



การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่ง
สาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต

โดย

ร้อยตำรวจโทวรกานต์ สาระปัญญา

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)
สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่ง
สาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต

โดย

ร้อยตำรวจโทวรกานต์ สาระปัญญา



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)
สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



TRAFFIC MANAGEMENT IN THE DOWNTOWN AREA AND PUBLIC
TRANSPORT. A CASE STUDY IN RANGSIT CITY MUNICIPALITY

BY

POL.LT. WORAGARN SARAPANYA



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF POLITICAL SCIENCE (POLITICS AND GOVERNMENTS)
PROGRAM IN POLITICS AND GOVERNMENTS FOR EXECUTIVE
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2015
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์

การค้นคว้าอิสระ

ของ

ร้อยตำรวจโท วรรณนต์ สาระปัญญา

เรื่อง

การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ
กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)

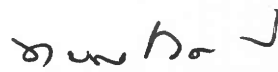
เมื่อ วันที่ 11 สิงหาคม 2559

ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ



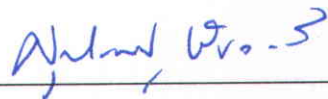
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อรรณสิทธิ์ พานแก้ว)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ



(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ทวิตา กมลเวชช)

คณบดี



(รองศาสตราจารย์ ดร.ศุภสวัสดิ์ ชัยवालย์)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต
ชื่อผู้เขียน	ร้อยตำรวจโทวรกานต์ สาระปัญญา
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองการปกครอง)
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	การเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ทวีดา กมลเวชช
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่อง “การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต” เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์เพื่อ สํารวจหาปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ เพื่อนำเสนอแนวนโยบายการจัดการเพื่อลดปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ โดยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนจำนวน 30 คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่เขตรังสิต จำนวน 50 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้เครื่องมือวิจัยคือแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ คำนวณหาค่าเฉลี่ย ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ผลการวิจัยพบว่า 1. จากการศึกษาปัจจัยด้านประชาชนผู้ใช้เส้นทาง แบ่งได้ดังนี้

1.1 ด้านความชำนาญในการใช้เส้นทาง จากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากมีการวางแผนการเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนที่จะออกเดินทาง แต่กลับพบว่ายังมีปัญหาด้านการได้รับการประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง โดยตามหลักแนวความคิดการบริหารจัดการจราจร ในมาตรการด้านการให้การศึกษาแล้วจะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการเดินทางเพื่อเตรียมความพร้อม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ประชาชนไม่ทราบถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง หรือมีการจัดกิจกรรม จนนำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นผลอย่างชัดเจนในผลการศึกษาด้านความพึงพอใจของประชาชน ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านการอำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาจราจร ที่อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่น่าพึงพอใจ จึงควรมีนโยบายการแจ้งข้อมูลการจัดเส้นทางล่วงหน้า

เมื่อมีกิจกรรมที่สำคัญในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า การก่อสร้าง การซ่อมแซม ถนน เป็นต้น และจากการศึกษาที่พบว่าประชาชนยังมีความรู้ไม่ดีพอในจุดที่เป็นเส้นทางเข้าออก ตลาดรังสิต ซึ่งจากการศึกษาในด้านข้อมูลทั่วไปพบว่าประชาชนใช้ในการสัญจรมากกว่าถนนสายอื่น ในเขตพื้นที่การศึกษา อีกทั้งเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิตเกือบทั้งหมดยังเป็นเส้นทางวันเวย์ รวมไปถึง การที่ผู้ต้องการใช้เส้นทางเพื่อผ่านไปยังพื้นที่อื่นนั้น ไม่ทราบเส้นทางเลี้ยวบริเวณดังกล่าว และบริเวณ ที่เป็นจุดกลับรถ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณจุดเข้าออกตลาดเป็นอย่างมาก จึงควรมีนโยบายการจัดทำป้ายแสดงแผนผังเส้นทางการจราจรในตลาดรังสิต เส้นทางเลี้ยว และจุดกลับรถ ในพื้นที่จุดวิกฤติดังกล่าว

1.2 ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทางจากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในเขตเทศบาลนครรังสิตมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วย วัตถุประสงค์การเดินทางนี้ทำให้ปริมาณรถถนนในช่วงเช้าและเย็นที่เป็นเวลาเริ่มและเลิกงานมี ปริมาณมาก และยังถือเป็นเหตุที่ทำให้มีปริมาณรถสะสมในพื้นที่เป็นจำนวนมากเนื่องจากรถเข้ามา แล้วไม่ออกจากพื้นที่ จากเหตุนี้ทำให้เกิดกรณีปริมาณพื้นผิวจราจรไม่เพียงพอต่อความต้องการการใช้พื้นที่จราจร ตามแนวคิดด้านการบริหารงานจราจร จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการติด และยังคงไปถึง ความต้องการในการใช้พื้นที่จราจรที่มากขึ้นอีกด้วย เนื่องจากความต้องการใช้พื้นผิวการจราจร และ ความต้องการในการใช้พื้นที่จราจรนั้น จะกระจุกตัวอยู่ในเฉพาะช่วงเวลาเช้า และเย็น จึงควรมี นโยบายที่อาศัยแนวคิดด้านการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ ที่มีแนวคิดให้ลดอุปสงค์ต่อการใช้รถส่วนตัว โดยมี นโยบายการควบคุมการจอดรถ และเก็บค่าจอดรถในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และเพิ่มอุปสงค์ต่อ การใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ตามมาตรการควบคุมการจราจรด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีนโยบายการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น จัดจุดรับส่ง นักเรียนเป็นสัดส่วนเฉพาะ เป็นต้น

1.3 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร จากการศึกษาที่ พบว่ายังมีประชาชนบางส่วนที่ยังมีความเข้าใจที่ผิดพลาดเกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร ทำให้มาตรการจัดการจราจรในด้านการควบคุมการจราจรไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิด ปัญหาจราจร และการกระทำที่ผิดกฎจราจร ซึ่งอีกนัยหนึ่งประชาชนที่มีความเข้าใจที่ผิดพลาดนี้อาจเป็น ผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นผลให้ไม่มีความรู้ จึงควรมีนโยบายจัดทำป้ายอธิบายสัญลักษณ์จราจร ตามหลักแนวคิดการบริหารงานจราจรด้านมาตรการด้านการให้การศึกษา และนโยบายเพิ่มความ เข้มงวดให้การจับกุมผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ตามมาตรการด้านการกวดขันวินัยจราจร

1.4 ด้านการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเส้นทาง ในด้านของการประชาสัมพันธ์ เส้นทางนี้ค่อนข้างมีความสำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทางล่วงหน้า เป็นปัจจัยลำดับแรก ๆ ของการตัดสินใจในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนและเป็นปัจจัยที่ทำให้การ

วางแผนเส้นทางมีประสิทธิภาพ และการเลือกยานพาหนะในการเดินทาง ซึ่งในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิตมักมีกิจกรรมที่มีผลต่อการจัดการจราจรในพื้นที่อยู่บ่อยครั้ง เช่น การมีขบวนของบุคคลสำคัญผ่านพื้นที่ การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า เป็นต้น และจากระเบียบด้านหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีหน้าที่จะต้องประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ขับขี่ใช้ถนนเพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร และด้วยความทันสมัยของเทคโนโลยีในปัจจุบัน จึงควรมีนโยบายเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง เช่น ป้ายไฟ LED แสดงสภาพการจราจร การประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรผ่านช่องทาง face book หรือ twitter เป็นต้น

2. ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แบ่งได้ดังนี้

2.1 ด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร ในด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ จะส่งผลให้การนำนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติสามารถทำได้มีประสิทธิภาพ และมีความคล่องตัว เนื่องจากสามารถขอความร่วมมือทรัพยากรสนับสนุนการปฏิบัติจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้ง่าย ทั้งทรัพยากรด้านอุปกรณ์ งบประมาณ และกำลังเจ้าหน้าที่แต่จากการศึกษาพบว่ายังได้รับความร่วมมือในการอาศัยทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกยังอยู่ในระดับที่ไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งเป็นผลทำให้ระบบข้อมูลการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในงานจราจรเกิดความผิดพลาด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมายไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ได้ จึงควรมีนโยบายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาในด้านดังกล่าวนี้ ให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

2.2 ปัญหาในการปฏิบัติงานจากการศึกษาในด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่ายังมีปัญหาในด้านการได้รับความร่วมมือจากผู้กระทำความผิด ซึ่งอาจเกิดจากตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง หรือเกิดจากความไม่พอใจของผู้กระทำความผิดที่ถูกจับกุม เพราะจากแนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ไม่ได้เกี่ยวกับศีลธรรม ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกที่ขัดแย้งว่าตนไม่ได้มีความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดมักจะขอร้องหรือกดดันเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้จับกุม ซึ่งเป็นอุปสรรคในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงควรมีนโยบายการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจับกุม เช่น กล้องถ่ายภาพอัตโนมัติเมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

2.3 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรที่มีอยู่เดิม ในด้านการปฏิบัติตามนโยบายของผู้บังคับบัญชา แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะมีความเห็นว่าการนำนโยบายจากผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้ และแก้ไขปัญหาจราจรได้ แต่การที่นโยบายมีการเปลี่ยนแปลงอยู่

ตลอดเวลา ไม่มีความต่อเนื่อง จึงเกิดเป็นภาระแก่ผู้ปฏิบัติที่ต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลา และการแก้ปัญหาจราจรไม่เกิดความต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะจากการศึกษาและวิเคราะห์ผลการศึกษาแล้วพบว่า

1. นโยบายการจัดทำป้ายแสดงแผนผังเส้นทางจราจร หรือป้ายไฟ LED แสดงสภาพการจราจรในบริเวณต่าง ๆ ที่ประชาชนยังไม่มี ความชำนาญในการใช้เส้นทาง โดยติดตั้งไว้ในเส้นทางที่ใช้สำหรับเข้าถึงพื้นที่ชั้นใน และควรมีนโยบายการแจ้งข้อมูลการจัดเส้นทางล่วงหน้า เมื่อมีกิจกรรมที่สำคัญในพื้นที่ โดยการสร้างความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานที่มีการจัดกิจกรรมในการร่วมกันประชาสัมพันธ์ จัดทำป้ายแจ้งเตือนก่อนเข้าพื้นที่ในจุดที่มีเส้นทางสำหรับเลี่ยงบริเวณที่มีการจัดกิจกรรม หรือสร้างความร่วมมือกับแขวงทางหลวงในการจัดการประชาสัมพันธ์จุดที่ซ่อมแซมเส้นทาง และมีการแจ้งเส้นทางเลี่ยงด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางเพื่อผ่านไปยังพื้นที่อื่น และควรมีนโยบายเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง และส่งข้อมูลให้แก่หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรหลัก ๆ ของทั้งประเทศ เช่น จส100 เป็นต้น รวมไปถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลการจัดกิจกรรมที่ส่งผลต่อการจราจร หรือการซ่อมแซมเส้นทางกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดกันเพื่อร่วมกันแก้ปัญหาจราจรในภาพรวม

2. นโยบายที่อาศัยแนวคิดด้านการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ ที่มีแนวคิดให้ลดอุปสงค์ต่อการใช้รถส่วนตัว และลดปริมาณรถในพื้นที่โดยมีนโยบายการควบคุมการจอดรถ การเก็บค่าจอดรถในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และควบคุมปริมาณรถในพื้นที่โดยร่วมมือกับตลาดรังสิตซึ่งเป็นเจ้าของถนนและพื้นที่ตลาดรังสิตทำการเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถและการนำรถผ่านเข้ามาใช้ในพื้นที่ตลาดรังสิตในช่วงเวลาเปิดทำการของตลาด และเพิ่มอุปสงค์ต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะตามมาตรการควบคุมการจราจรด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีนโยบายการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งมวลชนสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ที่ประชาชนต้องการ ให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนที่มีความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยให้มีการงดเว้นค่าธรรมเนียมสำหรับบริการขนส่งสาธารณะเหล่านี้ด้วย รวมไปถึงมีนโยบายสร้างความร่วมมือกับเทศบาลนครรังสิตและโรงเรียนในพื้นที่ สนับสนุนให้โรงเรียนจัดให้มีบริการรถรับส่งนักเรียน และจัดให้มีพื้นที่การจอดรถสำหรับรับและส่งนักเรียน เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม

3. นโยบายการใช้บทลงโทษสูงสุดต่อการกระทำความผิดในข้อหาที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการบูรณาการความร่วมมือการบังคับใช้กฎหมายจากทุก ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกำหนดให้จุดที่มีรถติด เป็นจุดที่ห้ามจอดโดยเด็ดขาด และจัดเจ้าหน้าที่ประจำในช่วงเวลาที่เกิดปัญหาจราจร โดยมีการบูรณาการความร่วมมือกันการกวดขันวินัยจราจร และร่วมกับเทศกิจกวดขันไม่ให้นำสินค้ามาขายกีดขวางทางเท้าหรือรुक้าพื้นที่ผิวการจราจร เรียกประชุมผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะเพื่อรับทราบนโยบายและร่วมมือในการปฏิบัติตาม

กฎหมาย ประสานแขวงการทางพุมธานีปรับปรุงเครื่องหมายจราจร เครื่องหมายบนพื้นทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำการจับกุมอธิบายถึงการกระทำ ความผิดของผู้กระทำผิด และเหตุผลในการเข้มงวดจับกุม ซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่เข้าใจถึง สัญลักษณ์เครื่องหมายจราจรต่าง ๆ ก็ให้อธิบายให้ทราบด้วย

4. ผลักดันให้พิจารณาขยาย การจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ที่มีการจราจร คับคั่ง หรือ การเพิ่มประสิทธิภาพและจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะที่จะเข้าจุดบริการขนส่ง สาธารณะ หรือเพิ่มจุดบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ในบริเวณที่จะกระทบต่อการจราจรในภาพรวม ให้น้อยที่สุด และเน้นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสาร ประจำทางให้มีผู้นิยมใช้มากขึ้น โดยเพิ่มรถใหม่ทดแทนของเดิม ให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย จัดทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในรูปแบบสเลนในเส้นทางสายหลัก พิจารณาลดขนาด ของบทบาทของภาครัฐลง และเพิ่มบทบาทให้สัมปทานเอกชนมาร่วมประกอบกิจการขนส่งสาธารณะ ให้เกิดมีการแข่งขันกันขึ้น โดยให้ภาครัฐเปลี่ยนไปเน้นงานด้านการตรวจสอบและการควบคุมคุณภาพ การให้บริการของภาคเอกชนแทน

คำสำคัญ: การจัดการจราจร, จุดบริการขนส่งสาธารณะ, เขตเทศบาลนครรังสิต

Independent Study Title	TRAFFIC MANAGEMENT IN THE DOWNTOWN AREA AND PUBLIC TRANSPORT. A CASE STUDY IN RANGSIT CITY MUNICIPALITY.
Author	Pol.Lt. Worakarn Sarpanya
Degree	Master of Political Science (Politics and Governments)
Major Field/Faculty/University	Program in Politics and Governments for Executive Political Science Thammasat University
Independent Study Advisor	Asst.Prof.Dr.Tavida Kamolvej
Academic Years	2015

ABSTRACT

The study "Managing traffic in the downtown area and public transport: a case study in Rangsit," is a survey research. Aims to Explore the different factors affecting the traffic problems in the downtown area and public transport. The proposed policy management to reduce traffic congestion in the downtown area and public transport. By collecting data from two groups of people who use the road number 30 and the traffic police in the Rangsit area of 50 data collection using the questionnaire. Data analysis software for social science research. Calculate the average percentage and standard deviation.

The findings indicated that : **1. Study on factor people using path.**

1.1 Its expertise in using the route.The study found that the people who use the roads most cars with trip planning. And study the route prior to departure, but found that there are problems to get the publicity from the authorities to use the route. The main concept of traffic management. Measures in the field of education will need to be published travel information. To prepare This is why the public is not aware of the routes are closed. Or activities And lead to traffic crashes. This is clearly

the result of the satisfaction of the people. The duty of the police in terms of facilities and traffic solutions. Which remained unsatisfactory. Should inform policy routing information in advance. When there are important events in the area such as the activities of the mall, construction, road repair, etc.

And, according to a study that found that the public still have not enough knowledge of the route in and out of the market, Rangsit. Which in general information found to be used in public traffic than other roads in the area studied. Again, the entire route in and out of the market, almost all of the Rangsit is one way, including people like to use the route to pass through to the other areas. Do not know the path to such areas, and the area was a u-turn, therefore, cause traffic congestion in the area of the access point of the market is considerable. It should have a policy for the preparation of the schematic label route Rangsit market traffic. The path and point area in u-turn over such crisis.

1.2 The purpose of the journey. The study found that the people who used to use the roads in the District of the municipality with the purpose of the Rangsit travel to go to the work place is located in an area with the purpose of travel, this enables the cars on the road in the morning and evening is the time to start and finish work with large amounts. As a result, the cumulative number of vehicles in the parking lot because he did not leave the area. Thus causing the amount of surface traffic is not enough demand for space traffic. According to the traffic management concept, therefore, result in the issue of traffic congestion and the requirement to use the parking spaces.

Due to used the surface traffic and the use of a parking space, then concentrated in the morning and evening sessions. Should have a policy that relies on the concept of limiting the rights of people using car concept to reduce private car usage demand. Policies to control the parking and parking fees, traffic and increase the demand for public transport, according to the traffic control measures productivity by the transport management policies regarding student transportation, such as point a student section, etc.

1.3 Knowledge in the field of road traffic signs and markers. The study found that there are some people who have an understanding about the crash and traffic

signs. Causing traffic management measures in the areas of traffic control is not as effective as it should. As a result, the problem of traffic and criminal traffic rules, which in other words people understand that this error may be people who do not have a driver's license that, as a result, there is no knowledge. It should have a policy to create labels describing the traffic symbols. In principle, the concept of traffic management side, education and welfare policies, increasing rigour, arrest with no driver's license, according to the measures of traffic discipline, narrowing.

1.4 The get news and information about the route. In the field of public relations, this route is quite important for the user to use the roads because of the publicity the path information in advance, as the earlier decision factors in the journey of the user to use the roads, and as a factor that makes an effective route planning and selection of vehicles escorting the journey. In which areas of the municipality, there are activities that are often the Rangsit affect traffic in the area is often like a procession of dignitaries through the activities of the Department stores, etc. The roles and importance of the traffic police. Traffic police are responsible for public relations to the user to use the road to fix traffic, and with modern technology today should have a policy to increase the PR route information eg led LED display traffic conditions. PR data traffic via facebook or twitter, etc.

2. Factor of traffic police officer.

2.1 Coordination between the authorities involved to solve the traffic problems. The coordination between the agencies involved in solving traffic problems on the cooperation of other agencies as well. Related to resolve traffic problems in the area. Will result in traffic policy solutions. Into practice can be done efficiently and a streamlined. Due to they can request cooperation resources from various agencies operating support to easily budget and equipment resources are officials.

But the study also found that the cooperation to seize from the Department of land transport is also not as good as it should.. As a result, the work of the police information system in traffic crashes. And not fully effective law enforcement. As a result, people do not fear legal penalties. Law could not stop the offense of the driver. So should be the policy of cooperation between government in solving the problems in this field, provide convenient and faster.

2.2 The issue of operational. A study on the performance of the police also found to have problems in obtaining the cooperation of the offender. This could be caused by the police themselves. Or caused the dissatisfaction of the offender was arrested. The concept of the law to be guilty. Traffic laws are not about morality. Making offenders feel that they do not conflict with the offense. The offenders often plead or pressuring officers to arrest. Which impede the work of the police. Thus, a policy of using technology to assist in the arrest, as the camera automatically when the driver violated traffic rules.

2.3 Attitude towards policy solutions to existing traffic. In compliance with the policies of the bosses. Even the police are largely of the opinion that the policies of the bosses can be applied to practical solutions and traffic. But that policy has changed over time. No continuity It was a burden to those practices must be adapted over time, and to solve the traffic problem is continuity.

The suggestion from the study and analyze the results of the study, and then discover that

1. The policy of putting up banners showing map directions, traffic signs and lights, LED display traffic conditions in various areas, people still do not have expertise in the use of path is installed in the path that is used for access to the area and should have a policy to notify the route in advance. When there is significant activity in the area by creating, in cooperation with the Agency, public relations, events, public relations. Create labels warning before entering an area where routes for areas where there are activities or create a partnership with the highway to handle public relations points, the repair paths and avoid routes with a notification. And should have a policy to increase the PR channel path information and sends the information to agencies that serve public relations major nationwide traffic information such as radio news and traffic, etc. And there is an exchange of information activities that affect traffic or the repair paths to the police station with the adjacent areas to jointly solve the problem of traffic congestion.

2. Policies that restrict the use of the concept car. The idea is to reduce the demand for private car use. And reduce the number of cars in a parking control policy. The fee for parking in areas with heavy traffic. And control the amount of cars in the

area in cooperation with the market Rangsit and owned Rangsit market area to collect the fee, Rangsit car park and parking area through market opening times during the Rangsit market. And increasing demand to use public transport. Traffic control measures productivity by the transport management policies regarding public transport for access to public areas which need adequate with the needs of people who have to travel in comfort. With the exception of fees for public transport service vehicles. Combine to create a policy of collaboration with the municipality and a school in the area, encourage the Rangsit school provide school bus services and provide parking space for receiving and sending students to reduce the impact on the overall traffic conditions.

3. Policy maximum penalty for the offense on a charge of causing traffic problems. And violations of traffic laws by integrating the cooperation of all law enforcement agencies involved. And the point where there is a traffic jam is no parking. And officers in the traffic problem moments. By providing an integrated cooperation, discipline, narrowing traffic lanes. And, in conjunction with municipal, not narrowing, items for sale, obstructing pedestrian or traffic surfaces, invasion. Conference call operators, public transport to get to know the policies and cooperation in legal practice. Coordinate District Pathum improve the traffic. The mark on the floor the way to enhance the effectiveness of law enforcement and police officers who made the arrest, describing the acts of the offender and the reasons for the arrest, which is strict if offenders don't understand the symbol traffic sign it, explains.

4. Push for policy consideration. The establishment of a large bus station outside the traffic area. Or enhancement, and organized a public service vehicle that is the public transport or public transport points in space, on the grounds that it will affect the overall traffic to a minimum. Focused on improving the quality of public transport. The bus is used more. By adding a new vehicle to replace the original. Let users get comfortable. The runway exclusively for public bus lane on the main route. Consider reducing the size of the role of Government and increasing the role, attending the private business of concessions for public transport, there are competitions. By giving the Government focus on the monitoring and control of quality of service and in the private sector instead.

Keywords: Managing traffic, Public transport, Rangsit City Municipality

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง “การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต” จะสำเร็จลุล่วงไม่ได้ถ้าไม่ได้รับการช่วยเหลือจากท่านอาจารย์ที่ปรึกษา ผศ. ดร. ทวีดา กมลเวช อาจารย์ คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ และประชาชนในเขตเทศบาลนครรังสิตที่กรุณาให้ข้อมูลในการศึกษาวิจัย

เจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรคูคต และประชาชนในเขตเทศบาลเมืองคูคตที่กรุณาให้ข้อมูลในการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามในการศึกษาวิจัย

ผู้จัดทำโครงการขอขอบคุณท่านที่มีส่วนเกี่ยวข้องไว้ ณ โอกาสนี้

ร้อยตำรวจโทวรกานต์ สาระปัญญา

(12)

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(6)
กิตติกรรมประกาศ	(11)
สารบัญตาราง	(15)
สารบัญภาพ	(17)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามวิจัย	6
1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย	7
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	7
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	7
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 แนวคิดและหลักการของนโยบายสาธารณะ	9
2.1.1 การออกแบบนโยบายสาธารณะ	10
2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ	12
2.1.3 ทฤษฎีและแนวความคิดการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ	12
2.1.4 แนวคิดเครื่องมือนโยบายที่ส่งผลต่อกลุ่มเป้าหมาย	14
2.2 แนวคิดการบริหารงานจราจร	15
2.2.1 มาตรการควบคุมการจราจร	15

2.2.2 แนวคิดการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ	18
2.2.3 แนวคิดเรื่องค่าธรรมเนียมรถติด	19
2.2.4 แนวคิดการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน	20
2.2.5 หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร	23
2.2.6 การบังคับใช้กฎหมายจราจร	24
2.2.7 ถนนตามแนวคิดการบริหารงานจราจร	25
2.3 แนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่	26
2.4 แนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด (Mala Prohibita)	27
2.5 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)	28
2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	29
2.7 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย	35
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	36
3.1 วิธีการศึกษาวิจัย	36
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	36
3.3 ลักษณะของแบบสอบถาม	37
3.4 ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม	38
3.5 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย	39
3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล	39
3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล	40
3.8 วิธีเสนอผลการศึกษา	40
3.9 ขอบเขตของการวิจัย	41
บทที่ 4 นโยบายการจัดการจราจรและข้อมูลการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต	42
4.1 แนวนโยบายแก้ปัญหาจราจรและการขนส่ง	42
4.2 ข้อมูลด้านงานจราจรของสถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์	43

	(14)
บทที่ 5 ผลการวิจัย	49
ตอนที่ 1 ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป	50
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป	50
ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง	53
ส่วนที่ 3 ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทาง	57
ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร	60
ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง	61
ส่วนที่ 6 การจับผิดตามกฎหมายจราจร	63
ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่	65
ส่วนที่ 8 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ	68
ตอนที่ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	72
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป	72
ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่	76
ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา	80
ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน	85
ส่วนที่ 6 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร	89
บทที่ 6 อภิปรายผล สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	95
6.1 อภิปรายผล	95
6.2 สรุปผลการศึกษา	103
6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัย	106
รายการอ้างอิง	110
ภาคผนวก	113
ประวัติผู้เขียน	126

สารบัญญัตราง

ตารางที่	หน้า
4. 1 แสดงสถานที่สำคัญในพื้นที่	43
4. 2 แสดงกำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานจราจร	44
4. 3 แสดงวัสดุ/ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกการจราจร และระงับอุบัติเหตุ	44
4. 4 แสดงความยาวของจุดหยุดรถโดยสารสาธารณะแต่ละจุด	45
4. 5 แสดงข้อมูลการจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรวันที่ 1-30 เมษายน 2559	45
5. 1 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามเพศ	50
5. 2 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามอายุ	50
5. 3 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามอาชีพ	51
5. 4 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามวุฒิการศึกษา	51
5. 5 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	52
5. 6 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการจราจร	52
5. 7 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามประสบการณ์ขับรถ	53
5. 8 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามเส้นทางที่สัญจรบ่อยที่สุด	53
5. 9 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน จำแนกตามความ ชำนาญในการใช้เส้นทาง	53
5. 10 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน จำแนกตามวัตถุประสงค์ ประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต	57
5. 11 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ในด้านความรู้เกี่ยวกับ ป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร	60
5. 12 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านการประชาสัมพันธ์ จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทางในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต	61
5. 13 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านการขับขี่ตามกฎหมาย จราจรในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต โดยจำแนกตามข้อหาที่ประชาชนถูกดำเนินคดี	63
5. 14 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านความพึงพอใจ ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต	65
5. 15 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านทัศนคติที่มีต่อ นโยบายการแก้ปัญหาการจราจร ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต	68

5. 16	แสดงจำนวนและร้อยละของตำรวจโดยจำแนกตามเพศ	72
5. 17	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามอายุ	72
5. 18	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามอายุทำงาน	73
5. 19	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามสถานะภาพ	73
5. 20	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	74
5. 21	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามวุฒิการศึกษา	74
5. 22	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามระดับชั้นยศ	74
5. 23	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามพื้นที่จราจร	75
5. 24	แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยจำแนกตามช่วงเวลา	75
5. 25	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่	76
5. 26	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา	80
5. 27	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาการจราจร	83
5. 28	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านสภาพปัญหาในการปฏิบัติงาน	85
5. 29	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อนโยบายที่คาดว่าจะสามารถแก้ปัญหาการจราจรได้	89

สารบัญภาพ

แผนภาพที่

หน้า

1. 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

35



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สภาพปัญหาการจราจรที่คับคั่งและติดขัด ในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล ทำให้เกิดความสูญเสียต่อภาพรวมของประเทศไทยอย่างมาก ทั้งในด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากการใช้น้ำมันจำนวนมหาศาล และความสูญเสียจากเวลาในการเดินทาง โดยมีค่าประมาณการความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากปัญหาการจราจรคับคั่งในกรุงเทพฯ รวมประมาณ 165,400 ล้านบาทต่อปี¹ ผลเสียต่อสุขภาพที่เกิดจากมลพิษจากควันไอเสีย และฝุ่นละออง ผลเสียต่อสุขภาพจิตที่เกิดจากความเครียดจากปัญหาการจราจรที่นำไปสู่ปัญหาการทะเลาะวิวาทบนท้องถนน ดังที่ปรากฏในสื่อออนไลน์ในปัจจุบัน รวมไปถึงความสูญเสียด้านชีวิต และทรัพย์สินที่เกิดจากอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกปี การพยายามแก้ไขปัญหของรัฐบาลในแต่ละยุคที่ยังขาดความจริงจัง และความต่อเนื่อง ทำให้การแก้ปัญหาดำเนินไปอย่างไร้ทิศทาง ไม่มีการวิเคราะห์วางแผนแก้ปัญหาในระยะยาว ใช้งบประมาณ และการลงทุนอย่าง มหาศาล ส่งผลทำให้การพัฒนาของประเทศล่าช้าลง โดยปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในพื้นที่ เนื่องมาจากความเจริญที่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ จึงทำให้เกิดการเดินทางจากต่างจังหวัดหลังไหลเข้ามาสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ และความต้องการของการเดินทางที่มากขึ้น ประกอบกับปริมาณพื้นผิวของถนนที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ รวมไปถึงพฤติกรรมการรุกล้ำผิวการจราจร เช่นการตั้งร้านค้าริมถนน เป็นต้น พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เคารพกฎจราจร ยิ่งส่งผลให้ปัญหาการจราจรเลวร้ายยิ่งขึ้น ปัจจุบันที่มีการเปิดประชาคมอาเซียน ซึ่งประเทศไทยเป็นพื้นที่ซึ่งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ซึ่งจะทำให้มีประชาชน รวมถึงยานพาหนะ จากประเทศในประชาคมอาเซียนเดินทางเข้ามาในประเทศมากกว่าประเทศอื่น ๆ ซึ่งหากประเทศไทยยังไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรได้ จะทำให้เกิดการเสียเปรียบในการแข่งขันกับประเทศในประชาคม ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ รวมไปถึงการเสียโอกาสในการเข้ามาลงทุนจากต่างประเทศอีกด้วย

¹ ธนิต นาชัยเวียง, “การประเมินมูลค่าทางเศรษฐศาสตร์ของความสูญเสียจากการจราจรคับคั่งในกรุงเทพมหานคร,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544).

อีกหนึ่งปัญหาสำคัญคือการบริหารจัดการบริการสาธารณะด้านการเดินทางของรัฐที่ขาดประสิทธิภาพ ขาดคุณภาพ และไม่ครอบคลุมพื้นที่ตามความต้องการของประชาชน ทำให้บริการขนส่งสาธารณะไม่เป็นที่ยอมรับและเป็นที่นิยมของประชาชน รวมไปถึงการขาดการควบคุมดูแลที่เคร่งครัดที่ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งละเมิดกฎระเบียบและกฎหมาย เช่น รถบริการสาธารณะที่ไม่ได้มาตรฐานและไม่ได้มีการขึ้นทะเบียน การคิดอัตราค่าบริการที่ไม่มีมาตรฐาน เป็นต้น ด้วยเหตุผลดังกล่าว ส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้รถส่วนตัวมากขึ้น จนเกิดเป็นค่านิยมของสังคมที่จะต้องมียุโรปส่วนตัว ในปัจจุบันยานพาหนะถือได้ว่าเป็นปัจจัยหลักของการดำรงชีวิตของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในอีกมุมหนึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าปัญหาด้านการบริการขนส่งสาธารณะนี้ เกิดจากนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาลที่ผิดพลาด ซึ่งควรที่จะเน้นหนักในนโยบายด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ การจัดการด้านผังเมือง และการวางโครงข่ายการคมนาคม ดังเช่นเหล่าประเทศที่พัฒนาแล้ว แต่กลับไปเน้นนโยบายประชานิยม นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจโดยไม่คำนึงผลด้านปัญหาจราจรในระยะยาวที่จะตามมา เช่นการยกเว้นภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลที่ผ่านมา ที่ทำให้มีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้นในอัตราที่ก้าวกระโดดมีการซื้อรถตามโครงการดังกล่าวราว 1.255 ล้านคัน ซึ่งส่งผลให้เกิดปัญหาต่อการจัดการจราจรเป็นอย่างมาก

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีหลาย ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรพยายามหาวิธีการจัดการจราจรเพื่อแก้ปัญหา ซึ่งในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการเส้นทางการจราจร การอำนวยความสะดวก และการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีการจัดสายงานตำรวจจราจรขึ้น เพื่อเป็นหน่วยรับผิดชอบที่มีหน้าที่แก้ปัญหาโดยตรง มีการดำเนินการออกนโยบายและจัดทำโครงการมากมาย ทั้งโครงการระยะยาว และโครงการระยะสั้นในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ด้วยการประชาสัมพันธ์ การอำนวยความสะดวก การบังคับใช้กฎหมาย เช่น นโยบาย “5 จริง” จัดการคนทำผิดกฎจราจร “ยกจริง ล็อกจริง จับจริง ชั่งจริง สุภาพจริง” การรณรงค์การขับขี่ปลอดภัยในช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์ เป็นต้น และการปรับปรุงกฎหมายเพื่อเพิ่มบทลงโทษ แต่จากสถานการณ์ที่ผ่านมา สภาพการจราจรยังไม่ได้รับการแก้ไข แต่กลับประสบปัญหาที่หนักขึ้นในทุก ๆ ปี และมีแนวโน้มที่จะหนักขึ้นไปอีกในอนาคต ซึ่งเป็นผลมาจากนโยบายที่ออกส่วนใหญ่เป็นนโยบายที่แก้ได้เพียงปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น การดำเนินการตามนโยบายและโครงการขึ้นอยู่กับผู้บังคับบัญชาในแต่ละยุคสมัย เมื่อมีการเปลี่ยนผู้บังคับบัญชาหรือผู้กำหนดนโยบาย ก็จะเปลี่ยนนโยบายหรือโครงการใหม่เพื่อสร้างเป็นผลงานของผู้บังคับบัญชารายนั้น ๆ โดยไม่มีการนำนโยบายเดิมที่อาจจะเป็นนโยบายที่มีประสิทธิภาพอยู่แล้วมาดำเนินการต่อ ทำให้การดำเนินการแก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างไร้ทิศทาง และไม่ต่อเนื่อง และยังส่งผลให้ผู้บังคับบัญชาหรือผู้ปฏิบัติเกิดความยุ่งยาก และเบื่อหน่ายต่อนโยบายที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

อีกทั้งยังมีปัญหาด้านการประสานงานกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นผลมาจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต่างเป็นอิสระ ไม่ขึ้นต่อการบังคับบัญชาของกันและกัน การปฏิบัติงานร่วมกันและการประสานงานกันจึงไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร ทำให้ระบบการจัดการจราจร หรือการแก้ไขปัญหาการจราจรขาดประสิทธิภาพ เช่น กรมการขนส่งไม่ดำเนินการอัยการต่อทะเบียนกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ส่งคำร้องขอให้อายัด เป็นต้น และปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ในบางครั้งยังก่อให้เกิดปัญหาการจราจร เช่น กรมทางหลวงดำเนินการซ่อมถนนโดยไม่ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อจัดการจราจร ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น

สถานการณ์ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ในปัจจุบันกำลังประสบปัญหาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1). ปัญหาความไม่สมดุลของโครงสร้างระบบการขนส่งที่มุ่งใช้ระบบถนนเป็นหลักมากเกินไป ซึ่งต้องใช้พลังงานมากกว่าระบบรถไฟหรือระบบทางน้ำประมาณ 3 เท่าตัว ดังจะเห็นได้จากประมาณการขนส่งสินค้าทั่วประเทศในปัจจุบัน ปีละ 93 ล้านตันนั้นเป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 85 ใช้ระบบทางน้ำและทางรถไฟร้อยละ 9 และ 6 ตามลำดับเท่านั้น ส่วนทางด้าน การขนส่งผู้โดยสารนั้น จากสถิติของปี 2521 ซึ่งมีการขนส่งผู้โดยสารรวมประมาณ 90,000 ล้านคน / กิโลเมตร ก็เป็นการขนส่งโดยใช้ระบบถนนถึงร้อยละ 93 และใช้ระบบรถไฟเพียงร้อยละ 6.7 และระบบทางอากาศเพียงร้อยละ 0.3 เท่านั้น นอกจากนี้แล้วจะเห็นได้ว่านโยบายการลงทุนพัฒนาระบบการขนส่งของรัฐที่ผ่านมา รัฐได้ชดเชยผู้ใช้ถนนมากที่สุด ดังจะเห็นได้จากรายได้ทั้งหมดจากการเก็บค่าผ่านทาง ภาษีน้ำมันที่ใช้ในการขนส่งและภาษีรถยนต์ ยังมีสัดส่วนไม่เหมาะสมกับการลงทุนก่อสร้างและบำรุงรักษาในแต่ละปี ส่วนการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำนั้น ผู้ใช้บริการจะต้องจ่ายค่าบริการเต็ม และรัฐชดเชยน้อยมากจึงทำให้เกิดความต้องการใช้บริการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบเป็นไปอย่างบิดเบือน และไม่สมดุลกัน กล่าวคือ คนนิยมใช้ถนนมากเพราะสะดวก ถูก จึงถือได้ว่าเป็นการส่งเสริมให้มีการเลือกใช้บริการขนส่งที่ไม่ถูกต้อง นอกจากนี้ โครงสร้างภาษีน้ำมันได้ถูกบิดเบือนมาโดยตลอดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่น้ำมันดีเซลมีราคาถูกนั้นทำให้กิจการขนส่งสินค้ารถบรรทุกสินค้ามีลักษณะที่ไม่ประหยัดและขาดประสิทธิภาพ

2). โครงสร้างระบบการขนส่งใช้พลังงานในสัดส่วนที่สูงที่สุดและขาดประสิทธิภาพ กล่าวคือ การขนส่งเป็นสาขาที่ใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงถึงร้อยละ 42 ของการใช้ น้ำมันทั้งหมดซึ่งนับว่าสูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับระบบการขนส่งของประเทศอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้พลังงานเชื้อเพลิงไม่เกินร้อยละ 25 ของการใช้ น้ำมันทั้งหมดจึงนับได้ว่าโครงสร้างการขนส่งของประเทศไทยยังไม่เหมาะสมกับสภาพการพลังงานของประเทศและจำเป็นต้องปรับโครงสร้างระบบการขนส่งให้มีการใช้พลังงานใน

ลักษณะที่ประหยัดและมีประสิทธิภาพมากกว่าที่เป็นมา เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านพลังงานของประเทศไทยในอนาคต

3). ปัญหาความแออัดของการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่อื่น ๆ เนื่องจากโครงสร้างระบบการขนส่งของประเทศยังอาศัยระบบถนนเป็นหลัก ซึ่งเป็นโครงข่ายที่มีลักษณะเป็นรัศมีวิ่งเข้าสู่ศูนย์กลางปริมาณการจราจรทวีความหนาแน่นมากขึ้นเมื่อมาใกล้ศูนย์กลางชุมชนใหญ่ของประเทศ นอกจากนี้จะเห็นได้ว่าการเติบโตของเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งของกรุงเทพมหานครนั้น ทำให้จำนวนยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นมากแสดงให้เห็นว่าขาดระบบบริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะที่ดีและมีมาตรฐาน จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดทวีความรุนแรงขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร และปัญหานี้จะขยายตัวไปเกิดขึ้นในชุมชนศูนย์กลางอื่น ๆ ด้วย เช่น เชียงใหม่ นครราชสีมา เป็นต้น ผลของความแออัดของการจราจรในชุมชนเมืองใหญ่นี้ได้ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมเป็นอย่างยิ่งทั้งในแง่ของการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงโดยเปล่าประโยชน์ การเสียเวลา และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่มองไม่เห็น หากพิจารณาจากสถิติการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในกรุงเทพมหานครที่สูงกว่าส่วนภูมิภาคอื่น ๆ ถึง 6 เท่าตัวแล้วจะเห็นได้ว่าปัญหาความแออัดของการจราจรนี้ มีส่วนสัมพันธ์กับโครงสร้างระบบการขนส่งในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

4). ปัญหาด้านกฎหมายและความหย่อนยานในการบังคับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งและการสื่อสาร จำเป็นจะต้องปรับปรุงให้สอดคล้องกับวิวัฒนาการที่ได้เปลี่ยนแปลงไป อาทิเช่น การเก็บภาษีพิเศษรถบรรทุก 10 ล้อตามน้ำหนักของเพลา สำหรับใช้เป็นค่าบำรุงรักษาทางหลวงเนื่องจากรถบรรทุกดังกล่าวมีส่วนในการทำลายถนนมากกว่ารถยนต์ธรรมดาในสัดส่วนเกินกว่า 10,000 เท่า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่สำคัญที่สุดก็คือ ความหย่อนยานในการบังคับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายที่มีอยู่ ดังจะเห็นได้ชัดจากการขนส่ง ทั้งผู้โดยสารและสินค้าทางถนนที่เป็นไปอย่างไม่มีระเบียบและมีการละเมิดกฎจราจรอยู่เป็นประจำ ทำให้เกิดผลติดตามมาในด้านความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุบนถนนเป็นจำนวนมาก กล่าวคือ ในช่วงปี 2514 - 2522 มีอุบัติเหตุบนถนนเพิ่มขึ้นจาก 8,723 ราย เป็น 23,120 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 20 ต่อปี และมีจำนวนผู้บาดเจ็บเสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 9,700 ราย เป็น 30,000 ราย หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 26 ต่อปี อนึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินในลักษณะที่รุนแรงยิ่งขึ้นตามลำดับ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกวดขันมาตรการบังคับควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพราะนอกจากจะช่วยลดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินแล้วยังมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและระบบการส่งให้ดีขึ้น

5). ปัญหาการบริหารระบบการขนส่งและการสื่อสารปัจจุบันยังขาดหน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมสถิติข้อมูล วางแผน และประสานงานการควบคุมให้มีการปฏิบัติตาม

แผน ในลักษณะที่จะใช้ประโยชน์ของแต่ละระบบการขนส่งและการสื่อสารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ต่อเศรษฐกิจส่วนรวม และสอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลงด้านพลังงานและอื่น ๆ ปัญหา ดังกล่าวแม้จะเกิดขึ้นในเกือบทุกสาขาการพัฒนา แต่เมื่อคำนึงถึงเงินลงทุนที่รัฐได้ใช้จ่ายไปเพื่อ ก่อสร้างและบำรุงรักษาระบบการขนส่งและการสื่อสารซึ่งสูงถึงปีละกว่า 10,000 ล้านบาท ก็ยิ่งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขปัญหาการบริหารระบบการขนส่งและการสื่อสารของประเทศในช่วง แผนพัฒนาฉบับก่อนให้สามารถปรับโครงสร้างได้อย่างจริงจัง²

เขตเทศบาลนครรังสิตเป็นพื้นที่ปริมณฑลที่เป็นจุดรวมของการจราจรหลักจากภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมารวมกัน ส่งผลให้สภาพพื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิต ใน ปัจจุบัน มีปริมาณรถหนาแน่นและติดสะสมตลอดทั้งวัน โดยในเขตเทศบาลนครรังสิตนี้มีถนนสาย สำคัญที่ผ่านเข้ามาในเขต 3 สายคือ 1.ถนนพหลโยธิน 2.ถนนรังสิต-นครนายก 3.ถนนรังสิต-ปทุมธานี อีกทั้งยังเป็นพื้นที่ที่เป็นย่านชุมชน และเป็นแหล่งที่พักอาศัย มีบ้าน ห้องพัก ประมาณ 36,067 หน่วย (หมู่บ้านขนาดใหญ่ 36 แห่ง หอพัก 52 แห่ง) และสถานประกอบการร้านค้า โดยเฉพาะบริเวณหน้า ศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์รังสิต และโรงพยาบาลเมเจอร์รังสิต(ถนนพหลโยธิน) ซึ่งมีรถผ่านเข้า-ออก เพื่อใช้บริการตลอดทั้งวันเป็นจำนวนมาก มีถนนของเทศบาล(ซอยต่าง ๆ)อีกจำนวน 131 สายที่มีรถ เข้า-ออก อยู่ตลอด และยังมีโรงเรียนถึง 20 แห่งที่ส่งผลในการจราจรในช่วงเช้าและเย็นซึ่งเป็น ช่วงเวลาเดินทางของนักเรียนมีปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก และเนื่องจากการเขตเทศบาล นครรังสิต และพื้นที่ใกล้เคียง เป็นพื้นที่ชุมชนเมืองมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็ว ซึ่งในอนาคตมีแนวโน้มจะเกิดการพัฒนาดินเป็นบ้านพักอาศัยอาคารพาณิชย์ โรงงานอุตสาหกรรม และศูนย์การค้าเป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนสายหลักไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นได้ รวมไปถึงการซ่อมแซมถนนที่ชำรุดและต้องทำอยู่เป็นประจำ ประกอบกับมีการก่อสร้างอยู่บ่อยครั้ง ที่ ส่งผลทำให้เกิดการจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น เพราะนอกจากยานพาหนะส่วนตัวที่ประชาชนใช้เดินทาง ในเขตเทศบาลนครรังสิตเป็นจำนวนมากแล้ว ในพื้นที่ยังเป็นจุดบริการขนส่งสาธารณะจำนวนมาก ทั้ง บริการของภาครัฐและเอกชน โดยผู้ขับขีรถสาธารณะเหล่านี้ ส่วนมากมีพฤติกรรมการขับขีสร้าง ปัญหาการจราจรเป็นอย่างมาก ทั้งการขับขีที่หย่อนต่อกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร จอดรับส่งผู้โดยสารไม่ตรงจุด ซึ่งเมื่อถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุมก็มักจะอ้างว่าได้กระทำเพื่อ ความสะดวกของผู้โดยสาร

การจัดการจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิตยังขาดประสิทธิภาพ ทั้งในด้านปริมาณพื้นที่ ถนนที่ไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณรถ บริเวณที่เป็นทางร่วมทางแยกของถนนทุกสายในเขตพื้นที่

² กองบัญชาการตำรวจนครบาล, *แผนงานการพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจร ใน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2557* (กรุงเทพมหานคร: กองบัญชาการตำรวจนครบาล,2557), 8-11.

ไม่มีสัญญาณไฟจราจร หรือไฟเตือนเพื่อความปลอดภัย จุดกลับรถที่ไม่ได้มาตรฐานและขัดต่อหลักวิศวกรรมจราจรส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรบ่อยครั้ง การประสานงานกันของหน่วยงานในพื้นที่เพื่อร่วมมือกันแก้ปัญหาจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เช่น การขอความร่วมมือจากห้างสรรพสินค้าในการปล่อยรถเข้าสู่ถนน การไม่ได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรในถนนในตลาดซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนบุคคล การประสานงานขอใช้กล้องวงจรปิดจากเทศบาลนครรังสิตในการแก้ปัญหาจราจรในช่วงเร่งด่วน เป็นต้น

จากการสำรวจข้อมูลการกระทำผิดจาก สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ พบว่า การขับซึ่รถผิดกฎจราจรจำนวนมาก โดยการกระทำผิดที่ถูกตรวจพบและออกใบสั่งในแต่ละวัน มีประมาณ 80 คดี และคดีจราจรยังเป็นการกระทำผิดที่ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้ถนนด้วยกันเอง หรือแม้กระทั่งเกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ใช้ถนนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจก็มีอยู่บ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นความผิดที่เกิดขึ้นและมีการดำเนินคดีมาก และเป็นข้อหาที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมักจะถูกกล่าวหาว่าเลือกปฏิบัติ และดำเนินการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างไม่ยุติธรรม ซึ่งในบางกรณี ยังเป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดการกระทำผิดที่รุนแรงมากขึ้นตามมา ของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น ปัญหาการทะเลาะวิวาท การทำร้ายร่างกาย การหมิ่นประมาท เป็นต้น ซึ่งเป็นผลมาจากความเครียดจากปัญหาการจราจรที่ติดขัด และในบางครั้งสาเหตุเกิดจากเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยสภาพจิตใจที่ไม่พร้อม หรือปฏิบัติงานในระยะเวลาที่นานเกินไป ทำให้ไม่สามารถควบคุมอารมณ์ในการอธิบายหรือ ให้บริการกับประชาชนได้ ซึ่งเป็นผลมาจากการบริหารจัดการในด้านการคัดเลือกเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และการจัดสรรบุคลากรเจ้าหน้าที่ ที่ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

จากปัญหาต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมานี้ ถือได้ว่าการจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิต เป็นพื้นที่ที่มีปัญหาจราจรที่หลากหลายน ทั้งในด้านสภาพพื้นที่ประเภทของยานพาหนะ รวมไปถึงปัญหาด้านการจัดการจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลให้หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ และเอกชน ประชาชนในพื้นที่ รวมไปถึงประชาชนที่จะเดินทางผ่านถนนสายดังกล่าว ได้รับความเดือดร้อนในการสัญจร และปัญหาด้านอื่น ๆ ที่ตามมาเป็นอย่างมาก จึงมีความเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะใช้เป็นพื้นที่ในการศึกษาวิจัย เพื่อนำแนวทางการแก้ปัญหาที่ได้ไปปรับใช้ในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่ของเทศบาลนครรังสิตเอง และสามารถเป็นต้นแบบในการแก้ปัญหาให้แก่พื้นที่อื่น ๆ ได้อีกด้วย เพื่อให้ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจรบนเส้นทาง

1.2. คำถามวิจัย

การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ มีปัญหาอย่างไร จะต้องมึระบบการบริหารจัดการอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อสำรวจหาปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ พื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต

2. เพื่อนำเสนอแนวนโยบายการจัดการเพื่อลดปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ พื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ผู้ศึกษาได้กำหนดขอบเขตเนื้อหาการศึกษาดังนี้

1. ขอบเขตทางด้านเนื้อหา ที่เน้นแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรประตู่เจ้าฟ้าหลวงกรณ์

2. ขอบเขตทางด้านกลุ่มประชากร คือ

2.1 เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต จำนวน 50 คน

2.2 กลุ่มประชากร ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ที่ผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ตามถนนสายต่าง ๆ จำนวน 30 คน

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

1. การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ยานพาหนะชนิดต่าง ๆ ในทางสาธารณะ เฉพาะการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต ในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรประตู่เจ้าฟ้าหลวงกรณ์เท่านั้น โดยมีถนนหลัก 3 สาย คือ 1. ถนนพหลโยธิน 2. ถนนรังสิต - ปทุมธานี 3. ถนนรังสิต - นครนายก

2. ประชาชน หมายถึง ผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ที่ผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ตามถนนสายต่าง ๆ ทั้ง 3 สาย คือ 1. ถนนพหลโยธิน 2. ถนนรังสิต - ปทุมธานี 3. ถนนรังสิต - นครนายก

3.ตำรวจจรรยา หมายถึง เจ้าพนักงานตำรวจซึ่งมีหน้าที่ควบคุมดูแล จัดการการจราจรให้เป็นระเบียบตามกฎหมาย ในที่นี้หมายถึงเจ้าพนักงานตำรวจสถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์

4.สภาพปัญหาจราจร หมายถึง 1.ความคิดเห็น ความรู้ของประชาชนที่เกี่ยวข้องกับปัญหาสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหา ในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต 2.ความคิดเห็น ความรู้ของตำรวจที่ เกี่ยวข้องกับปัญหา สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน ในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต

5.ความพึงพอใจ หมายถึง ความคิดเห็น ความรู้สึกของประชาชนเกี่ยวกับความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต

6.ทัศนคติ หมายถึง ความคิดเห็น 1. มุมมองของประชาชนเกี่ยวกับทัศนคติมุมมอง ที่มีต่อ นโยบายการแก้ปัญหาการจราจร ในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต 2. มุมมองของตำรวจเกี่ยวกับ ทัศนคติมุมมอง ที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร ในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต

7.แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร หมายถึง 1.ความคิดเห็น ความรู้สึกของประชาชน เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต เกี่ยวกับด้าน ความชำนาญใน การใช้เส้นทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทางความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร การประชาสัมพันธ์ จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทางจราจร 2.ความคิดเห็น ความรู้สึกของตำรวจ เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลรังสิต เกี่ยวกับด้านการประสานงาน ระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาจราจร

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อนำแนวทางการแก้ปัญหาที่ได้ไปปรับใช้ในการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่ของเทศบาลนครรังสิต เพื่อลดปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่ง สาธารณะ หรืออาจนำไปปรับใช้ในพื้นที่อื่นที่มีลักษณะปัญหาจราจรที่ใกล้เคียงกัน

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดและหลักการของนโยบายสาธารณะ
 - 2.1.1 การออกแบบนโยบายสาธารณะ
 - 2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ
 - 2.1.3 ทฤษฎีและแนวความคิดการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ
 - 2.1.4 แนวคิดเครื่องมือนโยบายที่ส่งผลต่อกลุ่มเป้าหมาย
- 2.2 แนวคิดการบริหารงานจราจร
 - 2.2.1 มาตรการควบคุมการจราจร
 - 2.2.2 แนวคิดการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ
 - 2.2.3 แนวคิดเรื่องค่าธรรมเนียมรถติด
 - 2.2.4 แนวคิดการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน
 - 2.2.5 หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร
 - 2.2.6 การบังคับใช้กฎหมายจราจร
- 2.3 แนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่
- 2.4 แนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด (Mala Prohibita)
- 2.5 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)
- 2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

2.1 แนวคิดและหลักการของนโยบายสาธารณะ

มีนักวิชาการได้กำหนดแนวคิดและหลักการของนโยบายสาธารณะไว้ ดังต่อไปนี้

Dye นโยบายสาธารณะคือ สิ่งที่รัฐเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดของรัฐทั้งกิจกรรมที่มีมาอย่างต่อเนื่องและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบางโอกาส ในส่วนของการเลือกที่จะไม่กระทำนั้น Dye ก็ถือว่าเป็นนโยบายสาธารณะเช่นเดียวกัน อาทิ เช่นการที่รัฐ

ประกาศยกเลิกนโยบายการเกณฑ์ทหาร นั่นคือ รัฐเลือกที่จะไม่บังคับให้ชายฉกรรจ์ทุกคนต้องเป็นทหารรับใช้ชาติ แต่เปลี่ยนเป็นการรับตามความสมัครใจ³

ศุภชัย ยาวะประภาส กล่าวว่่านโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล⁴

นโยบายสาธารณะจะต้องสนองต่อความต้องการของสังคม ด้วยความมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จะต้องเป็นนโยบายที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงจริยธรรมทุกด้าน เช่น ด้านการเมือง คือ การมีส่วนร่วมในกระบวนการนโยบายของผู้เกี่ยวข้อง ด้านเศรษฐกิจ คือ ผลประโยชน์หรือผลสำเร็จตกอยู่กับประชาชนส่วนใหญ่ ด้านสังคม คือ สอดคล้องกับค่านิยมของมวลชน นโยบายสาธารณะที่ถูกต้องดีงาม คือ นโยบายที่มีจริยธรรมทางการเมือง เศรษฐกิจ และสังคม รวมทั้งภาคราชการและข้าราชการ ตลอดจนผู้เกี่ยวข้องสามารถน่านโยบายไปปฏิบัติด้วยความมีจริยธรรม⁵

2.1.1 การออกแบบนโยบายสาธารณะ

John Dryzek ได้นิยามการออกแบบนโยบายว่า เป็นกระบวนการสร้างประดิษฐ์ คิดค้น พัฒนา และปรับแต่งแนวทางปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาบางประการ อย่างไรก็ตาม จากกรณีศึกษาหลายครั้งที่ผ่านมา พบว่า อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มักจะเกิดจากการไม่ได้ระบุดึงแนวการปฏิบัติที่ปรารถนาอย่างเพียงพอ หรือเกิดจากการที่ไม่ได้ระบุดึงประกอบที่จะแก้ไขความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ และหลายครั้งเกิดจากการที่เป้าหมายของนโยบายขาดความชัดเจน และไม่แน่นอน สายการทำงานที่ซับซ้อนทั้งจากรณีที่มีผู้เกี่ยวข้องมากมาย การตัดสินใจหรือการปฏิบัติในหลายระดับ รวมไปถึงการที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากสภาพแวดล้อมทางการเมืองอย่างเพียงพอ

ในขณะที่ Peter J. May เห็นว่า ความยุ่งยากในระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถบรรเทาลงได้บางส่วนผ่านการออกแบบนโยบายที่ดี ซึ่งการออกแบบนโยบายนั้นมีส่วนสำคัญในการวางแนวทางในการนำนโยบายไปปฏิบัติด้วย ตรงกันข้ามการออกแบบนโยบายที่ไม่เหมาะสมนั้น ก็อาจนำไปสู่ความยุ่งยากและปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติได้เช่นกัน

³ Thomas R. Dye, “ความหมายของนโยบายสาธารณะ,” <http://mpa2011.blogspot.com/2012/06/blog-post.html>(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559)

⁴ ศุภชัย ยาวะประภาส, *การบริหารงานบุคคลภาครัฐไทย กระแสใหม่และสิ่งท้าทาย* (กรุงเทพมหานคร : จุดทอง, 2548), 3.

⁵ พลศักดิ์ จิรไกรศิริ, “จริยธรรมในนโยบายสาธารณะ,” hq.prd.go.th/plan/download/article/article_20140820132853.doc(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559).

May ได้นำเสนอถึงแนวทางในการเตรียมการของนโยบายไว้ 3 ประการดังนี้

1. การเสริมสร้างสมรรถนะหรือขีดความสามารถในการปฏิบัตินโยบายและการร่วมมือ ซึ่งองค์ประกอบที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถนั้น หมายรวมถึง เงินทุน การศึกษาและการฝึกอบรม และการสนับสนุนทางเทคนิค

2. การสร้างความร่วมมือและความผูกพันของหน่วยงานที่มีต่อเป้าหมายพื้นฐานของนโยบาย โดยเครื่องมือในการสร้างความผูกพัน ได้แก่ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเป้าหมายของนโยบาย, การให้ประชาชนสามารถเสนอแนะเมื่อการปฏิบัตินั้นไม่เพียงพอ, การลงโทษเมื่อการปฏิบัติล้มเหลว และการให้สิ่งจูงใจในการดำเนินงาน เป็นต้น

3. การชี้แนะถึงแนวปฏิบัติที่ต้องการ ซึ่งกลไกสำคัญในส่วนนี้คือ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ และเงื่อนไขสำคัญที่สนับสนุนการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การให้สิ่งจูงใจแก่การปฏิบัติที่เหมาะสมทั้งแก่หน่วยงานและกลุ่มเป้าหมาย เช่น การยกฐานะของหน่วยงาน การให้หน่วยงานรับผิดชอบเฉพาะด้าน การให้งบประมาณสนับสนุน หรือการสนับสนุนในรูปแบบอื่น ๆ

ตัวนโยบายจะต้องมีคุณสมบัติสำคัญที่สามารถกระตุ้นหรือบังคับให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของนำนโยบายไปปฏิบัติตามแนวทางที่ต้องการ อาทิ การสร้างแรงจูงใจที่พึงปรารถนา โครงสร้างการตัดสินใจ และการปลูกฝังลักษณะนิสัย และค่านิยมที่ปรารถนาเข้าไปยังตัวผู้ปฏิบัติ การสร้างความผูกพันกับตัวเป้าหมายนโยบาย การเพิ่มสมรรถนะของหน่วยงานเพื่อการบรรลุเป้าหมาย ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการออกแบบนโยบาย

โดยการทำความเข้าใจกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติในปัจจุบัน การทำความเข้าใจแต่เพียงว่า หน่วยงานของรัฐนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไรนั้น ไม่เพียงพออีกต่อไป หากแต่มีความจำเป็นที่จะต้องทำความเข้าใจในความเป็นพลวัตรและการปฏิบัติของหน่วยงานและสถาบันอื่น ว่าเข้ามาเกี่ยวข้องซึ่งกันและกันอย่างไรด้วย หน่วยงานต่าง ๆ มีการนำเอานโยบายไปปฏิบัติอย่างไร มีข้อจำกัดหรือข้อบกพร่องประการใดในการที่จะรับเอานโยบายใหม่ ๆ ไปปฏิบัติ รวมถึงการเตรียมการเพื่อแก้ไขความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อีกปัจจัยที่ควรคำนึงถึงคือ เรื่องของการใช้ดุลพินิจและความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติ ในการตีความกฎระเบียบและดำเนินโครงการเพื่อตอบสนองความต้องการหรือความจำเป็นของกลุ่มเป้าหมายภายใต้สถานการณ์ที่ซับซ้อน เพราะในแง่หนึ่ง การใช้ดุลพินิจที่ไม่แน่นอน อาจส่งผลนโยบายเบี่ยงเบนไปจากเจตนารมณ์เดิมได้ แม้จะมีกลไกหลายประการที่สามารถนำมาใช้

ควบคุมในส่วนนี้ได้ก็ตาม แต่การเลือกกลไกเหล่านี้ก็ถูกจำกัดโดยความเชื่อ ค่านิยม และตัวบุคคลที่ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน⁶

2.1.2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ

1) ความสำคัญของปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ

- การกำหนดนโยบายนโยบายสาธารณะใด ๆ ก็ตาม ผู้กำหนดนโยบายนอกจากจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยหรือองค์ประกอบพื้นฐานแล้ว ยังต้องมีความรู้ความเข้าใจปัจจัยสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่สังคมมีอยู่ด้วย เพราะปัจจัยสภาพแวดล้อมจะมีอิทธิพลอย่างมากต่อการกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

2) ประเภทของปัจจัยสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อนโยบายสาธารณะ

2.1 ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกระบบการเมือง

- เศรษฐกิจ (ระดับการพัฒนา, การกระจายทรัพยากร)
- สังคม (ศึกษาวัฒนธรรม ปทัสถานทางสังคม เขต/ชุมชนการเมืองภาวะการว่างงาน)
- ภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ เทคโนโลยี ทรัพยากร(ปัจจัยอื่น ๆ)

2.2 ปัจจัยสภาพแวดล้อมภายในระบบการเมือง

- ปัจจัยเกี่ยวกับการเมือง พิจารณาถึงวัฒนธรรมทางการเมือง การมีส่วนร่วมทางการเมือง การเมือง ความสัมพันธ์ระหว่างผู้กำหนดนโยบายกับผู้นำไปปฏิบัติ
- ปัจจัยเกี่ยวกับผู้นำ (คุณลักษณะและบทบาทของผู้นำ)
- ปัจจัยเกี่ยวกับจิตวิทยา (ดูกระบวนการตัดสินใจ)
- ปัจจัยเกี่ยวกับการบริหาร (พิจารณาการนำเอาเทคนิคการจัดการ, กระบวนการบริหารมาประยุกต์ใช้)⁷

2.1.3 ทฤษฎีและแนวความคิดการนำนโยบายสาธารณะไปสู่การปฏิบัติ

การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการนโยบายสาธารณะ และเป็นภารกิจหลักของระบบบริหาร ซึ่งนำเอาเจตนารมณ์ของฝ่ายการเมืองที่ได้กำหนดเป็นนโยบายที่จะไปปฏิบัติ อาจจะอยู่ในรูปแบบของกฎหมาย คำสั่ง มติคณะรัฐมนตรี หรือประกาศกระทรวงก็ได้

การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเป็นส่วนหนึ่งของศาสตร์การวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ ที่ได้มองกรอบของความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกัน ได้แก่ การกำหนดนโยบาย การนำไปสู่การปฏิบัติ การ

⁶ Peter J. May, “การออกแบบนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ,” http://patooman.blogspot.com/2011/10/blog-post_1915.html(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559).

⁷ สมบัติ อารังธัญวงศ์, “แนวความคิดการวิเคราะห์และกระบวนการ,” ใน *นโยบายสาธารณะ* (กรุงเทพฯ: เสมาธรรม, 2549).

ประเมินผลกระทบของนโยบาย และการศึกษาวิเคราะห์ส่วนย้อนกลับที่จะนำไปสู่การปรับปรุงกำหนดนโยบายขึ้นมา

เมริส กรินเดล(Grindle) ได้นำเสนอกรอบทฤษฎีหรือแนวความคิดในการวิเคราะห์นโยบายหรือโครงการ การพัฒนาของรัฐในประเทศโลกที่ 3 โดยให้ความสนใจกับเรื่องของการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าการกำหนดนโยบายและได้เพิ่มมิติทางการเมืองเข้าไปวิเคราะห์โดยให้เหตุผลว่าระหว่างการพัฒนาจนถึงการปฏิบัติมีช่องว่างหรือปัญหาเกิดขึ้นมากมาย การทำความเข้าใจกับช่องว่างนี้จะช่วยให้เราเห็นถึงความยากลำบากและความซับซ้อนของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติมากขึ้น ว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเลือกว่าควรทำอะไร ไม่ควรทำอะไรบ้าง และยังเป็นนโยบายหรือโครงการพัฒนาด้วยแล้วยังมีปัญหาอีกเพราะมีผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง มีผู้ได้ประโยชน์ ผู้เสียประโยชน์ที่เกิดจากการนำนโยบายหรือโครงการนั้น ๆ ไปปฏิบัติ

กรินเดล(Grindle) มีความเห็นว่าการนำนโยบายหรือโครงการไปปฏิบัติในประเทศโลกที่ 3 ยังมีความลำบากมากขึ้น เนื่องมาจากอิทธิพลทางการเมือง ทั้งนี้ เพราะเวทีการเมืองของประเทศเหล่านี้ไม่ได้อยู่ที่ระดับของการกำหนดนโยบาย อย่างที่พบเห็นกันในประเทศที่เจริญแล้ว แต่กลับมาอยู่ที่ส่วนของการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่า เพราะผู้นำทางการเมืองอาจใช้เรื่องของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเครื่องมือในการหาเสียง ดังนั้น การนำนโยบายไปปฏิบัติในประเทศโลกที่ 3 จึงเป็นเวทีของการต่อสู้ทางการเมือง เพราะเป็นเรื่องของอำนาจผลประโยชน์ และความขัดแย้ง ทั้งนี้ เพราะมีปัจจัยต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องมาก จึงต้องให้ความสนใจต่อบัญชีสำคัญ 2 ประการ⁸ คือ

1) เนื้อหาสาระของนโยบายหรือโครงการ ที่จะมีผลกระทบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1.1 นโยบายหรือโครงการที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงขั้นพื้นฐานทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม ย่อมได้รับการต่อต้านจากกลุ่มที่เสียผลประโยชน์

1.2 นโยบายหรือโครงการที่นำผลประโยชน์อย่างกว้าง ๆ ไปสู่ชุมชน จะได้ผลในทางปฏิบัติที่มากกว่านโยบายหรือโครงการที่แคบ

1.3 นโยบายหรือโครงการที่นำไปสู่การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของคนอาจมีผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวในทางปฏิบัติ

1.4 นโยบายหรือโครงการที่หวังผลในระยะยาวอาจยากแก่การปฏิบัติมากกว่านโยบายที่หวังผลในระยะสั้น

1.5 ลักษณะของนโยบายหรือโครงการจะมีส่วนกำหนดความยากง่ายในการนำไปปฏิบัติ

⁸ ไชยรัตน์ เจริญสินโอสถ, *การบริหารรัฐกิจเปรียบเทียบ:การบริหารจัดการในโลกยุคหลังสงครามเย็น*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), 79-80.

1.6 เนื้อหาสาระของนโยบายที่กำหนดว่าใครหรือหน่วยงานใดจะรับผิดชอบดำเนินการ จะมีส่วนทำให้การปฏิบัติมีผลสำเร็จหรือล้มเหลวต่างกัน

1.7 รูปแบบการนำเสนอเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ของนโยบายหรือโครงการมีส่วนอย่างมาก ในการนำไปสู่การปฏิบัติที่แตกต่างกัน ถ้าเป้าหมายชัดเจนมีผู้ให้การสนับสนุนมาก การปฏิบัติจะมีโอกาสสำเร็จสูง

2) สภาพแวดล้อม สภาพสังคมที่นโยบายหรือโครงการนั้นดำเนินการอยู่

2.1 ความสามารถของหน่วยปฏิบัติ

2.2 สภาพสังคมและการเมือง

2.3 อิทธิพลของนโยบายหรือโครงการข้างเคียงที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน

การวิเคราะห์ของกรินเดิล(Grindle) พบว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ใช่เป็นเรื่องของการบริหารอย่างเดียว แต่เป็นเรื่องของการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาหรือประเทศโลกที่ 3 ทั้งนี้เพราะปัจจัยหลักในด้านการเมือง 3 ประการคือ

1) ระบบการเมืองของประเทศเหล่านี้มีลักษณะเป็นเผด็จการ ไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามีส่วนร่วมในการตัดสินใจที่จะกำหนดนโยบาย

2) เป็นประเทศที่ยากจนและมีทรัพยากรจำกัด ไม่มีสถาบันการเมืองที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ยากแก่การกำหนดนโยบายเพื่อประชาชนส่วนใหญ่

3) ทศนคติของผู้นำทางการเมืองและข้าราชการในประเทศเหล่านี้มากต่อต้านการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน

กรินเดิล(Grindle) จึงสรุปว่า นโยบายหรือโครงการ คือผลลัพธ์ของการต่อสู้หรือต่อรองระหว่างกลุ่มผลประโยชน์กลุ่มต่าง ๆ ในสังคม เพื่อแย่งชิงทรัพยากรที่มีอยู่จำกัดภายใต้กรอบหรือกติกาของสังคมหนึ่ง ๆ นั่นเอง

2.1.4 แนวคิดเครื่องมือนโยบายที่ส่งผลต่อกลุ่มเป้าหมาย (Policy Instruments affecting target group)

กลยุทธ์ อุดมการณ์ และการเมือง ต่างมีผลต่อการเลือกเครื่องมือที่แตกต่างกันเข้าสู่ตัวนโยบาย โดยตัวกลยุทธ์จะเกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์และการพิจารณาของนโยบายในเรื่องบทบาทที่เหมาะสมของรัฐและตัวแสดงต่าง ๆ ต้นทุนและวิธีการปฏิบัติที่เป็นไปได้ในการดำเนินโครงการ

บทเรียนสำคัญในการออกแบบนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ เครื่องมือนโยบายต่าง ๆ ที่นำเข้ามาสู่นโยบาย จะต้องสัมพันธ์กับแผนกลยุทธ์ทั้งหมดที่นำเข้ามาใช้ด้วย เพื่อมิให้เครื่องมือที่นำมาใช้นั้น ส่งผลที่ขัดแย้งกับเป้าหมายของนโยบาย ตัวอย่างเช่น การสนับสนุนราคาใบยาสูบแก่เกษตรกรในสหรัฐอเมริกา กลับไปส่งเสริมให้ผลิตภักณ์ยาสูบมีมากขึ้น และมีราคาถูกลงกว่าเดิม (จนมีผู้บริโภคมมากขึ้น)ทั้งที่นโยบายของรัฐต้องการให้มีการสูบน้อยลง เป็นต้น

ทั้งนี้ การให้ความสำคัญกับปฏิสัมพันธ์ระหว่างเครื่องมือนโยบายที่ต่างกัน ว่ามีผลเกื้อหนุนหรือส่งผลขัดแย้งกันอย่างไร และเครื่องมือนโยบายที่ต่างกันนั้น ก็มีผลต่อการเลือกโครงสร้าง (หน่วยงาน) การนำนโยบายไปปฏิบัติที่ต่างกัน และต้องให้ความสนใจกับเครื่องมือนโยบายที่อาจจะมีหน่วยงานเอกชนเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย สิ่งเหล่านี้เป็นประเด็นที่ควรจะมีการศึกษาเพิ่มเติมต่อไป⁹

แนวคิดนโยบายสาธารณะ สามารถนำมาใช้เป็นหลักวิเคราะห์ การบริหารจัดการ นโยบาย และโครงการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่กรณีศึกษาที่มีอยู่เดิมเพื่อทราบถึงข้อบกพร่องของนโยบายหรือโครงการ ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการปฏิบัติและการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมา ว่าขั้นตอนหรือประเด็นใดบ้างที่ไม่เป็นไปตามหลักการออกนโยบายที่มีประสิทธิภาพ

ในการศึกษาวิจัยนี้เมื่อสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์สภาพปัญหาจนทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการเกิดปัญหาจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะแล้ว ในการนำไปกำหนดนโยบายสาธารณะ จึงมีความจำเป็นจะต้องอาศัยหลักแนวคิดในเรื่องนโยบายสาธารณะ และการเลือกเครื่องมือนโยบายสาธารณะที่เหมาะสม พร้อมทั้งประเมินความเป็นไปได้ของนโยบายที่จะนำไปสู่การปฏิบัติ การเลือกนโยบายที่ต้องคำนึงถึงสภาพการเมือง และกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากการออกนโยบายหรือโครงการ เพื่อให้เกิดนโยบายสาธารณะที่ปฏิบัติได้จริง และเกิดประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาจริง รวมไปถึงใช้แนวคิดด้านนโยบายในการกำหนดข้อความในแบบสอบถามเพื่อสำรวจทัศนคติของกลุ่มประชากรศึกษาอีกด้วย

2.2 แนวคิดการบริหารงานจราจร

การบริหารจราจรมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงการไหลของกระแสจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการใช้ถนน หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีการก่อสร้าง ใช้พื้นที่จราจรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดและหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุและมลภาวะทางอากาศ

2.2.1 มาตรการควบคุมการจราจร

มาตรการควบคุมการจราจรประกอบด้วย การติดตั้งสัญญาณไฟ การจัดระบบสัญญาณไฟสัมพันธ์ การใช้เครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจร ระบบไฟส่องสว่างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมา นอกจากนี้การติดตั้งป้าย และเครื่องหมายจราจรช่วยให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎระเบียบและเคารพกฎจราจรมากขึ้น บางครั้งผู้ขับขี่อาจฝ่าฝืนโดยไม่ทราบข้อบังคับ เช่น ป้ายกำหนดอัตราความเร็ว ป้ายแสดงการเดินรถทางเดียว อาจลดจำนวนผู้ฝ่าฝืน บางกรณีช่วยเพิ่มระเบียบวินัยในการ

⁹ Peter J. May, “การออกแบบนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ,” http://patooman.blogspot.com/2011/10/blog-post_1915.html (สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559)

ใช้รถใช้ถนน เช่น การตีเส้นแบ่งช่องทางจราจรที่เด่นชัด อาจทำให้ผู้ขับขี่ใช้ช่องทางที่ถูกต้องและเคารพสิทธิซึ่งกันและกันมากขึ้นด้วย¹⁰

การแก้ปัญหาจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนต้องมีมาตรการการรักษาความปลอดภัย 4 มาตรการดังต่อไปนี้

1) มาตรการด้านวิศวกรรม(Engineering)

เป็นการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยในด้านถนน เครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจร ทางร่วม ทางแยก ที่เป็นอันตรายเพื่อให้ผู้ขับรถได้ทราบถึงความปลอดภัย ตลอดจนการจัดการจราจรตามสี่แยกต่าง ๆ ให้มีสัญญาณไฟและมีตำรวจจราจรควบคุมดูแล โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจะดำเนินการบอกสัญญาณให้ผู้ขับรถได้ทราบเพื่อเพิ่มความระมัดระวัง รวมทั้งบอกถึงลักษณะถนนต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ขับรถได้ทราบเพื่อจะได้ขับขี่ได้สะดวก¹¹

2) มาตรการด้านการให้การศึกษา(Education)

2.1 ให้ความรู้ด้านการจราจรกับเยาวชน เริ่มตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษา โดยบรรจุลงในหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียน

2.2 ให้ความรู้พื้นฐานด้านการจราจร โดยจัดทำเอกสารเผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและฝึกอบรมผู้บรรยายให้มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง

2.3 จัดโครงการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพนักงานขับรถสาธารณะในช่วงเทศกาล

2.4 ควรมีการจัดอบรมกฎจราจรอย่างละเอียดก่อนการออกใบอนุญาตขับขี่

2.5 ควรจัดทำวีดิทัศน์หรือเอกสารคู่มือการให้ความรู้ด้านการจราจร แจกจ่ายแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ

2.6 การเผยแพร่ จำหน่าย แจกจ่าย ข้อมูลการเดินทาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการเดินทาง(แผนที่/แผ่นพับ)

2.7 การเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ถึงอันตรายจากการใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง

¹⁰ สุดพิเศษ เอกศิริ, “รูปแบบการจัดการจราจรเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540).

¹¹ ปิยะ ต๊ะวิชัย, “แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร,” <http://www.trafficpolice.go.th/download/4แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2559).

2.8 มาตรการโครงการต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย เช่น เมาไม่ขับ คาดเข็มขัดนิรภัย
อย่างต่อเนื่อง

2.9 มาตรการพฤติกรรมการเล่นน้ำสงกรานต์ในลักษณะที่ไม่เป็นอันตรายต่อผู้เล่นและ
ผู้ขับรถ

2.10 มาตรการตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง

2.11 การสร้างลักษณะนิสัย และจิตสำนึก ให้คนเกรงกลัวและละอายต่อการทำผิด มี
ความรู้สึกห่วงใยในชีวิตและทรัพย์สิน โดยการฝึกอบรมและการเรียนรู้

2.12 สร้างกระแสสังคมโดยการเน้นการร่วมมือระหว่างหน่วยงานในท้องถิ่น

2.13 การประชาสัมพันธ์ เช่นการจัดทำป้ายเตือนผู้ขับรถ บริเวณจุดอันตรายรวมถึง
การประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ล่วงหน้า

3. มาตรการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่ง(Efficiency of Transportation
System)

3.1 ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้น

3.2 บริเวณโรงเรียนให้มีการจัดการเกี่ยวกับการรับส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพ
ยิ่งขึ้น

3.3 การพัฒนาระบบขนส่งมาทดแทนรถยนต์ส่วนบุคคล

4) มาตรการด้านการกวดขันวินัยจราจร(Enforcement)

มาตรการด้านนี้ เป็นการกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขับรถให้
อยู่ในระเบียบวินัยตามกฎหมายจราจร ก่อให้เกิดความปลอดภัยเป็นระเบียบเรียบร้อย อาจกล่าวได้ว่า
การบังคับใช้กฎหมายจัดเป็นส่วนหนึ่งของการให้การศึกษาแก่บุคคลซึ่งไม่สามารถเรียนรู้ได้ด้วยวิธีการ
อื่น ๆ ดังนั้นการกวดขันวินัยจราจร และการบังคับใช้กฎหมายนอกจากเป็นการใช้มาตรการลงโทษ
แล้ว ยังหมายรวมถึงการสอดส่องตรวจตรา การว่ากล่าวตักเตือนและการประยุกต์ใช้มาตรการที่
เหมาะสมเพื่อหยุดยั้งการกระทำความผิดจราจร

แนวคิดการบริหารจัดการจราจรเป็นแนวคิดการจัดการจราจรที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่ง
วางหลักในการบริหารจัดการจราจรไว้ สามารถนำมาใช้เป็นหลักในการออกนโยบายการจัดการจราจร
เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และยังทำให้ทราบถึงมาตรฐานการจัดการจราจรที่เป็นอยู่ในปัจจุบันว่า
เป็นไปตามแนวคิดนี้หรือไม่ เพื่อที่จะสามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุด และรวดเร็ว

และเมื่อผู้ศึกษาได้ทราบข้อมูลปัญหาการจราจรว่าเกิดจากปัจจัยด้านใดเป็นหลักแล้ว จึง
จะนำหลักแนวคิดการจัดการจราจรในด้านนั้น ๆ มาปรับใช้เพื่อออกเป็นนโยบายที่ต้องเน้นหนัก และมีความ
ความเร่งด่วนในการแก้ไขเป็นหาเป็นลำดับต้น ๆ

2.2.2 แนวคิดการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ

แม้ระบบขนส่งมวลชนจะก้าวหน้าและตอบสนองความคาดหวังของประชาชนไปแล้วระดับหนึ่ง แต่ก็ยังสวนทางกับจำนวนรถและความต้องการในการเดินทางของประชาชน ซึ่งยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่มีทีท่าว่าจะสิ้นสุด

โครงข่ายถนนที่พัฒนาไปมากกว่าระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ก็มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 8 ของพื้นที่¹² ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานของความเป็นเมืองที่มีการสัญจรสะดวกซึ่งจะต้องมีพื้นที่ถนนเทียบกับพื้นที่เมืองร้อยละ 20-25 ของทั้งหมด¹³ ที่สำคัญ การแก้ไขปัญหาด้วยการเพิ่มโครงข่ายถนนในปัจจุบันก็เต็มไปด้วยความยากลำบาก เนื่องจากพื้นที่เมืองกระจายตัวอย่างรวดเร็ว กว้างขวาง และซับซ้อน ขณะที่ภายในศูนย์กลางเมืองก็มีการพัฒนาเต็มพื้นที่แล้ว

ดังนั้นสิ่งต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระบบขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการจราจรให้มีประสิทธิภาพคือการเตรียมมาตรการจัดการด้านอุปสงค์ มาจำกัดการใช้รถยนต์ เช่นเดียวกับเมืองอื่น ๆ ที่ดำเนินการจนประสบความสำเร็จมาแล้ว

มาตรการทางด้านเศรษฐศาสตร์ ถือเป็นเครื่องมือนโยบายสาธารณะที่สามารถนำมาใช้เป็นกลไกทางการตลาดทั้งด้านราคาและปริมาณเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรนั้น มีหลายวิธีการ ดังนี้

- การเก็บค่าธรรมเนียมและภาษีการใช้ยานพาหนะ¹⁴ เป็นวิธีที่เกี่ยวข้องกับนโยบายด้านการบริการสาธารณะโดยตรง เช่น ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ค่าจอดรถ ค่าธรรมเนียมการใช้ถนนที่มีการจราจรพลุกพล่าน เป็นต้น

- การเก็บภาษียานพาหนะหรือภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง¹⁵ เป็นวิธีการแก้ปัญหารถจราจรควบคู่กับการลดมลพิษในเขตเมือง ทั้งยังเป็นแหล่งรายได้โดยตรงของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่นที่สามารถนำไปพัฒนาระบบการจราจรในท้องถิ่นนั้น ๆ ได้

- การอุดหนุนงบประมาณสนับสนุนการใช้รถสาธารณะ เป็นมาตรการที่รัฐบาลอาจกำหนดขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายของประชาชนในการใช้บริการรถสาธารณะ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้ประชาชน

¹² สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, “ข้อมูลภาพถ่าย ปี พ.ศ. 2554,” [http://203.155.220.230/info/ esp/population_Dec54.htm](http://203.155.220.230/info/esp/population_Dec54.htm)(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)

¹³ ภัทษา ด้วงกลัด, “ค่าธรรมเนียมรถติด ถึงเวลาแล้วหรือยัง,” *V Reform* (24 กันยายน 2555) <http://v-reform.org/v-report/congestioncharge/>(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)

¹⁴ เรื่องเดียวกัน.

¹⁵ สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.), “ประมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป,” <http://www.eppo.go.th/index-T.html>(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

หันไปใช้รถสาธารณะแทนการใช้รถส่วนบุคคล นำไปสู่การลดปริมาณรถบนท้องถนนและลดปัญหาการจราจรติดขัด¹⁶

- การจำกัดการใช้รถ เป็นวิธีการลดจำนวนการใช้รถบนท้องถนนโดยตรง เช่นกำหนดให้รถที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วยเลขคู่วิ่งได้แค่วันคู่ รถที่มีเลขทะเบียนลงท้ายด้วยเลขคี่วิ่งได้แค่วันคี่¹⁷ หรือกำหนดวันหยุดการใช้รถให้เจ้าของยานพาหนะเลือกวันใดวันหนึ่งในรอบสัปดาห์(จันทร์-ศุกร์) ให้เป็นวันหยุดการใช้รถของตน

- การปันส่วนน้ำมัน เป็นวิธีการกำหนดปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงขั้นสูงสุดที่เจ้าของยานพาหนะสามารถซื้อเติมได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด เช่น ภายใน 1 สัปดาห์ 1 เดือน หรือ 1 ปี เป็นต้น เพื่อจำกัดปริมาณการใช้ยานพาหนะทางอ้อม หรือลดปริมาณการจราจรบนถนนให้อยู่ในระดับที่ต้องการ

- การควบคุมการจอดรถ เป็นการควบคุมสถานที่จอดรถและเก็บค่าธรรมเนียมการจอดในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลได้รับความไม่สะดวกและเสียค่าใช้จ่ายสูงจึงเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ทำให้ผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลลดลงได้¹⁸

- การกวดขันกฎหมายเกี่ยวกับสภาพรถ เป็นวิธีการกำจัดรถที่มีสภาพปัญหาในส่วนต่าง ๆ เช่น ตัวถัง เบรค คันบังคับ ระบบไฟ ระบบไอเสีย ฯลฯ ไม่ให้มาวิ่งบนท้องถนน จึงช่วยลดปริมาณและอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพรถมีปัญหาด้วย

2.2.3 แนวคิดเรื่องค่าธรรมเนียมรถติด

การแก้ปัญหาจราจรติดขัดด้วยการเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมรถยนต์ที่ขับเข้าไปในเขตเมืองชั้นใน เป็นมาตรการที่นำมาใช้ในหลายประเทศ โดยเก็บค่าธรรมเนียมหรือภาษีกับผู้ใช้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัด จึงอาจเรียกได้ว่า “ค่าธรรมเนียมรถติด”

¹⁶ “กทม.รณรงค์หยุดใช้รถส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ,” ผู้จัดการออนไลน์ (13 กันยายน 2555) <http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9550000113081> (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

¹⁷ จีระพร จีระนนท์กิจ, “มาตรการกำราบรถติดแบบปักกิ่ง,” มติชนสุดสัปดาห์, ฉบับวันศุกร์ที่ 20 มกราคม 2555 ปีที่ 32, ฉบับที่ 1640 : 45.

¹⁸ ศิรตล ศิริธร, “จอดรถฟรี ใครจ่าย?,” ผู้จัดการออนไลน์ (8 มิถุนายน 2555) <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9550000070666>(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

ค่าธรรมเนียมรถติดถูกนำมาใช้ครั้งแรกในประเทศสิงคโปร์ตั้งแต่ปี 2518¹⁹ ร่วมกับการเก็บค่าธรรมเนียมถนนในรูปแบบอื่น ๆ เพื่อลดการใช้รถในเขตเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน ต่อมามีการนำมาใช้ในเมืองใหญ่ ๆ หลายประเทศ เช่น กรุงโรมและกรุงมิลานประเทศอิตาลี กรุงสตอกโฮล์มประเทศสวีเดน กรุงลอนดอนประเทศอังกฤษ²⁰ รายงานเบื้องต้นพบว่าเมืองที่นำมามาตรการนี้ไปใช้ส่งผลให้ความหนาแน่นของการจราจรลดลงได้กว่าร้อยละ 10-30 และยังช่วยลดมลพิษในเมืองลงอีกด้วย

ในทางปฏิบัติ การเก็บค่าธรรมเนียมอาจมีความยุ่งยากซับซ้อนในการออกแบบและการจัดการ ผู้กำหนดนโยบายจะต้องวางแผนในรายละเอียดต่าง ๆ ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลและผู้เชี่ยวชาญ เช่น การกำหนดขอบเขตพื้นที่ในการจัดเก็บให้เหมาะสม การคำนวณหาอัตราค่าธรรมเนียมและช่วงเวลาที่สามารถลดการใช้รถลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม เป็นต้น

จากประสบการณ์ในต่างประเทศ ความยุ่งยากและซับซ้อนเหล่านี้สามารถจัดการได้โดยอาศัยผู้เชี่ยวชาญและเทคโนโลยีเข้ามาช่วยซึ่งอาจต้องใช้การลงทุนและเวลาในการวางแผนไม่น้อย แต่ที่ยากกว่าก็คือการผลักดันให้เกิดเป็นนโยบายสู่การปฏิบัติจริง

หากวิเคราะห์ในกรอบนโยบายสาธารณะ นโยบายลักษณะนี้จัดว่าให้ผลในเชิงของการกระจายทรัพยากรและผู้ได้รับประโยชน์ในลักษณะกระจายตัว ในขณะที่มีผู้เสียประโยชน์ในลักษณะกระจุกตัวเป็นกลุ่ม

แต่เนื่องจากผู้รับภาระต้นทุนเป็นคนเมืองกลุ่มใหญ่ซึ่งสามารถรวมตัวกันต่อต้านได้ง่าย นักการเมืองส่วนใหญ่จึงเลือกที่จะไม่ผลักดันนโยบายลักษณะนี้ เพราะมีแรงต้านทานสูงและส่งผลกระทบต่อคะแนนนิยม แต่บทเรียนในต่างประเทศชี้ให้เห็นว่าการผลักดันนโยบายที่ไม่เป็นที่นิยมเช่นนี้ ต้องอาศัยแรงผลักดันทางการเมืองจึงจะประสบความสำเร็จได้

2.2.4 แนวคิดการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในปัจจุบัน

เมื่อมีการกระทำความผิดกฎหมายจราจร เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานที่จะต้องดำเนินการจับกุมผู้กระทำความผิด ออกใบสั่งให้ไปรายงานตัว หรือควบคุมตัวส่งพนักงานสอบสวน เพื่อทำการสอบสวนไปตามอำนาจหน้าที่ แล้วส่งตัวผู้กระทำผิดให้พนักงานอัยการเพื่อยื่นฟ้องต่อศาลเพื่อให้ศาล

¹⁹ วราภรณ์ สามโกเศศ, “ค่าธรรมเนียมรถติด ช่วยแก้ปัญหาจราจร,” *นสพ.มติชนรายวัน* (14 กันยายน 2549) <http://bkktraffic.doctorsomkiat.com/jara6.htm> (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559).

²⁰ ปีติเทพ อุษิณยง, “ค่าธรรมเนียมรถติดของมหานครลอนดอน: London Congestion Charge,” <http://www.oknation.net/blog/smartgrowth/2014/09/24/entry-1> (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559).

พิจารณาลงโทษ เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงฯ และพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ²¹

การนำเสนอ ในส่วนนี้ แบ่งตามการดำเนินการเป็น 3 ระยะ กล่าวคือ

1. การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงาน
2. การดำเนินการในชั้นพนักงานอัยการ
3. การดำเนินการในชั้นศาล

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

การลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นโทษปรับเสียมากกว่าด้วยเหตุผลที่ยอมรับกันในนานาประเทศแล้วว่า การกระทำความผิดทางคดีอาญาในคดีเล็กน้อยที่ผู้กระทำผิดไม่ควรจะต้องรับโทษถึงจำคุกนั้น โทษปรับเป็นการลงโทษในทางทรัพย์สินที่ดีสำหรับแต่ละความผิด ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความหนักเบาของความผิดเป็นสำคัญ การลงโทษในแง่นี้หากจะมองในแง่ความเป็นธรรมก็ดูจะเป็นธรรม เนื่องจากเป็นการลงโทษอย่างเสมอหน้ากัน แต่หากจะมองในแง่ทัณฑ์แล้วจะเป็นปัญหาว่าจะสนองตอบวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้เพียงใด หรือไม่ในยุคปัจจุบัน ทฤษฎีการลงโทษเพื่อเป็นการแก้แค้นให้แก่สังคมไม่เป็นที่ยอมรับกันแล้ว และทฤษฎีการลงโทษเพื่อแก้ไขผู้กระทำผิดให้กลับตัวเป็นคนดีนั้น โดยสภาพแล้วก็มีอาจนำมาใช้แก้โทษปรับได้ จึงเหลือเพียงทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่เท่านั้น ที่เป็นวัตถุประสงค์ของโทษปรับ กล่าวคือ เป็นการลงโทษเพื่อมิให้ผู้ถูกลงโทษนั้นกระทำความผิดซ้ำอีก และเพื่อให้ผู้อื่นเห็นตัวอย่างและเกิดความเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิดเช่นนั้นในภายหน้าเมื่อได้ยอมรับว่าทฤษฎีป้องปราบ หรือข่มขู่ เป็นที่ยอมรับว่าใช้ได้ผลในกรณีความผิดประเภท Main Prohibit กฎหมายที่ใช้อยู่จะต้องมีประสิทธิภาพในการควบคุมบังคับให้สังคมอยู่ในครรลองเดียวกัน ซึ่งควรประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

1. มีการบัญญัติกฎหมายที่เหมาะสม
2. มีการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด
3. มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

อย่างไรก็ตาม วิธีที่จะทำให้ประชาชนช่วยกันรักษาประสิทธิภาพของกฎหมายนั้น มี 3

ประการ

²¹ กฤติพล ทศพร, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร,”

(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารนิติศาสตร์, สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2547).

1. ประชาชนต้องทราบเกี่ยวกับกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายแล้วถือว่าประชาชนต้องรู้กฎหมาย ผู้ใดจะกระทำผิดโดยอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในทางปฏิบัติแล้วโอกาสที่บุคคลจะรู้ว่ามีการตรากฎหมายอะไรบ้างนั้น จะมีน้อยมากปกติการเผยแพร่โฆษณากฎหมายที่ตราออกมาก็ใช้วิธีพิมพ์เผยแพร่ในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการ โดยกฎหมายทุกฉบับจะเขียนไว้เหมือนกันว่า ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ตั้งแต่วันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป หรือ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เป็นต้น

2. การฝึกให้ประชาชนมีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย

เนื่องจากประชาชนจะต้องเคารพกฎหมายข้อบังคับเพื่อให้อยู่ร่วมกันกับสังคมด้วยความสงบสุข เคารพในสิทธิของกันและกัน ดังนั้น ประชาชนควรได้รับการฝึกฝนให้มีระเบียบวินัย เคารพในสิทธิของผู้อื่น และให้ความร่วมมือกับทางบ้านเมืองที่จะรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ในเรื่องนี้ต้องเริ่มกระทำกันตั้งแต่เด็ก เช่นการข้ามถนนตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย ไม่ทิ้งเศษสิ่งของลงบนถนน เป็นต้น จนเกิดความเคยชินต่อการเคารพในกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น และจะส่งผลสืบเนื่องไปถึงการตั้งใจปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องอื่น ๆ โดยเคร่งครัดและอัตโนมัติ

3. มีการลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเฉียบขาดและรวดเร็ว

มาตรการนี้เมื่อเจ้าพนักงานของรัฐที่เกี่ยวข้องคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีอำนาจหน้าที่จับกุมผู้กระทำผิดเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อย ก็จะต้องทำการจับกุมผู้กระทำผิดอย่างเคร่งครัด และโดยทันที เมื่อจับกุมสอบสวนแล้ว ก็ใช้ดุลพินิจพิจารณาว่า ควรลงโทษผู้กระทำผิดสถานใด แม้เป็นความผิดครั้งแรกในข้อหาความผิดที่ไม่ร้ายแรงก็เปรียบเทียบปรับในอัตราที่สมควร แต่ถ้าหากเป็นความผิดที่อาจเกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินแล้วก็ต้องพิจารณาเปรียบเทียบปรับในอัตราที่หนัก เพื่อให้เช็ดหลาบและจะไม่กระทำผิดซ้ำอีก สุพัตรา ได้กล่าวถึงพฤติกรรมในทางจิตวิทยาในทางจิตวิทยาเชื่อว่าพฤติกรรม หรือการกระทำของบุคคล เป็นอาการที่แสดงออกซึ่งสิ่งที่สั่งสมประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาอันยาวนานที่ผ่านมา²² ซึ่งได้แก่

- อารมณ์(Emotion) และความรู้สึก(Feeling) ต่อบุคคลหรือสถานการณ์ที่ประสบซึ่งอาจแสดงออกมาเป็นพฤติกรรม หรือไม่แสดงพฤติกรรมออกมา หรือเก็บกดอารมณ์และรู้สึกนั้นไว้ภายใต้พฤติกรรมปกติ

- ความคิด (thought)และเหตุผล(reasoning) ซึ่งเป็นกระบวนการที่บุคคลให้ค่าความรู้สึกต่อเหตุการณ์ ข้อเท็จจริง ความรู้และข่าวสารต่าง ๆ ทั้งเหตุการณ์ที่ผ่านไปและกำลังประสบอยู่

²²เรื่องเดียวกัน.

- ความเชื่อ (belief) และค่านิยม (values) ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับผลลัพธ์ของการกระทำต่าง ๆ ว่าจะส่งผลเชิงบวกหรือลบอย่างไร ความเชื่อเกี่ยวกับภาพลักษณ์ของตนเอง เปรียบเทียบกับภาพลักษณ์ตัวตนของผู้อื่น ค่านิยมเป็นผลผลิตของการพิเคราะห์พิจารณาตามหลักศีลธรรมจรรยา รวมทั้งอิทธิพลของวัฒนธรรม วัฒนธรรมรอง ตลอดจนการขัดเกลาของครอบครัว กลุ่มเพื่อน เชื้อสาย เผ่าพันธุ์ และเอกลักษณ์ทางเพศ ประกอบกัน²³

ดังนั้น พฤติกรรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมที่ปรากฏเป็นปัญหานั้น จึงน่าเชื่อได้ว่าเกิดจาก อารมณ์ ความรู้สึก ความคิด เหตุผล ความเชื่อและค่านิยม รวมทั้งประการณ์ที่สั่งสมจากภาพพฤติกรรมของการเป็นเจ้าหน้าที่ และปฏิบัติหน้าที่อยู่ในท้องถนนของกรุงเทพมหานคร เกือบทุกวันเป็นระยะเวลายาวนานพอสมควร ผนวกเข้ากับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในทางลบมากกว่าทางบวกจากสื่อมวลชนทุกรูปแบบตลอดมา ดังนั้นเมื่อบุคคลนั้นประสบกับเหตุการณ์เฉพาะหน้าในการปฏิบัติหน้าที่ จึงเลือกแสดงพฤติกรรมในเชิงลบ คือพฤติกรรมเห็นแก่ตัว และเลือกตัดสินใจกระทำการทุจริตต่อหน้าที่และละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในที่สุด ทั้งนี้เนื่องจาก เมื่อเลือกพฤติกรรมดังกล่าวแล้วกลับได้รับแรงเสริมพฤติกรรมในทางบวก คือได้สิ่งตอบแทนเป็นเงิน และได้เป็นจำนวนมากกว่าเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย ซึ่งเป็นการที่สังคมได้ให้แรงเสริมพฤติกรรมที่ไม่สอดคล้องเหมาะสมกับพฤติกรรมที่ต้องการให้เกิด ขณะเดียวกัน เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ทุจริตแล้วก็ได้มีมาตรการที่เด็ดขาด เพื่อให้เจ้าหน้าที่จราจรถูกลงโทษตามกฎหมาย ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทำการทุจริตฝ่าฝืนกฎหมายละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อเรียกและรับสินบน แทนการจับกุมผู้กระทำความผิด

2.2.5 หน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร

การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรนั้น เป็นงานบริการประชาชนที่ต้องใช้ความขยันอดทน และใส่ใจในการทำงาน เพราะอยู่ใกล้ชิดประชาชน ดังนั้นจึงมีโอกาที่จะพลาดพลั้งและสร้างความไม่พอใจให้แก่ประชาชนได้ง่าย และในทางกลับกันก็มีโอกาสที่จะสร้างความประทับใจและแก้ไขปัญหาการจราจรให้กับประชาชนได้ง่ายเช่นกัน²⁴

หน้าที่ของตำรวจจราจร มีดังนี้

1. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติ ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและนำวิทยาการต่าง ๆ มาปรับใช้ในการแก้ปัญหาจราจร

²³ เรื่องเดียวกัน.

²⁴ ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, *โครงการจัดระเบียบจราจร* (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ตำรวจ, 2545).

2. สอดส่อง ตรวจสอบตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

3. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร เช่น จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาลเบื้องต้น หรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น

4. ว่ากล่าว ตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร และจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

5. รวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม

6. ประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎหมายจราจรโดยเคร่งครัด เพื่อแก้ไขปัญหารถจราจร

จากแนวคิดนี้ สามารถนำไปใช้ในการออกแบบสอบถามในส่วนของผู้ปฏิบัติ ว่ามี ปัญหาข้อขัดข้องในการทำงานตามหน้าที่ในด้านใดบ้าง และต้องการได้รับการสนับสนุนการปฏิบัติงาน อย่างไร เพื่อให้งานเกิดประสิทธิภาพ

อำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรนี้ถือเป็นข้อจำกัดในการกำหนดนโยบาย เนื่องจากอำนาจหน้าที่ของผู้ปฏิบัติถูกจำกัดด้วยระเบียบและข้อกฎหมาย ดังนั้นการกำหนดนโยบายสำหรับการปฏิบัติของผู้ปฏิบัติจะต้องคำนึงถึงอำนาจหน้าที่เป็นหลัก เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีความมั่นใจในการทำงาน และทำงานอย่างเต็มความสามารถ

2.2.6 การบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับใช้กฎหมายจราจร เป็นกระบวนการทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในการขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบของการอยู่ร่วมกันในสังคม รวมทั้งสร้างวินัยการขับขี่ หากผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีวินัยและปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับการอย่างเคร่งครัด ย่อมทำให้สังคมสงบสุข แต่ถ้าหากกระทำในทางตรงกันข้ามคือขับขี่ตามอำเภอใจโดยไม่คำนึงถึงผู้ร่วมใช้เส้นทาง ไม่เคารพกฎหมาย ข้อบังคับในสังคม ย่อมนำมาซึ่งความวุ่นวาย ไร้ระเบียบ วินัย กฎหมายไร้ความศักดิ์สิทธิ์ ดังนั้น นโยบายหรือมาตรการ การสร้างวินัยจราจร จึงเป็นเรื่องจำเป็น ที่จะต้องกวดขันให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด หากฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนดอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม²⁵

การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ แสดงถึงจุดบอดของกระบวนการนิติบัญญัติที่กฎหมายไร้สมรรถภาพ ทั้งนี้เพราะกฎหมายไม่เป็นกฎหมาย เพราะไม่สามารถควบคุมพฤติกรรมของคนในสังคมได้ เนื่องมาจากไม่นับถือกฎหมายหรือกฎหมายขาดความศักดิ์สิทธิ์ ปัญหาจึงอยู่ที่ว่าทำ

²⁵ เรื่องเดียวกัน.

อย่างไรจึงจะทำให้คนในสังคมเคารพกฎหมาย เพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร มีดังต่อไปนี้

- 1.พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
- 2.พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- 3.พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- 4.พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535

ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องนี้ ถือเป็นเครื่องมือชิ้นสำคัญในการกำหนดนโยบาย เนื่องจากเป็นสิ่งที่ให้อำนาจกับเจ้าหน้าที่โดยตรง สามารถนำมาใช้นั้นหนัก หรือผ่อนปรน ในบางมาตราเพื่อกำหนดนโยบายแก้ปัญหารถจราจรเพื่อแก้ปัญหาในแต่ละประเด็นได้ เช่น ในตัวบทกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการปรับ สามารถปรับในอัตราขั้นสูงสำหรับข้อหาที่เป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดปัญหารถจราจรได้ หรือ กฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการกำหนดทิศทางการเดินทาง หรือการปิดเปิดถนน เป็นต้น

2.2.7 ถนนตามแนวคิดการบริหารงานจราจร

ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน(Road Network) และโครงข่ายการจราจร(Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) , การออกแบบทางโค้ง, ระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะ ขนาด และ น้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่าง ๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย²⁶

การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่าง ๆ และความเร็วยของรถ
- ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับขี่รถ

²⁶ ปิยะ ต๊ะวิชัย, “แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร,” <http://www.trafficpolice.go.th/download/4แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559).

- ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกะทันหัน
- มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่าง ๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ ฯลฯ
- คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม, ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง, มีประโยชน์ต่อสังคม และคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

2.3 แนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ อาจจำแนกได้ว่า การฝ่าฝืนของผู้ขับขี่มี 2 ประเภท

1. การฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อนยาน (Moving Violations) ซึ่งจะกระทำได้ในขณะที่ผู้ขับขี่ยวดยานอยู่ในถนน เช่น การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณและเครื่องหมายจราจร การเดินรถผิดช่องทาง ไม่หยุดรถให้คนข้ามในทางข้าม เป็นต้น ซึ่งโดยสรุปแล้วการฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อนอาจก่อให้เกิดอันตรายและเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้ทางได้มากที่สุด นอกจากนี้แล้วยังเป็นผลโดยตรงที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอีกด้วย

2. การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ (Parking Violations) แม้จะไม่เกิดปัญหาร้ายแรงมากเท่าประเภทแรก แต่ก็ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร ทำให้ลดช่องทางจราจรให้น้อยลง โดยความผิดฐานนี้ในทัศนคติของประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่า เป็นความผิดกฎหมายจราจรเพียงเล็กน้อย น้อย ๆ และมักจะอ้างความจำเป็นและความรีบร้อน จนทำให้ประชาชนส่วนมากเห็นเป็นเรื่องปกติธรรมดาและไม่ตำหนิติเตียนผู้กระทำความผิด

เนื่องจากลักษณะของสังคมไทยค่อนข้างมีลักษณะพิเศษ คือเป็นสังคมที่มีโครงสร้างแบบหลวม ๆ (Loosely Structure Social System) ซึ่ง John F. Embree ได้ให้ความหมายว่า "หมายถึงวัฒนธรรมเลือกปฏิบัติที่แตกต่างกัน เป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้หรือถูกต้อง (A Culture in Which Considerable of Individual) คือ บุคคลสามารถเลือกปฏิบัติในสิ่งที่ตนพอใจไม่บีบบังคับว่าต้องปฏิบัติเป็นแบบเดียวกัน ต่างคนต่างมีอิสระในการเลือกปฏิบัติ ไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว" ซึ่งส่งผลให้สังคมขาดระเบียบวินัย ดังเช่นในเรื่องของการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร หากบุคคลในสังคมเปรียบเทียบแล้วว่า

การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรจะนำประโยชน์มาสู่ตนเองมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย คนในสังคมก็จะเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมาย²⁷

จากแนวคิดดังกล่าว สามารถนำไปกำหนดข้อคำถามในแบบสอบถามในด้านพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มประชากรศึกษา เพื่อให้ทราบถึงเหตุผลที่จะทำให้ผู้ขับขี่ตัดสินใจฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ว่าเกิดจากสาเหตุใดบ้าง

และทำให้ทราบว่ากฎหมายและมาตรการที่สังคมมีต่อผู้กระทำความผิดกฎหมายยังมีน้อย จึงทำให้ประชาชนเลือกที่จะกระทำความผิดเพื่อผลประโยชน์เล็ก ๆ น้อย ๆ ส่วนตน ซึ่งแนวคิดนี้อาจนำไปปรับใช้เพื่อปรับเปลี่ยนค่านิยมในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ โดยการเพิ่มบทลงโทษทางกฎหมาย หรือการสร้างค่านิยมที่ว่ากระทำความผิดกฎหมายจราจรเป็นการกระทำที่จะต้องได้รับการตำหนิ และประณามจากสังคม หรือมาตรการอื่น ๆ ที่จะทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักและให้ความสำคัญกับกฎจราจรมากกว่าประโยชน์ส่วนตน ซึ่งผู้ศึกษาจะนำไปวิเคราะห์ร่วมกับแนวคิดในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ เพื่อกำหนดเป็นมาตรการสำหรับผู้กระทำความผิด หรือโครงการปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และใส่ลงในแบบสอบถามเพื่อสำรวจทัศนคติของกลุ่มประชากรในพื้นที่ศึกษา เพื่อจะนำไปสู่การนำเสนอนโยบายต่อไป

2.4 แนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด (Mala Prohibita)

คือ ความผิดที่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิด(Mala Prohibita)²⁸ โดยอาจมิได้เกี่ยวกับศีลธรรม เพราะเมื่อสังคมเจริญขึ้น การติดต่อระหว่างคนในสังคมมีมากขึ้นและใกล้ชิดยิ่งขึ้น ชับซ้อนยิ่งขึ้น เครื่องมือเครื่องใช้ในการดำรงชีวิตก็มีมากขึ้น ทำให้มีข้อขัดแย้งในสังคมมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เป็นแต่ขนบธรรมเนียมประเพณีไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นมาทันทีเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น ตัวอย่าง เช่น กฎจราจร ฯลฯ กฎเกณฑ์ที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดนี้เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจง ไม่เกี่ยวกับศีลธรรมจรรยาหรือขนบธรรมเนียมประเพณี แต่เป็นเรื่องที่สังคมจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมาทันทีทันใดเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าบางอย่าง ไม่ใช่ว่าขับรถทางซ้ายเป็นคนดี ขับรถทางขวาเป็นคนไม่ดี ไม่ใช่เรื่องดีชั่วในตัวเอง แต่เป็นเรื่องผิดถูกเพราะกฎหมายกำหนดไว้ หากไม่ทำก็ถือว่าผิด

²⁷ John F.Embree, “Thailand - A Loosely Structured Social System,” <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1525/aa.1950.52.2.02a00030/abstract.>, 5 June 2014 (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

²⁸ อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, *ทฤษฎีอาญา* (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2552).

แนวคิดดังกล่าวนี้ได้เกี่ยวโยงถึงปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ทำให้เกิดความลำบากในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก เนื่องจากผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่จะไม่ยอมรับในความผิดของตนเอง เพราะถือว่าเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรง และไม่มีผู้ได้รับความเสียหาย กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน มีลักษณะเป็นข้อห้าม ดังนั้นการปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักถูกละเลย และมีการละเมิด ซึ่งจะเห็นได้โดยทั่วไปเกือบทุกแห่ง เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร การขับรถเร็วเกินกำหนด การจอดซ้อนคัน เป็นต้น

จากแนวคิดดังกล่าวทำให้ทราบถึงปัญหาของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติที่ต้องถูกกดดันจากประชาชนในการปฏิบัติงานซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาทางสภาวะจิตใจ หรืออารมณ์ในระยะยาวได้ แนวคิดนี้จึงอาจนำไปสู่นโยบายในด้านการคัดเลือกเจ้าหน้าที่ การบริหารกำลังพล และระยะเวลาในการปฏิบัติงาน รวมไปถึงนโยบายการใช้เทคโนโลยีมาทำงานแทนเจ้าหน้าที่ เช่น กล้องตรวจจับการกระทำความผิด เป็นต้น เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่และประชาชน

2.5 ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง (Deterrence Theory)

มีแนวคิดว่าการลงโทษนั้นสามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่าง ทำให้เกิดความเกรงกลัวโทษ จนไม่กล้ากระทำความผิดขึ้นอีก การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ เพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก เพราะเกิดความกลัวเกรงในโทษที่ได้รับ อันเป็นผลให้ตัดโอกาสที่จะกระทำความผิดขึ้นอีก (Incapacitation) เพื่อยับยั้งบุคคลอื่นมิให้กระทำความผิด เนื่องจากได้เห็นผลร้ายของการกระทำความผิดและการได้รับโทษ จนไม่อยากจะกระทำความผิดเพราะเกรงกลัวในโทษ การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งนี้อาจกล่าวได้ในอีกความหมายหนึ่งคือ เป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการกระทำความผิดกฎหมายนั่นเอง ซีซาร์ เบ็คคาเรีย อธิบายว่า การลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดได้นั้นควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว ความแน่นอนในการลงโทษ และความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ²⁹

แนวความคิดของวัตถุประสงค์ของการลงโทษแบบนี้ มาจากแนวคิดของสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม ซึ่งเชื่อว่าการกระทำความผิดเกิดจากคนไม่เกรงกลัวกฎหมาย หรือการบังคับใช้กฎหมาย

²⁹ ญัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน, “ทฤษฎีอาชญาวิทยา,” *แนวทางการศึกษาชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง* หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2554).

อ่อนแอ ประชาชนจึงเลือกทำสิ่งที่จะทำให้ตนเองได้ประโยชน์และพอใจ กล้าเสี่ยงกระทำความผิด เนื่องจากเห็นว่าได้ประโยชน์มากกว่า

การลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในทางปฏิบัติแล้วโดยมากจะเป็นโทษปรับ ด้วยเหตุผลที่ยอมรับในนานาประเทศว่า เป็นกระทำความผิดที่เล็กน้อย ผู้กระทำความผิดไม่ควรที่จะได้รับโทษถึงจำคุก โทษปรับที่นำมาใช้ในประเทศไทยมักจะมีอัตราตายตัวสำหรับแต่ความผิด แต่หากจะมองในด้านการแก้ปัญหาแล้วยังถือว่าไม่ตอบสนองต่อการวัตถุประสงค์ในการลงโทษได้ดีเท่าที่ควร ดังนั้นเพื่อให้บทลงโทษของการกระทำความผิดจราจรเกิดประสิทธิภาพในด้านการข่มขู่ยับยั้งตามเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้ เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาในด้านการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ จะต้องมีการพิจารณาปรับปรุงบทลงโทษใหม่ให้มีความเหมาะสมและเป็นไปตามลักษณะสำคัญ 3 ประการคือการลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว ความแน่นอนในการลงโทษ และความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ ตามทฤษฎีดังกล่าว โดยอาจนำเสนออัตราโทษ หรือมาตรการที่เหมาะสม ลงในแบบสอบถามเพื่อสำรวจทัศนคติของกลุ่มประชากร หรือให้กลุ่มประชากรเสนอความเห็นในการลงโทษเพื่อนำมาวิเคราะห์เป็นข้อเสนอเชิงนโยบายต่อไป

2.6 ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิสัญ วังษ์อินทร์³⁰ ได้ศึกษาวิจัย ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณี การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น.1 ผลการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่ที่มีความรู้ด้านกฎหมายในระดับปานกลาง ประชาชนในพื้นที่ที่มีความรู้ด้านกฎหมายในระดับต่ำ ถึงระดับปานกลาง และสภาพการบังคับใช้กฎหมายในพื้นที่ เป็นไปในลักษณะที่ไม่มี ความแน่นอน ขาดความรวดเร็วและความเสมอภาค ส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรไม่มีประสิทธิภาพ จำนวนผู้กระทำความผิดและถูกจับกุมมีสูง แต่จำนวนผู้มารายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับมีจำนวนน้อยกว่า จำนวนผู้ไม่มารายงานตัวเพื่อชำระค่าปรับ และพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ

1. ตำรวจจราจรไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ ไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ขาดการตรวจสอบจากผู้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด และระบบคอมพิวเตอร์ในการดำเนินงาน ไม่มีประสิทธิภาพ

³⁰ วิสัญ วังษ์อินทร์, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร:ศึกษาเฉพาะกรณีการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น. 1,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาสังคมสงเคราะห์ ในกระบวนการยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541).

2. ประชาชนขาดความตระหนักในหน้าที่พลเมืองที่ดี มีวิธีการหลีกเลี่ยงทางด้านอื่นซึ่งเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าค่าปรับ เช่น การขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ การชำระภาษีประจำปีเข้าหรือไม่ชำระภาษีประจำปี การแจ้งความใบอนุญาตขับขี่หายเพื่อขอหลักฐานประกอบการทำใบอนุญาตขับขี่ใหม่เมื่อถูกยึดใบขับขี่ เป็นต้น

3. ปัญหาด้านหน่วยงาน ได้แก่ การสอบใบอนุญาตขับขี่ทำได้ง่าย ทำให้ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่ และไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรเท่าที่ควร

โดยในการศึกษาวิจัย ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรว่าให้ใช้วิธีการบังคับใช้กฎหมายโดยเน้นการลงโทษที่รุนแรง เช่น การเพิ่มอัตราโทษให้สูงขึ้น และมีมาตรการที่เด็ดขาด แต่ได้ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาจากประชาชนในทางตรงกันข้าม โดยเสนอแนะให้มีการให้รางวัลแก่ผู้ที่มาชำระค่าปรับภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด เช่น ให้รางวัลเป็นการลดอัตราค่าปรับ เป็นต้น และมีข้อเสนอแนะการแก้ปัญหาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนที่มีความเห็นตรงกันคือ การเพิ่มการบริการเพื่ออำนวยความสะดวกในการชำระค่าปรับ เช่น ให้มีการบริการชำระค่าปรับตลอด 24 ชั่วโมง การชำระค่าปรับต่างท้องที่ การชำระค่าปรับผ่านธนาคาร เป็นต้น

ชัชชนก กิตต์นิธิ³¹ ได้ศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล ผลการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาในเขต มีดังนี้ (1) ปัญหาด้านความต้องการการเดินทางที่มีมากเกินไปกว่าความจุของถนน ซึ่งมีสาเหตุมาจาก ผังเมือง การขยายตัวของเมืองและการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม (2) ปัญหาด้านกายภาพของถนน มีสาเหตุมาจากระบบโครงข่ายถนน ระบบถนนและปริมาณการจราจรที่หนาแน่น (3) ปัญหาด้านการจัดการที่ไม่เหมาะสม มีสาเหตุมาจากการขาดความรู้ ความเข้าใจและระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน สาเหตุเกี่ยวกับองค์กรบริหารและงบประมาณในการดำเนินงาน สาเหตุจากการขยายงานด้านสาธารณูปโภคต่าง ๆ และสภาพพื้นผิวจราจร

จากงานวิจัยนี้ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหา และปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่สามารถนำไปเป็นข้อคำถามในแบบสอบถาม และได้ทราบถึงข้อเสนอแนะที่จะนำไปสู่แนวทางการนำเสนอโนบายการแก้ปัญหาด้านการบังคับใช้กฎหมาย ว่าแนวนโยบายใดที่จะได้รับความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ และแนวนโยบายในที่จะได้รับความร่วมมือจากภาคประชาชน ซึ่งจะนำไปสู่ทิศทางการกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาได้

³¹ ชัชชนก กิตต์นิธิ, “การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล”, (วิทยานิพนธ์ปริญญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น, 2556).

สุดพิเศษ เอกศิริ³² ศึกษารูปแบบการจราจร เพื่อแก้ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการจราจรนั้นเป็นปัญหานานาทัศนะ จะเห็นได้จากความแตกต่างด้านความคิดเห็นจากทั้ง 3 กลุ่ม ดังนั้นจากการรวบรวมข้อเท็จจริงและข้อคิดเห็นผู้ศึกษาได้รวบรวมสรุปโดยสังเขปถึงแนวทางของการแก้ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี ดังนี้

1. การจัดการเดินทางรถทางเดียวตลอดสายสำหรับถนนที่มีปัญหาการจราจร เป็นบางช่วงและบางเวลา

2. การห้ามจอดตลอดเวลาแนวบนถนนที่มีปัญหาการจราจร

3. การย้ายสถานศึกษาที่แออัด และมีจำนวนนักเรียนมากออกนอกเมือง

4. การจัดระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ

5. มาตรการจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนตัวอื่น ๆ

นอกจากนี้ผู้ศึกษาได้เสนอแนวทางการจัดการการจราจร ดังต่อไปนี้

1. มาตรการในระยะสั้น ควรปรับปรุงเส้นทางรถประจำทาง จัดหารถโดยสารให้เพียงพอ ส่งเสริมให้โรงเรียนมีรถรับ-ส่ง เพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการจราจร กวดขันจับกุมให้มากขึ้น และส่งเสริมให้คนหันมาใช้ระบบสื่อสารอื่นแทนการเดินทางด้วยรถ

2. มาตรการในระยะยาวควรจัดให้มีการศึกษาระบบการจราจรปัจจุบันโดยผู้เชี่ยวชาญจัดทำแผนแม่บทระยะยาว 10 ปี, 20 ปี และ 50 ปีลำดับความสำคัญโครงการต่าง ๆ จัดระบบฐานข้อมูลในการวางแผนระยะสั้น กลาง ยาว และจัดทำแบบจำลองการจราจรเพื่อพยากรณ์สถานการณ์จราจรในอนาคต

3. มาตรการทั่วไป ควรปรับปรุงพื้นผิวจราจร ปรับปรุงเครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟ ให้สัมพันธ์กับสภาพถนน ปริมาณรถและสภาพทางกายภาพของทางแยก

พิเชษฐ ชาญประเสริฐ³³ ได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเร่งรัด ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งรัด โดยมีข้อเสนอแนะในการจัดการปัญหาการจราจรดังต่อไปนี้

³² สุดพิเศษ เอกศิริ, “รูปแบบการจัดการจราจรเพื่อการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540).

³³ พิเชษฐ ชาญประเสริฐ, “แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งรัดของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง”, (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาการบริหรงานยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543).

1. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรมีการกวดขันจับกุมผู้ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรให้มากยิ่งขึ้น และห้ามรถจอดตลอดแนวบนถนนที่มีปัญหาการจราจร

2. ถนนบางสายที่มีปัญหาการจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรจัดให้มีการเดินรถทางเดียว

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจของแต่ละพื้นที่ ควรมีการติดต่อประสานงานกันเพื่อที่จะร่วมกันแก้ไขปัญหาการจราจร มิใช่แต่ละท้องที่จัดการจราจรเฉพาะท้องที่ของตนเองเท่านั้น โดยไม่คำนึงถึงท้องที่อื่น

4. สื่อมวลชนต่าง ๆ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยหรือทางม้าลาย พร้อมกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรกล่าวหรือเปรียบเทียบปรับ ผู้ที่ฝ่าฝืนในกรณีดังกล่าวด้วย

5. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กทม. และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรมีการประสานงานกัน เพื่อที่จะดูแลและปรับปรุงพื้นผิวการจราจร เครื่องหมาย แผ่นป้ายสัญญาณไฟจราจร ให้สัมพันธ์กับสภาพถนนและปริมาณรถ

สุรเชษฐ เอนกศรี³⁴ (2557) ศึกษาปัญหาของการจัดการจราจร เพื่อเสนอทางเลือกนโยบายในการจัดการจราจร และเพื่อพัฒนาแนวทางและมาตรการในการจัดการจราจร ถนนรังสิต-นครนายก ในเขตจังหวัดปทุมธานี ซึ่งได้เสนอทางเลือก 3 ทางเลือก ได้แก่ การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน การอบรมกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย และการใช้เทคโนโลยีในการบริหารจัดการจราจร ผลการวิจัยพบว่า ข้อเสนอทางเลือกนโยบายการจัดการจราจร ถนนรังสิต-นครนายก ในเขตจังหวัดปทุมธานี จากการวิเคราะห์นโยบายต่าง ๆ รวมถึงข้อดี-ข้อเสียของแต่ละนโยบายแล้วนั้น นโยบายแล้วนั้น นโยบายการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน เพื่อมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งเป็นนโยบายการมีส่วนร่วมในการเข้ามาร่วมกันจัดการจราจร จัดตั้งองค์กรรับชอบที่ชัดเจน เพื่อทำหน้าที่ประสานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีนโยบายงบประมาณที่ต่อเนื่อง เป็นทางเลือกนโยบายที่เหมาะสมกับการแก้ปัญหาจราจร ถนนรังสิต-นครนายก ในเขตจังหวัดปทุมธานี มากที่สุด

³⁴ สุรเชษฐ เอนกศรี, “ข้อเสนอทางเลือกนโยบายในการจัดการจราจร ถนนรังสิต-นครนายก ในเขตจังหวัดปทุมธานี,” (การค้นคว้าอิสระปริญญาโท สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557).

กรชนก คงสิทธิ์³⁵ ศึกษาข้อเสนอทางเลือกเชิงนโยบายการจัดการจราจร ระหว่าง กม. 4+990-กม.28+500 (ถนนวิภาวดีรังสิต) เป็นการวิเคราะห์มาตรการทางเลือกเชิงนโยบาย โดยผู้ศึกษาได้เสนอแนวทางการแก้ปัญหาที่จิตสำนึกสาธารณะจากต้นเหตุ ใน 3 แนวทาง ได้แก่

- แนวทางที่หนึ่ง ส่งเสริมและรณรงค์ให้ความรู้เรื่องวินัยจราจรในสถานศึกษา อำนวยความสะดวกด้านการข้อมูลเพื่อสอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับปัญหาการจราจรติดขัด ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม และแนวทางการแก้ไข ยกตัวอย่างประเทศที่เจริญแล้ว เปรียบเทียบกับประเทศไทย เพื่อช่วยกันระดมความคิดและสร้างจิตสำนึกให้เยาวชน

- แนวทางที่สองเพิ่มงบประมาณสนับสนุนด้านการประชาสัมพันธ์และรณรงค์เพื่อสร้างวินัยจราจรให้ประชาชนอย่างต่อเนื่องในทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำโครงการเพื่อกระตุ้นจิตสำนึกสาธารณะในการขับขี้อย่างถูกต้องตามกฎหมายอย่างต่อเนื่องให้ผู้ขับรถได้ตระหนักถึงปัญหาการจราจรที่ติดขัดเป็นปัญหาส่วนรวม

- แนวทางที่สาม จะต้องมีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และมีบทลงโทษอย่างจริงจังจากภาครัฐ ไม่ว่าจะละเว้นแม้เป็นความผิดพลาดโทษ ให้มีการเพิ่มค่าปรับและต้องเข้าอบรมวินัย โดยเฉพาะมิให้มีการรับสินบนของเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องการตัดสินบนต่อเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะต้องมีบทลงโทษที่เด็ดขาดไม่ว่ากรณีใด ๆ เพื่อมิให้เป็นเยี่ยงอย่าง และลดปัญหาคอรัปชั่น ที่คนไทยมักมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยจึงกระทำเป็นปกติวิสัยอันเป็นผลกระทบให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาโดยเฉพาะในเรื่องของจิตสำนึกสาธารณะและไม่มีวินัยการขับขี เพราะไม่เกรงกลัวกฎหมายจราจรนั่นเองโดยอาจจัดตั้งให้มีการตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอกและความร่วมมือจากภาคประชาชนเพื่อควบคุมพฤติกรรมอย่างจริงจังมากขึ้น

สุมาดา พาพาณิช³⁶ ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยศึกษาจากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในแพลตฟอร์ม โดยใช้เครื่องมือในการศึกษา คือ 1. ใช้แบบสอบถาม 192 ชุด 2. สัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 20 คน 3. สังเกตการณ์แบบไม่มีส่วน ในบริเวณแยกวิฑู ศาลาแดง และอังรีตุนังต์ ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า อายุ รายได้

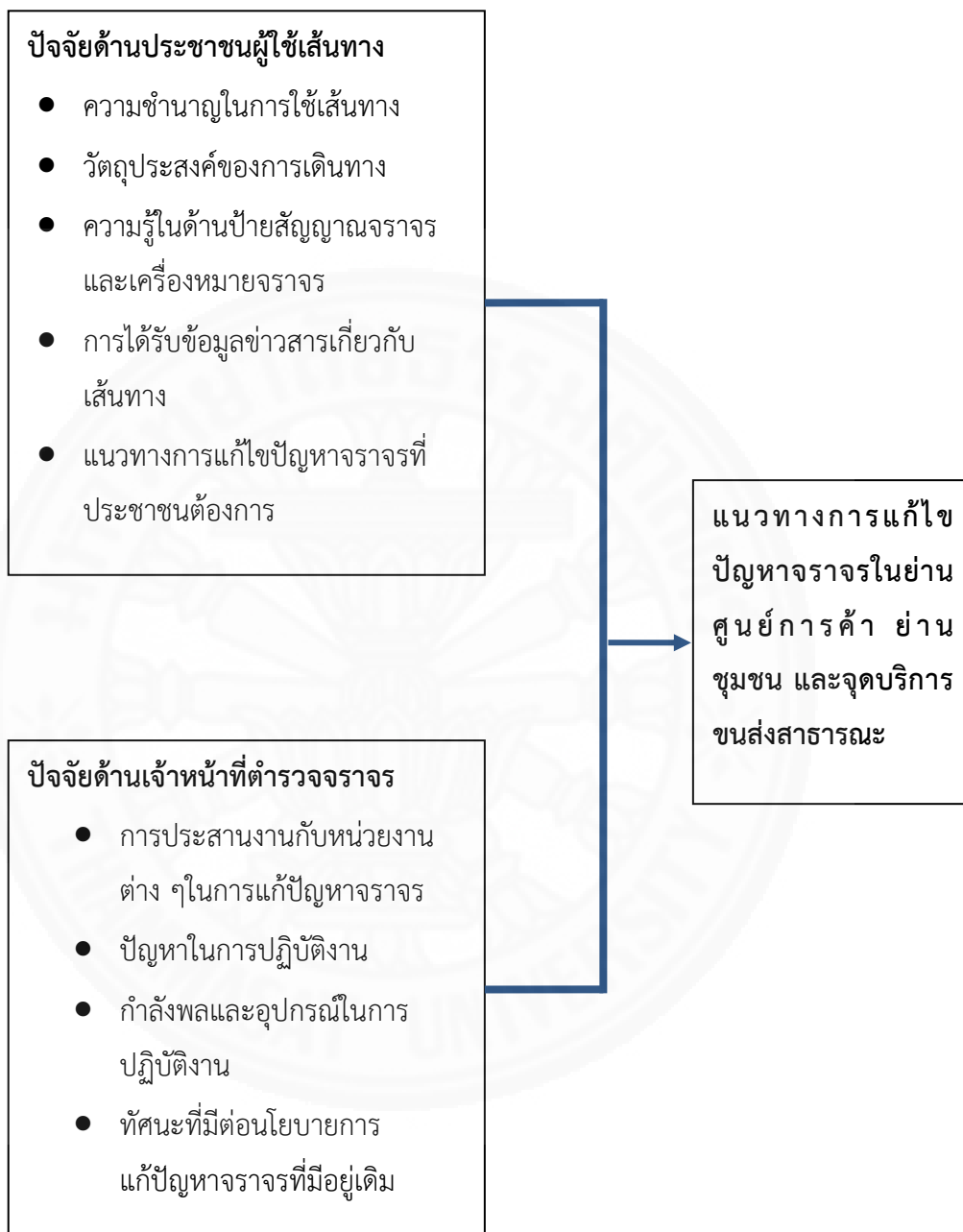
³⁵ กรชนก คงสิทธิ์, “ข้อเสนอทางเลือกเชิงนโยบายการจัดการจราจรระหว่าง กม. 4+990-กม.28+500 (ถนนวิภาวดีรังสิต),” (การค้นคว้าอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2558).

³⁶ สุมาดา พาพาณิช, “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร,” <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/7611>(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)

ประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และสภาพการใช้งานของรถ ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร และยังพบว่า 1. ผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูง 2. ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เฉลี่ยต่อวันมาก 3. ผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร มากกว่าผู้ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก 4. ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก 5. ผู้ที่มีประสบการณ์การประสบอุบัติเหตุทางการจราจรน้อย จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุทางการจราจรมาก 6. ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังสูง จะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์กำลังต่ำ



2.7 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย



แผนภาพที่ 1. 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต” มีระเบียบวิธีการศึกษาดังนี้

3.1 วิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ โดยแบ่งการศึกษาออกเป็นสองส่วนคือ

1. ศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร โดยการศึกษาจากแนวความคิด ทฤษฎี ผลงานวิจัย วิทยานิพนธ์ บทความ และระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาที่ผ่านมาจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แล้วนำไปวิเคราะห์เพื่อตั้งคำถามในแบบสอบถาม

2. การศึกษาวิจัยภาคสนาม โดยการจัดทำและส่งแบบสอบถามให้แก่กลุ่มประชากรเป้าหมาย คือ กลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีความจำเป็นต้องเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับการจราจรในเขตท้องที่การศึกษาวิจัย และกลุ่มเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลนครรังสิต

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถาม ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ออกแบบสอบถามเพื่อเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวม โดยผู้ศึกษาได้ออกแบบสอบถามขึ้นโดยอาศัยข้อมูลจากการวิเคราะห์การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้ และได้จัดทำแบบสอบถามเป็น 2 ชุดคือ

1. แบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้สำหรับสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไปในเขตพื้นที่การศึกษาวิจัย โดยในแบบสอบถามชุดที่ 1 ใช้เก็บข้อมูลในประเด็นดังนี้

- 1.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
- 1.2 ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง
- 1.3 ส่วนที่ 3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง
- 1.4 ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร
- 1.5 ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง
- 1.6 ส่วนที่ 6 การขับขีตามกฎจราจร
- 1.7 ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

- 1.8 ส่วนที่ 8 ทศนะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ
2. แบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้สำหรับสอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในเขตพื้นที่การศึกษาวิจัย โดยในแบบสอบถามชุดที่ 2 ใช้เก็บข้อมูลในประเด็นดังนี้
- 2.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป
 - 2.2 ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่
 - 2.3 ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา
 - 2.4 ส่วนที่ 4 มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาจราจร
 - 2.5 ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน
 - 2.6 ส่วนที่ 6 ทศนะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

3.3 ลักษณะของแบบสอบถาม

ลักษณะของแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป มีลักษณะเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิด และปลายเปิด โดยมีตัวเลือกให้เลือกตอบ
2. แบบสอบถามส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาการจราจร และแบบสอบถามส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการจัดการจราจร เป็นลักษณะข้อถามแบบปลายปิด เป็นแบบอัตราส่วน ประเมินค่า(Rating Scale) โดยใช้เทคนิคการวัดความคิดเห็นแบบ Likert Scale โดยเรียงเรียงข้อความที่จะศึกษาให้ประกอบด้วยข้อความทั้งเชิงบวกและเชิงลบ(Positive-Negative Item) และสร้างมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) โดยแบ่งคำตอบออกเป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพื่อจัดลำดับทัศนคติของกลุ่มประชากรเป้าหมายที่มีต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร

- ข้อความที่เรียงเรียงเพื่อวัดความคิดเห็นเชิงบวก ค่าคะแนนจะเป็นดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง /มากที่สุด	5	คะแนน
เห็นด้วย/มาก	4	คะแนน
ไม่แน่ใจ/ปานกลาง	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย/น้อย	2	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง/น้อยที่สุด	1	คะแนน

- ข้อความที่เรียงเรียงเพื่อวัดความคิดเห็นเชิงลบ ค่าคะแนนจะเป็นดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง /มากที่สุด	1	คะแนน
เห็นด้วย/มาก	2	คะแนน

ไม่แน่ใจ/ปานกลาง	3	คะแนน
ไม่เห็นด้วย/น้อย	4	คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง/น้อยที่สุด	5	คะแนน

- และสำหรับข้อความที่เรียงเรียงขึ้นเพื่อวัดความคิดเห็นเชิงบวก

ค่าเฉลี่ย	1.00 - 1.80	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง/น้อยที่สุด
ค่าเฉลี่ย	1.81 - 2.60	หมายถึง ไม่เห็นด้วย/น้อย
ค่าเฉลี่ย	2.61 - 3.40	หมายถึง ไม่แน่ใจ/ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย	3.41 - 4.20	หมายถึง เห็นด้วย/มาก
ค่าเฉลี่ย	4.21 - 5.00	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง/มากที่สุด

- และสำหรับข้อความที่เรียงเรียงขึ้นเพื่อวัดความคิดเห็นเชิงลบ

ค่าเฉลี่ย	1.00 - 1.80	หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง/มากที่สุด
ค่าเฉลี่ย	1.81 - 2.60	หมายถึง เห็นด้วย/มาก
ค่าเฉลี่ย	2.61 - 3.40	หมายถึง ไม่แน่ใจ/ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย	3.41 - 4.20	หมายถึง ไม่เห็นด้วย/น้อย
ค่าเฉลี่ย	4.21 - 5.00	หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง/น้อยที่สุด

3. แบบสอบถามส่วนที่ 4 ของแบบสอบถามทุกชุดใช้แบบสอบถามแบบปลายเปิด เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้ตอบแสดงความเห็นอย่างอิสระ รวมถึงข้อเสนอแนะซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา

3.4 ขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถาม

1. ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ตำรา หนังสือ บทความ วิทยานิพนธ์ งานวิจัยและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. นำข้อมูลและแนวคิดที่รวบรวมได้จากการทบทวนวรรณกรรมมาสรุปเพื่อกำหนดขอบเขตในการสร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมเนื้อหาของการศึกษา

3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ไปให้อาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ และอาจารย์ที่ปรึกษาแก้ไขปรับปรุง เพื่อความเหมาะสม ตรงกับเนื้อหา(Content Validity) โดยปรับปรุงแก้ไขภาษาให้กระชับชัดเจน เข้าใจง่ายต่อผู้ตอบแบบสอบถาม

4. นำแบบสอบถามที่แก้ไขปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) โดยไม่เป็นทางการกับกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่ต้องการ โดยใช้วิธีสุ่มแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยที่ผู้วิจัยได้ทดสอบแบบสอบถามผู้ใช้จริงใช้ถนนทั่วไป กลุ่มเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้อง

ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองคูคต กรุงเทพมหานคร จำนวนกลุ่มละ 30 ชุด ถ้ามจากนั้นจึงนำข้อมูลดังกล่าวมาตรวจสอบหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม โดยวิเคราะห์ด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรม SPSS+ (STATISCAL PACKAGE FOR THE SOCIAL SCIENECE) ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าแบบสอบถามทั้งสองชุดมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.836 และ 0.885 ตามลำดับ แสดงว่าแบบสอบถามมีความเชื่อมั่นในระดับสูง

3.5 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาคือ

1. เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร จำนวน 50 คน
2. กลุ่มประชากร ซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถยนต์ รถจักรยานยนต์ และรถอื่น ๆ ที่ผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ตามถนนสายต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

2.1 ถนนพหลโยธิน ซึ่งเป็นถนนสายหลักของประเทศ ที่ใช้เดินทางไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีจุดบริการขนส่งสาธารณะจำนวนมาก และมีห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ตั้งอยู่(ห้างฟิวเจอร์พาร์ครังสิต)

2.2 ถนนรังสิต - ปทุมธานี เป็นถนนที่ผ่านย่านตลาดรังสิต สถานที่ราชการ โรงพยาบาลและจุดบริการขนส่งสาธารณะในระดับท้องถิ่น

2.3 ถนนรังสิต - นครนายก เป็นถนนที่ผ่านย่านที่อยู่อาศัย มีหมู่บ้านจัดสรรและหอพักจำนวนมาก

การสุ่มตัวอย่างประชากร สำหรับผู้ขับขี่รถในเขตพื้นที่การศึกษา ผู้ศึกษาใช้การสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ(Accidental Sampling) รวมจำนวน 30 คน

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่จัดสร้างขึ้นในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้เวลาในการจัดเก็บข้อมูล ตั้งแต่วันที่ 20 เมษายน – 10 พฤษภาคม 2559 มีวิธีการจัดเก็บข้อมูลดังนี้

1. วางแผนจัดตารางลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งผู้วิจัยได้ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจและตำรวจจราจรที่รับผิดชอบถนนสายหลักของเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์ เขตเทศบาลนครรังสิต เพื่อขอความร่วมมือในการจัดเก็บข้อมูล

2. ลงพื้นที่สังเกตและบันทึกข้อมูล(เพื่อทราบพื้นที่ และช่วงเวลาที่มมีปัญหาการจราจรในแต่ละพื้นที่)

3. เมื่อจัดเก็บแบบสอบถามครบแล้ว ผู้วิจัยทำการตรวจนับจำนวนแบบสอบถามว่าสามารถจัดเก็บได้ตามจำนวนหรือไม่ และทำการคัดแยกตามประเภทของชุดแบบสอบถาม เพื่อทำการประมวลผลข้อมูลและสรุปผลการศึกษา

4. ศึกษาเอกสารเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหา และการจัดการจรรยาบรรณจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.7 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาจัดเก็บข้อมูล และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS PC+ เพื่อวิเคราะห์หาค่า ดังนี้

1. ค่าร้อยละ

1.1 เพื่อศึกษาวิเคราะห์สภาพปัญหาการจรรยาบรรณในเขตเทศบาลนครรังสิต

1.2 สภาพโดยทั่วไปของกลุ่มประชากร

2. ค่าเฉลี่ยมัชฌิมาเลขคณิต(X) เพื่อการศึกษา

2.1 ทักษะของผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ

2.2 ความคิดเห็นของการจัดรูปแบบการจัดการจรรยาบรรณที่เหมาะสม

3. ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) เพื่อหาค่าความกระจายของความคิดเห็นในการแก้ไข

ปัญหาการจรรยาบรรณ

3.8 วิธีเสนอผลการศึกษา

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามแล้ว นำมาประมวลผลข้อมูลด้วยโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป SPSS (STATISCAL PACKAGE FOR THE SOCIAL SCIENECE) โดยใช้ค่าสถิติร้อยละ ค่ามัชฌิมาเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยจะนำเสนอผลการศึกษาในประชากรแต่ละกลุ่มโดยวิธีการพรรณนาประกอบตารางข้อมูลทางสถิติ

- การวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ

เมื่อได้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเรียบร้อยแล้ว จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. ตรวจสอบความครบถ้วนของข้อมูล

2. แบ่งข้อมูลออกเป็นกลุ่มตามวัตถุประสงค์

3. แจกแจงความถี่ของข้อมูล รวมทั้งหาค่าความถี่ของข้อมูล

4. วิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมโดยใช้โปรแกรม spss ในการประมวลผลหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ โดยแสดงความสัมพันธ์เป็นตารางในรูปของอัตราส่วนร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน Cross Tabulation ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ และหาความสัมพันธ์ของตัวแปรทางสถิติต่าง ๆ เพื่อพิสูจน์สมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้ โดยใช้หลักสถิติและคณิตศาสตร์ต่อไปนี้ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์

4.1 อัตราส่วนร้อยละ(Percentage)

4.2 ค่าความถี่(Frequency or Mode)

4.3 ค่าเฉลี่ย(Average or Mean) ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้นำมาเทียบอันดับโดยใช้เกณฑ์

ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 1.00 - 1.80 ถือว่า ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง / น้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 1.81 - 2.60 ถือว่า ไม่เห็นด้วย / น้อย

ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 2.61 - 3.40 ถือว่า ไม่แน่ใจ / ปานกลาง

ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 3.41 - 4.20 ถือว่า เห็นด้วย / มาก

ค่าเฉลี่ย ระหว่าง 4.21 - 5.00 ถือว่า เห็นด้วยอย่างยิ่ง / มากที่สุด

4.4 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.9 ขอบเขตของการวิจัย

1. พื้นที่ศึกษา พื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิต
2. กลุ่มประชากรที่ศึกษา
 - ผู้ขับขี่รถทุกประเภทในบริเวณพื้นที่ที่ศึกษา จำนวน 30 คน
 - บุคลากรในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการบริหารจัดการจราจร จำนวน 50 คน
3. ระยะเวลาการเก็บข้อมูล 3 สัปดาห์

บทที่ 4

นโยบายการจัดการจราจรและข้อมูลการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต

4.1 แนวนโยบายแก้ปัญหาจราจรและการขนส่ง

1). เน้นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางให้มีผู้นิยมใช้มากขึ้น โดยเพิ่มรถใหม่ทดแทนของเดิม จัดทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในรูปแบบเลนในเส้นทางสายหลัก พิจารณาลดขนาดของ ขสมก.ลง และเพิ่มบทบาทให้สัมปทานเอกชนมาร่วมประกอบกิจการขนส่งสาธารณะให้เกิดมีการแข่งขันกันขึ้น

2). เริ่มพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบอื่น เพื่อมาเสริมระบบรถโดยสารประจำทางภายใต้ข้อจำกัดทางการเงินของประเทศ

3). ปรับปรุงขยายโครงข่ายถนนให้เชื่อมโยงเป็นระบบ โดยเน้นการก่อสร้างถนนเชื่อมช่วงขาดตอนถนนสายรองและถนนย่อย และถนนเข้าไปสู่พื้นที่ว่างเปล่าให้สอดคล้องกับการใช้ที่ดินของผังเมืองรวม ก่อสร้างสะพานเพิ่มอีก 2 แห่ง และก่อสร้างปรับปรุงระบบถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ให้สัมพันธ์เชื่อมโยงกับระบบทางด่วนขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ตลอดทั้งสร้างสถานีขนส่งสินค้าตามชานเมืองด้วย

4). ศึกษาความเป็นไปได้เพื่อวางแผนขยายการจัดเก็บค่าผ่านเข้าไปในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานครเช่นเดียวกับค่าผ่านทางด่วน เพื่อนำรายได้มาเสริมแผนการปรับปรุงระบบจราจรและระบบขนส่ง และจะเป็นการเร่งเสริมให้มีการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเข้ามาในเขตชั้นในมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการลดปริมาณความคับคั่งของการจราจรลงไปได้และเพิ่มอัตราความเร็วของยวดยานได้มากขึ้น

5). ปรับปรุงขยายโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองเพิ่มขึ้นในแถบชานเมือง ให้เชื่อมโยงกับถนนสายประธานและถนนท้องถิ่นและระบบขนส่งมวลชน เพื่อก่อให้เกิดการพัฒนาใช้ที่ดินแถบชานเมืองให้แผ่กระจายในพื้นที่ว่างเปล่า และเป็นการยับยั้งการพัฒนาชุมชนตามแนวของถนนสายประธานยาวออกไปด้วย

6). ลงทุนก่อสร้างถนนท้องถิ่นบริเวณชานเมืองกรุงเทพมหานครให้มากขึ้น เพื่อชักนำการพัฒนาไปยังพื้นที่ที่มีแนวการพัฒนาในอนาคต

4.2 ข้อมูลด้านงานจราจรของสถานีตำรวจภูธรประจักษ์ศิลปาคม

พื้นที่การจราจรในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรประจักษ์ศิลปาคม มีเขตพื้นที่การจราจรติดต่อกับพื้นที่การจราจรในความรับผิดชอบของสถานีตำรวจต่าง ๆ ดังนี้

1. ทิศเหนือ ติดต่อกับพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครหลวง
2. ทิศใต้ ติดต่อกับพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรคูคต
3. ทิศตะวันออก ติดต่อกับพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจภูธรธัญบุรี
4. ทิศตะวันตก ติดต่อกับพื้นที่รับผิดชอบ สถานีตำรวจปากคลองรังสิต

ตารางที่ 4. 1 แสดงสถานที่สำคัญในพื้นที่

สถานที่	จำนวน/แห่ง	หมายเหตุ
โรงพยาบาล	4	รัฐ 2 แห่ง / เอกชน 2 แห่ง
ศูนย์บริการสาธารณสุข	4	
วัด	3	
โบสถ์ (คริสต์)	1	
ศาลเจ้า	3	
ศูนย์เด็กเล็ก	1	
โรงเรียน	20	สพฐ.5 แห่ง/ เอกชน 15 แห่ง
มหาวิทยาลัย	1	มทร.ธัญบุรี วิทยาเขตปทุมธานี
ศูนย์การค้า	4	
โรงภาพยนตร์	2	ในห้างฯ พิวเจอร์ฯ 1 แห่ง
สถานที่	จำนวน/แห่ง	หมายเหตุ
ธนาคาร	36	ในห้างฯ 16 แห่ง
ร้านค้าทอง	40	ในห้างฯ 16 แห่ง

เส้นทางคมนาคม มีถนนสายหลัก จำนวน 1 สาย คือ ถนนพหลโยธิน (ทางหลวงหมายเลข 1) ระยะทางตั้งแต่ กม.29+800-33+300 รวม 3.5 กม. ถนนสายรอง จำนวน 2 สาย คือ ถนนรังสิต-นครนายก (ทางหลวงหมายเลข 305) ระยะทางตั้งแต่ กม.0-5+335 รวม 5.335 กม. และ ถนนรังสิต-ปทุมธานี (ทางหลวงหมายเลข 346) ระยะทางตั้งแต่ กม.0-1+700 รวม 1.7 กม.

ตารางที่ 4. 2 แสดงกำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจในสายงานจราจร

ตำแหน่ง	จำนวน / นาย	หมายเหตุ
สารวัตร	1	สวป.ทำหน้าที่จราจร
รองสารวัตร	4	นายตำรวจอบรมอายุ 53 ปี 1 นาย
ประทวน	20	ธุรการ 1 นาย
รวม	25	

ตารางที่ 4. 3 แสดงวัสดุ/ อุปกรณ์ ที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกการจราจร และระงับอุบัติเหตุ

รายการ	จำนวน	หมายเหตุ
รถยนต์กระบะ	1 คัน	รถแก้ไขปัญหาวิกฤต
จักรยานยนต์	2 คัน	รถแก้ไขปัญหาวิกฤต
จักรยานยนต์	8 คัน	อำนวยความสะดวกการจราจร/ระงับอุบัติเหตุ
เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์	1 อัน	
เครื่องตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์เบื้องต้น	2 อัน	
ป้ายสัญญาณไฟ (หยุดตรวจ)	1 ป้าย	
สปอร์ตไลท์	2 อัน	โคมไฟ 4 ดวง
กระบอกไฟ	5 อัน	ติดตั้งที่จุดตรวจ จุดสกัด
กรวยยาง	80 อัน	
ถังบรรจุน้ำมัน	1 ถัง	
สายพ่วงแบตเตอรี่	1 คู่	

ข้อมูลเส้นทางถนนพหลโยธิน (กม.29+800-กม.33+300) รวม 3.5 กม. พื้นถนนเป็นแบบแอสฟัลติก มีเกาะกลางถนน แบ่งช่องเป็นช่องทางเดิน 3 ช่องทาง ช่องคู่ขนาน 3-5 ช่องทาง กว้างช่องละประมาณ 3.5 เมตร จำนวนรถผ่านเส้นทาง ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก ช่วงเร่งด่วน ประมาณ 46,886 คัน (07.00-09.00 น.) ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก เฉลี่ย ประมาณ 196,483 คันต่อวัน มี รถโดยสารประจำทาง ขสมก. 13 สาย รถโดยสารประจำทาง (รถร่วม) 4 สาย รถประจำทางต่างจังหวัด (บขส.) 103 สาย รถสองแถว 3 สาย รถตู้โดยสาร 29 สาย และมีความยาวของจุดหยุดรถโดยสารสาธารณะแต่ละจุดดังนี้

ตารางที่ 4. 4 แสดงความยาวของจุดหยุดรถโดยสารสาธารณะแต่ละจุด

จุดหยุดรถ	ระยะทาง (เมตร)
ท่ารถบ้านนา	100
ท่ารถอยุธยา	100
ท่ารถ ตจว.ขาออก	90
ฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต	100
เมเจอร์ รังสิต	200

ข้อมูลถนนรังสิต - นครนายก กม.0-5+335 รวม 5.335 กม. (คลองหนึ่ง 2.8 กม. คลองสอง 2.5 กม.) ถนนเป็นแบบแอสฟัลติก มีแบริเออร์คอนกรีตกัน ฝั่งละ 4 ช่องทางการจราจร กว้างช่องทางละประมาณ 3.5 เมตร รองรับรถที่มาจาก ถนนกาญจนาภิเษก (ตะวันออก) ถนนบางชันธิ-คลองห้า อ.คลองหลวง ถนนเสมาฟ้าคราม อ.ลำลูกกา ถนนรังสิต-นครนายก อ.ธัญบุรี และ จว.นครนายก มีจุดกลับรถบนพื้นราบ 2 จุด (คลองละ 1 จุด) จุดกลับรถได้สะพานข้ามคลอง(เฉพาะรถมีความสูงไม่เกิน 2.3 เมตร) คลอง 1-3 เป็นแหล่งที่พักอาศัย มีบ้าน ห้องพัก ประมาณ 36,067 หน่วย (หมู่บ้านขนาดใหญ่ 36 แห่ง หอพัก 52 แห่ง) ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก ช่วงเร่งด่วน ประมาณ 10,718 คัน (07.00-09.00 น.) ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก เฉลี่ย ประมาณ 72,701 คันต่อวัน มีรถโดยสารประจำทาง ขสมก. 13 สาย รถโดยสารประจำทาง (รถร่วม) 4 สาย รถประจำทางต่างจังหวัด (บขส.) 103 สาย รถสองแถว 3 สาย รถตู้โดยสาร 29 สาย

ข้อมูลถนนรังสิต - ปทุมธานี (กม.0-กม.1+700) 1.7 กม. พื้นถนนเป็นแบบแอสฟัลติก มีเกาะกลางกันฝั่งละ 5 ช่องทางการจราจร กว้างช่องละประมาณ 3.5 เมตร จำนวนรถผ่านเส้นทาง ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก ช่วงเร่งด่วน ประมาณ 10,718 คัน (07.00-09.00 น.) ปริมาณรถผ่านเข้า-ออก เฉลี่ย ประมาณ 62,113 คันต่อวัน มีรถโดยสารประจำทาง ขสมก. 13 สาย รถโดยสารประจำทาง (รถร่วม) 4 สาย รถสองแถว 2 สาย รถตู้โดยสาร 2 สาย

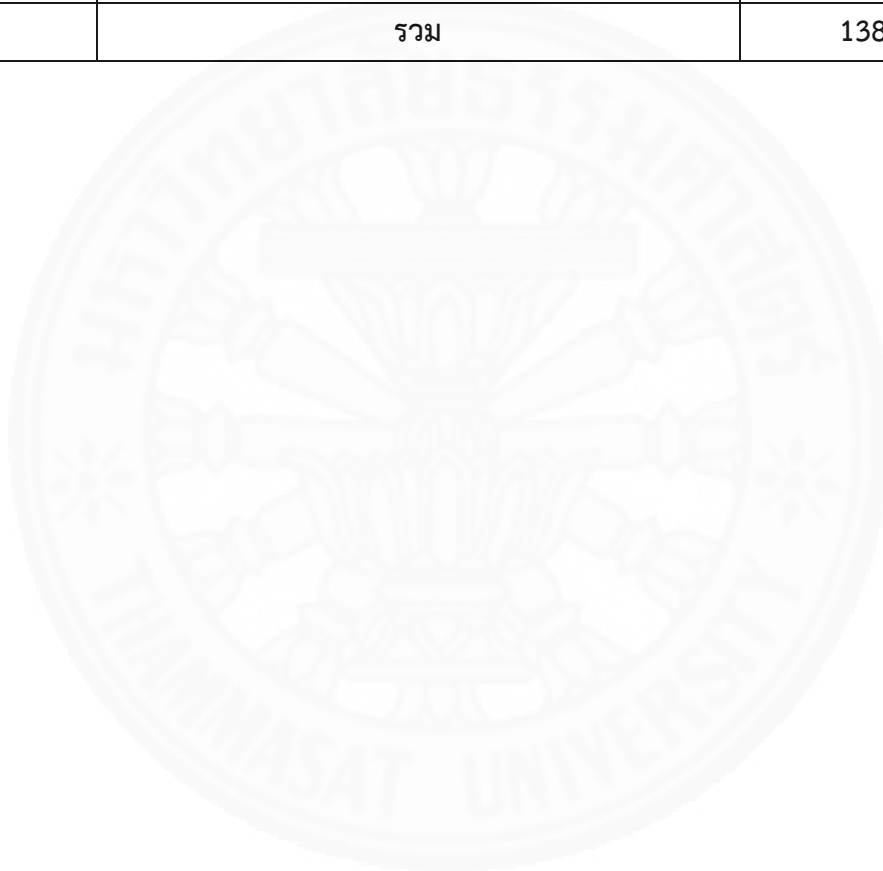
ตารางที่ 4. 5 แสดงข้อมูลการจับกุมผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรวันที่ 1-30 เมษายน 2559

ลำดับ	ข้อหา	จำนวน
1	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จยย.	62
2	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์	25
3	ยินยอมให้ผู้ไม่มีใบอนุญาตเข้าขับรถของตน	1
4	ไม่พกพาใบอนุญาตติดตัวขณะขับรถ	111

ลำดับ	ข้อหา	จำนวน
5	ใบอนุญาตขับขี่หมดอายุ	11
6	ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน จยย.	5
7	ไม่ติดแผ่นป้ายทะเบียน รย.	12
8	ไม่ใช้แผ่นป้ายทะเบียนราชการออกให้	0
9	เครื่องอุปกรณ์ไม่ครบถ้วน	45
10	เพิ่มเติมอุปกรณ์ ฯ	16
11	ไม่ชำระภาษีประจำปี	50
12	ไม่ติดเครื่องหมายการเสียภาษี	17
13	ขับรถป้ายแดงไม่บันทึกรายการ	0
14	ขับรถป้ายแดงเวลากลางคืน	2
15	ไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนด	0
16	ดัดแปลงสภาพรถยนต์	80
17	ดัดแปลงสภาพรถ จยย.	3
18	แท็กซี่แต่งกายไม่ถูกต้อง	36
19	แท็กซี่ไม่ติดบัตรหน้ารถ	1
20	แท็กซี่ไม่รับผู้โดยสาร	12
21	ไม่นำสำเนาทะเบียนรถติดตัว	33
22	ปิดบังแผ่นป้ายทะเบียน	16
23	รถ จยย.ไม่จดทะเบียน	28
24	ใช้รถผิดประเภท	14
25	จยย.เสียงดัง	0
26	รถตู้หยุดกีดขวางการจราจร	60
27	รถแท็กซี่หยุดกีดขวางการจราจร	239
28	รถอื่น ๆ หยุดกีดขวางการจราจร	40
29	จอดรถกีดขวางทางจราจร	110
30	จอดรถในที่ห้ามจอด	117
31	หยุดรถในเขตห้ามหยุด	40
32	เดินรถย้อนทาง	25
33	เดินรถกีดขวางการจราจร	24

ลำดับ	ข้อหา	จำนวน
34	ไม่สวมหมวกนิรภัย	96
35	ผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย	0
36	ใช้หมวกนิรภัยไม่ถูกต้อง	0
37	ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย	120
38	ผู้โดยสารนั่งตอนหน้าไม่คาดเข็มขัดฯ	0
39	ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ	5
40	จอดรถซ้อนคัน	5
41	รถประจำทางจอดห่างป้ายฯ	14
42	แซงรถในที่คับขัน	0
43	เดินรถในช่องทางด่วน	25
44	ฝ่าฝืนช่องเดินรถประจำทาง	0
45	จอดรถบนทางเท้า	5
46	ขับรถโดยประมาท	1
47	ติดฟิล์มเกิน 25% ของพื้นที่กระจก	0
48	บรรทุกคนโดยสารไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันตกหล่น	0
49	บรรทุกตกหล่น	1
50	บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา	0
51	บรรทุกยี่นล้ำ	47
52	บรรทุกสิ่งของไม่จัดให้มีสิ่งป้องกันตกหล่น	79
53	บรรทุกสิ่งของยี่นล้ำด้านท้ายไม่ติดธงแดง	9
54	บรรทุกสูงกว้าง	48
55	ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร	18
56	หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเกิน 1 เมตร	0
57	เลี้ยวรถ-กลับรถไม่ให้สัญญาณไฟ	0
58	ฝ่าฝืนสัญญาณมือ ฯ	0
59	เมาสุราขับรถ	47
60	สูบบุหรี่ขณะขับรถ	0
61	ไม่ติดสติ๊กเกอร์ RFDI	0
62	หยุดรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	0

ลำดับ	ข้อหา	จำนวน
63	ขับรถเร็วเกิน กม.กำหนด	113
64	ขับรถซ้ำไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย	865
65	เดินรถในเวลาห้าม	438
66	สภาพรถไม่มั่นคงแข็งแรง	4
67	ไม่มีสมุด/ลงสมุดคุมรถบรรทุก	81
68	บรรทุกหนักเกินอัตรา	0
	รวม	1388



บทที่ 5

ผลการวิจัย

การศึกษา “การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต” แบ่งผลการศึกษาออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป ซึ่งสามารถแสดงผลการศึกษาเป็น 8 ตอน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง

ส่วนที่ 3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง

ส่วนที่ 6 การขับขี่ตามกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ส่วนที่ 8 ทศนะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ตอนที่ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย แก้ไขปัญหาและอำนวยความสะดวกการจราจรในเขตพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต ซึ่งได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรประจวบฯ จุฬาลงกรณ์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่

ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา

ส่วนที่ 4 มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาจราจร

ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 6 ทศนะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ตอนที่ 1 ประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.) เพศ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 80.00 และเป็นเพศหญิง เพียงร้อยละ 20.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5. 1 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	24	80.00
หญิง	6	20.00
รวม	30	100

2.) อายุ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงอายุ 40 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 30.00 และช่วงอายุระหว่าง 15-20 ปี เพียงร้อยละ 3.33 ดังแสดงตามตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5. 2 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
15-20 ปี	1	3.33
21-25 ปี	5	16.67
26-30 ปี	3	10.00
31-35 ปี	7	23.33
36-40 ปี	5	16.67
40 ปีขึ้นไป	9	30.00
รวม	30	100

3.) อาชีพ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามประกอบอาชีพในภาคเอกชน(ลูกจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว) คิดเป็นร้อยละ 46.67 และประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจหรือลูกจ้างทางรัฐวิสาหกิจ เพียงร้อยละ 3.33 ดังแสดงตามตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5. 3 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ หรือ ลูกจ้างทางราชการ	6	20.00
พนักงานรัฐวิสาหกิจหรือลูกจ้างทางรัฐวิสาหกิจ	1	3.33
เอกชน(ลูกจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว)	14	46.67
นักเรียน/นักศึกษา	4	13.33
อื่น ๆ	5	16.67
รวม	30	100

4.) วุฒิมัธยมศึกษา จากการศึกษาค้นพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีวุฒิการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 33.33 และสูงกว่าปริญญาตรี เพียงร้อยละ 3.33 ดังแสดงตามตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5. 4 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามวุฒิมัธยมศึกษา

วุฒิมัธยมศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	4	13.33
มัธยมศึกษาตอนต้น	3	10.00
มัธยมศึกษาตอนปลาย	10	33.33
ปวส./อนุปริญญาตรี	4	13.33
ปริญญาตรี	8	26.67
สูงกว่าปริญญาตรี	1	3.33
รวม	30	100

5.) รายได้ต่อเดือน จากการศึกษาค้นพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,000-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.33 และต่ำกว่า 5,000 บาท เพียงร้อยละ 10.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5. 5 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000	3	10.00
5,000-10,000	4	13.33
10,000-15,000	10	33.33
15,000-20,000	5	16.67
20,000 ขึ้นไป	8	26.67
รวม	30	100

6.) ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการจราจร จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (เก๋ง,เอสยูวี) คิดเป็นร้อยละ 43.33 และใช้รถบรรทุกและรถบรรทุกลากจูง(รถพ่วง) เพียงร้อยละ 3.33 ดังแสดงตามตารางที่ 6

ตารางที่ 5. 6 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการจราจร

ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล(เก๋ง,เอสยูวี)	13	43.33
รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล(กระบะ)	3	10.00
รถยนต์รับจ้างสาธารณะ	7	23.33
รถบรรทุก	1	3.33
รถบรรทุกลากจูง(รถพ่วง)	1	3.33
รถจักรยานยนต์	5	16.67
รวม	30	100

7.) ประสบการณ์ในการขับรถ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีประสบการณ์ขับรถเป็นระยะเวลาเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.67 และต่ำกว่า 1 ปี เพียงร้อยละ 6.67 ดังแสดงตามตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5. 7 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามประสบการณ์ขับรถ

ขับรถมาเป็นเวลา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	2	6.67
1-5 ปี	9	30.00
5-10 ปี	8	26.67
เกินกว่า 10 ปี	11	36.67
รวม	30	100

8.) ถนนที่ใช้ในการสัญจร จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามใช้ถนนรังสิต-ปทุมธานี คิดเป็นร้อยละ 46.67 และถนนพหลโยธิน เพียงร้อยละ 23.33 ดังแสดงตามตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5. 8 แสดงจำนวนและร้อยละของประชาชนโดยจำแนกตามเส้นทางที่สัญจรบ่อยที่สุด

เส้นทางสัญจร	จำนวน	ร้อยละ
ถนนรังสิต-ปทุมธานี	14	46.67
ถนนรังสิต-นครนายก	9	30.00
ถนนพหลโยธิน	7	23.33
รวม	30	100

ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง

ตารางที่ 5. 9 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน จำแนกตามความชำนาญในการใช้เส้นทาง

ด้านความ ชำนาญในการ ใช้เส้นทาง	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. ก่อนการ เดินทางท่านได้ มีการวางแผน เรื่องเส้นทาง	50 (41.32%)	44 (36.36%)	27 (22.31%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	3.97	0.81	มาก

ด้านความ ชำนาญในการ ใช้เส้นทาง	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
2. ท่านทราบ เส้นทางจุดเข้า ออก ห้างสรรพสินค้า	25 (22.73%)	44 (40.00%)	39 (35.45%)	2 (1.82%)	0 (0.00%)	3.67	0.80	มาก
3. ท่านทราบ เส้นทางจุดเข้า ออกตลาดรังสิต	30 (27.78%)	36 (33.33%)	39 (36.11%)	2 (1.85%)	1 (0.93%)	3.60	0.97	มาก
4. ท่านทราบว่า มีจุดกลับรถ บริเวณใดบ้าง	25 (23.81%)	36 (34.29%)	36 (34.29%)	8 (7.62%)	0 (0.00%)	3.50	0.94	มาก
5. ท่านทราบว่า เส้นทางใดบ้าง เป็นเส้นทาง วันเวย์	25 (25.51%)	20 (20.41%)	42 (42.86%)	10 (10.20%)	1 (1.02%)	3.27	1.05	ปาน กลาง
6. ท่านทราบจุด จอดและจุดห้าม จอด	20 (19.05%)	40 (38.10%)	39 (37.14%)	6 (5.71%)	0 (0.00%)	3.50	0.86	มาก
7. ท่านทราบว่า บริเวณใดมีรถ ติดบ้าง	45 (38.14%)	44 (37.29%)	27 (22.88%)	2 (1.69%)	0 (0.00%)	3.93	0.87	มาก
8. ท่านทราบ เส้นทางลัดที่ใช้ หลีกเลี่ยง บริเวณรถติด	35 (31.25%)	32 (28.57%)	45 (40.18%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	3.73	0.83	มาก

$$\bar{X} = 3.65 \text{ S.D.} = 0.89$$

จากตารางที่ 5.9 พบว่า

ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 41.32 มีการวางแผนการเดินทาง ในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 36.36 มีการวางแผนการเดินทาง ระดับมาก และประชาชนร้อยละ 22.31 มีการวางแผนการเดินทาง ในระดับปานกลาง โดยรวมแล้วประชาชนมีการวางแผนการเดินทางในระดับมากค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 3.97, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 38.14 ทราบว่าบริเวณใดที่รถติดในระดับมากที่สุด รองลงมาประชาชนร้อยละ 37.29 ทราบบริเวณที่รถติดในระดับมาก ร้อยละ 22.88 ทราบบริเวณที่รถติดในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 1.69 ทราบบริเวณที่รถติดในระดับน้อย โดยรวมแล้ว ประชาชนทราบว่าบริเวณใดที่มีรถติดในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.93, ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.18 ทราบเส้นทางลัดที่ใช้หลีกเลี่ยงบริเวณรถติดในระดับปานกลาง รองลงมาประชาชน ร้อยละ 31.25 ทราบเส้นทางลัดที่ใช้หลีกเลี่ยงบริเวณรถติดในระดับมากที่สุด และร้อยละ 28.57 ทราบเส้นทางลัดที่ใช้หลีกเลี่ยงบริเวณรถติดในระดับมาก โดยรวมแล้วประชาชนทราบเส้นทางลัดที่ใช้ หลีกเลี่ยงบริเวณรถติดในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.73

ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 40 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้าในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 35.45 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้าในระดับปานกลาง และประชาชน ส่วนหนึ่งร้อยละ 22.73 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้าในระดับมากที่สุด โดยรวมแล้ว ประชาชนทราบเส้นทางจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้าในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67, ประชาชน ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.11 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิตในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 33.33 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิตอยู่ในระดับ มาก ประชาชนส่วนหนึ่งร้อยละ 27.78 ทราบ เส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิตในระดับมากที่สุด และร้อยละ 1.85 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาด รังสิตในระดับน้อย โดยที่ประชาชนส่วนน้อย ร้อยละ 0.93 ทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิตใน ระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิตในระดับมาก ค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.60, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 34.29 ทราบบริเวณที่มีจุดกลับรถในระดับมาก และร้อยละ 34.29 ทราบบริเวณที่มีจุดกลับรถอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเท่ากัน รองลงมาร้อยละ 23.81 ทราบ บริเวณที่มีจุดกลับรถในระดับมากที่สุด และประชาชนส่วนน้อย ร้อยละ 7.62 ทราบบริเวณที่มีจุด กลับรถในระดับน้อย โดยรวมแล้วประชาชนทราบบริเวณที่มีจุดกลับรถในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ ร้อยละ 3.50, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 42.86 รู้จักเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ในระดับปานกลาง รองลงมาประชาชนร้อยละ 25.51 รู้จักเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ในระดับมากที่สุด และค่าใกล้เคียง กันประชาชนร้อยละ 20.41 รู้จักเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ในระดับมาก ถัดมาประชาชนร้อยละ 10.20 รู้จักเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 1.02 รู้จักเส้นทางที่เป็น เส้นทางวันเวย์ในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนรู้จักเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ในระดับ ปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.27, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 38.10 รู้จักจุดจอดรถและจุดห้าม จอดในระดับมาก รองลงมาประชาชนร้อยละ 37.17 รู้จักจุดจอดรถและจุดห้ามจอดในระดับปาน กลาง ประชาชนร้อยละ 19.05 รู้จักจุดจอดรถและจุดห้ามจอดในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 5.17 รู้จักจุดจอดรถและจุดห้ามจอดในระดับน้อย โดยรวมแล้วประชาชนรู้จักจุดจอดรถและจุดห้าม จอดในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.50

จากการศึกษาด้านความชำนาญในการใช้เส้นทางในเขตเทศบาลนครรังสิตของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนพบว่า ส่วนมากมีการวางแผนการเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนที่จะออกเดินทาง ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากทราบเส้นทางที่เป็นจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้าในระดับที่ดี ส่วนจุดที่เป็นเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิตที่มีประชาชนส่วนใหญ่ยังไม่ทราบจุดเข้าออกครบทุกจุด ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ยังทราบบริเวณที่เป็นจุดกลับรถในพื้นที่ไม่ครบทุกจุด ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ยังมีความรู้ในเรื่องเส้นทางที่เป็นเส้นทางแบบวันเวย์เพียงบางเส้นทางเท่านั้น ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่มีความรู้ค่อนข้างดีว่าบริเวณใดบ้างที่เป็นพื้นที่ห้ามจอดรถ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่มีความรู้ที่ดีกว่าบริเวณใดในพื้นที่บ้างที่มีรถติด แต่มีประชาชนทราบเส้นทางที่ใช้หลีกเลี่ยงจุดที่รถติดเพียงบางส่วนเท่านั้น

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนส่วนมากทราบเส้นทางที่เป็นจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้า คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากบริเวณจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้านั้นจะมีป้ายแสดงจุดที่ชัดเจน มีขนาดใหญ่และเห็นได้ในระยะไกล อีกทั้งจุดเข้าออกห้างฯ ยังมีจำนวนไม่มาก ในขณะที่เส้นทางเข้าออกตลาดนั้นมีลักษณะเป็นซอยเล็ก ๆ และมีจำนวนมาก อีกทั้งเส้นทางเข้าออกตลาดเกือบทุกเส้น เป็นเส้นทางวันเวย์ จึงทำให้ประชาชนทราบไม่ครบทุกจุด ซึ่งเป็นเหตุให้ประชาชนทราบเส้นทางที่เป็นเส้นทางวันเวย์ไม่ครบทุกเส้นด้วย การที่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ยังทราบบริเวณที่เป็นจุดกลับรถในพื้นที่ไม่ครบทุกจุด คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากบริเวณจุดกลับรถในพื้นที่ๆ มีลักษณะที่ค่อนข้างซับซ้อน จุดกลับรถที่อยู่บริเวณเกาะกลางถนนจะมีการสลับเปิดปิดตามช่วงการจัดการจราจร จุดกลับรถบางจุดอยู่ใต้สะพานซึ่งมองเห็นได้ยาก จุดกลับรถบางจุดเป็นทางยกระดับที่อยู่ติดกับช่องทางเข้าออกห้างสรรพสินค้า การที่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่มีความรู้ที่ดีกว่าบริเวณใดในพื้นที่บ้างที่มีรถติด คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากบริเวณที่มีรถติดนั้นเป็นพื้นที่ที่มีรถติดเป็นประจำ และติดเกือบตลอดทั้งวัน ยกเว้นช่วงดึก จึงทำให้แม้แต่ผู้ที่เข้ามาใช้เส้นทางไม่บ่อย ก็สามารถทราบได้ว่าบริเวณใดบ้างที่มีรถติด แต่ในขณะที่มีประชาชนเพียงบางส่วนที่ทราบเส้นทางหลีกเลี่ยงบริเวณที่มีรถติด ซึ่งคาดว่าประชาชนในพื้นที่ที่รู้จักเส้นทางเป็นอย่างดี

ส่วนที่ 3 ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ตารางที่ 5. 10 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

ท่านมีความต้องการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิตมากน้อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. เพื่อใช้เป็นทางผ่านไปยังจุดหมายในพื้นที่อื่น	30 (39.47%)	36 (47.37%)	6 (7.89%)	4 (5.26%)	0 (0.00%)	3.63	0.89	มาก
2. เพื่อเข้าไปทำงานในพื้นที่	15 (14.29%)	48 (45.71%)	39 (37.14%)	2 (1.90%)	1 (0.95%)	3.50	0.86	มาก
3. เพื่อเข้าสู่ที่พักอาศัยในพื้นที่	30 (30.30%)	32 (32.32%)	27 (27.27%)	6 (6.06%)	4 (4.04%)	3.30	1.29	ปานกลาง
4. เพื่อไปใช้บริการในตลาดรังสิต	20 (20.41%)	36 (36.73%)	36 (36.73%)	2 (2.04%)	4 (4.08%)	3.27	1.17	ปานกลาง
5. เพื่อไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	15 (16.30%)	40 (43.48%)	30 (32.61%)	4 (4.35%)	3 (3.26%)	3.20	1.13	ปานกลาง
6. เพื่อไปติดต่องานราชการ	0 (0.00%)	28 (35.44%)	33 (41.77%)	12 (15.19%)	6 (7.59%)	2.63	1.07	ปานกลาง
7. เพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียน	5 (6.17%)	40 (49.38%)	24 (29.63%)	4 (4.94%)	8 (9.88%)	2.79	1.29	ปานกลาง
8. เพื่อรับส่งผู้โดยสาร(กรณีรถให้บริการสาธารณะ)	15 (20.27%)	24 (32.43%)	18 (24.32%)	4 (5.41%)	13 (17.57%)	2.47	1.48	น้อย

$\bar{X} = 3.09$ S.D. = 1.15

พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิตในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.20, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 41.77 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปติดต่องานราชการในระดับปานกลาง รองลงมาประชาชนร้อยละ 35.44 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปติดต่องานราชการในระดับมาก ประชาชนส่วนหนึ่งร้อยละ 15.19 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปติดต่องานราชการในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 7.26 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปติดต่องานราชการในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อไปติดต่องานราชการในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 2.63, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 49.38 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับมาก รองลงมาประชาชนร้อยละ 29.63 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับปานกลาง ร้อยละ 9.88 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับน้อยที่สุด ร้อยละ 6.17 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 4.94 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 2.79, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 32.43 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับมาก รองลงมาประชาชนร้อยละ 24.32 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับปานกลาง ร้อยละ 20.27 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับมากที่สุด ร้อยละ 17.57 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับน้อยที่สุด และเพียงร้อยละ 5.41 ใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับน้อย โดยรวมแล้วประชาชนใช้พื้นที่เทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 2.47

จากการศึกษาพบว่าประชาชนมีความต้องการใช้พื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิตเพื่อเป็นทางผ่านไปยังพื้นที่อื่น และเพื่อเข้าไปทำงานในพื้นที่ในระดับที่มาก ประชาชนมีความต้องการใช้พื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิตเพื่อเข้าสู่ที่พักอาศัยในพื้นที่ เพื่อไปบริการตลาดรังสิต เพื่อไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต เพื่อไปติดต่องานราชการ และเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียน ในระดับปานกลางและประชาชนมีความต้องการใช้พื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิตเพื่อรับส่งผู้โดยสารน้อย

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนมีความต้องการใช้พื้นที่เพื่อเป็นทางผ่านไปยังพื้นที่อื่นมาก คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากพื้นที่การจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิตเป็นถนนสายหลักที่ใช้เดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ อีกทั้งในพื้นที่ของเทศบาลนครรังสิตเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ที่มีห้างร้าน บริษัท และโรงงานจำนวนมาก จึงส่งผลให้เกิดความต้องการเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่มาก ด้านความต้องการเข้าไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต และเพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียน แม้ว่าจากการศึกษาจะได้ผลค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง แต่ประชาชนส่วนใหญ่

กว่า 40% ให้ข้อมูลว่ามีความต้องการอยู่ในระดับที่มาก คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต เป็นศูนย์การค้าขนาดใหญ่และเป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการในเขตพื้นที่ใกล้เคียงด้วย และประกอบกับในพื้นที่มีสถานศึกษาอยู่มากจึงทำให้เกิดความต้องการเข้ามาในพื้นที่เพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียนมากเช่นกัน ส่วนความต้องการเข้ามาในพื้นที่เพื่อใช้บริการตลาดรังสิต และติดต่อราชการ ที่อยู่ในระดับปานกลางนั้น คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากในพื้นที่ใกล้เคียงที่มีปัญหาการจราจรน้อยกว่า ก็มีตลาดอยู่เช่นกันจึงอาจเป็นผลทำให้ประชาชนเลือกที่จะเข้าไปใช้บริการในพื้นที่อื่น เช่นเดียวกับการติดต่อราชการที่ปัจจุบันเป็นระบบออนไลน์ ที่สามารถจะติดต่อทำกับพื้นที่ใดก็ได้

ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญลักษณ์จราจร และเครื่องหมายจราจร

ตารางที่ 5. 11 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ในด้านความรู้เกี่ยวกับป้ายสัญลักษณ์จราจร และเครื่องหมายจราจร

เครื่องหมายจราจร	ลักษณะความเข้าใจ			
	มีความเข้าใจถูกต้อง		มีความเข้าใจผิดพลาด	
	จำนวน(คน)	ร้อยละ(%)	จำนวน(คน)	ร้อยละ (%)
1.ห้ามจอดรถ	21	70.00	9	30.00
2.ห้ามหยุดรถ	15	75.00	5	25.00
3.ห้ามหยุดรถหรือจอดรถ	25	83.33	5	16.67
4. ห้ามจอดเว้นแต่หยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสาร	25	83.33	5	16.67
5.จอดหรือหยุดรถได้	25	83.33	5	16.67
6 .ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบ เส้นทแยงนั้น ยกเว้นรถที่หยุดรอ เพื่อเลี้ยวขวาทรงทางแยก	17	56.67	13	43.33
7.เขตปลอดภัย และเกาะสี่ห้ามขับ รถล้ำเข้าไป	20	66.67	10	33.33

จากตารางที่ 5.11 พบว่า

ป้ายห้ามจอดรถประชาชนส่วนใหญ่มีความเข้าใจที่ถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 70.00 มีเพียงร้อยละ 30.00 ที่เข้าใจผิดพลาด ป้ายห้ามจอดรถประชาชนส่วนใหญ่มีความเข้าใจที่ถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 75.00 มีเพียงร้อยละ 25.00 ที่เข้าใจผิดพลาด ป้ายห้ามหยุดรถหรือจอดรถประชาชนส่วนใหญ่

ใหญ่มีความเข้าใจที่ถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 83.33 มีเพียงร้อยละ 16.67 ที่มีความเข้าใจผิดพลาด ป้ายจอดหรือหยุดรถได้ประชาชนส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 83.33 มีเพียงร้อยละ 16.67 ที่เข้าใจผิดพลาด ป้ายห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบเส้นทแยงนั้น ยกเว้นรถที่หยุดรอเพื่อเลี้ยวขวางทางแยก ประชาชนส่วนใหญ่มีความเข้าใจที่ถูกต้อง คิดเป็นร้อยละ 56.67 มีเพียงร้อยละ 43.33 ที่เข้าใจผิดพลาด และป้ายเขตปลอดภัย และเกาะสีห้ามขับรถถ้าเข้าไป ประชาชนส่วนใหญ่มีความเข้าใจที่ถูกต้อง ยกเว้นเพียงร้อยละ 33.33 เท่านั้นที่เข้าใจผิดพลาด

จากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนกว่าร้อยละ 25 ที่มีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องเกี่ยวกับป้ายห้ามจอดรถ และห้ามหยุดรถ ส่วนสัญลักษณ์การห้ามหยุดรถ หยุดรถได้ชั่วคราว หรือหยุดรถได้นั้น ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องกว่าร้อยละ 16.67 ในขณะที่สัญลักษณ์ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายในกรอบเส้นทแยงนั้น ยกเว้นรถที่หยุดรอ เพื่อเลี้ยวขวางตรงทางแยก ที่เป็นสัญลักษณ์บนพื้นทางนั้นประชาชนมีความรู้ความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 43.33 รวมไปถึงบริเวณที่เป็นเขตปลอดภัยประชาชนก็มีความเข้าใจที่ไม่ถูกต้องจำนวนมากเช่นกัน

ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง

ตารางที่ 5. 12 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านการประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทางในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1.ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติด	25 (26.04%)	20 (20.83%)	36 (37.50%)	12 (12.50%)	3 (3.13%)	3.03	1.16	ปานกลาง
2.ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทาง	15 (16.30%)	32 (34.78%)	30 (32.61%)	12 (13.04%)	3 (3.26%)	3.07	1.14	ปานกลาง
3.ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง	15 (15.96%)	36 (38.30%)	27 (28.72%)	14 (14.89%)	2 (2.13%)	3.13	1.11	ปานกลาง
4.มีการประชาสัมพันธ์	15 (16.48%)	24 (26.37%)	36 (39.56%)	14 (15.38%)	2 (2.20%)	3.03	1.07	ปานกลาง

การประชาสัมพันธ์ จากเจ้าหน้าที่ในการ ใช้เส้นทาง	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
แนะนำเส้นทางเลี้ยว บริเวณที่มีรถติด								

$$\bar{X} = 3.06 \text{ S.D.} = 1.12$$

จากตารางที่ 5.12 พบว่า

ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 37.50 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 26.04 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับมากที่สุด ร้อยละ 20.83 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับมาก ร้อยละ 12.50 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับปานน้อย และเพียงร้อยละ 3.13 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติดในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.03, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 34.78 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 32.61 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.30 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับมากที่สุด ร้อยละ 13.04 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 3.26 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมทางในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.07, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 38.30 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 28.72 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับปานกลาง ร้อยละ 15.96 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับมากที่สุด ร้อยละ 14.89 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 2.13 ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทางในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.13, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 39.56 ได้รับการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี้ยวบริเวณที่มีรถติดในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 26.37 ได้รับการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี้ยวบริเวณที่มีรถติดในระดับมาก ร้อยละ 16.48 ได้รับการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี้ยวบริเวณที่มีรถติดในระดับมากที่สุด ร้อยละ 15.38 ได้รับการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี้ยวบริเวณที่มีรถติดในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 2.20 ได้รับการ

ประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเสี่ยงบริเวณที่มีรถติดในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนได้รับการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเสี่ยงบริเวณที่มีรถติดในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.03

จากการศึกษาพบว่าโดยรวมแล้วประชาชนส่วนใหญ่ได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรในด้านการแจ้งจุดที่มีรถติดและเส้นทางเสี่ยงจุดที่มีรถติดอยู่ในระดับปานกลาง มีเพียงการประชาสัมพันธ์ถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง และการซ่อมแซมเส้นทาง เท่านั้นที่ประชาชนบางส่วนเห็นว่าอยู่ในระดับที่ดี

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครรังสิต ได้รับการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากการประชาสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีค่อนข้างน้อย และการประชาสัมพันธ์นั้นไม่สามารถส่งไปถึงผู้ใช้รถใช้ถนนได้อย่างทั่วถึง ส่วนการประชาสัมพันธ์ถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง และการซ่อมแซมเส้นทาง นั้นมักจะมีป้ายบอกล่วงหน้าก่อนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ประชาชนบางส่วนเห็นว่าอยู่ในระดับที่ดีจึงเห็นว่าอยู่ในระดับที่ดี

ส่วนที่ 6 การขับเคลื่อนตามกฎจราจร

ตารางที่ 5. 13 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านการขับเคลื่อนตามกฎจราจรในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต โดยจำแนกตามข้อหาที่ประชาชนถูกดำเนินคดี

ข้อหาที่ประชาชน ขับเคลื่อนแล้วเคยถูก ดำเนินคดี	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. จอดรถในที่ห้าม จอด	5 (6.67%)	28 (37.33%)	27 (36.00%)	4 (5.33%)	11 (14.67%)	2.50	1.31	น้อย
2. หยุดจอดรถใน ลักษณะกีดขวาง การจราจร	10 (14.49%)	12 (17.39%)	24 (34.78%)	12 (17.39%)	11 (15.94%)	2.30	1.26	น้อย
3. ขับรถย้อนศร	5 (7.94%)	16 (25.40%)	15 (23.81%)	14 (22.22%)	13 (20.63%)	2.10	1.21	น้อย
4. ขับรถโดยประมาท (เกิดอุบัติเหตุ)	0 (0.00%)	20 (33.33%)	15 (25.00%)	10 (16.67%)	15 (25.00%)	2.00	1.17	น้อย
5. ขับรถฝ่าฝืน สัญญาณจราจร/ เครื่องหมายจราจร	10 (15.38%)	12 (18.46%)	18 (27.69%)	12 (18.46%)	13 (20.00%)	2.17	1.29	น้อย

$$\bar{X} = 2.21 \text{ S.D.} = 1.25$$

จากการศึกษาพบว่าประชาชนส่วนใหญ่เคยกระทำผิดและถูกดำเนินคดีในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอด ข้อหาขับรถโดยประมาท และข้อหาขับรถย้อนศร อยู่ในระดับมาก คือถูกดำเนินคดีบ่อย ส่วนในข้อหาการหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร และข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร พบว่าประชาชนส่วนใหญ่เคยถูกดำเนินคดีในระดับปานกลาง คือถูกดำเนินคดีบ้างบางครั้ง

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนกระทำความผิดในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอดมาก คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากปริมาณรถในพื้นที่มีมากจึงมีความต้องการในการจอดรถมาก และเมื่อไม่มีที่จอดเหลือประชาชนก็ตัดสินใจที่จะจอดรถในพื้นที่ที่ตนทราบอยู่แล้วว่าเป็นที่ห้ามจอด หรืออีกในกรณีหนึ่งคือประชาชนมีความรู้ความเข้าใจที่ผิดพลาดเกี่ยวกับเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจรเกี่ยวกับการจอด การที่ประชาชนกระทำความผิดในข้อหาขับรถย้อนศรมาก คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากในพื้นที่มีเส้นทางที่เป็นวันเวย์อยู่มาก และจุดกลับรถมีความซับซ้อน ประกอบกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัว ส่วนการที่ประชาชนกระทำความผิดในข้อหาหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรคาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร คาดว่าเกิดจากความไม่เข้าใจในเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจร หรือเกิดจากพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัว

ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ตารางที่ 5. 14 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

ท่านพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. ความเข้มงวดในการจับกุมการกระทำผิดจราจร	15 (13.64%)	68 (61.82%)	21 (19.09%)	6 (5.45%)	0 (0.00%)	3.67	0.80	มาก
2. ความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุม	5 (4.81%)	68 (65.38%)	24 (23.08%)	6 (5.77%)	1 (0.96%)	3.47	0.86	มาก

ท่านพึงพอใจต่อการ ปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่ในด้าน ต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ใน ระดับใด	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
3.การอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาจราจร	10 (9.62%)	56 (53.85%)	30 (28.85%)	8 (7.69%)	0 (0.00%)	3.47	0.82	มาก
4.ความสุภาพ และ มนุษยสัมพันธ์ที่ดี	20 (18.02%)	56 (50.45%)	33 (29.73%)	2 (1.80%)	0 (0.00%)	3.70	0.75	มาก
5.การประชาสัมพันธ์ ข้อมูล และปัญหา จราจร	10 (9.62%)	52 (50.00%)	36 (34.62%)	6 (5.77%)	0 (0.00%)	3.47	0.78	มาก

$$\bar{X} = 3.56 \quad S.D. = 0.81$$

จากตารางที่ 5.14 พบว่า

ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 61.82 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่เข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจรในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 19.09 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่เข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจรในระดับปานกลาง ร้อยละ 13.64 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่เข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจรในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 5.45 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่เข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่เข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.67, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 65.38 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 23.08 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับปานกลาง ร้อยละ 5.77 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับน้อย ร้อยละ 4.81 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 0.96 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุมในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.47, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 53.85 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาจราจรในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 28.85 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหา

จรรยาในระดับปานกลาง ร้อยละ 9.62 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาราจรในระดั้มากที่สุด ร้อยละ 7.69 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาราจรในระดั้น้อย โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาราจรในระดั้มาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.47, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 50.45 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีในระดั้มาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 29.73 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีในระดั้มาก ร้อยละ 18.02 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีในระดั้มากที่สุด ร้อยละ 1.80 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีในระดั้น้อย โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดีในระดั้มาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.70, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรในระดั้มาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 34.62 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรในระดั้มาก ร้อยละ 9.62 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรในระดั้มาก ร้อยละ 5.77 มีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรในระดั้น้อย โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรในระดั้มาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.47

จากการศึกษาพบว่าในภาพรวมด้านความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ประชาชนมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิตค่อนข้างดี โดยเฉพาะในด้านความเข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิด และด้านความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุม พบว่าประชาชนกว่าร้อยละ 60 มีความพึงพอใจมาก

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนมีความพึงพอใจในด้านการอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาราจร ด้านความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจมาก คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ในด้านการบริการได้ดี ทำให้ประชาชนเห็นถึงความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเกิดความพึงพอใจในการที่ประชาชนมีความพึงพอใจในด้านความเข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิด และด้านความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุม คาดว่าเป็นผลมาจากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการกวาดขันจับกุมผู้กระทำความผิดอยู่บ่อย ๆ และในการจับกุมมีความเป็นมาตรฐานเดียวกันที่แสดงออกจนทำให้ประชาชนรู้สึกถึงความเสมอภาคในการปฏิบัติ

ส่วนที่ 8 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ
 ตารางที่ 5. 15 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน ด้านทักษะที่มี
 ต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

ท่านเห็นด้วยกับ ข้อความดังต่อไปนี้ใน ระดับใด	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
1. ห้ามจอดบนถนนสาย ที่รถติด	55 (46.22%)	36 (30.25%)	24 (20.17%)	4 (3.36%)	0 (0.00%)	3.97	0.96	มาก
2. ควรจัดตั้งสถานีขนส่ง ขนาดใหญ่นอกพื้นที่ ทั้ง ขนส่งสินค้า การลำเลียง และขนส่งผู้โดยสาร	30 (27.27%)	48 (43.64%)	24 (2.82%)	8 (7.27%)	0 (0.00%)	3.67	0.96	มาก
3. จำกัดปริมาณรถ สาธารณะที่ให้บริการใน เขตพื้นที่	15 (14.29%)	52 (49.52%)	30 (28.57%)	8 (7.62%)	0 (0.00%)	3.50	0.86	มาก
4. ใช้มาตรการเหลื่อม เวลาในการเข้าเรียน- เลิกเรียนของ สถานศึกษา	35 (30.43%)	60 (52.17%)	15 (13.04%)	4 (3.48%)	1 (0.87%)	3.83	0.99	มาก
5. โรงเรียนควรจัดให้มี จุดรับส่งนักเรียน	45 (38.79%)	44 (37.93%)	21 (18.10%)	6 (5.17%)	0 (0.00%)	3.87	0.97	มาก
6. โรงเรียนควรจัดรถ รับส่งนักเรียนแทนการ ให้ผู้ปกครองใช้รถ ส่วนตัวรับส่ง	50 (41.67%)	44 (36.71%)	24 (9.68%)	2 (3.23%)	0 (0.00%)	4.00	0.87	มาก
7. ควรเพิ่มความเข้มงวด ในการจับกุมผู้กระทำความ ผิด	60 (48.39%)	48 (38.71%)	12 (9.68%)	4 (3.23%)	0 (0.00%)	4.13	0.90	มาก
8. ตั้งมิเตอร์เก็บค่าจอด เพื่อป้องกันการผูกขาด พื้นที่จอดรถ	35 (32.71%)	32 (29.91%)	36 (33.64%)	2 (1.87%)	2 (1.87%)	3.57	0.10	มาก

ท่านเห็นด้วยกับ ข้อความดังต่อไปนี้ใน ระดับใด	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
9.เทศบาลไม่ควร อนุญาตให้มีการ ก่อสร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือ ศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่ จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะ ของตนเอง	45 (38.14%)	52 (44.07%)	18 (15.25%)	2 (1.69%)	1 (0.85%)	3.93	0.98	มาก
10. ควรมีระบบ สัญญาณไฟจราจรใน พื้นที่	40 (34.78%)	52 (45.22%)	18 (15.65%)	4 (3.48%)	1 (0.87%)	3.83	1.02	มาก
11. ท่านพึงพอใจใน บริการขนส่งสาธารณะ เพียงใด	20 (18.87%)	48 (45.28%)	33 (31.13%)	4 (3.77%)	1 (0.94%)	3.53	0.94	มาก

$$\bar{X} = 3.8 \quad S.D. = 0.87$$

จากตารางที่ 5.15 พบว่า

ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 46.22 เห็นด้วยกับนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติดใน ระดับมากที่สุด รองลงประชาชนมาร้อยละ 30.25 เห็นด้วยกับนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติด ในระดับมากในระดับมาก ร้อยละ 20.17 เห็นด้วยกับนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติดในระดับ มากในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 3.36 เห็นด้วยกับนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติดใน ระดับมากในระดับน้อย โดยรวมแล้วประชาชนเห็นด้วยกับนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติดใน ระดับมากในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.97, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 43.64 มีความคิดเห็น ว่าควรจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ในระดับมาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 27.27 มีความ คิดเห็นว่าการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ในระดับมากในระดับมากที่สุด ร้อยละ 7.27 มี ความคิดเห็นว่าการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ในระดับมากในระดับน้อย และร้อยละ 2.82 มีความคิดเห็นว่าการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ในระดับมากในระดับปานกลาง โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ในระดับมากใน ระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.67, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 49.52 มีความคิดเห็นว่าการจำกัด ปริมาณรถสาธารณะที่ให้บริการในระดับมาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 28.57 มีความคิดเห็นว่าการ

หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับมากที่สุด รองลงประชาชนมาร้อยละ 44.07 มีความคิดเห็นว่าเทศบาลไม่ควรอนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับมาก ร้อยละ 15.25 มีความคิดเห็นว่าเทศบาลไม่ควรอนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับมาก ร้อยละ 1.69 มีความคิดเห็นว่าเทศบาลไม่ควรอนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับน้อย ร้อยละ 0.85 มีความคิดเห็นว่าเทศบาลไม่ควรอนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าเทศบาลไม่ควรอนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นที่เฉพาะของตนเองในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.93, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 45.22 มีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับมาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 34.78 มีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับมากที่สุด ร้อยละ 15.65 มีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 3.48 มีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับน้อย และร้อยละ 0.87 มีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนมีความคิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในเขตพื้นที่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.83, ประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 45.28 มีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับมาก รองลงประชาชนมาร้อยละ 31.13 มีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับปานกลาง ร้อยละ 18.87 มีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับมากที่สุด ร้อยละ 3.77 มีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับน้อย และร้อยละ 0.94 มีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วประชาชนมีความพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.53

จากการศึกษาพบว่าประชาชนเห็นด้วยอย่างมากต่อมาตรการแก้ไขปัญหাজราจรทั้งหมดที่ได้นำเสนอ และประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมากที่สุด ในการเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด การจัดให้มีจุดรับส่งนักเรียน การจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และการห้ามจอดรถบนถนนสายที่มีรถติดหรือบริเวณจุดที่มีรถติด

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่ประชาชนส่วนใหญ่แสดงความเห็นด้วยอย่างมากต่อมาตรการแก้ไขปัญหাজราจรทั้งหมดที่ได้นำเสนอ คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากประชาชนมีความต้องการที่จะให้แก้ปัญหাজราจรอย่างเร่งด่วน และปัญหাজราจรเกิดจากปัญหาในทุก ๆ ด้านที่สัมพันธ์กับมาตรการที่นำเสนอมานี้ การที่ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยในระดับมากที่สุด ในการเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด การจัดให้มีจุดรับส่งนักเรียน การจัดให้มีรถรับส่งนักเรียน และการห้ามจอดรถบนถนนสายที่มีรถติด

หรือบริเวณจุดที่มีรถติด คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากประชาชนได้รับผลกระทบด้านการจราจรจากปัญหาการจอดรถและการรับส่งนักเรียนมากกว่าในด้านอื่น ๆ ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมากในช่วงเวลาเช้าและเย็นที่เป็นช่วงเวลาเร่งด่วน และมีปัญหาการจราจรมากที่สุดอยู่แล้ว

ตอนที่ 2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.) เพศ จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 98.00 และเป็นเพศหญิง เพียงร้อยละ 2.00 ดังแสดงตามตารางที่ 16

ตารางที่ 5. 16 แสดงจำนวนและร้อยละของตำรวจโดยจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	49	98.00
หญิง	1	2.00
รวม	50	100

2.) อายุ จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงอายุ 40 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 32.00 และช่วงอายุระหว่าง 15-20 ปี เพียงร้อยละ 0.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.17

ตารางที่ 5. 17 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
15-20 ปี	0	0.00
21-25 ปี	8	16.00
26-30 ปี	5	10.00
31-35 ปี	9	18.00
36-40 ปี	12	24.00
40 ปีขึ้นไป	16	32.00
รวม	50	100

3.) อายุการทำงาน จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามรับราชการตำรวจจราจร 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.00 และต่ำกว่า 1 ปี และเกินกว่า 20 ปี เพียงร้อยละ 10.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.18

ตารางที่ 5. 18 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามอายุทำงาน

อายุการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	5	10.00
1-5 ปี	16	32.00
6-10 ปี	10	20.00
11-15 ปี	7	14.00
16-20 ปี	7	14.00
เกินกว่า 20 ปี	5	10.00
รวม	50	100

4.) สถานะภาพ จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 64.00 และหย่าร้าง เพียงร้อยละ 2.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5. 19 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามสถานะภาพ

สถานะภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	14	28.00
สมรส(อยู่ด้วยกัน)	32	64.00
สมรส(แยกกันอยู่)	3	6.00
หย่าร้าง	1	2.00
รวม	50	100

5.) รายได้ต่อเดือน จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 10,000-15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.33 และต่ำกว่า 5,000 บาท เพียงร้อยละ 10.00 ดังแสดงตามตารางที่ 20

ตารางที่ 5. 20 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
5,000-10,000	0	0.00
10,000-15,000	8	16.00
15,000-20,000	11	22.00
20,000 ขึ้นไป	31	62.00
รวม	50	100

6.) วุฒิการศึกษา จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีวุฒิการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 66.00 และมีวุฒิการศึกษา ปวส./อนุปริญญาตรี เพียงร้อยละ 4.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.21

ตารางที่ 5. 21 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาโดยจำแนกตามวุฒิการศึกษา

วุฒิการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษาตอนปลาย(ม.6)	12	24.00
ปวส./อนุปริญญา	2	4.00
ปริญญาตรี	33	66.00
สูงกว่าปริญญาตรี	3	6.00
รวม	50	100

7.) ระดับชั้นยศ จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถามมีระดับชั้นยศจ่าสิบตำรวจ-ดาบตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 50.00 และพันตำรวจตรี-พันตำรวจเอก เพียงร้อยละ 2.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.22

ตารางที่ 5. 22 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาโดยจำแนกตามระดับชั้นยศ

ระดับชั้นยศ	จำนวน	ร้อยละ
สิบตำรวจตรี-สิบตำรวจเอก	13	26.00
จ่าสิบตำรวจ-ดาบตำรวจ	25	50.00
ร้อยตำรวจตรี-ร้อยตำรวจเอก	11	22.00
พันตำรวจตรี-พันตำรวจโท	1	2.00
รวม	50	100

8.) พื้นที่จราจร จากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถาม ประจำพื้นที่ถนนรังสิต-นครนายก คิดเป็นร้อยละ 38.00 และท่ารถตู้ต่างจังหวัด เพียงร้อยละ 4.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.23

ตารางที่ 5. 23 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยจำแนกตามพื้นที่จราจร

พื้นที่จราจร	จำนวน	ร้อยละ
ถนนรังสิต-ปทุมธานี	12	24.00
ถนนรังสิต-นครนายก	19	38.00
ถนนพหลโยธิน	6	12.00
ท่ารถตู้ต่างจังหวัด	2	4.00
หน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต	7	14.00
รวม	50	100

9.) ช่วงเวลาจากการศึกษาพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่ที่ตอบแบบสอบถาม ปฏิบัติหน้าที่ในช่วงเวลา 06.00-18.00 คิดเป็นร้อยละ66.00 และ18.00-06.00 เพียงร้อยละ34.00 ดังแสดงตามตารางที่ 5.24

ตารางที่ 5. 24 แสดงจำนวนและร้อยละของเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยจำแนกตามช่วงเวลา

ช่วงเวลา	จำนวน	ร้อยละ
06.00-18.00 น.	33	66.00
18.00 - 06.00 น.	17	34.00
รวม	50	100

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่

ตารางที่ 5. 25 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่มีต่อปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่

ปัจจัยที่ทำให้เกิด ปัญหาการจราจร ในพื้นที่	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การเพิ่มขึ้นของ จำนวนรถ	160 (68.97%)	72 (31.03%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	4.64	0.48	มาก ที่สุด
2. การขาดระบบ ขนส่งมวลชนที่มี ประสิทธิภาพ	45 (23.32%)	116 (60.10%)	24 (12.44%)	8 (4.15%)	0 (0.00%)	3.86	0.81	มาก
3. การฝ่าฝืน กฎหมายจราจร	110 (51.89%)	76 (35.85%)	24 (11.32%)	2 (0.94%)	0 (0.00%)	4.24	0.80	มาก ที่สุด
4. เทคโนโลยีด้าน สัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับ ปริมาณรถ, สภาพ ของถนน และทาง แยก	45 (25.00%)	68 (37.78%)	57 (31.67%)	10 (5.56%)	0 (0.00%)	3.60	0.90	มาก
5. มีสถานศึกษา และสถานที่ ราชการมาก	30 (17.24%)	64 (36.78%)	72 (41.38%)	8 (4.60%)	0 (0.00%)	3.48	0.81	มาก
6. มีการซ่อมแซม ถนนบ่อย	20 (12.12%)	72 (43.64%)	54 (32.73%)	18 (10.91%)	1 (0.61%)	3.30	0.93	ปาน กลาง
7. บริเวณจุดจอด รถสาธารณะคับ แคบ ไม่เพียงพอ	55 (28.06%)	104 (53.06%)	33 (16.84%)	4 (2.04%)	0 (0.00%)	3.92	0.78	มาก
8. มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นบ่อยครั้ง	50 (25.38%)	120 (60.91%)	24 (12.18%)	2 (1.02%)	1 (0.51%)	3.94	0.79	มาก
9. พฤติกรรมที่เห็น แก่ตัวของผู้ขับขี่	120 (55.81%)	68 (31.63%)	27 (12.56%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	4.30	0.76	มาก ที่สุด

ปัจจัยที่ทำให้เกิด ปัญหาการจราจร ในพื้นที่	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
10. ปริมาณรถ บริการสาธารณะมี มากเกินไป	65 (33.68%)	76 (39.38%)	48 (24.87%)	4 (2.07%)	0 (0.00%)	3.86	0.86	มาก

$$\bar{X} = 3.9 \quad S.D. = 0.79$$

จากตารางที่ 5.25 พบว่า

เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.97 การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 31.03 การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมาก ปัญหาการเพิ่มจำนวนรถนี้เป็นปัญหาที่สำคัญมากเพราะค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.64 เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 60.10 เห็นว่าปัญหาจราจรเกิดจากระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 23.32 เห็นว่าปัญหาจราจรเกิดจากระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับมากที่สุด ร้อยละ 12.44 เห็นว่าปัญหาจราจรเกิดจากระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับปานกลาง ร้อยละ 4.15 เห็นว่าปัญหาจราจรเกิดจากระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าปัญหาจราจรเกิดจากระบบขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.89 เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 35.85 เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมาก ร้อยละ 11.32 เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง ร้อยละ 0.94 เห็นว่าการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าปัญหาการจราจรทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 37.78 เห็นว่าสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับบริบทบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 31.67 เห็นว่าสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับบริบทบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.00 เห็นว่าสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับบริบทบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด ร้อยละ 5.56 เห็นว่าสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับบริบทบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับบริบทบนท้องถนนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 41.38 เห็นว่าการมีสถานที่ราชการและสถานศึกษาทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง

การจราจรในระดับมากที่สุด ร้อยละ 24.87 มีความคิดเห็นว่าปริมาณรถบริการสาธารณะมีมากจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 2.07 มีความคิดเห็นว่าปริมาณรถบริการสาธารณะมีมากจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่าปริมาณรถบริการสาธารณะมีมากจนทำให้เกิดปัญหาการจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86

จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คือการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าทำให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คือ การขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ, สภาพของถนน และทางแยก มีการซ่อมแซมถนนบ่อย บริเวณจุดจอดรถสาธารณะคับแคบไม่เพียงพอ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง และปริมาณรถบริการสาธารณะมีมากเกินไป ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าทำให้เกิดปัญหาจราจรในระดับปานกลาง คือในพื้นที่มีสถานศึกษา และสถานที่ราชการมาก

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ การฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คาดว่าเป็นผลมาจากประสบการณ์ตรงจากการทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่ได้ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่มาเป็นเวลานาน และได้เห็นถึงพัฒนาการของปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรเพิ่มขึ้นตามมาด้วย และในประเด็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของผู้ขับขี่ คาดว่าเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในแต่ละวันที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดจำนวนมากในข้อหามีส่วนทำให้รถติด และในการปฏิบัติงานที่พบผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมเห็นแก่ตัวจำนวนมาก

ในปัจจัยด้านการขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คาดว่าเป็นผลมาจากการที่ประชาชนไม่นิยมเดินทางด้วยรถสาธารณะ ส่งผลให้มีการใช้รถส่วนตัวมากขึ้นปริมาณรถจึงมีมากขึ้น และในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมักได้รับแจ้งเหตุรถประจำทางจอดเสียกีดขวางการจราจรอยู่บ่อยครั้ง ในปัจจัยด้านเทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ, สภาพของถนน และทางแยก ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่าก่อให้เกิดปัญหาจราจรมากที่สุด คาดว่าเป็นผลมาจากการที่ในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิตไม่มีสัญญาณไฟจราจร และมีเครื่องหมายแจ้งเส้นทางจราจรค่อนข้างน้อย ในปัจจัยด้านจุดจอดรถสาธารณะคับแคบไม่เพียงพอ และด้านปริมาณรถบริการสาธารณะที่มีมากเกินไป ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ

จรรยาเห็นวก่อให้เกิดปัญหาจรรยา คาคว่าเป็นผลมาจากการที่รลบริการสาธารณะจอตลันจุด จอตรลสาธารณะออกมจกนกิตขวงการจรรยาในช่องทางหลัก

ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา

ตารางที่ 5. 26 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ ตำรวจด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา

การประสานงาน ระหว่าง หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการ แก้ปัญหา	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. มีการร่วมมือ กันกับเทศบาล นครรังสิตเพื่อ แก้ไขปัญหา การจราจร	95 (45.67%)	80 (38.46%)	33 (15.87%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	4.16	0.77	มาก
2. ได้รับการ ประสานจาก แขวงทาง เมื่อจะมีการ ซ่อมแซมถนน	40 (20.73%)	108 (55.96%)	45 (23.32%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	3.86	0.67	มาก
3. ได้รับความ ร่วมมือในการ อายัดทะเบียน จากกรมการ ขนส่งทางบก	25 (14.79%)	64 (37.87%)	66 (39.05%)	14 (8.28%)	0 (0.00%)	3.38	0.85	ปาน กลาง
4. ได้รับความ ร่วมมือในการ จัดการจราจรจาก ศูนย์การค้าฟิว เจอร์พาร์ค รังสิต	60 (31.91%)	68 (36.17%)	54 (28.72%)	6 (3.19%)	0 (0.00%)	3.76	0.89	มาก

การประสานงาน ระหว่าง หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับกร แก้ปัญหา	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
5. ได้รับความ ร่วมมือในการ จัดการจราจรจาก ตลาดรังสิต	35 (19.89%)	80 (45.45%)	48 (27.27%)	12 (8.82%)	1 (0.57%)	3.52	0.95	มาก
6. มีการ ประสานงานกัน ร่วมแก้ปัญหา การจราจรกับ สถานีตำรวจที่มี พื้นที่ติดต่อกัน	65 (33.85%)	68 (35.42%)	57 (29.69%)	2 (10.40%)	0 (0.00%)	3.84	0.84	มาก

$$\bar{X} = 3.75 \quad S.D. = 0.82$$

จากตารางที่ 5.26 พบว่า

เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.67 เห็นว่ามีการร่วมมือกันกับเทศบาลนครรังสิตเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 38.46 เห็นว่ามีการร่วมมือกันกับเทศบาลนครรังสิตเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในระดับมาก และร้อยละ 15.87 เห็นว่ามีการร่วมมือกันกับเทศบาลนครรังสิตเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในระดับปานกลาง โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าการร่วมมือกันกับเทศบาลนครรังสิตเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.96 ได้รับการประสานจากแขวงทางเรือซ่อมแซมถนนในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 23.32 ได้รับการประสานจากแขวงทางเรือซ่อมแซมถนนในระดับปานกลาง และร้อยละ 20.73 ได้รับการประสานจากแขวงทางเรือซ่อมแซมถนนในระดับมากที่สุด โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าการประสานจากแขวงทางเรือซ่อมแซมถนนในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 39.05 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 37.87 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกในระดับมาก ร้อยละ 14.79 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 8.28 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกในระดับน้อย โดยรวมแล้ว

เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 36.17 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิตในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 31.91 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิตในระดับมากที่สุด ร้อยละ 28.72 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิตในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 3.19 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิตในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิตในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.45 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 27.27 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับปานกลาง ร้อยละ 19.89 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับมากที่สุด ร้อยละ 8.82 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 0.57 เห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามีการได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.52, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 35.42 เห็นว่ามีการประสานงานกันร่วมแก้ปัญหาจราจรกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกันในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 33.85 เห็นว่าได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาดรังสิตในระดับมากที่สุด ร้อยละ 26.69 เห็นว่ามีการประสานงานกันร่วมแก้ปัญหาจราจรกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกันในระดับปานกลาง และร้อยละ 10.4 เห็นว่ามีการประสานงานกันร่วมแก้ปัญหาจราจรกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกันในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่ามีการประสานงานกันร่วมแก้ปัญหาจราจรกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกันในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84

จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการร่วมมือกับเทศบาลนครรังสิตในการแก้ไขปัญหาจราจรมากที่สุดเมื่อเทียบกับความการร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการร่วมมือกับแขวงทางหลวง ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต ตลาดรังสิต และสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดกัน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและได้รับความร่วมมืออยู่ในระดับที่ดี และเจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับความร่วมมือจากกรมการขนส่งทางบกในการอายัดทะเบียนรถผู้กระทำความผิดกฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง คือได้รับความร่วมมือในบางครั้ง เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 แสดงว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีปัญหการจราจรด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาในระดับมาก

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้รับความร่วมมือจากเทศบาลนครรังสิตในระดับสูงสุด คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากเป็นหน่วยงานที่ต้องมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในด้านชีวิตความเป็นอยู่ให้แก่ประชาชนในพื้นที่เช่นเดียวกัน จึงต้องมีการประสานงานกันอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังเป็นหน่วยงานที่มีการบังคับใช้กฎหมายเช่นเดียวกันอีกด้วย

ส่วนที่ 4 มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาการจราจร

ตารางที่ 5. 27 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ด้านมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาการจราจร

มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาการจราจร	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. การจอดในที่ห้ามจอด	120 (54.55%)	88 (40.00%)	12 (5.45%)	0 (0.00%)	0 (0.00%)	4.40	0.64	มากที่สุด
2. การขับซึ่รถโดยไม่มีใบอนุญาตขับซึ่	45 (23.08%)	112 (57.44%)	36 (18.46%)	2 (1.03%)	0 (0.00%)	3.90	0.71	มาก
3. การเดินรถในเวลาห้ามของรถบรรทุก	55 (29.26%)	80 (42.55%)	45 (23.94%)	8 (4.26%)	0 (0.00%)	3.76	0.89	มาก
4. การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	55 (28.95%)	88 (46.32%)	42 (22.11%)	4 (2.11%)	1 (0.53%)	3.80	0.90	มาก
5. การหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร	90 (43.06%)	96 (45.93%)	21 (10.05%)	2 (0.96%)	0 (0.00%)	4.18	0.75	มาก
6. การกระทำผิดกฎจราจรของรถขนส่งสาธารณะ	75 (37.88%)	80 (40.40%)	39 (19.70%)	4 (2.02%)	0 (0.00%)	3.96	0.86	มาก

$$\bar{X} = 4 \quad S.D. = 0.78$$

จากตารางที่ 5.27 พบว่า

เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 54.55 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายด้านการจอดในที่ห้ามจอดลดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 40.00 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายด้านการจอดในที่ห้ามจอดลดปัญหาการจราจรในระดับมาก และเพียงร้อยละ 5.45 มี

ตำรวจมีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายด้านการหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 40.40 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถขนส่งสาธารณะช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 37.88 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถขนส่งสาธารณะช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.70 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถขนส่งสาธารณะช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 2.02 มีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถขนส่งสาธารณะช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถขนส่งสาธารณะช่วยลดปัญหาการจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96

จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ช่วยลดปัญหาจราจรได้มากที่สุดคือการจับกุมในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอด ส่วนการบังคับใช้กฎหมายจราจรในข้อหา การขับซิ่งรถโดยไม่มีใบอนุญาต การเดินรถในเวลาห้ามของรถบรรทุก การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร การหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร และการทำผิดกฎจราจรของรถขนส่งสาธารณะ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้มาก

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายในข้อหาการจอดรถในที่ห้ามจอดสามารถช่วยลดปัญหาจราจรได้มากกว่าข้อหาอื่น ๆ คาดว่าเป็นผลมาจากการกระทำผิดในข้อหานี้มีปริมาณมาก และทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจรมาก

ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน

ตารางที่ 5. 28 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในด้านสภาพปัญหาในการปฏิบัติงาน

ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. มีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอ	80 (42.78%)	44 (23.53%)	51 (27.27%)	12 (6.42%)	0 (0.00%)	3.74	1.05	มาก
2. มีกำลังพลเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานเพียงพอ	50 (28.09%)	60 (33.71%)	54 (30.34%)	14 (7.87%)	0 (0.00%)	3.56	0.97	มาก

ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
3. ช่วงเวลาในการปฏิบัติงานมีความเหมาะสม	40 (22.73%)	80 (45.45%)	54 (30.68%)	2 (1.14%)	0 (0.00%)	3.58	0.99	มาก
4. ได้รับความร่วมมือจากผู้ถูกจับกุมในการดำเนินการตามกฎหมาย	50 (30.12%)	36 (21.69%)	66 (39.76%)	10 (6.02%)	4 (2.41%)	3.32	1.15	ปานกลาง
5. นโยบายจากผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้และแก้ปัญหาจราจรได้	15 (8.47%)	100 (56.50%)	54 (30.51%)	8 (4.52%)	0 (0.00%)	3.54	0.73	มาก
6. นโยบายการแก้ปัญหาจราจรไม่มีความต่อเนื่องและเปลี่ยนแปลงบ่อย	45 (24.86%)	68 (37.57%)	60 (33.15%)	8 (4.42%)	0 (0.00%)	3.62	0.88	มาก
7. มีการรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหา	30 (16.67%)	96 (53.33%)	48 (26.67%)	4 (2.22%)	2 (1.11%)	3.60	0.90	มาก
8. มีการจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ	35 (19.23%)	80 (43.96%)	63 (34.62%)	4 (2.20%)	0 (0.00%)	3.64	0.78	มาก

$$\bar{X} = 3.58 \quad S.D. = 0.93$$

จากตารางที่ 5.28 พบว่า

เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 42.78 มีความเห็นว่ามีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 27.27 มีความเห็นว่ามีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.53 มีความเห็นว่ามีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอในระดับมาก และเพียงร้อยละ 6.42 มีความเห็นว่ามีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่ามีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอในระดับมาก ค่าเฉลี่ย

ความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 16.67 มีความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในระดับมากที่สุด ร้อยละ 2.22 มีความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 1.11 มีความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในระดับน้อยที่สุด โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 43.92 มีความคิดเห็นว่ามี การจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอในระดับมาก รองลงมา ร้อยละ 34.62 มีความคิดเห็นว่ามี การจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอในระดับปานกลาง ร้อยละ 19.23 มีความคิดเห็นว่ามี การจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 2.20 มีความคิดเห็นว่ามี การจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่ามี การจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64

จากการศึกษาพบว่าในด้านวัสดุและอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานจราจรนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความพึงพอใจสูงสุดคือมีวัสดุอุปกรณ์เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ในด้านกำลังพลเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน และช่วงเวลาในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความพึงพอใจในระดับมาก คือ มีความเห็นว่ามีกำลังพลเพียงพอและมีความเหมาะสมต่อการปฏิบัติหน้าที่ และช่วงเวลาในการปฏิบัติหน้าที่มีความเหมาะสม ไม่สั้นหรือนานจนเกินไป ในด้านการนำนโยบายและการแก้ปัญหาที่ผู้บังคับบัญชากำหนดนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเป็นนโยบายและการแก้ปัญหาที่สามารถนำไปปฏิบัติได้และใช้ได้ผลจริง ในด้านการรวบรวมข้อมูลการจราจรเพื่อวิเคราะห์และแก้ปัญหารถจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่ามี การรวบรวมข้อมูลในระดับที่มาก และมีการอบรมให้ความรู้ในการปฏิบัติงานแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเพียงพอแล้ว ส่วนในด้านความต่อเนื่องของการดำเนินนโยบายแก้ปัญหารถจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนมากมีความเห็นว่านโยบายขาดความต่อเนื่องอย่างมาก และในด้านการได้รับความร่วมมือจากผู้กระทำผิดในการดำเนินคดี เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่ามีผู้กระทำผิดให้ความร่วมมือในระดับปานกลาง คือ ให้ความร่วมมือดีเป็นบางรายเท่านั้น

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าการดำเนินนโยบายการแก้ปัญหารถจราจรขาดความต่อเนื่อง คาดว่าเป็นผลเนื่องมาจากผู้บังคับบัญชามีการออกนโยบายแก้ปัญหารถจราจรใหม่อยู่ตลอดเวลา ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากตำแหน่งผู้บังคับบัญชามีการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายและบ่อย และในด้านการได้รับความร่วมมือจากผู้กระทำผิดในการดำเนินคดี ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่ามีผู้กระทำ

ความผิดให้ความร่วมมือดีเป็นบางรายเท่านั้น คาดว่าเกิดจากการอธิบายข้อกำหนดของเจ้าหน้าที่ ตำรวจผู้จับกุมไม่สามารถทำให้ผู้กระทำผิดเข้าใจได้ หรือเกิดจากการที่ผู้กระทำผิดมีอคติต่อเจ้าหน้าที่ ตำรวจ

ส่วนที่ 6 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหการจราจร

ตารางที่ 5. 29 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความเห็นของเจ้าหน้าที่ ตำรวจ ต่อนโยบายที่คาดว่าจะสามารถแก้ปัญหการจราจรได้

ทักษะที่มีต่อ นโยบายการ แก้ปัญหา การจราจร	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
1. ออกนโยบาย ห้ามจอดบนถนน สายที่รถติด	115 (55.56%)	56 (27.05%)	30 (14.49%)	6 (2.90%)	0 (0.00%)	4.14	0.95	มาก
2. ควรจัดตั้งสถานี ขนส่งขนาดใหญ่ นอกพื้นที่ ทั้งการ ขนส่งสินค้า การ ลำเลียง และขนส่ง ผู้โดยสาร	80 (41.45%)	52 (26.94%)	57 (29.53%)	4 (2.07%)	0 (0.00%)	3.86	0.93	มาก
3. จำกัดปริมาณรถ สาธารณะที่จะ ให้บริการในเขต พื้นที่	20 (11.11%)	96 (53.33%)	60 (33.33%)	4 (2.22%)	0 (0.00%)	3.60	0.70	มาก
4. ใช้มาตรการ เหลื่อมเวลาในการ เข้าเรียน-เลิกเรียน ของสถานศึกษา	35 (21.08%)	28 (16.87%)	93 (56.02%)	10 (6.02%)	0 (0.00%)	3.32	0.84	ปาน กลาง
5. โรงเรียนควรจัด ให้มีจุดรับส่ง นักเรียนเป็น กิจจะลักษณะ	50 27.47	72 39.56	54 29.67	4 2.20	2 1.10	3.64	0.98	มาก

ทัศนคติที่มีต่อ นโยบายการ แก้ปัญหา การจราจร	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
6. โรงเรียนควรจัดรถรับส่งนักเรียนแทนการให้ผู้ปกครองใช้รถส่วนตัวรับส่ง	65 (35.14%)	64 (34.59%)	48 (25.95%)	6 (3.24%)	2 (10.8%)	3.70	1.05	มาก
7. ควรเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด	75 (37.88%)	80 (40.40%)	39 (19.70%)	4 (2.02%)	0 (0.00%)	3.96	0.86	มาก
8. ตั้งมีเตอร์เก็บค่าจอด เพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่จอดรถ	55 (30.90%)	56 (31.46%)	57 (32.02%)	8 (4.49%)	2 (1.12%)	3.56	1.05	มาก
9. เทศบาลไม่ควรอนุญาตให้มีการก่อสร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือ ศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นการเฉพาะของตนเอง	65 (34.39%)	68 (35.98%)	51 (26.98%)	4 (2.12%)	1 (0.53%)	3.78	0.95	มาก
10. ควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่	55 (30.05%)	80 (43.72%)	42 (22.95%)	2 (1.09%)	4 (0.49%)	3.66	1.10	มาก
11. ประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจราจร	100 (49.26%)	68 (35.50%)	30 (15.75%)	4 (2.09%)	1 (0.53%)	4.06	0.98	มาก

$$\bar{X} = 3.75 \quad S.D. = 0.94$$

คิดเห็นว่าควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66, เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ร้อยละ 49.26 มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 43.50 มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับมาก ร้อยละ 22.95 มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับปานกลาง ร้อยละ 2.19 มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับน้อยที่สุด และร้อยละ 1.09 มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับน้อย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความคิดเห็นว่าควรมีการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาจราจรในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06

จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่านโยบายที่จะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ดีที่สุดคือ การห้ามจอดรถบนถนนสายที่รถติด การจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ที่การจราจรหนาแน่น การจัดรถรับส่งนักเรียนแทนการให้ผู้ปกครองรับส่งโดยรถส่วนตัว และการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาจราจร ส่วนนโยบายที่จะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ดี คือ การจำกัดปริมาณรถบริการสาธารณะในพื้นที่ การกำหนดให้โรงเรียนจัดจุดรับส่งนักเรียน การเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิดจราจร การไม่อนุญาตให้สร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้าที่มีที่จอดรถ และจัดให้มีสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่ และนโยบายที่จะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ปานกลาง คือ การใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียนของสถานศึกษา และการตั้งมิเตอร์เก็บค่าจอดเพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่จอดรถ

ความสัมพันธ์ของข้อมูล

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่านโยบายห้ามจอดรถบนถนนสายที่มีรถติดสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ดีที่สุด คาดว่าเป็นผลมาจากในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ได้พบการกระทำความผิดในข้อหานี้มากกว่าข้อหาอื่น ๆ และเป็นข้อหาที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดมาก ประกอบกับในช่วงที่มีการกวาดค้นจับกุมในข้อหาดังกล่าวสามารถช่วยให้ปัญหาการจราจรลดลงได้ ในด้านการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าจะสามารถช่วยลดปัญหาการจราจรได้ดีที่สุดนั้น คาดว่าเป็นผลมาจากบริเวณจุดบริการขนส่งในพื้นที่เป็นจุดที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดและตั้งอยู่บนถนนสายหลักที่ใช้ในการสัญจร ในด้านการให้โรงเรียนจัดรถรับส่งนักเรียนแทนการให้ผู้ปกครองใช้รถส่วนตัวมาส่ง ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าสามารถช่วยลดปัญหาจราจรได้ดีที่สุดนั้น คาดว่าเป็นผลมาจากโรงเรียนส่วนใหญ่ในพื้นที่ไม่มีบริการรถรับส่งนักเรียน จึงทำให้ปริมาณรถในช่วงเวลาเข้าเรียน และเลิกเรียนมาปริมาณมากจนเกิดปัญหาการจราจร ในด้านการประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาจราจร ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่าจะสามารถแก้ปัญหาจราจรได้ดีที่สุด คาดว่าเป็นผลมาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความต้องการความร่วมมือจากหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างมากใน

การดำเนินนโยบายแก้ปัญหาจราจร ส่วนในด้านการใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียนของสถานศึกษา และการตั้งมิเตอร์เก็บค่าจอดเพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่จอดรถ ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นว่าจะสามารถลดปัญหาได้ในระดับปานกลาง คาดว่าเนื่องจากนโยบายดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ยากเพราะเป็นนโยบายที่ต้องขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินนโยบาย



บทที่ 6

อภิปรายผล สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ : กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต” เป็นการศึกษาเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) สำรวจหาปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ 2.) เพื่อนำเสนอแนวนโยบายการจัดการเพื่อลดปัญหาการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ.2559 ผู้วิจัยใช้เครื่องมือคือแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ได้แก่จากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 30 ชุด และจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 50 ชุด

หลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามทุกชุดมาตรวจความถูกต้องและสมบูรณ์ของคำตอบ เปลี่ยนเป็นรหัสตัวเลขและนำมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS) ในการคำนวณหาค่าร้อยละ(Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ผลการศึกษาครอบคลุมประเด็นสำคัญ ๆ ของประชาชน คือ ข้อมูลทั่วไป ความชำนาญในการใช้เส้นทาง วัตถุประสงค์ของการเดินทาง ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง การขับขี่ตามกฎหมายจราจร ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ทักษะที่มีต่อแนวทางการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ และของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คือ ข้อมูลทั่วไป ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่ การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาจราจร ปัญหาในด้านการปฏิบัติงานทักษะที่มีต่อแนวทางการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

6.1 อภิปรายผล

จากการศึกษาการจัดการจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะในเขตเทศบาลนครรังสิตด้วยการเก็บข้อมูลจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ซึ่งผลการศึกษาทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจร และจากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผลการศึกษาทำให้ทราบถึงหลักการแนวทางการแก้ปัญหาจราจร และข้อมูลการจราจรในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต เมื่อนำผลการศึกษา

ทั้งหมดมาวิเคราะห์ด้วยทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้องแล้วพบประเด็นที่น่าสนใจที่จะนำไปสู่นโยบายการแก้ปัญหาจราจรดังนี้

1. จากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากมีการวางแผนการเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนที่จะออกเดินทาง และจากการศึกษาในด้านความชำนาญในการใช้เส้นทางที่พบว่าประชาชนมีความชำนาญในการใช้เส้นทางค่อนข้างดี ซึ่งตามหลักแนวคิดการจัดการจราจร การมีความชำนาญในด้านเส้นทางในพื้นที่ที่จะส่งผลให้ประชาชนสามารถเลือกเส้นทางไปสู่จุดหมายโดยใช้ทางลัด หลีกเลี่ยงบริเวณที่มีปัญหาการจราจร และความชำนาญในการใช้เส้นทางยังเป็นพฤติกรรมที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจร แต่กลับพบว่าในเขตพื้นที่ศึกษายังคงมีปัญหาระยะการจราจรอยู่มาก จึงเชื่อว่ายังมีปัจจัยในด้านอื่นที่ทำให้ความชำนาญในเส้นทางของประชาชนไม่สามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้

จากแนวคิดการบริหารจัดการจราจร ในมาตรการด้านการให้การศึกษา จะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการเดินทาง เพื่อเตรียมความพร้อมให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง ต้องมีการประชาสัมพันธ์³⁷ เช่นการจัดทำป้ายเตือนผู้ขับขี่ บริเวณจุดอันตรายรวมถึงการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ ล่วงหน้า และจากระเบียบด้านหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจรที่ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีหน้าที่จะต้องประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ประกอบกับผลการศึกษาด้านความพึงพอใจของประชาชน ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านการอำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาจราจร ที่อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่น่าพึงพอใจ จึงเชื่อว่าปัจจัยที่ทำให้ความชำนาญในเส้นทางของประชาชนไม่สามารถช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรได้ คือการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง

จากการศึกษาพบว่าประชาชนได้รับการประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทางน้อย ซึ่งในด้านของการประชาสัมพันธ์เส้นทางนี้มีความสำคัญสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก เพราะการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทางล่วงหน้าเป็นปัจจัยลำดับแรก ๆ ของการตัดสินใจในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนและเป็นปัจจัยที่ทำให้การวางแผนเส้นทางและการเลือกยานพาหนะในการเดินทางมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ล้วนเป็นผลมาจากประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทางน้อย จนส่งผลให้ความรู้ความชำนาญในการใช้เส้นทางของประชาชนในพื้นที่ไม่สามารถนำมาช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ซึ่งในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิตมักมีกิจกรรมที่มีผลต่อการจัดการจราจรในพื้นที่อยู่บ่อยครั้ง อาทิเช่น การมีขบวนของบุคคลสำคัญผ่านพื้นที่ การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า ซึ่งจาก

³⁷ ปิยะ ต๊ะวิชัย, “แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร,” <http://www.trafficpolice.go.th/download/4แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2559).

การศึกษาข้อมูลพื้นที่พบว่าในเขตเทศบาลนครรังสิตที่มีพื้นที่เพียง 1 ตำบล มีศูนย์การค้าถึง 4 แห่ง³⁸ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ประชาชนไม่ทราบถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง หรือมีการจัดกิจกรรม จนเกิดการวางแผนการเดินทางที่ผิดพลาดและนำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร และจากการศึกษาที่พบว่าประชาชนยังขาดความรู้ความชำนาญในจุดที่เป็นเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิต ที่ตั้งอยู่บนถนนพหลโยธิน และถนนรังสิต-ปทุมธานี ซึ่งจากการศึกษาในด้านข้อมูลทั่วไปพบว่าประชาชนใช้ในการสัญจรมากกว่าถนนสายอื่นในเขตพื้นที่การศึกษา โดยจากการศึกษาข้อมูลพื้นที่ พบว่าในช่วงเวลาเร่งด่วน(07.00-09.00 น.) มีปริมาณรถผ่านเข้าออกสูงถึง 46,886 คัน³⁹ อีกทั้งเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิตเกือบทั้งหมดยังเป็นเส้นทางวันเวย์ รวมไปถึงการที่ผู้ต้องการใช้เส้นทางเพื่อผ่านไปยังพื้นที่อื่นนั้น ไม่ทราบเส้นทางเลี้ยวบริเวณดังกล่าว การขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลการจราจรในบริเวณดังกล่าวจึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรเป็นอย่างมาก

จากทฤษฎี แนวคิดและผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้น จึงควรมีนโยบายการจัดทำป้ายแสดงแผนผังเส้นทางจราจร หรือป้ายไฟ LED แสดงสภาพการจราจร ในบริเวณศูนย์การค้าพิวเจอร์พาร์ครังสิต ตลาดรังสิต เส้นทางเลี้ยว และจุดกัลบรถ ในพื้นที่จุดวิกฤติดังกล่าว และควรมีนโยบายการแจ้งข้อมูลการจัดเส้นทางล่วงหน้า เมื่อมีกิจกรรมที่สำคัญในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า การก่อสร้าง การซ่อมแซมถนน เป็นต้น และด้วยความทันสมัยของเทคโนโลยีในปัจจุบัน จึงควรมีนโยบายเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง เช่น การประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรผ่านช่องทางโซเชียลมีเดีย เป็นต้น

2. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่ในเขตเทศบาลนครรังสิตมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ ทำให้ปริมาณรถบนถนนในช่วงเช้าและเย็นที่เป็นเวลาเริ่มและเลิกงานมีปริมาณมาก และในช่วงเวลาใกล้เคียงกันดังกล่าวยังเป็นช่วงเวลาในการเข้าเรียนและเลิกเรียนของโรงเรียนต่าง ๆ ในพื้นที่ซึ่งจากการศึกษาด้านข้อมูลพื้นที่พบว่าในเขตเทศบาลนครรังสิตที่มีพื้นที่เพียง 1 ตำบล มีโรงเรียนมากถึง 20 โรงเรียน⁴⁰ จึงทำให้ช่วงเวลาเช้าและเย็นดังกล่าวมีปริมาณรถมากขึ้นไปอีก และการที่ประชาชนเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่นั้นยังเป็นเหตุที่ทำให้มีปริมาณรถสะสมในพื้นที่เป็นจำนวนมากเนื่องรถเข้ามาแล้วไม่ออกจากพื้นที่ และยังรวมถึงความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถที่มาก

³⁸ สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์, เอกสารข้อมูลด้านงานจราจร (ปทุมธานี: สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์, 2558).

³⁹ เรื่องเดียวกัน.

⁴⁰ เรื่องเดียวกัน.

จากแนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร ในด้านการออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณา ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่าง ๆ และความเร็วของรถ จากแนวคิดนี้จึงสามารถอธิบายได้ว่าด้วยความต้องการใช้พื้นที่ผิวถนนในพื้นที่ การศึกษาจำนวนมากโดยจะเห็นได้จากในช่วงเวลาเร่งด่วน(07.00-09.00 น.) มีปริมาณรถผ่านเข้า ออกสูงถึง 46,886 คัน ประกอบกับการจอดรถที่ทำให้เสียพื้นที่ผิวการจราจร จึงทำให้เกิดกรณีปริมาณ พื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอต่อความต้องการการใช้พื้นที่จราจร จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการติด ซึ่งสอดคล้อง กันกับ งานวิจัยของ ชัชชนก กิตต์นินิ⁴¹ ที่ได้ศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ปริมณฑล และผลการศึกษาพบว่าปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ ปริมณฑล⁴²เกิดจากความต้องการการเดินทางที่มีมากเกินกว่าความจุของถนน ซึ่งมีสาเหตุมาจาก ผัง เมือง การขยายตัวของเมืองและการใช้ที่ดินที่ไม่เป็นระเบียบ การขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่ เหมาะสม

เนื่องจากความต้องการใช้พื้นที่ผิวการจราจร และความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถนั้น จะกระจุกตัวอยู่ในเฉพาะช่วงเวลาเช้า และเย็น จึงควรมีนโยบายที่อาศัยแนวคิดด้านการจำกัดสิทธิ์คน ใช้รถ ที่มีแนวคิดให้ลดอุปสงค์ต่อการใช้รถส่วนตัว โดยมีนโยบายการควบคุมการจอดรถ และเก็บค่า จอดรถในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และเพิ่มอุปสงค์ต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ตาม มาตรการควบคุมการจราจรด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีนโยบายการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งมวลชน รวมไปถึงมีนโยบายสนับสนุนให้โรงเรียนจัดให้มีบริการรถรับส่งนักเรียน และจัดให้มี พื้นที่จอดรถสำหรับรับและส่งนักเรียน เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม ซึ่งเป็น ทางเลือกที่ดีกว่าการใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียนของสถานศึกษา เนื่องจาก นโยบายดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ยากเพราะเป็นนโยบายที่ต้องขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้ดำเนินนโยบาย และติดขัดในเรื่องระเบียบข้อกฎหมายค่อนข้างมาก

3. ในด้านการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรพบว่าประชาชนกระทำความผิดในข้อหาจอดรถในที่ ห้ามจอดในปริมาณมาก จากการศึกษาในด้านข้อมูลการจราจร พบว่าในเดือนเมษายน 2559 มี ผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการจอดรถที่ถูกจับกุมถึง 227 ราย⁴³ ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการพื้นที่จอดรถ มีจำนวนมาก เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่ ซึ่งการที่

⁴¹ ชัชชนก กิตต์นินิ, “การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล”, 15.

⁴² กองบัญชาการตำรวจนครบาล, แผนงานการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจร ใน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2557, 5.

⁴³ สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์, ข้อมูลดำเนินงานจราจร, 10.

ประชาชนเลือกที่จะฝ่าฝืนกฎหมายจราจรนี้เกิดจากพฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ที่เลือกเอาความสะดวกสบายของตนเองเป็นที่ตั้ง ไม่มีน้ำใจต่อผู้ร่วมใช้ถนน ที่ทำให้เกิดปัญหาจราจรตามมา

จากแนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ สามารถอธิบายพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรที่เกิดขึ้นในพื้นที่การศึกษาได้ดังนี้ การฝ่าฝืนด้วยการจอดรถ(Parking Violations)ในทัศนคติของประชาชนส่วนใหญ่เห็นว่า เป็นความผิดกฎหมายจราจรเพียงเล็กน้อย และมักจะอ้างความจำเป็นและความรีบร้อน จนทำให้ประชาชนส่วนมากเห็นเป็นเรื่องปกติธรรมดาและไม่ดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด และการที่ประชาชนฝ่าฝืนกฎหมาย เกิดจากประชาชนเห็นว่า การฝ่าฝืนกฎหมายจะนำประโยชน์มาสู่ตนเองมากกว่าการปฏิบัติตามกฎหมาย⁴⁴ จึงนำไปสู่การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และในบางกรณีความเห็นแก่ตัวหรือการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรยังนำไปสู่การเกิดเป็นอุบัติเหตุ ที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรเลวร้ายยิ่งขึ้นไปอีก ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นจะต้องอาศัยแนวทางการปฏิบัติจากทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

จากการศึกษาวิจัยของ วิสัญ วงษ์อินทร์⁴⁵ ในด้านปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร ศึกษาเฉพาะกรณี การออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น.1 ที่พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ ตำรวจจราจรไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ ไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ขาดการตรวจสอบจากผู้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด และระบบคอมพิวเตอร์ในการดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพ, ประชาชนขาดความตระหนักในหน้าที่พลเมืองที่ดี มีวิธีการหลีกเลี่ยงทางด้านอื่นซึ่งเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าค่าปรับ เช่น การขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ การชำระภาษีประจำปีช้า หรือไม่ชำระภาษีประจำปี การแจ้งความใบอนุญาตขับขี่หายเพื่อขอหลักฐานประกอบการทำใบอนุญาตขับขี่ใหม่เมื่อถูกยึดใบขับขี่ เป็นต้น และปัญหาด้านหน่วยงาน ได้แก่ การสอบใบอนุญาตขับขี่ทำได้ง่าย ทำให้ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของใบอนุญาตขับขี่ และไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรเท่าที่ควร ซึ่งผลการวิจัยดังกล่าวสอดคล้องกันกับการศึกษาในด้านการประสานงานด้านงานจราจรกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของพื้นที่การศึกษาพบว่า ความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกจากกรมการขนส่งทางบกยังอยู่ในระดับที่ไม่ดีเท่าที่ควร จึงเชื่อว่าการขาดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพในด้านดังกล่าวส่งผลต่อปัญหาด้านการจราจร เนื่องจากการทำให้การบังคับใช้

⁴⁴ John F.Embree, "Thailand - A Loosely Structured Social System", <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1525/aa.1950.52.2.02a00030/abstract.>, 5 June 2014(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

⁴⁵ วิสัญ วงษ์อินทร์, “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร:ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น. 1”, 20.

กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมาย ไม่สามารถยับยั้งการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ได้

ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งมีแนวคิดว่าการลงโทษนั้นสามารถข่มขู่และยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ได้รับโทษและบุคคลอื่นที่เห็นตัวอย่าง ทำให้เกิดความเกรงกลัวโทษ จนไม่กล้ากระทำความผิดซ้ำอีก การลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการคือ เพื่อยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดที่ถูกลงโทษไม่ให้กระทำความผิดซ้ำอีก เพราะเกิดความกลัวเกรงในโทษที่ได้รับ อันเป็นผลให้ตัดโอกาสที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก (Incapacitation) และเพื่อยับยั้งบุคคลอื่นมิให้กระทำความผิด เนื่องจากได้เห็นผลร้ายของการกระทำความผิดและการได้รับโทษ จนไม่อยากจะกระทำความผิดเพราะเกรงกลัวในโทษ ซีชาร์เบ็คคาเรียอธิบายว่า การลงโทษที่สามารถข่มขู่ยับยั้งผู้กระทำความผิดได้นั้นควรจะต้องมีลักษณะสำคัญ 3 ประการคือ การลงโทษต้องทำด้วยความรวดเร็ว ความแน่นอนในการลงโทษ และความเคร่งครัดหรือความรุนแรงในการลงโทษ⁴⁶

จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีความเห็นว่านโยบายที่จะสามารถแก้ไขปัญหารถจราจรได้คือการห้ามจอดบนถนนสายที่มีรถติด และเห็นว่าการจับกุมผู้ขับขี่ในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอดและข้อหาหยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจรเป็นนั่นช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากการกระทำความผิดในรูปแบบดังกล่าวส่งผลโดยตรงทำให้รถเกิดการชะลอตัว ศูนย์เสียความเร็วและเสียพื้นที่การจราจร ซึ่งจะเกิดมากบริเวณศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต และตลาดรังสิต ที่มีการจอดรถหรือหยุดรถรับส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก และมีการจอดรับส่งผู้โดยสารในช่องทางที่สองและสามด้วย จนทำให้เหลือช่องทางจราจรที่ใช้ได้เพียงหนึ่งช่องทางเท่านั้น ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ตามแนวคิดการบริหารจัดการจราจร การจอดและหยุดรถจะส่งผลให้เป็นการสิ้นเปลืองพื้นที่ผิวการจราจร และควรได้รับแก้ไขอย่างเร่งด่วน ประกอบกับประชาชนที่มีความต้องการให้แก้ปัญหาจราจรโดยให้เพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด และห้ามจอดรถบนถนนสายที่มีรถติด อีกทั้งจากการศึกษาด้านความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ พบว่าประชาชนมีความพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานในด้านความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจมีศักยภาพที่ดีในด้านกำลังพล และอุปกรณ์ จึงควรมีนโยบายการใช้บทลงโทษสูงสุดต่อการกระทำความผิดในข้อหาที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพตามทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้งโดยให้มีการบูรณาการความร่วมมือการบังคับใช้กฎหมายจากทุก ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกำหนดให้จุดที่มีรถติด เป็นจุดที่ห้ามจอดโดยเด็ดขาด และจัดเจ้าหน้าที่ประจำในช่วงเวลาที่เกิดปัญหาจราจร

⁴⁶ อนุรักษ์วัฒน์ สุทธิโยธิน, อนุรักษ์วัฒน์ สุทธิโยธิน, “ทฤษฎีอาชญาวิทยา,” *แนวทางการศึกษาชุดวิชากฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง* หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

4. ในด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาในด้านการได้รับความร่วมมือจากผู้กระทำความผิด จากการศึกษาในด้านปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจยังพบว่ามีปัญหาด้านความร่วมมือจากผู้กระทำความผิดอยู่มาก ซึ่งอาจเกิดจากตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจเองที่ไม่สามารถอธิบายให้ผู้ถูกจับกุมเข้าใจ หรือเกิดจากความไม่พอใจของผู้กระทำความผิดที่ถูกจับกุม รวมไปถึงสภาพบังคับของกฎหมายจรรยาบรรณที่ขัดแย้งกับความรู้สึกรู้สึกของผู้จับซึ่งอธิบายได้ดังนี้

จากแนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด⁴⁷ กฎหมายจรรยาบรรณ เป็นกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจง ไม่เกี่ยวกับศีลธรรมจรรยาหรือขนบธรรมเนียมประเพณี แต่เป็นเรื่องที่สังคมจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมาทันทีทันใดเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าบางอย่าง เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับเพื่อความสะดวกและความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน มีลักษณะเป็นข้อห้าม ไม่ใช่ว่าขับรถทางซ้ายเป็นคนดี ขับรถทางขวาเป็นคนไม่ดี ไม่ใช่เรื่องดีชั่วในตัวเอง แต่เป็นเรื่องผิดถูกเพราะกฎหมายกำหนดไว้ หากไม่ทำก็ถือว่าผิด จึงทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายจึงมักถูกละเลยและมีการละเมิด ซึ่งจะเห็นได้โดยทั่วไปเกือบทุกแห่ง ผู้กระทำความผิดส่วนใหญ่จะไม่นิยมรับในความผิดของตนเอง เพราะถือว่าเป็นความผิดที่ไม่ร้ายแรงและไม่มีความเสียหาย ซึ่งเป็นปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ ที่ทำให้เกิดความลำบากในการจับกุมผู้กระทำความผิด จึงควรมีนโยบายการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจับกุม เช่น กล้องถ่ายภาพอัตโนมัติเมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจรรยาบรรณ

5. จากศึกษาพบว่าประชาชนยังมีความรู้ความเข้าใจที่ผิดพลาดเกี่ยวกับเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจรเกี่ยวกับการจอด ซึ่งส่งผลให้มาตรการจัดการจราจรในด้านการควบคุมการจราจรไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร และการกระทำที่ผิดกฎจราจร ซึ่งอีกนัยหนึ่งประชาชนที่มีความเข้าใจที่ผิดพลาดนี้อาจเป็นผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจร และจากการศึกษาข้อมูลการจราจรพบว่าในเดือนเมษายน 2559 มีผู้ที่ถูกจับกุมในข้อหาไม่มีใบขับขี่ถึง 87 ราย⁴⁸

จากแนวคิดการบริหารงานจราจรด้านการควบคุมการจราจร ด้านมาตรการการให้การศึกษาที่ต้องกำหนดให้มีการให้ความรู้ด้านการจราจรกับเยาวชน เริ่มตั้งแต่ระดับชั้นประถมศึกษา โดยบรรจุลงในหลักสูตรการศึกษาของโรงเรียน ให้ความรู้พื้นฐานด้านการจราจร โดยจัดทำเอกสารเผยแพร่ผ่านสื่อมวลชนและฝึกอบรมผู้บรรยายให้มีความรู้ความเข้าใจอย่างแท้จริง มีการจัดอบรมกฎจราจรอย่างละเอียดก่อนการออกใบอนุญาตขับขี่ และจัดทำวีดิทัศน์หรือเอกสารคู่มือการให้ความรู้

⁴⁷ อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ, ทฤษฎีอาญา, 15.

⁴⁸ สถานีตำรวจภูธรประจวบคีรีขันธ์, ข้อมูลด้านงานจราจร, 10.

ด้านการจราจร แจกจ่ายแก่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั่วประเทศ⁴⁹ จึงเชื่อว่าการที่ประชาชนมีความเข้าใจในด้านเครื่องหมายหรือสัญลักษณ์จราจรเกิดจากมาตรการในด้านการให้การศึกษายังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

6. จากการศึกษาพบว่าประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเห็นตรงกันว่า การบริหารจัดการการขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่ศึกษายังไม่มีประสิทธิภาพ ไม่มีการควบคุมปริมาณรถสาธารณะให้มีความเหมาะสมกับจุดจอดรถ ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต พบว่ามีรถโดยสารประจำทาง ขสมก. 13 สาย รถโดยสารประจำทาง (รถร่วม) 4 สาย รถประจำทางต่างจังหวัด (บขส.) 103 สาย รถสองแถว 3 สาย รถตู้โดยสาร 29 สาย แต่กลับพบว่าจุดบริการขนส่งสาธารณะมีเพียง 5 จุด⁵⁰ เป็นเหตุให้บริเวณจุดบริการขนส่งสาธารณะเกิดปัญหาจราจรติดขัดเนื่องจากรถสาธารณะจอดล้นออกมากจากจุดจอดจนเกิดการกีดขวางการจราจรในช่องทางหลัก ยิ่งไปกว่านั้น การขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนเลือกที่จะเดินทางด้วยรถส่วนตัวเนื่องจากมีความสะดวกสบายมากกว่า เป็นผลให้ปริมาณรถในพื้นที่มีมากขึ้นจนเกิดปัญหาการจราจรตามมาอีก

จากการศึกษาแนวทางการแก้ปัญหาจราจรและการขนส่ง มีหลักการที่จำเป็นต้องเน้นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางให้มีผู้นิยมใช้มากขึ้น โดยเพิ่มรถใหม่ทดแทนของเดิม จัดทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในรูป巴士เลนในเส้นทางสายหลัก พิจารณาลดขนาดของ ขสมก.ลง และเพิ่มบทบาทให้สัมปทานเอกชนมาร่วมประกอบกิจการขนส่งสาธารณะให้เกิดมีการแข่งขันกันขึ้น และให้เริ่มพัฒนาระบบขนส่งมวลชนระบบอื่น เพื่อมาเสริมระบบรถโดยสารประจำทางภายใต้ข้อจำกัดทางการเงินของประเทศ⁵¹ และจากแนวคิดการบริหารงานจราจร ในมาตรการด้านการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่ง (Efficiency of Transportation System) ที่ว่า การส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้ดีขึ้นจะช่วยลดปัญหาการจราจรได้ ซึ่งในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิตยังมีปัญหาด้านจุดจอดรถสาธารณะคับแคบไม่เพียงพอ และด้านปริมาณรถบริการสาธารณะที่มีมากเกินไปและจากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่าการจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ที่จะช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ จึงควรมีการประชุมบูรณา

⁴⁹ ปิยะ ติงวิชัย, แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร, <http://www.trafficpolice.go.th/download/4แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2559).

⁵⁰ สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์, ข้อมูลด้านงานจราจร, 10

⁵¹ กองบัญชาการตำรวจนครบาล, แผนงานการพัฒนาและแก้ไขปัญหาการจราจร ในกรุงเทพมหานคร พ.ศ.2557, 5.

การหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาให้มีนโยบาย การจัดตั้งสถานี่ขนส่งขนาดใหญ่ในพื้นที่ หรือ การเพิ่มประสิทธิภาพและจัดระเบียบรถบริการสาธารณะที่จะเข้าจุดบริการขนส่งสาธารณะ หรือเพิ่ม จุดบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ในบริเวณที่จะกระทบต่อการจราจรในภาพรวมให้น้อยที่สุด

7. ในด้านนโยบายการแก้ปัญหาการจราจรที่มีอยู่เดิม พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะ มีความเห็นว่านโยบายจากผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้ และแก้ปัญหาจราจรได้ แต่การ ที่นโยบายมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ไม่มีความต่อเนื่อง จึงเกิดเป็นภาระแก่ผู้ปฏิบัติที่ต้อง ปรับตัวอยู่ตลอดเวลา และการแก้ปัญหาจราจรไม่เกิดความต่อเนื่อง

จากแนวคิดในด้านการออกแบบนโยบายสาธารณะ ที่ John Dryzek (1983: 346) ได้ นิยามการออกแบบนโยบายว่า เป็นกระบวนการสร้างประดิษฐ์ คิดค้น พัฒนา และปรับแต่งแนวทาง ปฏิบัติเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาบางประการ อย่างไรก็ตาม จากกรณีศึกษาหลายครั้งที่ผ่านมา พบว่า อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มักจะเกิดจากการไม่ได้ระบุถึงแนวการปฏิบัติที่ปรารถนา อย่างเพียงพอ หรือเกิดจากการที่ไม่ได้ระบุองค์ประกอบที่จะแก้ไขความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่นำ นโยบายไปปฏิบัติ และหลายครั้งเกิดจากการที่เป้าหมายของนโยบายขาดความชัดเจน และไม่แน่นอน สลายการทำงานที่ซับซ้อนทั้งจากกรณีที่มีผู้เกี่ยวข้องมากมาย การตัดสินใจหรือการปฏิบัติในหลายระดับ รวมไปถึงการที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากสภาพแวดล้อมทางการเมืองอย่างเพียงพอ ดังนั้น การที่ นโยบายการจัดการจราจรในพื้นที่การศึกษามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ไม่มีความต่อเนื่อง จึง เป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ⁵²

และจากแนวคิดการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายและการ ที่นโยบายมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา นี้ ส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ทำให้ผู้ ปฏิบัติเกิดความยุ่งยาก และเกิดความสับสน ทั้งยังสูญเสียงบประมาณ และเวลาในการทำความเข้าใจ และการเตรียมความพร้อมสำหรับการปฏิบัติตามนโยบายใหม่ และยังส่งผลให้ผู้ปฏิบัติให้ความร่วมมือ ในการปฏิบัติตามนโยบายน้อยลงเนื่องจากเกิดความเบื่อหน่าย

6.2 สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์ผลการศึกษาแล้วพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาการจราจรใน ย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ พื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต มีดังนี้

⁵² Peter J. May, “การออกแบบนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ,” http://patooman.blogspot.com/2011/10/blog-post_1915.html(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559)

6.2.1 ปัจจัยด้านประชาชนผู้ใช้เส้นทาง

1. ด้านความชำนาญในการใช้เส้นทาง

จากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนมากมีการวางแผนการเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนที่จะออกเดินทาง แต่กลับพบว่ายังมีปัญหาด้านการได้รับการประชาสัมพันธ์ จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง โดยตามหลักแนวคิดการบริหารจัดการจราจร ในมาตรการด้านการให้การศึกษาลแล้วจะต้องมีการเผยแพร่ข้อมูลการเดินทาง เพื่อเตรียมความพร้อม ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ประชาชนไม่ทราบถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง หรือมีการจัดกิจกรรม จนนำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นผลอย่างชัดเจนในผลการศึกษาด้านความพึงพอใจของประชาชน ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในด้านการอำนวยความสะดวกและแก้ไขปัญหาจราจร ที่อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่น่าพึงพอใจ จึงควรมีนโยบายการแจ้งข้อมูลการจัดเส้นทางล่วงหน้า เมื่อมีกิจกรรมที่สำคัญในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า การก่อสร้าง การซ่อมแซมถนน เป็นต้น

และจากการศึกษาที่พบว่าประชาชนยังมีความรู้ไม่ดีพอในจุดที่เป็นเส้นทางเข้าออก ตลาดรังสิต ซึ่งจากการศึกษาในด้านข้อมูลทั่วไปพบว่าประชาชนใช้ในการสัญจรมากกว่าถนนสายอื่นในเขตพื้นที่การศึกษา อีกทั้งเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิตเกือบทั้งหมดยังเป็นเส้นทางวันเวย์ รวมไปถึงการที่ผู้ต้องการใช้เส้นทางเพื่อผ่านไปยังพื้นที่อื่นนั้น ไม่ทราบเส้นทางเลี้ยวบริเวณดังกล่าว และบริเวณที่เป็นจุดกลับรถ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณจุดเข้าออกตลาดเป็นอย่างมาก จึงควรมีนโยบายการจัดทำป้ายแสดงแผนผังเส้นทางจราจรในตลาดรังสิต เส้นทางเลี้ยว และจุดกลับรถในพื้นที่จุดวิกฤติดังกล่าว

2. ด้านวัตถุประสงค์ของการเดินทาง

จากการศึกษาพบว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครรังสิตมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วยวัตถุประสงค์การเดินทางนี้ทำให้ปริมาณรถบนถนนในช่วงเช้าและเย็นที่เป็นเวลาเริ่มและเลิกงานมีปริมาณมาก และยังเป็นเหตุที่ทำให้มีปริมาณรถสะสมในพื้นที่เป็นจำนวนมากเนื่องรถเข้ามาแล้วไม่ออกจากพื้นที่ จากเหตุนี้ทำให้เกิดกรณีปริมาณพื้นที่ผิวจราจรไม่เพียงพอต่อความต้องการการใช้พื้นที่จราจร ตามแนวคิดด้านการบริหารงานจราจร จึงส่งผลให้เกิดปัญหาการติด และยังรวมถึงความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถที่มากขึ้นอีกด้วย

เนื่องจากความต้องการใช้พื้นที่ผิวการจราจร และความต้องการในการใช้พื้นที่จอดรถนั้น จะกระจุกตัวอยู่ในเฉพาะช่วงเวลาเช้า และเย็น จึงควรมีนโยบายที่อาศัยแนวคิดด้านการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ ที่มีแนวคิดให้ลดอุปสงค์ต่อการใช้รถส่วนตัว โดยมีนโยบายการควบคุมการจอดรถ และเก็บค่าจอดรถในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และเพิ่มอุปสงค์ต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ตามมาตรการควบคุมการจราจรด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีนโยบายการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งนักเรียนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น จัดจุดรับส่งนักเรียนเป็นสัดส่วนเฉพาะ เป็นต้น

3. ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

จากการศึกษาที่พบว่ายังมีประชาชนบางส่วนที่ยังมีความเข้าใจที่ผิดพลาดเกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจร ทำให้มาตรการจัดการจราจรในด้านการควบคุมการจราจรไม่เกิดประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจร และการกระทำที่ผิดกฎจราจร ซึ่งอีกนัยหนึ่งประชาชนที่มีความเข้าใจที่ผิดพลาดนี้อาจเป็นผู้ที่ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ที่เป็นผลให้ไม่มีความรู้ จึงควรมีนโยบายจัดทำป้ายอธิบายสัญลักษณ์จราจร ตามหลักแนวความคิดการบริหารงานจราจรด้านมาตรการด้านการให้การศึกษา และนโยบายเพิ่มความเข้มงวดให้การจับกุมผู้ไม่มีใบอนุญาตขับรถ ตามมาตรการด้านการกวดขันวินัยจราจร

4. ด้านการได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเส้นทาง

ในด้านของการประชาสัมพันธ์เส้นทางนี้ค่อนข้างมีความสำคัญสำหรับผู้บริโภคใช้ถนน เพราะการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทางล่วงหน้าเป็นปัจจัยลำดับแรก ๆ ของการตัดสินใจในการเดินทางของผู้ใช้รถใช้ถนนและเป็นปัจจัยที่ทำให้การวางแผนเส้นทางมีประสิทธิภาพ และการเลือกยานพาหนะในการเดินทาง ซึ่งในพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิตมักมีกิจกรรมที่มีผลต่อการจัดการจราจรในพื้นที่อยู่บ่อยครั้ง เช่น การมีขบวนของบุคคลสำคัญผ่านพื้นที่ การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า เป็นต้น และจากระเบียบด้านหน้าที่และความสำคัญของตำรวจจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีหน้าที่ที่จะต้องประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือกับผู้บริโภคใช้ถนนเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร และด้วยความทันสมัยของเทคโนโลยีในปัจจุบัน จึงควรมีนโยบายเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง เช่น ป้ายไฟ LED แสดงสภาพการจราจร การประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรผ่านช่องทาง facebook หรือ twitter เป็นต้น

6.2.2 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

1. ด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจร

ในด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ จะส่งผลให้การนำนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรต่าง ๆ ไปสู่การปฏิบัติสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความคล่องตัว เนื่องจากสามารถขอความร่วมมือทรัพยากรสนับสนุนการปฏิบัติจากหน่วยงานต่าง ๆ ได้ง่าย ทั้งทรัพยากรด้านอุปกรณ์ งบประมาณ และกำลังเจ้าหน้าที่

แต่จากการศึกษาพบว่ายังได้รับความร่วมมือในการอาศัยทะเบียนจากกรมการขนส่งทางบกยังอยู่ในระดับที่ไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งเป็นผลทำให้ระบบข้อมูลการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในงานจราจรเกิดความผิดพลาด และทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเต็มที่ ส่งผลให้ประชาชนไม่เกิดความเกรงกลัวต่อบทลงโทษทางกฎหมาย กฎหมายไม่สามารถยับยั้งการกระทำผิดของผู้ขับขี่ได้ จึงควรมีนโยบายความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการแก้ปัญหาในด้านดังกล่าวนี้ ให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

2. ปัญหาในการปฏิบัติงาน

จากการศึกษาในด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่ายังมีปัญหาในด้านการได้รับความร่วมมือจากผู้กระทำความผิด ซึ่งอาจเกิดจากตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง หรือเกิดจากความไม่พอใจของผู้กระทำความผิดที่ถูกจับกุม เพราะจากแนวคิดการกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด กฎหมายจรรยาบรรณเป็นกฎหมายที่ไม่ได้เกี่ยวกับศีลธรรม ทำให้ผู้กระทำความผิดเกิดความรู้สึกที่ขัดแย้งว่าตนไม่ได้มีความผิด ทำให้ผู้กระทำความผิดมักจะขอร้อง หรือกดดันเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้จับกุม ซึ่งเป็นอุปสรรคในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ จึงควรมีนโยบายการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจับกุม เช่น กล้องถ่ายภาพอัตโนมัติเมื่อผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร

3. ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาจราจรที่มีอยู่เดิม

ส่วนในด้านการปฏิบัติตามนโยบายของผู้บังคับบัญชา แม้เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่จะมีความเห็นว่าเป็นนโยบายจากผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้ และแก้ปัญหาจราจรได้ แต่การที่นโยบายมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ไม่มีความต่อเนื่อง จึงเกิดเป็นภาระแก่ผู้ปฏิบัติที่ต้องปรับตัวอยู่ตลอดเวลา และการแก้ปัญหาจราจรไม่เกิดความต่อเนื่อง

6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

6.3.1 ข้อเสนอแนะในเรื่องที่ศึกษา

จากการศึกษาและวิเคราะห์ผลการศึกษาแล้วพบว่ามีความจำเป็นต้องมีนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ ที่จะเสนอแนะดังนี้

1. นโยบายการจัดทำป้ายแสดงแผนผังเส้นทางการจราจร หรือป้ายไฟ LED แสดงสภาพการจราจรในบริเวณต่าง ๆ ที่ประชาชนยังไม่มี ความชำนาญในการใช้เส้นทาง โดยติดตั้งไว้ในเส้นทางที่ใช้สำหรับเข้าถึงพื้นที่ชั้นใน ดังนี้

- จุดที่เป็นเส้นทางเข้าออกตลาดรังสิต
- จุดที่เป็นบริเวณกัลปพฤกษ์ในพื้นที่
- แสดงเส้นทางและทิศทางของเส้นทางวันเวย์
- แสดงเส้นทางที่มีรถติด
- แสดงเส้นทางเลี่ยงรถติด

และควรมีนโยบายการแจ้งข้อมูลการจัดเส้นทางล่วงหน้า เมื่อมีกิจกรรมที่สำคัญในพื้นที่ เช่น การจัดกิจกรรมของห้างสรรพสินค้า การก่อสร้าง การซ่อมแซมถนน เป็นต้น โดยการสร้างความร่วมมือในการประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานที่มีการจัดกิจกรรมในการร่วมกันประชาสัมพันธ์ โดยการจัดทำป้ายแจ้งเตือนก่อนเข้าพื้นที่ในจุดที่มีเส้นทางสำหรับเลี่ยงบริเวณที่มีการจัดกิจกรรม หรือ

สร้างความร่วมมือกับแขวงทางในการจัดการประชาสัมพันธ์จุดที่ซ่อมแซมเส้นทาง และมีการแจ้งเส้นทางเสียด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางเพื่อผ่านไปยังพื้นที่อื่น และด้วยความทันสมัยของเทคโนโลยีในปัจจุบัน จึงควรมีนโยบายเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ข้อมูลเส้นทาง เช่น การประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรผ่านช่องทาง facebook หรือ twitte เป็นต้น โดยจัดทำ facebook หรือ twitte ขึ้นโดยเฉพาะ และส่งข้อมูลให้แก่หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลจราจรหลัก ๆ ของทั้งประเทศ เช่น จส100 เป็นต้น รวมไปถึงแลกเปลี่ยนข้อมูลการจัดการจราจรที่ส่งผลการจราจร หรือการซ่อมแซมเส้นทางกับสถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดกันเพื่อร่วมกันแก้ปัญหาการจราจรในภาพรวม

2. นโยบายที่อาศัยแนวคิดด้านการจำกัดสิทธิ์คนใช้รถ ที่มีแนวคิดให้ลดอุปสงค์ต่อการใช้รถส่วนตัว และลดปริมาณรถในพื้นที่โดยมีนโยบายการควบคุมการจอดรถ การเก็บค่าจอดรถในบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และควบคุมปริมาณรถในพื้นที่โดยร่วมมือกับตลาดรังสิตซึ่งเป็นเจ้าของถนนและพื้นที่ตลาดรังสิตทำการเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถและการนำรถผ่านเข้ามาใช้ในพื้นที่ตลาดรังสิตในช่วงเวลาเปิดทำการของตลาด และเพิ่มอุปสงค์ต่อการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะตามมาตรการควบคุมการจราจรด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง โดยมีนโยบายการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งมวลชนสำหรับการเข้าถึงพื้นที่ที่ประชาชนต้องการ ให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน เช่น บริการรถรับส่งสาธารณะในการเข้าไปใช้บริการตลาดรังสิต บริการรถรับส่งสาธารณะในการเข้าไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต ที่มีความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยให้มีการงดเว้นค่าธรรมเนียมสำหรับรถบริการขนส่งสาธารณะเหล่านี้ด้วย รวมไปถึงมีนโยบายสร้างความร่วมมือกับเทศบาลนครรังสิตและโรงเรียนในพื้นที่ สนับสนุนให้โรงเรียนจัดให้มีบริการรถรับส่งนักเรียน และจัดให้มีพื้นที่จอดรถสำหรับรับและส่งนักเรียน เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม ซึ่งเป็นทางเลือกที่ดีกว่าการใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียนของสถานศึกษา เนื่องจากนโยบายดังกล่าวสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ยากเพราะเป็นนโยบายที่ต้องขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินนโยบาย และติดขัดในเรื่องระเบียบข้อกฎหมายค่อนข้างมาก

3. นโยบายการใช้บทลงโทษสูงสุดต่อการกระทำความผิดในข้อหาที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจร และการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรด้วยการบูรณาการความร่วมมือการบังคับใช้กฎหมายจากทุก ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกำหนดให้จุดที่มีรถติด เป็นจุดที่ห้ามจอดโดยเด็ดขาด และจัดเจ้าหน้าที่ประจำในช่วงเวลาที่เกิดปัญหาจราจร โดยมีการบูรณาการความร่วมมือกันกับกำลังนายตรวจขนส่ง, สายตรวจพิเศษ, ขสมก. สทล.1 และ สภ.ประตุน้ำจุกพาลงกรณ์ ในการอำนวยความสะดวก และการกวดขันวินัยจราจร และร่วมกับเทศกิจกวดขันไม่ให้มีน้ำสินค้ามาขายกีดขวางทางเท้า หรือรुक้าพื้นผิวการจราจร เรียกประชุมผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะเพื่อรับทราบนโยบาย

และร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย ประสานแขวงทางหลวงพุมธานีปรับปรุงเครื่องหมายจราจร เครื่องหมายบนพื้นทาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

ให้มีการเน้นการจับกุมในจุดห้ามจอดโดยเด็ดขาด และดำเนินการปรับในอัตราสูงสุด ในข้อหาจอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถกีดขวางการจราจร และหยุดรถกีดขวางการจราจร โดยจัดเจ้าหน้าที่ประจำในช่วงเวลาที่เกิดปัญหาจราจร และกำหนดจุดที่เป็นจุดห้ามจอดโดยเด็ดขาด ดังต่อไปนี้

- บริเวณหน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต
- บริเวณหน้าโรงพยาบาลเมเจอร์รังสิต
- ถนนรังสิต-พุมธานี ฝั่งตลาดรังสิต โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นจุดเข้าออกตลาดรังสิต

และให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ทำการจับกุมอธิบายถึงการกระทำความผิดของผู้กระทำผิด และเหตุผลในการเข้มงวดจับกุม ซึ่งหากผู้กระทำความผิดไม่เข้าใจถึงสัญลักษณ์เครื่องหมายจราจร ต่าง ๆ ก็ให้อธิบายให้ทราบด้วย

4. ผลักดันให้พิจารณานโยบาย การจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง หรือ การเพิ่มประสิทธิภาพและจัดระเบียบรถบริการสาธารณะที่จะเข้าจุดบริการขนส่งสาธารณะ หรือเพิ่มจุดบริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่ ในบริเวณที่จะกระทบต่อการจราจรในภาพรวมให้น้อยที่สุด และเน้นการปรับปรุงยกระดับคุณภาพบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางให้มีผู้นิยมใช้มากขึ้น โดยเพิ่มรถใหม่ทดแทนของเดิม ให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบาย จัดทางวิ่งโดยเฉพาะสำหรับรถโดยสารสาธารณะในรูปแบบเลนในเส้นทางสายหลัก พิจารณาลดขนาดของบทบาทของภาครัฐลง และเพิ่มบทบาทให้สัมปทานเอกชนมาร่วมประกอบกิจการขนส่งสาธารณะให้เกิดมีการแข่งขันกันขึ้น โดยให้ภาครัฐเปลี่ยนไปเน้นงานด้านการตรวจสอบ และการควบคุมคุณภาพการให้บริการของภาคเอกชนแทน

6.3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาในด้านความพึงพอใจ และข้อเสนอแนะของประชาชน ต่อการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เพราะจะทำให้ทราบถึงสาเหตุที่ประชาชนไม่นิยมใช้บริการขนส่งสาธารณะ ความบกพร่องในรายละเอียดด้านต่าง ๆ ของการขนส่งสาธารณะ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในการแก้ปัญหาการจราจร

2. ควรมีการประสานความร่วมมือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน ในรูปแบบการสัมภาษณ์เชิงลึกหรือ จัดเวทีระดมความคิดเห็น เกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครรังสิต เพราะจะทำให้ทราบข้อมูลเชิงลึกในด้านรูปแบบการแก้ปัญหาการจราจรที่ประชาชนต้องการ เพื่อให้ได้รับความร่วมมือจากประชาชนในการร่วมกันแก้ปัญหาการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. ควรมีการศึกษาความเห็นและข้อเสนอแนะจากของประชาชน ต่อบทลงโทษ และมาตรการในการดำเนินคดีต่อผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เพราะการรับฟังข้อมูลจากประชาชนในด้านนี้ จะทำให้การกำหนดบทลงโทษ และมาตรการในการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด ได้รับความร่วมมือและได้รับการยอมรับจากประชาชน และลดปัญหาการกระทบกระทั่งในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่กับประชาชน



รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

- กองบัญชาการตำรวจนครบาล. *แผนงานการพัฒนาและแก้ไขปัญหาระบบการจราจร ใน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2557*. กรุงเทพมหานคร: กองบัญชาการตำรวจนครบาล,2557.
- ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. *การบริหารรัฐกิจเปรียบเทียบ:การบริหารจัดการในโลกยุคหลังสงครามเย็น*. พิมพ์ครั้งที่ 3 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.
- สมบัติ อารังธัญวงศ์. “แนวความคิดการวิเคราะห์และกระบวนการ.” ใน *นโยบายสาธารณะ* กรุงเทพฯ: เสมาธรรม, 2549.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ. *การบริหารงานบุคคลภาครัฐไทย กระแสใหม่และสิ่งท้าทาย*. กรุงเทพมหานคร : จุดทอง, 2548.
- ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. *โครงการจัดระเบียบจราจร*. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ตำรวจ, 2545.
- อภิรัตน์ เพ็ชรศิริ. *ทฤษฎีอาญา*. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ วิญญูชน, 2552.
- ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. “ทฤษฎีอาญาวิทยา.” *แนวการศึกษาชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาญาวิทยา* ชั้นสูง หน่วยที่ 5 สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช,2554.

วารสาร

- จีระพร จีระนนท์กิจ. “มาตรการกำราบรถติดแบบปักกิ่ง.” *มติชนสุดสัปดาห์*. ฉบับวันศุกร์ที่ 20 มกราคม 2555 ปีที่ 32, ฉบับที่ 1640 : 45.

วิทยานิพนธ์

- กรชนก คงสิทธิ์. “ข้อเสนอทางเลือกเชิงนโยบายการจัดการจราจรระหว่าง กม.4+990-กม. 28+500 (ถนนวิภาวดีรังสิต).” การค้นคว้าอิสระปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2558.

กฤติพล ทศพร. “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2547.

ชัชชนก กิตต์นิธิ. “การแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและพื้นที่ปริมณฑล”. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น, 2556.

พิเชษฐ ชาญประเสริฐ. “แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งรัดของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาการบริหารงานยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

วิสัย วงษ์อินทร์. “ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร:ศึกษาเฉพาะกรณีการออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร ในเขต บก.น. 1.” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาสังคมสงเคราะห์ในกระบวนการยุติธรรม คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

สุดพิเศษ เนกศิริ. “รูปแบบการจัดการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครอุดรธานี.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540.

สุรเชษฐ เอนกศรี. “ข้อเสนอทางเลือกนโยบายในการจัดการจราจร ถนนรังสิต-นครนายก ในเขตจังหวัดปทุมธานี.” การค้นคว้าอิสระปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการเมืองการปกครอง คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

“กทม.รณรงค์หยุดใช้รถส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ.” *ผู้จัดการออนไลน์* (13 กันยายน 2555)
<http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9550000113081>
 (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)

ปิยะ ติงวิชัย. “แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.” <http://www.trafficpolice.go.th/download/4แนวความคิดและทฤษฎีทางการจราจร.pdf> (สืบค้นเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2559).

ปีติเทพ อู๋ยืนยง. “ค่าธรรมเนียมรถติดของมหานครลอนดอน: London Congestion Charge.” <http://www.oknation.net/blog/smartgrowth/2014/09/24/entry-1> (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559).

- พลศักดิ์ จิรไกรศิริ. “จริยธรรมในนโยบายสาธารณะ.” hq.prd.go.th/plan/download/article/article_20140820132853.doc(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559).
- ภัทษา ต้วงกต์. “ค่าธรรมเนียมรถติด ถึงเวลาแล้วหรือยัง.” *V Reform* (24 กันยายน 2555)
<http://v-reform.org/v-report/congestioncharge/>(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)
- วราภรณ์ สามโกเศศ. “ค่าธรรมเนียมรถติด ช่วยแก้ปัญหาจราจร.” *นสพ.มติชนรายวัน* (14 กันยายน 2549) <http://bkktraffic.doctorsomkiat.com/jara6.htm>(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559).
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม. “ข้อมูลกายภาพ ปี พ.ศ. 2554.” http://203.155.220.230/info/esp/population_Dec54.htm(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)
- สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.). “ประมาณการใช้น้ำมันสำเร็จรูป.”
<http://www.eppo.go.th/index-T.html>(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)
- สุมาตา พาพานิช. “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร.” <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/7611>
(สืบค้นเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2559)
- ศิริตล ศิริธร. “จอดรถฟรี ใครจ่าย?.” *ผู้จัดการออนไลน์* (8 มิถุนายน 2555)
<http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9550000070666>
(สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)
- John F.Embree. “Thailand - A Loosely Structured Social System.”
<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1525/aa.1950.52.2.02a00030/abstract..> 5 June 2014 (สืบค้นเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559)
- Peter J. May. “การออกแบบนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ.” http://patooman.blogspot.com/2011/10/blog-post_1915.html(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559).
- Thomas R. Dye. “ความหมายของนโยบายสาธารณะ.” <http://mpa2011.blogspot.com/2012/06/blog-post.html>(สืบค้นเมื่อวันที่วันที่ 3 เมษายน 2559)

เอกสารอื่น ๆ

สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์. *เอกสารข้อมูลด้านงานจราจร*. ปทุมธานี: สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์, 2558.

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก แบบสอบถาม สำหรับสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้เดินทางโดยทั่วไปใน
เขตพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่องการจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ใช้สำหรับสอบถามประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้เดินทางโดยทั่วไปในเขต
พื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต

ดังนั้น จึงขอความกรุณาท่านได้โปรดสอบแบบสอบถามนี้ให้ครบถ้วน ถูกต้องตามความ
เป็นจริงให้มากที่สุด เพื่อความสมบูรณ์ของการวิจัย และเป็นแนวทางสำคัญของการแก้ไขปัญหา
การจราจร และจัดรูปแบบการจราจรให้สอดคล้อง ตรงกับความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน

แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 8 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง

ส่วนที่ 3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง

ส่วนที่ 6 การขับขี่ตามกฎหมายจราจร

ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ส่วนที่ 8 ทัศนคติที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง (....) และเติมคำในช่องว่างให้ตรงกับความจริงที่สุด

1. เพศ

(....) ชาย (....) หญิง

2. อายุ

(....) 15-20 ปี

(....) 21-25ปี

(....) 26-30 ปี

(....) 31-35 ปี

(....) 36-40 ปี

(....) 40 ปีขึ้นไป

3.อาชีพ

- (....) รับราชการ หรือ ลูกจ้างทางราชการ
- (....) พนักงานรัฐวิสาหกิจ หรือลูกจ้างรัฐวิสาหกิจ
- (....) เอกชน (ลูกจ้าง/ธุรกิจส่วนตัว)
- (....) นักเรียน/นักศึกษา
- (....) อื่น ๆ.....

4. วุฒิการศึกษา

- (....) ประถมศึกษา
- (....) มัธยมศึกษาตอนต้น
- (....) มัธยมศึกษาตอนปลาย
- (....) ปวส./อนุปริญญา
- (....)ปริญญาตรี
- (....) สูงกว่าปริญญาตรี

5. รายได้ต่อเดือน

- (....) ต่ำกว่า 5.000 บาท
- (....) 5.000-10.000 บาท
- (....) 10.000-15.000 บาท
- (....) 15.000-20.000 บาท
- (....) 20.000 บาทขึ้นไป

6. ประเภทยานพาหนะที่ใช้ในการจราจร

- (....) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล(เก๋ง.เอสยูวี)
- (....) รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล(กระบะ)
- (....) รถยนต์รับจ้างสาธารณะ
- (....) รถบรรทุก
- (....) รถบรรทุกลากจูง(รถพ่วง)
- (....) รถจักรยานยนต์

7. ขับรถมาแล้วเป็นเวลา

- (....) ต่ำกว่า 1 ปี
- (....) 1-5 ปี
- (....) 5-10 ปี
- (....) เกินกว่า 10 ปี

8. ถนนที่ท่านใช้สัญจรเป็นประจำ(บ่อยที่สุด)

- (....) ถนนรังสิต - ปทุมธานี
- (....) ถนนรังสิต - นครนายก
- (....) ถนนพหลโยธิน

ส่วนที่ 2 ความชำนาญในการใช้เส้นทาง

โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องให้ตรงกับความคิดเห็นของท่านให้มากที่สุด

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ก่อนการเดินทางท่านได้มีการวางแผนเรื่องเส้นทาง					
2. ท่านทราบเส้นทางจุดเข้าออกห้างสรรพสินค้า					
3. ท่านทราบเส้นทางจุดเข้าออกตลาดรังสิต					
4. ท่านทราบว่าจุดกลับรถบริเวณใดบ้าง					
5. ท่านทราบว่าเส้นทางใดบ้างเป็นเส้นทางวันเวย์					
6. ท่านทราบว่าบริเวณใดเป็นจุดจอดและจุดห้ามจอด					
7. ท่านทราบว่าบริเวณใดมีรถติดเป็นประจำ					
8. ท่านทราบเส้นทางลัดที่ใช้หลีกเลี่ยงบริเวณรถติด					

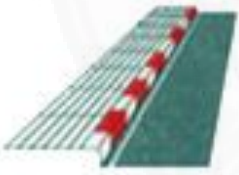
ส่วนที่ 3 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ท่านมีความต้องการเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ในพื้นที่เทศบาลนครรังสิตมากน้อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. เพื่อใช้เป็นทางผ่านไปยังจุดหมายในพื้นที่อื่น					
2. เพื่อเข้าไปทำงานในพื้นที่					
3. เพื่อเข้าสู่ที่พักอาศัยในพื้นที่					
4. เพื่อไปใช้บริการในตลาดรังสิต					
5. เพื่อไปใช้บริการศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต					
6. เพื่อไปติดต่องานราชการ					
7. เพื่อส่งบุตรหลานไปโรงเรียน					
8. เพื่อรับส่งผู้โดยสาร(กรณีรถให้บริการสาธารณะ)					

ส่วนที่ 4 ความรู้ในด้านป้ายสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร

โปรดทำเครื่องหมาย / ใต้ช่องที่มีข้อความตรงกับความหมายของภาพ

ป้ายสัญญาณจราจร	ความหมาย			
	ห้ามจอด	ห้ามเข้า	ห้ามหยุด	ทางซำรุด
	ห้ามจอด	ห้ามเข้า	ห้ามหยุด	ทางซำรุด

เครื่องหมายจราจร	ความหมาย		
	ห้ามหยุดรถ หรือจอด รถ	ห้ามจอดเว้นแต่หยุด รับ-ส่ง ชั่วขณะ	จอดหรือหยุดรถได้
	ห้ามหยุดรถ หรือจอด รถ	ห้ามจอดเว้นแต่หยุด รับ-ส่ง ชั่วขณะ	จอดหรือหยุดรถได้
	ห้ามหยุดรถ หรือจอด รถ	ห้ามจอดเว้นแต่หยุด รับ-ส่ง ชั่วขณะ	จอดหรือหยุดรถได้

เครื่องหมายจราจร	ความหมาย	
	เขตปิดรถภัย และ เกาะสี่ห้ามขับรถล้อ เข้าไป	ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายใน กรอบเส้นทแยงนั้น ยกเว้น รถที่หยุดรอเพื่อเลี้ยวขวา ตรงทางแยก
	เขตปิดรถภัย และ เกาะสี่ห้ามขับรถล้อ เข้าไป	ห้ามหยุดรถทุกชนิดภายใน กรอบเส้นทแยงนั้น ยกเว้น รถที่หยุดรอเพื่อเลี้ยวขวา ตรงทางแยก

ส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์จากเจ้าหน้าที่ในการใช้เส้นทาง

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีรถติด					
2. ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการซ่อมแซมเส้นทาง					
3. ได้รับการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าถึงจุดที่มีการปิดเส้นทาง					
4. มีการประชาสัมพันธ์แนะนำเส้นทางเลี่ยงบริเวณที่มีรถติด					

ส่วนที่ 6 การขับขี่ตามกฎหมายจราจร

ท่านเคยถูกจับในข้อหาต่อไปนี้บ่อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. จอดรถในที่ห้ามจอด					
2. หยุดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร					
3. ขับรถย้อนศร					
4. ขับรถโดยประมาท(เกิดอุบัติเหตุจราจร)					
5. ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจร/เครื่องหมายจราจร					

ส่วนที่ 7 ความพึงพอใจต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่

ท่านพึงพอใจต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ความเข้มงวดในการจับกุมการกระทำความผิดจราจร					
2. ความยุติธรรมและความเสมอภาคในการจับกุม					
3. การอำนวยความสะดวกและการแก้ไขปัญหาจราจร					
4. ความสุภาพ และมนุษยสัมพันธ์ที่ดี					
5. การประชาสัมพันธ์ข้อมูล และปัญหาจราจร					

ส่วนที่ 8 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ห้ามจอดบนถนนสายที่รถติด					
2. ควรจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่ นอกพื้นที่ ทั้งการขนส่งสินค้า การลำเลียง และขนส่งผู้โดยสาร					
3. จำกัดปริมาณรถสาธารณะที่ให้บริการในเขตพื้นที่					

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4. ใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียน ของสถานศึกษา					
5. โรงเรียนควรจัดให้มีจุดรับส่งนักเรียนเป็นกิจจะลักษณะ					
6. โรงเรียนควรจัดรถรับส่งนักเรียนแทนการให้ผู้ปกครองใช้รถส่วนตัวรับส่ง					
7. ควรเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด					
8. ตั้งมิเตอร์เก็บค่าจอด เพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่จอดรถ					
9. เทศบาลไม่ควรอนุญาตให้มีการก่อสร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นการเฉพาะของตนเอง					
10. ควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่					
11. ท่านพึงพอใจในบริการขนส่งสาธารณะเพียงใด					

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก ข แบบสอบถาม สำหรับสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย แก้ไขปัญหาและอำนวยความสะดวกการจราจรในเขตพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต ซึ่งได้แก่
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่องการจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ใช้สำหรับสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่ทำหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย แก้ไขปัญหาและอำนวยความสะดวกการจราจรในเขตพื้นที่เขตเทศบาลนครรังสิต ซึ่งได้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจภูธรประตูน้ำจุฬาลงกรณ์

ดังนั้น จึงขอความกรุณาท่านได้โปรดสอบแบบสอบถามนี้ให้ครบถ้วน ถูกต้องตามความเป็นจริงให้มากที่สุด เพื่อความสมบูรณ์ของการวิจัย และเป็นแนวทางสำคัญของการแก้ไขปัญหาการจราจร และจัดรูปแบบการจราจรให้สอดคล้อง ตรงกับความต้องการของผู้ใช้รถใช้ถนน

แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น 6 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่

ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา

ส่วนที่ 4 มาตรการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาจราจร

ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน

ส่วนที่ 6 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง (....) และเติมคำในช่องว่างให้ตรงกับความจริงที่สุด

1. เพศ

(....) ชาย (....) หญิง

2. อายุ

(....) 15-20 ปี(....) 21-25ปี (....) 26-30 ปี

(....) 31-35 ปี(....) 36-40 ปี (....) 40 ปีขึ้นไป

3. ท่านรับราชการตำรวจในตำแหน่งงานจราจรมาแล้วเป็นเวลา

(....) ต่ำกว่า 1 ปี

(....) 1-5 ปี

(....) 6-10 ปี

(....) 11-5 ปี

(....) 16-20 ปี

(....) เกินกว่า 20 ปี

4. สถานะภาพปัจจุบัน

(....) โสด

(....) สมรส(อยู่ด้วยกัน)

(....) สมรส(แยกกันอยู่)

(....) หย่าร้าง

5. รายได้ต่อเดือน

(....) 5.000-10.000 บาท

(....) 10.000-15.000 บาท

(....) 15.000-20.000 บาท

(....) 20.000 บาทขึ้นไป

6. วุฒิการศึกษา

(....) มัธยมศึกษาตอนปลาย(ม.6)

(....) ปวส./อนุปริญญา

(....)ปริญญาตรี

(....) สูงกว่าปริญญาตรี

7. ระดับชั้นยศ

(....) สิบตำรวจตรี - สิบตำรวจเอก

(....) จำสิบตำรวจ - ดาบตำรวจ

(....) ร้อยตำรวจตรี - ร้อยตำรวจเอก

(....) พันตำรวจตรี - พันตำรวจโท

8. ท่านทำหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรอยู่ในพื้นที่ใด

(....) ถนนรังสิต - ปทุมธานี

(....) ถนนรังสิต - นครนายก

(....) ถนนพหลโยธิน

(....) ทำรถตู้ต่างจังหวัด

(....) หน้าศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ครังสิต

9. ช่วงเวลาในการปฏิบัติงาน

(....) 06.00-18.00 น.

(....) 18.00-06.00 น.

ส่วนที่ 2 ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในพื้นที่

โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องให้ตรงกับความคิดเห็นของท่านให้มากที่สุด

ท่านคิดว่าปัจจัยดังต่อไปนี้ส่งผลให้เกิดปัญหา จราจรในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนรถ					
2. การขาดระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ					
3. การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร					
4. เทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายต่าง ๆ ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ. สภาพของถนน และทาง แยก					
5. มีสถานศึกษา และสถานที่ราชการมาก					
6. มีการซ่อมแซมถนนบ่อย					
7. บริเวณจุดจอดรถสาธารณะคับแคบ ไม่ เพียงพอ					
8. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้ง					
9. พฤติกรรมที่เห็นแก่ตัวของผู้ใช้ขี่					
10. ปริมาณรถบริการสาธารณะมีมากเกินไป					

ส่วนที่ 3 การประสานงานระหว่างหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. มีการร่วมมือกันกับเทศบาลนครรังสิตเพื่อแก้ไข ปัญหาการจราจร					
2. ได้รับการประสานจากแขวงทาง เมื่อจะมีการ ซ่อมแซมถนน					
3. ได้รับความร่วมมือในการอายัดทะเบียนจาก กรมการขนส่งทางบก					
4. ได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจาก ศูนย์การค้าฟิวเจอร์พาร์ค รังสิต					
5. ได้รับความร่วมมือในการจัดการจราจรจากตลาด รังสิต					
6. มีการประสานงานกันร่วมแก้ปัญหาการจราจรกับ สถานีตำรวจที่มีพื้นที่ติดต่อกัน					

ส่วนที่ 4 มาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่ช่วยลดปัญหาการจราจร

ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายดังต่อไปนี้ สามารถช่วยลดปัญหาจราจรได้มากน้อยเพียงใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. การจอดในที่ห้ามจอด					
2. การขับซึ่รตโดยไม่มีใบอนุญาตขับซึ่					
3. การเดินรถในเวลาห้ามของรถบรรทุก					
4. การขับรตฝ่าฝืนสัญญาณจราจร					
5. การหยุดรตในลักษณะกีดขวางการจราจร					
6. การกระทำผิดกฎจราจรของรถขนส่งสาธารณะ					

ส่วนที่ 5 ปัญหาในด้านการปฏิบัติงาน

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. มีวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพียงพอ					
2. มีกำลังพลเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานเพียงพอ					
3. ช่วงเวลาในการปฏิบัติงานมีความเหมาะสม					
4. ได้รับความร่วมมือจากผู้ถูกจับกุมในการดำเนินการตามกฎหมาย					
5. นโยบายจากผู้บังคับบัญชาสามารถนำไปใช้ปฏิบัติจริงได้ และแก้ปัญหาจราจรได้					
6. นโยบายการแก้ปัญหาจราจรไม่มีความต่อเนื่อง และเปลี่ยนแปลงบ่อย					
7. มีการรวบรวมข้อมูลปัญหาจากผู้ปฏิบัติเพื่อนำไปวิเคราะห์แก้ปัญหา					
8. มีการจัดอบรมให้ความรู้ในการทำงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ					

ส่วนที่ 6 ทักษะที่มีต่อนโยบายการแก้ปัญหาการจราจร และข้อเสนอแนะ

ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้ในระดับใด	ระดับความคิดเห็น				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ออกนโยบายห้ามจอดบนถนนสายที่รถติด					
2. ควรจัดตั้งสถานีขนส่งขนาดใหญ่นอกพื้นที่ ทั้งการขนส่งสินค้า การลำเลียง และขนส่งผู้โดยสาร					
3. จำกัดปริมาณรถสาธารณะที่จะให้บริการในเขตพื้นที่					
4. ใช้มาตรการเหลื่อมเวลาในการเข้าเรียน-เลิกเรียนของสถานศึกษา					
5. โรงเรียนควรจัดให้มีจุดรับส่งนักเรียนเป็นกิจจะลักษณะ					
6. โรงเรียนควรจัดรถรับส่งนักเรียนแทนการให้ผู้ปกครองใช้รถส่วนตัวรับส่ง					
7. ควรเพิ่มความเข้มงวดในการจับกุมผู้กระทำความผิด					
8. ตั้งมิเตอร์เก็บค่าจอด เพื่อป้องกันการผูกขาดพื้นที่จอดรถ					
9. เทศบาลไม่ควรอนุญาตให้มีการก่อสร้างร้านอาหาร โรงแรม หรือศูนย์การค้า ที่ไม่มีที่จอดรถไว้เป็นการเฉพาะของตนเอง					
10. ควรมีระบบสัญญาณไฟจราจรในพื้นที่					
11. ประชุมบูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจราจร					

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ สกุล	ร้อยตำรวจโทวรกานต์ สารปัญญา
วันเดือนปีเกิด	23 ก.ค. 2532 อายุ 26 ปี
ตำแหน่งปัจจุบัน	รอง สว.(สอบสวน) สภ.ประตู่หน้าจุฬาลงกรณ์ อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี
ภูมิลำเนาเดิม	119 หมู่ 9 ตำบลหนองโสน อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์
ที่อยู่ปัจจุบัน	สถานีตำรวจภูธรประตู่หน้าจุฬาลงกรณ์ เขตเทศบาลนครรังสิต กรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีรัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต(ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ(นรต. รุ่นที่ 66)
การอบรม	<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศนียบัตรวิชาชีพตำรวจ ตามหลักสูตรนักเรียนนายร้อยตำรวจ - ประกาศนียบัตรวิชาชีพสืบสวนสอบสวนคดีอาญา รุ่นที่ 16 สถาบันส่งเสริมงานสอบสวน สำนักงานกฎหมายและคดี - ใบอนุญาตประกอบวิชาชีพสอบสวน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - หลักสูตร เสริมประสิทธิภาพพนักงานสอบสวนการดำเนินการสืบสวนทางการเงินในคดียาเสพติด สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด กระทรวงยุติธรรม
ประวัติการดำรงตำแหน่ง	<ul style="list-style-type: none"> - รอง สว.ประจำ รร.นรต. คำสั่ง รร.นรต. ที่ 62/2556 ลง 24 ม.ค. 2556 - พงส.สภ.ประตู่หน้าจุฬาลงกรณ์ คำสั่ง ตร. ที่ 638/2556 ลง 22 ต.ค. 2556