

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การจราจร เป็นปัญหาสังคมที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติ ซึ่งนับวันปัญหาได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยมีสาเหตุจากหลากหลายประการ อาทิ ความเจริญเติบโตของเมืองหรือชุมชนได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็วประกอบการการวางผังเมืองยังขาดการวางแผนไม่ดีพอ อีกทั้งจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ทางเดินรถมีไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ถนนบางเส้นทางชำรุด บางเส้นทางสร้างไม่ได้มาตรฐาน ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนหนทางต่าง ๆ มีไม่เพียงพอ บางแห่งชำรุด หรือบางแห่งติดตั้งไว้ในที่ที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ทางเดินรถ ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความถือคคะนอง ขาดวินัย หรือละเลยไม่เคารพ ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องสูญเสียชีวิตร่างกายและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใด ทั้งต่อตนเองและประเทศชาติ

เมื่อพิจารณาการจราจรที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก เกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่ สาเหตุจากขับโดยประมาท คนเดินถนนและข้ามถนนไม่รักษากฎระเบียบ ทางชำรุดและเครื่องหมายไม่ชัดเจน ผู้ขับขี่รถในบ้านเราส่วนใหญ่ ไม่มีความรู้หรือละเลยไม่ลงมือปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้นได้

การรณรงค์จึงถือได้ว่าเป็นการสร้างความเปลี่ยนแปลง ในขณะเดียวกัน วิธีการที่มีระบบและต่อเนื่องในการส่งผ่านข้อความไปสู่กลุ่มผู้รับสารที่เป็นเป้าหมาย ก็อาจเรียกได้ว่าเป็นการรณรงค์เช่นกัน การรณรงค์ที่เรากำลังพูดถึงอยู่นี้ไม่ใช่การรณรงค์แบบที่ใช้กันในกลุ่มผู้ที่ต้องการสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้นในระดับโลก หากแต่เป็นการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนแปลงนโยบาย และแนวการปฏิบัติ จึงจำเป็นต้องใช้วิธีการยุทธศาสตร์ที่ได้จากการวิเคราะห์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และการเมือง เข้าไว้ด้วยกัน การรณรงค์เกิดภายในบริบทที่เปลี่ยนแปลงไม่หยุดนิ่งตลอดเวลา การรณรงค์สามารถทำการวัดได้แม้จะไม่จำเป็นต้องวัดอย่างเป็นระบบ หรือต้องออกมาในรูปตัวเลขหลักสำคัญที่ทำให้การรณรงค์เกิดขึ้นนั้นยังเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องสาธารณะ

มีความเกี่ยวข้องผู้คน มีแนวทางการปฏิบัติ และนโยบาย โดยสรุปแล้วกุญแจสำคัญของการรณรงค์คือการกระทำอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์บางประการ

ด้วยประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของการรณรงค์ ทางสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้เห็นความสำคัญในการจัดทำโครงการเป็นนโยบาย เพื่อเชิญชวนและสร้างความเข้าใจอันดี โดยมีกระบวนการในการสื่อสารที่แตกต่างกันไปตามเรื่องที่ต้องการรณรงค์ เพื่อให้เกิดความร่วมมือร่วมใจกันสำหรับความปลอดภัยในการจราจร ด้วยมาตรการต่างๆที่ภาครัฐพยายามคิดรูปแบบและนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ปัญหาอุบัติเหตุไม่ได้ลดลงเท่าที่ควร ซึ่งวิธีการในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ในรูปแบบเดิมคงไม่เพียงพอ ผู้รัฐจึงคิดรูปแบบอื่นที่จะนำมาใช้ในการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัยให้มีความน่าสนใจและมีผลตอบรับที่ดี

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

สังคมไทยเปลี่ยนวิถีชีวิตมาใช้การสัญจรทางบกภายหลังที่รับเอาการพัฒนาไปสู่ความทันสมัยมาเป็นนโยบายนำของประเทศ เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างขนานใหญ่ เช่น การสร้างพื้นที่รองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรม และเส้นทางเชื่อมโยงเพื่อการขนส่งรวมทั้งการขยายตัวของจำนวนประชากร ทำให้ปริมาณการจราจรและการเดินทางบนถนนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยก็เพิ่มขึ้นตามกัน

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

1. เพิ่มพื้นที่ถนน หมายถึง การทำให้ถนนโล่ง ว่าง หรือมีพื้นที่มากพอที่จะทำให้รถวิ่งบนท้องถนนได้สะดวก ไม่ติดขัด กล่าวคือ

1.1 การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร หรืออาสาจราจร ประจำจุดที่มีการจราจรติดขัด เพื่ออำนวยความสะดวก และสามารถแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อมีรถมาอยู่รวมกันจำนวนมากหาก

เกิดการจราจรติดขัดขึ้น เจ้าหน้าที่ก็สามารถหาวิธีการ และให้สัญญาณ ในการเดินรถแก่ผู้ใช้รถ ใช้ถนน ให้เกิดความคล่องตัวขึ้นได้อย่างทันท่วงที

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

1.3 การติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และป้ายแนะนำเส้นทางต่าง ๆ ผู้ใช้รถ ใช้ถนน สามารถเห็นได้ชัดเจน และเข้าใจได้ง่าย ทำให้สะดวกในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอย่างไม่ติดขัด

1.4 การกวาดขนวินัยการจราจรให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎหมาย การหยุดและจอดรถ อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย เช่น ไม่จอดรถในที่ห้ามจอด ไม่จอดรถซ้อนคัน ไม่จอดรถหรือขับรถในลักษณะกีดขวางการจราจร เป็นต้น

1.5 ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน เพราะอุบัติเหตุเป็นปัญหาหนึ่ง ที่ทำให้การจราจรติดขัด สาเหตุของอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ เช่น การเมาสุรา ยาเสพติด การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง ละเมิดสิทธิการใช้เส้นทางเดินรถของผู้อื่น การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หรือมีเหตุปัจจัยอย่างอื่นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความเร่งรีบในการเดินทาง การขับรถไม่มีน้ำใจ สภาพผิวถนน หรือแสงสว่างในเวลากลางคืน เป็นต้น ซึ่งสามารถป้องกันได้ด้วย การตั้งจุดตรวจ จุดสกัด ตรวจวัดแอลกอฮอล์ และยาเสพติด การสำรวจเส้นทางเพื่อแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่เกิดเหตุเป็นประจำ ด้วยการติดตั้งป้ายเตือนในทางโค้งต่าง ๆ การติดตั้งโคมไฟให้แสงสว่างแก่เส้นทาง การจัดหาที่พักรถ สะดวก ปลอดภัย แก่ผู้ขับรถในระยะทางไกลที่พักผ่อนไม่เพียงพอ แต่ถ้าหากไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุได้ และเมื่อเกิดเหตุขึ้นแล้ว เจ้าหน้าที่กู้ภัยหรือกู้ชีพต้องสามารถมาช่วยเหลือผู้บาดเจ็บนำส่งโรงพยาบาล และเจ้าหน้าที่ตำรวจต้องสามารถทำเครื่องหมายและแยกสถานที่กีดขวางออกจากทางได้อย่างรวดเร็ว พนักงานสอบสวนต้องมาถึงที่เกิดเหตุโดยเร็วเพื่อทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ รวบรวมพยานหลักฐานและถ่ายภาพ และส่งการเคลื่อนย้ายรถมาตรวจสอบสภาพและนำรถเก็บรักษา หรือสั่งให้คู่กรณีไปให้ปากคำที่สถานีตำรวจ เป็นต้น

1.6 การงดกิจกรรมการรวมกลุ่มบนท้องถนน เช่น การเดินขบวนปิดถนน เป็นต้น

1.7 การปรับพื้นผิวถนนให้สามารถใช้การได้ หากถนนเป็นหลุม บ่อ หรือขรุขระ จะทำให้ผู้ขับขี่หลบเลี่ยง หรือเบรคกระทันหัน เป็นอันตรายต่อตนเองและผู้ใช้รถใช้ถนนรายอื่น และบางแห่งก็ทำให้เสียการใช้ช่องทางการจราจรนั้นไปอีกหนึ่งช่องทางด้วย

1.8 การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หากมีรถคันหนึ่งฝ่าสัญญาณไฟจราจรออกมา ขวางทางรถคันอื่นๆ ที่ได้ไฟเขียวแล้ว จะทำให้การจราจรในเส้นทางนั้นติดขัดไปหมด

1.9 สถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า หรือโรงงาน บางแห่งที่อยู่ในตัวเมือง และมี ประชาชนเดินทางโดยรถยนต์จำนวนมากมาอยู่รวมกันในสถานที่เดียวกันในเวลาเดียวกัน จะทำให้ การจราจรคับคั่ง ซึ่งจะต้องหาวิธีการแก้ไข เช่น ปรับเปลี่ยนเส้นทาง ปรับเปลี่ยนเวลาการดำเนิน กิจกรรม หรือปรับเปลี่ยนสถานที่ประกอบกิจกรรม เป็นต้น

1.10 การจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกในการจราจร ให้รับแจ้งอุบัติเหตุ หรือ เหตุการณ์จราจรติดขัดได้โดยเร็ว เมื่อได้รับแจ้งเหตุแล้ว สามารถประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการ แก้ไขสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็ว โดยหน่วยกู้ชีพหรือกู้ภัยที่เดินทางไปที่เกิดเหตุ ต้องมี กำลังคนและอุปกรณ์ครบถ้วน ทันสมัย พร้อมทั้งจะใช้ช่วยเหลือ แก้ไขสถานการณ์นั้นได้ทันที

1.11 การติดตั้งกล้อง CCTV ในการติดตามเฝ้าติดตามดูสถานการณ์การจราจร เพื่อ ควบคุม สั่งการ แก้ไขปัญหาจราจรได้ทันต่อสถานการณ์

1.12 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนได้รู้เหตุการณ์จราจรในเส้นทางต่าง ๆ ล่วงหน้า เพื่อหลีกเลี่ยงการขับรถไปยังเส้นทางที่มีการจราจรติดขัด

1.13 การห้ามวางขายสิ่งของในลักษณะกีดขวางบนทางเท้า การห้ามไม่ให้คนเดิน เท้าพากันลงมาเดินบนพื้นผิวถนนเพื่อใช้เป็นทางเดิน หรือการห้ามจอดรถซ้อนคัน เพราะพฤติกรรม ดังกล่าวจะส่งผลให้พื้นที่ถนนที่ใช้สำหรับการเดินรถลดน้อยลงและก่อให้เกิดปัญหาการติด

1.14 ปัญหาคนเดินข้ามถนนในที่ไม่ใช่ทางข้ามหรือสะพานลอย นอกจากไม่ ปลอดภัยต่อตัวผู้ข้ามถนนเองแล้ว ยังสร้างปัญหาการกีดขวางแก่ผู้ที่ขับขีรถผ่านไปมาบนท้องถนน การ จะข้ามถนนให้ปลอดภัย จะต้องข้ามกันที่ “ทางข้าม” หมายถึง “พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้า ข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือดอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึง พื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย” ตัวอย่างเช่น ทางม้าลาย และ สะพานลอย เป็นต้น ซึ่งกฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจะต้องได้ใช้ความระมัดระวังผู้ที่ข้ามถนน

1.15 ในทางข้ามเป็นกรณีพิเศษ นอกจากนี้ ผู้ที่ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามภายในระยะ ไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ก็ต้องถูกระวางโทษปรับอีกด้วย

1.16 การเสริมไหล่ทางให้แก่เส้นทางที่คับแคบ จะช่วยให้ถนนกว้างมากขึ้น และ รถยนต์สามารถหลบหลีกกันได้ง่ายขึ้นเมื่อสวนทางหรือแซงกัน

1.17 การก่อสร้างช่องการจราจรขึ้นเพิ่มเติม ทำให้รถมีช่องทางเดินรถได้มากขึ้น การเพิ่มช่องทางเดินรถตรงทางที่เป็นรูปคอคอด จะช่วยให้รถสามารถเลี้ยวซ้าย-ขวา แยกออกไป ตามช่องทางต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น

1.18 การจัดการเดินรถทางเดียวอย่างเป็นระบบ เพื่อให้รถสามารถไหลเวียนบนถนนได้อย่างคล่องตัว และลดการเกิดอุบัติเหตุ

1.19 การจัดทำเส้นทางเลี้ยว เส้นทางรอง เพื่อระบายปริมาณรถในเส้นทางหลัก

1.20 การก่อสร้างทางด่วน หรือทางลัด สำหรับรถยนต์ หรือรถขนาดใหญ่ เพื่อให้เข้ามาในพื้นที่ในเมืองที่มีปริมาณรถจำนวนมาก

2. ลดปริมาณจำนวนรถลง หมายถึง การทำให้รถบางชนิดได้เข้ามาขยับขึ้นท้องถนนในช่วงเวลาใด เวลาหนึ่ง ลดน้อยลงกว่าเดิม กล่าวคือ

2.1 การปรับเปลี่ยนเวลาทำงาน ในสถานที่หรือบริเวณเดียวกัน ไม่ให้ตรงกัน

2.2 การจัดหาสถานที่จอดรถ ในอาคารหรือสถานที่สำหรับจอดรถในสถานที่สำคัญให้มากขึ้น เป็นการลดจำนวนรถ ไม่ให้รถไปจอดอยู่ข้างทางฝั่งใดฝั่งหนึ่ง หรือทั้งสองฝั่ง หรือจอดซ้อนคัน

2.3 การเดินทางตามลำพังคนเดียวหรือสองคน ให้เปลี่ยนจากขั้รถยนต์ มาเป็นขั้รถจักรยานยนต์ หรือรถจักรยาน ซึ่งมีขนาดเล็กกว่ารถยนต์ จะช่วยทำให้คล่องตัวในการเดินทาง และลดปริมาณการใช้รถยนต์ลง

2.4 การส่งเสริมให้ใช้รถจักรยาน โดยเพิ่มช่องไหล่ทางสำหรับรถจักรยาน เพื่อลดปริมาณรถยนต์ลง ในระยะทางใกล้ ๆ บางครั้งรถจักรยานจะสะดวก รวดเร็วกว่าในการเดินทางโดยรถยนต์ เป็นการออกกำลังกาย และลดภาวะโลกร้อนด้วย

2.5 การห้ามรถขนาดใหญ่ เข้าไปใช้นบนบางสาย หรือในที่คับขัน จะช่วยลดปริมาณรถลง ไม่ให้การจราจรติดขัด

2.6 การใช้รถร่วมกัน การเดินทางไปที่แห่งเดียวกัน หากสามารถพึ่งพาอาศัยกัน เดินทางไปด้วยกันได้ จะประหยัดค่าใช้จ่ายและช่วยลดการจราจรที่ติดขัดได้อย่างมากอีกด้วย

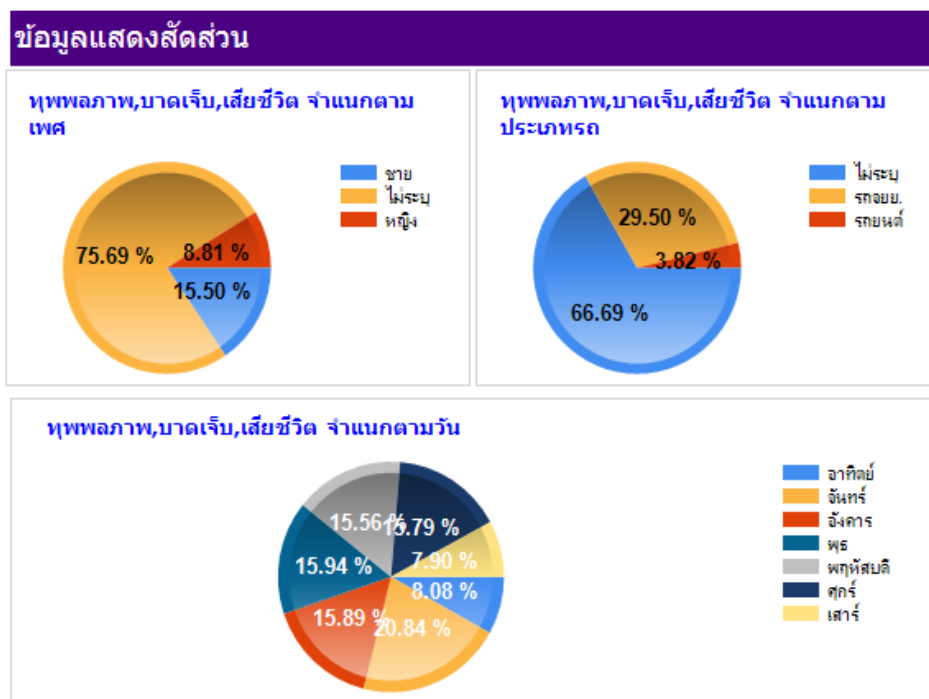
2.7 การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนในลักษณะต่าง ๆ ที่มีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดกว่าการใช้รถยนต์ส่วนตัว การขนส่งมวลชนจะสามารถขนส่งคนได้ปริมาณมากในคราวเดียว และลดปริมาณรถบนถนนลง นอกจากนี้ การให้บริการของพนักงานประจำรถที่ดี จะจูงใจให้คนส่วนใหญ่มาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

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

จากจุดที่จอดรถจนกระทั่งเข้าไปในโรงเรียนได้โดยปลอดภัย จึงเป็นแนวทางหนึ่งในการลดปริมาณรถลง ไม่ให้รถเข้ามาจอดหรือหยุดอย่างแออัดบนถนนเพียงจุดเดียว

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

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



ภาพที่ 1.1 แสดงสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ (เดือนมิถุนายน พ.ศ.2557)

ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนที่มาใช้สิทธิ พ.ร.บ.
บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัด

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

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

กองบัญชาการตำรวจนครบาลจึงได้จัดทำโครงการคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ตามมาตรการระยะสั้นของโครงการจัดระเบียบจราจรของรัฐบาล เพื่อกำหนดมาตรการในการควบคุม และเสริมสร้างวินัยการจราจรให้กับผู้ขับขี่อย่างจริงจัง อันจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจร และลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุให้เกิดผลอย่างแท้จริง



ภาพที่ 1.2 ภาพการรณรงค์โครงการคืนพื้นผิวจราจรเพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง”

ที่มา : กองบังคับการจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบด้านการจราจรในส่วนการบังคับใช้กฎหมาย และอำนวยความสะดวก ซึ่งเป็นเป้าหมายเพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นหลัก จึงได้กำหนดนโยบายด้านการจราจร ประกอบไปด้วย

1. ยกจริง คือการยกรถ เป็นมาตรการเคลื่อนย้ายรถที่จอดผิดกฎหมายออกจากถนน เพื่อคืนพื้นผิวจราจรให้กับประชาชนที่ใช้รถคันอื่น

2. ล็อกจริง คือการล็อกล้อ เป็นมาตรการใช้เครื่องบังคับล้อกับรถที่จอดผิดกฎหมาย

3. จับจริง คือมาตรการเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่และเครื่องมือในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

4. ชั่งจริง คือมาตรการบังคับใช้กฎหมายเด็ดขาดกับผู้กระทำผิด โดยเฉพาะผู้ที่เมาแล้วขับ และแข่งรถในทาง

5. สุภาพจริง คือการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพทั้งการอำนวยความสะดวกงานจราจรและการจับกุม

สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ๆทั่วประเทศได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมีผลกระทบต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตของครอบครัวแบบไทยโดยมีสาเหตุสำคัญจากปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น ขาดระบบขนส่งมวลชนที่ดี ขาดระบบโครงข่าย คมนาคมที่มีประสิทธิภาพ ขาดวินัย และการไม่เคารพกฎ จึงทำให้มีโครงการแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาจราจรอย่างต่อเนื่องตลอดมา

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

ปัจจัยหนึ่งซึ่งมีความสำคัญต่อระดับความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาจราจร คือ พฤติกรรมและทัศนคติของผู้ใช้รถใช้ถนน ที่ทำให้การแสดงพฤติกรรมและการตัดสินใจของผู้เดินทางไม่เป็นไปตามหลักการและเหตุผล และมักมีการเปลี่ยนไปจากความตั้งใจเดิมที่กำหนดไว้ก่อนที่แสดงพฤติกรรมจริง

นอกจากนี้มักหลีกเลี่ยงการพิจารณาที่ยากและซับซ้อน มีการเลือกตัดสินใจและแสดงพฤติกรรมอาศัยความเคยชิน ทำซ้ำๆจนเกิดทัศนคติที่มีผลทำให้การคาดการณ์พฤติกรรมทางเลือกรูปแบบการเดินทางในสถานการณ์ที่กำหนดให้โดยพิจารณาเฉพาะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ฯลฯ มีตลาดเคลื่อน และไม่เพียงพอสำหรับอธิบายพฤติกรรมของผู้เดินทางได้อย่างแท้จริง

แนวทางในการให้ความร่วมมือเบื้องต้นที่ได้มาซึ่งข้อมูล การทำความเข้าใจและทำความเข้าใจจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการในการสร้างความร่วมมือในกิจกรรมหรือโครงการ ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนนี้แล้ว

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

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

ดังนั้น “การมีส่วนร่วมของประชาชน” จึงเป็นคำตอบหนึ่งของการสร้างชุมชนให้มีความเข้มแข็งในด้านความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งอาจเป็นภัยที่คนในชุมชนไม่สามารถเข้าใจหรือตระหนักได้โดยตรง การวิจัยจึงเป็นอีกงานหนึ่ง ในการแก้ไขปัญหาของหน่วยงาน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยบนท้องถนนให้มีความร่วมมือกัน และสามารถนำไปสู่การแก้ปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยสร้างความรู้และสร้างความตระหนักให้กับประชาชนกลุ่มเป้าหมายด้วยความปลอดภัย

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

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

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

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาการเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1.2.2 เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1.2.3 เพื่อศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

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

1.3 ปัญหานำการวิจัย

1.3.1 การเปิดรับข่าวสารของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอย่างไร

1.3.2 ทักษะคติของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอย่างไร

1.3.3 การมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอย่างไร

1.3.4 เพื่อเปรียบเทียบการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนเขตกรุงเทพมหานครในโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นอย่างไร

1.4 สมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.1 เพศของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.2 อายุของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.3 ระดับการศึกษาของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

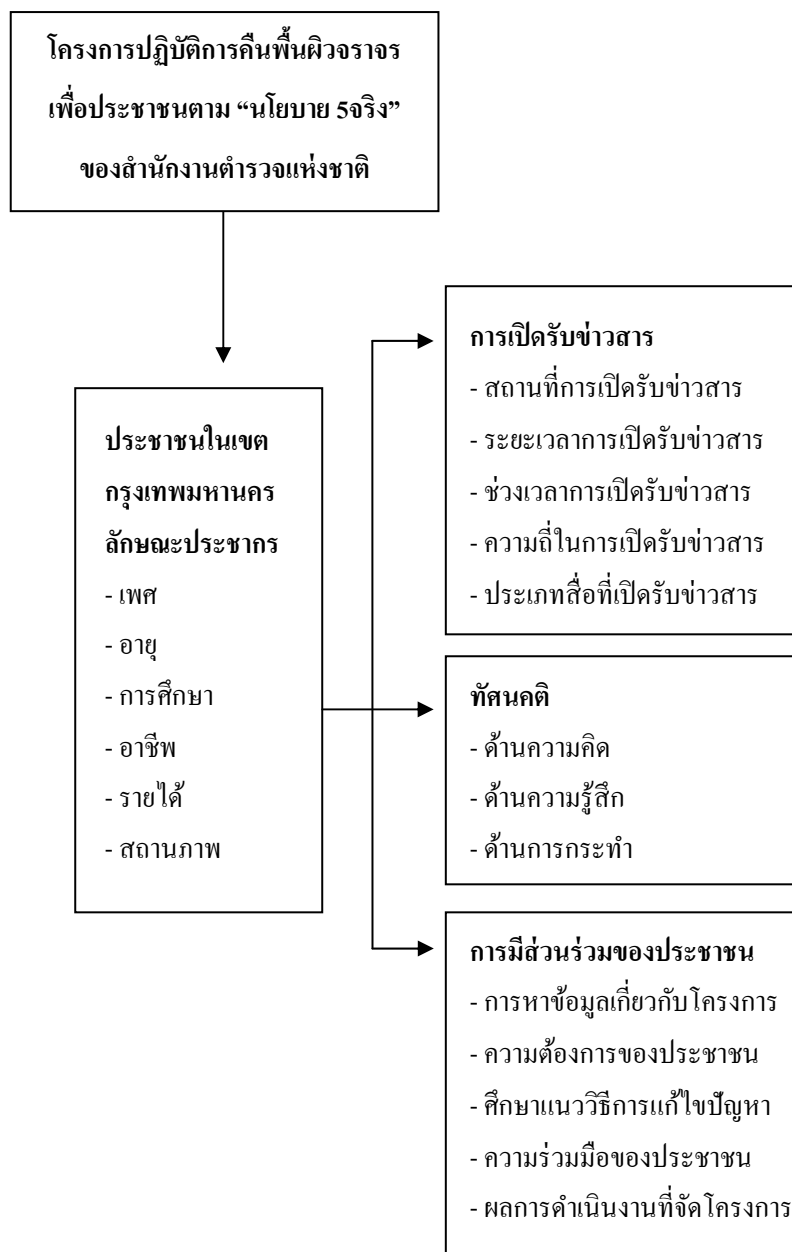
1.4 สถานภาพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.5 อาชีพของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.6 รายได้ต่อเดือนของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร มีลักษณะทางประชากรแตกต่างกัน มีทัศนคติต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจร เพื่อประชาชนตาม “นโยบาย 5 จริง” แตกต่างกัน

1.5 กรอบแนวคิดการวิจัย



1.6 ขอบเขตของการวิจัย

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

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

1.6.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา ดำเนินการวิจัยในระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม 2557 รวม 3 เดือน

1.7 นิยามศัพท์

เพื่อความเข้าใจคำเฉพาะที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จึงขอกำหนดความหมายไว้ดังนี้

โครงการปฏิบัติการคืนพื้นที่ผิวจราจรเพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง หมายถึงกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจราจร และรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินกิจกรรมประกอบไปด้วย

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

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

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

สื่ออินเทอร์เน็ต ได้แก่ เว็บไซต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

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

ทัศนคติ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของประชาชนที่มีต่อโครงการปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง ที่ได้รับรู้มา ซึ่งเป็นผลลัพธ์ของการรับรู้และประมวลจากสิ่งที่ได้ข้อมูลและแสดงออก ทางพฤติกรรมที่สอดคล้องกับลักษณะที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจมากนักน้อยเพียงใด

การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่ประชาชนตัดสินใจในการเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งกับโครงการคืนพื้นผิวจรจร เพื่อประชาชนตามนโยบาย 5 จริง และนำเอาแนวทางปฏิบัติการคืนพื้นผิวจรจรและการรณรงค์ปฏิบัติการตามมาตรการจรจร มาปรับใช้ในชีวิตประจำวัน ได้อย่างเต็มใจ ตั้งแต่ระดับน้อยที่สุดไปจนถึงมากที่สุด

ลักษณะประชากร หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ และรายได้ ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

1.8 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.8.1 เพื่อเป็นแนวทางที่ดีแก่ หน่วยงาน หรือองค์กร ที่ให้ความสำคัญในการรณรงค์ โดยอาศัยกิจกรรมต่างๆที่จะเป็นเครื่องมือในการจัดกิจกรรมที่หน่วยงานหรือองค์กรรับผิดชอบ

1.8.2 เพื่อเป็นแนวทางสำคัญในการที่สะท้อนให้เห็นถึงหลักการช่วยสร้างเสริมวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ และช่วยสร้างจิตสำนึกและปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้กับผู้ใช้รถใช้ได้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด

1.8.3 เพื่อเป็นแนวทางในการจัดการรณรงค์ในรูปแบบของกิจกรรมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมและบทบาทในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยอาศัยสื่อที่มีความหลากหลาย เข้ามาผสมผสานเข้าด้วยกัน ซึ่งสามารถทำให้ประชาชนเกิดความสนใจ และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเข้าร่วมโครงการ

1.8.4 เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้ที่สนใจ หรืออาจจะศึกษาทางด้านนิเทศศาสตร์ ที่มีความสนใจเกี่ยวกับ การเปิดรับข่าวสาร ทัศนคติ และการมีส่วนร่วมของประชาชนกับโครงการและกิจกรรม

รณรงค์ที่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ ทั้งด้านความรู้ทั่วไป ด้านการศึกษา ตลอดจนสามารถนำมาใช้อ้างอิงในงานต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม

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