

บทที่ 4

ผลการศึกษาและอภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “สาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง” นี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ และเชิงคุณภาพ โดยให้ผู้ใช้รถที่ขับผ่านพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โดยให้ตอบแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์ ดังต่อไปนี้

1. ผลการศึกษาเชิงสำรวจ โดยได้จากการตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 179 คน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ก. ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้รถที่ขับผ่านพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลพระราชวัง เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา

ข. ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็น และสาเหตุของปัญหาที่มีผลต่อปัญหาการจราจรของผู้ใช้รถที่ขับผ่านพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลพระราชวัง

ค. ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการแก้ไขปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

2. ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ จำนวน 2 คน

3. อภิปรายผลการศึกษา

ตารางที่ 4.1

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ อายุ การศึกษา
อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่ ช่วงเวลาที่ใช้เส้นทาง
ความถี่ในการใช้เส้นทาง วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทาง
และยานพาหนะ

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	119	66.5
หญิง	60	33.5
รวม	179	100.0
อายุ		
ต่ำกว่า 18 ปี	14	7.8
18-27 ปี	5	2.8
28-37 ปี	38	21.2
38-47 ปี	82	45.8
48-57 ปี	40	22.3
รวม	179	100.0
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	3	1.7
มัธยมศึกษาตอนต้น	37	20.7
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	60	33.5
อนุปริญญา/ปวส.	4	2.2
ปริญญาตรี	71	39.7
ปริญญาโท	4	2.2
รวม	179	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ		
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	79	44.1
รับจ้างทั่วไป	49	27.4
ธุรกิจส่วนตัว	29	16.2
อื่น ๆ	22	12.3
รวม	179	100.0
รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 7,000 บาท	19	10.6
7,001-11,000 บาท	33	18.4
11,001-15,000 บาท	51	28.5
15,001-19,000 บาท	15	8.4
19,001-23,000 บาท	43	24.0
มากกว่า 23,000 บาท	18	10.1
รวม	179	100.0
ประสบการณ์ในการขับขี่		
0-5 ปี	32	17.9
6-10 ปี	44	24.6
11-16 ปี	44	24.6
17-22 ปี	21	11.7
23-27 ปี	21	11.7
28 - 33 ปี	6	3.4
มากกว่า 33 ปี	11	6.1
รวม	179	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางจราจร		
06.00–08.00 น.	70	39.1
09.00–11.00 น.	43	24.0
12.00–14.00 น.	13	7.3
15.00–17.00 น.	13	7.3
18.00–20.00 น.	40	22.3
ความถี่ในการใช้เส้นทาง		
1–3 ครั้ง	115	64.2
4–6 ครั้ง	46	25.7
มากกว่า 6 ครั้ง	18	10.1
รวม	179	100.0
วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทาง		
งานราชการ	64	35.8
ธุรกิจ	19	10.6
การศึกษา	40	22.3
อื่น ๆ	56	31.3
รวม	179	100.0
ยานพาหนะที่ใช้		
รถยนต์	74	41.3
รถจักรยานยนต์	58	32.4
รถโดยสารสาธารณะ	42	23.5
อื่น ๆ	5	2.8
รวม	179	100.0

จากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 66.5 และเพศหญิง จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5

อายุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 38–47 ปี จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 45.8 รองลงมา 48–57 ปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 อายุ 28–37 ปี จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 21.2 ต่ำกว่า 18 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8 และอายุ 18–27 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 และไม่ปรากฏผู้ที่มีอายุมากกว่า 57 ปี

ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบชั้นปริญญาตรี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 39.7 รองลงมาจบการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 จบชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 20.7 จบชั้นอนุปริญญา หรือ ปวส. และปริญญาโท จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 จบชั้นประถมศึกษา จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 และไม่ปรากฏผู้ที่จบการศึกษาสูงกว่าปริญญาโทและไม่ได้รับการศึกษา

อาชีพของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คือเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 44.1 รองลงมารับจ้างทั่วไป จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 อื่น ๆ จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 12.3 และไม่ปรากฏผู้ที่ไม่ได้ประกอบอาชีพใด ๆ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 11,001–15,000 บาท จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 รองลงมา 19,001–23,000 บาท จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 รายได้ต่อเดือน 7,001–11,000 บาท จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 ต่ำกว่า 7,000 บาท จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 10.6 มากกว่า 23,000 บาท จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 และ 15,001–19,000 บาท จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 8.4

ประสบการณ์ในการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ในช่วงระหว่าง 6–10 ปี และ 11–16 ปี เท่ากัน จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 24.6 รองลงมา 0–5 ปี จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 ประสบการณ์ในการขับขี่อยู่ในช่วงระหว่าง 17–22 ปี และ 23–27 ปี เท่ากัน จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 11.7 ประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า 33 ปี จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 และประสบการณ์ในการขับขี่อยู่ในช่วงระหว่าง 28–33 ปี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้เส้นทางจราจรในเวลา 06.00–08.00 น. จำนวน 70 คน คิดเป็นร้อยละ 39.1 รองลงมา 09.00–11.00 น. จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 การใช้เส้นทางจราจรในเวลา 18.00–20.00 น. จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 การใช้เส้นทางจราจรในเวลา 12.00–14.00 น. และ 15.00–17.00 น. เท่ากัน จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และไม่ปรากฏว่ามีผู้ใช้เส้นทางในเวลา 21.00–23.00 น., 24.00–02.00 น. และ 03.00–06.00 น.

ความถี่ในการใช้เส้นทางต่อวันของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1-3 ครั้ง จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 64.2 รองลงมา 4-6 ครั้ง จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 25.7 และมากกว่า 6 ครั้ง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1

วัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คือ เพื่องานราชการ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 รองลงมาอื่น ๆ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 31.3 เพื่อการศึกษา จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 และเพื่อธุรกิจ จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 10.6

ยานพาหนะที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้ในการขับขี่คือรถยนต์ จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 รองลงมารถจักรยานยนต์ จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รถโดยสารสาธารณะ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 อื่น ๆ จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 และไม่ปรากฏกลุ่มตัวอย่างใช้ยานพาหนะเป็นรถบรรทุก

ตารางที่ 4.2

ความคิดเห็นเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผังเมืองและการ ขยายตัวของเมือง	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
1. การจัดการจราจร ในพื้นที่ควรมีการ ประสานกับพื้นที่ ใกล้เคียงเพื่อให้มีการ คล่องตัว	104 (58.1)	60 (33.5)	7 (3.9)	8 (4.5)	0 (0)	4.45	0.77	มาก

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผังเมืองและการ ขยายตัวของเมือง	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
2. พื้นที่เขตรับผิดชอบ ของสถานีตำรวจนคร บาลพระราชวัง ผู้ใช้รถใช้ถนนทำผิด กฎหมายมาก เนื่องจาก พื้นที่ไม่เพียงพอและ ไม่มีที่จอดรถ	109 (60.9)	40 (22.3)	22 (12.3)	8 (4.5)	0 (0)	4.40	0.87	มาก
3. นโยบายการจัดระบบ จราจรที่ดีควรได้รับ ความร่วมมือกับ ประชาชนและ ผู้ประกอบการธุรกิจ ในพื้นที่ให้การสนับสนุน	89 (49.7)	73 (40.8)	11 (6.1)	6 (3.4)	0 (0)	4.37	0.75	มาก
4. ในบริเวณที่ การจราจรติดขัด หนาแน่น เช่น หน้า ศูนย์การค้า โรงเรียน เจ้าหน้าที่ตำรวจจึง มักจะเลี่ยงการจับกุม โดยใช้การว่ากล่าว ตักเตือนแทน	66 (36.9)	69 (38.5)	29 (16.2)	15 (8.4)	0 (0)	4.04	0.93	มาก

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผังเมืองและการ ขยายตัวของเมือง	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
5. การก่อสร้างบนผิว จราจรมีผลต่อความ คับคั่งของผู้ใช้รถใช้ ถนน	44 (24.6)	83 (46.4)	52 (29.1)	0 (0)	0 (0)	3.96	0.73	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม						4.24	0.81	มาก

จากตารางที่ 4.2 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งเรื่อง การจัดการจราจรในพื้นที่ควรมีการประสานกับพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อให้มีการคล่องตัว จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 58.1 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 33.5 ไม่เห็นด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจ นครบาลพระราชวัง ผู้ใช้รถใช้ถนนทำผิดกฎหมายมาก เนื่องจากพื้นที่ไม่เพียงพอและไม่มีที่จอดรถ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 60.9 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 เห็นด้วย จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 12.3 และไม่เห็นด้วย จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 4.5

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งเรื่องนโยบายการจัดระบบจราจรที่ดีควรได้รับความร่วมมือกับประชาชนและผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ให้การสนับสนุน จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 49.7 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 เห็นด้วย ปานกลาง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 และไม่เห็นด้วย จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องบริเวณที่การจราจรติดขัดหนาแน่น เช่น หน้า ศูนย์การค้า โรงเรียน เจ้าหน้าที่ตำรวจจึงมักจะเลี่ยงการจับกุมโดยการใช้น้ำฉีดรถแล้วตักเดือนแทน จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมา เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 66 คน คิดเป็น

ร้อยละ 36.9 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 และไม่เห็นด้วย จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 8.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องการก่อสร้างบนผิวจราจรมีผลต่อความคับคั่งของผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 29.1 และเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 24.6

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมืองโดยเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 ซึ่งเป็นการแสดงถึงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในเรื่องของผังเมืองและการขยายตัวของเมืองในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลต่อการจราจรคือการจัดการจราจรในพื้นที่ควรมีการประสานกับพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อให้มีการคล่องตัว ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.45 รองลงมาพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังมีผู้ใช้รถใช้ถนนทำผิดกฎหมายมาก เนื่องจากพื้นที่ไม่เพียงพอและไม่มีที่จอดรถ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.40 นโยบายที่ดีควรได้รับความร่วมมือกับประชาชน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.37 ในบริเวณที่การจราจรติดขัด หนาแน่น เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการว่ากล่าวตักเตือนแทน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุด คือการก่อสร้างบนผิวจราจรมีผลต่อความคับคั่งของผู้ใช้รถใช้ถนน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96

ตารางที่ 4.3
ความคิดเห็นเกี่ยวกับรถและทิศทางการเดินรถ

รถ และทิศทางการ เดินรถ	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย			
1. ในเขตพื้นที่สถานี ตำรวจนครบาล พระราชวัง ได้มีการใช้ มาตรการการจราจร เช่น การจัดรถ เดินทางเดียว การ เลี้ยวรถ การกวดขัน วินัยการจราจร การ ควบคุมการจอดรถ เป็นต้น เพื่อแก้ไข สภาพปัญหา การจราจรติดขัด	33 (18.4)	96 (53.6)	50 (27.9)	0 (0)	0 (0)	3.91	0.68	มาก
2. การจัดวันเวลาใน การจอดรถ เช่น จอดรถวันคู่ วันคี่ การควบคุมการจอด รถ เป็นมาตรการที่ใช้ ได้ผลในพื้นที่การ ปฏิบัติงาน	25 (14.0)	108 (60.3)	40 (22.3)	5 (2.8)	1 (0.6)	3.84	0.71	มาก

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

รถ และทิศทางการ เดินรถ	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
3. ถนนหลวงในช่วง วันโคน (ก่อนวันพระ 1 วัน) จราจรติดขัด เนื่องจากผู้ค้า ปากคลองตลาดปิด การจราจรขายสินค้า	33 (18.4)	87 (48.6)	48 (26.8)	11 (6.1)	0 (0)	3.79	0.81	มาก
4. รถที่แล่นหรือจอด อยู่บนถนนสายหลัก มักจะถูกตรวจพบการ กระทำผิดมากกว่าใน ตรอกซอย	13 (7.3)	78 (43.6)	49 (27.4)	32 (17.9)	7 (3.9)	3.32	0.98	ปาน กลาง
5. การที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ตามแยก สัญญาณไฟ ทำให้ การจราจรติดขัด	9 (5.0)	18 (10.1)	38 (21.2)	58 (32.4)	56 (31.3)	2.25	1.15	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม						3.42	0.86	ปาน กลาง

ตารางที่ 4.3 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องเขตพื้นที่สถานี ตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีการใช้มาตรการการจราจร เช่น การจัดรถเดินทางเดียว การเลี้ยวรถ การกวดขันวินัยการจราจร การควบคุมการจอดรถ เป็นต้น เพื่อแก้ไขสภาพปัญหาการจราจร

ติดขัด จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 53.6 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 27.9 และเห็นอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องการจัดวันเวลาในการจอดรถ เช่น จอดรถวันคู่วันคี่ การควบคุมการจอดรถ เป็นมาตรการที่ใช้ได้ผลในพื้นที่การปฏิบัติงาน จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 60.3 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 เห็นอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ไม่เห็นด้วย จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8 และไม่เห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องของถนนหลวงในช่วงวันโกน (ก่อนวันพระ 1 วัน) จราจรติดขัด เนื่องจากผู้ค้าปากคลองตลาดปิดการจราจรขายสินค้า จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 48.6 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8 เห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4 และไม่เห็นด้วย จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องรถที่แล่นหรือจอดอยู่บนถนนสายหลักมักจะถูกตรวจพบการกระทำผิดมากกว่าในตรอกซอย จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 ไม่เห็นด้วย จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 17.9 เห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และไม่เห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยในเรื่องการที่ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ตามแยกสัญญาณไฟ ทำให้การจราจรติดขัด จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รองลงมาไม่เห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 31.3 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 38 คน คิดเป็นร้อยละ 21.2 เห็นด้วย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 และเห็นด้วยอย่างอ้อย่างยิ่ง จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับรถและทิศทางการเดินรถโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในเรื่องรถและทิศทางการเดินรถในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง คือ ทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีมาตรการการจราจรเพื่อเป็นการแก้ไขสภาพปัญหาการจราจรติดขัด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 รองลงมาการจัดวันเวลาในการจอดรถ เป็นมาตรการที่ใช้ได้ผลในพื้นที่การปฏิบัติงาน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 ถนนหลวงในช่วงวันโกน จราจรจะติดขัด เนื่องจากผู้ค้าปิดการจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 รถที่แล่นหรือจอดอยู่บนถนนสายหลักมักจะถูกตรวจมากกว่าในตรอกซอย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุด คือ

การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ตามแยกสัญญาณไฟ ทำให้การจราจรติดขัด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.25

ตารางที่ 4.4
พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เห็นด้วยปานกลาง	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง			
1. ผู้ใช้รถยนต์มักจอดรอโดยค่านิ่งถึงความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก	93 (52.0)	53 (29.6)	33 (18.4)	0 (0)	0 (0)	4.34	0.77	มาก
2. ปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีระเบียบวินัย ไม่เคารพกฎจราจร	85 (47.5)	68 (38.0)	26 (14.5)	0 (0)	0 (0)	4.33	0.72	มาก
3. หากผู้ใช้รถยนต์ไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	59 (33.0)	98 (54.7)	22 (12.3)	0 (0)	0 (0)	4.21	0.64	มาก
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	55 (30.7)	75 (41.9)	43 (24.0)	6 (3.4)	0 (0)	4.00	0.83	มาก

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

พฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
5. สาเหตุที่ผู้ขับขี่ทำ ผิดกฎจราจรเพราะ ค่าปรับที่กำหนดน้อย เกินไป จึงกล้าเสี่ยงที่ จะกระทำผิด	57 (31.8)	64 (35.8)	45 (25.1)	6 (3.4)	7 (3.9)	3.88	1.02	มาก
ค่าเฉลี่ยรวม						4.15	0.79	มาก

จากตารางที่ 4.4 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นอย่างยิ่งในเรื่องของผู้ใช้รถใช้ถนนมักจอดรถโดยคำนึงถึงความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 18.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีระเบียบวินัย ไม่เคารพกฎจราจร จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 38 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องหากผู้ใช้รถยนต์ไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 12.3

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องผู้ใช้ผู้ใช้ถนนไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 41.9 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 30.7 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 และไม่เห็นด้วย จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องของสาเหตุที่ผู้ขับขี่ทำผิดกฎจราจรเพราะค่าปรับที่กำหนดน้อยเกินไป จึงกล้าเสี่ยงที่จะกระทำผิด จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 3.9 และไม่เห็นด้วย 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนโดยเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่างคือผู้ใช้รถใช้ถนนคำนึงถึงความสะดวกสบายของตนเองเป็นหลัก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 รองลงมาปัญหาการจราจรติดขัดเกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีระเบียบวินัย ไม่เคารพกฎจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.33 หากผู้ใช้รถไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุดคือค่าปรับที่น้อยเกินไปทำให้กล้าเสี่ยงที่จะกระทำผิด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88

ตารางที่ 4.5

ถนนและสภาพแวดล้อม

ถนนและ สภาพแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
1. การที่ถนนไม่สามารถขยายได้อีกส่งผลให้รถติด	76 (42.5)	89 (49.7)	14 (7.8)	0 (0)	0 (0)	4.35	0.62	มาก

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ถนนและ สภาพแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
2. พื้นที่ของสถานี ตำรวจนครบาล พระราชวังไม่มีที่จอดรถ ทำให้รถจอดบริเวณ ไหล่ถนนส่งผลให้ การจราจรติดขัด	72 (40.2)	67 (37.4)	40 (22.3)	0 (0)	0 (0)	4.18	0.77	มาก
3. สภาพถนนที่เป็น คอขวดทำให้การ จราจรติดขัดใน ชั่วโมงเร่งด่วน	34 (19.0)	121 (67.6)	18 (10.1)	6 (3.4)	0 (0)	4.02	0.65	มาก
4. การที่สถานีตำรวจ นครบาลพระราชวัง ดูแลเขตพระราชฐาน ทำให้มีการปิดถนน เป็นการเฉพาะกิจ บ่อยครั้ง ทำให้รถติด	13 (7.3)	58 (32.4)	49 (27.4)	53 (29.6)	6 (3.4)	3.11	1.02	น้อย

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ถนนและ สภาพแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
5. ถนนในพื้นที่สถานี ตำรวจนครบาลพระ ราชวัง มีลักษณะไม่ เรียบเป็นเนิน ทำให้ ต้องชะลอรถเมื่อถึง บริเวณนั้น ๆ	6 (3.4)	18 (10.1)	93 (52.0)	57 (31.8)	5 (2.8)	2.79	0.79	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม						3.69	0.77	มาก

จากตารางที่ 4.5 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องการที่ถนนไม่สามารถขยายได้อีก ส่งผลให้รถติด จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 49.7 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 42.5 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่งในเรื่องของพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังไม่มีที่จอดรถ ทำให้รถจอดบริเวณไหล่ถนนส่งผลให้การจราจรติดขัด จำนวน 72 คน คิดเป็นร้อยละ 40.2 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 37.4 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องสภาพถนนที่เป็นคอขวดทำให้การจราจรติดขัดชั่วโมงเร่งด่วน จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 67.6 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 และไม่เห็นด้วย จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องการที่สถานีครบบาลพระราชวังดูแลเขตพระราชฐาน ทำให้มีการปิดถนนเป็นการเฉพาะกิจบ่อยครั้ง ทำให้รถติด จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รองลงมาไม่เห็นด้วย จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องถนนในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง มีลักษณะไม่เรียบเป็นเนิน ทำให้ต้องชะลอเมื่อถึงบริเวณนั้น ๆ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาไม่เห็นด้วย จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 เห็นด้วย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับถนน และสภาพแวดล้อมโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3.69 ซึ่งเป็นการแสดงถึงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับถนน และสภาพแวดล้อมในระดับมาก เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่คือการที่ถนนไม่สามารถขยายได้ก็ทำให้รถติด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 รองลงมารถที่จอดบนไหล่ทางส่งผลให้การจราจรติดขัด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 สภาพถนนที่เป็นคอขวดทำให้การจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 เขตพระราชฐาน ทำให้มีการปิดถนนเป็นการเฉพาะกิจบ่อยครั้ง ทำให้รถติด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุด คือ ถนนมีลักษณะไม่เรียบเป็นเนิน ทำให้รถต้องชะลอบริเวณนั้น ๆ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79

ตารางที่ 4.6
การบริหารงานด้านการจรรยา

การบริหารงานด้าน การจรรยา	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย			
1. สถานที่ตำรวจนคร บาลพระราชวังได้มี การยืมใบอนุญาตขับขี่ ผู้ที่ทำผิดกฎจราจร	36 (20.1)	118 (65.9)	25 (14)	0 (0)	0 (0)	4.06	0.58	มาก
2. การนำวิทยากร ต่าง ๆ มาอบรม เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ ทำงานเกี่ยวกับ การจราจรเพื่อเป็น การสร้างความรู้และ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และสามารถนำไป ประยุกต์ใช้ในการ ปฏิบัติงาน	45 (25.1)	103 (57.5)	18 (10.1)	12 (6.7)	1 (0.6)	4.00	0.82	มาก

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

การบริหารงานด้าน การจรรยา	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย			
3. การแก้ไขปัญหา การจรรยาที่ได้ผลควร เพิ่มมาตรการในการ ลงโทษผู้ทำผิดกฎ จรรยา เช่น กักขัง จำคุก เพื่อให้เกิด ความเกรงกลัว	45 (25.1)	40 (22.3)	76 (42.5)	18 (10.1)	0 (0)	3.63	0.97	ปาน กลาง
4. ผู้บังคับบัญชาบาง คนไม่เข้าใจปัญหา การจรรยาและแก้ไข ปัญหาไม่ถูกต้อง	11 (6.1)	66 (36.9)	78 (43.6)	24 (13.4)	0 (0)	3.36	0.79	ปาน กลาง
5. ในการปฏิบัติหน้าที่ แต่ละครั้ง เจ้าหน้าที่ ตำรวจตั้งใจปฏิบัติ หน้าที่ให้ได้ตาม เป้าหมายในการ จับกุมผู้กระทำผิดกฎ จรรยาให้ได้ปริมาณที่ ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า	18 (10.1)	51 (28.5)	68 (38.0)	24 (13.4)	18 (10.1)	3.15	1.1	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม						3.64	0.85	ปาน กลาง

จากตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ทำผิดกฎจราจร จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 65.9 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 20.1 และเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องการนำวิทยากรต่าง ๆ มาอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำงานเกี่ยวกับการจราจรเพื่อเป็นการสร้างความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 57.5 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 ไม่เห็นด้วย จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ได้ผลควรเพิ่มมาตรการในการลงโทษผู้ทำผิดกฎจราจร เช่น กักขัง จำคุก เพื่อให้เกิดความเกรงกลัว จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 25.1 เห็นด้วย จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 22.3 และไม่เห็นด้วย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องผู้บังคับบัญชาไม่เข้าใจปัญหาการจราจรและแก้ไขปัญหาไม่ถูกต้อง จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 36.9 ไม่เห็นด้วย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 13.4 และเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องของการปฏิบัติหน้าที่แต่ละครั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งใจปฏิบัติหน้าที่ให้ได้ตามเป้าหมายในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรให้ได้ปริมาณที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 28.5 ไม่เห็นด้วย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 13.4 เห็นด้วยอย่างยิ่งและไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งเท่ากัน จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นด้านการบริหารงานจราจรโดยเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 ซึ่งเป็นการแสดงถึงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับงานด้านการบริหารการจราจรในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายข้อพบว่าความคิดเห็นที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีคือทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีการยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้ทำผิดกฎจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06 รองลงมาการนำวิทยากรมาอบรมเพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในงานจราจร ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 การเพิ่มมาตรการในการลงโทษเป็นการแก้ปัญหาที่ได้ผล ค่าเฉลี่ยเท่ากับ

3.63 ผู้บังคับบัญชาไม่เข้าใจปัญหาการจราจรและแก้ไขปัญหามิถูกต้อง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุดคือเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ให้ได้ตามเป้าหมายในการจับกุม ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.15

ตารางที่ 4.7
การบังคับใช้กฎหมาย

การบังคับใช้ กฎหมาย	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
1. รถบางคันไม่ ปฏิบัติตามกฎจราจร ก็ไม่ถูกจับ	27 (15.1)	56 (31.3)	42 (23.5)	49 (27.4)	5 (2.8)	3.28	1.11	ปาน กลาง
2. รถบรรทุกหรือรถ รับจ้างจะถูกจับกุม มากกว่ารถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลเนื่องจากผู้ ขับที่ไม่กล้าได้เถียง และมีรางวัลนำจับสูง	11 (6.1)	54 (30.2)	58 (32.4)	50 (27.9)	6 (3.4)	3.08	0.98	น้อย
3. ตำรวจมักจะเลือก จับกุมในข้อหาที่เป็น นโยบายของ ผู้บังคับบัญชา มากกว่าข้อหาอื่น ๆ	5 (2.8)	57 (31.8)	59 (33.0)	53 (29.6)	5 (2.8)	3.02	0.92	น้อย

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

การบังคับใช้ กฎหมาย	ระดับความคิดเห็น (N=101)					\bar{X}	S.D.	แปลผล
	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย ปาน กลาง	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง			
4. การจับกุมผู้กระทำ ผิดกฎหมายจราจร โดยการเขียนใบสั่งทำ ให้ผู้ถูกจับไม่กล้า กระทำผิดอีก	6 (3.4)	53 (29.6)	62 (34.6)	48 (26.8)	10 (5.6)	2.98	0.96	น้อย
5. ตำรวจเลือกปฏิบัติ โดยไม่จับรถที่มีราคา แพง	26 (14.5)	27 (15.1)	41 (22.9)	59 (33.0)	26 (14.5)	2.82	1.27	น้อย
ค่าเฉลี่ยรวม						3.04	1.05	น้อย

จากตารางที่ 4.7 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยในเรื่องรถบางคันไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก็ไม่ถูกจับ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 31.3 รองลงมาไม่เห็นด้วย จำนวน 49 คน คิดเป็นร้อยละ 27.4 เห็นด้วยปานกลาง จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 23.5 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 15.1 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องรถบรรทุกหรือรถรับจ้างจะถูกจับกุมมากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเนื่องจากผู้ขับขี่ไม่กล้าได้เถียงและมีรางวัลนำจับสูง จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 30.2 ไม่เห็นด้วย จำนวน 50 คน คิดเป็นร้อยละ 27.9 เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1 และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องตำรวจมักจะเลือกจับกุมในข้อหาที่เป็นนโยบายของผู้บังคับบัญชามากกว่าข้อหาอื่น ๆ จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 ไม่เห็นด้วย จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 เห็นด้วยอย่างยิ่งและไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งเท่ากัน จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยปานกลางในเรื่องการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมาย โดยการเขียนใบสั่งทำให้ผู้ถูกจับไม่กล้ากระทำความผิดอีก จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 34.6 รองลงมาเห็นด้วย จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 29.6 ไม่เห็นด้วย จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 5.6 และเห็นด้วยอย่างยิ่ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยในเรื่องตำรวจเลือกปฏิบัติโดยไม่จับรถที่มีราคาแพง จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาเห็นด้วยปานกลาง จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 22.9 เห็นด้วย จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 15.1 เห็นด้วยอย่างยิ่งและไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งเท่ากัน จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 14.5

กล่าวโดยสรุปแล้ว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นด้านการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 ซึ่งเป็นการแสดงถึงว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านการบังคับใช้กฎหมายในระดับน้อย เมื่อพิจารณารายชื่อพบว่าความคิดเห็นที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีคือรถบางคันไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก็ไม่ถูกจับ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.28 รองลงมา รถบรรทุกหรือรถรับจ้างจะถูกจับกุมมากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.08 ตำรวจมักจะเลือกจับกุมในข้อหาที่เป็นนโยบายของผู้บังคับบัญชามากกว่าข้อหาอื่น ๆ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.02 การเขียนใบสั่งทำให้ทำให้ผู้ถูกจับไม่กล้ากระทำความผิดอีก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.98 และค่าเฉลี่ยที่น้อยที่สุดคือตำรวจเลือกปฏิบัติโดยไม่จับรถที่มีราคาแพง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.28

ตารางที่ 4. 8

สรุปรวมความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจร

ความคิดเห็น	\bar{X}
1. ผังเมืองและการขยายตัวของเมือง	4.24
2. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน	4.15
3. ถนนและสภาพแวดล้อม	3.69

ตารางที่ 4. 8 (ต่อ)

ความคิดเห็น	\bar{X}
4. การบริหารงานด้านการจราจร	3.64
5. รถ และทิศทางการเดินรถ	3.42
6. การบังคับใช้กฎหมาย	3.04
รวม \bar{X}	3.69

จากตารางการสรุปแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นด้วยในเรื่องผังเมืองและการขยายตัวของเมืองในระดับมาก ($\bar{X} = 4.24$) รองลงมาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนในระดับมาก ($\bar{X} = 4.15$) ถนนและสภาพแวดล้อมในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$) การบริหารงานด้านการจราจรในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.64$) รถ และทิศทางการเดินรถในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.42$) และการบังคับใช้กฎหมายในระดับน้อย ($\bar{X} = 3.04$)

ผลการศึกษาเชิงคุณภาพ

ผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการจราจร จำนวน 2 คน ในการศึกษาครั้งนี้จะนำเสนอเป็นรายบุคคล โดยจะนำเสนอข้อมูลแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

1. ข้อมูลส่วนบุคคล
2. สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบัน รวมทั้งในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
3. สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรของเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
4. แนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังที่ใช้ในปัจจุบัน เพราะเหตุใด

ผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของบุคคลที่เกี่ยวข้อง นำเสนอเป็น
ประเด็นการสัมภาษณ์ ดังนี้

พ.ต.ท.โฆษิต บุญทวี รองผู้กำกับการจราจร

ประวัติส่วนตัว เกิด 20 กุมภาพันธ์ 2513

ประวัติการศึกษา

1. ประถม โรงเรียนวัดอ่างแก้ว ภาษีเจริญ
2. มัธยมต้น โรงเรียนวัดนวลนรดิศ
3. มัธยมปลาย โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่น 31
4. อุดมศึกษา โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่น 47
5. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (ปริญญาตรี)
6. คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ปริญญาโท)

ประวัติการรับราชการ

1. รอง สว.ส. สน.วัดพระยาไกร
2. รอง สว.ผ.กำลังพล บก.น.5
3. รอง สว.งาน 2 กก.อก.บก.น.5
4. รอง สว.จร.สน.บางโพธิ์
5. นว.ผบก.จร.ก.ตร.
6. นว.ผบก.ส.1
7. สว.งาน 5 กก.4 ส.1
8. สว. งาน 1 กก.อก.ส.1
9. สว.จร.สน.บางขุนนนท์
10. สว.จร.สน.บางยี่ขัน
11. รอง ผกก.ปป.สน.หนองค้างพลู
12. รอง ผกก.จร.สน.พระราชวัง

สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

จากสภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบนั้น ส่วนหนึ่งมาจากจำนวนรถของผู้ใช้รถใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน โดยเฉพาะในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ซึ่งเป็นเขตของสถานีราชการ ย่านธุรกิจ และสถานที่สำคัญ ๆ โดยเฉพาะผู้ประกอบการที่มารับส่งนักเรียน มีค่านิยมในการใช้รถส่วนตัวเป็นยานพาหนะในการขับขี่ยานพาหนะ รวมทั้งหลายพื้นที่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง มีสภาพเป็นคอขวด เช่น บริเวณสะพานพุทธ

ทำให้ในชั่วโมงเร่งด่วน การจราจรติดขัดมาก จากสภาพปัญหาดังกล่าวทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีการกำหนดนโยบายไว้แก้ปัญหาการจราจรเพื่อเป็นการสร้างวินัยการจราจรให้แก่ผู้ขับขี่

ปัญหาการจราจรดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่อสังคมเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในปัจจุบันจากการสังเกตเราจะเห็นได้ว่าประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนนั้น เกิดภาวะตึงเครียดทางจิตใจ มลภาวะทางอากาศ และอื่น ๆ เพราะโดยส่วนใหญ่ปัญหาการจราจรจะเกิดจากสภาพทางกายภาพ และวินัยการจราจรของผู้ขับขี่ ที่คำนึงถึงแต่ความสะดวกสบายของตนเองเป็นหลัก ทำให้สภาพปัญหาการจราจรในปัจจุบันจึงยังไม่สามารถแก้ไขให้ได้ประสิทธิผล

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

จากสภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังดังกล่าว นั้น สามารถสรุปพอสังเขปได้ดังนี้

1. เกิดจากสภาพทางกายภาพของพื้นที่ ที่มีลักษณะของถนนหลายสายมีลักษณะทางกายภาพจำกัด ความกว้างของถนนแคบ และแต่ละถนนมีความยาวไม่มาก จึงทำให้มีจุดตัดระหว่างถนนเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เกิดสภาพปัญหาการจราจรคับคั่ง

2. ประชาชนคำนึงถึงแต่ความสะดวกสบาย ไม่เคารพกฎจราจร ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายจราจรมากขึ้น หากไม่พบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ ก็จะกระทำความผิดกฎจราจรทันที เพียงเพราะความสะดวกของตนเองเท่านั้น

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจยังมีไม่เพียงพอเพื่อรองรับกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้อย่างทั่วถึง

4. จากสภาพพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังเป็นพื้นที่ทางการค้าจำนวนมาก ทำให้คนเข้ามาเพื่อติดต่อซื้อขายในแต่ละวันมีจำนวนมาก ประกอบกับที่จอดรถที่จะรองรับมีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดการกระทำผิดกฎหมายเป็นจำนวนมากโดยอาศัยพื้นที่ถนนเป็นที่จอดรถ จึงทำให้รถที่โดยสารผ่านเส้นทางนั้นเกิดการชะลอตัวและส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

จากสภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ ทำให้ทางพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังได้มีการกำหนดนโยบายต่าง ๆ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจร ดังเช่น

1. หลายจุดในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ได้จัดให้มีการเดินรถทางเดียว เช่น บริเวณปากคลองตลาด ทางลงสะพานพระปกเกล้า เป็นต้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด แต่มาตรการที่ใช้ก็ไม่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ อาทิ บริเวณปากคลองตลาดที่มีการจัดการเดินรถทางเดียว แต่พ่อค้าแม่ค้าก็ไม่ได้ปฏิบัติตาม ทางสถานี

ตำรวจนครบาลพระราชวังจึงได้มีมาตรการเพิ่ม คือ การให้เจ้าหน้าที่ตรวจไปยืนตามจุดต่าง ๆ บริเวณที่มีการจราจรติดขัด เพื่อตักเตือนหรือออกไปสั่งให้กับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

2. ทางพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ได้มีนโยบายในการจัดการจราจร คือ ตั้งด่านวันละ 2 ครั้ง กวดขันจับกุมรถที่จอดฝ่าฝืน จอดซ้อนคัน ตลอด 24 ชั่วโมง จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดตามทางร่วมทางแยก เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร การประชุมประสานกับพื้นที่ใกล้เคียง ปรึกษาปัญหาด้านการจราจรในภาพรวมของ บก.น. 6

3. ควรมีการจัดการอบรมแก่ผู้ขับขี่ เพื่อเป็นการสร้างวินัย เพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจร รวมทั้งการอบรมความรู้ให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อเสริมสร้างทักษะในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องต่อไป

ด.ต.ภคิน ภัทรวาณิชย์ ผู้บังคับหมู่งานจราจร สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ประวัติส่วนตัว เกิด 16 ธันวาคม 2504

ประวัติการศึกษา มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนกุนนทีรุทธารามวิทยาคม

ประวัติรับราชการ

1. ลูกแถว กองร้อยที่ 2 โรงเรียนตำรวจนครบาล
2. เจ้าหน้าที่สายตรวจจรวิทยุ กองกำกับการสายตรวจและปฏิบัติการ พิเศษ (191)
3. เจ้าหน้าที่สายตรวจจรจักรยานยนต์ สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
4. ผู้บังคับหมู่งานจราจร สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง เป็นพื้นที่ที่มีขนาดเล็กแต่มีแหล่งการค้าและสถานที่สำคัญต่าง ๆ มากมาย เช่น ร้านค้าเพชรทอง ย่านบ้านหม้อ ตลาดผ้า ย่านพาหุรัด และศูนย์รวมผัก และผลไม้ ตลาดปากคลอง จึงเป็นย่านการค้าที่สำคัญ มีประชาชน และผู้ประกอบการค้าจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่นี้ จำนวนรถที่เข้ามาในเขตพื้นที่วันละประมาณ 80,000 คัน (ข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร)

จากเหตุผลดังกล่าวทำให้ภายในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังมีจำนวนรถที่มาก แต่กลับมีพื้นที่ที่เล็ก ทำให้เกิดปัญหาการจราจรได้มาก เช่น รถติด ไม่มีที่สำหรับจอดรถ ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นแก่ความสะดวกสบายของตนเอง ดังนั้น พื้นที่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ถือว่าเป็นพื้นที่เขตเมือง ถนนไม่สามารถที่จะขยายได้อีกเพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ภายในพื้นที่ยังมีที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนมักจะใช้ถนนเป็นที่จอดรถชั่วคราว ซึ่งส่งผลให้การจราจรติดขัดดังเช่นในปัจจุบัน

สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ตามที่กล่าวมาแล้วว่า พื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังมีขนาดเล็ก เพียง 1.5 ตารางกิโลเมตร และมีปริมาณรถเข้า-ออก พื้นที่วันละ 80,000 คัน เพื่อเข้ามาติดต่อธุรกิจ ในย่านการค้าสำคัญ จึงเป็นส่วนที่ทำให้การจราจรเกิดปัญหา เนื่องมาจาก

1. ในเขตพื้นที่ไม่มีสถานที่จอดรถ หรือรับฝากรถที่เพียงพอต่อปริมาณรถที่ผ่านเข้ามา
2. ถนนสายต่าง ๆ ในเขตพื้นที่เป็นถนนสายสำรอง เป็นถนนที่มีขนาดแคบ เมื่อมีการจราจร หรือหยุดรถ แล้วจะทำให้รถที่ตามมาด้านหลัง ต้องหยุดชะงักเนื่องจากต้องหลีกเลี่ยงกันให้ทัน
3. เนื่องจากเป็นพื้นที่การค้า และไม่มีสถานที่จอดรถรองรับอย่างเพียงพอ จึงมีการจอดรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก อาทิ จอดรถซ้อนคัน จอดรถฝั่งขวา ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดขึ้น

แนวทางในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

แนวทางที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจร คือ

1. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าไปจัดการจราจรในบริเวณย่านการค้า ทุกจุดที่มีประชาชนเข้ามาติดต่อธุรกิจ เช่น ตลาดปากคลอง ตลาดเพชรทองบ้านหม้อ ตลาดผ้าพาหุรัด เป็นต้น
2. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในอัตราโทษสูงสุด เพื่อให้หลายจำ จะได้ไม่กระทำความผิดขึ้นอีก

เหตุผลที่เข้ามาตรวจการดังกล่าวข้างต้น เนื่องมาจากผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ไม่คำนึงถึงความเสียหายด้านเศรษฐกิจที่เกิดจากสภาพการจราจรติดขัด มุ่งแต่ความสะดวกสบายของตนเป็นหลัก

ตามที่ได้ใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายข้างต้น มีผลทำให้ผู้กระทำความผิดลดลงบ้าง เนื่องจากเกรงที่จะต้องเสียค่าปรับในอัตราโทษสูง แต่ก็ยังไม่ได้ผลเป็นที่น่าพอใจนัก

สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของบุคคลที่เกี่ยวข้อง

1. สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ผลการวิเคราะห์จากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง เห็นสอดคล้องกันว่าในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง เป็นพื้นที่ที่มีขนาดเล็กแต่มีแหล่งการค้า และสถานที่สำคัญต่าง ๆ มากมาย เช่น ร้านค้าเพชรทอง ย่านบ้านหม้อ ตลาดผ้า ย่านพาหุรัด และศูนย์รวมผัก และผลไม้ ตลาดปากคลอง จึงเป็นย่านการค้าที่สำคัญ มีประชาชน และผู้ประกอบการค้าจำนวนมาก เข้ามาในพื้นที่นี้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรได้มาก เช่น รถติด ไม่มีที่สำหรับจอดรถ ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเห็นแก่ความสะดวกสบายของตนเอง การขับขี่รถในขณะเมาสุรา การขับขี่รถในลักษณะกีดขวางการจราจร ขับขี่รถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร การจอดในที่ห้ามจอด การจอดรถซ้อนคัน การเลี้ยวในที่ห้ามเลี้ยว การนำยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ อุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่สมบูรณ์ หรือไม่มีคุณภาพมาใช้ขับขี่บนถนน การนำยานพาหนะที่มีการดัดแปลงสภาพเครื่องยนต์ การดัดแปลงท่อไอเสีย อันก่อให้เกิดปัญหามลพิษการต่อพ่วงและการลากจูงสิ่งของหนักทำให้ผิวการจราจรได้รับความเสียหาย รวมถึงการขาดมารยาทและวินัยในการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนเองด้วย

ดังนั้น จากสภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดหลายจุดและหลายช่วงเวลา จึงเป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ที่จะต้องแก้ไขปัญหาการจราจร ต่อไป

2. สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรของเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

บุคคลที่เกี่ยวข้องมีความเห็นสอดคล้องกันว่าสาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังนั้น สามารถสรุปเป็นประเด็นได้ ดังนี้

1. เกิดจากสภาพทางกายภาพของพื้นที่ ที่มีการตัดผ่านของถนนค่อนข้างมาก รวมทั้งในเขตพื้นที่ไม่มีสถานที่จอดรถ หรือ รับฝากรถที่เพียงพอต่อปริมาณรถที่ผ่านเข้ามา พื้นที่ทางการค้าค่อนข้างมากทำให้ส่งผลต่อการจราจรติดขัด

2. ประชาชนคำนึงถึงแต่ความสะดวกสบาย ไม่เคารพกฎจราจร เพราะผู้ขับขี่นั้น หากไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจก็มักจะเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎจราจร เมื่อประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก็ส่งผลต่อปัญหาการจราจรดังเช่นในปัจจุบัน

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังมีไม่เพียงพอเพื่อรองรับกับสภาพการจราจรที่ติดขัด ทำให้ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง และอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนได้อย่างทั่วถึง

รวมทั้งการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีความรู้ที่เพียงพอต่อการปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะในเหตุการณ์เฉพาะหน้า ทำให้บางครั้งการปฏิบัติหน้าที่อาจจะไม่มีประสิทธิภาพต่อประชาชนได้

4. เนื่องจากเป็นพื้นที่การค้า และไม่มีสถานที่จอดรถอย่างเพียงพอ จึงมีการจอดรถฝ่าฝืนกฎหมายจราจรเป็นจำนวนมาก อาทิ จอดรถซ้อนคัน จอดรถฝั่งขวา ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดขึ้น

3. แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความเห็นสอดคล้องกันว่าในเรื่องของแนวทางการแก้ไขปัญหารถจราจร ดังนี้

หลายจุดในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ได้จัดให้มีการเดินทางเดียว เช่น บริเวณปากคลองตลาด ทางลงสะพานพระปกเกล้า เป็นต้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด แต่มาตรการที่ใช้ก็ไม่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ อาทิ บริเวณปากคลองตลาดที่มีการจัดการเดินทางเดียว แต่พ่อค้าแม่ค้าก็ไม่ได้ปฏิบัติตาม ทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังจึงได้มีมาตรการเพิ่ม คือ การให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไปยืนตามจุดต่าง ๆ บริเวณที่มีการจราจรติดขัด เพื่อตักเตือนหรือออกใบสั่งให้กับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จึงควรมีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าไปจัดการจราจรในบริเวณย่านการค้า ทุกจุดที่มีประชาชนเข้ามาติดต่อธุรกิจ เช่น ตลาดปากคลอง ตลาดเพชรทองบ้านหม้อ ตลาดผ้าพานูร์ต เป็นต้น และบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในอัตราโทษสูงสุด เพื่อให้หลบจำ จะได้ไม่กระทำผิดขึ้นอีก รวมทั้งมีการปลูกจิตสำนึกให้แก่ประชาชนในการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ เป็นการศึกษาสาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โดยทำการศึกษาจากประชาชนทั่วไป รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 179 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุระหว่าง 38-47 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบอาชีพเจ้าหน้าที่ตำรวจ และรับจ้างทั่วไปเป็นส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อเดือนระหว่าง 11,001-15,000 บาท ซึ่งประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์อยู่ระหว่าง 6-10 ปี และ 11-16 ปี เป็นส่วนใหญ่

จากการศึกษาที่กล่าวมาทั้งหมด ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลทั้งส่วนที่เป็นเอกสาร การศึกษาภาคสนามทั้งจากแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์มาวิเคราะห์เพื่ออภิปรายผลของการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ในแต่ละข้อ ดังนี้

1. สภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่เขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

จากการศึกษาพบว่าสภาพปัญหาในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีสถานที่ราชการ ย่านธุรกิจ และสถานที่สำคัญ จำนวนหลายแห่ง จะพบว่าช่วงเวลาที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัด คือช่วงเวลาระหว่าง 06.00–08.00 น. คิดเป็นร้อยละ 39.1 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 09.00–11.00 น. คิดเป็นร้อยละ 24 ซึ่งจะเห็นได้ว่าช่วงเวลา 06.00–08.00 น. เป็นช่วงเวลาที่ผู้ปกครองส่งบุตรหลานมาเรียนหนังสือภายในพื้นที่ เช่น โรงเรียนราชินี โรงเรียนสวนกุหลาบ เป็นต้น ซึ่งผู้ปกครองส่วนใหญ่จะใช้ยานพาหนะเป็นรถยนต์ส่วนบุคคล จากการศึกษาพบว่ายานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 41.3 รวมทั้งเป็นช่วงเวลาของพ่อค้าแม่ค้าที่จะซื้อจะขายของที่ปากคลองตลาดเพื่อมารับส่งดอกไม้ จึงทำให้สภาพการจราจรช่วงนี้ติดขัด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของฝ่ายจราจร สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง (2549) ที่พบว่า ในเขตพื้นที่มีสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงเป็นจำนวนมาก ซึ่งประชาชนผู้ใช้รถส่วนใหญ่ นำนักเรียนมาส่ง ณ สถานศึกษาเป็นจำนวนมาก ในช่วงเวลา 07.00–08.30 น. และเวลา 16.00–17.30 น. จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง มักจะมีความถี่ในการใช้เส้นทาง คือ 1–3 ครั้ง ต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 64.2 ซึ่งวัตถุประสงค์ในการใช้เส้นทางของผู้ขับขี่ คือ งานราชการ คิดเป็นร้อยละ 35.8 ทั้งนี้เนื่องจากในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ประกอบด้วยหน่วยงานราชการตั้งอยู่หลายแห่ง เช่น พระบรมมหาราชวัง กระทรวงกลาโหม ทำเนียบองคมนตรี กฟน. เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปคือ ผู้ขับขี่ที่ใช้เส้นทางภายในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ส่วนใหญ่จะมีวัตถุประสงค์ในงานราชการ ไม่ว่าจะเป็นคนทำงานราชการ ผู้ที่มาติดต่อกับงานราชการ และผู้ปกครองที่มาส่งบุตรหลานเข้าโรงเรียน โดยช่วงเวลาที่ใช้เส้นทางส่วนใหญ่แล้วใช้เส้นทางในช่วงเวลาระหว่าง 06.00–08.00 น. รองลงมา 09.00–11.00 น. อีกทั้งผู้ค้าขายในปากคลองตลาด จะรับส่งดอกไม้และค้าขายกันภายในช่วงเวลาดังกล่าว โดยความถี่ที่ใช้เส้นทางต่อวัน คือ 1–3 ครั้ง

และยานพาหนะที่ใช้ส่วนใหญ่ก็เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากความสะดวกสบายของตนเองในการเดินทาง และสะดวกในการขนส่งดอกไม้บริเวณปากคลองตลาด และการค้าชนิดอื่น ๆ

2. สาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

ปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าผังเมืองและการขยายตัวของเมืองส่งผลต่อปัญหาการจราจร มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.24$) ซึ่งสอดคล้องกับกับการศึกษาของ ทศน์พล บู่หลง (2544, บทคัดย่อ) ที่พบว่า ในบริเวณที่มีการจราจรติดขัด หนาแน่น เช่น หน้าศูนย์การค้า โรงเรียน มักจะเลี่ยงการจับกุม โดยใช้วิธีว่ากล่าวตักเตือนแทน ซึ่งจากสภาพพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังนั้นเกิดปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องมาจากพื้นที่ใกล้เคียง เช่น สถานีตำรวจนครบาลจักรวรรดิ สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ ซึ่งสภาพรถติดได้ติดต่อเนื่องมายังพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง โดยเฉพาะจากบริเวณวัดมังกรกมลาวาส (เล่งเน่ยยี่ เยาวราช) ซึ่งเป็นพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ ที่ไม่สามารถปล่อยรถจากเส้นเจริญกรุงไปยังพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ได้ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมา ส่งผลให้ทางพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรให้หายติดขัดได้ เพราะขาดการประสานงานระหว่างพื้นที่ดังที่เป็นในปัจจุบัน

ในด้านของรถ และทิศทางของการเดินทางที่มีผลต่อการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.42$) สอดคล้องกับการสัมภาษณ์ของ พ.ต.ท.โฆษิต บุญทวี ที่กล่าวว่า หลายจุดในพื้นที่ของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ได้จัดให้มีการเดินทางเดียว เช่น บริเวณปากคลองตลาด ทางลงสะพานพระปกเกล้า เป็นต้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด แต่มาตรการที่ใช้ก็ไม่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรได้ อาทิ บริเวณปากคลองตลาดที่มีการจัดการเดินทางเดียว แต่พ่อค้าแม่ค้าก็ไม่ได้ปฏิบัติตาม ทางสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังจึงได้มีมาตรการเพิ่ม คือ การให้เจ้าหน้าที่ไปยืนตามจุดต่าง ๆ บริเวณที่มีการจราจรติดขัด เพื่อตักเตือนหรือออกไปสั่งให้กับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งจากปัญหาการจราจรที่เกิดในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังนั้น จะเห็นได้ว่า ถนนจักรเพชร ถนนตรีเพชร (การจัดการจราจรแบบทางเดียวเป็นช่วง ๆ) จากแยกพาหุรัดไปเส้นเจริญกรุง ถนนบูรพา (บริเวณหน้าห้างดิไอสยาม) จะเป็นการจัดการจราจรทางเดียวเพื่อเป็นมาตรการในการแก้ปัญหาการจราจร รวมทั้งบริเวณปากคลองตลาดที่ในช่วงของก่อนวันโกนนั้น

บริเวณปากคลองตลาดจะเป็นการจัดการจราจรทางเดียว เมื่อถึงเวลาทางพ่อค้าและแม่ค้าจะลงมาปิดพื้นที่ทางการจราจรทำให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก

ด้านพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนส่งผลต่อปัญหาการจราจรอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 4.15$) ซึ่งสอดคล้องกับกับการศึกษาของ ชินกรณ ใจกล้า (2543) ที่พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ระเบียบข้อบังคับ สภาพปัญหาการจราจร และการให้บริการผู้โดยสารเป็นปัจจัยที่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสามล้อมีความรู้ไม่เพียงพอ และมีความต้องการที่จะศึกษาเพิ่มเติม ดังนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการจราจรควรจัดฝึกอบรมให้ความรู้ในเรื่องดังกล่าวแก่ผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสามล้อ เพื่อพัฒนาผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสามล้อ และลดปัญหาการจราจร ซึ่งจากการปฏิบัติหน้าที่ทำให้เห็นว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนการจราจรกันเป็นอย่างมาก ไม่เคารพกฎจราจร และเมื่อไม่เห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรก็ยิ่งฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น ทำให้เป็นผลต่อเนื่องต่อการจราจรติดขัดได้ โดยเฉพาะการจอดรถในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจรทำให้ไม่สะดวกต่อการเดินทางของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะบริเวณปากคลองตลาด ตลาดพาหุรัด เป็นต้น

ถนน และสภาพแวดล้อม มีส่วนทำให้การจราจรติดขัดในระดับมาก ($\bar{X} = 3.69$) ซึ่งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของ ด.ต.ภคิน ภัทรวาณิชย์ ที่กล่าวว่าพื้นที่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ถือเป็นพื้นที่เขตเมือง ถนนไม่สามารถที่จะขยายได้อีกเพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ภายในพื้นที่ยังมีที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้ประชาชนมักจะใช้ถนนเป็นที่จอดรถชั่วคราว ซึ่งส่งผลให้การจราจรติดขัด นอกจากนี้ พ.ต.ท.โสมชิต บุญทวี ยังได้กล่าวว่าหลายพื้นที่ในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวังมีสภาพเป็นคอขวด เช่น บริเวณสะพานพุทธ ถนนจักรเพชร ฯลฯ ทำให้ในช่วงโมงเร่งด่วน การจราจรติดขัดมาก ซึ่งตรงกับสภาพความเป็นจริงที่บริเวณทางลงสะพานพระปกเกล้าจากช่องเดินรถหลายทางเหลือเพียงทางเดียวเท่านั้น จึงส่งผลให้การจราจรคับคั่งมาก และสภาพถนนที่มีลักษณะขรุขระจากการใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้สภาพการจราจรต้องชะลอตัว และเป็นปัญหาการจราจรติดขัด

การบริหารงานด้านการจราจร ซึ่งมีผลต่อปัญหาด้านการจราจร มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.64$) ซึ่งสอดคล้องกับบทสัมภาษณ์ของ พ.ต.ท.โสมชิต บุญทวี ที่กล่าวว่า ทางพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง ได้มีนโยบายในการจัดการจราจร คือ ตั้งด่านวันละ 2 ครั้ง กวดขันจับกุมรถที่จอดฝ่าฝืน จอดซ้อนคัน ตลอด 24 ชั่วโมง จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดตามทางร่วมทางแยก เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร การประชุม

ประสานกับพื้นที่ใกล้เคียง ปรีกษาปัญหาด้านการจราจรในภาพรวมของ บก.น. 6 เป็นต้น และจากปัญหาการจราจรบางครั้งทำให้เห็นว่าการที่ผู้ออกมาตรการหรือออกนโยบาย บางครั้งเป็นผู้ที่ไม่ได้รับทราบปัญหาการจราจรที่แท้จริง ทำให้มีคำสั่งหรือมาตรการที่เป็นการแก้ปัญหการจราจรที่ถูกต้อง ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาที่ไม่ตรงจุด สภาพปัญหาการจราจรจึงยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างทั่วถึง จึงทำให้ผู้ออกนโยบายหรือมาตรการต้องมีการลงมารับรู้ถึงสภาพการจราจรที่แท้จริง เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพ

การบังคับใช้กฎหมายมีส่วนทำให้การจราจรอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 3.04$) การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีส่วนทำให้การจราจรติดขัด เพียงแต่เป็นความคิดเห็นส่วนบุคคลที่มองว่าตำรวจเลือกปฏิบัติ หรือไม่มีความยุติธรรม ผลการศึกษาจึงออกมาว่าการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับน้อยที่ทำให้การจราจรติดขัด จากสภาพปัญหาที่มีผู้กล่าวว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีการเลือกปฏิบัตินั้น ในความเป็นจริงเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ได้มีการเลือกปฏิบัติแต่อย่างใด เพียงแต่รถที่มักจะกระทำผิดกฎหมาย หรือฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นรถรับจ้างต่าง ๆ เช่น รถสามล้อรถแท็กซี่ เป็นต้น ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องดำเนินการจับตามหน้าที่ ซึ่งจากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นไม่เกี่ยวข้องกับสภาพปัญหาการจราจรแต่อย่างใด ทำให้แบบสอบถามประชาชนโดยส่วนใหญ่เห็นว่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสภาพปัญหาการจราจรที่ติดขัด

3. แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง

สภาพปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวังนั้น เกิดจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่พื้นผิวการจราจรมีน้อย ไม่มีที่จอดรถสำหรับประชาชน ทำให้จากสภาพการจราจรทำให้ประชาชนทำผิดกฎจราจรกันมากขึ้น เป็นเพราะความเห็นแก่ตัวในการขับขี่รถของผู้ขับขี่ และเมื่อถูกจับกุมยังพบกับการเลือกปฏิบัติ ไม่มีความเสมอภาค จึงทำให้ประชาชนผู้ขับขี่รถผ่านเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้ให้ข้อเสนอแนะจากแบบสอบถามปลายเปิด เป็นประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1. ควรมีการสร้างอาคารสำหรับการจอดรถโดยเฉพาะ เพื่อเป็นการบริการประชาชน
2. ควรมีการสร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้ขับขี่ให้ปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัด และเคารพกฎจราจรเพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรได้ในระดับหนึ่ง

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรขาดทักษะในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ดังนั้นจึงควรมีการจัดการอบรม ให้ความรู้ และควรมีการศึกษาดูงานนอกสถานที่
4. ผู้บังคับบัญชาควรลงมือสัมผัสผลงานจราจรในระดับปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการรับรู้ปัญหาที่แท้จริง และนำไปกำหนดเป็นมาตรการในการแก้ปัญหาที่ถูกต้อง
5. จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เข้าไปจัดการจราจรในบริเวณย่านการค้า ทุกจุดที่มีประชาชนเข้ามาติดต่อธุรกิจ เช่น ตลาดปากคลอง ตลาดเพชรทองบ้านหม้อ ตลาดผ้าพาหุรัด เป็นต้น
6. บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดในอัตราโทษสูงสุด เพื่อให้หลบจำ จะได้ไม่กระทำผิดซ้ำอีก