหลากหลายทั้งข่าว ความรู้ และความคิดเห็น ความบันเทิงและโฆษณา

4. นำสารไปสู่ประสาทสัมผัสของผู้รับสารได้จำกัด ในขณะที่สื่อมวลชนเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงผู้รับสารกับผู้ส่งสารซึ่งอยู่ห่างไกลจากกัน ผู้รับสารจะสามารถรับสารจากผู้ส่งสารที่อยู่ห่างไกลได้เพียง 2 ทางคือ การเห็นและการได้ยิน หากแบ่งสื่อมวลชนออกตามลักษณะการรับสารของผู้รับสาร ก็อาจแบ่งได้เป็น

สื่อที่รับได้ด้วยการเห็น ได้แก่ หนังสือพิมพ์ และนิตยสาร

สื่อที่รับได้ด้วยการได้ยิน ได้แก่ วิทยุ

สื่อที่รับได้ทั้งการเห็นและการได้ยิน ได้แก่ ภาพยนตร์ และโทรทัศน์

5. ได้รับการสื่อสารกลับที่จำกัด แม้สื่อมวลชนจะทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อมโยงผู้สื่อสารกับผู้รับสารเข้าด้วยกัน แต่เนื่องจากความห่างไกล ผู้สื่อสารและผู้รับสารจึงมีขีดความสามารถที่จำกัดในการส่งและรับสาร โอกาสที่ผู้ส่งสารจะได้รับหรือทราบการสื่อสารกลับ (Feedback) จากผู้รับสารจึงมีอยู่อย่างจำกัด กล่าวคือ มีน้อยกว่าสื่อบุคคล และเป็นการสื่อสารกลับที่ล่าช้า (Delayed Feedback)

6. เป็นการสื่อสารทางเดียว จากขีดจำกัดของการได้รับการสื่อสารกลับ จึงทำให้การสื่อสารมวลชนที่ใช้สื่อมวลชนเป็นสื่อในการสื่อสารมีลักษณะของการสื่อสารทางเดียว (one-way Communication) มากกว่าลักษณะของการสื่อสารสองทาง (two-way Communication) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การสื่อสารระหว่างบุคคลที่ใช้สื่อบุคคล ซึ่งการรับทราบการสื่อสารกลับเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีมาก

7. ความถูกต้องของสารมีมาก เนื่องจากสื่อมวลชนสามารถเข้าถึงผู้รับสารจำนวนมากได้ในเวลาเดียวกัน เนื้อหาของสารที่ถูกบรรจุในสื่อมวลชนเมื่อไปสู่ผู้รับสารจึงเป็นเนื้อหาเดียวกันไม่ว่าผู้รับสารจะเป็นใครและอยู่ที่ใด ดังนั้นความถูกต้องของสารจึงมีมาก

8. ไม่สามารถเลือกผู้รับสารได้ จากลักษณะของการนำสารไปสู่ผู้รับสารจำนวนมากในเวลาเดียวกัน สื่อมวลชนจึงไม่สามารถที่จะเลือกผู้รับสารคนใดคนหนึ่งหรือกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งได้โดยเฉพาะ

9. ประสิทธิภาพของการสื่อสารมีอยู่จำกัด เนื่องจากผู้รับสารมีความแตกต่างกัน ผู้รับสารมีจำนวนมากและการไม่สามารถเลือกผู้รับสารได้ ดังนั้นการจะเตรียมเนื้อหาของสารในสื่อมวลชนให้เป็นที่พอใจและถูกต้องใจของผู้รับสารทุกคนจึงย่อมเป็นไปได้

10. การไม่สามารถจัดการเลือกของผู้รับสาร ในการรับสารนั้นผู้รับสารจะทำการเลือก (Select) โดยการเลือกใช้สื่อ (Selective Exposure) การเลือกให้ความสนใจเนื้อหาของสื่อ (Selective Attention) การเลือกรับรู้หรือเลือกตีความหมายเนื้อหาของสื่อ (Selective Perception / Interpretation) และการเลือกจดจำเนื้อหาของสื่อ (Selective Retention) ผู้รับสารสามารถที่จะเลือกใช้หรือไม่ใช้สื่อมวลชนก็ได้ ผู้ส่งสารจึงไม่สามารถจัดการเลือกของผู้รับสารได้ และไม่อาจมีอิทธิพลต่อผู้ที่ไม่ได้ใช้สื่อมวลชนได้

11. ให้ข่าวสารและความรู้มากกว่าที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือพฤติกรรมของผู้รับสาร จากการที่ผู้รับสารสามารถเลือกใช้สื่อมวลชนได้ และการใช้สื่อมวลชนของผู้รับสารก็เป็นการใช้ตามความต้องการ รสนิยม และทัศนคติของตน สื่อมวลชนจึงทำหน้าที่เป็นผู้ส่งเสริมสนับสนุน ทัศนคติ หรือพฤติกรรมของผู้รับสารมากกว่าที่จะเป็นผู้เปลี่ยนแปลงทัศนคติ หรือพฤติกรรมของผู้รับสาร

การสื่อสารระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) หมายถึง การสื่อสารที่ประกอบด้วยบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปมาทำการสื่อสารกันในลักษณะตัวต่อตัว (Person-to-Person) กล่าวคือ ทั้งฝ่ายผู้ส่งสารและผู้รับสารสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสารกันได้โดยตรง (Direct) ในขณะที่คนหนึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้ส่งสาร คนอื่น ๆ จะทำหน้าที่เป็นผู้รับสาร การสื่อสารระหว่างบุคคลอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีของกลุ่มย่อย (Small Group) ซึ่งมีคนมากกว่าสองคนขึ้นไปมารวมตัวกันในลักษณะที่สามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสารกันได้โดยตรง (ประมะ สตะเวทิน, 2539)

การสื่อสารระหว่างบุคคลนั้นมีองค์ประกอบของการสื่อสารอยู่อย่างครบถ้วน คือ ผู้ส่งสาร (Source) สาร (Message) ช่องทาง (Channel) ผู้รับข่าวสาร (Receiver) ผล (Effect) และปฏิกิริยาสนองกลับ (Feedback)

โรเจอร์สและชูเมคเกอร์ (1971) ได้กล่าวถึงประสิทธิภาพของสื่อบุคคลไว้ดังนี้

1. สามารถทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนข่าวสารแบบบุคคลวิधि ถ้าผู้รับสารไม่เข้าใจสารก็สามารถไต่ถามหรือขอข่าวสารเพิ่มเติมจากแหล่งสารได้ในเวลาอันรวดเร็ว ส่วนผู้ส่งสารก็สามารถปรับปรุงแก้ไขสารที่ส่งออกไปให้เข้ากับความต้องการและความเข้าใจของผู้รับสารได้ในเวลาอันรวดเร็วเช่นเดียวกัน การที่ช่องทางการสื่อสารระหว่างบุคคลมีระดับของปฏิกิริยาตอบสนอง (Feedback) สูงทำให้สามารถลดอุปสรรคของการสื่อสารที่เกิดจากการเลือกรับสาร เลือกแปลหรือเลือกจำสารได้ เนื่องจากสภาพการณ์ที่เห็นหน้ากันบีบบังคับให้ต้องรับสารนั้นไม่ว่าผู้รับสารจะมีความรู้สึก หรือทัศนคติต่อผู้ส่งสารหรือสารอย่างใดก็ตาม

2. สามารถจูงใจบุคคลให้เปลี่ยนแปลงทัศนคติที่ฝังรากลึกได้ เราอาจเปรียบเทียบลักษณะความแตกต่างที่สำคัญระหว่างช่องสารที่เป็นสื่อมวลชนและช่องสารที่เป็นสื่อระหว่างบุคคลได้ดังนี้

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความแตกต่างของช่องสาร

ลักษณะ	ช่องสารระหว่างบุคคล	ช่องสารมวลชน
การไหลของข่าวสาร	มีแนวโน้มที่จะเป็นแบบ บุคคลวิถึ	มีแนวโน้มที่จะเป็นแบบ เอกัตวิถึ
ลักษณะของการสื่อสาร	มีลักษณะแบบตัวต่อตัว	ไม่มีลักษณะแบบตัวต่อตัว
ปริมาณของปฏิกิริยาตอบ สนองในขณะที่ทำการสื่อสาร	สูง	ต่ำ
ความสามารถในการลด กระบวนการเลือกในทางจิต วิทยาโดยเฉพาะอย่างยิ่งการ เลือกรับสาร	สูง	ต่ำ
ความเร็วในการสื่อสารไปยัง ผู้รับสารจำนวนมาก ๆ	ค่อนข้างช้า	ค่อนข้างเร็ว
ผลที่อาจเกิดขึ้น	การก่อตัวของทัศนคติและ การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ	การเปลี่ยนแปลงความรู้

แคทซ์และลาซาร์สเฟลด์ (1955) เห็นว่าการสื่อสารระหว่างบุคคลมีผลต่อการทำให้ผู้รับสารยอมรับที่จะเปลี่ยนแปลงทัศนคติและยอมรับที่จะให้ความร่วมมือในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ มากที่สุด ฉะนั้นสื่อบุคคลจึงมีความสำคัญมากกว่าสื่อมวลชนในชั้นสูงใจ ส่วนสื่อมวลชนจะมีความสำคัญกว่าในชั้นของการให้ความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และอาจมีผลบ้างในการสร้างทัศนคติในเรื่องที่บุคคลยังไม่เคยรับรู้มาก่อน

นอกจากนี้การสื่อสารระหว่างบุคคลสามารถมีอิทธิพลในการชักจูงใจบุคคลให้เปลี่ยนแปลงทัศนคติจากเดิมที่เป็นอยู่ได้ และทฤษฎีการสื่อสารแบบหลายขั้นตอน (Multi-Step Flow of Communication) ยังได้กล่าวว่า ข่าวสารส่วนใหญ่ที่เผยแพร่จากสื่อมวลชนไปยังประชาชนเป้าหมายนั้นมักจะผ่านผู้นำความคิดเห็น (Opinion Leader) หรือผู้ที่ จะเข้าถึงสื่อมากกว่าเสียก่อน แล้วบุคคลเหล่านี้จะนำเอาข่าวสารข้อมูลที่ได้รับ ไปเผยแพร่

แก่ประชาชนเป้าหมายคนอื่นต่อไป ทำให้ผู้รับสารคนท้าย ๆ ได้รับข่าวสารที่มีทัศนคติของกลุ่มชนแรกมาด้วย ซึ่งมีผลไม่น้อยที่จะทำให้ผู้รับสารคล้อยตาม

สื่อเฉพาะกิจ (Specialized Media) เป็นสื่ออีกชนิดหนึ่งที่ถูกสร้างขึ้นในการถ่ายทอดข่าวสารข้อมูลไปยังมวลชน บุคคล หรือกลุ่มบุคคล สื่อดังกล่าวนี้ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้ติดต่อกับกลุ่มเป้าหมายเฉพาะเรียกว่า สื่อเฉพาะกิจ

สมควร กวียะ (2530) ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่าคือ สื่อที่สร้างขึ้น หรือซื้อหรือเช่าโดยองค์กรใดองค์กรหนึ่งเพื่อใช้ในการสื่อสารหรือประชาสัมพันธ์ขององค์กรนั้น โดยเฉพาะ สื่อเฉพาะกิจจัดว่าเป็นแขนงหนึ่งของสื่อมวลชน แต่ได้พัฒนาเนื้อหาเพื่อใช้ประโยชน์เป็นเรื่อง ๆ ไป ฉะนั้นสื่อเฉพาะกิจโดยทั่วไปมีกลุ่มประชาชนที่เป็นเป้าหมายที่แน่นอน มีการส่งเนื้อหาต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์เฉพาะแก่กลุ่มประชาชนกลุ่มนั้น ๆ การผลิตไม่ยุ่งยาก การนำเสนอเนื้อหาเป็นไปอย่างง่าย ๆ

อาตัมส์ (1971) ได้กล่าวถึงความสำคัญของสื่อเฉพาะกิจไว้ดังนี้คือ สื่อเฉพาะกิจจัดว่ามีความสำคัญต่อการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูล เพราะสื่อเฉพาะกิจเป็นสื่อที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ การใช้สื่อเฉพาะกิจเป็นการให้ความรู้และข่าวสารที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่าง โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) ที่กำหนดไว้แน่นอน ตัวอย่างสื่อเฉพาะกิจได้แก่ การจัดพิมพ์เอกสาร จุลสาร แผ่นพับ หรือแผ่นปลิวออกเผยแพร่ ซึ่งอาจจะจัดส่งไปยังกลุ่มเป้าหมายโดยทางไปรษณีย์ (Direct Mail) นอกจากนี้การปิดโปสเตอร์ตามชุมชนต่าง ๆ การจัดนิทรรศการ การสาธิต (Demonstration) ก็เป็นการใช้สื่อเฉพาะที่มีประสิทธิภาพในการรณรงค์เผยแพร่ประดิษฐ์กรรมแปลก ๆ และทันสมัยในสังคมนั้น ๆ

การสื่อสารกับการพัฒนา

การสื่อสารมีความสำคัญต่อการพัฒนา เพราะเป็นตัวกระตุ้นเร่งเร้าให้ประชาชนเกิดความสนใจ เปลี่ยนแปลงทัศนคติ และยอมรับนวัตกรรม ประสิทธิภาพของการสื่อสารขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ในการใช้การสื่อสารเพื่อการพัฒนาควรคำนึงถึง สิ่งต่อไปนี้ (เสรี วงษ์มณฑา, 2529)

1. ศึกษาบรรยากาศของชุมชนและภูมิหลังของกลุ่มเป้าหมายว่า ผู้รับสารที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของเราเป็นใคร มีทัศนคติและค่านิยมอย่างไร ข้อความที่เราสื่อสารออกไป ต้องสอดคล้องกับความคิด ความเชื่อ และความรู้เดิมที่มีอยู่ ฉะนั้นต้องมีความรู้ความเข้าใจ และใช้สื่อให้ตรงกับนิสัยในการรับสื่อของกลุ่มเป้าหมาย

2. เลือกผู้ส่งสารให้ถูกต้อง ทำให้มีการยอมรับการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายขึ้น
3. สร้างข่าวสารให้มีประสิทธิภาพ
4. เลือกใช้ช่องทางการนำสารให้ถูกทาง

การสื่อสารจะประสบความสำเร็จได้ ต้องมีการกำหนดยุทธวิธีในการสื่อสาร โดยผู้ส่งสารหรือแหล่งสารเป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ว่าจะส่งสารอะไร ไปถึงใคร เพื่ออะไร การตัดสินใจเหล่านี้เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับเนื้อหา ผู้รับสาร และความตั้งใจ ด้วยเหตุนี้แหล่งสารจะตัดสินใจว่าจะส่งสารอย่างไร เมื่อไร การตัดสินใจเหล่านี้เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับวิธีการ ซึ่งประกอบขึ้นเป็นยุทธวิธีของการสื่อสาร การตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเช่น โครงสร้างของสาร การปฏิบัติต่อสาร ปริมาณหรือความยาวของสาร ฯลฯ การเผยแพร่และการใช้สารเช่น โอกาส ความถี่ และการเลือกใช้ ของสารที่มีอยู่ และการประเมินสารเช่น การกำหนดให้มีมาตรการที่จะวัดอิทธิพล หรือผลกระทบของการสื่อสาร (เสถียร เขยประทับ, 2526)

ข้อดีและข้อจำกัดของสื่อแต่ละประเภท ทำให้ต้องกำหนดหลักเกณฑ์ (ณรงค์ สมพงษ์, 2530) ในการพิจารณาเลือกใช้และวางแผนการใช้ ดังนี้

1. กำหนดจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของการสื่อสารอย่างชัดเจน
2. พิจารณาลักษณะของกลุ่มเป้าหมายว่ามีลักษณะอย่างไรเช่น เพศ อายุ ฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม พื้นฐานความรู้ พฤติกรรมในการสื่อสาร วัฒนธรรม และสภาพท้องถิ่น
3. ทราบจำนวนหรือขนาดของผู้รับสาร
4. พิจารณาสถานการณ์ในการใช้สื่อ ด้านสถานที่และเครื่องอำนวยความสะดวก
5. พิจารณาทักษะในการสื่อสารของผู้ส่งสาร
6. งบประมาณในการใช้สื่อ

ข้อมูลและหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาแล้วสามารถนำมาพิจารณาวางแผนการใช้สื่อ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวให้มีประสิทธิภาพสูงสุด กล่าวโดยสรุปแล้วการใช้การสื่อสาร เพื่อการพัฒนา ควรคำนึงถึงความต้องการ ลักษณะของผู้รับสารซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย โดยเลือกใช้สื่อที่สอดคล้องและผสมผสานกันเพื่อให้เกิดการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสาระ หรือข่าวสารนั้น นอกจากจะเป็นการเผยแพร่ความรู้ตามหลักวิชาการแล้ว สาระหรือข่าวสารมีลักษณะเด่น 2 ประการ (สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติดแห่งชาติ, 2532) ที่จะมีผลต่อผู้รับสารได้แก่

1. การขู่ให้กลัว ข่าวสารที่สร้างความกลัว จะง่ายแก่การเข้าใจ ข่าวสารที่สร้างความกลัวสูงจะมีผลในการเปลี่ยนทัศนคติ และพฤติกรรมได้ดีกว่าข่าวสารที่สร้างความกลัวต่ำ นอกจากนี้การใช้วิธีขู่ให้กลัวควบคู่ไปกับการอ้างอิงผู้เชี่ยวชาญจะได้ผลดียิ่งขึ้น แต่ความกลัวที่สร้างขึ้นจะต้องไม่เกินเลยความเป็นจริง มิฉะนั้นแล้วความน่าเชื่อถือของข่าวสารจะลดน้อยลง เป็นผลให้ผู้ฟังไม่ยอมรับข่าวสารนั้น

2. การให้ข้อมูลที่เป็นเหตุผล ผู้ส่งสารสามารถเสนอประเด็นของข้อเท็จจริง เพื่อให้ผู้รับสารประมวลไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจ ซึ่งการให้ข้อมูลนี้อาจเป็นการให้ข้อมูลด้านเดียวที่อาจกลายเป็นขู่ให้กลัวได้ หรืออาจเป็นการให้ข้อมูลทั้งข้อดีและข้อเสีย และการจะเลือกใช้วิธีการให้ข่าวสารด้านเดียวหรือสองด้าน จะต้องพิจารณาเกี่ยวกับตัวแปรในเรื่องระดับสติปัญญา อายุ และสภาพความคิดของผู้รับสารที่มีอยู่ก่อนการได้รับสาร ว่าสอดคล้องหรือเป็นปฏิปักษ์กับข่าวสารที่เสนอ ถ้าผู้รับสารไม่ค่อยมีความรู้เกี่ยวกับประเด็นของเรื่องที่จะติดต่อสื่อสาร แต่มีเขาวิญญาในการหาเหตุผลได้แล้ว การให้ข่าวสารที่มีความคิดเห็นตรงกันข้ามกับเรื่องที่จะใช้ประเด็นในการติดต่อสื่อสาร แต่มีเขาวิญญาในการติดต่ออย่างสมเหตุสมผลแล้ว การให้ข่าวสารทั้งสองด้านก็จะมีผลดีเช่นกัน ในกรณีของผู้ใหญ่หรือนักศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย การให้ข่าวสารสองด้านอาจทำให้ประสิทธิภาพกว่าวิธีการให้ข่าวสารด้านเดียว

ในกรณีที่ผู้รับสารมีความคิดสอดคล้องกับเรื่องที่จะใช้เป็นประเด็นในการติดต่อสื่อสารอยู่แล้ว แต่ไม่ฉลาดเฉลียว การให้ข่าวสารเพียงด้านเดียวจะมีประสิทธิภาพมากกว่า

ทฤษฎีการสื่อสารกับการพัฒนา มีผลต่อการเสริมสร้างการปฏิบัติตามนโยบายฯ กล่าวคือ การพัฒนาคือ การแก้ไข ปรับปรุง ทำให้ดีขึ้น ในที่นี้คือ การแก้ไขปัญหาการจราจร โดยการเสริมสร้างวินัยจราจรให้แก่ผู้ขับขี่รถโดยใช้การสื่อสารเป็นเครื่องมือในการแก้ไข ดังนั้นการสื่อสารจึงมีส่วนสำคัญในการพัฒนา การเสริมสร้างวินัยจราจร ในด้านการให้ประชาชนเกิดความสนใจ ตื่นตัวต่อปัญหาจราจร การเปลี่ยนแปลงความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมในการขับขี่รถ และยอมรับในกฎข้อบังคับตามนโยบายฯ นั้นจะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้ ทั้งหมดนี้โดยการใช้กลยุทธ์ทางการสื่อสารเพื่อการพัฒนาเสริมสร้างวินัยจราจร

แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการทางการรับรู้ (Perceptual Process)

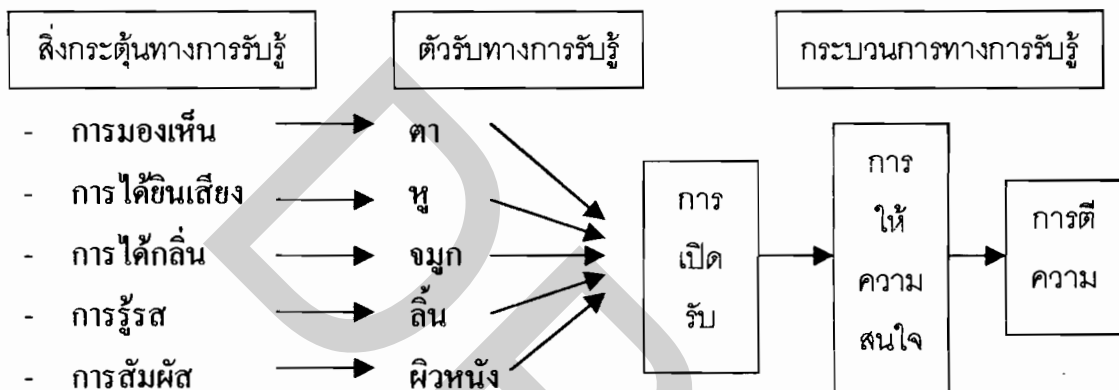
Schiffman และ Kanuk (2000) กล่าวว่า ถึงแม้มนุษย์จะถูกโจมตีด้วยสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ อยู่ตลอดเวลา มีสิ่งที่ป้อนเข้าสู่การรับรู้ของมนุษย์อยู่ตลอด ซึ่งสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ จำนวนมากนั้น อาจจะก่อให้เกิดความสับสนหรือความเข้าใจผิดต่อสิ่งแวดล้อมของเราได้ อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มว่าจะไม่เกิดขึ้น เนื่องจากการรับรู้ไม่ได้มีหน้าที่ของการเปิดรับข้อมูลทางความรู้สึกทุกอย่างที่ผ่านเข้ามาทั้งหมดแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น มากไปกว่านั้นการรับรู้ยังเป็นกระบวนการที่มีการคัดเลือก กลั่นกรองเปิดรับเฉพาะสิ่งที่ต้องการเท่านั้น

กระบวนการทางการรับรู้ นั้น Solomon (1999) ได้อธิบายว่า การรับรู้จะเกิดขึ้นโดยมีสิ่งกระตุ้นทางความรู้สึกต่าง ๆ อันได้แก่ ภาพ เสียง กลิ่น รส ลักษณะพื้นผิว ซึ่งจัดว่าเป็นสิ่งกระตุ้นภายนอก (External Stimulus) ในกรณีที่เป็นสิ่งกระตุ้นทางการปฏิบัติ จะหมายถึง นโยบาย ข้อบังคับ การสื่อสารทางประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับนโยบาย เป็นต้น ทั้งนี้ระดับการรับรู้จะสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับรูปแบบของสิ่งกระตุ้น และความเข้มของสิ่งกระตุ้นนั้น ๆ โดยสิ่งกระตุ้นดังกล่าวจะผ่านทางตัวรับความรู้สึกต่าง ๆ ทาง ตา หู จมูก ลิ้น ผิวหนัง ซึ่งเรียกว่า ประสาททางการรับรู้ (Sensory System) ซึ่งกระบวนการทางการรับรู้สามารถแบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอน ขั้นแรกคือ การเปิดรับสิ่งกระตุ้น (Exposure) ขั้นที่สองคือ การให้ความสนใจสิ่งกระตุ้นความรู้สึก ต่อจากนั้นจะ

เป็นขั้นสุดท้ายของกระบวนการรับรู้คือ ขั้นตีความสิ่งกระตุ้นที่ผ่านเข้ามาทางประสาทรับความรู้สึกลักษณะต่างๆ ดังจะเห็นได้จากภาพ

ภาพที่ 1

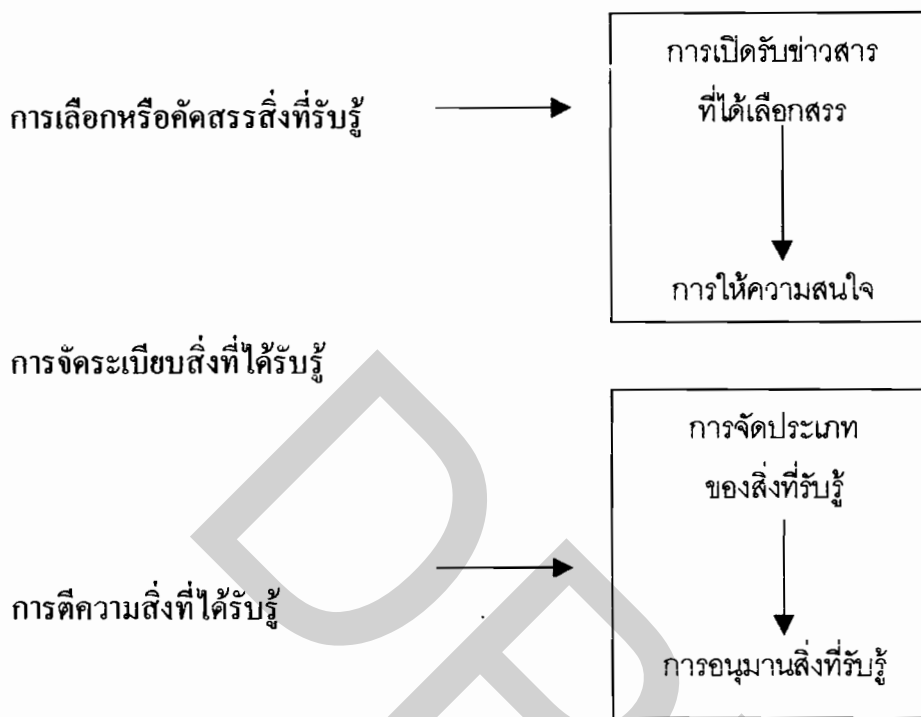
ภาพรวมของกระบวนการทางการรับรู้



ที่มา : Solomon, M.R. (1999). Consumer Behavior : Buying having and Being (4th ed.) Upper Saddle River, NJ: Prentice-Hall. p.45

ในขณะที่ Assael (1998) , Schiffman และ Kanuk (2000) ได้แบ่งกระบวนการทางการรับรู้ออกเป็น 3 ขั้นตอนใหญ่ ๆ คือ หนึ่ง การเลือกหรือคัดสรรทางการรับรู้ (Perceptual Selection) สอง การจัดระเบียบทางการรับรู้ (Perceptual Organization) และ สาม การตีความทางการรับรู้ (Perceptual Interpretation) ซึ่ง Assael ได้อธิบายไว้ในโมเดลของกระบวนการทางการรับรู้ที่แสดง

ภาพที่ 2
โมเดลกระบวนการทางรับรู้



ที่มา : Assael, H. (1998) Consumer Behavior and Marketing Action
(6th ed.) Cincinnati, OH : South-Western College Publishing. P. 218.

จากภาพจะเห็นได้ว่าการเลือกทางการรับรู้ นั้น จะเริ่มจากการเปิดรับข่าวสารที่ได้เลือกสรร (Selective Exposure) จากนั้น บุคคลจะให้ความสนใจหรือเกิดความตั้งใจรับข่าวสาร (Selective Attention) ซึ่งกระบวนการเลือกสรร (Selective Processes) ของผู้รับสาร เป็นปัจจัยหนึ่งในการกำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการส่งสารไปยังผู้รับสาร ข่าวสารต่าง ๆ แม้ว่าจะได้รับการเตรียมมาอย่างดีโดยผู้ถ่ายทอดที่มีความสามารถสูง หรือใช้สื่อที่มี ประสิทธิภาพมากเพียงใดก็ตาม ก็ไม่สามารถจะประกันความสำเร็จของการสื่อสารไปยังผู้รับสารตามที่ต้องการได้ทั้งหมด ทั้งนี้ เพราะผู้รับสารจะมีกระบวนการเลือกรับรู้ข่าวสารที่แตกต่างกันไปตามประสบการณ์ ความต้องการ ความเชื่อ ทักษะ ความรู้สึกนึกคิด ฯลฯ ที่ไม่เหมือนกัน

1. การเปิดรับข่าวสารที่ได้เลือกสรร (Selective Exposure)

เป็นการเปิดรับข่าวสารแบบรู้สีก้าว หรือแบบจิตใต้สำนึกของผู้รับสารต่อสื่อ หรือข่าวสารเฉพาะ กล่าวคือ บุคคลเลือกเปิดรับข่าวสารที่ต้องการรับรู้เท่านั้น การเปิดรับข่าวสารเป็นการรับรู้ในชีวิตประจำวันอย่างหนึ่งที่ต้องอาศัยการแลกเปลี่ยนข่าวสารความรู้ และประสบการณ์ซึ่งกันและกัน (สุภาพร ปาละลักษณ์, 2541) ซึ่ง Atkin (1973) กล่าวว่า บุคคลที่เปิดรับข่าวสารมาก ย่อมมีหูตากว้างไกล มีความรู้ความเข้าใจในสภาพแวดล้อม และเป็นคนที่มีความทันสมัยกว่าบุคคลที่เปิดรับข่าวสารน้อย ดังนั้น ข่าวสารจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของมนุษย์ มนุษย์เป็นสัตว์สังคมที่ต้องอาศัยการแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความรู้ และประสบการณ์ซึ่งกันและกัน ข่าวสารจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ใช้ประกอบการตัดสินใจของมนุษย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมนุษย์เกิดความไม่แน่ใจเรื่องใดเรื่องหนึ่งมากเท่าใด ความต้องการข่าวสารก็จะยิ่งมากขึ้นเท่านั้น (วุฒิชัย จานง, 2523) ทั้งนี้ การเปิดรับสารใด ๆ นั้นย่อมมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะประชากรศาสตร์ของกลุ่มผู้เปิดรับสาร โดย Hunt & Ruben (1993 อ้างใน สุภาพร ปาละลักษณ์, 2541) ได้กล่าวไว้ดังต่อไปนี้

อายุ (Age) อายุของกลุ่มผู้รับสารเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บุคคลมีความเหมือนหรือแตกต่างกันในเรื่องความคิดและพฤติกรรม บุคคลที่มีอายุน้อยมักจะมีความคิดเสรีนิยมมากกว่าบุคคลที่มีอายุมาก ซึ่งมักจะมีความคิดอนุรักษนิยมมากกว่า นอกจากนี้เมื่ออายุมากขึ้นความยากง่ายในการเปลี่ยนใจหรือถูกชักจูงใจจะน้อยลง และบุคคลที่มีวัยต่างกัน มักจะมีความต้องการแตกต่างกันด้วย ลักษณะการใช้สื่อมวลชนก็แตกต่างกัน บุคคลที่มีอายุมากจะใช้สื่อมวลชนเพื่อแสวงหาข่าวสารที่มีสาระมากกว่าความบันเทิง

เพศ (Sex) ผู้หญิงและผู้ชายมักจะมี ความแตกต่างกันอย่างมากในเรื่องความคิด ค่านิยม ทศนคติ เพราะสังคมและวัฒนธรรมกำหนดบทบาทและกิจกรรมของทั้งสองเพศไว้ต่างกัน

สถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ (Socio-Economic Status) สถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ หมายถึง อาชีพ รายได้ เชื้อชาติ และพื้นฐานทางครอบครัว จะมีอิทธิพลต่อค่านิยม ความคิด ความเชื่อ ตลอดจนพฤติกรรมของบุคคล เช่น คนที่ประกอบอาชีพต่างกันจะมีแนวคิด การมองโลก ที่แตกต่างกัน เป็นต้น

การศึกษา (Education) River, Peterson และ Jensen (1971 อ้างใน ประมะ สตะเวทิน, 2538) กล่าวว่า การศึกษาหรือความรู้ (Knowledge) ว่าเป็นลักษณะอีกประการหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อผู้รับสาร ดังนั้น คนที่ได้รับการศึกษาในระดับที่แตกต่างกัน ยุคสมัยที่แตกต่างกัน ในระบบการศึกษาที่แตกต่างกัน ในสาขาที่แตกต่างกัน ย่อมมีความรู้สึกรู้จัก คิด อุดมการณ์ รสนิยม ค่านิยม และความต้องการที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปคนที่มีการศึกษาสูง หรือมีความรู้ดีจะได้เปรียบอย่างมากในการที่จะเป็นผู้รับสารที่ดี ทั้งนี้ เพราะคนเหล่านี้มีความรู้กว้างขวางในหลายเรื่อง มีความเข้าใจสารได้ดี แต่คนเหล่านี้มักจะเป็นคนที่ไม่ค่อยเชื่ออะไรง่าย ๆ สารที่ไม่มีหลักฐานหรือเหตุผลสนับสนุนเพียงพอ มักจะถูกโต้แย้งจากคนที่มีการศึกษาสูง คนที่มีการศึกษาสูงมักจะใช้สื่อมวลชนมากกว่าคนที่มีการศึกษาค่ำ คนที่มีการศึกษาสูงมักใช้สื่อสิ่งพิมพ์ในการหาข้อมูลข่าวสาร ในขณะที่คนที่มีการศึกษาค่ำ จะใช้สื่อโทรทัศน์หรือวิทยุมากกว่า

Klapper (1960) ได้กล่าวถึงแนวความคิดการเปิดรับสารของผู้รับสารว่า มีการเปิดรับสาร 2 ลักษณะคือ การเปิดรับสารจากสื่อมวลชน และการเปิดรับสารจากสื่อบุคคล ซึ่ง Klapper ได้อธิบายไว้ดังนี้

1. การเปิดรับสารจากสื่อมวลชน ผู้รับสารจะมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่าการบริโภคข่าวสารจากสื่อมวลชนนั้น จะช่วยตอบสนองความต้องการของผู้รับสารได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติหรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย และพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยที่การเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นจะขึ้นอยู่กับความต้องการ หรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะบุคคลแต่ละคนย่อมมีเป้าหมายและความตั้งใจในการใช้ประโยชน์จากสื่อมวลชนที่แตกต่างกันไป

2. การเปิดรับสารจากสื่อบุคคล คือ การเปิดรับข่าวสาร ข้อมูลจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งเป็นผู้นำพาข่าวสารมาบอกกล่าว เป็นการติดต่อสื่อสารกันระหว่างบุคคลที่จะมีปฏิริยาโต้ตอบระหว่างกัน ซึ่ง Rogers and Shoemaker (1971) ได้กล่าวเสริมว่า การที่จะให้บุคคลเกิดการยอมรับสารที่ได้ส่งไป กล่าวคือ ถ้าต้องการให้เกิดประสิทธิภาพในการสื่อสารมากที่สุด โดยผู้รับสารมีการยอมรับสารนั้น ๆ ควรที่จะใช้การสื่อสารระหว่างบุคคล โดยใช้สื่อบุคคลเป็นผู้เผยแพร่ข่าวสาร สื่อบุคคลนี้จะประ โยชน์ในกรณีที

ต้องการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านทัศนคติและพฤติกรรม อีกทั้งสื่อบุคคลจะช่วยให้ผู้รับสารมีความเข้าใจชัดเจนมากขึ้นและสามารถตัดสินใจได้แน่วแน่มากขึ้นอีกด้วย

3. การตั้งใจรับข่าวสารที่ได้เลือกสรร (Selective Attention) หมายถึง การที่ผู้บริโภครับรู้ในระดับสูงต่อสิ่งกระตุ้นที่เกี่ยวข้องกับความต้องการของตน และมีการรับรู้ในระดับต่ำต่อสิ่งกระตุ้นที่ไม่เกี่ยวข้องกับความต้องการ เช่น บุคคลจะสนใจโฆษณาของผลิตภัณฑ์ที่สนองความต้องการและจะไม่สนใจโฆษณาที่ไม่มีความต้องการ เป็นต้น ทั้งนี้ บุคคลจะมีความตั้งใจรับข่าวสารที่แตกต่างกันตามชนิดของข้อมูล รูปแบบข่าวสาร และสื่อต่าง ๆ โดยบางคนสนใจราคา บางคนสนใจรูปร่างลักษณะของผลิตภัณฑ์

Schramm (1973) กล่าวเกี่ยวกับปัจจัยในการเปิดรับสารว่า ข่าวสารที่สามารถสร้างความสนใจแก่ผู้รับสารได้มากนั้น มีแนวโน้มว่าจะเกิดประสิทธิภาพทางการสื่อสารมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การเลือกเปิดรับข่าวสารของผู้รับสารแต่ละคนนั้นย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ หลายปัจจัยด้วยเช่น ประสบการณ์ทำให้การแสวงหาข่าวสารต่างกัน ภูมิหลังที่แตกต่างกันทำให้มีความสนใจแตกต่างกัน ความสามารถในการรับสารทั้งสภาพร่างกายและจิตใจทำให้เกิดพฤติกรรมการเปิดรับสารต่างกัน เป็นต้น

ในขณะที่ Hunt and Ruben (1993) ได้กล่าวถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อกระบวนการเลือกเปิดรับของผู้รับสารว่า ได้แก่ ความต้องการ ทัศนคติและค่านิยม เป้าหมายของผู้รับสาร ความสามารถในการเปิดรับสาร การใช้ประโยชน์จากการรับสาร รูปแบบการสื่อสารนั้น ๆ สถานการณ์ที่เอื้อต่อการเปิดรับสาร ประสบการณ์และนิสัยของผู้รับสารเอง

2. การจัดระเบียบทางการรับรู้ (Perceptual Organization)

Robertson, Zielinski and Ward (1984) กล่าวว่า การจัดระเบียบทางการรับรู้คือ วิธีการรวบรวมสิ่งกระตุ้นที่สนใจนำเข้าสู่กระบวนการตีความของบุคคลนั้น ซึ่ง Assael (1998) อธิบายว่า การจัดระเบียบทางการรับรู้คือ การจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้เปิดรับของผู้รับสารจากหลาย ๆ แหล่งที่แตกต่างกัน เข้าสู่กระบวนการให้ความหมายโดยรวมของสิ่งกระตุ้นนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจสิ่งกระตุ้นมากขึ้น และปฏิบัติต่อสิ่งกระตุ้นที่ได้รับรู้ได้ ส่วน Schiffman and Kanuk (1994) กล่าวว่า บุคคลไม่เพียงแต่มีประสบการณ์จากสิ่งกระตุ้นมากมายที่ได้เลือกจากสิ่งแวดล้อมโดยการแยกและวิเคราะห์จากระบบสัมผัสเท่า

นั้น ยิ่งไปกว่านั้นคนแต่ละคนยังสามารถจัดระเบียบข้อมูลออกเป็นกลุ่มและรับรู้ภาพรวมทั้งหมด โดยหลักการพื้นฐานของการจัดระเบียบนี้คือ การรวมข้อมูลที่ได้มาเพื่อกำหนดความหมาย หรือกรอบในการสร้างภาพรวม

สิริวรรณ เสรีรัตน์ (2538) กล่าวว่า การจัดระเบียบการรับรู้เกี่ยวข้องกับจิตวิทยา ของ Gestalt (Gestalt's psychology) ซึ่งแนวคิด Gestalt Psychology นี้ กล่าวว่า บุคคลมีการรับรู้เกี่ยวกับสิ่งใด ๆ ในลักษณะภาพรวมมากกว่าที่จะรับรู้ในรายละเอียดส่วนย่อย โดยภาพรวมหรือส่วนรวมนั้นจะมีความสำคัญมากกว่าส่วนย่อยที่จะนำมารวมกัน (กันยา สุวรรณแสง, 2540) ทั้งนี้ Assael (1998) ได้อธิบายถึงหลักพื้นฐานการจัดระเบียบของ Gestalt ว่ามี 3 หลักการคือ หลักรูปร่างลักษณะและพื้นหลัง (Figure and Ground) หลักการจัดกลุ่ม (Grouping) และหลักการต่อเติมสิ่งที่ไม่สมบูรณ์ให้สมบูรณ์ (Closure) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หลักรูปร่างลักษณะและพื้นหลัง (Figure and Ground) ผู้รับสารมีแนวโน้มที่จะรับรู้สิ่งใด ๆ จากสภาพแวดล้อมของสิ่งนั้น ๆ ที่แสดงให้เห็น ซึ่งจะช่วยให้ผู้รับสารมีความเข้าใจยิ่งขึ้น สิ่งกระตุ้นที่ติดกับสิ่งแวดล้อมจะเป็นที่สังเกตเห็นได้ง่าย

หลักการจัดกลุ่ม (Grouping) ผู้รับสารมักรับรู้ข้อมูลที่มีความหลากหลายในลักษณะเป็นกลุ่มก่อนมากกว่าแยกย่อยเป็นส่วน ๆ Schiffman and Kanuk (1994) กล่าวเสริมว่า บุคคลจะจัดสิ่งกระตุ้นโดยอัตโนมัติเพื่อกำหนดภาพหรือความประทับใจโดยส่วนรวม การรับรู้ของสิ่งกระตุ้นจะมีลักษณะเป็นกลุ่มหรือ ประเภทข้อมูลมากกว่าที่จะแยกเป็นชิ้นส่วน แล้วเข้าสู่ความทรงจำ และการระลึกได้

หลักการต่อเติมสิ่งที่ไม่สมบูรณ์ให้สมบูรณ์ (Closure) ผู้รับสารมีแนวโน้มที่จะเติมส่วนที่ขาดหายไปเมื่อสิ่งกระตุ้นนั้นมีความไม่สมบูรณ์ โดยทั่วไปคนมีธรรมชาติของความต้องการที่จะสร้างความสมบูรณ์ และมีความพึงพอใจเมื่อสามารถทำให้สิ่งใด ๆ มีความสมบูรณ์ได้

3. การตีความทางการรับรู้ (Interpretation)

การตีความทางการรับรู้ของแต่ละบุคคลนั้นจะมีหลักการพื้นฐาน 2 หลักการที่จะช่วยผู้รับสารในการตีความหมายข้อมูลที่ได้รับ ได้แก่ หลักการจัดประเภททาง

การรับรู้ (Categorization) และหลักการอนุมาน (Inference) Assael (1998) ได้อธิบายไว้ ดังนี้

หลักการจัดประเภททางการรับรู้ (Categorization) เป็นการจัดประเภทของข้อมูลที่ได้รับรู้มาใหม่ตามประเภทของสิ่งที่มีอยู่ก่อนแล้วในประสาทการรับรู้ของผู้รับสาร

หลักการอนุมาน (Inference) ผู้รับสารจะอนุมานเกี่ยวกับตราสินค้า และเชื่อมโยงเข้ากับความเชื่อเดิมที่มีอยู่ เช่น ผู้บริโภคจะเชื่อมโยงนาฬิกาโรเล็กซ์กับความมีคุณภาพ ซึ่งการอนุมานนี้อยู่บนพื้นฐานของการสื่อสารระหว่างผู้บริโภคด้วยกันเอง รวมทั้งข้อมูลที่ได้รับจากการโฆษณา

กล่าวโดยสรุป แนวคิดการรับรู้สามารถนำไปเชื่อมโยงเกี่ยวกับการศึกษาในครั้งนี้ได้ โดยการที่กลุ่มผู้รับสารซึ่งก็คือ ผู้ขับขี่รถในกรุงเทพมหานครมีการรับรู้เกี่ยวกับนโยบายตัดแค้นใบขับขี่ ในขั้นตอนแรก ผู้ขับขี่จะต้องมีการเปิดรับข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระเบียบ ข้อบังคับ ก่อน ซึ่งจะเป็นประโยชน์สำหรับกลุ่มผู้ขับขี่เองในการนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมรถต่อไป

แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้

ทฤษฎีการเรียนรู้

โดยธรรมชาติแล้วมนุษย์สามารถเรียนรู้สิ่งต่าง ๆ ได้ด้วยตนเอง ความอยากรู้อยากเห็น เป็นลักษณะที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติของมนุษย์ มนุษย์จะใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ในการจะเรียนรู้ถึงสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัว และจากธรรมชาติ ความอยากรู้อยากเห็นในสิ่งต่าง ๆ ของมนุษย์นี้เอง จะเป็นสิ่งที่สร้างให้มนุษย์เกิดความต้องการในด้านต่าง ๆ ขึ้น การเรียนรู้ของมนุษย์อาจจะมี ความช้าหรือความเร็วที่แตกต่างกัน นอกจากนั้น ผลที่เกิดขึ้นจากการเรียนรู้นั้นก็อาจจะแตกต่างกันไปด้วย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ของคนแต่ละคนที่ไม่เหมือนกัน ในการโน้มน้าวจิตใจให้มีประสิทธิภาพก็มีความเกี่ยวข้องกับการเรียนรู้ของมนุษย์เช่นกัน เมื่อเรารู้ว่าโดยธรรมชาติของมนุษย์ว่ามีความอยากรู้อยากเห็นอยู่ในตัวของตนเองอยู่แล้ว เราก็นำเอาความรู้สึกตามธรรมชาติเช่นนี้มาใช้ โดยการส่งเสริมกระตุ้น

(Stimulus) ให้ผู้รับสารได้ตอบสนอง (Response) กลับมา การทำเช่นนี้จะทำให้คนมีความอยากรู้อยากเห็นมากขึ้น คือ เราส่งสารไปเพื่อสร้างให้เกิดแรงกระตุ้นขึ้นมาในตัวผู้รับสาร ทั้งนี้ เพื่อให้เขาตอบสนองกลับมากขึ้น จะทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาในการโน้ม น้าวจิตใจและคาดคะเนถึงทิศทางในการตอบสนองได้ด้วย ทำให้การตอบสนองนั้นเป็น ไปในทิศทางที่เราต้องการ

1. การสร้างแรงกระตุ้นให้คนตอบสนองกลับมานี้ สามารถพิจารณาได้ 2 รูปแบบคือ

1.1 การสร้างแรงกระตุ้นโดยวิธีการกำหนดให้คนทำตามทิศทางที่เรา ต้องการ หากทำได้ตามความชอบเขตที่กำหนดไว้ จึงจะมีการตอบสนอง เช่น การให้ รางวัล หรือการแสดงความชื่นชมยินดี วิธีการนี้ผู้ส่งสารได้วางรูปแบบไว้ล่วงหน้าเรียบ ร้อยแล้ว ดังนั้นหากผู้รับสารทำตามจึงจะได้รับรางวัลหรือเป็นที่ยอมรับเช่น กฎเกณฑ์หรือ ธรรมเนียมประเพณีต่าง ๆ ในสังคม

1.2 การสร้างแรงกระตุ้นโดยวิธีการวางเงื่อนไข ให้คนเลือกปฏิบัติได้ตาม ใจของตนเองโดยวิธีการของตนเอง โดยจะให้สิ่งตอบสนองที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ ขึ้นอยู่ กับการเรียนรู้และความสามารถของผู้รับสารว่าจะมีความสามารถอย่างไร ในระดับไหน เช่น การสอบที่กำหนดระดับคะแนนที่แตกต่างกัน ในวิธีที่สองนี้มีข้อที่ควรระวัง ระวัง อย่างหนึ่ง คือ การเสนอเงื่อนไขไม่ควรเป็นลักษณะให้ผู้รับสารเลือกอย่างใดอย่างหนึ่ง ใน ลักษณะจับปลาสองมือเพราะจะทำให้ผู้รับสารตัดสินใจในการเลือกลำบากขึ้น

การสร้างแรงกระตุ้นทั้ง 2 วิธีนี้สามารถสร้างให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกอยาก ตอบสนองเพื่อสนองความต้องการของเขา การสร้างแรงกระตุ้นในวิธีที่ 2 จะสร้างให้เกิด แรงตอบสนองได้มากกว่า เพราะการวางเงื่อนไขทำให้เขาสามารถเป็นไปในทิศทางที่เรา กำหนด เขาก็จะไม่รู้สึกอยากตอบสนองต่อแรงกระตุ้นนั้น แต่ต้องพิจารณาด้วยว่าเงื่อนไข ของเรานั้นไม่มากหรือยากเกินไปที่จะปฏิบัติได้ หากเป็นเช่นนั้นจะทำให้ไม่เกิดแรง กระตุ้นเลย เพราะไม่มีใครสามารถทำได้ การวางเงื่อนไขจึงควรอยู่ในลักษณะที่ท้าทาย ความสามารถของผู้รับสารในขอบเขตที่สามารถทำได้ด้วย

ในการสร้างแรงกระตุ้นให้เกิดการตอบสนองนี้สามารถเรียกเป็นกฎง่าย ๆ ว่า S -> R (Stimulus -> Response) คือการใช้แรงกระตุ้นต่าง ๆ ทำให้ผู้รับสารตอบสนองต่อ

แรงกระตุ้นนั้น การจะสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้คนสามารถตอบสนองได้นั้น ควรจะได้พิจารณาหลักเกณฑ์เหล่านี้เข้าไปประกอบในการสร้างแรงกระตุ้นด้วย คือ

1. ความแตกต่างในเรื่องความรู้ของบุคคล พื้นฐานความรู้ของคนแต่ละคน ไม่เท่าเทียมกัน การจะเสนอสารใดเพื่อโน้มน้าวใจ จะต้องมีความแน่ใจว่า สิ่งที่ได้เสนอออกไปนั้นเป็นสิ่งที่ผู้รับสารมีความรู้ดีพอแล้ว เพราะถ้าหากผู้รับสารไม่มีความรู้ในเรื่องนั้น อาจจะไม่มีความเข้าใจที่ผิดพลาดได้ หรืออาจจะไม่ให้ความสนใจในสารนั้น ถ้าเป็นเช่นนี้การสร้างแรงกระตุ้นของเราเพื่อให้เขาตอบสนองกลับมาในทิศทางที่เราได้คาดหมายไว้นั้นก็ย่อมจะไม่มีประโยชน์

2. ความพร้อมของผู้รับสารที่จะตอบสนองต่อสารนั้น ถ้าผู้รับสารมีความพร้อมมากเขาก็จะตอบสนองต่อสารนั้นมาก คือเราจะต้องพิจารณาคุณภาพของผู้รับสารว่าเขาอยู่ในสภาพหรือสถานะที่จะตอบสนองต่อสารนั้นได้หรือยัง เช่น เราอาจจะพิจารณาดูที่สุขภาพ การศึกษา เศรษฐกิจ สังคม การกระตุ้นในสิ่งที่เขายังไม่พร้อมที่จะตอบสนองเขาก็จะทำไม่ได้ ดังนั้น ควรจะได้พิจารณาคุณภาพพื้นฐานของผู้รับสารในสภาพนี้ด้วย

3. ประสิทธิภาพของแรงจูงใจ การจะกระตุ้นให้ผู้รับสารได้ตอบสนองในสิ่งที่เราต้องการนั้น ควรจะได้พิจารณาด้วยว่าสิ่งที่เราใช้เป็นแรงกระตุ้นเพื่อการจูงใจนั้นมีความหนักแน่นเพียงพอหรือไม่ ทั้งการใช้คำพูดและการใช้รูปแบบ เพียงพอที่จะกระตุ้นความสนใจของผู้รับสารให้เกิดขึ้นหรือไม่ ทั้งนี้ อาจจะได้มีการพิจารณาถึงสิ่งเหล่านี้ประกอบด้วยเช่น การใช้สี ขนาด ความชัดเจน การครอบคลุมความหมาย ช่วงเวลาที่ใช้ในการจูงใจ ความถี่ของการใช้แรงจูงใจ ตลอดจนถึงการเพิ่มจำนวนในการใช้แรงจูงใจ

การสร้างแรงกระตุ้นเพื่อให้ได้ผลตอบสนองที่มีประสิทธิภาพจำเป็นต้องพิจารณาถึงรูปแบบทั้ง 3 นี้ด้วย

ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความสำเร็จ

การโน้มน้าวจิตใจผู้อื่นได้นั้น จะประสบผลสำเร็จหรือไม่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เนื่องจากจิตใจของมนุษย์มีความผันแปรอยู่ตลอดเวลาในบางครั้งอาจต้องนำองค์ประกอบหลายอย่างเข้ามาพิจารณาพร้อม ๆ กันจึงจะให้ผลในการโน้มน้าวใจได้อย่างเต็มที่ เราอาจจะสรุปถึงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการจะชักจูงในผู้อื่นให้เป็นผลสำเร็จ โดยพิจารณาใน 3 ประเด็น คือ

1. ผู้รับการงูใจ ซึ่งอาจจะเป็นบุคคลหรือกลุ่มชนเป้าหมายที่ผู้งูใจต้องการ จะใช้กระบวนการงูใจเข้ามาดำเนินการให้ปฏิบัติตามสิ่งที่ผู้งูใจต้องการด้วยความสมัครใจ

2. วิธีการงูใจ คือ กระบวนการอันเป็นทั้งศาสตร์และศิลป์ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ ให้สามารถเห็นด้วย คล้อยตามและปฏิบัติตามบรรลุจุดมุ่งหมายของการงูใจ

3. เป้าหมายของการงูใจ คือพฤติกรรมที่ผู้งูใจมุ่งหวังจะให้เกิดขึ้นแก่ผู้ถูกงูใจในขั้นสุดท้าย หลังจากที่ใช้วิธีการงูใจแล้ว

ปัจจัยที่มีความสำคัญในการโน้มน้าวใจทั้ง 3 ประการนี้ จะให้เห็นถึงลักษณะของการโน้มน้าวใจได้อย่างชัดเจน เช่น ข้อที่ 1 การงูใจบุคคลอื่นนั้นจะให้ความสำคัญที่ผู้รับสาร คือ จะพิจารณาผลสำเร็จที่เกิดขึ้นกับผู้รับสาร และผลสำเร็จนั้นจะต้องเกิดขึ้นด้วยความสมัครใจ ประการที่ 2 คือ วิธีการงูใจ ซึ่งจะต้องเป็นสิ่งที่มามีอิทธิพลในการงูใจในการจะทำให้ผู้รับสารได้ตัดสินใจ ดังนั้น จึงต้องอาศัยยุทธวิธีต่าง ๆ เข้ามาเพื่อให้ผู้รับสารได้ตัดสินใจและปฏิบัติตามเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ผู้ส่งสารได้วางไว้ ประการสุดท้าย คือ เป้าหมายของการงูใจ ความมุ่งหวังผลสำเร็จในการงูใจจะเกิดขึ้นหลังจากได้ผ่านกระบวนการงูใจแล้ว หมายความว่า การวัดผลสำเร็จที่เกิดขึ้นว่ามีประสิทธิภาพหรือไม่นั้น จะไม่วัดช่วงระหว่างที่กระบวนการงูใจได้ดำเนินอยู่ หรือหากผลสำเร็จของการงูใจได้ปรากฏขึ้นก่อนกระบวนการงูใจสิ้นสุดลง แบบนี้ก็ไม่ได้ถือว่ากระบวนการงูใจนั้นประสบผลสำเร็จ เพราะการบรรลุตามเป้าหมายของการงูใจนั้นจะสามารถวัดประสิทธิภาพที่แน่นอนของกระบวนการงูใจได้ต่อเมื่อกระบวนการนั้นได้สิ้นสุดลง หากการบรรลุเป้าหมายได้เกิดขึ้นก่อนที่กระบวนการงูใจจะสิ้นสุดลง อาจจะมีผลเนื่องมาจากสาเหตุอื่นไม่ใช่เกิดขึ้นจากกระบวนการงูใจนั้นก็ได้อีก ดังนั้น จึงไม่อาจจะวัดประสิทธิภาพที่เกิดขึ้นได้

นอกจากปัจจัย 3 ประการแล้ว การโน้มน้าวใจของมนุษย์ยังเกี่ยวข้องกับสิ่งอื่นๆ อีกมากมาย เช่น ธรรมชาติของมนุษย์ ซึ่งจำเป็นจะต้องเรียนรู้ ทั้งนี้ เพื่อช่วยให้สามารถสร้างกลวิธีในการจะโน้มน้าวใจบุคคลอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ธรรมชาติของมนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับการโน้มน้าวใจจิตใจอาจจะพิจารณาได้ในลักษณะต่อไปนี้

1. มักจะมีความรู้สึกว่าคุณมีความสำคัญหรือเป็นบุคคลที่มีความสำคัญคนหนึ่ง ดังนั้น การจะโน้มน้าวใจคนอื่น ได้ก็ควรจะทำให้เขาเกิดความรู้สึกว่า เป็นบุคคลสำคัญคนหนึ่ง
2. อยากให้คนอื่นยอมรับว่าเป็นพวกเดียวกัน ไม่กีดกันตนเองออกจากกลุ่ม อยากให้คนอื่น ๆ มีความสนใจ นับถือและเอาใจใส่ การกระทำในลักษณะที่เราเป็นพวกเดียวกันจะช่วยให้ประสบผลสำเร็จ
3. อยากให้เขาสนใจตนเองมากกว่าคนอื่น ดังนั้น จึงชอบที่จะให้คนอื่นเอาใจตนเอง หากไปเอาใจคนอื่นมากกว่าตนเองก็จะเกิดความไม่พึงพอใจ
4. อยากให้ตนเองมีความเจริญก้าวหน้าตลอดเวลา การเสนอโอกาสที่จะทำ ให้เขาได้รับความก้าวหน้าในด้านต่าง ๆ จึงควรได้นำมาพิจารณาในประเด็นนี้
5. อยากให้ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับตนเองหมดไป ผู้ซึ่งจงใจจึงควรจะได้ค้นหา ปัญหาที่เกิดขึ้นและเสนอแนะข้อแก้ไขปัญหานั้น จะง่ายต่อการโน้มน้าวใจมากขึ้น
6. อยากพูดมากกว่าอยากฟังคนอื่น ลักษณะเช่นนี้จะแก้ไขได้โดยการเปิด โอกาสให้เขาได้แสดงความคิดเห็นของเขาออกมา จะช่วยให้การจูงใจง่ายขึ้น
7. อยากให้คำปรึกษาแนะนำคนอื่นมากกว่าอยากฟังคำแนะนำของคนอื่น ดังนั้น การโน้มน้าวใจดีในลักษณะของการให้คำแนะนำเขาจึงควรให้มีความระมัดระวัง เป็นพิเศษ
8. ไม่ชอบการควบคุมหรือบังคับบัญชาที่ใกล้ชิดเกินไป ดังนั้น ในการทำงาน บางอย่างหากต้องการจะให้ผู้ทำงานรู้สึกพึงพอใจในการทำงานมากขึ้น ก็ต้องได้มีความ ระมัดระวังที่จะไม่อยู่ใกล้ชิดเขาจนเกินไปด้วย เพราะจะทำให้เขาเกิดความรู้สึกอึดอัดไม่ สบายใจ
9. ไม่ชอบการเปลี่ยนแปลง และจะเกิดการต่อต้านอย่างมากและรุนแรงโดยเฉพาะในระยะแรก ดังนั้น ก่อนที่จะเปลี่ยนแปลงอะไรก็ควรจะได้ทำความเข้าใจ และ แลกเปลี่ยนรายละเอียดที่มีความจำเป็นต่อการเปลี่ยนแปลงนั้นเสียก่อน จะช่วยลดความไม่พอใจ ลง
10. มีความอยากรู้ อยากเห็น เป็นลักษณะนิสัยตามธรรมชาติของมนุษย์ นอกจากนั้น ยังสนใจเรื่องที่เป็นความลับหรือเป็นความเสียหายของผู้อื่นด้วย

เมื่อเราได้เข้าใจธรรมชาติของมนุษย์แล้วก็จะเห็นได้ว่าเราสามารถจะนำมาใช้ในการปรับปรุงเนื้อหา หรือวิธีการที่เราจะใช้ในการ โน้มน้าวจิตใจได้เป็นอย่างดี

ขั้นตอนในการทำให้ผู้อื่นได้รับการจูงใจ

การจะชักจูงใจให้บุคคลอื่นทำตามสิ่งที่เราต้องการนั้น มีความจำเป็นต้องการดำเนินการเป็นขั้นตอน เพราะการที่บุคคลอื่นจะเชื่อถือหรือคล้อยตามคนอื่นนั้นขึ้นอยู่กับ การปรับสภาพจิตใจและการรับรู้ของเขาเสียก่อน มิฉะนั้นแล้วการจูงใจนั้นก็ จะไม่ประสบความสำเร็จตามที่เรต้องการ ขั้นตอนในการชักจูงใจผู้อื่นนี้อาจจะแบ่งได้ 6 ขั้นตอนด้วยกันคือ

1. การรับทราบ (awareness) เป็นขั้นตอนที่ให้กลุ่มเป้าหมายของเราได้รับทราบหรือมีความสนใจในสารเสียก่อน สารที่เราส่งออกไปจะต้องสามารถเป็นแรงกระตุ้นให้ผู้นั้นรับสารเกิดความสนใจ เกิดความรู้สึกต่อสารที่เขาได้รับ เช่น สร้างให้ผู้นั้นรับสารเกิดอารมณ์ โกรธ รัก โกรธ หรือทำให้มองเห็นถึงสิ่งที่จะเป็นประโยชน์แก่ตัวเขา ในขั้นนี้ กระตุ้นในด้านความสนใจให้เขาสนใจที่จะรับสารนั้นด้วยวิธีการต่าง ๆ เสียก่อน เพราะถ้าหากเขายังไม่เกิดความสนใจการส่งสารนั้นก็จะมีผล ไม่มีประโยชน์อะไร ก่อนอื่นต้องทำให้เขาสนใจ ทำให้เขารับรู้ว่ามีสิ่งนั้นเกิดขึ้นเสียก่อน

2. การให้ข้อมูล ความรู้ ความเข้าใจ (knowledge) เป็นขั้นตอนหลักจากที่ได้กระตุ้นให้เขาเกิดการรับรู้ในสารที่เราส่งไป มีความสนใจแล้วผู้นั้นนำจิตใจก็มีความจำเป็นที่จะต้องเสนอรายละเอียดต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้เขาเกิดความรู้ในเรื่องนั้นอย่างแจ่มแจ้ง และถูกต้อง เพราะการที่ผู้รับสารได้รายละเอียดเช่นนี้เขาจะสามารถวิเคราะห์ปัญหาและใช้วิจารณญาณของเขาได้ ดังนั้น ในขั้นตอนของการให้ความรู้ผู้นั้นนำจิตใจจะต้องใช้ศิลปะในการถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้รับสารอย่างถูกต้อง เพื่อให้เขาสามารถทำความเข้าใจในรายละเอียดต่าง ๆ ได้

3. การเปลี่ยนทัศนคติ (attitude change) เป็นขั้นตอนหลังจากผู้รับสารได้รับความรู้และข้อมูลแล้ว เขาก็จะเกิดความคิดและวิจารณญาณในการจะคล้อยตามสิ่งที่เขาได้รับมาในความคิดของเขา นั่นก็หมายความว่าผู้รับสารได้เริ่มมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นในตนเอง เป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่อยู่นิ่งเฉยเหมือนแต่ก่อนเขาเริ่มมีความเปลี่ยนแปลงในด้าน

ของความคิดเห็น และถ้าหากข้อมูลที่เขาได้รับรู้ในขั้นที่ 2 เป็นไปอย่างถูกต้องการเปลี่ยนแปลงของทัศนคติของผู้รับสารก็จะเป็นไปในทิศทางที่ผู้ส่งสารได้กำหนดไว้

4. การตัดสินใจ (decision) เป็นขั้นตอนที่เมื่อผู้รับสารได้มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นในทัศนคติของเขา เขาก็จะตัดสินใจในสารที่ได้รับว่าเขามีความรู้สึกเห็นด้วยหรือไม่ การตัดสินใจของผู้รับสารในขั้นนี้จึงไม่ใช่การตัดสินใจที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติ แต่เป็นการตัดสินใจจากแนวทางของข้อมูลที่ทำให้เขาได้เปลี่ยนทัศนคติและตัดสินใจ หากข้อมูลที่ผู้ส่งสารส่งไป เป็นสิ่งที่ถูกต้อง การตัดสินใจของผู้รับสารก็น่าจะเป็นไปในทิศทางของข้อมูลที่เขาได้รับ

5. การยอมรับและลงมือปฏิบัติ (action) การลงมือปฏิบัติในลักษณะของการยอมรับ ผู้รับสารหลังจากเปลี่ยนแปลงทัศนคติแล้วเขาจะตัดสินใจและลงมือปฏิบัติในลักษณะที่เห็นด้วยกับข้อมูลที่เขาได้รับ ถ้าเป็นลักษณะเช่นนี้ก็หมายความว่า การให้ข้อมูลของเราและวิธีการดำเนินงานของเราเป็นไปอย่างถูกต้องผู้รับสารจึงได้ลงมือปฏิบัติในทิศทางที่เราได้คาดหมายไว้

6. การไม่ยอมรับและเกิดการต่อต้าน (reaction) คือ การที่ผู้รับสารไม่เห็นด้วยกับความคิดเห็นหรือข้อมูลที่ได้รับมา ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นหลังจากที่เขาได้ลงมือกระทำอย่างเห็นด้วยไประยะหนึ่ง จากนั้นอาจจะเป็นด้วยสาเหตุอะไรก็ได้แล้วแต่ทำให้เขาก็มีการไม่ยอมรับ ไม่เห็นด้วยขึ้นมา หรือผู้รับสารอาจจะเกิดความไม่เห็นด้วยภายหลังที่ได้รับข้อมูลและตัดสินใจเลขก็ได้ นั่นก็หมายความว่าขั้นตอนในการชักจูงใจอาจจะเป็นลักษณะ 1, 2, 3, 4, 5, 6 หรือ 1, 2, 3, 4, 6 ก็ได้ ในกรณีนี้ก็ควรได้หันกลับมาพิจารณาว่าขั้นตอนไหนยังบกพร่องอยู่แล้วจึงค่อยแก้ไขไปตามลำดับ

การพิจารณาอุปสรรคของการจูงใจ

ผลของการสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจจะสัมฤทธิ์ผลหรือไม่นั้นจะไม่ปรากฏผลให้เห็นในทันทีทันใด ในการประเมินผลของสารที่ส่งออกไปว่าจะสามารถโน้มน้าวได้หรือไม่นั้น บางเรื่องอาจจะสามารถประเมินผลได้ในระยะเวลาสั้น แต่ในบางเรื่องอาจจะต้องใช้ระยะเวลาที่นานพอสมควรจึงจะสร้างให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกโน้มน้าวได้ หรืออาจจะไม่สามารถโน้มน้าวจิตใจของคนได้ทั้งกลุ่ม ดังนั้น เมื่อเกิดกรณีที่ผู้รับสารไม่ได้เกิดความรู้สึกโน้มน้าวในทันที หรือผู้รับสารไม่เห็นด้วยทั้งกลุ่ม ผู้ส่งสารไม่ควรจะคิดว่า

เขาไม่ประสบผลสำเร็จในการสื่อสาร ทั้งนี้ เพราะความมีประสิทธิภาพหรือผลสำเร็จในการโน้มน้าวจิตใจนั้นอาจจะใช้ระยะเวลาานก็ได้

การโน้มน้าวจิตใจจึงอาจจะถือได้ว่าเป็นการปลุกความศรัทธา ความเชื่อถือให้เกิดขึ้น ซึ่งจะนำมาซึ่งผลของการ โน้มน้าวจิตใจต่อไป

การโน้มน้าวจิตใจจะมีความง่ายหรือความยาก ในบางครั้งก็ขึ้นอยู่กับลักษณะของงานเหมือนกัน เช่น การขายสินค้าประเภทที่ประชาชนมีความต้องการก็จะง่ายกว่าการขายสินค้าที่ประชาชนไม่ต้องการ หรือราคาของสินค้าที่ถูกลงหรือแพง ก็จะมีบทบาทสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการโน้มน้าวจิตใจด้วย ของแปลกใหม่บางอย่างคนก็ยอมรับได้ง่าย แต่ก็ไม่แน่เสมอไปเพราะของบางอย่างต้องอาศัยความเก่ามาเป็นเครดิตเพื่อสร้างให้เกิดความน่าเชื่อถือ ดังนั้น ในงานขายเราอาจพิจารณาถึงรายละเอียดต่อไปนี้เพื่อช่วยในการโน้มน้าวจิตใจให้ง่ายขึ้นคือ

1. ความต้องการ
2. ราคา
3. ความแปลกใหม่
4. ความน่าเชื่อถือ

แต่อย่างไรก็ตาม การจะโน้มน้าวจิตใจคนได้นั้นก็อาศัยปัจจัยตัวอื่น ๆ เข้ามาประกอบด้วย เช่น สภาพแวดล้อม อิทธิพลของกลุ่ม หรือบุคลิกภาพของผู้ขายเหล่านี้ เป็นต้น

ในการโน้มน้าวจิตใจแต่ละครั้งนั้นเราจะต้องรู้จักประสงค์ที่แน่นอนว่าสิ่งที่เราต้องการจะโน้มน้าวนั้นจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านใดบ้าง ทั้งนี้ เพื่อที่จะได้รู้ว่าการโน้มน้าวจิตใจของเราได้ประสบผลสำเร็จหรือไม่ การพิจารณาจุดผลที่เกิดขึ้นนี้อาจจะดูได้จากผลที่เกิดขึ้นในด้านของการเปลี่ยนแปลง 4 ประการ คือ

1. ผลที่เกิดขึ้นกับความคิดเห็น (Opinion) ผลจากการโน้มน้าวใจนี้จะทำให้คนเราเกิดความเปลี่ยนแปลงทางด้านค่านิยม หรือความคิดเห็นของเขาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ เช่น เรื่องของระบบการปกครอง ศาสนา ทั้งนี้ จะสังเกตได้จากการใช้คำพูดของเขาว่ามีความเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมหรือไม่

2. ผลที่เกิดขึ้นกับการรับรู้ (Perception) คือการเปลี่ยนแปลงความรู้ของเขาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมประชาชน เป็นลักษณะที่

สามารถมองเห็นยืนยันในความเป็นจริงได้ ผลที่จะได้รับคือ ความรู้ของเขาเกี่ยวกับสิ่งนั้น จะมีความเปลี่ยนแปลงไป

3. ผลที่เกิดขึ้นกับอารมณ์ (Affect) คือหลังจากได้มีการโน้มน้าวจิตใจแล้ว จะมีการแสดงออกทางอารมณ์เช่น ร้องไห้ หัวเราะ หรืออาจจะเกิดทางด้านกายภาพ เช่น หัวใจเต้นแรง เหงื่อออกมือ จะแสดงให้เห็นว่า การโน้มน้าวจิตใจเกิดผลขึ้นกับอารมณ์ของผู้ถูกโน้มน้าวใจแล้ว

4. ผลที่เกิดขึ้นกับการกระทำ (Action) ผลที่เกิดขึ้นคือการทำที่เขาได้มีการเปลี่ยนแปลงการกระทำของตนเอง เช่น พุดเรื่องโทษของการดื่มสุรา เขาก็เลิกดื่ม พุดเรื่องความสะอาดเขาก็ไม่ทิ้งขยะ ซึ่งเราจะดูผลที่เกิดขึ้นกับการกระทำหรือพฤติกรรมของเขา

การเกิดผล 4 ประการนี้ ทำให้ทราบได้ว่าการโน้มน้าวจิตใจของเราประสบผลสำเร็จหรือไม่ ในบางครั้งอาจจะเกิดขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่ง แต่ในบางครั้งอาจจะเกิดผลขึ้นพร้อม ๆ กันหลายอย่างก็ได้ (อรุณี หอมเศรษฐี, 2536: 59 - 68)

การเกิดพฤติกรรมเริ่มจากการเคลื่อนจากส่วนของความรู้อย่างส่วนของความชอบพอ และสิ้นสุดลงที่ส่วนของพฤติกรรมหรือแนวโน้มนำพฤติกรรม ขั้นตอนพื้นฐานทั้งสาม เรียกว่า แบบจำลองชนิดลำดับขั้นตอน หรือ HIERARCHY OF EFFECT MODEL

แนวคิดเกี่ยวกับจิตสำนึก

จิตสำนึก (John Locke, 1632-1704) หมายถึง “จิต” คือความที่เรารู้สึกตัว (Conscious) คือรู้ว่ากำลังทำอะไร คิดอะไรอยู่ จิตของมนุษย์เรานั้นสะอาด บริสุทธิ์ ว่างเปล่าเสมือนผ้าขาวสะอาด (Blank Tablet) สิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อจิตเสมือนสีย้อมผ้าทำให้ผ้ามีสีดอกต่าง ๆ เมื่อเจริญวัยก็ค่อยสร้างสมจิตที่สมบูรณ์ โดยได้จากการเรียนรู้ การฝึกจิตให้เฉียบแหลม ควรฝึกด้วยการคิดคำนวณ จิตของคนเราเกิดจากการสะสมประสบการณ์ต่าง ๆ ที่ได้จากการเรียนรู้ การเรียนรู้ต่าง ๆ ที่ผ่านไปจะสะสมในดวงจิต เชื่อว่าความคิดเห็นและการเรียนที่ผ่าน ๆ มาแล้วจะสัมพันธ์ต่อโยงด้วยกัน ซึ่งเป็นรากฐานของทฤษฎีสัมพันธ์เชื่อมโยง (Association)

จิตสำนึก (Conscious) (กันยา สุวรรณแสง, 2532) กล่าวว่า “จิต” คือการที่คนเรารู้สึกว่าทำอะไร คิดอะไร ความรู้สึกตัว เรียกว่า จิตสำนึก คือสมาธิ สติสัมปชัญญะ เชื่อว่าชีวิตประกอบด้วยร่างกายและจิตใจ (Body and Mind) จึงมีคำพูดว่า “A sound mind is in a sound body” (จิตที่ผ่องใสอยู่ในร่างกายที่แข็งแรง) จิตนั้นแบ่งเป็นส่วน ๆ เช่น ความคิด (Idea) จินตนาการ (Imagine) ความจำ (Memory) การรับรู้ (Concept) ส่วนที่สำคัญที่สุดที่เรียก Faculty of Will เป็นส่วนหนึ่งของจิตที่สามารถสั่งให้กระทำการเคลื่อนไหวต่าง ๆ ของร่างกาย

Consciousness (บุญหยด พันธุ์เพ็ง, 2540) กล่าวว่า มนุษย์เราสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้เป็นปกติ จะต้องอาศัยความรู้สำนึกตัวหรือที่เรียกว่า Consciousness เป็นเครื่องที่จะบังคับให้ทำงานได้ถูกต้อง ถ้าขาดความรู้สำนึกตัว ร่างกายจะไม่สามารถทำกิจการงานไปด้วยดีสมความมุ่งหมาย ความรู้สำนึกตัวเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตน ไม่มีน้ำหนัก แต่เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ก็ตามจะต้องมีอยู่เสมอ จะขาดเสียมิได้ ถ้าขาดความรู้สำนึกตัว มันสมองอาจจะบังคับให้ร่างกายทำงานได้โดยตรง แต่งานที่ทำได้นั้นจะเหมือนกับงานที่คนถูกสะกดจิตทำหรือเหมือนกับเครื่องจักรคือ ทำได้เท่าที่ให้ทำ ไม่สามารถนำความนึกคิดต่าง ๆ คัดแปลงการทำงานที่ทำหรือสิ่งอื่น ๆ ให้ดีกว่าเดิมได้ การที่มนุษย์เราสามารถทำงานได้ดีกว่าเครื่องจักร และไม่เหมือนกับเครื่องจักรนั้น ก็เพราะว่าเรามีความรู้สำนึกตัวอยู่เสมอ ความรู้สำนึกตัวนี้มีอยู่ในตัวเราเสมอ ตราบใดที่เรายังตื่นอยู่ ความรู้สำนึกตัวสามารถแยกออกเป็น 3 อย่าง

1. Cognitive of Knowing ความรู้และสติปัญญา ความรู้ในที่นี้หมายถึง ความรู้ที่ตัวคนยังตื่นอยู่ ยังรู้สำนึกตัว
2. Affection of Feeling การกระเทือนใจ
3. Cognitive or Doing การกระทำหรือเจตนา

ตามปกติเราถือว่าจิตวิทยาเป็นสิ่งที่ไม่มีตัวตน (นามธรรม) แต่สามารถแสดงกิริยาอาการได้โดยอาศัยความรู้สำนึกตัว ซึ่งลักษณะของจิตประกอบด้วย 3 ระดับใหญ่ ๆ คือ จิตสำนึก (Conscious Mind) จิตใต้สำนึก (Subconscious Mind) และจิตเหนือสำนึก (Superconscious Mind) ซึ่งลักษณะการกระทำของจิตทั้งสามจะต้องเกี่ยวข้องกันอยู่เสมอ

จิตสำนึกของคนเรามีหน้าที่สำคัญ 3 ประการได้แก่ การรับความรู้สึก (Sensing) การแสดงความต้องการ (Desire) หรือความรังเกียจ (Aversion) และการลงมือกระทำ (Action)

การรับความรู้สึก หมายถึงการที่ประสาทสัมผัสทั้งห้า (Five Sense Organ) ของเราได้แก่ ตา หู จมูก ลิ้น และผิวหนัง รับความรู้สึกจากสิ่งเร้าภายนอกต่าง ๆ

การแสดงความต้องการหรือรังเกียจ หมายถึง การแสดงความต้องการที่จะได้สิ่งเร้านั้น หรือความไม่ต้องการที่จะได้สิ่งเร้านั้น

การลงมือกระทำ หมายถึงการใช้อวัยวะขับเคลื่อนต่าง ๆ (Five Motor Organs) ของเราให้ทำงานได้แก่ มือ เท้า หลอดเสียง อวัยวะเพศ อวัยวะขับถ่าย เพื่อที่จะได้ในสิ่งที่เราต้องการ

กลยุทธการปลุกจิตสำนึก (Public Consciousness) (ประเวศ ะสี, 2541) เป็นกลยุทธหลักของการสร้างประชาสังคม เพราะประชาสังคมต้องขับเคลื่อนด้วยความร่วมมือร่วมใจก่อเกิดเป็นความสัมพันธ์โยงใยเป็นเครือข่าย ดังนั้นกลยุทธการปลุกจิตสำนึกสาธารณะของบุคคล ของกลุ่ม ของชุมชน และของสังคม จึงเป็นสิ่งที่ต้องกระทำเป็นสิ่งแรก โดยอาศัยการสนับสนุนหรือเทคนิคคือ

ความรัก กลยุทธหรือแนวคิดทั้งหลายจะไม่มีทางที่จะสู่ความสำเร็จได้ หากบุคคลที่กระทำการนั้นปราศจากความรัก กลยุทธความรักนี้เป็นความรักขั้นสูงของสังคม เป็นมากกว่าความรักในความเป็นพรรคพวก เป็นความรักสากล เป็นความรักอันไพศาล เป็นความรักที่เอาชนะความเห็นแก่ตัวของมนุษย์ เป็นมิตรภาพเพื่อสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน ทำให้เกิดความเข้มแข็งเพื่อเป็นพลังทางสังคม (Social Energy) ได้แก่

ความรักในเพื่อนมนุษย์ ความรู้สึกยินดีที่ได้เป็นสมาชิกของสังคม ความรู้สึกยินดีที่ได้พบเจอกับเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ความรู้สึกยินดีที่ได้เกิดและเจริญเติบโตขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของสังคม การได้รับรู้เรื่องราวต่าง ๆ ที่ผ่านเข้ามา ล้วนแล้วแต่เป็นสี่สรรและชีวิต ชีวา ทั้งความสุข ความเศร้า โกรธ เกลียด อิจฉาริษยา ของทั้งตนเองและเพื่อนรอบข้าง รับเอาความรู้สึกทั้งหมดเข้ามาเสริมด้วยประสบการณ์จริงจากผู้คนที่หลากหลาย ดำรงตนด้วยความเผื่อแผ่ ด้วยความเมตตา และเอาชนะอุปสรรคและความรู้สึกที่เลวร้ายด้วยความรักและเมตตาต่อเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน โดยมีสติรับรู้ว่าความรู้สึกในอารมณ์ของคนที่

เป็นความรู้สึกของความเป็นมนุษย์เช่นกัน หากเรามีความรู้สึกเกลียดเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ความรู้สึกปรองดอง และการอยู่ร่วมกันก็จะไม่เกิดขึ้น

มนุษย์เกิดมาเพื่อเป็นของขวัญซึ่งกันและกัน หากมนุษย์อยู่อย่างเดียวดายคงไม่มีคำตอบว่าตัวตนของเขาเป็นใคร เพราะมีพ่อแม่มนุษย์จึงรู้ว่าตัวเองเป็นลูก เพราะมีเพื่อนมนุษย์จึงรู้ว่าตนเองเป็นสมาชิก เพราะมีภรรยามนุษย์จึงรู้ว่าตัวเองเป็นสามี เพราะมีลูกมนุษย์จึงรู้ว่าตนเองเป็นพ่อเป็นแม่ เพราะมีศัตรูมนุษย์จึงรู้ว่าตัวเองควรทำอย่างไร

ความรักในธรรมชาติในแผ่นดิน ในที่นี้หมายถึงความรักรวมถึงความรักต่อสังคม ต่อประเทศ มนุษย์กำเนิดโดยธรรมชาติ และมีความเป็นอยู่ร่วมกับธรรมชาติ คนในสังคมไทยในประเทศไทยจึงต้องรักและหวงแหนซึ่งธรรมชาติและความเป็นไทย รักในวัฒนธรรมชุมชน รักในค่านิยมความเป็นไทย กระแสความรักดังกล่าวได้จางหายไปในการขรรคมตะวันตก จากค่านิยมลัทธิบริโภคนิยมนำมาซึ่งการแก่งแย่ง แข่งขันอย่างเอาเป็นเอาตาย หลงลืมความรู้สึกของเพื่อนมนุษย์ และวัฒนธรรมของไทย ซึ่งความรักต่อเพื่อนมนุษย์ ความรักต่อแผ่นดินจะสร้างความผูกพันในความเป็นสังคมไทยเป็นตัวปลูกจิตสำนึกสาธารณะ (Public Consciousness)

ดังนั้น การสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับขี่รถ อาจทำได้ด้วยการให้ความรู้พร้อมกับการกวดขันบังคับใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่ หรือการบังคับใช้กฎหมายจราจร บอกเตือนให้เกิดการตระหนักรู้ในการกระทำได้ แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดในการสร้างจิตสำนึกได้ก็คือ จิตใจของผู้ขับขี่เท่านั้นที่มีความสำคัญมากกว่าอื่นใด เพราะจิตใจเป็นส่วนทำหน้าที่ควบคุมการทำงานของร่างกาย นั่นคือจิตสำนึก เป็นความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความรู้สึก ประสาทสัมผัสทั้งห้าที่รับสิ่งเร้าจากภายนอกกับอวัยวะขับเคลื่อนของคนเรา จิตสำนึกสามารถพัฒนาได้ด้วยการมีจริยธรรม คนที่มีการพัฒนาจิตใจจะทำให้เกิดความหยิ่งรู้ด้วยตนเอง สามารถระงับ บังคับ หักห้ามตนเองให้เลิกกระทำสิ่งต่าง ๆ ตาม สัญชาตญาณในทางที่ก่อให้เกิดอันตราย รู้จักควบคุมความต้องการตามธรรมชาติ และระบายนอกอย่างถูกต้อง (เกียรติวรรณ อมาตยกุล, 2541)

กล่าวโดยสรุป จิตสำนึกหมายถึงการกระทำที่แสดงว่าทำได้ การรับรู้ หรือมีความรู้ที่เกิดจากการพัฒนาจิตใจ ทำให้เกิดความหยิ่งรู้ด้วยตนเอง สามารถระงับ บังคับ

หักห้าม ตนเองให้เลิกกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามสัญชาตญาณในทางที่ก่อให้เกิดอันตราย รู้จักควบคุมความต้องการตามธรรมชาติ และระบายนอกอย่างถูกต้อง ก่อให้เกิดความรักในเพื่อนมนุษย์ มีความรู้สึกยินดีที่ได้เป็นสมาชิกของสังคมและได้พบเจอเพื่อนมนุษย์ร่วมกัน

แนวคิดทฤษฎี KAP

ทฤษฎี KAP (สุระพงษ์ โสระเสถียร, 2533) เป็นแนวทางการคิดที่ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (knowledge) ทักษะคติ (attitude) และการยอมรับปฏิบัติ (practice) ของผู้รับสารอันอาจมีผลกระทบต่อสังคมต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากการยอมรับของผู้รับสารนั้น ๆ

KAP เริ่มเป็นที่นิยมศึกษาในราวปี ค.ศ 1950 เป็นการศึกษาที่เน้นผลกระทบของการสื่อสารต่อตัวผู้รับสาร อันจะสะท้อนถึงพฤติกรรมการสื่อสารโดยละเอียดของผู้รับสารที่มักละเลยในการศึกษาการสื่อสารก่อนหน้านี้ ซึ่งขาดการพิจารณาอย่างเป็นกระบวนการอย่างลึกซึ้ง หรือขาดความเป็นเหตุเป็นผลในการปรับใช้ทฤษฎี

KAP ถูกนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการปรับเปลี่ยนสังคม โดยพยายามให้เห็นถึงการสื่อสารหรือสื่อมวลชนในฐานะตัวแปรต้นที่สามารถเป็นตัวนำการพัฒนาเข้าไปสู่ชุมชนได้ด้วยการอาศัย KAP เป็นตัวแปรตามในการวัดความสำเร็จของการสื่อสารเพื่อการพัฒนา อันเนื่องจากการรับความเปลี่ยนแปลงไปในทางบวกหรือไม่ ถ้าไม่เพราะอะไร และอย่างไรเป็นอุปสรรค นอกจากนั้นยังอาจศึกษาถึงความสัมพันธ์ในลักษณะสายโซ่ ที่เริ่มจากความรู้ไปสู่ทัศนคติและกลายเป็นพฤติกรรมต่อไป

KAP เป็นแนวความคิดที่ใกล้เคียงกับการแพร่พันธุ์วัฒนธรรมทั้งสองต่างก็เป็นส่วนเสริมกัน ในการอธิบายปรากฏการณ์ทางการสื่อสารในประเทศเกษตรกรรมหรือประเทศกำลังพัฒนา การที่แนวความคิดทั้งสองไปด้วยกันได้ดีเพราะว่าการแพร่พันธุ์วัฒนธรรมสามารถเป็นตัวแปรต้น ในขณะที่ KAP เป็นตัวแปรตามกล่าวคือ การเผยแพร่วัฒนธรรมเป็นกลไกของการยอมรับสาร (นวัตกรรม) ของผู้รับสาร เมื่อรับสารแล้วจะเกิดผลกระทบอย่างไรต่อ KAP

ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับปัจเจกชนผู้รับสารที่สำคัญ อาจจำแนกได้เป็น 3 ลักษณะคือ

1. ความรู้ (Knowledge) ความรู้ในที่นี้เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า (S - R) แล้วจัดระบบเป็นโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ (ข้อมูล) กับสภาพจิตวิทยา ความรู้อาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ต่อไป ผลกระทบที่มีต่อผู้รับสารเชิงความรู้ในทฤษฎีการสื่อสารนั้น อาจปรากฏได้จากสาเหตุ 5 รูปแบบคือ

1.1 การตอบข้อสงสัย (Ambiguity resolution) ผู้รับสารมักแสวงหาสารสนเทศ โดยการอาศัยสื่อทั้งหลายเพื่อตอบสนองข้อสงสัยและความสับสนของคน

1.2 การสร้างทัศนคติ (Attitude formation) เป็นการสร้างทัศนคติให้คนยอมรับการเผยแพร่นวัตกรรมนั้น ๆ

1.3 การกำหนดวาระ (Agenda setting) เพื่อให้ประชาชนตระหนักและผูกพันกับประเด็นวาระที่สื่อกำหนดขึ้น หากตรงกับภูมิหลังของปัจเจกชนนิยมของสังคมแล้ว ผู้รับสารก็จะเลือกสรรสารสนเทศนั้น

1.4 การพอกพูนระบบความเชื่อมั่น (Expansion of the belief system) การกระจายความเชื่อ ค่านิยม และอุดมการณ์ด้านต่าง ๆ ผ่านกระบวนการสื่อสาร ทำให้ผู้รับสารรับทราบระบบความเชื่อที่หลากหลายและลึกซึ้ง ไว้ในความเชื่อของตนมากขึ้นไปเรื่อย

1.5 การรู้แจ้งต่อค่านิยม (Value clarification) ภาวะปกติของสังคม มักมีความขัดแย้งในเรื่องค่านิยมและอุดมการณ์ สื่อมวลชนที่นำเสนอข้อเท็จจริง ย่อมทำให้ผู้รับสารเข้าใจถึงค่านิยมเหล่านั้นแจ้งชัดขึ้น

เบนจามิน บลูม (Bloom, 1971) กล่าวว่า “ความรู้” เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับ การระลึกถึงสิ่งเฉพาะเรื่องหรือเรื่องทั่ว ๆ ไป ระลึกได้ถึงวิธีการ กระบวนการ หรือสถานการณ์ต่าง ๆ โดยเน้นความจำ

คาร์เตอร์ กู๊ด (Good, 1973) ให้ความหมายของ “ความรู้” ไว้ว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริง ความจริง กฎเกณฑ์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รับและรวบรวมสะสมไว้จากมวลประสบการณ์

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) กล่าวว่า “ความรู้” เป็นพฤติกรรมขั้นต้น ซึ่งผู้เรียนเพียงแต่จำได้ อาจจะได้โดยการนึกได้ หรือโดยการมองเห็น หรือได้ยิน จำได้ ความรู้ขั้นนี้ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับคำจำกัดความ ความหมาย ข้อเท็จจริง ทฤษฎี กฎ โครงสร้าง และวิธีการแก้ปัญหา เหล่านี้

วิชัย วงษ์ใหญ่ (2523) กล่าวว่า “ความรู้” เป็นพฤติกรรมเบื้องต้นที่ผู้เรียนสามารถจดจำได้ หรือระลึกได้ โดยการมองเห็น ได้ยิน ความรู้ในที่นี้คือ ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ คำจำกัดความ เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป ความรู้ (Knowledge) หมายถึง การมีประสบการณ์เกี่ยวกับข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และโครงสร้าง สถานที่ สิ่งของหรือบุคคล ที่เกิดจากการสังเกต ประสบการณ์ การศึกษา การค้นคว้า หรือจากรายงาน ความรู้เกี่ยวกับข้อเท็จจริงนี้ต้องชัดเจนและอาศัยเวลา

การประเมินผลความรู้ หมายถึง การประเมินการเปลี่ยนแปลงความรู้เดิมในเนื้อหาและทักษะในการใช้เนื้อหา ความรู้ ตามที่ Bloom และคณะ (อ้างใน ธีววรรณ วรรณชาติ, 2544) ได้แยกความรู้ไว้ 6 ระดับ ดังนี้

ก. ระดับที่ระลึกได้ (Recall) หมายถึง การเรียนรู้ในลักษณะที่จำเรื่องเฉพาะวิธีปฏิบัติกระบวนการและแบบแผนได้ ความสำเร็จในระดับนี้คือ ความสามารถในการดึงข้อมูลมาจากความจำออกมาได้

ข. ระดับที่รวบรวมสาระสำคัญ (Comprehension) หมายถึง บุคคลสามารถทำบางสิ่งบางอย่างได้มากกว่าการจำเนื้อหาที่ได้รับ สามารถเขียนข้อความเหล่านั้นได้ด้วยถ้อยคำของตนเอง สามารถแสดงให้เห็นได้ด้วยภาพ ให้ความหมาย แปลความหมาย และเปรียบเทียบความคิดอื่น ๆ หรือคาดคะเนผลที่เกิดขึ้นต่อไป

ค. ระดับของการนำไปใช้ (Application) หมายถึง สามารถนำเอาข้อเท็จจริง และความคิดที่เป็นนามธรรม (Abstract) ปฏิบัติจริงอย่างเป็นรูปธรรม

ง. ระดับของการวิเคราะห์ (Analysis) สามารถใช้ความคิดในรูปของการนำความคิดมาแยกเป็นส่วน เป็นประเภท หรือการนำข้อมูลมาประกอบกันเพื่อการปฏิบัติของตนเอง

จ. ระดับของการสังเคราะห์ (Synthesis) คือ การนำเอาข้อมูล แนวความคิด มาประกอบกันแล้วนำมาสร้างสรรค์ (Creative) ซึ่งเป็นสิ่งใหม่แตกต่างไปจากเดิม

ฉ. ระดับของการประเมินผล (Evaluation) คือ ความสนใจในการใช้ข้อมูล เพื่อตั้งเกณฑ์ (Criteria) การรวบรวมผล และวัดข้อมูลตามมาตรฐานเพื่อตัดสินถึงระดับของประสิทธิผลของกิจกรรมในแต่ละอย่าง

จึงสรุปได้ว่า การเกิดความรู้ไม่ว่าระดับใดก็ตาม ย่อมมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกนึกคิด ซึ่งเชื่อมโยงกับสภาพจิตใจในบุคคลต่างกัน อันมีปัจจัยมาจากประสบการณ์ที่สั่งสมมา และสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลทำให้บุคคลมีความคิดและแสดงออกตามความคิด ความรู้สึกของตน ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ความรู้เป็นบ่อเกิดของทัศนคติ การสื่อสารที่จูงใจหรือโน้มน้าวใจจะให้ข้อมูลที่สนับสนุน ให้เกิดความเชื่อที่เหมาะสมต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติได้ ดังเช่นผู้ขับรถมีความรู้ในกฎระเบียบการจราจรในระดับหนึ่ง เมื่อมีการสื่อสารที่จูงใจจากสื่อต่าง ๆ มาสนับสนุนก็สามารถทำให้กลุ่มผู้ขับขี่รถบนถนนเปลี่ยนจากความเชื่อเดิม ๆ ได้

2. ทัศนคติ(Attitude) ทัศนคติสามารถใช้เป็นดัชนี (Index) ว่าบุคคลนั้นคิดและรู้สึกอย่างไรต่อคนรอบข้าง วัตถุ หรือสิ่งแวดล้อม โดยทัศนคตินั้นมีรากฐานมาจากความเชื่อที่อาจสื่อถึงพฤติกรรมในอนาคตได้ ทัศนคติจึงเป็นเพียงความพร้อมที่จะตอบสนองต่อสิ่งเร้า และทัศนคติเป็นพรหมแดนเชื่อมโยงระหว่างความรู้กับพฤติกรรม ทัศนคติเป็นผลกระทบที่เกิดจากสารสนเทศที่ส่งออกไป เพื่อให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกใกล้ชิด หรือห่างต่อสารสนเทศนั้น ความใกล้ชิดหรือความห่างหมายถึงองศา (ความเข้มข้น) ของความวิตกกังวลหรือความผูกพันในประเด็นที่มากระทบต่อพฤติกรรมต่อไป

โสภณ ชูพิกุลชัย (2522) กล่าวว่า “ทัศนคติเป็นการรวมความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อ ความคิดเห็นและความจริง ซึ่งได้แก่ ความรู้ต่าง ๆ รวมทั้งความรู้สึกซึ่งเป็นการประเมินค่าทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งทั้งหมดจะเกี่ยวพันกัน และมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมขึ้น

มิลตัน รอกีช (Rokeach, 1970) ได้ให้ความหมายของทัศนคติว่า เป็นการผสมผสานหรือจัดระเบียบของความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ผลรวมของความเชื่อนี้จะเป็นตัวกำหนดแนวโน้มของบุคคลในการที่จะมีปฏิกิริยาตอบสนองในลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบ

เซอร์ทแทน (Serttain, 1958) ให้คำนิยามทัศนคติว่า เป็นความรู้สึกนึกคิดหรือความคิดเห็นของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่มีต่อสิ่งหนึ่ง

ฟิชบิน (Fishbein, 1967) ให้คำจำกัดความของทัศนคติไว้ว่า ทัศนคติคือความโน้มเอียงซึ่งเกิดจากการเรียนรู้ที่จะแสดงตอบสนองต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในทางสนับสนุนหรือไม่สนับสนุน ทัศนคติเกิดขึ้นก่อนพฤติกรรมและทัศนคติเป็นเครื่องกำหนดพฤติกรรมของบุคคล

อัลพอร์ต (Allport, 1935) กล่าวว่า ทัศนคติหมายถึง สภาวะของความพร้อมทางด้านจิต ซึ่งเกิดขึ้นจากประสบการณ์ สภาวะความพร้อมนี้จะเป็แรงที่กำหนดทิศทางของปฏิกิริยาของบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานการณ์ ที่เกี่ยวข้อง

เคนด์เลอร์ (Kendler, 1974) ให้คำจำกัดความว่า ทัศนคติคือ ความพร้อมของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมตอบสนองต่อสิ่งเร้าในสังคครอบตัวหรือแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมในทางสนับสนุน หรือต่อต้านแนวความคิด สถาบัน บุคคล หรือสถานการณ์บางอย่าง

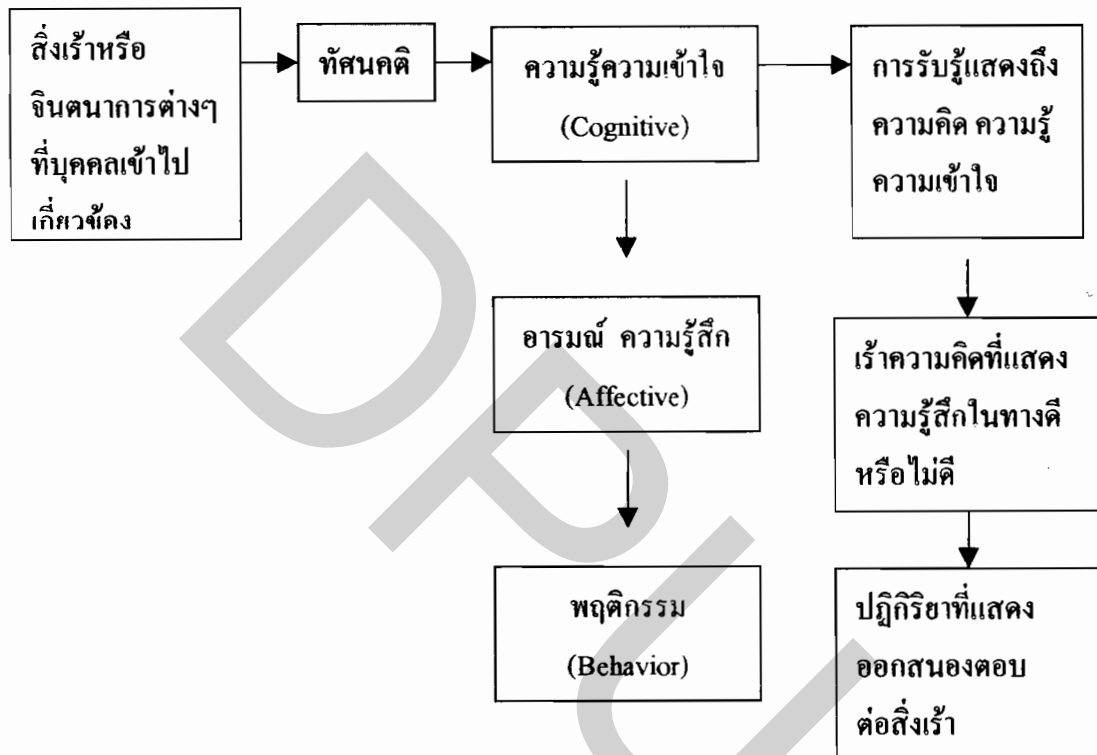
สุชา จันท์เอม (2524) ให้คำนิยามว่า ทัศนคติหมายถึง ความรู้สึกหรือท่าทีของบุคคลที่มีต่อบุคคล วัตถุสิ่งของ หรือสถานการณ์ต่าง ๆ ความรู้สึกหรือท่าทีนี้จะเป็ไปในการทำงานที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย ก็ได้

ชาญชัย รามโกมุท (2522) ให้ความหมายของทัศนคติว่า เป็นความรู้สึกทางอารมณ์ว่าชอบหรือไม่ชอบ และมีแนวโน้มที่จะตอบสนองต่อสิ่งนั้น ๆ ซึ่งอาจจะเป็ไปได้ ทั้งในทางสนับสนุนหรือต่อต้าน ทั้งนี้แล้วแต่ความรู้สึกทางอารมณ์ที่เกิดขึ้น

ทัศนคติมิได้มีมาแต่กำเนิด แต่เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ประสบการณ์ การเลียนแบบ กล่าวว่าทัศนคติเป็นสภาพทางจิตใจที่มีอิทธิพลต่อการคิด การกระตุ้น การกระทำ ทัศนคติสามารถเปลี่ยนแปลงได้ถ้าสภาพแวดล้อมหรือเหตุการณ์ต่าง ๆ เปลี่ยนหรือได้รับข้อมูลใหม่ โดยทั่วไปเชื่อกันว่า ทัศนคติมีผลต่อการปฏิบัติของบุคคล

มิลตัน โรเซนเบิร์ก และคาร์ล ฮอฟแมน (1980 อ้างใน ธีระวราภรณ์ วรรณชาติ, 2544) ได้เสนอรูปแบบแผนภูมิขององค์ประกอบของทัศนคติ ดังนี้

ภาพที่ 3
องค์ประกอบของทัศนคติ



สรุปได้ว่า ทัศนคติของบุคคลสามารถถูกทำให้เปลี่ยนแปลงได้หลายวิธี วิธีหนึ่งคือ การที่บุคคลได้รับข่าวสารต่าง ๆ ซึ่งข่าวสารนั้นอาจจะมาจากสื่อบุคคล สื่อกลุ่ม และสื่อมวลชนต่าง ๆ ข่าวสารต่าง ๆ ที่ได้รับนี้ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อทัศนคติด้านความรู้ หรือการรับรู้ (Cognitive Component) และการเปลี่ยนแปลงทัศนคติก็มีแนวโน้มทำให้ส่วนประกอบด้านอารมณ์ (Affective Component) และส่วนประกอบทางพฤติกรรม (Behavioral Component) เปลี่ยนแปลงไปด้วย ดังนั้น หากได้รับข่าวสารในระดับที่แตกต่างก็ย่อมทำให้มีทัศนคติ หรือแนวโน้มของพฤติกรรมมีความแตกต่างกันออกไปด้วย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงส่วนมากไม่ได้มาจากการเปลี่ยนค่านิยม (Value) ของบุคคล

แต่มาจากการเปลี่ยนแปลงการยอมรับข่าวสารซึ่งสัมพันธ์กับบุคคลนั้น ปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่มีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติคือ “สื่อ” (Media) ซึ่งอาจจะเป็นสื่อบุคคลหรือสื่อมวลชน ซึ่งเป็นช่องทางในการส่ง “ข่าวสาร” (Message) ให้แก่ ผู้รับข่าวสาร แต่อิทธิพลของ “ข่าวสาร” และ “สื่อ” จะมีมากหรือน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับข่าวสารและ ผู้รับสารว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่ ระหว่างข่าวสารกับความรู้และทัศนคติของผู้รับสาร ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของบุคคลที่มีต่อตนเอง ต่อบุคคลอื่น และต่อสถานการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง ทัศนคติ มีผลให้มีการแสดงพฤติกรรมออกมา จะเห็นได้ว่าทัศนคติประกอบด้วยความคิดที่มีผลต่ออารมณ์และความรู้สึกนั้นออกมา โดยทางพฤติกรรม

3. พฤติกรรม (Practice) พฤติกรรมส่วนใหญ่เป็นการแสดงออกของบุคคล โดยมีพื้นฐานที่มาจาก ความรู้ และทัศนคติของบุคคล การที่บุคคลมีพฤติกรรมแตกต่างกันก็เนื่องมาจากการมีความรู้และทัศนคติที่แตกต่าง เกิดขึ้นได้ก็เพราะความแตกต่างอันเนื่องมาจากการเปิดรับสื่อและความแตกต่างกันในการแปลสารที่ตนเองได้รับ จึงก่อให้เกิดประสบการณ์สั่งสมที่แตกต่างกัน ซึ่งมีผลกระทบต่อพฤติกรรมของบุคคล โดยทั่วไปการใช้การสื่อสารเพื่อโน้มน้าวพฤติกรรมนั้นมีวิธีการดังนี้

1.1 การปลุกเร้าอารมณ์ (Emotional Arousal) เพื่อให้เกิดความตื่นตื้นเต้นเร้าใจในการติดตามไม่ว่าด้วยภาพหรือเสียง

1.2 การเห็นอกเห็นใจ (Empathy) ด้วยการแสดงความอ่อนโยน เสียสละ และความกรุณาปราณี ขอมแพ้วเพื่อความ เป็นพระ ก็อาจโน้มน้าวใจให้ผู้คนยอมรับได้

1.3 การสร้างแบบอย่างขึ้นในใจ (Internalized Norms) เป็นการสร้างมาตรฐานอย่างหนึ่งขึ้นเพื่อให้มาตรฐานนั้นปลุกศรัทธา และเป็นตัวอย่างแก่ผู้รับสารที่จะต้องปฏิบัติตาม

1.4 การให้รางวัล (Reward) เช่น การลด แลก แจก แถม ในการโฆษณา เพื่อเป็นการจูงใจให้เลือกซื้อสินค้านั้น ๆ

KAP เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้รับสาร อันเนื่องมาจากผู้รับสารนั้น เป็นส่วนหนึ่งของระบบสังคมกับการสื่อสาร การส่งสารและการกระจายนวัตกรรม ก็สามารถวัดได้จากการสำรวจ KAP ซึ่งมักนิยมกระทำเสมอ

KAP มีผลต่อการเสริมสร้างพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับรถใน กรุงเทพมหานคร กล่าวคือ ความรู้ในกฎระเบียบตามนโยบายตัดแต้มใบขับขี่และการขับขี่รถ รวมถึงความรู้ในข้อดีจากการปฏิบัติตามนโยบายฯ และข้อเสียจากการฝ่าฝืนนโยบายฯ

เนื่องจาก ความรู้เป็นพื้นฐานในการนำไปสู่ทัศนคติต่อการขับขี่รถและพฤติกรรมการขับขี่รถ กล่าวคือ หากผู้ขับขี่รถไม่มีความรู้ในกฎระเบียบที่บังคับตามนโยบายฯ ก็สามารทำให้เกิดการละเมิดข้อบังคับของนโยบายฯ หรือเป็นผู้ขับขี่รถที่ไม่มีวินัยจราจรนั่นเอง แต่ผู้ขับขี่รถที่มีความรู้ในกฎระเบียบตามนโยบายฯ ก็อาจไม่มีทัศนคติหรือพฤติกรรมเกี่ยวกับการขับขี่รถตามนโยบายฯ ได้เช่นกัน ดังนั้นจึงควรให้ประชาชนมีความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับข้อบังคับในนโยบายฯ เสียก่อนด้วย

ทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ ในที่นี้คือ ความคิดเห็นที่มีต่อการขับขี่รถในด้านต่างๆ อันมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถและการปฏิบัติตามนโยบายฯ ซึ่งทัศนคตินี้มีผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายฯ กล่าวคือ หากผู้ขับขี่รถมีทัศนคติที่ดีอันเป็นการเอื้ออำนวยต่อพฤติกรรมการขับขี่รถที่ปฏิบัติตามนโยบายฯ ต่อไปได้ง่ายขึ้น ในทางตรงกันข้ามหากผู้ขับขี่รถมีทัศนคติต่อนโยบายฯ ที่ไม่ดีก็อาจนำไปสู่สาเหตุแห่งการฝ่าฝืนนโยบายฯ ได้

การโน้มน้าวเพื่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม

การโน้มน้าวใจ เป็นกระบวนการสื่อสารประเภทหนึ่งโดยผู้ส่งสารมีความตั้งใจจะมีอิทธิพลเหนือผู้รับสาร หรือต้องการการตอบสนองโดยการเปลี่ยนแปลงความเชื่อ ค่านิยม หรือทัศนคติหรือเกิดอิทธิพลต่อการรับรู้ อารมณ์ ความรู้สึก ตลอดจนพฤติกรรมในผู้รับสาร ในการโน้มน้าวใจนั้นผู้ส่งสารจะคำนึงถึงการกำหนดทางเลือกให้แก่ผู้ที่ต้องการจะโน้มน้าวใจ และพยายามที่จะมีอิทธิพลเหนือทางเลือกนั้น

องค์ประกอบหลักในการสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจ นอกจากจะมีผู้ตั้งใจหรือผู้ส่งสาร ตัวสาร ช่องทางในการส่งสาร และตัวผู้รับสารเองแล้ว ยังมีองค์ประกอบอื่นที่สำคัญต้องพิจารณาอีกคือ ความเชื่อถือได้ อำนาจในสังคม บทบาททางสังคม ความสัมพันธ์ที่มีต่อผู้รับสาร อายุ เพศ และอาชีพ (วิษณุ สุวรรณเพิ่ม, 2525)

ผลของการโน้มน้าวใจ สามารถสังเกตได้ว่าจะเกี่ยวข้องกับทัศนคติเมื่อมีการตอบสนอง การโน้มน้าวใจสามารถแยกได้เป็น การเปลี่ยนแปลงความรู้และจิตสำนึก การเปลี่ยนแปลงอารมณ์และความรู้สึก และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Hovland, 1960)

นักจิตวิทยาสังคม ได้ให้คำนิยามของทัศนคติแตกต่างกันออกไปเช่น แอทซ์ และสกอตแลนด์ (Katz and Scotland, 1958) กล่าวว่า ทัศนคติประกอบด้วย ส่วนประกอบพื้นฐาน 3 ประการคือ

1. ส่วนประกอบทางการรู้ การเข้าใจ
2. ส่วนประกอบทางอารมณ์
3. ส่วนประกอบทางพฤติกรรม

ทัศนคติของบุคคลสามารถถูกทำให้เปลี่ยนแปลงได้หลายวิธี อาจจะทำให้ได้โดยที่บุคคลได้รับข่าวสารต่าง ๆ ข่าวสารนี้อาจมาจากบุคคลหรือมาจากอุปกรณ์และสื่อมวลชนต่าง ๆ ซึ่งสามารถโน้มน้าวใจให้ผู้รับสารเกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติด้านความรู้ ความเข้าใจ การเปลี่ยนแปลงด้านอารมณ์ ความรู้สึก และการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรม

การเปลี่ยนแปลงความรู้ ความเข้าใจ (cognition) หมายถึง ความคิดรวบยอด ความเชื่อที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง คุณค่าที่ให้ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และโลกทรรศน์รอบตัว เราเกิดการเปลี่ยนแปลงในความรู้และจิตสำนึก การแสดงออกให้เห็นทางวาจาเมื่อได้รับฟังสารแล้ว แต่บางครั้งอาจไม่เกิดขึ้นในทันที

การเปลี่ยนแปลงอารมณ์ความรู้สึก (affection) หมายถึง อารมณ์ ความรู้สึก การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะแสดงออกได้โดยกิริยาอาการต่าง ๆ รวมทั้งทางวาจาของผู้รับสารเอง

การเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรม (behavior) เป็นการเปลี่ยนแปลงการกระทำที่สามารถสังเกตเห็นได้ และเป็นลักษณะต่อเนื่องจากการที่ผู้รับสารเปลี่ยนความรู้หรือการรับรู้แล้ว

แมคไควร์ (McGuire, 1969) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ประกอบด้วย 5 ขั้นตอนคือ การเอาใจใส่ (attention) ความเข้าใจ (comprehension) การมีสิ่งใหม่เกิดขึ้น (yielding) การเก็บเอาไว้ (retention) และการกระทำ (action) และกล่าวว่า ถ้ากระบวนการสื่อความหมายหรือการติดต่อทางด้านข่าวสาร ทำให้ผู้รับเกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติแล้วจะทำให้เกิดการใส่ใจ ความเข้าใจ การมีสิ่งใหม่เกิดขึ้น การเก็บเอาไว้ และการ

กระทำ ส่วนการที่ผู้รับสารจะเกิดตามขั้นตอนนี้หรือไม่ขึ้นอยู่กับความสามารถทางสติปัญญา ฐานะทางเศรษฐกิจ การศึกษาและอื่น ๆ

กล่าวโดยสรุป การโน้มน้าวเพื่อการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรมมีผลต่อการปฏิบัติตามนโยบายตัดแถมใบขับขี่ กล่าวคือ ผู้ขับขี่รถจะมีการแสดงออกซึ่งพฤติกรรมการขับขี่อย่างไรนั้น มักจะขึ้นอยู่กับทัศนคติต่อนโยบายฯ ที่ผู้นั้นมีอยู่ ดังนั้น หากต้องการแก้ไขพฤติกรรมการขับขี่รถก็ควรที่จะแก้ไขทัศนคติที่มีต่อนโยบายฯ เสียก่อน

การวัดทัศนคติ แม้ว่าจะเป็นเรื่องยากแต่ก็เป็นเรื่องสำคัญต่อการสร้างกลยุทธ์ในการเสริมสร้างวินัยจราจร หากว่าผู้ขับขี่รถมีทัศนคติไม่ต่อนโยบายดังกล่าว ควรแก้ไขทัศนคตินั้นอย่างไร ด้วยวิธีใด จึงจะแก้ไขได้ดีที่สุดเพื่อให้ผู้ขับขี่รถมีทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามนโยบายฯ อันจะส่งผลถึงพฤติกรรมแสดงออกซึ่งการขับขี่ที่มีวินัยจราจรต่อไป

การที่เราจะแก้ไขเปลี่ยนแปลงทัศนคติของผู้ขับขี่รถที่มีทัศนคติเช่นนั้นมาเป็นช่วงระยะเวลาหนึ่ง จำเป็นต้องมีกลยุทธ์ทางการสื่อสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง วิธีการโน้มน้าวให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติและพฤติกรรม

การโน้มน้าวอาจกระทำได้โดยวิธีการสื่อสาร ซึ่งเมื่อสื่อไปแล้วตัวสารนั้นจะสามารถทำให้ผู้รับสารเกิดความรู้สึกเปลี่ยนแปลงความคิดได้เช่น การชักจูงใจ การนำเสนอให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหา การชักนำให้ผู้รับสารรู้สึกมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา การสื่อสารให้ผู้รับสารเกิดความตระหนัก เกิดความกลัว เกิดความรู้สึกรับผิดชอบ ต่อสังคม การนำเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหา เป็นต้น

วิธีการทางการสื่อสารเพื่อการโน้มน้าวใจนั้น เป็นวิธีการหนึ่งซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างวินัยจราจรได้ กล่าวคือ การโน้มน้าวใจโดยวิธีการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้ขับขี่รถเกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติอันจะนำไปสู่ทัศนคติที่ดีต่อการปฏิบัติตามนโยบายตัดแถมใบขับขี่ อันจะเป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถให้มีวินัยจราจรในที่สุด และจะทำให้เกิดการแก้ไขและลดปัญหาการจราจรได้ต่อไป

ประเภทของทัศนคติ

Munn (1971) กล่าวว่า บุคคลสามารถแสดงทัศนคติออกได้เป็น 3 ประเภทคือ ทัศนคติเชิงบวก เป็นทัศนคติที่ชักนำให้บุคคลแสดงออก มีความรู้สึกหรืออารมณ์จากสภาพจิตใจได้ตอบในด้านดีต่อบุคคลอื่น หรือเรื่องราวใดเรื่องราวหนึ่ง รวมทั้งหน่วยงาน องค์กร สถาบัน และผลิตภัณฑ์ใดๆ

ทัศนคติเชิงลบ เป็นทัศนคติที่สร้างความรู้สึกเป็นไปในทางเสื่อมเสีย ไม่ได้รับความเชื่อถือหรือไว้วางใจ อาจมีความเคลือบแคลงสงสัย รวมทั้งเกลียดชังต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เรื่องราว หน่วยงาน สถาบัน ตลอดจนผลิตภัณฑ์ใดๆ

ทัศนคติที่เป็นกลาง เป็นทัศนคติที่บุคคลไม่แสดงความคิดเห็นที่โอนเอียงไปในทางดี หรือไม่ดี โดยจะเป็นความรู้สึกเฉย ๆ ต่อสิ่งกระตุนนั้น ๆ หรือสิ่งกระตุนนั้นไม่สามารถส่งผลใดต่อความรู้สึก ความรู้สึก และพฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นของผู้รับได้

องค์ประกอบของทัศนคติ (Components of Attitudes)

ความต้องการที่จะเข้าใจความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและพฤติกรรมนั้นทำให้ นักจิตวิทยา พยายามค้นหาโมเดลโครงสร้างที่เป็นพื้นฐานของทัศนคติ (Lutz in Kassarian & Robertson. ed., 1991) ซึ่ง Solomon (1999) กล่าวว่า นักวิจัยส่วนใหญ่เห็นด้วยว่า ทัศนคติประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการอันได้แก่ องค์ประกอบด้านความรู้สึก (affective/feel) หรือเรียกว่าการประเมินด้วยความรู้สึกว่าสิ่งนั้นดีหรือไม่ดี (evaluation) องค์ประกอบด้านความรู้ความเข้าใจ (cognitive/learn) หรือความเชื่อที่เกิดจากการรับรู้รวมทั้งเรียนรู้ข้อมูลข่าวสาร หรือความรู้ต่าง ๆ ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (belief) และองค์ประกอบทางด้านแนวโน้มของพฤติกรรม (cognitive/do) พฤติกรรมหรือการกระทำที่จะเกิดขึ้นต่อไปต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการประเมินและความเชื่อที่มีอยู่ ทั้งนี้ อาจเรียกได้ว่าเป็นองค์ประกอบด้านพฤติกรรมก็ได้ (behavioral component)

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สร้อย์ คาราวงษ์ (2544) ศึกษาเรื่อง “ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร” พบว่า

ประชาชนมีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยด้านบุคคลและปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนนมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่ปัจจัยด้านบุคคลได้แก่ ระดับการศึกษา และปัจจัยด้านการใช้รถใช้ถนนได้แก่ ยานพาหนะที่ใช้ขับขี่ การรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุ การถูกกล่าวหาว่ากระทำผิดกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนประชาชนที่มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายจราจรแตกต่างกันจะมีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรไม่แตกต่างกัน

คำรง จำเปลี่ยน (2543) ศึกษาเรื่อง “จิตสำนึกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน พบว่า

การรับรู้ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วย การรับรู้ในด้านกฎหมายจราจร กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และการรับรู้เกี่ยวกับส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถ พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีการรับรู้ในทุกด้านเป็นอย่างดี ทำให้ทราบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างทราบและมีความเข้าใจเกี่ยวกับ การกำหนดวิธีการขับขี่รถอย่างปลอดภัย ในด้านการปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า มีการปฏิบัติฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่บ้าง แต่ยังคงมีความตระหนักในความปลอดภัยต่อตนเองและบุคคลที่สามเป็นอย่างมาก สำหรับด้านการพัฒนาจิตใจให้สามารถหักห้ามอารมณ์และพฤติกรรมในการแสดงออก ยังไม่สามารถควบคุมได้ดีเท่าที่ควรมีการระบายออกอย่างไม่ถูกต้อง เมื่อได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจร และในเรื่องการแสดงออกถึงความรักที่มีต่อตนเองและเพื่อนมนุษย์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้ให้ความสำคัญต่อความปลอดภัยของตนเองและเพื่อนมนุษย์ด้วยการแสดงถึงความรับผิดชอบที่มีต่อสังคม สร้างการยอมรับด้วยวิธีการขับขี่อย่างปลอดภัย สามารถเป็นตัวอย่างที่ดีกับผู้ที่พบเห็นได้ และมีความตระหนักอยู่เสมอว่าการเกิดอุบัติเหตุนำมาซึ่งความเจ็บปวด ความสูญเสียทางร่างกายและ

จิตใจ นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยด้านอายุ สถานภาพสมรส และระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีส่วนสัมพันธ์กันกับพฤติกรรมในการขับขี่ สภาพจิตใจในการหักห้าม ระวัง บังคับ ตนเองในการแสดงออก และการให้ความรักต่อตนเองรวมทั้งผู้อื่นด้วย

อาภาพรรณ คงสงค์ (2539) ศึกษาเรื่อง “ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า

1. คุณลักษณะของเยาวชนเป็นเพศชายมากที่สุด ส่วนใหญ่กำลังศึกษาอยู่ระดับการศึกษา ปวช. ชั้นปีที่ 1 – 3 ซึ่งมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มา 2 – 5 ปี เคยมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรเพียงเล็กน้อย และมีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรจำนวนตั้งแต่ 3 ครั้งขึ้นไป

2. ปัจจัยบางประการที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ทดสอบโดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร อิทธิพลจากครู การรับรู้การบังคับใช้กฎจราจร การมีประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การรับรู้ประโยชน์ที่จะได้รับเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อิทธิพลจากสื่อมวลชน และระดับการศึกษามัธยมศึกษา ชั้นปีที่ 3 – 6 สำหรับตัวแปรที่มีความสัมพันธ์เชิงลบกับการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา ได้แก่ ระดับการศึกษา ปวช. ชั้นปีที่ 1 – 3 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพศชาย

3. ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรของเยาวชน ได้แก่ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพศชาย การมีประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจรประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร การมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และอิทธิพลจากครู

กุลวดี อรวัฒนพันธุ์ (2536) ศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมกรเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจรรยาของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร” พบว่า

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับวินัยจรรยาอยู่ในระดับปานกลาง

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมกรขับขี่รถยนต์ตามวินัยจรรยาอยู่ในระดับปานกลาง

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจรรยาจากสื่อโทรทัศน์และวิทยุ ที่มีลักษณะเนื้อหาเป็นการขอความร่วมมือให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจร

พฤติกรรมกรเปิดรับข่าวสารของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร โดยใช้สื่อวิทยุและโทรทัศน์มากที่สุด และอิทธิพลของสื่อที่มีต่อผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่ได้แก่ วิทยุและโทรทัศน์

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่อง การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยได้ใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษา แล้วทำการวิเคราะห์โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี วิธีการทางสถิติรวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตามที่ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ จึงสรุปได้ว่าสื่อทำหน้าที่นำเสนอเนื้อหาข่าวสารต่าง ๆ ให้กับผู้รับสารซึ่งในที่นี้ก็คือ ผู้ขับรถโดยทั่วไปในกรุงเทพมหานคร โดยกำหนดสมมติฐานไว้ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ต่างกัน มีการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ ลักษณะทางประชากรศาสตร์

ตัวแปรตาม คือ การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก

สมมติฐานข้อที่ 2

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายฯ จากแหล่งสาร

ตัวแปรตาม คือ ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

สมมติฐานข้อที่ 3

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแถมใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายฯ จากแหล่งสาร

ตัวแปรตาม คือ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

สมมติฐานข้อที่ 4

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่ที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่

สมมติฐานข้อที่ 5

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่ที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย

ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่

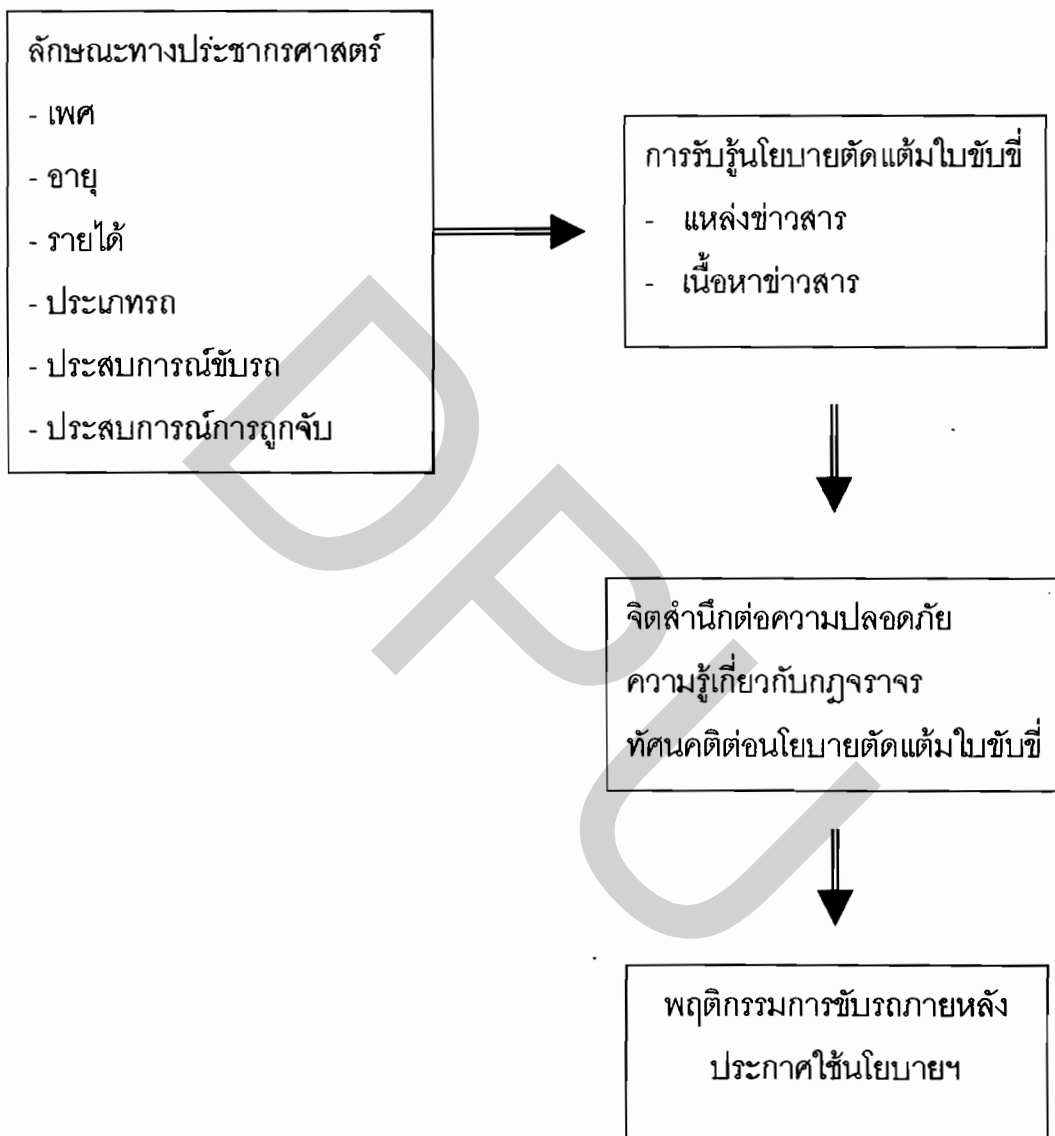
สมมติฐานข้อที่ 6

ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างประเภทกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่ที่ต่างกัน

ตัวแปรอิสระ คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะประเภทต่าง ๆ

ตัวแปรตาม คือ ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่

ภาพที่ 4
กรอบแนวคิดในการวิจัย



ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายสำหรับการวิจัยในครั้งนี้คือ ผู้ขับรถในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้คือ

- กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- กลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้ขับขี่รถตู้/รถกระบะ
- กลุ่มที่ 4 กลุ่มผู้ขับขี่รถรับจ้าง (แท็กซี่/สามล้อ)
- กลุ่มที่ 5 กลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสาร (รถเมล์/รถบรรทุก)

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างกำหนดไว้ 400 ตัวอย่าง โดยจะสุ่มตัวอย่างจากผู้ขับรถในกรุงเทพมหานคร โดยวิธีเปรียบเทียบตารางสำเร็จรูปของ Yamane 'sample size with 95% confidence พบว่าถ้าขนาดของประชากรมีจำนวนมากกว่าแสนคนนั้น (จากจำนวนประชากรที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์เท่ากับ 1,218,372 คนเมื่อ 31 ธันวาคม 2543, กองสถิติกรมการขนส่งทางบก กระทรวงมหาดไทย) ให้ใช้ตารางสุ่มตัวอย่างสำเร็จรูปของ Yamane โดยให้เกิดความผิดพลาดได้ไม่เกิน $\pm 5\%$ ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% (วิเชียร เกตุสิงห์, 2537 : 27) โดยกำหนดสถานที่ในการสัมภาษณ์ ได้แก่ สถานที่ราชการ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานเอกชน สถาบันการศึกษา ห้างสรรพสินค้า และที่อยู่อาศัย เป็นต้น โดยกระจายไปตามเขตต่าง ๆ ทั่วกรุงเทพมหานคร เมื่อพบกลุ่มตัวอย่างที่สามารถให้ข้อมูลที่ต้องการได้ ผู้วิจัยและผู้ช่วยวิจัยจะเข้าไปทำการสัมภาษณ์หรือให้กลุ่มตัวอย่างกรอกแบบสอบถามด้วยตนเองจนได้จำนวนครบตามที่ต้องการ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้จะใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับรถในกรุงเทพมหานคร โดยผู้วิจัยจะให้กลุ่มเป้าหมายเป็นผู้ตอบแบบสอบถามเองและรอรับกลับ ซึ่งแบบสอบถามประกอบด้วยคำถามปิดแบบมีตัวเลือก โดยแบ่งเป็น 6 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะพื้นฐานทางประชากรศาสตร์ โดยมีลักษณะคำถามแบบปลายปิด จำนวน 6 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากสื่อต่างๆ โดยมีลักษณะเป็นคำถามแบบปลายปิด จำนวน 2 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย โดยมีลักษณะเป็นคำถามวัดระดับความนึกคิดแบบปลายปิด จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นคำถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร โดยมีลักษณะเป็นคำถามวัดระดับความรู้แบบปลายปิด จำนวน 16 ข้อ

ตอนที่ 5 เป็นคำถามเกี่ยวกับทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ โดยมีลักษณะเป็นคำถามแสดงความคิดเห็นแบบปลายปิด จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 6 เป็นคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถ ภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่เป็นคำถามแสดงการพฤติกรรมแบบปลายปิด จำนวน 16 ข้อ

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ก่อนที่จะนำแบบสอบถามไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจะมีการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) และความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการนำแบบสอบถามไปทดสอบก่อน (Pre-test) กับกลุ่มทดสอบ ซึ่งมีวิธีการดังนี้

การทดสอบหาความเที่ยงตรง (Validity)

โดยการนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ เพื่อพิจารณาตรวจสอบถึงความครอบคลุมของเนื้อหา การใช้ภาษา และโครงสร้างของแบบสอบถามเพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไขให้สมบูรณ์ก่อนนำไปใช้กับกลุ่มทดสอบ

การทดสอบหาความเชื่อมั่น (Reliability)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่เป็นมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งในแต่ละข้อจะมีช่องให้ตอบ 5 ช่อง จำนวน 20 ชุด ไปสัมภาษณ์ประชาชนโดยทั่วไปที่จับจี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นกลุ่มตัวอย่างคนละกลุ่มและมีลักษณะของประชากรตรงตามกลุ่มตัวอย่างที่ใช้จริงในการวิจัย ทั้งนี้เพื่อนำผลการสัมภาษณ์มาทำการปรับปรุงเพื่อให้ได้แบบสอบถามที่ตรงกับวัตถุประสงค์มากที่สุด โดยการคำนวณหาค่า Reliability Coefficient Alpha ด้วยวิธีของ Cronbach Alpha Formula จากสูตรดังนี้

$$\alpha = \frac{k}{(k-1)} \left\{ 1 - \frac{\sum s_i^2}{S_t^2} \right\}$$

เมื่อ

α	แทน	ค่าความเชื่อมั่น
k	แทน	จำนวนข้อของเครื่องมือวัด
$\sum s_i^2$	แทน	ผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ
S_t^2	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนรวม

การวัดค่าและเกณฑ์การให้คะแนนตัวแปร

ตัวแปรระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในการขับขี่

กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนนและเกณฑ์การวัดค่าตัวแปรเกี่ยวกับคำถาม แสดงความคิดเห็น 3 ระดับ ดังนี้

- 3 หมายถึง ประจํา
- 2 หมายถึง บางครั้ง
- 1 หมายถึง ไม่เคย

เมื่อศึกษาปริมาณความมากน้อยของแต่ละคำตอบจากผลรวมของกลุ่มตัวอย่าง นั้น ผู้วิจัยได้ใช้ค่าเฉลี่ยมาเป็นเกณฑ์ในการบรรยายลักษณะของค่าตัวแปรตามมาตราของ ลิเคิร์ต (Likert, 1961 : 97) โดยกำหนดแนวคำตอบเป็น 3 ระดับเพื่อคำนวณหาค่าอันตรภาคชั้น (class interval) ของความกว้างในแต่ละอันตรภาคชั้นตามสูตร ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{3 - 1}{3} = 1.66$$

ดังนั้นเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของการให้ระดับคะแนนในแต่ละอันตรภาคชั้นจะมีลักษณะ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00 คะแนน	หมายถึง จิตสำนึกฯ ในระดับสูง
ค่าเฉลี่ย 1.67 – 2.33 คะแนน	หมายถึง จิตสำนึกฯ ในระดับกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.66 คะแนน	หมายถึง จิตสำนึกฯ ในระดับต่ำ

ตัวแปรระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนนและเกณฑ์การวัดค่าตัวแปรเกี่ยวกับคำถาม แสดงความคิดเห็น 3 ระดับ ดังนี้

- 3 หมายถึง ตอบถูก (ว่าใช่หรือไม่ใช่)
- 2 หมายถึง ตอบว่าไม่แน่ใจ
- 1 หมายถึง ตอบผิด (ว่าใช่หรือไม่ใช่)

เมื่อศึกษาปริมาณความมากน้อยของแต่ละคำตอบจากผลรวมของกลุ่มตัวอย่างนั้น ผู้วิจัยได้ใช้ค่าเฉลี่ยมาเป็นเกณฑ์ในการบรรยายลักษณะของค่าตัวแปรตามมาตราของลิเคิร์ต (Likert, 1961 : 97) โดยกำหนดแนวคำตอบเป็น 3 ระดับเพื่อคำนวณหาค่าอันตรภาคชั้น (class interval) ของความกว้างในแต่ละอันตรภาคชั้นตามสูตร ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{3 - 1}{3} = 1.66$$

ดังนั้นเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของการให้ระดับคะแนนในแต่ละอันตรภาคชั้นจะมีลักษณะ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00 คะแนน	หมายถึง ระดับความรู้ฯ มาก
ค่าเฉลี่ย 1.67 – 2.33 คะแนน	หมายถึง ระดับความรู้ฯ ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.66 คะแนน	หมายถึง ระดับความรู้ฯ น้อย

ตัวแปรทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่

กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนนและเกณฑ์การวัดค่าตัวแปรเกี่ยวกับคำถาม แสดงความคิดเห็นนี้เป็น 5 ระดับ ดังนี้

- 5 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด
- 4 หมายถึง เห็นด้วยมาก
- 3 หมายถึง ปานกลาง
- 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย
- 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด

เมื่อศึกษาปริมาณความมากน้อยของแต่ละคำตอบจากผลรวมของกลุ่มตัวอย่างนั้น ผู้วิจัยได้ใช้ค่าเฉลี่ยมาเป็นเกณฑ์ในการบรรยายลักษณะของค่าตัวแปรตามมาตราของลิเคิร์ต (Likert, 1961 : 97) โดยกำหนดแนวคำตอบเป็น 5 ระดับเพื่อคำนวณหาค่าอันตรภาคชั้น (class interval) ของความกว้างในแต่ละอันตรภาคชั้นตามสูตร ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.80$$

ดังนั้นเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของการให้ระดับคะแนนในแต่ละอันตรภาคชั้นจะมีลักษณะ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21 – 5.00 คะแนน หมายถึง เชิงบวกอย่างมาก

ค่าเฉลี่ย 3.41 – 4.20 คะแนน หมายถึง เชิงบวก

ค่าเฉลี่ย 2.61 – 3.40 คะแนน หมายถึง เป็นกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.81 – 2.60 คะแนน หมายถึง เชิงลบ

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.80 คะแนน หมายถึง เชิงลบอย่างมาก

ตัวแปรพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรภายหลังประกาศใช้นโยบายฯ

กำหนดเกณฑ์ในการให้คะแนนและเกณฑ์การวัดค่าตัวแปรเกี่ยวกับคำถาม แสดงความคิดเห็นนี้เป็น 5 ระดับ ดังนี้

5 หมายถึง ไม่เคยเลย

4 หมายถึง น้อยครั้ง

3 หมายถึง ตามสมควร

2 หมายถึง บ่อยครั้ง

1 หมายถึง เป็นประจำ

เมื่อศึกษาปริมาณความมากน้อยของแต่ละคำตอบจากผลรวมของกลุ่มตัวอย่าง นั้น ผู้วิจัยได้ใช้ค่าเฉลี่ยมาเป็นเกณฑ์ในการบรรยายลักษณะของค่าตัวแปรตามมาตราของ ลิกเคิร์ต (Likert, 1961 : 97) โดยกำหนดแนวคำตอบเป็น 5 ระดับเพื่อคำนวณหาค่าอันตรภาคชั้น (class interval) ของความกว้างในแต่ละอันตรภาคชั้นตามสูตร ดังนี้

$$\frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} = \frac{5 - 1}{5} = 0.80$$

คั่งนั้นเกณฑ์ค่าเฉลี่ยของการให้ระดับคะแนนในแต่ละอันตรภาคชั้นจะมีลักษณะ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.21 – 5.00 คะแนน หมายถึง ไม่เคยทำผิดกฎจราจร หรือน้อยมาก

ค่าเฉลี่ย 3.41 – 4.20 คะแนน หมายถึง ทำผิดกฎจราจรน้อยครั้ง

ค่าเฉลี่ย 2.61 – 3.40 คะแนน หมายถึง ทำผิดกฎจราจรพอสมควร

ค่าเฉลี่ย 1.81 – 2.60 คะแนน หมายถึง ทำผิดกฎจราจรบ่อยครั้ง

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.80 คะแนน หมายถึง ทำผิดกฎจราจรเป็นประจำ

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

จากประเด็นต่าง ๆ ที่สัมภาษณ์จะดำเนินวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean) โดยแสดงในรูปตารางแจกแจงความถี่ ซึ่งการวิเคราะห์แยกเป็นตารางทางเดียว ได้แก่ การอธิบายข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ การรับรู้ข่าวสารนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร จิตสำนึกต่อความปลอดภัย ทัศนคติต่อนโยบายตัดแถมใบขับขี่ และพฤติกรรมการขับรถภายหลังประกาศใช้นโยบายฯ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์ค่าไค-สแควร์ (Chi-square) เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าร้อยละ และการทดสอบความแปรปรวนของค่าเฉลี่ยด้วยวิธี one-way ANOVA ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติขั้นสูง ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยได้ใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการศึกษา โดยมุ่งเน้นกลุ่มประชากรที่เป็นผู้ขับรถในกรุงเทพมหานคร จากการตอบแบบสอบถามทั้งหมด 400 ชุด ปรากฏว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามที่สมบูรณ์ 396 ชุด คิดเป็นร้อยละ 99.00 ผลการวิจัยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของเพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	230	58.1
หญิง	166	41.9
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 230 คนคิดเป็นร้อยละ 58.1 ในขณะที่เพศหญิงมีจำนวน 166 คนคิดเป็นร้อยละ 41.9

จากตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาทต่อเดือนมีจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 126 คนคิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 10,001 – 20,000 บาทต่อเดือนจำนวน 101 คนคิดเป็นร้อยละ 25.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 30,001 – 40,000 บาทต่อเดือนจำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือนจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.6 และน้อยที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 40,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของประเภทรถที่กลุ่มตัวอย่างขับอยู่

ประเภทรถที่ขับอยู่	จำนวน	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์	43	10.9
รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน	127	32.1
รถยนต์กระบะ / รถตู้	73	18.4
รถรับจ้างแท็กซี่ / สามล้อ	64	16.2
รถโดยสารประจำทาง	89	22.5
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของประเภทรถที่กลุ่มตัวอย่างขับอยู่ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ขับรถส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คนมากที่สุดเท่ากับ 127 คนคิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาได้แก่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 89 คนคิดเป็นร้อยละ 22.5 รถยนต์กระบะ / รถตู้ จำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.4 รถรับจ้างแท็กซี่ / สามล้อ จำนวน 64 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2 และน้อยที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของประสบการณ์ในการขับรถของกลุ่มตัวอย่าง

ประสบการณ์ในการขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
1 – 3 ปี	119	30.1
4 – 6 ปี	163	41.2
7 – 9 ปี	64	16.2
10 ปีขึ้นไป	50	12.6
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 7 ประสบการณ์ในการขับรถของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างขับรถมาเป็นเวลา 4 – 6 ปีเป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 163 คนคิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาได้แก่ เป็นเวลา 1 – 3 ปีเป็นจำนวน 119 คนคิดเป็นร้อยละ 30.1 เป็นเวลา 7 – 9 ปีจำนวน 64 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2 และน้อยที่สุด 10 ปีขึ้นไปจำนวน 50 คนคิดเป็นร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของการถูกจับกรณีกระทำผิดกฎจราจร

กรณีกระทำผิดกฎจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	87	22.0
เคยนาน ๆ ครั้ง	194	49.0
เคยเป็นประจำ	115	29.0
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 8 การถูกตำรวจจับกรณีกระทำผิดกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเคยถูกตำรวจจับกรณีกระทำผิดกฎจราจรนาน ๆ ครั้งเป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 194 คนคิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาได้แก่ เคยเป็นประจำ จำนวน 115 คนคิดเป็นร้อยละ 29.0 และไม่เคยเลย จำนวน 87 คนคิดเป็นร้อยละ 22.0 น้อยที่สุด

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของแหล่งสารหลักที่ผู้จับจี้รับรู้นโยบายฯ มากที่สุด

สื่อ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	41	10.4
วิทยุ	71	17.9
หนังสือพิมพ์	57	14.4
อินเทอร์เน็ต	13	3.3
แผ่นป้าย	109	27.5
โปสเตอร์ผ้า	31	7.8
เพื่อน	26	6.6
ครอบครัว	28	7.1
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	20	5.1
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของแหล่งสารหลักที่ผู้จับจี้รับรู้นโยบายฯ มากที่สุดพบว่า กลุ่มตัวอย่างรับรู้นโยบายตัดแค้นใบจับจี้จาก สื่อแผ่นป้าย มากที่สุดเท่ากับ 109 คนคิดเป็นร้อยละ 27.5 รองลงมาได้แก่ วิทยุเป็นจำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.9 หนังสือพิมพ์เป็นจำนวน 57 คนคิดเป็นร้อยละ 14.4 โทรทัศน์เป็นจำนวน 41 คนคิดเป็นร้อยละ 10.4 โปสเตอร์เป็นจำนวน 31 คนคิดเป็นร้อยละ 7.8 ครอบครัวเป็นจำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.1 เพื่อนเป็นจำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.6 เจ้าหน้าที่ตำรวจเท่ากับ 20 คนคิดเป็นร้อยละ 5.1 และน้อยที่สุดคือ สื่ออินเทอร์เน็ต 13 คนคิดเป็นร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของการรับรู้ต่อลักษณะเนื้อหาข่าวสารนโยบายฯ

ลักษณะเนื้อหาข่าวสาร	จำนวน	ร้อยละ
บอกกล่าว เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ด้านความรู้	97	24.5
โน้มน้าวใจให้เห็นถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตาม	114	28.8
เกิดความสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตาม	128	32.3
ขอความร่วมมือให้ผู้ขับรถปฏิบัติตาม	57	14.4
รวม	396	100.0

จากตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของการรับรู้ต่อลักษณะเนื้อหาข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับ พบว่า ลักษณะเนื้อหาข่าวสารที่กลุ่มตัวอย่างได้รับเป็นแบบ เกิดสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตาม เป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 128 คนคิดเป็นร้อยละ 32.3 รองลงมาได้แก่ โน้มน้าวใจให้เห็นถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตาม จำนวน 114 คนคิดเป็นร้อยละ 28.8 บอกกล่าว เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ด้านความรู้ จำนวน 97 คนคิดเป็นร้อยละ 24.5 และน้อยที่สุด คือขอความร่วมมือให้ผู้ขับรถปฏิบัติตาม จำนวน 57 คนคิดเป็นร้อยละ 14.4 ตามลำดับ

✓ ตารางที่ 11 จำนวนและค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง

จิตสำนึกต่อความปลอดภัย	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย	ค่าเฉลี่ย	ความหมาย
ขณะที่กำลังขับรถอยู่ ท่านคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ข้ามถนน	186	157	53	2.34	สูง
เมื่อท่านบรรทุกผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ	187	162	47	2.35	สูง
ท่านจะตรวจสอบสภาพรถของท่านก่อนเดินทาง	106	183	107	2.00	กลาง
ท่านมีความรู้สึกว่าเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ปฏิบัติตามนโยบายฯ	181	165	50	2.33	กลาง
ท่านกลัวว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ	175	159	62	2.29	กลาง
เมื่อท่านมีอาการโกรธ หรือไม่พอใจ ท่านจะหลีกเลี่ยงการขับรถด้วยความเร็ว	171	161	64	2.27	กลาง
ท่านจะปฏิบัติตามนโยบายฯ แม้เวลาที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ	188	151	57	2.33	กลาง
ท่านมักจะไม่ขับรถภายหลังดื่มสุรา	191	143	62	2.33	กลาง
รวม	173	160	63	2.28	กลาง

จากตารางที่ 11 แสดงจำนวนและค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ค่าเฉลี่ยของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีค่าเฉลี่ย 2.28 แสดงว่า จิตสำนึกต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับกลาง

ตารางที่ 12 จำนวนและค่าเฉลี่ยของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	ใช่	ไม่ แน่ ใจ	ไม่ ใช่	ค่า เฉลี่ย	ความ หมาย
หากถูกจับกุมในข้อหาเดิม 2 ครั้งภายในระยะเวลา 1 ปี จะต้องเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	66	172	158	1.77	กลาง
ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทาง เบรค หยุดรถ จอดครด ต้องให้สัญญาณมือหรือไฟสัญญาณก่อนไม่น้อยกว่า 30 เมตร สัญญาณที่ใช้ต้องให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นเห็นในระยะไม่น้อยกว่า 60 เมตร	164	170	62	2.26	กลาง
จอดครดในเวลากลางวันหรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอให้เห็นได้ในระยะ 150 เมตร ต้องเปิดไฟหรือจุดคอมไฟไว้ที่รถนั้น	202	174	20	2.46	สูง
อัตราความเร็วของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพฯ ให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร	143	125	128	2.04	กลาง
บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแซงเท่านั้น	157	134	105	2.13	กลาง
ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถวิ่งสวนหรือตามมา ในระยะไม่น้อยกว่า 150 ม.	156	178	62	2.24	กลาง
หากการจราจรติดขัดมาก อนุโลมให้รถจักรยานยนต์สามารถขับขึ้นทางเท้าได้	68	176	152	1.79	กลาง
รถยนต์บรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สามารถวิ่งในกรุงเทพฯ ได้ตลอดเวลา แต่ต้องใช้ความเร็วต่ำ	67	168	161	1.76	กลาง
ใบสั่งของตำรวจสามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้ไม่เกิน 14 วัน	15	188	193	1.55	ต่ำ

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถประจำทาง ท่านจะขับรถออกนอกช่องทางเดินรถประจำทาง ได้ตลอดเวลาเมื่อการจราจรติดขัดหรือมีรถขวางในช่องทางนั้น	162	120	114	2.12	กลาง
ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ท่านจะปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารได้ เมื่อท่านมีเหตุผลความจำเป็น	160	133	103	2.14	กลาง
สติ๊กเกอร์อักษร A ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรติดไว้ที่หลังใบขับขี่แสดงว่า ถูกตัดคะแนน 10 คะแนน	64	170	162	1.75	กลาง
ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ	165	163	68	2.24	กลาง
รถบรรทุก 10 ล้อขับบนทางด่วนใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กม./ชั่วโมง	66	163	167	1.74	กลาง
เมื่อถูกตัดคะแนนครบ 60 คะแนนจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตและเข้ารับการอบรมจากเจ้าพนักงานจราจร	15	163	218	1.49	ต่ำ
การขับรถทุกประเภท หากขับช้าจะต้องขับให้อยู่ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด	121	119	156	1.91	กลาง
รวม	112	157	127	1.96	กลาง

จากตารางที่ 12 แสดงจำนวนและค่าเฉลี่ยของระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับกลาง (ค่าเฉลี่ย 1.96)

ตารางที่ 13 จำนวนและค่าเฉลี่ยของทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง

ทัศนคติต่อนโยบายฯ	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด	เป็น กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด	ค่า เฉลี่ย	ความ หมาย
ปัญหาการจราจรติดขัดใน กรุงเทพฯ เกิดจากสาเหตุหนึ่งคือ การขาดวินัยจราจรของผู้ขับรถ	121	96	124	39	16	3.67	เชิง บวก
การเสริมสร้างวินัยจราจรต้อง กระทำทั้งในด้านการบังคับใช้ นโยบายฯ และการปลูกฝังให้เกิด จิตสำนึกในตัวผู้ขับรถ	121	78	125	61	11	3.60	เชิง บวก
ความมีวินัยจราจรอันเกิดจากจิต สำนึกของผู้ขับรถเป็นสิ่งที่ ต้องการมากกว่าความมีวินัยอัน เกิดจากความเกรงกลัวการถูกตัด แต้มใบขับขี่	173	39	109	66	9	3.76	เชิง บวก
ความศักดิ์สิทธิ์ของนโยบายฯ อัน มีผลต่อการบังคับ ลงโทษผู้ขาด วินัยจราจรมีความเหมาะสมเพียง พอแล้ว	91	144	142	17	2	3.77	เชิง บวก
การเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ความ รู้และบทลงโทษของนโยบายฯ แพร่หลายพอแล้ว	208	71	93	23	1	4.17	เชิง บวก

ตารางที่ 13 (ต่อ)

นอกเหนือจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ภาคเอกชนควรมีส่วนช่วยให้ความรู้ความเข้าใจในนโยบายฯ แก่ผู้ขับรถได้	77	130	141	45	3	3.59	เชิงบวก
ผู้ขับรถขาดวินัยจราจรเนื่องจากการจราจรติดขัดมาก หากมีแต่รักษาและปฏิบัติตามนโยบายฯ ทำให้ถึงที่หมายไม่ทันเวลา	99	145	109	33	10	3.73	เชิงบวก
เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินการหรือลงโทษตามกระบวนการเมื่อมีการฝ่าฝืนนโยบายฯ ดังนั้นจึงทำให้ผู้ขับรถไม่ปฏิบัติตาม	198	50	92	43	13	3.95	เชิงบวก
รวม	136	94	117	41	8	3.78	เชิงบวก

จากตารางที่ 13 แสดงจำนวนและค่าเฉลี่ยของทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีค่าเฉลี่ย 3.78 แสดงว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ในเชิงบวก

ตารางที่ 14 จำนวนและค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับรถที่ผิดกฎจราจรหลังประกาศใช้
นโยบายฯ

พฤติกรรมการขับรถ	ไม่ เคย	น้อย ครั้ง	ตาม สม ควร	บ่อย ครั้ง	เป็น ประ จํา	ค่า เฉลี่ย	ความ หมาย
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	73	109	153	48	13	3.46	น้อยครั้ง
ขับรถภายหลังจากดื่ม แอลกอฮอล์หรือเมาสูรา หรือ ของเมาอย่างอื่น	81	147	39	58	71	3.28	น้อยครั้ง
ขับรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น	85	139	56	55	61	3.33	น้อยครั้ง
แข่งรถบนทางจราจร	245	41	36	55	19	4.11	น้อยครั้ง
ขับรถในขณะที่ร่างกายจิตใจ และอารมณ์ไม่พร้อมที่จะขับ	91	124	84	54	43	3.42	น้อยครั้ง
ขับรถประมาทหรือน่าหวาด เสียว	115	90	107	68	16	3.56	น้อยครั้ง
ขับรถในลักษณะที่ผิดปกตวิสัย ของการขับรถตามธรรมดา	164	91	96	42	3	3.94	น้อยครั้ง
ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความ ปลอดภัยหรือความเดือดร้อน ของผู้อื่น	105	88	121	62	20	3.49	น้อยครั้ง
ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่า ที่กฎหมายกำหนดในเขตที่ บังคับนั้น ๆ	74	111	140	36	35	3.39	พอ สมควร
แข่งรถด้านซ้ายและไม่มี ความ ปลอดภัย	80	67	168	75	6	3.35	พอ สมควร

ตารางที่ 14 (ต่อ)

แซงรถในที่มีเครื่องหมายเขตอันตราย	62	102	177	53	2	3.43	น้อยครั้ง
จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทางโดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	167	84	107	32	6	3.94	น้อยครั้ง
ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร	27	13	176	148	32	2.63	พอสมควร
ขับแท็กซี่พาดคนโดยสารไปลงระหว่างทาง	28	9	54	229	76	2.20	บ่อยครั้ง
ขับรถในลักษณะกีดขวางจราจร	149	82	82	57	26	3.68	น้อยครั้ง
ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร	166	87	98	39	6	3.93	น้อยครั้ง
รวม	107	87	106	69	27	3.45	น้อยครั้ง

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยสูงหมายถึง ผ่าฝืนหรือทำผิดกฎจราจรน้อย

ค่าเฉลี่ยต่ำหมายถึง ผ่าฝืนกฎจราจรบ่อยขึ้น

จากตารางที่ 14 แสดงจำนวนและค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า พฤติกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร ขับผิดข้อบังคับของนโยบายฯ น้อยครั้ง (ค่าเฉลี่ย 3.45)

การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ต่างกัน มีการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารที่ต่างกัน

ตารางที่ 15 ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่
จากแหล่งสารหลัก แยกตามลักษณะทางเพศ

แหล่งสารหลัก	ลักษณะทางเพศ			
	ชาย		หญิง	
โทรทัศน์	18	7.8	23	13.9
วิทยุ	46	20.0	25	15.1
หนังสือพิมพ์	33	14.3	24	14.5
แผ่นป้าย	75	32.6	34	20.5
โปสเตอร์ผ้า	17	7.4	14	8.4
อินเทอร์เน็ต	5	2.2	8	4.8
เพื่อน	12	5.2	14	8.4
ครอบครัว	15	6.5	13	7.8
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	9	3.9	11	6.6
รวม	230	100.0	166	100.0

Pearson Chi-Square = 15.197

Sig. (2-sided) = .055

จากตารางที่ 15 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งเพศชายและหญิงมีส่วนร่วมการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1

ตารางที่ 16 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม
ใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก แยกตามลักษณะอายุ

แหล่งสารหลัก	ลักษณะตามอายุ									
	ต่ำกว่า 20 ปี		21-30 ปี		31-40 ปี		41-50 ปี		51 ปี ขึ้นไป	
โทรทัศน์	11	19.0	10	9.7	13	10.5	4	4.4	3	15.0
วิทยุ	8	13.8	17	16.5	21	16.9	21	23.1	4	20.0
หนังสือพิมพ์	8	13.8	14	13.6	23	18.5	12	13.2	0	0
แผ่นป้าย	17	29.3	24	23.3	31	25.0	29	31.9	8	40.0
โปสเตอร์ผ้า	4	6.9	12	11.7	10	8.1	4	4.4	1	5.0
อินเตอร์เน็ต	1	1.7	5	4.9	6	4.8	1	1.1	0	0
เพื่อน	2	3.4	9	8.7	9	7.3	5	5.5	1	5.0
ครอบครัว	3	5.2	7	6.8	7	5.6	8	8.8	3	15.0
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	4	6.9	5	4.9	4	3.2	7	7.7	0	0
รวม	58	100	103	100	124	100	91	100	20	100

Pearson Chi-Square = 33.057

Sig. (2-sided) = .415

จากตารางที่ 16 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่อายุแตกต่างกันมีสัดส่วนของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1

ตารางที่ 17 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม
ใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามระดับรายได้

แหล่งสารหลัก	ระดับรายได้									
	ต่ำกว่า 10000		10001- 20000		20001- 30000		30001- 40000		40001 ขึ้นไป	
โทรทัศน์	7	12.1	9	8.9	12	9.5	10	10.9	3	15.8
วิทยุ	9	15.5	20	19.8	23	18.3	14	15.2	5	26.3
หนังสือพิมพ์	11	19.0	13	12.9	17	13.5	16	17.4	0	0
แผ่นป้าย	21	36.2	24	23.8	32	25.4	26	28.3	6	31.6
โปสเตอร์ผ้า	2	3.4	9	8.9	14	11.1	5	5.4	1	5.3
อินเทอร์เน็ต	1	1.7	3	3.0	6	4.8	1	1.1	2	10.5
เพื่อน	4	6.9	9	8.9	7	5.6	5	5.4	1	5.3
ครอบครัว	2	3.4	9	8.9	8	6.3	9	9.8	0	0
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	1	1.7	5	5.0	7	5.6	6	6.5	1	5.3

Pearson Chi-Square = 26.158

Sig. (2-sided) = .757

จากตารางที่ 17 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีรายได้แตกต่างกันมีสัดส่วนของ
การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก ไม่แตกต่างกันอย่างมี
นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1

ตารางที่ 18 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม
ใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามกลุ่มประเภทของรถที่ขับ

แหล่งสารหลัก	ประเภทของรถที่ขับ									
	จักรยานยนต์		รถยนต์นั่งส่วนบุคคล		รถกระบะ/รถตู้		รถรับจ้าง		รถโดยสารประจำทาง	
โทรทัศน์	6	14.0	12	9.4	9	12.3	1	1.6	13	14.6
วิทยุ	11	25.6	17	13.4	15	20.5	10	15.6	18	20.2
หนังสือพิมพ์	3	7.0	25	19.7	11	15.1	6	9.4	12	13.5
แผ่นป้าย	10	23.3	25	19.7	14	19.2	29	45.3	31	34.8
โปสเตอร์ผ้า	4	9.3	20	15.7	5	6.8	1	1.6	1	1.1
อินเทอร์เน็ต	1	2.3	7	5.5	4	5.5	0	0	1	1.1
เพื่อน	2	4.7	10	7.9	9	12.3	3	4.7	2	2.2
ครอบครัว	4	9.3	5	3.9	4	5.5	7	10.9	8	9.0
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	2	4.7	6	4.7	2	2.7	7	10.9	3	3.4
รวม	43	100	127	100	73	100	64	100	89	100

Pearson Chi-Square = 72.368

Sig. (2-sided) = .000

จากตารางที่ 18 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขับรถประเภทต่างกันมีสัดส่วนของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 1 โดยกลุ่มที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนรับรู้ข่าวสารจากสื่อวิทยุและแผ่นป้ายมากที่สุดในสัดส่วนพอ ๆ กัน ส่วนผู้ขับขี่รถนั่งส่วนบุคคลเปิดรับข่าวสารจากสื่อหนังสือพิมพ์และแผ่นป้ายมากที่สุดเท่ากัน ในขณะที่ผู้ขับขี่รถกระบะ/รถตู้ รับรู้จากสื่อวิทยุมากที่สุด รองลงมาเป็นแผ่นป้าย สำหรับกลุ่มผู้ขับขี่รถรับจ้างและรถประจำทาง รับรู้ข่าวสารจากแผ่นป้ายสูงสุดมากที่สุดและมากกว่าทุกกลุ่มผู้ขับขี่

ตารางที่ 19 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนของการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม
ใบขับขี่จากแหล่งสารหลักแยกตามประสบการณ์การขับรถ

แหล่งสารหลัก	ประสบการณ์การขับรถ							
	1-3 ปี		4-6 ปี		7-9 ปี		10 ปีขึ้นไป	
โทรทัศน์	8	6.7	26	16.0	6	9.4	1	2.0
วิทยุ	27	22.7	20	12.3	12	18.8	12	24.0
หนังสือพิมพ์	27	22.7	13	8.0	12	18.8	5	10.0
แผ่นป้าย	27	22.7	49	30.1	15	23.4	18	36.0
โปสเตอร์ผ้า	10	8.4	15	9.2	3	4.7	3	6.0
อินเทอร์เน็ต	4	3.4	8	4.9	1	1.6	0	0
เพื่อน	9	7.6	7	4.3	5	7.8	5	10.0
ครอบครัว	4	3.4	14	8.6	5	7.8	5	10.0
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	3	2.5	11	6.7	5	7.8	1	2.0
รวม	119	100	163	100	64	100	50	100

Pearson Chi-Square = 45.633

Sig. (2-sided) = .005

จากตารางที่ 19 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสบการณ์การขับรถต่างกันมีสัดส่วนของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 1 โดยกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับรถ 1-3 ปี มีสัดส่วนรับรู้ข่าวสารจากสื่อวิทยุ หนังสือพิมพ์และแผ่นป้ายมากที่สุด ในสัดส่วนเท่ากัน ส่วนผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับรถ 4-6 ปี เปิดรับข่าวสารจากแผ่นป้ายมากที่สุด รองลงมาคือสื่อโทรทัศน์ ในขณะที่ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับรถ 7-9 ปี รับรู้จากสื่อแผ่นป้ายมากที่สุด รองลงมาได้แก่สื่อวิทยุและหนังสือพิมพ์ในสัดส่วนเท่ากัน และผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์การขับรถ 10 ปีขึ้นไป รับรู้ข่าวสารจากสื่อแผ่นป้ายมากที่สุดและสูงกว่าทุกกลุ่มผู้ขับขี่

ตารางที่ 20 ผลการทดสอบความแตกต่างของสัดส่วนการรับรู้ นโยบายตัดแต้ม ใบขับขี่
จากแหล่งสารหลักแยกตามประสบการณ์การถูกจับ

แหล่งสารหลัก	ประสบการณ์การถูกจับ					
	ไม่เคยเลย		เคยนาน ๆ ครั้ง		เคยเป็นประจำ	
โทรทัศน์	7	8.0	19	9.8	15	13.0
วิทยุ	14	16.1	36	18.6	21	18.3
หนังสือพิมพ์	13	14.9	29	14.9	15	13.0
แผ่นป้าย	19	21.8	62	32.0	28	24.3
โปสเตอร์ผ้า	10	11.5	14	7.2	7	6.1
อินเทอร์เน็ต	3	3.4	4	2.1	6	5.2
เพื่อน	5	5.7	9	4.6	12	10.4
ครอบครัว	11	12.6	12	6.2	5	4.3
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	5	5.7	9	4.6	6	5.2
รวม	87	100	194	100	115	100

Pearson Chi-Square = 17.993

Sig. (2-sided) = .324

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีประสบการณ์การถูกจับต่างกันมี
สัดส่วนของการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก ไม่แตก
ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ต่างกัน

ตารางที่ 21 ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยต่างกัน

แหล่งสารหลักที่รับรู้	ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย			
	Mean	S.D.	F	Sig.
โทรทัศน์	1.61	.67	.628	.754
วิทยุ	1.51	.58		
หนังสือพิมพ์	1.68	.66		
แผ่นป้าย	1.67	.71		
โปสเตอร์ผ้า	1.77	.76		
อินเทอร์เน็ต	1.69	.75		
เพื่อน	1.73	.72		
ครอบครัว	1.68	.77		
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	1.60	.68		

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ไม่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมกาเปิดรับข่าวสารนโยบาย
ตัดแ้ฒ้ไบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน

ตารางที่ 22 ผลการทดสอบความแตกต่างของการรับรู้ นโยบายตัดแ้ฒ้ไบขับขี่จาก
แหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน

แหล่งสารหลักที่รับรู้	ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
	Mean	S.D.	F	Sig.
โทรทัศน์	2.15	.79	1.904	.058
วิทยุ	2.20	.80		
หนังสือพิมพ์	2.26	.64		
แผ่นป้าย	2.43	.69		
โปสเตอร์ผ้า	2.00	.73		
อินเทอร์เน็ต	2.08	.49		
เพื่อน	2.23	.71		
ครอบครัว	2.39	.57		
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	2.10	.64		

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมกาเปิดรับข่าวสาร
นโยบายตัดแ้ฒ้ไบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ไม่
ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 3

สมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ต่างกัน

ตารางที่ 23 ผลการทดสอบความแตกต่างของระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน

ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	พฤติกรรมการขับรถ			
	Mean	S.D.	F	Sig.
สูง	3.36	.74	.326	.722
กลาง	3.48	1.05		
ต่ำ	3.47	1.11		

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยสูง หมายถึง มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรน้อย

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 4

สมมติฐานข้อที่ 5 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ต่างกัน

ตารางที่ 24 ผลการทดสอบความแตกต่างของระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยที่ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถผิดกฎจราจรต่างกัน

ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย	พฤติกรรมการขับรถ			
	Mean	S.D.	F	Sig.
สูง	3.50	1.01	1.971	.141
กลาง	3.34	1.06		
ต่ำ	3.64	1.13		

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยสูง หมายถึง มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรน้อย

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 5

สมมติฐานข้อที่ 6 ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างประเภทกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ที่ต่างกัน

ตารางที่ 25 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในระดับที่ต่างกัน

ประเภทรถที่ขับ	ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย			
	สูง	กลาง	ต่ำ	รวม
รถจักรยานยนต์	16 (37.21)	21 (48.84)	6 (13.95)	43 (100.0)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	55 (43.31)	48 (37.80)	24 (18.90)	127 (100.0)
รถกระบะ /รถตู้	35 (47.95)	25 (34.25)	13 (17.81)	73 (100.0)
รถรับจ้าง (แท็กซี่/สามล้อ)	30 (46.88)	26 (40.63)	8 (12.50)	64 (100.0)
รถโดยสารประจำทาง	38 (42.70)	40 (44.94)	11 (12.36)	89 (100.0)

Pearson Chi-Square = 424.552

Sig. = .016

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างประเภทกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 6 จะเห็นว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถโดยสารประจำทาง มีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยน้อยกว่ากลุ่มผู้ขับรถประเภทอื่น ๆ

ตารางที่ 26 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีความรู้เกี่ยวกับ
กฎจราจรในระดับที่ต่างกัน

ประเภทรถที่ขับ	ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ	รวม
รถจักรยานยนต์	14 (30.43)	17 (36.96)	15 (32.61)	46 (100.0)
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	37 (28.24)	48 (36.64)	46 (35.11)	131 (100.0)
รถกระบะ /รถตู้	22 (29.33)	29 (38.67)	24 (32.00)	75 (100.0)
รถรับจ้าง (แท็กซี่/สามล้อ)	17 (25.37)	30 (44.78)	20 (29.85)	67 (100.0)
รถโดยสารประจำทาง	26 (33.77)	38 (49.35)	13 (16.88)	77 (100.0)

Pearson Chi-Square = 568.901

Sig. = .041

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครที่ขับรถประเภทต่างกัน มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ 6 จะเห็นได้ว่า ทุกกลุ่มผู้ขับขี่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับปานกลางเป็นส่วนใหญ่ แต่กลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางมีสัดส่วนของการมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ และที่น่าสังเกตกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเป็นกลุ่มที่มีสัดส่วนความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำมากที่สุด

ตารางที่ 27 ผลการทดสอบความแตกต่างของประเภทรถที่ขับ มีพฤติกรรมการขับรด
 ภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ในระดับที่ต่างกัน

ประเภทรถ ที่ขับ	พฤติกรรมการขับรดหลังประกาศใช้นโยบายฯ					
	ไม่เคย	น้อยครั้ง	ตาม สมควร	บ่อยครั้ง	เป็น ประจำ	รวม
รถจักรยานยนต์	12 (27.27)	12 (27.27)	13 (29.55)	4 (9.09)	3 (6.82)	44 (100.0)
รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	34 (26.98)	34 (26.98)	36 (28.57)	15 (11.90)	7 (5.56)	126 (100.0)
รถกระบะ / รถตู้	21 (29.17)	20 (27.78)	18 (25.00)	9 (12.50)	4 (5.56)	72 (100.0)
รถรับจ้าง (แท็กซี่)	21 (32.31)	19 (29.23)	14 (21.54)	7 (10.77)	4 (6.15)	65 (100.0)
รถโดยสาร ประจำทาง	23 (25.84)	24 (26.97)	24 (26.97)	12 (13.48)	6 (6.74)	89 (100.0)

Pearson Chi-Square = 1561.438

Sig. = .373

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครที่ขับรด
 ประเภทต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการขับรดภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่
 ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 6

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

ปัญหาการจราจรติดขัดสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม อันเป็นผลเสียต่อโอกาสในการพัฒนาประเทศโดยรวมเป็นอย่างยิ่ง อีกทั้งยังเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้สูญเสียโอกาสในการเป็นแหล่งลงทุนเพื่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการเงิน และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาค (สำนักงานคณะกรรมการการจราจรทางบก, 2536)

จากการศึกษาแผนการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรระยะเร่งด่วนของสำนักงานคณะกรรมการการจราจรทางบก (2536) พบว่าปัญหาหลักเกิดจากพฤติกรรมจราจรที่ผิดกฎหมาย กล่าวคือ พฤติกรรมในการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ นั่นเอง ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีการรับรู้ในเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จึงทำให้เกิดพฤติกรรมที่อาจเกิดอันตรายขึ้นได้ ดังนั้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่จึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางได้

ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหารถติด และอุบัติเหตุบนถนนลดจำนวนลง สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้จัดทำโครงการรณรงค์ความปลอดภัยบนท้องถนน ตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2545 โดยการประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของผู้กระทำผิดกฎจราจรนี้ รูปแบบการดำเนินการจะยังคงใช้แบบเดิมที่เคยปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึดใบขับขี่ไว้ก่อน เมื่อผู้กระทำผิดไปเสียค่าปรับตามกฎหมาย ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีการบันทึกความผิดออนไลน์เก็บไว้ที่ส่วนกลาง และจะถูกตัดแต้มตามฐานความผิดที่กำหนดไว้ โดยความผิดตามกฎจราจรที่ผู้ขับขี่จะต้องถูกตัดแต้ม ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในช่วงแรกเริ่มโครงการนั้น จะมีทั้งสิ้น 16 ฐานความผิด

การศึกษารับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่และพฤติกรรมจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากรศาสตร์

และการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสาร รวมทั้งจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในกรุงเทพมหานคร

โดยทำการสัมภาษณ์จากผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร โดยแบ่งกลุ่ม ตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยออกเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้คือ กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคล กลุ่มผู้ขับขี่รถตู้/ รถปิคอัพ กลุ่มผู้ขับขี่รถรับจ้าง (แท็กซี่/สามล้อ) และ กลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์/รถบรทุก) ตามสัดส่วนที่กำหนดทั้งหมด 400 ชุด ปรากฏว่ามีแบบสอบถามที่ชำรุด 4 ราย ดังนั้นจำนวนแบบสอบถามที่นำมาทำการรวบรวมข้อมูลจึงมีทั้งหมด 396 รายคิดเป็นร้อยละ 99

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยมีรูปแบบการสำรวจ (Survey Method) ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจข้อมูล และเก็บข้อมูลเพียงครั้งเดียว (One-Shot Case Study) โดยใช้วิธีการสุ่มแบบง่าย (Simple Random Sampling) จากสถานที่ต่าง ๆ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก อุไรแท็กซี่ อุไรแท็กซี่วินรถตู้ และวินรถจักรยานยนต์ เป็นต้น โดยให้กลุ่มตัวอย่างกรอกคำตอบเอง (Self-Administered Questionnaire)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ซึ่งได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) โดยแสดงในรูปแบบตาราง เพื่อใช้ในการอธิบายลักษณะทางประชากรศาสตร์ การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก จิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ รวมทั้งพฤติกรรมการขับรถภายหลังประกาศใช้นโยบายฯ สำหรับการทดสอบสมมติฐานใช้สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การทดสอบความเป็นอิสระของตัวแปรสองลักษณะ (Chi-Square) และการทดสอบค่าความแปรปรวนทางเดียว (one-way ANOVA)

การวิเคราะห์ครั้งนี้ได้ใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS for windows version 10 ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล สามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 230 คนคิดเป็นร้อยละ 58.1 ในขณะที่เพศหญิงมีจำนวน 166 คนคิดเป็นร้อยละ 41.9

อายุของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี จำนวน 124 คนคิดเป็นร้อยละ 31.3 มากที่สุดรองลงมาได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี จำนวน 103 คนคิดเป็นร้อยละ 26.0 อันดับที่สามคือ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปีจำนวน 91 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปีจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.6 และกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ ตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุดเท่ากับ 20 คนคิดเป็นร้อยละ 5.1 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 20,001 – 30,000 บาทต่อเดือนมีจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 126 คนคิดเป็นร้อยละ 31.8 รองลงมาได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 10,001 – 20,000 บาทต่อเดือนจำนวน 101 คนคิดเป็นร้อยละ 25.5 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 30,001 – 40,000 บาทต่อเดือนจำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือนจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.6 และน้อยที่สุดคือกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 40,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป

ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่ขับรถชนิดส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คนมากที่สุดเท่ากับ 127 คนคิดเป็นร้อยละ 32.1 รองลงมาได้แก่ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 89 คนคิดเป็นร้อยละ 22.5 รถยนต์กระบะ (ปีคัท) / รถตู้ จำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.4 รถรับจ้างแท็กซี่ / สามล้อ จำนวน 64 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2 และน้อยที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ จำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

ประสบการณ์ในการขับรถมาเป็นเวลา 4 – 6 ปีเป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 163 คนคิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาได้แก่ เป็นเวลา 1 – 3 ปีเป็นจำนวน 119 คนคิดเป็นร้อยละ 30.1 เป็นเวลา 7 – 9 ปีจำนวน 64 คนคิดเป็นร้อยละ 16.2 และน้อยที่สุด 10 ปีขึ้นไปจำนวน 50 คนคิดเป็นร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเคยถูกตำรวจจับกรณีกระทำความผิดกฎจราจรนาน ๆ ครั้ง เป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 194 คนคิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาได้แก่ เคยเป็นประจำ

จำนวน 115 คนคิดเป็นร้อยละ 29.0 และไม่เคยเลย จำนวน 87 คนคิดเป็นร้อยละ 22.0 น้อยที่สุด

โดยสรุปส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครเป็นเพศชาย อายุระหว่าง 31-40 ปี มีรายได้ต่อเดือน 20,001 – 30,000 บาท มีประสบการณ์ในการขับรถเป็นเวลา 4-6 ปี และเกือบครึ่งหนึ่งที่เคยถูกจับกรณีทำผิดกฎจราจรนาน ๆ ครั้ง อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่เคยถูกตำรวจจับกุมในกรณีทำผิดกฎจราจร (87 คน) นั้น กลุ่มตัวอย่างได้ให้ข้อมูลไว้ว่า เคยทำผิดกฎจราจรแต่ไม่ถูกจับกุม

ตอนที่ 2 การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารต่าง ๆ

กลุ่มตัวอย่างเปิดรับรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักคือ แผ่นป้ายมากที่สุดเท่ากับ 109 คนคิดเป็นร้อยละ 27.5 รองลงมาได้แก่ วิทยุ เท่ากับ 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.9 หนังสือพิมพ์เท่ากับ 57 คนคิดเป็นร้อยละ 14.4 โทรทัศน์เท่ากับ 41 คนคิดเป็นร้อยละ 10.4 โปสเตอร์เท่ากับ 31 คนคิดเป็นร้อยละ 7.8 ครอบคลุมเท่ากับ 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.1 เพื่อนเท่ากับ 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.6 เจ้าหน้าที่ตำรวจเท่ากับ 20 คนคิดเป็นร้อยละ 5.1 และน้อยที่สุดคือ อินเทอร์เน็ตเท่ากับ 13 คนคิดเป็นร้อยละ 3.3

ลักษณะเนื้อหาข่าวสารของนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ตามความรู้สึกรู้สึกที่กลุ่มตัวอย่างได้รับเป็นแบบ เกิดสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตาม เป็นจำนวนมากที่สุดเท่ากับ 128 คนคิดเป็นร้อยละ 32.3 รองลงมาได้แก่ โน้มน้าวใจให้เห็นถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตาม จำนวน 114 คนคิดเป็นร้อยละ 28.8 บอกกล่าว เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ด้านความรู้ จำนวน 97 คนคิดเป็นร้อยละ 24.5 และน้อยที่สุด คือขอความร่วมมือให้ผู้ขับรถปฏิบัติตาม จำนวน 57 คนคิดเป็นร้อยละ 14.4 ตามลำดับ

โดยสรุป การรับรู้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับจากสื่อเฉพาะกิจคือ แผ่นป้าย เป็นจำนวนมากที่สุด โดยเนื้อหาข่าวสารต้องการก่อให้เกิดสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตามมากที่สุด

ตอนที่ 3 จิตสำนึกต่อความปลอดภัย

จิตสำนึกต่อความปลอดภัยหมายถึงการกระทำที่แสดงว่ารับรู้ หรือมีความรู้สึกรู้สึกที่เกิดจากการพัฒนาจิตใจ ทำให้เกิดความหยั่งรู้ด้วยตนเอง สามารถระงับ บังคับ หัก

ห้าม ให้ตนเองเลิกกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามสัญญาสัญญา ในทางที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อตนเองและผู้อื่น รู้จักควบคุมความต้องการตามธรรมชาติ และระบายออกอย่างถูกต้อง ก่อให้เกิดความรักในเพื่อนมนุษย์ มีความรู้สึกยินดีที่ได้เป็นสมาชิกของสังคมและได้พบเจอเพื่อนมนุษย์ร่วมกัน ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดจัดกลุ่มคำตอบโดยแบ่งระดับจิตสำนึกเป็น 3 ระดับได้แก่ สูง ปานกลาง และต่ำ พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัยอยู่ในระดับกลาง มีค่าเฉลี่ย 2.28

เมื่อแยกพิจารณาตามหัวข้อย่อย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัยในขณะที่กำลังขับรถอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะจิตสำนึกในการคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ข้ามถนน (ค่าเฉลี่ย 2.34) และระมัดระวังมิให้เกิดอุบัติเหตุอยู่ตลอดเวลาเมื่อมีผู้อื่นนั่งอยู่ในรถด้วย (ค่าเฉลี่ย 2.35) ในขณะที่จิตสำนึกในเรื่องที่จะต้องเสียค่าปรับหากพบเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นอยู่ในระดับน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย 1.90)

ตอนที่ 4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร กติกา ข้อบังคับ ตามนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับกลาง มีค่าเฉลี่ย 1.96 โดยหัวข้อที่กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับสูงที่สุดคือ จอครถในเวลากลางวันหรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอให้เห็นได้ในระยะ 150 เมตร ต้องเปิดไฟหรือจุดโคมไฟไว้ที่รถนั้น (ค่าเฉลี่ย 2.46) ในขณะที่ความรู้ในหัวข้อ เมื่อถูกตัดคะแนนครบ 60 คะแนนจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตและเข้ารับการอบรมจากเจ้าพนักงานจราจร อยู่ในระดับต่ำที่สุด (ค่าเฉลี่ย 1.49) นั้นแสดงให้เห็นว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎกติกาที่บังคับใช้ในนโยบายตัดแถมใบขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างในปัจจุบันยังคงรับรู้เมื่อเปรียบเทียบกับกฎจราจรอื่น ๆ

ตอนที่ 5 ทศนคติต่อนโยบายตัดแถมใบขับขี่

ทศนคติต่อ นโยบายตัดแถมใบขับขี่เป็นการแสดงความคิดเห็น การประเมินคุณค่าของนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบ เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยเกี่ยวกับนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ซึ่งผู้วิจัยได้แบ่งคำตอบออกเป็น 5 ช่องตัวเลือกตามมาตรา

วัดลิเคอร์ โดยส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ในเชิงบวก มีค่าเฉลี่ย 3.78

ตอนที่ 6 พฤติกรรมการขับรถภายหลังประกาศใช้นโยบายฯ

ส่วนใหญ่พฤติกรรมกรรมการขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ (16 มกราคม 2545) นั้นมีค่าเฉลี่ย 3.45 แสดงว่าส่วนใหญ่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครมีพฤติกรรมกรรมการขับรถภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่นั้นส่วนใหญ่จะขับรถผิดกฎจราจรน้อย

อภิปรายผล

สมมติฐานที่ 1 ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีลักษณะทางประชากรศาสตร์ที่ต่างกันมีพฤติกรรมกรรมการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารที่ต่างกัน

จากผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ลักษณะทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ เพศ อายุ รายได้ และประสบการณ์การถูกจับ ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมกรรมการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ในขณะที่ ผู้ขับขี่รถประเภทต่างกัน และประสบการณ์การขับรถของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ต่างกัน มีพฤติกรรมกรรมการรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลัก แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน

ผลการวิจัยดังกล่าวนี้ สอดคล้องกับทฤษฎีความแตกต่างระหว่างบุคคล (Individual Differences Theory) สอดคล้องกับแนวคิดของวิลเบอร์ ชรามม์ (1973) ที่ได้กล่าวถึงองค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญต่อการเลือกสรรของมนุษย์ไว้ว่า ประสบการณ์ทำให้ผู้รับสารแสวงหาข่าวสารแตกต่างกัน ภูมิหลังที่ต่างกันทำให้บุคคลมีความสนใจต่างกัน แต่การที่ลักษณะของเนื้อหาข่าวสารที่เปิดรับเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากสื่อต่าง ๆ แตกต่างกันนั้น อาจมีสาเหตุมาจากการรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ยังไม่ครอบคลุมและทั่วถึง เนื่องจากนโยบายตัดแต้ม

ใบขับขี่นี้ประกาศใช้เฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครเท่านั้น ดังนั้นผู้ขับขี่ยานพาหนะที่อยู่ต่างจังหวัดหรือเริ่มอพยพเข้ามาขับรถในกรุงเทพมหานครยังไม่รับรู้และเข้าใจต่อกฎจราจร ขอบังคับ และกติกา ตามนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ได้ถูกต้องเท่าที่ควร

นอกจากนี้ จากคำกล่าวของ Assael (1998) ที่ได้อธิบายว่า การจัดระเบียบทางการรับรู้คือ การจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้เปิดรับของผู้รับสารจากหลาย ๆ แหล่งที่แตกต่างกัน เข้าสู่กระบวนการให้ความหมายโดยรวมของสิ่งกระตุ้นนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความเข้าใจสิ่งกระตุ้นมากขึ้น และปฏิบัติต่อสิ่งกระตุ้นที่ได้รับรู้ได้ และสอดคล้องกับ Schiffman and Kanuk (1994) ที่กล่าวว่า บุคคลไม่เพียงแต่มีประสบการณ์จากสิ่งกระตุ้นมากมายที่ได้เลือกจากสิ่งแวดล้อมโดยการแยกแยะวิเคราะห์จากระบบสัมผัสเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้นคนแต่ละคนยังสามารถจัดระเบียบข้อมูลออกเป็นกลุ่มและรับรู้ภาพรวมทั้งหมด โดยหลักการพื้นฐานของการจัดระเบียบนี้คือ การรวมข้อมูลที่ได้มาเพื่อกำหนดความหมาย หรือกรอบในการสร้างภาพรวม

ในส่วนของ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย และระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่ต่างกัน

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมเปิดรับข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารหลักที่ต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย และระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานนั้น

อาจเนื่องมาจาก ลักษณะเนื้อหาข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่นำเสนอเพื่อให้เกิดความสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตามนโยบายตัดแต้มใบขับขี่ที่เผยแพร่ผ่านสื่อต่าง ๆ นั้นมีรายละเอียดที่ง่ายต่อการเข้าใจ ไม่ซับซ้อน ยุ่งยาก และเป็นเนื้อหาที่นำเสนอเกี่ยวกับการสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ขับรถเองด้วย ซึ่งโดยธรรมชาติของมนุษย์ ดังที่ มาสโลว์ (อ้างใน อรรวรรณ ปิรันธน์โอวาท, 2537) ได้กล่าวไว้ว่า ความต้องการขั้นพื้นฐานที่เป็นสัจชาติญาณประการหนึ่งคือ ความต้องการด้านความมั่นคงปลอดภัย (Safety Needs) ได้แก่ การมีสุขภาพดี ความปลอดภัยจากอุบัติเหตุ

เหตุการณ์ใดซึ่งคุณความที่จะก่ออันตรายแล้วเป็นสิ่งที่มนุษย์หลีกเลี่ยง ปัจจัยเหล่านี้อาจโน้มน้าวใจให้ผู้ขับรถมีความสนใจที่จะรับรู้ และจดจำข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับนโยบายตัดแค้นใบขับขี่

สอดคล้องกับคุณลักษณะของสื่อมวลชน ซึ่ง เสถียร เขยประทับ (ม.ป.ป.) ได้กล่าวถึงช่องทางที่เป็นสื่อมวลชนว่า สามารถเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายจำนวนมาก ๆ ได้ในเวลาอันรวดเร็ว และสามารถให้ความรู้และข่าวสารได้ดี และสื่อมวลชนสามารถเข้าถึงผู้รับสารจำนวนมากได้ในเวลาเดียวกัน เนื้อหาของสารที่ถูกบรรจุในสื่อมวลชนเพื่อไปสู่ผู้รับสาร จึงเป็นเนื้อหาเดียวกันไม่ว่าผู้รับสารจะเป็นใคร อยู่ที่ใด ดังนั้นลักษณะเนื้อหาของข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแค้นใบขับขี่ที่นำเสนอผ่านสื่อมวลชนในทุกประเภท ไม่ซับซ้อนหรือยุ่งยากต่อการเข้าใจ ดังนั้นแม้ว่าผู้ขับรถจะมีปริมาณการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายตัดแค้นใบขับขี่มากน้อยแตกต่างกัน แต่เนื้อหาที่ได้รับเป็นความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ข้อบังคับ กติกา ตามนโยบายตัดแค้นใบขับขี่เหมือนกันหมด ส่งผลให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่แตกต่างกัน

ยังสอดคล้องกับคำกล่าวของ อรวรรณ ปิณฑน์โอวาท (2542) ที่ว่า หากได้รับข่าวสารในระดับที่แตกต่างกันก็ย่อมทำให้มีทัศนคติ หรือแนวโน้มของพฤติกรรมมีความแตกต่างกันออกไปด้วย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงส่วนมากไม่ได้มาจากการเปลี่ยนค่านิยม (Value) ของบุคคล แต่มาจากการเปลี่ยนแปลงการยอมรับข่าวสารซึ่งสัมพันธ์กับบุคคลนั้น ปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่มีส่วนทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนคติคือ “สื่อ” ซึ่งอาจจะเป็นสื่อบุคคล หรือสื่อมวลชน ซึ่งเป็นช่องทางในการส่ง “ข่าวสาร” ให้แก่ผู้รับสาร แต่อิทธิพลของ “ข่าวสาร” และ “สื่อ” จะมีมากหรือน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับข่าวสารและผู้รับสารว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่ระหว่างข่าวสารกับความรู้และทัศนคติของผู้รับสาร ซึ่งอาจจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือไม่เปลี่ยนแปลงก็ได้ ในขณะที่ผลการวิจัยนี้ไม่สอดคล้องกับแนวคิดของ ซิมบาร์โดและไลพท์ (1991) ที่กล่าวถึงอิทธิพลของการเสนอข่าวสารในทฤษฎีเกี่ยวกับ Familiarity ว่าการที่สารนั้น ๆ มีการเสนอเนื้อหาผ่านสื่อต่าง ๆ จะทำให้เกิดความคุ้นเคยกับข่าวสาร อันจะก่อให้เกิดความสนใจ ความเข้าใจและการยอมรับ ซึ่งจัดว่าเป็นขั้นตอนสำคัญในการเปลี่ยนแปลงทัศนคติต่อข่าวสารที่นำเสนอ

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแถมใบขับขี่ ไม่ต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

การให้ข้อมูล ความรู้ ความเข้าใจ (knowledge) เป็นขั้นตอนหลักจากที่ได้กระตุ้นให้เขาเกิดการรับรู้ในสารที่เราส่งไป มีความสนใจแล้วผู้ขับขี่มีแนวโน้มจะมีความจำเป็นที่จะต้องเสนอรายละเอียดต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้เขาเกิดความรู้ในเรื่องนั้นอย่างแจ่มแจ้งและถูกต้อง เพราะการที่ผู้รับสารได้รายละเอียดเช่นนี้เขาจะสามารถวิเคราะห์ปัญหาและใช้วิจารณญาณของเขาได้ ดังนั้น ในขั้นตอนของการให้ความรู้ผู้ขับขี่มีแนวโน้มจะต้องใช้ศิลปะในการถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้รับสารอย่างถูกต้อง เพื่อให้เขาสามารถทำความเข้าใจในรายละเอียดต่าง ๆ ได้ ทั้งนี้ ผู้ขับขี่จึงอาจไม่ยอมรับและเกิดการต่อต้าน (reaction) คือการที่ผู้รับสารไม่เห็นด้วยกับความคิดเห็นหรือข้อมูลที่ได้รับมา ซึ่งอาจจะเกิดขึ้นภายหลังจากที่เขาได้ลงมือกระทำอย่างเห็นด้วยไประยะหนึ่ง จากนั้นอาจจะเป็นด้วยสาเหตุอะไรก็ได้แต่ทำให้เขาก็มีการไม่ยอมรับ ไม่เห็นด้วยขึ้นมา หรือผู้รับสารอาจจะเกิดความไม่เห็นด้วยภายหลังที่ได้รับข้อมูลและตัดสินใจเลยก็ได้

ผลการวิจัยนี้ยังสะท้อนให้เห็นว่า เนื้อหาของกฎจราจร ข้อบังคับ กติกา ตามนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ยังคงมีรูปแบบการดำเนินการใช้แบบเดิมที่เคยปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดกฎจราจร คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึดใบขับขี่ไว้ก่อน เมื่อผู้กระทำผิดไปเสียค่าปรับตามกฎหมาย ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะมีการบันทึกความผิดออนไลน์เก็บไว้ที่ส่วนกลาง แม้ว่าจะเพิ่มการถูกตัดแถมตามความผิดที่กำหนดไว้ โดยฐานความผิดตามกฎจราจรที่ผู้ขับขี่จะต้องถูกตัดแถม ตามที่ได้มีการกำหนดไว้ในช่วงแรกเริ่มโครงการนั้น จะมีทั้งสิ้น 16 ฐานความผิดนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าพฤติกรรมขับรถของผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครจะกระทำผิดมากน้อยแค่ไหน ขึ้นอยู่กับกระบวนการพิจารณาภายในที่จะตัดสินใจเลือกตอบสนองต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ขณะขับรถอยู่ ดังนั้นไม่ว่าผู้ขับรถจะมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติต่อนโยบายตัดแถมใบขับขี่ ในระดับที่แตกต่างกันอย่างไร ก็อาจไม่ส่งผลทำให้ผู้ขับรถมีพฤติกรรมขับรถเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่เคยปฏิบัติมา หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นสัณฐานของแต่ละบุคคล

นอกจากนี้ แนวความคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของเพ็ญจันทร์ สุทธิพิเชษฐกุล (2534) ที่ได้กล่าวว่า พฤติกรรมทุกอย่างที่บุคคลแสดงออกนั้น มีผลมาจากการเลือกปฏิบัติ

กริยาตอบสนองที่เห็นว่าเหมาะสมที่สุดตามสถานการณ์นั้น ๆ และ Cronbach (อ้างใน ปกิจพรหมายน, 2531) ได้อธิบายว่า พฤติกรรมของบุคคลเกิดขึ้นเพราะองค์ประกอบ 7 ประการ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวเฉพาะองค์ประกอบที่เกี่ยวข้อง 2 ประการคือ

1. สถานการณ์ (Situation) เป็นเหตุการณ์ที่เปิดโอกาสให้เลือกทำกิจกรรมเพื่อสนองความต้องการ

2. การแปลความหมาย (Interpretation) ก่อนที่คนเราจะทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งลงไป เขาจะต้องพิจารณาสถานการณ์เสียก่อนแล้วตัดสินใจเลือกวิธีการที่คาดว่าจะให้ความพอใจมากที่สุด

สมมติฐานที่ 6 ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่างประเภทกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ที่ต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครที่ขับรถประเภทต่างกัน มีระดับจิตสำนึกต่อความปลอดภัย ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เป็นไปตามสมมติฐาน ในขณะที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานครที่ขับรถประเภทต่างกัน มีพฤติกรรมการขับรถหลังประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

จากคำกล่าวของ เกียรติวรรณ อมาตยกุล (2541) ที่ว่า การสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับรถอาจทำได้ด้วยการให้ความรู้พร้อมกับการกวดขันบังคับใช้ นโยบายตัดแต้มใบขับขี่ หรือการบังคับใช้กฎหมายจราจร บอกรเตือนให้เกิดการตระหนักรู้ในการกระทำได้ แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดในการสร้างจิตสำนึกได้ก็คือ จิตใจของผู้ขับขี่เท่านั้นที่มีความสำคัญมากกว่าอื่นใด เพราะจิตใจเป็นส่วนทำหน้าที่ควบคุมการทำงานของร่างกาย นั่นคือจิตสำนึกเป็นความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ ความรู้สึก ประสาทสัมผัสทั้งห้าที่รับสิ่งเร้าจากภายนอกกับอวัยวะขับเคลื่อนของเรา จิตสำนึกสามารถพัฒนาได้ด้วยการมีจริยธรรม คนที่มีการพัฒนาจิตใจจะทำให้เกิดความหยั่งรู้ด้วยตนเอง สามารถระงับ บังคับ หักห้ามตนเองให้เลิกกระทำสิ่งต่าง ๆ ตามสัญชาตญาณในทางที่ก่อให้เกิดอันตราย รู้จักควบคุมความต้องการตามธรรมชาติ และระบายออกอย่างถูกต้อง

ความรู้ในที่นี้เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านประสบการณ์ โดยการเรียนรู้จากการตอบสนองต่อสิ่งเร้า (S - R) แล้วจัดระบบเป็นโครงสร้างของความรู้ที่ผสมผสานระหว่างความจำ (ข้อมูล) กับสภาพจิตวิทยา ความรู้อาจส่งผลต่อพฤติกรรมที่แสดงออกของมนุษย์ต่อไป ผลกระทบที่มีต่อผู้รับสารเชิงความรู้ในทฤษฎีการสื่อสารนั้น จะเห็นได้ว่าผู้ขับรถต่างประเภทกันมีจิตสำนึกต่อความปลอดภัย และความรู้เกี่ยวกับนโยบายตัดแฉ้มใบขับขี่ ที่แตกต่างกัน สอดคล้องกับคำกล่าวของเสถียร เชยประทับ (2526) ที่ว่าการสื่อสารจะประสบความสำเร็จได้ ต้องมีการกำหนดยุทธวิธีในการสื่อสาร โดยผู้ส่งสารหรือแหล่งสารเป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์ต่าง ๆว่าจะส่งสารอะไร ไปถึงใคร เพื่ออะไร การตัดสินใจเหล่านี้เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับเนื้อหา ผู้รับสาร และความตั้งใจ ด้วยเหตุนี้แหล่งสารจะตัดสินใจว่าจะส่งสารอย่างไร เมื่อไร การตัดสินใจเหล่านี้เป็นการตัดสินใจเกี่ยวกับวิธีการ ซึ่งประกอบขึ้นเป็นยุทธวิธีของการสื่อสาร การตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตเช่น โครงสร้างของสาร การปฏิบัติต่อสาร ปริมาณหรือความยาวของสาร ฯลฯ การเผยแพร่และการใช้สารเช่น โอกาส ความถี่ และการเลือกใช้ ของสารที่มีอยู่ และการประเมินสารเช่น การกำหนดให้มีมาตรการที่จะวัดอิทธิพล หรือผลกระทบของการสื่อสาร

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

เนื่องจากนโยบายตัดแฉ้มใบขับขี่ยังคงเป็นข้อบังคับที่เกี่ยวกับกฎจราจรต่างๆ ที่มีอยู่เดิม เพียงเพิ่มเติมในส่วนของการตัดแฉ้มใบขับขี่โดยใช้สติ๊กเกอร์จากเจ้าหน้าที่ตำรวจเท่านั้น ฉะนั้นผลการประกาศใช้นโยบายตัดแฉ้มใบขับขี่จึงไม่สามารถที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับรถของผู้ขับรถในกรุงเทพมหานครอย่างเห็นได้ชัดในภาพรวม ทั้งนี้ อาจไม่ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบรรลุลดอุปสรรคและลดปริมาณอุบัติเหตุทางการจราจรได้ ดังนั้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงเป็นผู้เกี่ยวข้องโดยตรงจึงควรตระหนักถึงการแก้ไขสาเหตุแห่งปัญหาหลักที่แท้จริง มากกว่าการประกาศใช้นโยบายตัดแฉ้มใบขับขี่ที่เปรียบเสมือนการนำความรู้เดิมของบุคคลที่มีอยู่มากกระตุ้นเตือน โดยการเพิ่มมาตรการการลงโทษผู้กระทำผิดมากขึ้นเท่านั้น เช่น การให้ความรู้ในการขับขี่ยานพาหนะที่ถูกต้อง หรือการอบรมเมื่อถูกจับกุม โดยชี้ให้เห็นถึงผลที่จะตามมา

จากการขั้บขั้ยานพาหนะในส่วนที่จะต้องถูกขั้บขั้กุม หรือร่วมกับกรมการขนส่งทางบกในการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตขั้บขั้ ชนิด และประเภทของใบอนุญาตขั้บขั้ เช่น ขั้บขั้คราว : 1 ปี , 2 ปี , 5 ปี หรือ 10 ปี โดยยกเลิกการออกใบอนุญาตขั้บขั้ตลอดชีพ และควรกำหนดอายุขั้บขั้สูงของผู้ขั้บขั้ยานพาหนะด้วย ทั้งนี้ เพื่อจะได้มีโอกาสเพิ่มพูนความรู้ใหม่ ๆ ทบทวนความรู้เก่า ๆ ให้แก่ผู้รับใบอนุญาตด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเป็นสาเหตุก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขั้บขั้รถของผู้ขั้บขั้รถในกรุงเทพมหานครได้ เช่น การสูญเสียบุคคลอันเป็นที่รัก การสูญเสียต่าง ๆ ที่เกิดจากพฤติกรรมการขั้บขั้รถที่ขาดระเบียบวินัย
2. ควรมีการวิจัยขยายกลุ่มตัวอย่างไปยังผู้ขั้บขั้ยานพาหนะที่อยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือจังหวัดอื่น ๆ ที่มีการประกาศใช้นโยบายตัดแต้มใบขั้บขั้ด้วย เพื่อจะได้ข้อสรุปในลักษณะที่มีความละเอียดได้มากขึ้น

DU
DU
U

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- กาญจนา แก้วเทพ. ทฤษฎีและแนวทางการศึกษาสื่อมวลชน. เอกสารประกอบการสอน. กรุงเทพฯ, 2540. (อัดสำเนา)
- ปรมะ สตะเวทิน. หลักนิเทศศาสตร์. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.
- พีระ จิตรโสภณ. “ทฤษฎีการสื่อสาร” เอกสารประกอบการสอนชุดวิชาหลักและทฤษฎีการสื่อสาร. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2535.
- ยุบล เบ็ญจรงค์กิจ. การวิเคราะห์ผู้รับสาร. คณะนิเทศศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร, 2534.
- วิเชียร เกตุสิงห์. การวิจัยเชิงปฏิบัติ. คู่มือการวิจัย. นนทบุรี, 2537.
- สมควร กวียะ. “ประมวลทฤษฎีการสื่อสาร” คำบรรยายภาควิชาทฤษฎีการสื่อสาร วส. 602. คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน. ภาคที่ 1, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2534.
- สุรพงษ์ โสธนะเสถียร. การสื่อสารกับสังคม. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- เสวี วงษ์มณฑา. “หลักและทฤษฎีการสื่อสาร.” เอกสารประกอบการสอน กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2535.

วิทยานิพนธ์

- ดำรง ขำเปลื้อง. “จิตสำนึกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน.” วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม) คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.
- สร้อย คาราวงษ์. “ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร.” วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2544.

บรรณานุกรม (ต่อ)

ภาษาอังกฤษ

Books

- Atkin, Charles K. New. **Model for Mass Communication Research**. New York : Free Press, 1973.
- Ball-Rokeach, S. and De fleur, M.L. **A Dependency Model of Mass Media Effects. Communication Research**. Beverly Hills: Sage Publication, 1976.
- Berlo, D.K., Lemert, J.B., and Mertz, R.J. **Dimensions for evaluating the acceptability of message sources**. Research Monograph, Department of Communication, Michigan State University, 1960.
- Joseph T. Plummer. "The Concept and Application of Life Style Segmentation." **Journal of Marketing** 38 (January 1974) : 33-37.
- Hovland, C.I. & Janis, I.L. (Eds.).H.H. **Communication and persuasion: Psychological studies of opinion change**. New Haven: Yale University Press, 1953.
- Katz, E. Blumler, J.G., & Gurevitch, M. **Uses of Mass Communications : Current Perspectives on Gratification Research**. Beverly Hills : Sage Publication, 1974.
- Klapper, Joseph T. **The Effect of Mass Communication**. 10th ed, New York : The Free Press, 1969.
- Lerner, Daniel and Wilbur Schramm eds, **Communication ad Change in the Developing Countries**. Honolulu : The University Press of Hawaii, 1972.
- McComb, Maxwell E. and Becker, Lee B. **Using mass communication theory**. Englewood Cliffs : N.J.Princtice Hall, 1979.
- McQuail, D., Blumler, J.G., and Brown, J.R. "The Television Audience : a revised perspective." In D. McQuail ed. **Sociology of Mass Communications**. Middlesex, England, 1974.

บรรณานุกรม (ต่อ)

Schramm, Wibur. "Reading and Listening Patterns of American University Students."

Journalism Quarterly 22 (March 1973) : 23-33.

Wright, C., R. **Mass Communication : A Sociological Perspective.** New York :

Random House, 1986.

Yamane, Taro. **Statistics-An Introductory Analysis 2nd Ed.** Tokyo : John Weatherhill,

Inc., 1970.

DRPU

กรม
การ
การ
การ

ภาคผนวก

ตารางผนวกที่ 1 แสดงจำนวนของจิตสำนึกต่อความปลอดภัยแยกตามประเภทของรถที่ขับ

จิตสำนึกต่อความปลอดภัย	มอเตอร์ไซด์		รถนั่งส่วนบุคคล		รถตู้		รถรับจ้าง		รถประจำทาง					
	ประจำ	ไม่ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ	ประจำ	ไม่ประจำ				
	บางครั้ง	ไม่เคย	บางครั้ง	ไม่เคย	บางครั้ง	ไม่เคย	บางครั้ง	ไม่เคย	บางครั้ง	ไม่เคย				
<p>ขณะที่กำลังขับรถอยู่ ท่านกำลังถึงความปลอดภัยของผู้ข้ามถนน</p> <p>เมื่อท่านบรรทุกผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ</p> <p>ท่านจะตรวจสอบสภาพรถของท่านก่อนเดินทาง</p> <p>ท่านมีความรู้สึกว่าเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ปฏิบัติตามนโยบายฯ</p> <p>ท่านกลัวว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ</p> <p>เมื่อท่านมีอาการไมเกรน หรือไม่พอใจ ท่านจะหลีกเลี่ยงการขับรถด้วยความเร็ว</p> <p>ท่านจะปฏิบัติตามนโยบายฯ แม้เวลาที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ</p> <p>ท่านมักจะไม่ขับรถภายหลังดื่มสุรา</p>	17	18	8	24	38	28	7	34	25	5	40	40	9	
	15	21	7	21	37	29	7	32	27	5	46	36	7	
	5	25	13	38	28	31	14	17	31	16	21	42	26	
	16	20	7	24	40	26	7	34	25	5	39	43	7	
	18	18	7	24	33	24	16	32	24	8	38	44	7	
	16	21	6	27	31	26	16	32	25	7	39	42	8	
	20	21	2	17	37	20	16	31	24	9	39	37	13	
	17	25	1	19	36	19	18	28	26	10	42	33	14	
	รวม	124	169	51	194	280	203	101	240	207	65	304	317	91
	จำนวนเฉลี่ย	16	21	6	24	35	25	13	30	26	8	38	40	11
คิดเป็นร้อยละ	37.21	48.84	13.95	18.90	47.95	34.25	17.81	46.88	40.63	12.50	42.70	44.94	12.36	

ตารางผนวกที่ 2 แสดงจำนวนของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรประเภทของรถที่ขับ

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	มอเตอร์ไซด์		รถนั่งส่วนบุคคล		รถตู้		รถรับจ้าง		รถประจำทาง				
	ใช่	ไม่แน่ใจ	ใช่	ไม่แน่ใจ	ใช่	ไม่แน่ใจ	ใช่	ไม่แน่ใจ	ใช่	ไม่แน่ใจ			
	10	18	54	44	15	33	25	27	9	28			
หากถูกจับในข้อหาในระยะเวลา 1 ปีจะต้องเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	10	18	54	44	15	33	25	27	9	28	3	39	47
ก่อนที่จะเอารถ เปลี่ยนช่องทาง เบรค พุดรอก จอครด ต้องใช้สัญญาณเปิดหรือ ไฟตัดฉุกเฉินไม่น้อยกว่า 30 น	19	18	62	29	27	26	20	28	31	28	5	51	36
จุดจอดในเวลากลางคืนหรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอให้เดินได้ในระยะ 150 เมตร สักแนปิด ไฟหรี่จุดจอด ไฟไว้ที่รถถัง	18	23	46	9	37	31	5	33	27	33	4	48	41
อัตราความเร็วของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร	16	12	36	60	25	17	31	25	20	25	19	51	35
บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับตรงทางนั้น	15	17	30	50	24	22	27	24	25	24	15	46	41
ในทางเคเบิลรถที่รถกันไฟ ห้ามขับรถที่มีล้อรักรหรือลมมา ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร	18	19	63	29	29	24	20	35	24	35	5	50	37
หากการจราจรติดขัดมาก อนุญาตให้รถขับแซงรถคันข้างหน้าได้	12	12	52	46	17	39	17	32	9	32	23	1	41
รถยนต์บรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สามารถวิ่งในกรุงเทพมหานคร ได้ตลอดเวลา แต่ต้องใช้ความเร็วต่ำ	6	20	48	48	23	31	19	34	5	34	25	2	35
ใบสั่งขอตรวจสามารถใช้ได้บนใบอนุญาตขับขี่ได้ไม่เกิน 14 วัน	1	22	53	70	8	34	31	26	2	36	26	0	43
ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถประจำทาง ท่านจะจับรถออกนอกช่องทางเดินรถประจำทาง ได้ตลอดเวลาเมื่อการจราจรติดขัด	19	14	30	53	21	19	33	21	27	21	16	51	36
ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ท่านจะเปลี่ยน ไม่รับผู้โดยสารได้ เมื่อท่านมีเหตุผลส่วนตัวเนื่องจากเป็นเหตุที่ร่วมบุคคล	18	15	27	50	21	26	26	24	25	24	15	46	41
ศก.ก.ร. ยศกร. A. ซึ่งสำนักงานจราจรจัดไว้ให้กำลังรับแจ้งเบาะแสว่า ถูกตัดคะแนน 10 คะแนน	6	19	48	49	22	31	20	33	5	33	26	1	39
ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในระะยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยกวงเวียน หรือแยก	19	13	52	29	24	33	16	32	23	32	9	53	33
รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปทางด่วนใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กม/ชั่วโมง	6	19	48	48	22	29	22	31	5	31	28	2	36
เมื่อถูกตัดคะแนน 60 คะแนนจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตและเข้ารับการอบรมจากสำนักงานจราจร	0	20	45	72	2	35	36	31	3	31	30	0	32
การขับรถถูกประเภท หากขับก็จะต้องขับให้อยู่ในช่องทางเดินรถคันซ้ายสุด	13	11	24	44	28	27	18	21	18	21	25	3	36
รวม	196	272	718	730	345	457	366	468	258	468	298	408	601
จำนวนเฉลี่ย	14	17	48	46	22	29	24	30	17	30	20	26	38
คิดเป็นร้อยละ	30.43	36.96	28.24	35.11	29.33	38.67	32.00	44.78	25.37	44.78	29.85	33.77	49.35

ตารางผนวกที่ 3 แสดงจำนวนของพฤติกรรมการขับรถยนต์ตามประเภทรถที่จับ

พฤติกรรมการขับภายหลังประกาศใช้นโยบายตั้งแต่มีใบขับขี่	มอเตอร์ไซด์				รถนั่งส่วนบุคคล					
	ไม่เคย	น้อย	บ่อย	ประจำ	ไม่เคย	น้อย	ตามสมควร	บ่อย	ประจำ	
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	8	10	19	6	0	20	42	47	16	2
ขับรถภายหลังจกเข็มขัดนิรภัยหรือมาตุรา หรือของมาอย่างอื่น	9	15	6	4	9	13	51	16	20	27
ขับรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น	7	15	9	5	7	20	41	24	20	22
แข่งรถบนทางจราจร	27	7	6	2	1	73	18	16	10	10
ขับรถในขณะที่ร่างกายงัดใจ และอารมณ์ไม่พร้อมที่จะขับ	8	13	13	5	4	35	38	32	11	11
ขับรถประมาทหรือมีน้ำหนักตัวเกิน	12	6	16	6	3	37	32	36	19	3
ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา	19	9	14	1	0	56	29	28	14	0
ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	10	7	15	9	2	36	33	39	17	2
ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กำหนดกำหนดในเขตที่บังคับนั้น ๆ	6	10	19	5	3	19	41	49	11	7
แข่งรถด้านซ้าย และ ไม่มีความปลอดภัย	7	13	15	8	0	31	13	49	29	5
แข่งรถในที่มีเครื่องหมายเขตอันตราย	6	16	13	8	0	26	24	49	27	1
จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่มีไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	19	6	16	1	1	44	24	46	8	5
ขับรถแก่กึ่งปีเศษ ไม่รับผู้โดยสาร	2	23	16	1	1	4	38	69	9	7
ขับรถแก่กึ่งปีเศษ โดยตรงไปตรงระหว่างทาง	8	18	8	0	9	26	75	14	5	7
ขับรถในลักษณะกีดขวางจราจร	20	9	7	6	1	52	28	28	12	7
ขับรถบนทางเท้า โดยไม่มีหม้อตันควร	18	10	11	3	1	53	22	38	12	2
รวม	186	187	203	70	42	545	549	580	240	118
จำนวนเฉลี่ย	12	12	13	4	3	34	34	36	15	7
คิดเป็นร้อยละ	27.27	27.27	29.55	9.09	6.82	26.98	26.98	28.57	11.90	5.56

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

	รถตู้					รถรับจ้าง				
	ไม่เคอ	น้อบ	ตามศมควร	่าอบ	ประจ่า	ไม่เคอ	น้อบ	ตามศมควร	่าอบ	ประจ่า
พุดติกรรการบ้รภการหล้งประกาศใ้ช่น โยบยัดค้แต่บโบจับขี										
ข้บรคฝ้ฝีนกัฎญานไฟแคง	17	9	38	7	2	6	28	21	5	4
ข้บรภการหล้งกค้ค้มแอกออสถ์หรือมมาศุรา หรือขงมมาอย่างอื่น	17	30	4	14	8	21	21	5	5	12
ข้บรคท้ก้อให้กค้ความเสี่ยหาบแก่บุคคลหรือทर्फ่กเงินขงผู้อื่น	20	28	3	14	8	22	21	6	5	10
แข่งรถบนทางจรงราช	49	1	3	17	3	42	4	4	13	1
ข้บรคโบนขณะท้ร่างกายจิตใจ และอรรมณไม่พร้อมท้จะจับ	14	31	12	11	5	21	16	11	9	7
ข้บรคประมาทหรือน่าหวาดเสี่ยว	20	17	14	18	4	23	16	13	9	3
ข้บรคโบนลัษณะท้คิดปกติวิธขงการข้บรคตามรรมคา	29	13	16	12	3	28	17	10	9	0
ข้บรคโบนค่าบ้งถึงควมปลอดภัยหรือควมเคือคร้อนขงผู้อื่น	15	20	20	7	11	22	13	15	13	1
ข้บรคค้วอ้ควมเร็วเกินควท้กฎหมายกำหนดในเขตท้บ้งค้บ้นัน ่า	18	15	24	7	9	16	17	20	3	8
แข่งรถค้านซ้าย และไม่มีควมปลอดภัย	19	5	42	7	0	10	17	24	13	0
แข่งรถโบนท้มีคร้องหมายเขอับตราบ	6	17	49	1	0	12	22	27	3	0
จอรคโบนทางเคินหรือ โหล่ทาง โดยไม่เป็ไฟโบนเวลาท้มีแสงสว่าง ไม่เพียงพอ	37	18	6	12	0	35	13	11	5	0
ข้บรคแก็กซ้ปฏิบัติไม่รับผู้โดยสาร	3	32	26	0	12	12	29	21	0	2
ข้บรคแก็กซ้พาคณ โดยสารไปล่งระหว่งทาง	7	62	3	0	1	15	33	12	0	4
ข้บรคโบนลัษณะกค้ขงจรงราช	33	7	16	14	3	21	15	12	8	8
	33	17	13	9	1	25	19	15	4	1
รวม	337	322	289	150	70	331	301	227	104	61
จำนวนเฉลี่ย	21	20	18	9	4	21	19	14	7	4
คิดเป็นร้อยละ	29.17	27.78	25.00	12.50	5.56	32.31	29.23	21.54	10.77	6.15

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

พฤติกรรมกรับรถภายหลังประกาศใช้นโยบายตัดต้นไม้ฉบับที่	รถประจำทาง				
	ไม่เคย	น้อย	ตามสมควร	บ่อย	ประจำ
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง	22	20	28	14	5
ขับรถภายหลังจกค้มแอกคอชอร์หรือมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น	21	30	8	15	15
ขับรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น	16	34	14	11	14
แข่งรถบนทางจราจร	54	11	7	13	4
ขับรถในขณะที่ร่างกายจิตใจ และอารมณ์ไม่พร้อมที่จะขับ	13	26	16	18	16
ขับรถประมาทหรือนำหาคาเสี้ยว	23	19	28	16	3
ขับรถในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา	32	23	28	6	0
ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น	22	15	32	16	4
ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในแต่ที่ข้างกันนั้น ๆ	15	28	28	10	8
แซงรถด้านซ้าย และ ไม่มีความปลอดภัย	13	19	38	18	1
แซงรถในที่มีเครื่องหมายเขตอันตราย	12	23	39	14	1
จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ	32	23	28	6	0
ขับรถแซงที่ปฏิบัติไม่รับผู้โดยสาร	11	26	44	3	5
ขับแซงที่พิศนโดยสารไปลงระหว่างทาง	20	41	17	4	7
ขับรถในลักษณะกีดขวางจราจร	23	23	19	17	7
ขับรถบนทางที่โดยไม่มีเหตุอันควร	37	19	21	11	1
รวม	366	380	395	192	91
จำนวนเฉลี่ย	23	24	24	12	6
คิดเป็นร้อยละ	25.84	26.97	26.97	13.48	6.74

แบบสอบถาม
การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่กับพฤติกรรมการขับรถ
ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง: โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับท่านมากที่สุด

.....

ตอนที่ 1 : ลักษณะพื้นฐานทางประชากรศาสตร์

1. เพศ

ชาย หญิง

2. อายุ

ต่ำกว่า 20 ปี 21 – 30 ปี
 31 – 40 ปี 41 – 50 ปี
 51 ปีขึ้นไป

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ต่ำกว่า 10,000 บาท 10,001 – 20,000 บาท
 20,001 – 30,000 บาท 30,001 – 40,000 บาท
 40,001 บาทขึ้นไป

4. โดยปกติในการเดินทางประจำวัน ท่านขับขี่ยานพาหนะประเภทใดมากที่สุด

รถจักรยานยนต์
 รถยนต์ส่วนบุคคลนั่งไม่เกิน 7 คน
 รถยนต์กระบะ (ปิคอัพ) หรือรถยนต์นั่งเกิน 7 คน หรือรถยนต์ตู้
 รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) หรือ รถยนต์รับจ้างสี่ล้อหรือสามล้อ
 รถประจำทาง รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ หรือรถยนต์บรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป

5. ท่านขับขี่รถตามข้อ 6 มาเป็นระยะเวลาานเท่าใด

1 - 3 ปี 4 - 6 ปี
 7 - 9 ปี 10 ปีขึ้นไป

6. ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจกล่าวหาว่ากระทำผิดกฎจราจรหรือไม่
- () เคยเป็นประจำ () เคยนาน ๆ ครั้ง
- () ไม่เคยเลย

ตอนที่ 2 การรับรู้นโยบายตัดแต้มใบขับขี่

1. ท่านรับรู้ข่าวสารนโยบายตัดแต้มใบขับขี่จากแหล่งสารใดมากที่สุด
- () โทรทัศน์
- () วิทยุ
- () หนังสือพิมพ์
- () แผ่นป้าย
- () โปสเตอร์ผ้า
- () อินเทอร์เน็ต
- () เพื่อน
- () ครอบครัว
- () เจ้าหน้าที่ตำรวจ
2. เนื้อหาข่าวสาร เกี่ยวกับนโยบายฯ ที่ท่านได้รับ เป็นแบบใด
- () บอกกล่าว เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ด้านความรู้ในนโยบายฯ
- () โน้มน้าวใจให้เห็นถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตามนโยบายฯ
- () เกิดความสำนึกในโทษของการไม่ปฏิบัติตามนโยบายฯ
- () ขอความร่วมมือให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามนโยบายฯ

ตอนที่ 3 จิตสำนึกต่อความปลอดภัย

ข้อความ	ประจำ	บางครั้ง	ไม่เคย
ขณะที่กำลังขับรถอยู่ ท่านคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ข้ามถนน			
เมื่อท่านบรรทุกผู้โดยสาร ท่านจะระมัดระวังอยู่ตลอดเวลาเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ			
ท่านจะตรวจสอบสภาพรถของท่านก่อนเดินทาง			
ท่านมีความรู้สึกรู้ว่าเป็นพลเมืองดีเมื่อได้ปฏิบัติตามนโยบายฯ			
ท่านกลัวว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะนำมาซึ่งความสูญเสียทั้งทางร่างกายและจิตใจ			
เมื่อท่านมีอาการโกรธ หรือไม่พอใจ ท่านจะหลีกเลี่ยงการขับรถด้วยความเร็ว			
ท่านจะปฏิบัติตามนโยบายฯ แม้เวลาที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ			
ท่านมักจะไม่วิ่งรถภายหลังดื่มสุรา			

ตอนที่ 4 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ข้อความ	ใช่	ไม่แน่ใจ	ไม่ใช่
หากถูกจับกุมในข้อหาเคม 2 ครั้งภายในระยะเวลา 1 ปี จะต้องเข้ารับการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร			
ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องทาง เบารถ หยุดรถ จอดรถ ต้องให้สัญญาณมือหรือไฟสัญญาณก่อน ไม่น้อยกว่า 30 เมตร สัญญาณที่ใช้ต้องให้ผู้ขับขี่รถคันอื่นเห็น ในระยะ ไม่น้อยกว่า 60 เมตร			
จอดรถในเวลากลางคืนหรือมีแสงสว่างไม่เพียงพอให้เห็นได้ในระยะ 150 เมตร ต้องเปิดไฟหรือจุด โคมไฟไว้ที่รถนั้น			
อัตราความเร็วของรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร			
บนถนนที่มีมากกว่า 2 ช่องทาง ช่องทางขวาสุดจะใช้สำหรับแซงเท่านั้น			
ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถเมื่อมีรถวิ่งสวนหรือตามมา ในระยะ ไม่น้อยกว่า 150 เมตร			
หากการจราจรติดขัดมาก อนุโลมให้รถจักรยานยนต์สามารถขับขึ้นทางเท้าได้			
รถยนต์บรรทุก 10 ล้อขึ้นไป สามารถวิ่งในกรุงเทพมหานครได้ตลอดเวลา แต่ต้องใช้ความเร็วต่ำ			
ใบสั่งของตำรวจสามารถใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้ไม่เกิน 14 วัน			
ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถประจำทาง ท่านจะขับรถออกนอกช่องทางเดินรถประจำทาง ได้ตลอดเวลาเมื่อการจราจรติดขัดหรือมีรถขวางในช่องทางนั้น			

ถ้าท่านเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ท่านจะปฏิเสธไม่รับผู้โดยสารได้ เมื่อท่านมีเหตุผลส่วนตัวเนื่องจากเป็นแท็กซี่ส่วนบุคคล			
สติ๊กเกอร์อักษร A ซึ่งเจ้าพนักงานจราจรติดไว้ที่หลังใบขับขี่แสดงว่า ถูกตัดคะแนน 10 คะแนน			
ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ			
รถบรรทุก 10 ล้อขับบนทางด่วนใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 90 กม./ชั่วโมง			
เมื่อถูกตัดคะแนนครบ 60 คะแนนจะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตและเข้ารับการอบรมจากเจ้าพนักงานจราจร			
การขับรถทุกประเภท หากขับช้าจะต้องขับให้อยู่ในช่องทางเดินรถด้านซ้ายสุด			

ตอนที่ 5 ทศนคติก่อนนโยบายตัดแถมใบขับขี่

ข้อความ	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	ปาน กลาง	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด
ปัจจุบันปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากสาเหตุ หนึ่งคือ การขาดวินัยจราจรของผู้ขับขี่					
การเสริมสร้างวินัยจราจรต้องกระทำทั้งในด้าน การบังคับใช้นโยบายฯ และการปลูกฝังให้เกิดจิต สำนึกในตัวผู้ขับขี่					
ความมีวินัยจราจรอันเกิดจากจิตสำนึกของผู้ขับขี่ เป็นสิ่งที่ต้องการมากกว่าความมีวินัยอันเกิดจาก ความเกรงกลัวการถูกตัดแถม					
ปัจจุบันความศักดิ์สิทธิ์ของนโยบายฯ อันมีผลต่อ การบังคับ ลงโทษ ผู้ขาดวินัยจราจรมีความเหมาะสม เพียงพอแล้ว					
การเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ ความรู้และบทลง โทษของนโยบายฯ แพร่หลายพอแล้ว					
นอกเหนือจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว ภาค เอกชนควรมีส่วนช่วยให้ความรู้ความเข้าใจใน นโยบายฯ แก่ผู้ขับขี่ได้					
ผู้ขับขี่ขาดวินัยจราจรเนื่องจากการจราจรติดขัด มาก หากมีมาตรการรักษาและปฏิบัติตามนโยบายฯ ทำให้ถึงที่หมายไม่ทันเวลา					
เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินการหรือลงโทษตาม กระบวนการเมื่อมีการฝ่าฝืนนโยบายฯ ดังนั้นจึง ทำให้ผู้ขับขี่รถไม่ปฏิบัติตาม					

ตอนที่ 6 พฤติกรรมการขับรถของท่านหลังประกาศใช้ นโยบายตัดแต้ม ใบขับขี่

ข้อความ	ไม่เคย เลย	น้อย ครั้ง	ตาม สม ควร	บ่อย ครั้ง	เป็น ประจำ
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง					
ขับรถภายหลังจากดื่มแอลกอฮอล์หรือเมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่น					
ขับรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น					
แข่งรถบนทางจราจร					
ขับรถในขณะที่ร่างกายจิตใจ และอารมณ์ไม่พร้อมที่จะขับ					
ขับรถประมาทหรือนำพหาคเสียว					
ขับรถในลักษณะที่ผิดปกตวิสัยของการขับรถตามธรรมดา					
ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น					
ขับรถด้วยอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดในเขตที่บังคับนั้น ๆ					
แข่งรถด้านซ้าย และไม่มีความปลอดภัย					
แข่งรถในที่ที่มีเครื่องหมายเขตอันตราย					
จอดรถในทางเดินหรือไหล่ทาง โดยไม่เปิดไฟในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ					
ขับรถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร					
ขับแท็กซี่พาคคนโดยสารไปลงระหว่างทาง					
ขับรถในลักษณะกีดขวางจราจร					
ขับรถบนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันควร					

image-02 (600x1120x246 jpeg)

จัดระเบียบการจราจร เพื่อคุณภาพชีวิตคนบนท้องถนน 16 มกราคม 2545 เริ่มยึดและบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบหรือพักใช้ใบขับขี่

ความผิดที่ถูกบันทึกครั้งละ 10 คะแนน (A)

- 1 ขับรถกีดขวาง
- 2 ขับรถบนทางเท้า

ความผิดที่ถูกบันทึกครั้งละ 20 คะแนน (B)

- 1 แขงรถด้านซ้ายไม่ปลอดภัย
- 2 แขงรถในที่คับขัน
- 3 จอดรถในทางไม่เปิดไฟ
- 4 แทะกซี่ไม่รับผู้โดยสาร
- 5 แทะกซี่ทอดทิ้งผู้โดยสาร

ความผิดที่ถูกบันทึกครั้งละ 30 คะแนน (C)

- 1 ขับรถขณะหย่อนความสามารถ
- 2 ขับรถประมาทนำหวาดเสียว
- 3 ขับรถปิดปกตวิสัย
- 4 ขับรถไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่น
- 5 ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

ความผิดที่ถูกบันทึกครั้งละ 40 คะแนน (D)

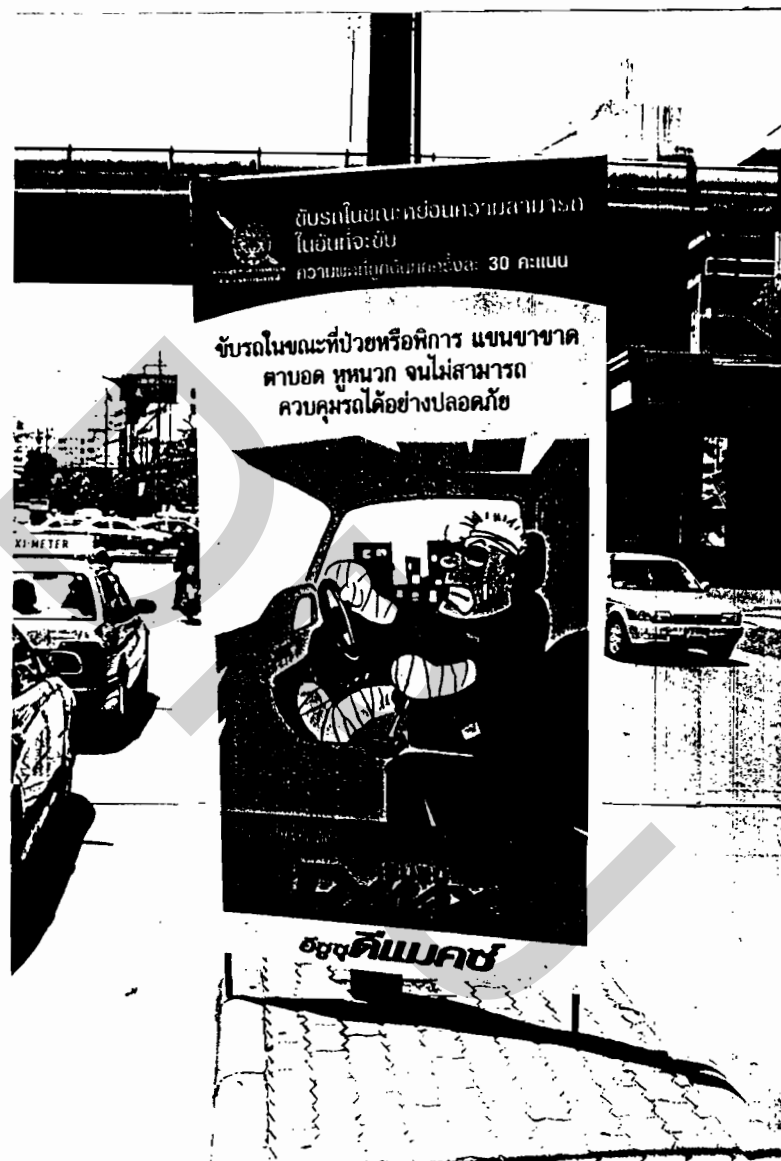
- 1 ไม่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดตามสัญญาณไฟแดง
- 2 ขับรถขณะเมาสุรา
- 3 ขับรถชนแล้วไม่ช่วยเหลือหรือไม่แจ้งเหตุต่อเจ้าพนักงาน
- 4 แขงรถในทาง



วิธีะประกัมภัก

กองรถุเชการดำรงจกรวธา

ภาพที่ 1 แผ่นป้ายประชาสัมพันธ์แบบที่ 1 แสดงรายละเอียดข้อหาที่ต้องถูกตัดคะแนน

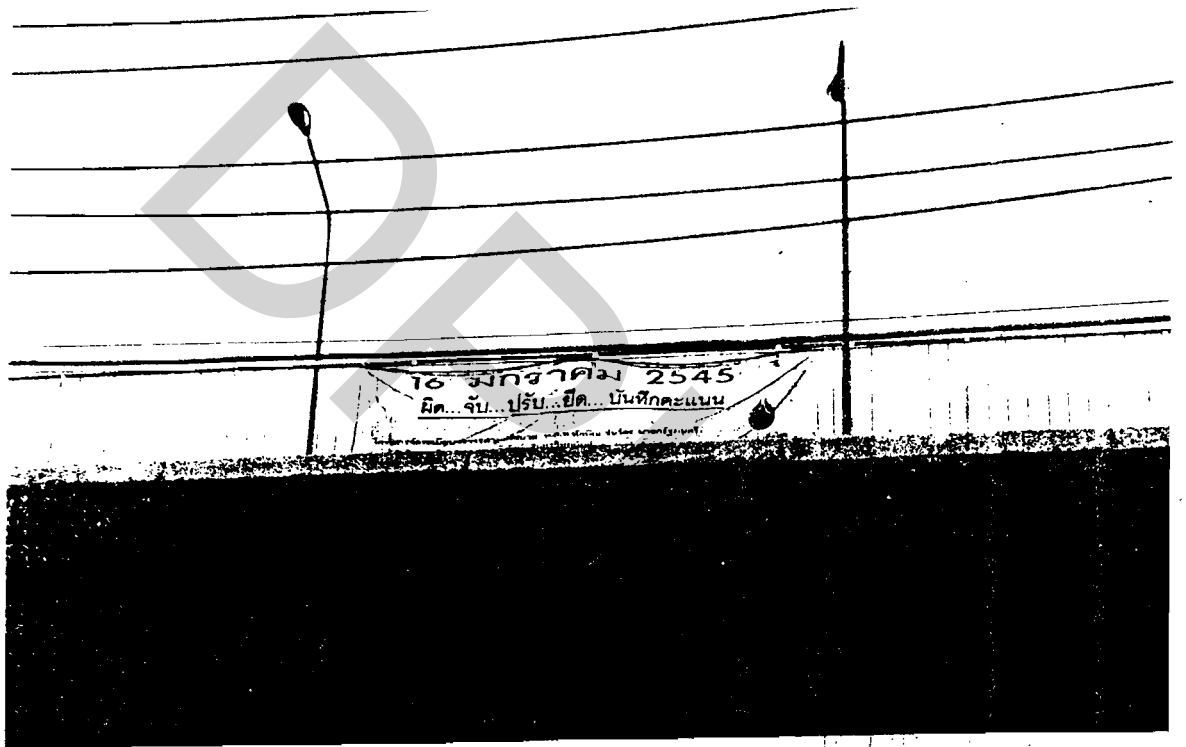


ภาพที่ 2

แผ่นป้ายประชาสัมพันธ์แบบที่ 2 แสดงรายละเอียดการกระทำผิดด้วย
ภาพเน้น 1 ใน 10 แบบที่จัดทำขึ้น



ภาพที่ 3 แสดงสถานที่ติดตั้งแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์โครงการตัดแถมไบบัสซีตามทางแยกต่าง ๆ



ภาพที่ 4

แผ่นป้ายผ้าประชาสัมพันธ์ให้ทราบโครงการตัดแถมใบขับขี่ ซึ่งจะติด

บริเวณคูสัญญาณไฟจราจร และสะพานลอยคนข้าม

ประวัติผู้เขียน

พันตำรวจโท พิสิษฐ โปรยรุ่งโรจน์ เกิดที่อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา
สำเร็จการศึกษา สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต จากโรงเรียนนายร้อย
ตำรวจ อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม รุ่นที่33
เข้าศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ เมื่อ
ปีการศึกษา 2540
ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง รองผู้กำกับการ สถานีตำรวจทางด่วน 2