

การเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดิจิทัล เพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ณัฐธริสสา ทรัพย์คงเจริญ*

ดร.มนต์ ขอเจริญ**

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขต กรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดิจิทัล เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร รวมทั้ง ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน ตลอดจนทำการเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร ในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวดิจิทัล เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตามลักษณะทาง ประชากรศาสตร์ ใช้วิธีวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) รวบรวมข้อมูลจากประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร ใช้ตัวแทนเขต 5 เขต ได้แก่ เขตบางซื่อ เขตลาดพร้าว เขตดอนเมือง เขต มีนบุรี และเขตดินแดง ใช้จำนวนตัวอย่าง 400 ราย สุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) ด้วยแบบสอบถาม (Questionnaires) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป สถิติ ที่ใช้ได้แก่ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ สถิติทดสอบค่า t (t-test) และสถิติทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 หากพบความแตกต่างจึงทำการจำแนก เป็นรายคู่ด้วยวิธี Scheffe

คำสำคัญ: นโยบาย 5 จริง, ประชาชนเขตกรุงเทพมหานคร

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การจราจร เป็นปัญหาสังคมที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติ ซึ่งนับวันปัญหาได้ทวี ความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีสาเหตุจากหลากหลายประการ อาทิ ความเจริญเติบโตของ เมืองหรือชุมชนได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วประกอบการการวางผังเมืองยังขาดการวางแผนไม่

* นักศึกษาหลักสูตรนิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

** ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ดีพอ อีกทั้งจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ทางเดินรถมีไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ถนนบางเส้นทางชำรุด บางเส้นทางสร้างไม่ได้มาตรฐาน ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนหนทางต่าง ๆ มีไม่เพียงพอ บางแห่งชำรุด หรือบางแห่งติดตั้งไว้ในที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ทางเดินรถ ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความคึกคะนอง ขาดวินัย หรือละเลยไม่เคารพไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องสูญเสียชีวิตร่างกายและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใด ทั้งต่อตนเองและประเทศชาติ

การรณรงค์จึงถือได้ว่าเป็นการสร้างการเปลี่ยนแปลง ในขณะเดียวกัน วิธีการที่มีระบบและต่อเนื่องในการส่งผ่านข้อความไปสู่กลุ่มผู้รับสารที่เป็นเป้าหมาย ก็อาจเรียกได้ว่าเป็นการรณรงค์เช่นกัน การรณรงค์ที่เรากำลังพูดถึงอยู่นี้ไม่ใช่การรณรงค์แบบที่ใช้กันในกลุ่มผู้ที่ต้องการสร้างการเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในระดับโลก หากแต่เป็นการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลง นโยบาย และแนวทางการปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการยุทธศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมือง เข้าไว้ด้วยกัน การรณรงค์เกิดภายในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไม่หยุดนิ่งตลอดเวลา การรณรงค์สามารถทำการวัดได้แม้จะไม่จำเป็นต้องวัดอย่างเป็นระบบ หรือต้องออกมาในรูปตัวเลขหลักสำคัญที่ทำให้การรณรงค์เกิดขึ้นนั้นยังเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องสาธารณะ มีความเกี่ยวข้องผู้คน มีแนวทางการปฏิบัติ และนโยบาย โดยสรุปแล้วกุญแจสำคัญของการรณรงค์ คือการกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์บางประการ

ด้วยประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของการรณรงค์ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เห็นความสำคัญในการจัดทำโครงการเป็นนโยบาย เพื่อเชิญชวนและสร้างความเข้าใจอันดี โดยมีกระบวนการในการสื่อสารที่แตกต่างกันไปตามเรื่องที่ต้องการรณรงค์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือร่วมใจกันสำหรับความปลอดภัยในการจราจร ด้วยมาตรการต่างๆที่ภาครัฐพยายามคิดรูปแบบและนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ปัญหาอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร ซึ่งวิธีการในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเดิมคงไม่เพียงพอ ผู้รัฐจึงคิดรูปแบบอื่นที่จะนำมาใช้ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยให้มีความน่าสนใจและมีผลตอบรับที่ดี

การป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชนในงานจราจร การบริหารงานจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ การแสวงหาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการจราจร การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การประเมินผลและการปรับปรุงพัฒนาแผนจราจร โดยจะเร่งดำเนินการให้เป็นรูปธรรม เพื่อให้เห็นผลเร็วที่สุด เพื่อสร้างจิตสำนึกให้กับผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่ที่ถูกต้องไม่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจร และควบคุมผู้ใช้รถให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ในการร่วมมือและส่งเสริมการปฏิบัติตามโครงการคืนพื้นผิวการจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ซึ่งเป็นนโยบายสำคัญ ทำให้ประชาชนมีความเชื่อ และศรัทธาในการปฏิบัติงานของ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จนในที่สุดก็เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการอย่างจริงจังในอนาคต

จึงเป็นที่น่าสนใจว่า ประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร มีการเปิดรับข่าวสาร และมีทัศนคติ รวมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชน ตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มากน้อยเพียงไร ผู้วิจัยจึงทำการวิจัยเรื่อง การเปิดรับข่าวสารทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อนำผลการศึกษาเสนอแนะเป็นแนวทางในการรณรงค์ หรือจัดกิจกรรม ที่สามารถนำมาใช้พัฒนาสังคม

ในฐานะที่ผู้ศึกษามีความสนใจและตั้งใจในการศึกษา จึงคาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการปรับปรุงการนำเสนอข่าวสารและการเพิ่มช่องทางการสื่อสาร เพื่อช่วยกันรณรงค์นโยบายให้มีประสิทธิภาพในการนำเสนอมากที่สุด หากสามารถสะท้อนปัญหาและนำไปสู่การมีส่วนร่วมของประชาชน อันนำไปสู่การมีจิตสำนึกที่ตื่นตัวร่วมกัน

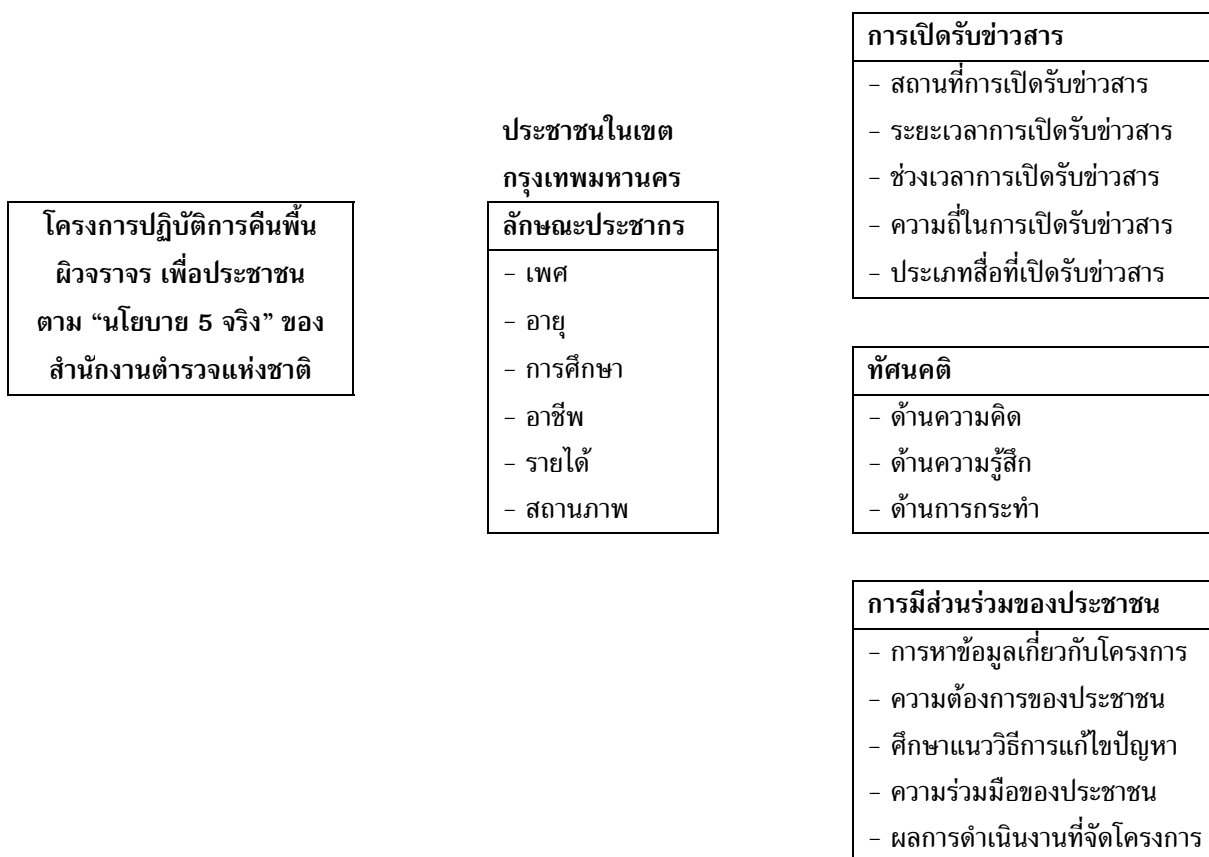
2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
3. เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
4. เพื่อเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตามลักษณะทางประชากรศาสตร์

3. สมมติฐาน

1. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันไป
2. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันไป
3. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกันไป

4. กรอบแนวคิดงานวิจัย



5. แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการวิจัย
 ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการรณรงค์
2. แนวคิดและทฤษฎีทางด้านจรรยา
3. ทฤษฎีเกี่ยวกับการเปิดรับข่าวสาร (Media exposure)
4. แนวความคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ
5. แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วม
6. แนวความคิดเรื่องการวิเคราะห์ผู้รับสารตามลักษณะตามประชากรศาสตร์
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

6. สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่าง

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

ส่วนที่ 2 การเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

ส่วนใหญ่เคยรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” (ร้อยละ 68.2) โดยที่ไม่เคยอ่านบทความ แบบแผนและนโยบายเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” (ร้อยละ 68.2) เปิดรับข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 49.3) การเปิดรับข่าวสารการรับรู้ใน 1 สัปดาห์ 1-3 ครั้ง (ร้อยละ 73.8) ความสนใจเฉยๆต่อการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” (ร้อยละ 67.0) รูปแบบข่าวสารเปิดรับ คือ ป้ายผ้า (ร้อยละ 55.3)

การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับ ปานกลาง (= 2.68) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้ อยู่ในระดับปานกลาง (= 2.85, 2.75) ในขณะที่สื่อเฉพาะกิจมีการเปิดรับหรือการรับรู้ในระดับน้อย (= 2.33)

เมื่อพิจารณาความถี่การเปิดรับข่าวสาร “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่อเฉพาะกิจ พบว่า มีความถี่ระดับมาก (= 3.49) โดยเปิดรับผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต มีความถี่ในระดับปานกลาง (= 2.64) และผ่านสื่อโทรทัศน์มีความถี่ในระดับน้อย (= 2.16)

โดยความเข้าใจจากการรณรงค์ในการปฏิบัติตามข้อกำหนด (ยกจริง ล็อกจริง จับจริง ชั่งจริง และสุภาพจริง) พบว่า ประชาชนมีความเข้าใจในเรื่อง ล็อกจริง อยู่ในระดับมาก (= 3.54) ส่วนเรื่อง จับจริง และสุภาพจริง อยู่ในระดับปานกลาง (= 2.70 และ 2.69 ตามลำดับ) ในขณะที่ความเข้าใจในเรื่อง ชั่งจริง และยกจริง อยู่ในระดับน้อย (= 2.16 และ 2.15 ตามลำดับ)

ส่วนที่ 3 ทศนคติของประชาชนต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง (= 2.85) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับมากที่สุด (= 4.45) อย่างไรก็ตาม พบว่า ประชาชนมีทัศนคติในระดับมากที่สุดคือโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ (= 3.24) ในขณะที่การดำเนินการรณรงค์พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ใน

ระดับ เช่น เนื้อหาในการนำเสนอนโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ อยู่ในระดับน้อย (= 2.52) โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้เกิดความสนใจและตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้นอยู่ในระดับน้อย (= 2.32) การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบได้ผลในระดับน้อย (= 2.16) การใช้สื่อรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎจราจร (= 2.13) และการสื่อรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก (= 2.13)

ส่วนที่ 4 การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับน้อย (= 2.10)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการ ในระดับน้อยที่สุด ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” (= 1.63) ภายในครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ (= 1.58) และการมีส่วนร่วมในติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง (= 1.54) โดยข้อที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุดคือ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ระหว่างกลุ่มเพื่อน โดยตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านทาง Social network แต่มีส่วนร่วมเพียงระดับปานกลาง (= 2.87)

7.อภิปรายผล

ส่วนที่ 1 การเปิดรับข่าวสารของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครไม่เคยอ่านบทความ แบบแผนและนโยบายเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” มีระดับสูง มีการเปิดรับข่าวสารผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตระดับปานกลาง ซึ่งเปิดรับข่าวสารการรับรู้ใน 1 สัปดาห์ 1-3 ครั้งอยู่ในระดับสูง แต่ความสนใจเฉยๆ ต่อการรณรงค์ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” อยู่ในระดับสูง ซึ่งมีความสอดคล้องกับ กุลวดี อรวัฒนพันธ์ (2536) การเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการเสริมสร้างวินัยจราจร ที่มีลักษณะเนื้อหาเป็นการขอความร่วมมือ จากผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร

การเปิดรับ จดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการที่มีต่อสื่อรณรงค์ศึกษาถึงแนวคิด และรูปแบบกระบวนการในการรณรงค์เพื่อนำมาปรับใช้ เพื่อให้ได้ออกแบบการสื่อสาร

เพื่อการรณรงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพตามแบบวิจัยของนลินทิพย์ เดสันเทียะ (2556) พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารส่วนใหญ่มีการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้เกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง การติดตามข่าวสารโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต และสื่อโทรทัศน์การเปิดรับข่าวสารหรือการรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง ในขณะที่สื่อเฉพาะกิจมีการเปิดรับหรือการรับรู้อยู่ในระดับน้อย

ส่วนที่ 2 ทศนคติของประชาชนต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” มีข้อค้น ที่สามารถอธิบายเพิ่มเติมได้ดังนี้

ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีทัศนคติต่อ โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนมีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสุภาพและปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับมากที่สุด อย่างไรก็ตามประชาชนมีทัศนคติในระดับมากที่สุดคือโครงการ “นโยบาย 5 จริง” สามารถช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ในขณะที่การดำเนินการรณรงค์พบว่า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ เช่น เนื้อหาในการนำเสนอ นโยบายโครงการควรมีความชัดเจน ครอบคลุม และกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบ อยู่ในระดับน้อย โครงการ “นโยบาย 5 จริง” ทำให้เกิดความสนใจและตระหนักถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมากขึ้นอยู่ในระดับน้อย การรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยใช้นักแสดง/บุคคลมีชื่อเสียง สามารถช่วยกระตุ้นให้บุคคลมีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ถูกกฎระเบียบได้ผลในระดับน้อย การใช้สื่อรณรงค์มีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎจราจร และการสื่อรณรงค์โครงการ “นโยบาย 5 จริง” จำนวนมาก ซึ่งมีความสอดคล้องกับสรัชฎ์ ดาราวงษ์ (2544) การเกิดอุบัติเหตุ และการกระทำผิดกฎจราจร มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีความแตกต่างกัน และสอดคล้องกับดำรง ขำเปลี่ยน (2543) การตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง และผู้อื่นเป็นอย่างมาก สำหรับด้านจิตใจสามารถหักห้ามอารมณ์เมื่อได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจร มีความตระหนักด้วยวิธีการขับขี่ที่ปลอดภัย และเกิดอุบัติเหตุ ระยะเวลาที่ใช้ในการขับขี่จักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรม

ส่วนที่ 3 การมีส่วนร่วมของประชาชนในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” พบว่า ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีส่วนร่วมในโครงการ “นโยบาย 5 จริง” โดยรวมอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณารายละเอียด พบว่า ประชาชนมีส่วนร่วมในโครงการ ในระดับน้อยที่สุด ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการเสนอให้มีบทลงโทษผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ภายในครอบครัวมีการพูดคุย ชี้แจงและนำเสนอเกี่ยวกับนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ให้เข้าใจและนำไปปฏิบัติ และการมีส่วนร่วมในติดตามนโยบายโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติอย่างต่อเนื่อง โดยข้อที่ประชาชนมีส่วนร่วมมากที่สุดคือ การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ส่งเสริมวินัยจราจร ระหว่างกลุ่มเพื่อน โดยตามโครงการ “นโยบาย 5 จริง” ผ่านทาง Social network แต่มีส่วนร่วมเพียงระดับปานกลาง

ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐานการวิจัย

1. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

2. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีส่วนร่วมในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจรจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ไม่แตกต่างกัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

8. ข้อเสนอแนะ

1. ควรใช้สื่อที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ คือ อินเทอร์เน็ต ด้วยการสร้างเนื้อหาที่ดึงดูดความสนใจ ด้วยรูปแบบที่สะดุด

2. ตำรวจผู้บังคับ นโยบาย 5 จริง ควรมีความยืดหยุ่นสูง ปรับวิธีการที่เหมาะสมตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

3. สร้างภาพลักษณ์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยเฉพาะด้านการจราจร และพัฒนาโครงการ แผนงานด้านการจราจรให้ประชาชาติมีทัศนคติที่ดี เมื่อมีทัศนคติที่ย่อมส่งผลต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมอื่นๆ ด้วย

4. เร่งส่งเสริม สร้างความร่วมมือ โดยจัดกิจกรรมที่ดึงดูดประชาชนในระดับครอบครัว ที่มีความหลากหลาย อาทิ บิดา มารดา บุตร ธิดา หลาน ฯลฯ เป็นการปลูกฝังประชาชนทุกรุ่น

บรรณานุกรม

- เกรียงไกร พัฒนกุลโกเมธ. (2554). *ทัศนคติและความพึงพอใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการงดสูบบุหรี่ที่ใช้กลยุทธ์การรณรงค์ด้วยความกลัว*. คณะเทคโนโลยีสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร.
- ดำรงค์ ขำเปลี่ยน. (2543). *จิตสำนึกของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน* กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นลินทิพย์ เดสันเทียะ. (2555). *การเปิดรับ การจดจำ และความคิดเห็น ของผู้มาใช้บริการที่มีต่อสื่อรณรงค์เพื่อการไม่สูบบุหรี่ภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (หมอชิต) .* วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ประยูร ผึ้งบัว. (2554). *ความคิดเห็นในการปฏิบัติงานจราจรโครงการพระราชดำริของข้าราชการตำรวจกองปฏิบัติการพิเศษจราจรกองกำกับ 6 กองบังคับการตำรวจจราจร*. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต.
- ภิญญาภรณ์ เพ็ญภินันท์. (2544). *“การเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ความตระหนักรู้ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ของประชาชนในเขตนิคมอุตสาหกรรมบางปู จังหวัดสมุทรปราการ”* วิทยานิพนธ์นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต สาขา นิเทศศาสตร์ พัฒนาการ บัณฑิตวิทยาลัย: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สร้อย ธาราวงษ์. (2544). *ความรู้ความเข้าใจและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.