

บทที่ 4

ผลการศึกษาและอภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลัก ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล จากการศึกษสามารถแบ่งผลการศึกษาออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

ส่วนที่ 5 ผลการสัมภาษณ์ของผู้บริหารงานในพื้นที่เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล

ส่วนที่ 6 อภิปรายผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน

1. เพศ จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 71.5 เป็นเพศชาย และเพียงร้อยละ 28.5 เป็นเพศหญิง (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	71.5	286
หญิง	28.5	114
รวม	400	100.0

2. อายุ จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 25.2 มีอายุระหว่าง 41-50 ปี รองลงมาร้อยละ 20.3 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี และเพียงร้อยละ 10.0 มีอายุ 60 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
20 ปี และต่ำกว่า	56	14.0
21-30 ปี	81	20.3
31-40 ปี	51	12.8
41-50 ปี	102	25.5
51-60 ปี	70	17.5
60 ปีขึ้นไป	40	10.0
รวม	400	100.0

3. สถานภาพสมรส จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 46.3 มีสถานภาพสมรส รองลงมาร้อยละ 37.5 มีสถานภาพโสด และเพียงร้อยละ 16.3 มีสถานภาพหม้าย / หย่าร้าง (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามสถานภาพสมรส

สถานภาพสมรส	จำนวน	ร้อยละ
สมรส	185	46.3
โสด	150	37.5
หม้าย / หย่าร้าง	65	16.3
รวม	400	100.0

4. ระดับการศึกษา จากการศึกษ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 27.5 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น รองลงมาร้อยละ 19.0 ระดับการศึกษาอนุปริญญา (ปวส.) และเพียงร้อยละ 1.3 ระดับการศึกษา ปริญญาโทและสูงกว่า (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้ศึกษา	25	6.3
ประถมศึกษา	70	17.5
มัธยมศึกษาตอนต้น	110	27.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย / อาชีวศึกษา	64	16.0
อนุปริญญา (ปวส.)	76	19.0
ปริญญาตรี	50	12.5
ปริญญาโทและสูงกว่า	5	1.3
รวม	400	100.0

5. อาชีพปัจจุบัน จากการศึกษ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 27.3 อาชีพลูกจ้าง / พนักงานบริษัท รองลงมาร้อยละ 23.5 อาชีพค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว และเพียงร้อยละ 0.5 อาชีพอื่นๆ (รับจ้างทั่วไป) (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามอาชีพปัจจุบัน

อาชีพปัจจุบัน	จำนวน	ร้อยละ
ลูกจ้าง / พนักงานบริษัท	109	27.3
ค้าขาย / ธุรกิจส่วนตัว	94	23.5
รับราชการ / รัฐวิสาหกิจ	75	18.8
ขับรถรับจ้าง	50	12.5
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	32	8.0
นักเรียน / นักศึกษา	20	5.0
เกษตรกร	18	4.5
อื่น ๆ (รับจ้างทั่วไป)	2	0.5
รวม	400	100.0

6. รายได้ต่อเดือน จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 21.5 รายได้ระหว่าง 5,001-10,000 บาท รองลงมาร้อยละ 21.3 รายได้ระหว่าง 10,001-15,000 บาท และเพียงร้อยละ 4.3 ไม่มีรายได้ (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มีรายได้	17	4.3
5,000 บาท และต่ำกว่า	58	14.5
5,001-10,000 บาท	86	21.5
10,001-15,000 บาท	85	21.3
15,001-20,000 บาท	71	17.8
20,000 บาท ขึ้นไป	83	20.8
รวม	400	100.0

7. ประเภทของรถยนต์ที่ใช้ จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 55.8 ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รองลงมาร้อยละ 16.3 ใช้รถจักรยานยนต์ และเพียงร้อยละ 0.5 ใช้รถอื่น ๆ (รถพ่วง) (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตาม
ประเภทของรถยนต์ที่ใช้

ประเภทของรถยนต์ที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	223	55.8
รถจักรยานยนต์	65	16.3
รถยนต์แท็กซี่ และสามล้อ	34	8.5
รถยนต์บรรทุกสินค้า	32	8.0
รถเมล์โดยสารประจำทาง	28	7.0
รถยนต์โดยสารประจำขนาดเล็ก	16	4.0
อื่น ๆ (รถพ่วง)	2	0.5
รวม	400	100.0

8. ช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางจราจรบ่อยที่สุด จากการศึกษา พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 29.0 ใช้เส้นทางจราจรเวลา 06.00-10.00 น. รองลงมาร้อยละ 25.5 ใช้เส้นทางจราจรเวลา 10.01-14.00 น. และเพียงร้อยละ 11.3 ใช้เส้นทางจราจรเวลา 18.01 น. เป็นต้นไป (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตาม
ช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางจราจรบ่อยที่สุด

ช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางจราจรบ่อยที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
ก่อน 06.00 น.	48	12.0
เวลา 06.00-10.00 น.	116	29.0
เวลา 10.01-14.00 น.	102	25.5
เวลา 14.01-18.00 น.	89	22.3
เวลา 18.01 น. เป็นต้นไป	45	11.3
รวม	400	100.0

9. การมีภูมิลำเนาอยู่พื้นที่เดียวกับการใช้เส้นทางจราจร จากการศึกษา พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 67.8 มีภูมิลำเนาอยู่ในพื้นที่ และเพียงร้อยละ 2.3 ไม่อยู่ในพื้นที่ (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9

จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตามการมีภูมิลำเนา
อยู่พื้นที่เดียวกับการใช้เส้นทางจราจร

มีภูมิลำเนาอยู่พื้นที่เดียวกับการใช้เส้นทางจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ใช่	67.8	271
ไม่ใช่	32.3	129
รวม	400	100.0

10. จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี จากการศึกษา พบว่าประชาชนส่วนใหญ่ร้อยละ 50.0 ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ รองลงมาร้อยละ 5.0 เกิดอุบัติเหตุ 1-5 ครั้ง และเพียงร้อยละ 1.0 เกิดอุบัติเหตุ 11 ครั้งขึ้นไป (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10
จำนวนและร้อยละของประชาชนจำแนกตาม
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี

จำนวนการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปี	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคย	200	50.0
1-5 ครั้ง	140	35.0
6-10 ครั้ง	56	14.0
11 ครั้งขึ้นไป	4	1.0
รวม	400	100.0

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก
ในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3

2.1 ด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

ตารางที่ 4.11
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
จำแนกตามสภาพปัญหาการจราจรด้านสาเหตุของ
ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน

ด้านสาเหตุของปัญหา การจราจรติดขัดในช่วง เวลาเร่งด่วน	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ระบบการขนส่งมวลชน ไม่มีประสิทธิภาพ	182 (45.5)	137 (34.3)	58 (14.5)	21 (5.3)	2 (0.5)	4.19	0.90	มาก
- การมีรถติดมักเป็นเวลา เช้าและเย็น	181 (45.3)	91 (22.8)	85 (21.3)	31 (7.8)	12 (3.0)	3.99	1.11	มาก
- การจำนวนรถยนต์ที่ เพิ่มขึ้น	201 (50.3)	65 (16.3)	81 (20.3)	13 (3.3)	40 (10.0)	3.94	1.31	มาก

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ด้านสาเหตุของปัญหา การจราจรติดขัดในช่วง เวลาเร่งด่วน	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การวางแผนจัดการ จราจรยังไม่มี ประสิทธิภาพ	128 (32.0)	94 (23.5)	123 (30.8)	30 (7.5)	25 (6.3)	3.68	1.17	มาก
- การขาดแคลนพื้นที่ถนน	72 (18.0)	110 (27.5)	182 (45.5)	14 (3.5)	22 (5.5)	3.49	1.00	มาก
- การมีการก่อสร้างบน ถนน	86 (21.5)	125 (31.3)	110 (27.5)	50 (12.5)	29 (7.3)	3.34	1.16	ปาน กลาง

$\bar{X} = 3.77$ S.D. = 1.10

จากตารางที่ 4.11 พบว่า

- ระบบการขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 4.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 0.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก

- การมีรถติดมักเป็นเวลาเช้าและเย็น จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 22.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 3.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ การมีรถติดมักเป็นเวลาเช้าและเย็นในระดับมาก

- การจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 50.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 20.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 3.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ การจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในระดับมาก

- การวางแผนจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 2.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 0.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 6.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการวางแผนจัดการจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก

- การขาดแคลนพื้นที่ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 27.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 3.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการขาดแคลนพื้นที่ถนนในระดับมาก

- การมีการก่อสร้างบนถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 27.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 21.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 7.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.34 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการมีการก่อสร้างบนถนนในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 แสดงว่าประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนในระดับมาก

2.2 ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

ตารางที่ 4.12

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
จำแนกตามสภาพปัญหาการจราจรด้านสาเหตุ
ของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืน กฎจราจร	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ความเห็นแก่ตัวของ ผู้ใช้รถใช้ถนน	294 (73.5)	71 (17.8)	18 (4.5)	12 (3.0)	5 (1.3)	4.59	0.81	มากที่สุด
- ความเร่งรีบในการ เดินทาง	220 (55.0)	78 (19.5)	70 (17.5)	20 (5.0)	12 (3.0)	4.18	1.07	มาก
- การบังคับใช้กฎหมายยัง ไม่มีประสิทธิภาพ	115 (28.8)	165 (41.3)	42 (10.5)	70 (17.5)	8 (2.0)	3.77	1.10	มาก
- การละเมิดกฎ ระเบียบ จราจร ของผู้ใช้รถใช้ ถนน	97 (24.3)	119 (29.8)	68 (17.0)	54 (13.5)	62 (15.5)	3.34	1.38	ปาน กลาง
- การไม่รู้กฎจราจรของ ผู้ใช้รถใช้ถนน	80 (20.0)	94 (23.5)	115 (28.8)	69 (17.3)	42 (10.5)	3.25	1.25	ปาน กลาง

$\bar{X} = 3.82$ S.D. = 1.12

จากตารางที่ 4.12 พบว่า

- ความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 73.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 17.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.59 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ ความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมากที่สุด
- ความเร่งรีบในการเดินทาง จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 55.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 19.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก

และเพียงร้อยละ 3.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 แสดงว่าประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ ความเร่งรีบในการเดินทางในระดับมาก

- การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 41.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 28.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 2.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพในระดับมาก

- การละเมิดกฎ ระเบียบจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 29.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 24.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 13.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.34 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ การละเมิดกฎ ระเบียบจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับปานกลาง

- การไม่รู้กฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 28.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 23.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 10.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.25 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการไม่รู้กฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 แสดงว่าประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรในระดับมาก

2.3 ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจร

ตารางที่ 4.13

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
จำแนกตามสภาพปัญหาการจราจรด้านบริเวณเส้นทางของ
ถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจร

ด้านบริเวณเส้นทางของถนน สายหลักที่มีปัญหาการจราจร	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- เส้นทางที่ 5 ถนนร่มเกล้า เริ่มจากแยกลาดกระบัง- ถนนสุขุมวิท	150 (37.5)	112 (28.0)	80 (20.0)	42 (10.5)	16 (4.0)	3.85	1.15	มาก
- เส้นทางที่ 7 ถนนราม อินทราเริ่มจากคลอง บางชัน-สี่แยกมีนบุรี	118 (29.5)	99 (24.8)	84 (21.0)	40 (10.0)	59 (14.8)	3.44	1.38	มาก
- เส้นทางที่ 3 ถนนสีหบุรานุ กิจ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี- ถ. ร่มเกล้า	80 (20.0)	84 (21.0)	119 (29.8)	45 (11.3)	72 (18.0)	3.14	1.35	ปาน กลาง
- เส้นทางที่ 1 ถนนสุขุมวิท วงศ์ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี- สุดเขตกรุงเทพมหานคร	74 (18.5)	95 (23.8)	100 (25.0)	60 (15.0)	71 (17.8)	3.10	1.35	ปาน กลาง
- เส้นทางที่ 2 ถนนราม คำแหง เริ่มจากคลอง บางชัน-ถนนสุขุมวิท	52 (13.0)	30 (7.5)	97 (24.3)	109 (27.3)	112 (28.0)	2.50	1.32	น้อย
- เส้นทางที่ 8 ถนนคลองกรุง เริ่มจากคลองประเวศบุรี รัมย์-คลองลำซวดเตย- คลองลำพะอง-ถนน สุขุมวิท	20 (5.0)	34 (8.5)	68 (17.0)	209 (52.3)	69 (17.3)	2.32	1.01	น้อย

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ด้านบริเวณเส้นทางของถนน สายหลักที่มีปัญหาการจราจร	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- เส้นทางที่ 4 ถนนนิมิตใหม่ เริ่มจากถนนสุวินทวงศ์-สุด เขตกรุงเทพมหานคร	16 (4.0)	24 (6.0)	58 (14.5)	202 (50.5)	100 (25.0)	2.13	0.99	น้อย
- เส้นทางที่ 6 ถนนอ่อนนุช- ลาดกระบัง เริ่มจากคลอง ตาพุก-คลองหัวตะเข้	(8) (2.0)	40 (10.0)	52 (13.0)	185 (46.3)	115 (28.8)	2.10	0.99	น้อย

$\bar{X} = 2.82$ S.D. = 1.19

จากตารางที่ 4.13 พบว่า

- เส้นทางที่ 5 ถนนร่มเกล้า เริ่มจากแยกลาดกระบัง-ถนนสุวินทวงศ์ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 7.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 28.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 4.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.85 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 5 ถนนร่มเกล้า เริ่มจากแยกลาดกระบัง-ถนนสุวินทวงศ์ในระดับมาก

- เส้นทางที่ 7 ถนนรามอินทรา เริ่มจากคลองบางชัน-สี่แยกมีนบุรี จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 29.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 24.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 10.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ เส้นทางที่ 7 ถนนรามอินทรา เริ่มจากคลองบางชัน-สี่แยกมีนบุรี ในระดับมาก

- เส้นทางที่ 3 ถนนสีหบุรานุกิจ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-ถ.ร่มเกล้า จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 29.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 21.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 11.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 3 ถนนสีหบุรานุกิจ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-ถ.ร่มเกล้า ในระดับปานกลาง

- เส้นทางที่ 1 ถนนสุวินทวงศ์ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-สุดเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 25.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 23.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 15.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 1 ถนนสุวินทวงศ์ เริ่มจากสี่แยกมีนบุรี-สุดเขตกรุงเทพมหานคร ในระดับปานกลาง

- เส้นทางที่ 2 ถนนรามคำแหง เริ่มจากคลองบางชัน-ถนนสุวินทวงศ์ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 28.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด รองลงมา ร้อยละ 27.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 7.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.50 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 2 ถนนรามคำแหง เริ่มจากคลองบางชัน-ถนนสุวินทวงศ์ ในระดับน้อย

- เส้นทางที่ 8 ถนนคลองกรุง เริ่มจากคลองประเวศบุรีรมย์-คลองลำพองเตย-คลองลำพะอง-ถนนสุวินทวงศ์ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 52.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย รองลงมา ร้อยละ 17.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด และเพียงร้อยละ 5.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.32 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ เส้นทางที่ 8 ถนนคลองกรุง เริ่มจากคลองประเวศบุรีรมย์-คลองลำพองเตย-คลองลำพะอง-ถนนสุวินทวงศ์ ในระดับน้อย

- เส้นทางที่ 4 ถนนนิมิตใหม่ เริ่มจากถนนสุวินทวงศ์-สุดเขตกรุงเทพมหานคร จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 50.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย รองลงมา ร้อยละ 25.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด และเพียงร้อยละ 4.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.13 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับเส้นทางที่ 4 ถนนนิมิตใหม่ เริ่มจากถนนสุวินทวงศ์-สุดเขตกรุงเทพมหานคร ในระดับน้อย

- เส้นทางที่ 6 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง เริ่มจากคลองตาฟูก-คลองหัวตะเข้จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 46.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย รองลงมา ร้อยละ 28.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด และเพียงร้อยละ 2.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.10 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ เส้นทางที่ 6 ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง เริ่มจากคลองตาฟูก-คลองหัวตะเข้ ในระดับน้อย

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจรมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 แสดงว่าประชาชนมี ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจรในระดับปานกลาง

2.4 ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว

ตารางที่ 4.14

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
จำแนกตามสภาพปัญหาการจราจรด้านสาเหตุสำคัญ
ที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว

ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้ การจราจรไม่คล่องตัว	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- มีการขุดเจาะซ่อมแซม ถนน พื้นผิวจราจรและ ขยายเส้นทาง	199 (49.8)	82 (20.5)	60 (15.0)	35 (8.8)	24 (6.0)	3.99	1.24	มาก
- ระบบเทคโนโลยีด้าน สัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจร ไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถ	114 (28.5)	112 (28.0)	70 (17.5)	54 (13.5)	50 (12.5)	3.47	1.35	มาก
- การจอดรถไม่เป็น ระเบียบและจอดในที่ ห้ามจอด	50 (25.0)	30 (18.0)	148 (37.0)	72 (7.5)	100 (12.5)	3.36	1.27	ปาน กลาง
- การมีถนนแคบ ไม่ สามารถรองรับปริมาณ รถที่มากได้	80 (20.0)	107 (26.8)	114 (28.5)	60 (15.0)	39 (9.8)	3.32	1.22	ปาน กลาง
- ถนนบางสายมีรถติด เพราะเป็นสถานที่ ราชการ สถานที่ ประกอบธุรกิจ สถานศึกษา	85 (21.3)	72 (18.0)	109 (27.3)	60 (15.0)	74 (18.5)	3.09	1.38	ปาน กลาง

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้ การจราจรไม่คล่องตัว	ระดับปัญหาอุปสรรค					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ ประชาสัมพันธ์และ จัดการจราจรไม่ดีพอ	18 (4.5)	40 (10.0)	181 (45.3)	89 (22.3)	72 (18.0)	2.61	1.03	ปาน กลาง
- เกิดอุบัติเหตุบนถนน บ่อยครั้ง	22 (5.5)	42 (10.5)	123 (30.8)	113 (9.5)	95 (23.8)	2.44	1.12	น้อย

$\bar{X} = 3.18$ S.D. = 1.23

จากตารางที่ 4.14 พบว่า

- มีการขุดเจาะซ่อมแซมถนน พื้นผิวจราจรและขยายเส้นทาง จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 49.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 20.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 6.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ มีการขุดเจาะซ่อมแซมถนน พื้นผิวจราจรและขยายเส้นทางในระดับมาก

- ระบบเทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 28.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 28.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 12.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถในระดับมาก

- การจอดรถไม่เป็นระเบียบและจอดในที่ห้ามจอด จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 7.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 25.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 7.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ การจอดรถไม่เป็นระเบียบและจอดในที่ห้ามจอด ในระดับปานกลาง

- การมีถนนแคบ ไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่มากได้ถนน จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 28.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 26.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก และเพียงร้อยละ 9.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการมีถนนแคบ ไม่สามารถรองรับปริมาณรถที่มากได้ ในระดับปานกลาง

- เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ประชาสัมพันธ์และจัดการจราจรไม่ดีพอจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 22.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 4.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.61 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ประชาสัมพันธ์และจัดการจราจรไม่ดีพอ ในระดับปานกลาง

- เกิดอุบัติเหตุบนถนนบ่อยครั้ง จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 0.8 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 29.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย และเพียงร้อยละ 5.5 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ เกิดอุบัติเหตุบนถนนบ่อยครั้ง ในระดับน้อย

- ถนนบางสายมีรถติด เพราะเป็นสถานที่ราชการ สถานที่ประกอบธุรกิจ สถานศึกษา จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 27.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 21.3 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 15.0 มีปัญหาและอุปสรรคในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.09 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ ถนนบางสายมีรถติด เพราะเป็นสถานที่ราชการ สถานที่ประกอบธุรกิจ สถานศึกษาในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่าปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18 แสดงว่าประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว ในระดับปานกลาง

สรุปภาพรวมของปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจร

ตารางที่ 4.15
สรุปภาพรวมปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับ
สภาพการจราจรของประชาชน

สภาพการจราจร	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
- ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร	3.82	1.12	มาก
- ด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดใน ช่วงเวลา เร่งด่วน	3.77	1.10	มาก
- ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว	3.18	1.23	ปานกลาง
- ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหา การจราจร	2.82	1.19	ปานกลาง
รวม	3.39	1.16	มาก

จากตารางที่ 4.15 พบว่า

เมื่อพิจารณาภาพรวมของปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจร พบว่า มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 แสดงว่า ประชาชนมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพการจราจรในระดับ มาก หากพิจารณารายด้านพบว่า ด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 ด้าน สาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77 แสดงว่าปัญหาและ อุปสรรคด้านสาเหตุของผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรและด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลา เร่งด่วนในระดับมาก ส่วนด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18 ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักที่มีปัญหาการจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 แสดงว่าปัญหา และอุปสรรคด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวและด้านบริเวณเส้นทางของถนนสาย หลักที่มีปัญหาการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการ
ของตำรวจจราจรในพื้นที่ความรับผิดชอบของ
กองบังคับการตำรวจนครบาล 3

3.1 ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร

ตารางที่ 4.16

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
 จำแนกตามความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจร
 ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร

ด้านการควบคุมและ การจัดการจราจร	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การแสดงเครื่องหมาย จราจร และป้ายต่าง ๆ เข้าใจง่ายและมองเห็น ได้ชัดเจน	200 (50.0)	156 (39.0)	26 (6.5)	16 (4.0)	2 (0.5)	4.34	0.81	มากที่สุด
- การให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและ สัญญาณนกหวีด) ของ ตำรวจจราจร ปฏิบัติได้ อย่างถูกต้อง	206 (51.5)	153 (38.3)	20 (5.0)	8 (2.0)	13 (3.3)	4.33	0.91	มากที่สุด
- ในช่วงเวลาเร่งด่วน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้การผ่อนผันในเรื่อง กฎจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ ถนน	50 (12.5)	137 (34.3)	180 (45.0)	25 (6.3)	8 (2.0)	3.49	0.86	มาก

ตารางที่ 4.16 (ต่อ)

ด้านการควบคุมและ การจัดการจราจร	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สามารถเข้ามาช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวก สะดวก	86 (21.5)	121 (30.3)	119 (29.8)	34 (8.5)	40 (10.0)	3.45	1.20	มาก

$\bar{X} = 3.90$ S.D. = 0.94

จากตารางที่ 4.16 พบว่า

- การแสดงเครื่องหมายจราจร และป้ายต่าง ๆ เข้าใจง่ายและมองเห็นได้ชัดเจน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 50.0 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 9.0 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 0.5 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับการแสดงเครื่องหมายจราจร และป้ายต่าง ๆ เข้าใจง่ายและมองเห็นได้ชัดเจน ในระดับมากที่สุด

- การให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด) ของตำรวจจราจร ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 51.5 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 8.3 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 2.0 มีความพึงพอใจในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับการให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด) ของตำรวจจราจร ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องในระดับมากที่สุด

- ในช่วงเวลาเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้การผ่อนผันในเรื่องกฎจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.0 มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 4.3 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 2.0 มีความพึงพอใจในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับในช่วงเวลาเร่งด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้การผ่อนผันในเรื่องกฎจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมาก

- เมื่อมีเหตุฉุกเฉินเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถเข้ามาช่วยเหลือและอำนวยความสะดวก จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.3 มีความพึงพอใจในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 29.8 มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 8.5 มีความพึงพอใจในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 แสดงว่า ประชาชนมีความพึงพอใจเกี่ยวกับเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถเข้ามาช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในระดับมาก

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า ความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการควบคุมและการจัดการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 แสดงว่าประชาชนความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการควบคุมและการจัดการจราจรในระดับมาก

3.2 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ตารางที่ 4.17

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน

จำแนกตามความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจร

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้	157 (39.3)	100 (25.0)	90 (22.5)	36 (9.0)	17 (4.3)	3.86	1.15	มาก
- การออกไปสั่งให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีความเหมาะสม	156 (39.0)	99 (24.8)	84 (21.0)	40 (10.0)	21 (5.3)	3.82	1.20	มาก

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการสอบถาม / การแจ้งข้อหา/ จับกุม /ตรวจค้น มีความเหมาะสม	42 (10.5)	182 (45.5)	120 (30.0)	32 (8.0)	24 (6.0)	3.47	0.99	มาก
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม ไม่เลือกปฏิบัติ	72 (18.0)	95 (23.8)	124 (31.0)	69 (17.3)	40 (10.0)	3.23	1.21	ปานกลาง

$\bar{X} = 3.59$ S.D. = 1.13

จากตารางที่ 4.17 พบว่า

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ และให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 9.3 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 25.0 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 4.3 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณ และให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ในระดับมาก

- การออกใบสั่งให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ มีความเหมาะสม จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 39.0 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 24.8 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 5.3 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับการออกใบสั่งให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำความผิดกฎหมายจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณมีความเหมาะสมในระดับมาก

- เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการสอบถาม / การแจ้งข้อหา/ จับกุม /ตรวจค้น มีความเหมาะสม จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.5 มีความพึงพอใจในระดับมาก รองลงมา

ร้อยละ 0.0 มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 6.0 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจ มีการสอบถาม / การแจ้งข้อหา/ จับกุม /ตรวจค้น มีความเหมาะสมในระดับมาก

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎจราจรอย่างเหมาะสม ไม่เลือกปฏิบัติจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 1.0 มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 23.8 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 10.0 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.23 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎจราจรอย่างเหมาะสม ไม่เลือกปฏิบัติในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า ความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59 แสดงว่าประชาชนความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมายในระดับมาก

3.3 ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ตารางที่ 4.18

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน
จำแนกตามความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจร
ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ด้านการให้บริการของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แต่งกายเรียบร้อย	302 (75.5)	60 (15.0)	27 (6.8)	6 (1.5)	5 (1.3)	4.62	0.78	มากที่สุด
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ด้วยถูกต้อง รวดเร็ว	270 (67.5)	90 (22.5)	34 (8.5)	2 (0.5)	4 (1.0)	4.55	0.75	มากที่สุด
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พูดจาสุภาพ	135 (33.8)	120 (30.0)	58 (14.5)	47 (11.8)	40 (10.0)	3.66	1.31	มาก

ตารางที่ 4.18 (ต่อ)

ด้านการให้บริการของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	ระดับความพึงพอใจ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การปฏิบัติหน้าที่ของ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้มุ่งเน้นถึงความ ปลอดภัยในชีวิตและ ทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ ถนน	160 (40.0)	118 (29.0)	60 (15.0)	47 (11.8)	15 (3.8)	3.55	1.36	มาก
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความ ซื่อสัตย์สุจริต ไม่รับสิน บน	122 (30.5)	80 (20.0)	96 (24.0)	50 (12.5)	52 (13.0)	3.43	1.37	มาก

$\bar{X} = 3.96$ S.D. = 1.11

จากตารางที่ 4.18 พบว่า

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่งกายเรียบร้อย จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 75.5 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 15.0 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.3 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.62 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่งกายเรียบร้อยในระดับมากที่สุด
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยถูกต้องรวดเร็ว จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 67.5 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 22.5 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 0.5 มีความพึงพอใจในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.55 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยถูกต้องรวดเร็วในระดับมากที่สุด
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพูดจาสุภาพ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 3.8 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 0.0 มีความพึงพอใจในระดับมาก

และเพียงร้อยละ 10.0 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.66 แสดงว่า ประชาชนมีความพึงพอใจเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรพูดจาสุภาพในระดับมาก

- การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้มุ่งเน้นถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 40.0 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 20.9 มีความพึงพอใจในระดับมาก และเพียงร้อยละ 3.8 มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับ การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้มุ่งเน้นถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมาก

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ไม่รับสินบน จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 0.5 มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 24.0 มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 12.5 มีความพึงพอใจในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 แสดงว่า ประชาชน มีความพึงพอใจเกี่ยวกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ไม่รับสินบนในระดับมาก

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า ความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจร ด้านการให้บริการของตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 แสดงว่าประชาชนความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรด้านการให้บริการของตำรวจจราจร ในระดับมาก

สรุปภาพรวมของความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจร

ตารางที่ 4.19

สรุปภาพรวมความพึงพอใจต่อการให้บริการของ ตำรวจจราจรของประชาชน

ความพึงพอใจ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
- ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร	3.96	1.11	มาก
- ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร	3.90	0.94	มาก
- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.59	1.13	มาก
รวม	3.81	1.06	มาก

จากตารางที่ 4.19 พบว่า

เมื่อพิจารณาภาพรวมของความพึงพอใจของประชาชน พบว่ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 แสดงว่า ประชาชนมีความพึงพอใจในระดับมาก หากพิจารณารายด้านพบว่า ด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96 ด้านการควบคุมและการจัดการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย แสดงว่าในทุกด้านประชาชนมีความพึงพอใจในระดับมาก

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร

บนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของ

กองบังคับการตำรวจนครบาล 3

4.1 ด้านสภาพการจราจร

ตารางที่ 4.20

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน

จำแนกตามแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร

ด้านสภาพการจราจร

ด้านสภาพการจราจร	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- เเร่งปรับปรุงสภาพถนนให้พร้อมใช้อยู่เสมอ	171 (42.8)	139 (34.8)	49 (12.3)	37 (9.3)	4 (1.0)	4.09	1.00	มาก
- ขยายเส้นทางการจราจร / เพิ่มเส้นทางลัด	141 (35.3)	171 (42.8)	60 (15.0)	21 (5.3)	7 (1.8)	4.05	0.93	มาก
- พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ	182 (45.5)	110 (27.5)	54 (13.5)	29 (7.3)	25 (6.3)	3.99	1.20	มาก

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ด้านสภาพการจราจร	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- ควรมีจัดช่วงเวลาในการซ่อมแซมถนนเส้นทางที่เหมาะสม	76 (19.0)	132 (33.0)	114 (28.5)	20 (5.0)	58 (14.5)	3.37	1.26	ปานกลาง
- พัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟให้รองรับกับปริมาณรถ	81 (20.3)	96 (24.0)	120 (30.0)	70 (17.5)	33 (8.3)	3.31	1.21	ปานกลาง

$\bar{X} = 3.76$ S.D. = 1.12

จากตารางที่ 4.20 พบว่า

- เปรียบเทียบสภาพถนนให้พร้อมใช้อยู่เสมอจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.8 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 4.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.0 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 แสดงว่าประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับเรื่องปรับปรุงสภาพถนนให้พร้อมใช้อยู่เสมอในระดับมาก
- ขยายเส้นทางการจราจร / เพิ่มเส้นทางลัด จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 35.3 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 1.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับขยายเส้นทางการจราจร / เพิ่มเส้นทางลัดในระดับมาก
- พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.5 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 27.5 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 6.3 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับ พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพในระดับมาก
- ควรมีจัดช่วงเวลาในการซ่อมแซมถนนเส้นทางที่เหมาะสมจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 3.0 มีความเห็นด้วยในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 28.5 มีความเห็นด้วย

ในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 5.0 มีความเห็นด้วยในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 แสดงว่าประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับควมมีจัดช่วงเวลาในการซ่อมแซมถนนเส้นทางที่เหมาะสมในระดับปานกลาง

- พัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟให้รองรับกับปริมาณรถจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 0.0 มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง รองลงมา ร้อยละ 24.0 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 8.3 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับพัฒนาและปรับปรุงเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟให้รองรับกับปริมาณรถในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักด้านสภาพจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 แสดงว่าประชาชนมีความเห็นด้วยต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักด้านสภาพจราจรในระดับมากที่สุด

4.2 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ตารางที่ 4.21

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน

จำแนกตามแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- เพิ่มโทษปรับและจับกุมให้สูงขึ้นเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร	189 (47.3)	107 (26.8)	60 (15.0)	40 (10.0)	4 (1.0)	4.09	1.05	มาก
- การห้ามนำรถที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาเขตพื้นที่	176 (44.0)	107 (26.8)	80 (20.0)	30 (7.5)	7 (1.8)	4.04	1.04	มาก

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- มีอาสาสมัครจราจรเพิ่มขึ้น โดยมีกฎหมายและ พ.ร.บ. รองรับ	60 (15.0)	45.0 (180)	110 (27.5)	35 (8.8)	15 (3.8)	3.59	0.97	มาก
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ไม่รับสินบน และไม่เลือกปฏิบัติ	120 (30.0)	101 (25.3)	60 (15.0)	64 (16.0)	55 (13.8)	3.42	1.41	มาก

$\bar{X} = 3.78$ S.D. = 1.11

จากตารางที่ 4.21 พบว่า

- เพิ่มโทษปรับและจับกุมให้สูงขึ้นเมื่อมีการทำผิดกฎจราจรจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 47.3 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 26.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.0 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.09 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับการเพิ่มโทษปรับและจับกุมให้สูงขึ้นเมื่อมีการทำผิดกฎจราจรในระดับมาก

- การห้ามนำรถที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาเขตพื้นที่ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 44.0 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 26.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับการห้ามนำรถที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาเขตพื้นที่ในระดับมาก

- มีอาสาสมัครจราจรเพิ่มขึ้น โดยมีกฎหมายและ พ.ร.บ. รองรับจากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 45.0 มีความเห็นด้วยในระดับมาก รองลงมาร้อยละ 27.5 มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง และเพียงร้อยละ 3.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59 แสดงว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับอาสาสมัครจราจรเพิ่มขึ้น โดยมีกฎหมายและ พ.ร.บ. รองรับในระดับมาก

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ไม่รับสินบน และไม่เลือกปฏิบัติ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.0 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมา ร้อยละ 25.3 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 13.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 แสดงว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ไม่รับสินบน และไม่เลือกปฏิบัติในระดับมาก

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลัก ด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 แสดงว่าประชาชนมีความเห็นด้วยต่อแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักด้านการบังคับใช้กฎหมายในระดับมาก

4.3 ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 4.22

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชาชน

จำแนกตามแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจร

ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน

ด้านการปฏิบัติของ ผู้ใช้รถใช้ถนน	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ตรวจสอบสภาพ เครื่องยนต์ก่อน ออกเดินทางทุกครั้ง	301 (75.3)	79 (19.8)	12 (3.0)	7 (1.8)	1 (0.3)	4.68	0.64	มากที่สุด
- ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจรอย่าง เคร่งครัด และมีน้ำใจ	240 (60.0)	117 (29.3)	20 (5.0)	11 (2.8)	12 (3.0)	4.41	0.93	มาก
- วางแผนการเดินทาง ล่วงหน้า	218 (54.5)	135 (33.8)	35 (8.8)	10 (2.5)	2 (0.5)	4.39	0.79	มากที่สุด
- ใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อมี เหตุจำเป็นเท่านั้น	236 (59.0)	112 (28.0)	30 (7.5)	15 (3.8)	7 (1.8)	4.39	0.90	มากที่สุด

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ด้านการปฏิบัติของ ผู้ใช้รถใช้ถนน	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ร่วมกันรณรงค์ ประชา สัมพันธ์การใช้กฎ ระเบียบจราจรที่ถูกต้อง	85 (21.0)	81 (20.3)	117 (29.3)	67 (16.8)	50 (12.5)	3.21	1.29	ปาน กลาง

$$\bar{X} = 4.21 \quad S.D. = 0.91$$

จากตารางที่ 4.22 พบว่า

- ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ก่อนออกเดินทางทุกครั้ง จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 75.3 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 19.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 0.3 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.68 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ก่อนออกเดินทางทุกครั้งในระดับมากที่สุด

- ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และมีน้ำใจ จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 60.0 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 29.3 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 2.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.41 แสดงว่า ประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและมีน้ำใจในระดับมาก

- วางแผนการเดินทางล่วงหน้า จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.5 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 3.8 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 0.5 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับวางแผนการเดินทางล่วงหน้าในระดับมากที่สุด

- ใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อมีเหตุจำเป็นเท่านั้น จากการศึกษพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 59.0 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด รองลงมาร้อยละ 28.0 มีความเห็นด้วยในระดับมาก และเพียงร้อยละ 1.8 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อมีเหตุจำเป็นเท่านั้นในระดับมากที่สุด

- ร่วมกันรณรงค์ ประชาสัมพันธ์การใช้กฎ ระเบียบจราจรที่ถูกต้อง จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ร้อยละ 29.3 มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง รองลงมาร้อยละ 21.3 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด และเพียงร้อยละ 12.5 มีความเห็นด้วยในระดับน้อยที่สุด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 แสดงว่า ประชาชน มีความเห็นด้วยเกี่ยวกับร่วมกันรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การใช้กฎ ระเบียบจราจรที่ถูกต้องในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาในภาพรวมพบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 แสดงว่าประชาชนมีความเห็นด้วยต่อแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมากที่สุด

สรุปภาพรวมของแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจร

ตารางที่ 4.23

สรุปภาพรวมของแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจร ของประชาชน

แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจร	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
- ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน	4.21	0.91	มากที่สุด
- ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	3.78	1.11	มาก
- ด้านสภาพการจราจร	3.76	1.12	มาก
รวม	3.91	1.04	มาก

จากตารางที่ 4.23 พบว่า

เมื่อพิจารณาภาพรวมของแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรของประชาชน พบว่ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 แสดงว่า แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรมีความเห็นด้วยในระดับมาก หากพิจารณารายด้านพบว่า ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 แสดงว่า ประชาชนเห็นด้วยเกี่ยวกับด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนนในระดับมากที่สุด ด้านการบังคับใช้กฎหมาย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 ด้านสภาพการจราจร มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 แสดงว่ามีประชาชนมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับด้านการบังคับใช้กฎหมายและด้านสภาพการจราจรในระดับมาก

ส่วนที่ 5 ผลการสัมภาษณ์ของผู้บริหารงานในพื้นที่เกี่ยวกับ
แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลัก
ของกองบังคับการตำรวจนครบาล

พ.ต.อ.อัมรินทร์ มงคลนาวัน รองผู้บังคับการตำรวจนครบาล 3 (รับผิดชอบงานจราจร)

1. สภาพปัญหาการจราจรที่สำคับนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

1. รถส่วนใหญ่ออกมาใช้ถนนในเวลาเดียวกัน
2. ถนนในเมืองไทยเหมือนได้กรอกคือบางช่วงกว้างบางช่วงแคบไม่เท่ากันตลอดสาย
3. ถนนในกรุงเทพฯมีโครงสร้างเหมือนใยแมงมุม มีตรอกชอกชอยเยอะ ทำให้รถติดกระแสนั้นไปมาระหว่างทางตรงและตรอกชอกชอยตลอดเวลา

4. จำนวนรถเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละเดือนแต่ละปี การขยายถนนเพื่อรองรับไม่ทันกับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

5. มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย ๆ การจากประมาทในการขับขี่
6. มีการปิดกั้นการจราจรในบางช่วงเวลาทำให้รถติดสะสม
7. มีการขุดถนนและปรับปรุงพื้นผิวจราจรตลอดเวลาหมุนเวียนไปเรื่อย ๆ ไม่จบสิ้น
8. ระบบขนส่งมวลชนยังมีข้อบกพร่องในการให้บริการอยู่มาก คนจึงไม่อยากจะใช้บริการ

9. ทางด่วนควรด่วนสมชื่อ ไม่ใช่ด่วนแต่ช้าอย่างทุกวันนี้
10. ในเขตชุมชนบางแห่งใช้ถนนเป็นที่จอดรถ ทำให้เสียช่องทางจราจรไป
11. สัญญาณไฟจราจรปล่อยรถไม่สัมพันธ์กัน ทำให้รถถูกปล่อยจากสัญญาณจุดนี้แต่ไปกระจุกตัวในสัญญาณไฟถัดไปอีก

12. ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนไม่ค่อยจะมีน้ำใจต่อกัน และไม่เคารพกฎจราจรเท่าที่ควร

2. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

1. ขยายถนนให้กว้างเท่ากันตลอดสาย
2. พยายามลดการติดกระแสนั้นของรถที่วิ่งบนถนนให้มากที่สุดโดยกำหนดจุดเส้นทางให้รถที่ออกจากตรอกชอกชอยไปออกในทางเดียวกัน เพื่อลดการติดกระแสนั้นของรถทางตรง
3. ทำสะพานลอยหรืออุโมงค์ตามสี่แยกที่มีรถมาก เพื่อลดการติดกระแสนั้น
4. พยายามลดการเพิ่มปริมาณรถลงด้วยการ ออกกฎการขึ้นรถใหม่ดังนี้

- ในการซื้อรถใหม่ต้องใช้เงินสดเท่านั้น ห้ามซื้อด้วยระบบเงินผ่อน (กฎเกณฑ์นี้ต้องไม่เห็นแก่ผู้ประกอบการขายรถ จึงจะได้ผลดี)

- เก็บภาษีรถให้สูงขึ้น
- ซื้อรถแล้วต้องมีที่จอดรถห้ามมาจอดในถนน
- รถเก่าเกิน 10 ปีห้ามวิ่งในกรุงเทพฯ ให้ไปวิ่งในต่างจังหวัดเท่านั้น
- ออกใบอนุญาตขับขี่ให้ยากขึ้น ป้องกันไม่ให้มีการซื้อใบอนุญาตขับขี่

5. วางแผนการขุดเจาะ และปรับปรุงพื้นผิวจราจรให้เป็นระบบเป็นระเบียบให้เหลือเส้นทางที่รถจะหลีกเลี่ยงไปใช้ได้มากขึ้นไม่ใช่ขุดเจาะปรับปรุงเกือบทุกจุด จนแทบไม่มีเส้นทางหลีกเลี่ยงอย่างในเวลานี้ และต้องดูแลให้เสร็จสิ้นโดยเร็วเพื่อใช้เวลาในการกีดขวางเส้นทางการจราจรให้น้อยที่สุด

6. ปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้ดีขึ้นได้มาตรฐานที่สุด มีความสะดวกสบาย ไม่แพง มีบริการที่ดีอย่างทั่วถึง เมื่อบริการดีประชาชนก็อยากใช้บริการไม่ต้องซื้อรถมาขับเองให้สิ้นเปลือง

7. ออกกฎหมายจอดรถในผิวจราจรโดยเด็ดขาด ห้างร้านต่าง ๆ ต้องทำที่จอดรถให้พอเพียง ร้านค้าริมถนนต้องมีที่จอดรถให้ลูกค้าเพื่อไม่ให้มาจอดกีดขวางการจราจร

8. ปรับปรุงการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้สัมพันธ์กัน ให้รถวิ่งได้ต่อเนื่องตลอดเส้นทาง

9. เคลียร์จุดขึ้นลงทางด่วนให้โพรตลอดทางด่วนควรด่วนสมชื่อ

10. พยายามขยายถนนเพื่อรองรับกับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นให้ทันกัน

11. ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องให้ความเอื้อเฟื้อกัน ให้ความร่วมมือให้ความเคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และไม่ประมาทในการขับขี่

พ.ต.อ.วีระ จิรวิระ ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลลาดกระบัง

1. สภาพปัญหาการจราจรที่สำคัญบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

1. ปัจจัยด้านคน

- ผู้ใช้รถใช้ถนนในเขต สน.ลาดกระบัง ซึ่งพื้นรับผิดชอบมี ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง ถนนร่มเกล้า ถนนเจ้าคุณทหาร ซึ่งพื้นที่รับผิดชอบของสน. ลาดกระบังเป็นเมืองที่เฟื่องเติบโต ผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่ลาดกระบังยังไม่เคยเจอกับปัญหารถติดเหมือนเมืองข้างในอย่างเช่น พญาไท สยามหลวง ลาดพร้าว ฯลฯ เมื่อเมืองเติบโตขึ้น มีนิคมอุตสาหกรรม มีสนามบินสุวรรณภูมิ มีผู้คนเริ่มอพยพมาอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้ประชาชนในเขตไม่สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพที่

เปลี่ยนแปลงไปได้ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา ประกอบกับประชาชนมุ่งแต่ทำมาหากินไม่ศึกษาตัวบทกฎหมาย หรือข้อบังคับต่าง ๆ เนื่องจากคิดว่าไม่สำคัญ จึงทำให้ไม่มีความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายบังคับ เครื่องหมายจราจร ข้อห้ามต่าง ๆ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจรตามมา

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ

- จุดกลับรถถนนร่วมเกล้า ถนนอ่อนนุช-ลาดกระบัง เป็นจุดกลับรถที่มีรถทุกประเภทสามารถกลับได้รวมทั้งรถหัวลากซึ่งรถดังกล่าวการเคลื่อนตัวของรถช้า เมื่อกลับรถที่บริเวณจุดกลับรถเป็นไปด้วยความยากลำบาก ปัจจัยดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดตามมา

- ความสมบูรณ์ของยานพาหนะรวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันหรือลดความรุนแรงในขณะเกิดอุบัติเหตุไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ การปรับแต่งสภาพยานพาหนะหรือใช้งานผิดประเภท การบรรทุกน้ำหนักมากเกินไป สูงเกินไป อุปกรณ์ส่วนควบรถไม่สมบูรณ์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขต สน. ลาดกระบัง ฯลฯ

3. ปัจจัยด้านถนน

- อุปกรณ์ควบคุมการจราจร ได้แก่ เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟมีสภาพไม่สมบูรณ์ หรือติดตั้งในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม ผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะอาจมองไม่เห็นหรือเห็นไม่ชัด ไฟฟ้าส่องสว่างบนถนนไม่เพียงพอ สภาพผิวถนน ปัจจัยต่าง ๆ ยังไม่สมบูรณ์ จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร

4. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

- ทศวรรษที่ยี่สิบไม่ดี มีดครึ้มจากสภาวะทางธรรมชาติ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

2. แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

1. มีการอบรม กวดขัน ความประพฤติระเบียบวินัย และประชุมชี้แจงมอบหมายภารกิจต่าง ๆ เกี่ยวกับการปฏิบัติอันที่จะก่อให้เกิดปัญหาของสภาพการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบ ในถนนสายต่าง ๆ เป็นประจำทุกครั้งก่อนออกปฏิบัติหน้าที่

2. จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกการจราจรออกปฏิบัติหน้าที่ประจำจุดต่าง ๆ, ทางร่วม, ทางแยก ในช่วงโมงเร่งด่วน เช่น บริเวณแยกเจ้ากรีธา มอเตอร์เวย์ จุดกลับรถ ถ.ร่วมเกล้า, และตามแยกในถนนสายต่าง ๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ รวมถึงบริเวณหน้าสถานศึกษา ห้างสรรพสินค้า ย่านชุมชน เช่น หน้าตลาดน้ำชัย ตลาดบุญญิตีทรัพย์ หรือบริเวณหน้าสารสารทิเวศน์ร่วมเกล้า ฯลฯ และบริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้งของแต่ละช่วงเวลา เช่นบริเวณจุดกลับรถ ถ.ร่วมเกล้า และถ. อ่อนนุชลาดกระบัง หรือในช่วงเทศกาลสำคัญต่าง ๆ ประจำปี อีกทั้ง

อำนวยความสะดวกและถวายเป็นความปลออดภัยแก่ชนวนเสด็จของพระบรมวงศานุวงศ์ที่เสด็จผ่านในพื้นที่รับผิดชอบ

3. จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจจราจร และเจ้าหน้าที่รถยกไว้คอยอำนวยความสะดวกช่วยเหลือ แก้ไขปัญหาจราจรในชั่วโมงเร่งด่วนและภาวะปกติ หรือในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น พร้อมทั้งตรวจสอบสภาพการจราจรในถนนสายต่าง ๆ และบังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ตาม พ.ร.บ.จราจรฯ

4. มีการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนน หรือกระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเพื่อให้ปฏิบัติตาม และเป็นไปตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ ของ พ.ร.บ.จราจรฯ ที่ทางราชการกำหนดไว้เพื่อให้เป็นไปตามโครงการจัดระเบียบจราจรที่ทางราชการได้ทำการรณรงค์ให้ทราบ

5. กรณีมีการจราจรคับคั่งในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนสายต่าง ๆ ทางฝ่ายปฏิบัติการจราจรได้เปิดการจราจรช่องทางพิเศษขึ้นเพื่อเร่งระบายรถที่คับคั่งให้เลื่อนไหลไปได้สะดวกในชั่วโมงดังกล่าวฯ เช่น ในถนนร่มเกล้า ถนนอ่อนนุช ตลาดกระบัง ฯลฯ

6. มีการดำเนินการจัดโครงการอบรมฯ ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง, ผู้ให้บริการรถรับจ้าง, และผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้รถใช้ถนนเพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ ในการขับขี่และการให้บริการที่ควรทราบ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของทางราชการเกี่ยวกับโครงการจัดระเบียบจราจร

7. จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อบรม บรรยาย ให้ความรู้เกี่ยวกับโครงการครู 5 นาที ตามสถานศึกษาต่าง ๆ ในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรระเบียบ ข้อบังคับ สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรต่าง ๆ แก่นักเรียนในสถานศึกษานั้น ๆ

8. จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไว้คอยอำนวยความสะดวกการจราจร กรณีได้รับการร้องขอจากทางภาครัฐและเอกชน ที่ขอความร่วมมือในการสนับสนุนการดำเนินการกิจกรรมต่าง ๆ

9. มีการดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานของภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขตตลาดกระบัง, กองวิศวกรรมจราจร, เพื่อขอความร่วมมือในการปรับปรุงแก้ไข กฎระเบียบ ข้อบังคับ ต่าง ๆ และกรณีวัสดุอุปกรณ์ เครื่องหมายจราจร หรือสัญญาณไฟจราจรต่าง ๆ ชำรุด เสียหาย เลอะเลือน หรือใช้การไม่ได้ เช่น การตีเส้นสัญญาณจราจรต่าง ๆ, ป้ายสัญญาณจราจร, หรือติดตั้งราวเหล็กเกาะกลางถนนอ่อนนุชตลาดกระบัง ถ.ร่มเกล้า ตลาดน้ำชัย ตลาดบุญศิริทรัพย์ ตลาดวัดลานบุญฯลฯ

10. ฝ่ายปฏิบัติการจราจรได้มีการสำรวจตรวจสอบ และจัดทำข้อมูล ประวัติ ผู้ให้บริการและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของวินต่าง ๆ ที่ให้บริการในเขตพื้นที่รับผิดชอบซึ่งในพื้นที่รับผิดชอบของ สน. เตาปูนนั้น มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างให้บริการ จำนวน 43 วิน

นายวิสูตร สำเร็จวานิชย์ สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง

1. สภาพปัญหาการจราจรที่สำคัญบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง ในฐานะประธานอนุกรรมการพิจารณาแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตลาดกระบัง ประชุมรับทราบข้อมูลการกำหนดพื้นที่เพื่อการพัฒนาและแผนงานโครงการตัดถนน การกำหนดเส้นทางเดินรถ การอำนวยความสะดวกจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่เขตลาดกระบัง โดยมีสำนักการโยธา สำนักผังเมือง พร้อมด้วยคณะอนุกรรมการร่วมประชุม ณ ห้องประชุมสำนักงานเขตลาดกระบัง ร่วมตรวจพื้นที่เนื่องจากโครงการพัฒนาถนนและทางยกระดับในพื้นที่เขตลาดกระบังนั้นได้มีการออกแบบไว้ก่อนที่จะมีการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิจะแล้วเสร็จ ปัจจุบันจึงเกิดปัญหาเรื่องการออกแบบเส้นทางในการทำทางยกระดับไม่สอดคล้องกับสภาพการจราจร อีกทั้งบริเวณนั้น เป็นจุดรองรับน้ำจึงทำให้เกิดปัญหาน้ำท่วมและปัญหาการขาดแคลนน้ำอุปโภคบริโภคในพื้นที่บางส่วน โดยสำนักผังเมืองมีโครงการพัฒนาอุทยานนครในพื้นที่ชานเมืองตะวันออกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอยู่ในรัศมี 30 กม. จากสนามบินสุวรรณภูมิ ได้แก่ เขตคลองสามวา หนองจอก มีนบุรี ลาดกระบัง และเขตประเวศ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมรองรับกับความเจริญเติบโตของสนามบินสุวรรณภูมิ และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนต่อไป

2. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักของกองบังคับการตำรวจนครบาล

ควรมีการสำรวจเส้นทางทางเดินที่คืนที่ดินให้มีความชัดเจนเพื่อการออกแบบเส้นทางเดินรถที่สอดคล้องกับสภาพการจราจร และควรเข้มงวดเรื่องการปฏิบัติตามกฎจราจรของประชาชนที่จอดรถบริเวณข้างทางตามเส้นทางสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญ

ส่วนที่ 6 อภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษาที่ได้กล่าวมาข้างต้นสามารถแบ่งประเด็นการอภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

ในส่วนของสภาพปัญหาการจราจรบนถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 พบว่ามีปัญหาในระดับมาก ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน พบว่า มีปัญหามากที่สุด คือ ระบบการขนส่งมวลชนไม่มีประสิทธิภาพ สืบเนื่องมาจากการที่เส้นทางของถนนเป็นเส้นทางที่ตัดผ่านระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับพื้นที่เมือง มีประชาชนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก มีการใช้รถโดยสารประจำทาง ซึ่งมีสภาพที่เก่า และชำรุด มีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน การรอรถโดยสารเป็นระยะเวลานาน ทำให้ไม่คล่องตัวในการเดินทาง รองลงมา คือ การมีรถติดมักเป็นเวลาเช้าและเย็น ดังนั้นถือว่าเป็นเวลาที่เร่งด่วนที่ประชาชนมีการใช้รถใช้ถนนอย่างคับคั่ง ฉะนั้นจึงควรมีปรับปรุงระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ รองรับต่อความต้องการ การจัดการแผนการจราจรอย่างเหมาะสม 2) ด้านผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร พบว่ามีปัญหาและอุปสรรคในระดับมาก อาทิ ความเห็นแก่ตัวของผู้ใช้รถใช้ถนน ความเร่งรีบในการเดินทางและการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพจะเป็นปัญหามาก รองลงมาคือ การละเมิดกฎระเบียบจราจร ของผู้ใช้รถใช้ถนน การไม่รู้กฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นการรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้ และความตระหนักในการรู้กฎจราจร การมีจิตสำนึกที่ดีในการใช้รถใช้ถนน 3) ด้านบริเวณเส้นทางของถนนสายหลักจะมีปัญหาติดขัดด้านการจราจรมากที่สุด คือ เส้นทางที่ 5 ถนนร่มเกล้า เริ่มจากแยกลาดกระบัง-ถนนสุขุมวิท และเส้นทางที่ 7 ถนนรามอินทรา เริ่มจากคลองบางชัน-สี่แยกมีนบุรี เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญซึ่งเป็นช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรถสิบล้อบรรทุกสินค้าจากที่ต่าง ๆ เพื่อเข้าไปเสียภาษีขาเข้าที่คลังสินค้าถนนร่มเกล้าเป็นจำนวนมาก และไม่มีเวลาห้ามรถดังกล่าว เนื่องจากเป็นเส้นทางเศรษฐกิจ จึงได้รับข้อยกเว้นจากทางรัฐบาล และเป็นเส้นทางรถเข้าออกของโรงเรียน ฉะนั้นควรมีการจัดระเบียบการจราจร การจัดทำมาตรการการใช้เส้นทางในช่วงเวลาที่กำหนดอย่างเคร่งครัด ก็สามารถลดปัญหาดังกล่าวได้ 4) ด้านสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรไม่คล่องตัวในระดับปานกลาง คือ มีการขุดเจาะซ่อมแซม ถนนพื้นผิวจราจรและขยายเส้นทางระบบเทคโนโลยีด้านสัญญาณไฟ เครื่องหมายจราจรไม่สัมพันธ์กับปริมาณรถซึ่งถือว่าเป็นปัญหาในระดับมาก จากผลการศึกษาดังกล่าวทำให้สอดคล้องกับการศึกษาของบรรชย์ ต้นสุทัศน์ (2543, น. บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อนปัญหาสภาพการจราจรในถนนเอกชัยศึกษาในพื้นที่เขตสถานีตำรวจนครบาลบางขุนเทียน ที่พบว่า ช่วงเวลาที่เกิด

สภาพการจราจรติดขัดมาก คือ ช่วงเวลา 06.00-08.00 น. สภาพการจราจรติดขัดมีสาเหตุปัจจัยมาจากสภาพถนนบกพร่องเป็นคอขวดและโค้งหักศอกบริเวณโค้งคอกม้า สาเหตุที่ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำผิดกฎจราจร คือ ความไม่มีระเบียบวินัยหรือไม่เคารพกฎจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนน การสร้างวินัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนโดยการบังคับกฎหมายอย่างเด็ดขาดและรุนแรง สรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดสภาพการจราจรในถนนเอกชน มีปัจจัยสำคัญ 4 ประการ คือ คน (ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า เจ้าหน้าที่ตำรวจ) ยานพาหนะ สภาพถนน และสิ่งแวดล้อม กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง และผลการศึกษาของ สมพงษ์ สุภาวรรณพงศ์ (2545, น. บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตจังหวัดสมุทรปราการ : ศึกษาในเขตพื้นที่ สภ.ต.ลำโรงเหนือพบว่า ด้านปัญหาการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน คือ เวลาที่รถติดมักเป็นเวลาเร่งด่วนช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเห็นว่าสาเหตุมาจาก เกิดการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่มีประสิทธิภาพ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าเกิดจากการละเมิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์และระบบขนส่งมวลชนที่ไม่มีประสิทธิภาพ

ส่วนผลการศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการของตำรวจจราจร พบว่ามีความพึงพอใจระดับมาก ซึ่งประกอบด้วย 1) ความพึงพอใจด้านการควบคุมและการจัดการจราจร อยู่ในระดับมาก โดยเฉพาะเรื่องการแสดงเครื่องหมายจราจร และป้ายต่าง ๆ เข้าใจง่าย และมองเห็นได้ชัดเจน การให้สัญญาณจราจร (สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีด) ของตำรวจจราจร ปฏิบัติได้อย่างถูกต้องจะเป็นในระดับมากที่สุด อันเนื่องมาจาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญในเรื่องเครื่องหมายจราจรเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่ประชาชนซึ่งเป็นนโยบายหลักของรัฐบาล 2) ความพึงพอใจด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับมาก เกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับกฎหมายจราจรและให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม ไม่เลือกปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการสอบถาม / การแจ้งข้อหา / จับกุม / ตรวจค้น มีความเหมาะสม การออกไปสั่งให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนที่กระทำผิดกฎจราจร ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความเหมาะสม เพราะสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีการจัดอบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอยู่เสมอ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความรู้และสามารถนำไปใช้และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนอย่างถูกต้องและเป็นธรรม) ความพึงพอใจด้านการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในระดับมาก โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่งกายเรียบร้อย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความถูกต้องรวดเร็วอยู่ในระดับมากที่สุด เพราะสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยเฉพาะผู้บังคับบัญชาชั้นสูงจะคอยตรวจสอบผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีการแต่งกายที่ถูกต้องและมีอุปกรณ์ในการทำงานอย่างเพียงพอเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับประชาชนที่

พบเห็น จากผลการศึกษาดังกล่าวทำให้สอดคล้องกับผลการศึกษาของ นพพร ลือบางใหญ่ (2548, น. บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลท่าพระ ที่ว่าความพึงพอใจของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ด้านการอำนวยความสะดวกหรืออยู่ในระดับปานกลาง ด้านการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับมาก

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรบนถนนสายหลักควรมีการแก้ไขและปรับปรุงในระดับมาก ได้แก่ 1) ด้านสภาพการจราจร ควรมีการเร่งปรับปรุงสภาพถนนให้พร้อมใช้อยู่เสมอ ขยายเส้นทางจราจร/เพิ่มเส้นทางลัดในระดับมาก มีจัดช่วงเวลาในการซ่อมแซมถนนเส้นทางที่เหมาะสม พัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพ ตลอดจนเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟให้รองรับกับปริมาณรถ 2) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือ ควรมีการเพิ่มโทษปรับและจับกุมให้สูงขึ้นเมื่อมีการทำผิดกฎจราจร การห้ามนำรถที่ไม่ได้มาตรฐานเข้ามาเขตพื้นที่ อาสาสมัครจราจรเพิ่มขึ้นโดยมีกฎหมายและ พ.ร.บ. รองรับ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด ไม่รับสินบน และไม่เลือกปฏิบัติ) ด้านการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนน ควรมีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ก่อนออกเดินทางทุกครั้ง วางแผนการเดินทางล่วงหน้า ใช้รถยนต์ส่วนตัวเมื่อมีเหตุจำเป็นเท่านั้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ บวรชัย ต้นสุทัศน์ (2543, น. บทคัดย่อ) ที่ว่าควรมีแนวทางแก้ไขปัญหการจราจร คือ การปลูกฝังให้รักษาและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรตั้งแต่ในวัยเยาว์ ส่งเสริมให้เด็กได้รับการเรียนรู้และทำความเข้าใจในเรื่องกฎหมายจราจร การประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนเรียนรู้เรื่องกฎการจราจร สร้างค่านิยมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างเคร่งครัด ส่งเสริมให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีน้ำใจในการขับที่ งดงามให้มีการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ เจ้าหน้าที่ตำรวจควรบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง มีมาตรการในการลดหย่อนโทษในกรณีที่ผู้กระทำความผิดมาชำระค่าปรับตามเวลาที่กฎหมายกำหนด นำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ ตลอดจนด้านการสื่อสาร มาร่วมปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับผลการศึกษาของ นพพร ลือบางใหญ่ (2548, น. บทคัดย่อ) ที่ว่า การเร่งปรับปรุงสภาพการจราจรบนท้องถนนให้คล่องตัว แก้ไขปัญหาการติดและคว้นด่าอย่างเคร่งครัด รวมทั้งแก้ไขปัญหการแข่งขันบนท้องถนน และให้รถโดยสารประจำทางมีระเบียบในการปฏิบัติมากขึ้น ด้านการปฏิบัติงานควรเข้มงวดเรื่องการจัดด้านให้เป็นเวลามากกว่านี้ ตรวจสอบรถผิดกฎหมาย ปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ไม่ว่าเปรียบประชาชน รับฟังเหตุผลของประชาชน ด้านบุคลากร ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน โดยจัดเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอเหมาะสมหรือเพิ่มอาสาจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยมีสอดคล้องกับการศึกษาของ เนติ ชันบุญ (2546, น. บทคัดย่อ) ที่ได้ทำการศึกษาเรื่องทัศนะของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหการจราจร : ศึกษาเฉพาะกรณีบริเวณแยกช้างฮี้ (ถนนสามเสน) ที่ให้ข้อเสนอต่อแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรว่า ควรจัดให้มีการ

ฝึกอบรมด้านการจราจรให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจทุกนายโดยเฉพาะผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่โดยตรง ควรส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการศึกษาสูงขึ้น และควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ไปยังประชาชนอย่างทั่วถึง โดยใช้สื่อต่าง ๆ เช่น แผ่นพับ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ และการศึกษาของ อธิคม โพธิ์ฮะ (2547, น. บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ทักษะของผู้ใช้รถใช้ถนนต่อการพัฒนาการให้บริการของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลท่าข้ามศึกษาเฉพาะกรณี ผู้ใช้รถใช้ถนนบนถนนพระราม 2 ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 9 ถึงหลักกิโลเมตรที่ 5 ที่ให้ข้อเสนอแนะต่อแนวทางแก้ไขปัญหาระบบจราจรว่า ควรยกเลิกป้ายแถบดำเพราะทำให้เกิดปัญหาการติดขัด ควรเอาจริงจังกับผู้กระทำความผิดกฎหมายเจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรพูดจาด้วยความสุภาพและอ่อนโยน มีวิจารณ์ญาณในการบังคับใช้กฎหมายจราจรโดยเข้มงวดมากขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรแจ้งข้อกล่าวหาในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรอย่างชัดเจนก่อนเรียกใบอนุญาตจับกุมและสั่งปรับ นอกจากนี้ควรพัฒนาเครื่องหมายการจราจร การจัดป้ายจราจรเครื่องหมายและสัญญาณลักษณะต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน พัฒนาการจัดการจราจรในเชิงปฏิบัติการ ด้านการพัฒนาบุคลากร เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ควรใช้คำสุภาพให้เกียรติ และเป็นมิตรต่อประชาชน เพื่อให้ความร่วมมือในการจราจรที่เป็นระเบียบมากขึ้น

ฉะนั้นแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบจราจรของถนนสายหลักในพื้นที่ความรับผิดชอบของกองบังคับการตำรวจนครบาล 3 ทุกฝ่ายควรมีความร่วมมือกัน มีการวางแผนการดำเนินงานด้านการจราจรอย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะเรื่องการจัดระเบียบจราจรที่มีมาตรฐาน ควรมีการจัดทำแผนเฉพาะการ เฉพาะช่วงเวลา เพื่อความเหมาะสม นอกจากนี้การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร เส้นทางถนน การให้สัญญาณไฟก็เป็นเรื่องสำคัญที่ต้องมีความสัมพันธ์กับปริมาณรถเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้วยความเคร่งครัด เป็นต้น นอกจากนี้การแก้ไขปัญหาระบบจราจรจะประสบความสำเร็จได้จะต้องได้รับความร่วมมือจากประชาชนผู้ใช้ถนนเป็นหลัก การปฏิบัติตามกฎระเบียบจราจร และความมีน้ำใจต่อผู้ใช้ถนนร่วมกัน