



ปริญญญา

รัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

ภาควิชา

เรื่อง มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันกันขายสินค้า ในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจร
 วิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ

The Prevention and Suppression Measure of Motorcycle Racing in Traffic Control Center Viphawadi Rangsit /Express Way Area

นามผู้วิจัย นางมนัสนันท์ โกษา

๒ ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์อดุลย์ บานชื่น, M.S.S.)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ลลิตา นิพิฐประศาสน์ สุนทรวิภาต, ปร.ด.)

หัวหน้าภาควิชา

(รองศาสตราจารย์วัชรินทร์ ชาญศิลป์, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา วีระกุล, D.Agr.)

คณะบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

ສົບສິທິ **ມຫາວິທຍາສັນເກຢຄຳສຳຄັນ**

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ ในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจร
วิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ

The Prevention and Suppression Measure of Motorcycle Racing in Traffic Control Center
Viphawadi Rangsit /Express Way Area

โดย

นางมนัสนันท์ โกษา

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐศาสตร์)

พ.ศ. 2557

มนัสนันท์ โกษา 2557: มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์
ในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
(รัฐศาสตร์) สาขาวิชารัฐศาสตร์ ภาควิชารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ อาจารย์
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์จตุพร บานชื่น, M.S.S. 81 หน้า

วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์
ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ และศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับมาตรการป้องกันและ
ปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาต กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการ
วิจัยครั้งนี้ คือ ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ซึ่งมีจำนวน 160 คน โดยใช้
แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ไปประมวลผลข้อมูลโปรแกรมสำเร็จรูปด้วย
คอมพิวเตอร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การ
วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) โดยกำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัย มีดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์
ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ
ในภาพรวมโดยเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก
2. ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า อายุ ของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/
ทางพิเศษ ต่างกันความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทาง
สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปัจจัยส่วนบุคคล
ได้แก่ อายุราชการ ระดับชั้นยศ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา ต่างกัน ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกัน
และปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ
ไม่แตกต่างกัน

ลายมือชื่อนิติ

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

Manussanant Kosa 2014: The Prevention and Suppression Measure of Motorcycle Racing in Traffic Control Center Viphawadi Rangsit /Express Way Area. Master of Arts (Political Science), Major Field: Political Science, Department of Political Science and Public Administration. Thesis Advisor: Associate Professor Jatuporn Banchuen, M.S.S. 81 pages.

The research objectives aim to study the opinion level of the traffic police officers at the Vibhavadi Rangsit/Express way traffic control center and study the factors which relate to the protection and suppression measurement for the illegal motorcycle racing on the public road. The samples using in the study are 160 traffic police officers at the Vibhavadi Rangsit/Express way traffic control center. The questionnaire is a tool to collect the data which is analyzed by the statistical program. Also, the statistical methods consist of the percentage, mean value, standard deviation, and the One Way ANOVA with the 0.05 level of significance.

The research result found that

1. The opinions of the sample to the protection and suppression measurement for the illegal motorcycle racing on the public road show that in the overview, they agree at the high level.
2. The result of the hypothesis testing found that the age difference of the traffic police officers at the Vibhavadi Rangsit/Express way affects to the sample opinion at the 0.05 level of significance. However, the differences of the tenure, ranking, position, education level of the sample have no impact to the opinion of the protection and suppression measurement for the illegal motorcycle racing on the public road.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงด้วยดี ด้วยความกรุณาจาก คณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ จตุพร บานชื่น อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ลลิตา นิพิฐประศาสน์ สุนทรวิภาต อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำ ชี้แนะ แนวทาง ตรวจสอบความถูกต้อง เพิ่มประเด็นที่มีความสำคัญ และให้กำลังใจตั้งแต่เริ่มดำเนินการ จนเสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถาม และขอขอบพระคุณผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงาน กองกำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจจราจร ที่ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิจัย

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย อันถือเป็นพื้นฐานที่สำคัญยิ่งในการทำวิจัย กราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ครอบครัว ญาติพี่น้องทุกท่าน ที่คอยให้คำปรึกษาแนะนำ ส่งเสริม สนับสนุน รวมถึงให้กำลังใจในการทำวิจัยตลอดมา

มนัสนันท์ โกษา
มิถุนายน 2557

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
-------------	-----

สารบัญภาพ	(6)
-----------	-----

บทที่ 1 บทนำ	1
--------------	---

ความสำคัญของปัญหา	1
-------------------	---

วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
-------------------------	---

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
---------------------------	---

ขอบเขตของการวิจัย	3
-------------------	---

นิยามศัพท์เฉพาะ	3
-----------------	---

บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	5
-----------------------	---

แนวความคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น	5
--------------------------------	---

แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม	9
---	---

กฎหมายจราจรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	16
--------------------------------------	----

โครงสร้างงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ	18
---	----

ภารกิจและหน้าที่งานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ	18
--	----

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
-------------------------	----

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย	32
------------------------	----

กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	33
----------------------------	----

สมมติฐานในการวิจัย	34
--------------------	----

บทที่ 3 วิธีการวิจัย	35
----------------------	----

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	35
-------------------------	----

การคำนวณขนาดตัวอย่าง	35
----------------------	----

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	36
----------------------------	----

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	37
------------------------------------	----

การเก็บรวบรวมข้อมูล	38
---------------------	----

การวิเคราะห์ข้อมูล	38
--------------------	----

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	38
---------------------------------	----

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 4 ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์	39
ผลการวิจัย	39
ข้อวิจารณ์	56
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	61
สรุปผลการวิจัย	61
ข้อเสนอแนะ	64
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	66
ภาคผนวก	70
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	71
ภาคผนวก ข ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม	78
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	81

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	เปรียบเทียบการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรม	10
2	จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง	39
3	จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)	41
4	จำนวน ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความความคิดเห็นเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน)	44
5	สรุประดับความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตทั้ง 2 ช่วงเวลา ในภาพรวม	48
6	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต จำแนกตามอายุ	49
7	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรการช่วงการแข่งขัน จำแนกตามอายุ	49

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
8	การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามอายุ	50
9	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต จำแนกตามอายุราชการ	51
10	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุม จราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามอายุราชการ	52
11	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามระดับชั้นยศ	52
12	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามระดับชั้นยศ	53
13	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามตำแหน่ง	54

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
14	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามตำแหน่ง	54
15	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามระดับการศึกษา	55
16	การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกระดับการศึกษา	55
17	ผลสรุปของการทดสอบสมมติฐาน	63
ตารางผนวกที่		
1	ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)	79
2	ค่าความเชื่อมั่นรวม (Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการป้องกัน และปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ(ช่วงขณะการแข่งขัน)	80

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	โครงสร้างงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ/ทางพิเศษ	18
2	กรอบแนวคิดในการวิจัย	33



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

สืบเนื่องจากนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยมอบหมายให้ฝ่ายกฎหมายดำเนินการตรวจสอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องทุกฉบับ เพื่อดำเนินการกับผู้เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ขับขี่ ผู้ปกครอง ร้านค้ารับแต่งรถ ผู้สนับสนุน คนดูคันทาง รวมถึงพ่อ แม่ ผู้ปกครอง พร้อมยื่นนโยบายให้กับระดับ ผู้บัญชาการทุกหน่วย จะต้องดำเนินการกับผู้แข่งรถบนถนนสาธารณะที่ สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน มีคำสั่งให้ทุกพื้นที่ดำเนินมาตรการกวาดล้างครั้งใหญ่ ตั้งแต่วันที่ 17 ตุลาคม 2555 มีการสำรวจพฤติกรรมแยกเป็น 3 กลุ่ม กลุ่มประลองความเร็ว มีเป้าหมายแข่งขันวางเดิมพัน กลุ่มที่สอง เป็นเด็กที่มีฐานะ มีการศึกษา รยยนต์ราคาแพงตกแต่งอวดกัน ไม่เน้นการประลองความเร็ว กลุ่มสุดท้าย เป็นกลุ่มที่สร้างความเดือดร้อนมากที่สุด เป็นกลุ่มคนดู มีอายุไม่เกิน 15 ปี คอยติดตามการแข่งขันและมีแนวโน้มพัฒนาเป็นผู้ลงแข่งขันในอนาคต กลุ่มคนดังกล่าวจะขับรดไปตามที่สาธารณะเพื่อสร้างความเดือดร้อนรำคาญ และมีแนวโน้มไปสู่การทะเลาะวิวาทกับกลุ่มอื่น ช่วงเวลาในการแข่งขันส่วนใหญ่จะเริ่มแข่งกันหลังเที่ยงคืน โดยจะเน้นในคืนวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ พื้นที่สำหรับใช้ถนนแข่งขันในพื้นที่ กรุงเทพฯ

กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้นำมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตมาบังคับใช้ในเขตนครบาลโดยให้ทุกสถานีตำรวจนครบาล กวดขันวินัยการจราจร และเข้มงวดเรื่องการจับกุมผู้กระทำความผิดตามมาตรการแข่งรถและได้จัดทำ “โครงการเหยี่ยวถนน” จุดประสงค์เพื่อรับแจ้งเบาะแสร้านแต่งรถเครื่องยนต์ที่ใช้สนับสนุนการแข่งขันรถในทางสาธารณะ และการแข่งรถส่งเสียงดังสร้างความเดือดร้อนรำคาญ ในเขต กทม. ผ่านสายด่วน 1197 เพื่อนำมาประกอบการดำเนินการแก้ไข รวมถึงการตั้งจุดสำรวจจุดเสี่ยงเพื่อติดตั้งกล้องบันทึกภาพ และตรวจจับความเร็ว ให้ดำเนินการเชิงรุกป้องกันการแข่งรถจักรยานยนต์ซึ่ง โดยให้จับกุม พร้อมตรวจสารเสพติด และประสานสถานศึกษา ผู้ปกครอง ให้ออกตรวจจับรถจักรยานยนต์ “จับก่อนแข่ง” หลังเวลา 22.00 น. โดยเฉพาะวันศุกร์-วันเสาร์ รวมถึง ดำเนินการตามข้อร้องเรียนการแจ้งเบาะแสดจากศูนย์ปราบปรามรถแข่ง บข.น. "เหยี่ยวถนน จากผลการดำเนินการปฏิบัติตามโครงการ"เหยี่ยวถนน" ตามมาตรการป้องกันการแข่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยไม่ได้รับ

อนุญาต "จับก่อนแข่ง" มีข้อมูลผลการจับกุมผู้กระทำความผิด ตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ.2555 ถึง เมษายน พ.ศ.2556 สามารถจับกุมผู้กระทำความผิดได้ จำนวน 112,222 คน และงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง รางสิต/ทางพิเศษ กองบังคับการตำรวจจราจร มีผลการจับกุมเป็นอันดับที่ 1 ของกองบัญชาการ ตำรวจนครบาล (กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2555) และโดยที่ถนนวิภาวดีรังสิตเป็นถนนที่มี ลักษณะวิ่งทางตรงและไม่มีสัญญาณไฟจราจร ทุกคืนวันศุกร์ วันเสาร์ วันอาทิตย์ วันหยุดนักขัต ฤกษ์ เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ จะมีกลุ่มเด็กวัยรุ่นออกมารวมกลุ่มและจัดให้มีการแข่ง รถจักรยานยนต์บนท้องถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตบนถนนวิภาวดี เป็นประจำ ได้สร้างความ ราคาญต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต ผู้ได้รับความเดือดร้อนต่างร้องเรียน มายัง กองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบงานจราจร กองบังคับการ ตำรวจจราจรได้มอบหมายให้งานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง รางสิต/ทางพิเศษรับผิดชอบดูแล เส้นทางถนนวิภาวดี ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปราบปรามพฤติกรรมดังกล่าวของเด็กวัยรุ่น ถึงแม้มีการ จับกุมและดำเนินคดีตามกฎหมาย ก็ไม่สามารถยับยั้งปัญหาดังกล่าวให้หมดสิ้นไปได้ เพราะยัง ปรากฏว่ามีผู้แข่งรายใหม่เข้าสู่สนามประลองความเร็วอยู่เสมอ และยังปรากฏว่ามีผู้กระทำความผิด ราย เก่ากระทำความผิดซ้ำอีก

จากนโยบายและปัญหาดังกล่าวจึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา มาตรการการป้องกันปราบปราม การแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ต่อความคิดเห็นของตำรวจจราจร ต่อของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง รางสิต/ทางพิเศษ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัย ที่มีความสัมพันธ์และระดับความคิดเห็นรวมถึงปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรต่อมาตรการการดังกล่าว ใช้เป็นข้อมูลในการแสวงหา มาตรการ แนวทางแก้ไข ปัญหา และอุปสรรค ในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรให้บรรลุวัตถุประสงค์ต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง รางสิต/ทางพิเศษ ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง รางสิต/ทางพิเศษ ด้านมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตของข้าราชการตำรวจจราจรจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงระดับความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่อมาตรการการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตและทราบผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของตำรวจจราจรต่อมาตรการดังกล่าว
2. สามารถนำข้อสรุปจากผลการวิจัยมาใช้ประกอบการกำหนดมาตรการการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงโดยไม่ได้รับอนุญาตให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน และบรรลุมิติวัตถุประสงค์

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาระดับความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ที่มีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาต เปรียบเทียบจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล โดยศึกษาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ จำนวนทั้งสิ้น 266 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2555 สถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี)

นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้วิจัยได้นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัยดังต่อไปนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง อายุ อาชีพ การดำรงตำแหน่ง ระดับชั้นยศ ระดับการศึกษาของเจ้าหน้าที่ตำรวจงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ

ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกซึ่งความรู้สึกทางจิตใจที่เกิดจากประสบการณ์และการเรียนรู้ของของเจ้าหน้าที่ตำรวจานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง/ทางพิเศษ ต่อมาตรการป้องกันปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน หมายถึง การวางแผนการดำเนินงาน ออกสืบสวนหาข่าว รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับหัวหน้ากลุ่มแข่งรถ ร้านค้าที่รับคัดแปลงสภาพรถ ความเคลื่อนไหวของกลุ่ม จัดสายตรวจออกตรวจตราป้องกันการกระทำความผิด หรือตรวจสอบการรวมกลุ่มตามเบาะแสที่ได้รับแจ้งจากประชาชน ประสานความร่วมมือกับทั้งภาครัฐและเอกชน ประชาสัมพันธ์การกวดขันการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองหมั่นสอดส่อง อบรมเด็ก

มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน หมายถึง การสนธิกำลังเพื่อเข้าจับกุมผู้กระทำความผิด ให้บันทึกภาพนิ่ง และภาพเคลื่อนไหวในทุกขั้นตอน จับกุมและดำเนินคดีกับผู้แข่งขัน ผู้จัด ผู้สนับสนุน และผู้ส่งเสริมในทุกข้อกล่าวหา

กฎหมายจราจร และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง หมายถึง การบังคับควบคุมให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและมีความเป็นระเบียบ กฎหมายจราจรที่ใช้ในมาตรการป้องกันปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมของพระราชบัญญัติดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนด ข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงาน ซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

ตำรวจจราจร หมายถึง ตำรวจชั้นสัญญาบัตร และตำรวจชั้นประทวนที่ปฏิบัติงานที่งานศูนย์ควบคุมการจราจรทางหลวง/ทางพิเศษ กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร

มาตรการ หมายถึง วิธีการดำเนินงานตามนโยบายของการป้องกันปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ทางสาธารณะ หมายถึง ถนนที่เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนเข้าไปหรือใช้เป็นทางสัญจรได้ในการวิจัยนี้หมายถึงทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) ที่เรียกว่า ถนนวิภาวดีรังสิต

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตเขตสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาตามแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นพื้นฐาน และแนวทางในการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 6 ส่วนดังนี้

1. แนวความคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น
2. แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม
3. กฎหมายจราจรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
4. มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต
5. โครงสร้างและภารกิจงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

ความหมายของความคิดเห็น

Maier (1955: 52) กล่าวว่า ความคิดเห็น (Opinion) เป็นการแสดงออกของทัศนคติส่วนหนึ่ง และเป็นการแปลความหมายข้อเท็จจริง (Fact) อีกส่วนหนึ่ง นอกจากนั้นแล้วจะพบเสมอเมื่อบุคคลใดเกิดมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งหนึ่งแล้ว บุคคลมักมีข้ออ้างหรือการแสดงผล (Justification) เพื่อสนับสนุนหรือปกป้องความคิดนั้น แต่การแสดงผลดังกล่าวเป็นเพียงผลที่เกิดจากความคิดเห็น

เท่านั้น มิได้ชี้ให้เห็นทัศนคติแท้จริงแต่อย่างใด และยังได้กล่าวว่า ความคิดเห็นบางอย่างเป็นผลของการแปลความหมายของข้อเท็จจริง Maier ยังชี้ให้เห็นลักษณะของ การแปลความหมายดังกล่าว ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น เขาสรุปว่า “ความคิดเห็น” ชี้ให้เห็นถึงทัศนคติ และเราจะทราบทัศนคติได้จากการแสดงความคิดเห็นของเขาในเรื่องนั้น ๆ

Kolasa (1969: 593) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของแต่ละบุคคลในอันที่จะแสดงข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือเป็นการประเมินผล (evaluation) สิ่งใดสิ่งหนึ่งจากสถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Circumstances) ต่างๆหรือเป็นการแสดงออกถึงการลงความเห็นของบุคคลหนึ่งในข้อเท็จจริง

Shaw and Wright (1976: 320) กล่าวว่า ความคิดเห็น คือ การแสดงออกซึ่งการตัดสินใจจากการประเมินค่า (Evaluation Judgment) หรือทัศนคติ (Point of view) เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะ และความคิดเห็นย่อมได้รับอิทธิพลจากทัศนคติ

Hilgard (1962: 626) กล่าวว่า ความคิดเห็น คือ การพิจารณาตัดสินใจ (Judgment) หรือความเชื่อที่นำไปสู่ความคาดคะเนหรือการแปลผลในพฤติกรรม หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

Wahlmen (1973: 34) ให้ความหมายของ ความคิดเห็น ว่าเป็นภาวะของจิตใจที่ผ่านประสบการณ์แล้วเกิดการเรียนรู้ และผลักดันให้เกิดความคิด ความรู้สึกต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในช่วงระยะเวลาหนึ่ง

พจนานุกรมของ Webster (1967: 301) สรุปได้ว่า ความคิดเห็น คือ ความเชื่อที่ไม่ได้ตั้งอยู่บนความแน่นอน หรือความรู้อันแท้จริงแต่จะตั้งอยู่ที่จิตใจ ความเห็นและการลงความเห็นของแต่ละบุคคล

Engle and Snellgrove (1969: 593) กล่าวว่าความคิดเห็น คือ การแสดงออกทางด้านเจตคติ ที่ออกมาเป็นคำพูด เป็นการสรุปหรือลงความคิดเห็นโดยอาศัยพื้นฐานความรู้ที่มีอยู่

Kolesnik (1970: 320) ได้กล่าวว่า ความคิดเห็น เป็นการแสดงออกซึ่งการตัดสินใจจากการประเมินค่า (Evaluation Judgement) หรือทัศนคติเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ และความคิดเห็นหรือทัศนคตินี้ย่อมได้รับอิทธิพลจากทัศนคติ

Good (1973: 399) ความคิดเห็น เป็นความเชื่อ ความคิดเห็น การลงความเห็นเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งไม่อาจบอกได้ว่าเป็นการถูกต้องหรือไม่

นพมาศ ชีระเวคิน (2539: 99) กล่าวว่า ความคิดเห็นเป็นส่วนหนึ่งที่มนุษย์แสดงออกโดยการพูดหรือเขียน มนุษย์นั้นจะพูดจากใจจริง พูดตามสังคม หรือพูดเพื่อเอาใจผู้ฟังก็ตาม แต่เมื่อพูดหรือเขียนไปแล้วก็ทำให้เกิดผลได้ คนส่วนใหญ่มักจะถือว่าสิ่งที่มนุษย์แสดงออกมานั้นเป็นสิ่งที่สะท้อนถึงความเป็นใจ

บุญเรียง ขจรศิลป์ (2539: 78) กล่าวว่า ความคิดเห็น หมายถึง การแสดงออกทางวาจาของเจตคติ การที่บุคคลกล่าวว่า เขามีความเชื่อหรือความรู้สึกอย่างไรนั้น เป็นการแสดงความคิดเห็นของบุคคลนั้น

สมพงษ์ เกษมสิน (2521: 52) ทศนคติ มีความเกี่ยวข้องกับความคิด ซึ่งเป็นการนึกคิดนั้น เป็นลักษณะความรู้สึกของจิต หรือสิ่งกระตุ้นให้ความคิดของบุคคล เอนเอียงไปทางใดทางหนึ่งได้ และอาจแสดงออกมาในรูปของความคิดเห็นหรือพฤติกรรมอย่างอื่น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ความคิดเห็นคือ การแสดงออกของทัศนคติ

สุโท เจริญสุข (2525: 58-59) อธิบายว่า ความคิดเห็นเป็นสภาพความรู้สึกทางจิตใจที่เกิดจากประสบการณ์และการเรียนรู้ของบุคคล อันเป็นผลให้บุคคลมีความคิดต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในลักษณะที่ชอบ ไม่ชอบ หรือเฉย

โสภา ชูพิกุลชัย (2528: 218) ให้ความหมายว่า ความคิดเห็น หมายถึง บางอย่างซึ่งเป็นความคาดหวังหรือการคาดคะเน ไม่ได้เป็นเพียงความชอบเท่านั้น ความคิดเห็นนี้สามารถนำมาใช้ในรูปแบบคำพูดได้อย่างไรก็ตาม คำพูดที่พูดออกมานั้นอาจไม่ได้แสดงให้เห็นถึงความเห็นจริงก็ได้

สรุป ความคิดเห็น หมายถึง สารแสดงออกซึ่งความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งเร้า อาจจะสื่อออกมาโดยการแสดงท่าทาง คำพูด การเขียน ของแต่ละบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ของบุคคลนั้นๆ ซึ่งบุคคลอื่นอาจเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยก็ได้

การวัดความคิดเห็น

ความคิดเห็นเป็นลักษณะของแต่ละบุคคล การวัดจึงวัดจากแรงจูงใจ การรับรู้ แต่มีข้อแตกต่างของประสบการณ์และปัจจัยอื่น ๆ จึงมีวิธีการวัดความคิดเห็น (Shaw and Wright, 1976: 28-29) ดังนี้

1. การฉายภาพ (Projective Technique) เป็นการวัดโดยการสร้างจินตนาการจากภาพ โดยภาพเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงความคิดเห็นออกมาและสามารถพิจารณาได้ว่าบุคคลมีความคิดเห็นหรือมีความรู้สึกอย่างไร ต่อภาพที่เห็น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับมาเป็นสำคัญ

2. การสัมภาษณ์ (Interview) เป็นการซักถามบุคคล ช่วยให้ได้ข้อมูลขยายครอบคลุมทั้งในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต

3. การส่งแบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นวิธีการวัดความคิดเห็นที่สิ้นเปลืองเวลา และเงินทุนน้อยกว่าวิธีอื่น โดยส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มที่ต้องการศึกษาให้ตอบกลับมาแต่มีข้อจำกัดอยู่ว่าผู้ที่ถูกถามต้องอ่านออกเขียนได้

4. การให้เล่าความรู้สึก (Self-report) เป็นการวัดโดยการให้บุคคลเล่าความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกมาซึ่งผู้เล่าบรรยายความรู้สึกนึกคิดตามประสบการณ์และความสามารถออกมา

Best (1977: 77) ได้เสนอแนะว่าวิธีที่ง่ายที่สุดในการที่จะบอกถึงความคิดเห็น คือการแสดงให้เห็นถึงจำนวนร้อยละของคำตอบในแต่ละข้อความ เพราะจะทำให้เห็นว่าความคิดเห็นนั้นจะออกมาในลักษณะเช่นใด และสามารถรวบรวมหรือคิดตามความคิดเห็นของบุคคลเหล่านั้นได้

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ (2531: 3) ได้กล่าวถึงการวัดทัศนคติ และความคิดเห็นมีอยู่หลายวิธีที่แพร่หลาย มี 4 วิธี ดังนี้

1. วิธีของเทอร์สโตน (Thurstone' Method) เป็นวิธีการสร้างมาตราวัดออกเป็นปริมาตร แล้วเปรียบเทียบตำแหน่งของความคิดเห็น หรือทัศนคติไปในทางเดียวกัน และเสมือนว่าเป็นช่วงที่มีช่วงห่างเท่ากัน

2. วิธีกัตต์แมน (Guttman's Scale) เป็นวิธีวัดทัศนคติหรือความคิดเห็นในแนวเดียวกันและสามารถจัดอันดับข้อทัศนคติสูง-ต่ำ แบบเปรียบเทียบกันและกันได้จากอันดับต่ำสุด ถึงสูงสุดและแสดงถึงการสะสมของข้อความคิดเห็น

3. วิธีการจำแนกแบบ เอสดี สเกล (Semantic Differential Scale: S-D Scale) เป็นวิธีวัดทัศนคติหรือความคิดเห็นโดยอาศัยคู่คำศัพท์ที่มีความหมายตรงกันข้าม เช่น ดี-เลว ขยัน-ขี้เกียจ เป็นต้น

4. วัดแบบลิเคิร์ต (Likert's Method) เป็นวิธีสร้างมาตรวัดทัศนคติที่นิยมแพร่หลายเพราะเป็นวิธีสร้างมาตรวัดที่ง่าย ประหยัดเวลา ผู้ตอบสามารถแสดงทัศนคติในทางชอบไม่ชอบโดยยึดอันดับความชอบหรือไม่ชอบซึ่งอาจมีคำตอบให้เลือก 5 หรือ 4 คำตอบ และให้ลงคะแนน 5 4 3 2 1 หรือ +2 +1 0 -1 -2 ตามลำดับ

ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีวัดความคิดเห็นแบบลิเคิร์ต (Likert's Method) คือ การใช้แบบสอบถามวัดความคิดเห็น โดยแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ ดังนี้ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ตามความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่วัดออกมาต่อมาตรการป้องกันปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

แนวคิดเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

ทฤษฎีการป้องกันและควบคุมอาชญากรรม

ในการควบคุมอาชญากรรมนั้น โดยทั่วไปนักอาชญาวิทยามักให้ความสนใจในการดำเนินการทั้งทางด้านการป้องกันอาชญากรรมซึ่งเป็นการขวางหรือป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรมหรือการกระทำซ้ำอีก ในขณะเดียวกันก็จะต้องทำการปราบปรามการกระทำผิดด้วย เพื่อขจัดหรือทำลายไม่ให้ไปก่ออาชญากรรมแก่ผู้เสียหายอื่น ๆ อีกต่อไป

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล (2548: 331) อธิบายว่าการป้องกันอาชญากรรมเป็นกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นภายในกระบวนการยุติธรรมและในชุมชน โดยการป้องกันอาชญากรรมเป็นการกระทำที่สังคมและชุมชนจัดการขึ้นเพื่อจำกัดพฤติกรรมของอาชญากรทั้งหลาย สิ่งที่สังคมและสมาชิกในชุมชนกัน

กระทำขึ้นนี้อาจทำในรูปขององค์กรหรือโครงการต่าง ๆ และเราสามารถเปรียบเทียบความแตกต่างของการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้ดังนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรม

การป้องกัน	การควบคุม
1. การป้องกันเป็นความพยายามไม่ให้เกิดการกระทำผิด	1. การควบคุมเป็นการเข้าไปเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมภายหลังจากที่เกิดขึ้นแล้ว
2. กิจกรรมในการป้องกันเป็นในรูปแบบการทำโครงการ การจัดโปรแกรม การฝึกอาชีพ การให้การศึกษาอบรม และจัดตั้งศูนย์เยาวชน	2. การดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรม เช่น การจับกุม การสอบสวน การฟ้องร้อง การพิจารณาและการลงโทษ
3. เป็นความพยายามทุก ๆ ทางที่จะไม่ให้มีการกระทำผิดซ้ำ	3. การพยายามควบคุมปริมาณการเกิดอาชญากรรม การให้การบำบัดแก้ไข ผู้กระทำผิด

ในด้านปรัชญาในการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรม มาตรการในการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรมจากความคิดของสองสำนักทางอาชญวิทยา (Jeffery, 1971: 62) คือ

1. สำนักอาชญากรรมวิทยาดั้งเดิม (The Classical School of Criminology) มีความเห็นว่าการลงโทษผู้กระทำความผิดต้องให้สอดคล้องกับความผิดจึงจะสามารถยับยั้งอาชญากรรมได้ โดยเชื่อว่าผู้กระทำความผิดจะเกิดความเกรงกลัว หลาบจำ และไม่กล้าที่จะก่ออาชญากรรมอีก

2. สำนักอาชญาวิทยาปฏิฐานนิยม (The Positive School of Criminology) สำนักนี้คัดค้านไม่เห็นด้วยกับสำนักอาชญาวิทยาดั้งเดิม โดยมีแนวคิดว่าการลงโทษควรให้สมเหตุสมผลกับการกระทำความผิด การลงโทษควรเป็นการสร้างสรรค์มิใช่ลงโทษเพื่อแก้แค้น ควรลงโทษเพื่อการบำบัดฟื้นฟูสภาพจิตใจ การแก้ไข ปรับเปลี่ยนบุคลิกภาพเพื่อให้โอกาสผู้กระทำผิดกลับการดำรงชีวิตใหม่ในสังคมได้

ทฤษฎีการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรมโดยทฤษฎีของ (Jeffery) รูปแบบของการควบคุมอาชญากรรม (Model of Crime Control) แบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ คือ

1. ปัจจัยที่ทำให้เกิดอาชญากรรม หมายถึง สิ่งที่มีอิทธิพลที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมมาจากตัวผู้กระทำความผิด หรืออาชญากรเอง ส่วนสิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นปัจจัยรอง
2. การพิจารณาถึงช่วงเวลา ระยะเวลาแยกเป็นช่วงเวลาก่อนเกิดเหตุและหลังเกิดเหตุ ซึ่งก็เป็นการป้องกันและการควบคุมอาชญากรรม

จากรูปแบบที่ (Jeffery) แยกให้เห็นนี้อธิบายโดยสรุปได้ว่า การจะป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรมที่สำคัญ ประการแรกต้องพิจารณามุ่งไปที่ตัวอาชญากรก่อนเป็นสำคัญ ส่วนปัจจัยรองลงคือสิ่งแวดล้อม สำหรับรูปแบบที่สองที่ใช้ขั้นตอนการแบ่งเวลา โดยแยกเป็นก่อนกระทำความผิดและหลังการกระทำความผิด การป้องกันอาชญากรรมเป็นการดูแลสิ่งแวดล้อมให้ดีเพื่อไม่ให้กระทำความผิด ส่วนการควบคุมอาชญากรรมเป็นช่วงระยะเวลา เมื่อเกิดกระทำความผิดขึ้นแล้วซึ่งในเวลานี้ต้องมาพิจารณาว่าจะวางแผนปฏิบัติต่อผู้กระทำความผิดอย่างไร การแก้ไขพฤติกรรมความคิดทัศนคติ ความสามารถในการประกอบอาชีพ และการแก้ไขฟื้นฟูบำบัดรักษาสภาพจิตใจให้เข้มแข็งเพื่อให้ผู้กระทำความผิดช่วยตัวเองได้โดยกลับคืนสู่สภาพเดิม

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล (2548: 339) การป้องกันและการควบคุมอาชญากรรมสามารถแบ่งเป็นรูปแบบใหญ่ๆ 2 รูปแบบ ดังนี้

1. การป้องกันและควบคุมอย่างเป็นทางการ ได้แก่ การยึดถือกฎหมาย การจัดการวังวนกับเจ้าหน้าที่ การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการมีกิจกรรมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐกับประชาชน
2. การป้องกันและควบคุมอย่างไม่เป็นทางการ ได้แก่ การปลูกฝังศีลธรรม คุณธรรมในการอบรมสั่งสอนรวมถึงการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีภายในครอบครัวเพื่อให้ครอบครัวมีความเข้มแข็ง

เนื่องจากเจ้าหน้าที่ของรัฐในกระบวนการยุติธรรมมีจำนวนไม่เพียงพอ โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งมีบทบาทในการปราบปรามขั้นต้น การที่ประชาชนรวมพลังร่วมมือร่วมใจกันจะสามารถทำให้การป้องกันและควบคุมอาชญากรรมมีประสิทธิภาพและได้ผลรวดเร็วขึ้นอย่างชัดเจน

การป้องกันและควบคุมอาชญากรรมอย่างเป็นทางการ

การป้องกันและควบคุมอาชญากรรมอย่างเป็นทางการนี้เป็นการปฏิบัติตามรูปแบบและวิธีการตามกฎหมาย ซึ่งเจ้าหน้าที่รัฐบาลตามกระบวนการยุติธรรม ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ การปฏิบัติหน้าที่ของบุคคลเหล่านี้เป็นขบวนการคือ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจเริ่มด้วยการสืบสวนหาข้อมูล ช่องทางในการกระทำความผิด และเมื่อกระทำความผิดเกิดขึ้นก็เริ่มติดตามจับกุม ควรมีอุปกรณ์ อาวุธ ยานพาหนะเพียงพอและทันสมัย ที่ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินการควบคุมอาชญากรรม เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นต่อไปคือการสอบสวน ต้องมีการพัฒนาสมรรถภาพ บำรุงขวัญ การแก้ไขกฎระเบียบทางวิชาการของการสอบสวน พนักงานสอบสวนจะต้องไม่ละเลยในการหาพยานหลักฐานเพิ่มเติมให้เต็มที่ และจะต้องพิสูจน์ความผิดของจำเลยให้ได้ชัดเจนปราศจากข้อสงสัย

พนักงานอัยการ ในการยื่นฟ้องจำเลยต่อศาล พนักงานอัยการจะต้องจะได้นำสืบพยาน พิสูจน์ความผิดของจำเลยอย่างชัดเจนแม้จำเลยจะรับสารภาพในชั้นศาลก็เป็นหน้าที่ของอัยการที่จะต้องนำสืบพยานให้สิ้นสงสัย จนสามารถทำให้ศาลเชื่อได้ โดยไม่ต้องอาศัยคำรับสารภาพของจำเลย เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาคดีศาลสามารถพิจารณาพิพากษาลงโทษจำเลยเพื่อจะได้ถูกจองจำใน ทณฑสถานตามอัตราโทษที่กำหนดต่อไป

ตุลาการ ผู้พิพากษา เป็นผู้ใช้อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายให้บังเกิดผลอย่างศักดิ์สิทธิ์ เต็มขนาดทันตาเห็น อย่างไรก็ตามผู้พิพากษาจะต้องเปิดโอกาสให้โจทก์ได้นำสืบพยานอย่าเต็มที่ เพื่อที่จะแสดงว่ามีการกระทำผิดจริงแม้จำเลยจะรับสารภาพก็ตาม

ราชทัณฑ์ เป็นขบวนการของการควบคุมอาชญากรรมในด้านการอบรมแก้ไขปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้กระทำความผิด การใช้กิจกรรมต่าง ๆ และโปรแกรมเป็นเครื่องมือในการบำบัดและพัฒนาบุคลิกภาพ ความคิด ทักษะคิด อารมณ์ และความมุ่งมั่นหวัง ของผู้กระทำความผิดเป็นรายบุคคล ในองค์กรราชทัณฑ์นับว่าเป็นบทบาทสำคัญในการควบคุมอาชญากรรมมากกว่าองค์กรอื่น ๆ เพราะผู้กระทำความผิดจะถูกคุมขังเป็นระยะเวลายาวนานขึ้นอยู่กับความรุนแรงของโทษตามคำพิพากษาของศาล

ตัวอย่างการดำเนินโครงการเพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

1. โครงการวันแล้วไปไหน เป็นโครงการรณรงค์ให้เยาวชนกลุ่มเสี่ยงรับรู้ถึงพิษภัยของการนำรถจักรยานยนต์มาประลองความเร็วซึ่งแข่งขันบนท้องถนน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดีเป็นเจ้าของโครงการได้จัดชุดปฏิบัติการเข้าไปรณรงค์ให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนกลุ่มเสี่ยงตามโรงเรียนและสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่มีประวัติดังกล่าวในปกครองเคยถูกจับเพราะแข่งรถภายใต้หัวข้อรณรงค์ว่า "วัน..แล้วไปไหน?" วิธีการรณรงค์ เข้าไปพูดให้เด็กและเยาวชนกลุ่มเสี่ยงรับรู้แล้วเข้าใจว่า หากมีพฤติกรรมวันแล้วผลสุดท้ายแล้วจะลงเอยเช่นไร ซึ่งคำตอบก็คือ อยู่ 4 ทาง คือ 1.วันแล้วโดนจับปรับ 2.วันแล้วโดนจับติดคุก 3.วันแล้วบาดเจ็บพิการ และ 4. วันแล้วตายแต่ท้ายที่สุดแล้ววันแล้วไม่ไปไหนเลยนอกจากสร้างความเดือดร้อนให้แก่พ่อแม่และผู้ปกครอง (สถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี, 2555)

2. โครงการเหยี่ยวถนน (STREET HAWK) ซึ่งเป็นศูนย์เฉพาะกิจในการปราบปรามแข่งอย่างเต็มรูปแบบ มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจากกองบังคับการตำรวจจราจรกลาง และ ตำรวจจราจรหญิงกว่า 300 นาย ทำหน้าที่ช่วยสอดส่องติดตามพฤติกรรม ของกลุ่มรถจักรยานยนต์แข่ง รถจักรยานยนต์เสียงดัง กลุ่มรถจักรยานยนต์มั่วสุมในเวลากลางคืน และตรวจสอบหาสารเสพติดกับผู้ขับขี่ ตามพื้นที่ต่างๆ ทั่วพื้นที่กรุงเทพมหานคร ศูนย์ดังกล่าว จัดตั้งขึ้นเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ หมายเลขทะเบียนรถ ชื่อผู้ขับขี่ แหล่งซุกซ่อน แหล่งมั่วสุม ร้านค้ายนต์ ร้านดัดแปลงท่อไอเสียรถจักรยานยนต์ ผู้สนับสนุนการแข่งขันรถผิดกฎหมาย หรือข้อมูลอย่างหนึ่งอย่างใดที่จะเป็นประโยชน์ในการป้องกันปราบปรามแข่งรถในทางสาธารณะโดยการแจ้งผ่านช่องทางหมายเลขโทรศัพท์ 1197 หรือเว็บไซต์จราจรตาเพชร www.trafficpolice.go.th ซึ่ง กองบัญชาการตำรวจนครบาล จะปกปิดชื่อและนามสกุลผู้แจ้งเป็นความลับ และนำข้อมูลที่ได้รับแจ้ง ใช้เป็นฐานข้อมูลในการสืบสวนติดตามพฤติกรรม ผู้ขับขี่รถแข่ง รถจักรยานยนต์เสียงดังมาดำเนินคดีตามกฎหมาย (กองบัญชาการตำรวจนครบาล, 2555)

มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

การปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยแบ่งเป็น 3 ช่วงดังนี้

1. มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน

1.1 ให้แต่ละหน่วยกำหนดผู้รับผิดชอบระดับ รอง ผบช. และ รอง ผบก. เพื่อควบคุม กำกับ ดูแล บริหารจัดการวางแผนการดำเนินงาน และตรวจสอบติดตามการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน และให้ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นเอาใจใส่ ควบคุม อำนาจการ และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการ ปฏิบัติของผู้ใต้บังคับบัญชาอย่างใกล้ชิด

1.2 ให้จัดเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนออกสืบสวนหาข่าวรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับหัวหน้ากลุ่ม แข่งรถ ร้านค้ารับตัดแปลงสภาพรถ ความเคลื่อนไหวของกลุ่ม โดยให้บันทึกภาพนิ่ง หรือภาพเคลื่อนไหว ไว้ด้วย เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบในการดำเนินคดีกับผู้เกี่ยวข้องทั้งผู้ขับขี่ ผู้ซ้อนท้าย รวมทั้ง ผู้สนับสนุนจัดการแข่งขัน

1.3 ให้จัดสายตรวจออกตรวจตราป้องกันการกระทำความผิด หรือตรวจสอบการรวมกลุ่ม ตามเบาะแสที่ได้รับแจ้งจากประชาชน โดยประกอบกำลังเป็นชุดปฏิบัติการ และหลีกเลี่ยงการ ปฏิบัติการโดยลำพัง

1.4 ให้กวาดล้างจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำความผิดกฎหมายในทุกข้อหาที่เกี่ยวข้อง อย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง และให้รวมถึงร้านรับซ่อมรถจักรยานยนต์ ตัดแปลงสภาพหรือตกแต่งรถ เพื่อการแข่งขัน การใช้หรือจำหน่ายอุปกรณ์ส่วนควบที่ไม่ได้มาตรฐาน

1.5 ให้ประสานความร่วมมือกับทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น สถานศึกษา เพื่อให้ความรู้และช่วยปรับเปลี่ยนทัศนคติแก่เยาวชนให้ตระหนักถึงโทษภัยของการแข่งรถ กรมทางหลวง หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการปรับสภาพถนนให้มี สภาพไม่เหมาะกับการแข่งขัน และการขอรับการสนับสนุนอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับใช้ในการ ปฏิบัติการเป็นต้น

1.6 ให้แต่ละหน่วยแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนโดยกำหนดช่องทางสื่อสารใน การรับแจ้งเบาะแสการกระทำความผิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีพบเห็นว่ามีกำลังมีการรวมตัวเพื่อจะทำการ แข่งขันให้รีบแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทราบในทันทีทางช่องทางสื่อสารที่กำหนด แล้วประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนในพื้นที่ได้รับทราบอย่างทั่วถึง

1.7 ให้โฆษก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองสารนิเทศประชาสัมพันธ์การกวาดล้าง การแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะของเจ้าหน้าที่ในทุกพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบ ทางสื่อมวลชน รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองหมั่นสอดส่อง อบรมเด็ก และเยาวชนในปกครองไม่ให้นำรถจักรยานยนต์มาขับขี่เพื่อการแข่งขันหรือเข้าไปมีส่วนร่วมใน การแข่งขัน

2. มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน

2.1 ให้วางแผนบูรณาการการใช้อำลังในการปฏิบัติร่วมกันทุกฝ่ายในพื้นที่ทั้ง สส. ปป. จร. พงส. และบูรณาการสนธิกำลังจากหน่วยงานที่มีพื้นที่ใกล้เคียง เช่น ในเขตพื้นที่ บข.น. ที่มีพื้นที่ติดต่อกับ ภ.1 หรือ ภ.7 และ บก.ทล. หรือ บก.จร. โดยให้ บก.ทล. สนธิกำลังเข้าปฏิบัติการในพื้นที่รอยต่อ และให้กำหนดผู้บังคับบัญชาเหตุการณ์อย่างชัดเจนรวมทั้งจัดเตรียมห้องควบคุมและสถานที่เก็บของ กลางไว้รองรับการดำเนินการด้วย

2.2 การใช้อุปกรณ์เพื่อลดความเร็วของรถ และลดความรุนแรงในขณะจับกุม ให้คำนึง ถึงความปลอดภัยของทุกฝ่ายทั้งเจ้าหน้าที่และผู้กระทำผิด ทั้งนี้ ให้พิจารณาตามประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความอาญา ม.83 วรรคสาม

2.3 ให้บันทึกภาพนิ่ง และภาพเคลื่อนไหวในทุกขั้นตอนขณะดำเนินการทั้งหมดไว้เป็น หลักฐานเพื่อใช้ประกอบสำนวนการสอบสวนหรือติดตามตัวผู้กระทำผิดมาดำเนินคดีในภายหลัง

2.4 ให้จับกุมและดำเนินคดีกับผู้แข่งขัน ผู้จัด ผู้สนับสนุน และผู้ส่งเสริมในทุกข้อกล่าวหา ตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและหมายจับผู้กระทำผิดทุกราย และส่งฟ้องศาลทุกคดี และให้ประสาน กับพนักงานอัยการอย่างใกล้ชิดในการส่งฟ้อง

2.5 เมื่อจับกุมแล้วให้ประสาน สท. และสื่อมวลชน เพื่อนำเสนอผลการปฏิบัติต่อ สาธารณชน ซึ่งเป็นการสร้างแนวร่วมทางมวลชน เพื่อผลในการป้องปรามการกระทำผิดในอนาคต

3. มาตรการช่วงหลังการแข่งขัน

3.1 สอบสวนขยายผลเพื่อดำเนินการกับร้านรับซ่อมดัดแปลงสภาพรถ หรือตกแต่งรถ เพื่อใช้ในการแข่งขัน จัดทำประวัติบุคคล และยานพาหนะที่กระทำผิดไว้ทุกราย เพื่อเป็นข้อมูล ท้องถิ่น และใช้เป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการกวาดล้างต่อไป

3.2 ดำเนินการด้านมวลชนสัมพันธ์ตามแหล่งสถานศึกษาหรือที่พักอาศัยของผู้กระทำผิด เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง และแสวงหาแนวร่วมในการป้องกันไม่ให้กระทำผิดซ้ำหรือเกิดพฤติกรรมเลียนแบบอีก

3.3 กำชับให้ทุกท้องที่ดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง

3.4 รวบรวมสภาพปัญหาในการปฏิบัติงาน ข้อขัดข้องและวิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อวางแผนทางหรือมาตรการแก้ไขให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่รับผิดชอบ และจัดวางรูปแบบแผนการปฏิบัติเพื่อทำการฝึกซ้อมหรือซักซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเกิดเหตุในครั้งต่อไป

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำมาตรการมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตนำมาวิจัย 2 ช่วง ได้แก่ มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน และ มาตรการช่วงหลังการแข่งขัน

กฎหมายจราจรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ข้อกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่

1. ข้อหาแข่งรถในทางรถบนทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ม.134 ระวังโทษ ม.160 ทวิ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

2. ข้อหา ขับขี่รถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลอื่น ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ม.43(8),ม.152,ม.160 วรรค2 ระวังโทษ จำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ข้อกฎหมายสำหรับผู้ปกครอง และผู้จัด ผู้สนับสนุนหรือผู้ส่งเสริมให้มีการแข่งขัน

บังคับ ชูเชิญ ชักจูง ส่งเสริม หรือยินยอมให้เด็กประพฤติดนไม่สมควร หรือน่าจะทำให้เด็กมีความประพฤติเลวต่อการกระทำผิด ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองเด็ก พ.ศ.2546 ม.26(3) ระวังโทษ ม.78 จำคุก ไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับไม่เกิน 30,000 บาท

ข้อกฎหมายสำหรับร้านแต่งรถ

1. พ.ร.บ.จราจรทางบก ม.114 ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นสิ่งกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ระวังโทษ ม.148 ปรับไม่เกิน 500 บาท

2. พ.ร.บ.รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.2535 ม.16 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้ส่วนหนึ่งส่วนใดของถนนเป็นสถานที่ซ่อม เปลี่ยนแปลง ต่อเติม หรือติดตั้งอุปกรณ์รถยนต์ หรือล้อเลื่อน ระวังโทษ ม.56 ปรับไม่เกิน 5,000 บาท

3. พ.ร.บ.ผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม พ.ศ.2511 ข้อหา มีไว้เพื่อจำหน่ายผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ไม่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานโดยผิดกฎหมาย ระวังโทษ จำคุกไม่เกิน 1 เดือน ปรับตั้งแต่ 5,000-50,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

4. ประกาศกระทรวงสาธารณสุข ฉบับที่ 5/2528 เรื่องกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ (ข้อ 7) กิจการเกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกล การต่อ การประกอบ การเคาะ การปะผุ การพ่นสี การพ่นสารสนิมยานยนต์ การตั้งศูนย์ถ่วงล้อ การซ่อม การปรับแต่ง ระบบปรับอากาศหรืออุปกรณ์ที่เป็นววนประกอบของยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกล การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักร เครื่องกล ซึ่งมีใบบริการ หรือจำหน่ายและในการประกอบธุรกิจนั้น มีการซ่อม หรือปรับปรุงยานยนต์ เครื่องจักรหรือเครื่องกลดังกล่าว การล้าง การอัดฉีดยานยนต์ การผลิตการซ่อมการอัดแบตเตอรี่ การปะ การเชื่อมยาง การอัดผ้าเบรก ผ้าคลัช หมวด 7 ม.33 ระวังโทษ ม.71 จำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

โครงสร้างงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ/ทางพิเศษ



ภาพที่ 1 โครงสร้างงานศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ/ทางพิเศษ

ที่มา: ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ (2555)

ภารกิจและหน้าที่งานศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ/ทางพิเศษ

งานศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศ/ทางพิเศษ กองกำกับการ 2 กองบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งมีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับงานอำนวยความสะดวกด้านจราจร และการนำขบวนเพื่อถวายอารักขา และรักษาความปลอดภัยขบวนบุคคลสำคัญตลอดจนอำนวยความสะดวกจราจรในกิจการพิเศษต่างๆ ในถนนวิภาวดีรังสิตและทางสัมปทานบนทางยกระดับดอนเมืองโทลเวย์ เขตรับผิดชอบตั้งแต่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) เริ่มต้นตั้งแต่เขตพญาไท ผ่านพื้นที่เขตจตุจักร เขตหลักสี่ และเขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร ไปบรรจบกับถนนพหลโยธินที่ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัดปทุมธานี จากจุดเริ่มต้นที่สามแยกดินแดง (จุดบรรจบถนนดินแดงและเชื่อมต่อทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วน 1 สายดินแดง-ท่าเรือ) ถนนสายนี้ตัด

ผ่านสี่แยกสุทิสาร (ตัดถนนสุทิสาร) ห้าแยกลาดพร้าว (ตัดถนนพหลโยธิน โดยมีถนนลาดพร้าวมาบรรจบเป็นแยกที่ห้า) สี่แยกบางเขน (ตัดถนนงามวงศ์วานหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 302) สี่แยกหลักสี่ (ตัดถนนแจ้งวัฒนะหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 304) ไปสิ้นสุดที่ทางแยกต่างระดับอนุสรณ์สถาน (จุดบรรจบถนนพหลโยธินหรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1) มีระยะทางทั้งหมด 23.5 กิโลเมตร ถนนสายนี้มีลักษณะเป็นทางหลวงพิเศษหรือ superhighway ซึ่งแบ่งช่องทางการจราจรเป็นทางด่วนหรือทางหลัก (main road) /และทางคู่ขนาน (frontage road) ยกเว้นช่วงที่ผ่านหน้าท่าอากาศยานดอนเมืองจะไม่แบ่งเป็นช่อง ทางด่วนและทางคู่ขนานเนื่องจากมีพื้นที่จำกัดเพราะถูกขนาบด้วยสนามบินและทางรถไฟ ปัจจุบันมีทางยกระดับอุดรภิรมย์ (ดอนเมืองโทลล์เวย์) เป็นทางด่วนพิเศษยกระดับเก็บค่าผ่านทางอยู่เหนือถนนวิภาวดีรังสิต

หน้าที่หลักของงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต

1. ถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะให้บังเกิดประสิทธิภาพสูงสุด
2. เพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย อำนวยความยุติธรรมให้บริการประชาชนด้วยความเสมอภาคเป็นธรรมตามหลักธรรมาภิบาล
3. ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร
4. นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดระบบการจราจร
5. เตรียมความพร้อมด้านการจราจร เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
6. งานสายตรวจจราจร มีหน้าที่จัดการจราจรในถนนวิภาวดีรังสิต(ทางพื้นราบ)ตั้งแต่ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ)
7. งานกวาดขัน จับกุม ตรวจตราผู้กระทำความผิดจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ
8. งานสอบสวนคดีจราจรเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

ตารางการปฏิบัติหน้าที่งานสายตรวจจราจร

การจัดกำลังเจ้าหน้าที่สายตรวจจัดการจราจร ในถนนวิภาวดีรังสิตและทางยกระดับทางยกระดับ
อุดรภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)

แบ่งเขตการรับผิดชอบ 3 เขต ดังนี้

1. เขตตรวจที่ 1 เริ่มตั้งแต่ทางลงด่วนดินแดงถึง แยกไฟแดงใต้สะพานลอยลาดพร้าว
2. เขตตรวจที่ 2 เริ่มตั้งแต่ใต้สะพานลอยลาดพร้าว ถึง สะพานลอยแยกหลักสี่
3. เขตตรวจที่ 3 เริ่มตั้งแต่สะพานลอยแยกหลักสี่ ถึง อนุสรณ์สถานแห่งชาติ

การปฏิบัติหน้าที่ของสายตรวจในเขตรับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง แบ่งเป็น 3 ผลัดดังนี้

- | | | | |
|-------------|------------------|---------------------|-----------------|
| 1. ผลัดเช้า | เริ่มตั้งแต่เวลา | 05.30 น. – 14.00 น. | ขอดำล้าง 76 นาย |
| 2. ผลัดบ่าย | เริ่มตั้งแต่เวลา | 14.00 น. – 22.00 น. | ขอดำล้าง 78 นาย |
| 3. ผลัดดึก | เริ่มตั้งแต่เวลา | 22.00 น. – 06.00 น. | ขอดำล้าง 50 นาย |

กรณีมีเส้นทางเสด็จฯ เส้นทางบุคคลสำคัญ และมีการแข่งรถมอเตอร์ไซด์โดยไม่ได้รับอนุญาต เข้ามาในพื้นที่รับผิดชอบ สน.วิภาจะต้องระดมกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้าเสริม เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่เป็นไปด้วยความเรียบร้อย

นโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

1. พัฒนาระบบการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย
2. ให้มีแผนการจัดการจราจร เพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญฝนตกน้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

3. อำนวยความปลอดภัยทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554–2563” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 ตามกรอบปณิธานมอสโก

4. ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผน และอำนวยการในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

5. ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวินัยจราจร ให้กับประชาชน โดยการกวาดขันจับกุม 10 ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่ หรือโดยสารรถทุกประเภท

6. ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้น ต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์ สุจริต และบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียม เป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

7. กวาดขันวินัยจราจร ความประพฤติ และปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวก แก้ไขปัญหาจราจรและให้บริการประชาชน

8. ดำเนินการทางวินัย และอาญาอย่างเด็ดขาด กับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

นโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจรของกองบังคับการตำรวจจราจร

1. ถวายความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ ให้บังเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

2. จัดการจราจรให้ประชาชนเดินทางได้สะดวกปลอดภัย ด้วยการบริหารจัดการที่ดี ลดอุบัติเหตุ การจราจร และควบคุมมลภาวะให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด และปลอดภัย

3. เพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมาย อำนวยความยุติธรรมให้บริการประชาชน ด้วยความเสมอภาคเป็นธรรมตามหลักธรรมาภิบาล

4. พัฒนาบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพ เพื่อสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

5. นำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดระบบการจราจร

6. ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจร

7. เตรียมความพร้อมด้านการจราจร เพื่อเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

(กองบังคับการตำรวจจราจร: www.trafficpolice.go.th)

สรุป มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตในเขตสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี ได้กำหนดไว้ในมาตรการช่วงก่อนแข่งรถก็จะเป็น มาตรการป้องกัน เช่น การสืบสวน หาข่าวการรวมกลุ่มของเด็กและเยาวชน การประชาสัมพันธ์ให้ ความรู้แก่เด็กและเยาวชนให้ทราบถึงอัตราโทษของกฎหมายที่ไปแข่งรถและผลกระทบต่างๆ ที่ ตามมา ส่วนมาตรการปราบปรามก็จะเป็นช่วงแข่งรถ ก็เป็นการจับกุม รวมทั้งการปราบปรามแหล่ง หรือปัจจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น แหล่งค้าอุปกรณ์การแต่งรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาตให้เปิด บริการ เพราะร้านเหล่านี้จะเป็นที่เด็กและเยาวชนนำรถจักรยานยนต์มาแต่งเพื่อนำไปแข่งกันใน กลุ่มต่อไป จากทฤษฎีและแนวคิดด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมข้างต้น สรุปได้ว่า การป้องกันและการปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ต้องดำเนินการควบคู่กันไป

ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สมชาย ชีรนนท์ (2540) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การศึกษามาตรการในการป้องกันและปราบปราม การแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร ” ผลการวิจัยพบว่า สรุปได้ ดังนี้

1. ควรกำหนดนโยบายของรัฐอย่างจริงจัง ในการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถที่ผิด กฎหมาย และต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงานของกระบวนการยุติธรรม ให้ดำเนินการ อย่างสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

2. ควรจัดรูปแบบการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันที่ผิดกฎหมายให้ชัดเจน สามารถปฏิบัติได้ โดยมีการวางแผน การติดตามประเมินผล

3. ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคไม่เลือกปฏิบัติ

4. การป้องกันและปราบปรามการแข่งขันที่ผิดกฎหมาย ควรเน้นการปฏิบัติคือ การตั้งจุดตรวจค้นยานพาหนะ การสืบหาข่าว การใช้ทฤษฎีในการปิดล้อมเพื่อจับกุมการแข่งขัน ใช้วิทยุสื่อสารเท่าที่มีความจำเป็น

5. ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันที่ผิดกฎหมายมักขาดอุปกรณ์เครื่องใช้ที่เป็นเครื่องอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงาน ขาดอัตรากำลังพลในการปฏิบัติหน้าที่ การติดตามประเมินผลในการปฏิบัติไม่เป็นรูปธรรม ในการดำเนินการจับกุมผู้แข่งรถมักจะมีผู้มีอิทธิพลบีบบังคับให้ปล่อยตัว ผู้บังคับบัญชาไม่สร้างขวัญและกำลังใจ ไม่มีการให้สวัสดิการและรางวัลตอบแทนที่เหมาะสม

อนันต์ ชัยชาญ (2541) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองปราบปรามระดับสัญญาบัตรที่มีต่อปัญหาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม: ศึกษาเฉพาะกรณีกองกำกับการ 1-5 กองปราบปราม 9” ผลการวิจัยพบว่า อายุ อายุราชการ สังกัด และเงินเดือนของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีปัญหาต่อการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนสถานภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อปัญหาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ลำดับความสำคัญของปัญหาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้แก่งบประมาณ ด้านกำลังพล ด้านวัสดุอุปกรณ์ และด้านอำนาจการ ตามลำดับ

จิตปกรณ์ โตดิเทพย์ (2542) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร: ศึกษาจากเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ 191 กองกำกับการสายตรวจ กองบัญชาการตำรวจนครบาล” ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจักรยานยนต์คือ ระยะเวลาในการทำงาน และการได้รับความร่วมมือจากประชาชนและหน่วยงานอื่น ส่วนการได้รับการสนับสนุนด้านการทำงานจากหน่วยงาน การใช้ประโยชน์จากวิทยาการ และด้านกฎหมาย กฎระเบียบ ไม่มีผลต่อการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจักรยานยนต์แต่อย่างใด

จิตินพ ภู่งประเสริฐ (2542) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง ในเขตกรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหาตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการแข่งขัน โดยมีสมมติฐานดังต่อไปนี้

1. เด็กวัยรุ่นมีพฤติกรรมการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง มากกว่า วัยอื่น
2. ผู้ที่มีการศึกษาน้อย มีแนวโน้มที่จะแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงสูงกว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง
3. สื่อมวลชนมีผลทำให้เกิดการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง
4. กลุ่มเพื่อนมีอิทธิพลทำให้เกิดการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง
5. รางวัลเป็นแรงจูงใจให้แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง
6. ครอบครัวแตกแยกส่งผลให้มีการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงมากกว่าครอบครัวที่อบอุ่น
7. ความเป็นโสดมีแนวโน้มที่จะแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงมากกว่าผู้ที่สมรสแล้ว
8. ผู้ที่มีอาชีพเกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่จะแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงมากกว่าผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง

จากข้อมูลที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานโดยใช้การสังเกตอย่างมีส่วนร่วม การสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการ และการสังเกตโดยทั่วไป ทั้งนี้ได้เลือกพื้นที่ 3 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานคร สมมติฐานทั้งหมดได้ถูกสนับสนุนโดยข้อมูลที่ได้ทำการศึกษา วิเคราะห์ฉบับนี้สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติ

อภิรัฐ พุ่มกumar (2542) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับรองสารวัตรในสถานีตำรวจนครบาลต่อการนำวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาบังคับใช้กับผู้แข่งรถบนถนนหลวง”ผลการวิจัยพบว่า ความคิดเห็นต่อขั้นตอนและกระบวนการกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการใช้

วิธีการเพื่อความปลอดภัยมีผลดีกว่าการใช้กฎหมายอาญา และกฎหมายจราจรทางบกควรบังคับใช้โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทั้งให้เจ้าพนักงานอัยการและศาลร่วมใช้ และควรให้ผู้ปกครองของผู้แข่งรถบนถนนหลวงร่วมรับผิดชอบ ความคิดเห็นต่อการนำวิธีการมาใช้กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าจะช่วยให้คดีอาญาด้านการจราจรลดลงทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีเวลาในการป้องกันและปราบปรามด้านอื่นๆ ได้ ทำให้ผู้แข่งขันบนถนนหลวงเกิดความสำนึกและรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น ควรบังคับใช้ทั้งผู้แข่งรถและผู้ดู ซึ่งวิธีการจะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้กระทำผิดแก้ไขความประพฤติตนเองได้ โดยการเรียกประกันตัวทันที และการยึดเงินเมื่อกระทำผิดซ้ำ จะได้ผลดีกว่าการจับกุมในภาวะเศรษฐกิจฝืดเคืองนี้ ความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคในการนำมาใช้ กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการไม่มีมาตรการเฝ้าระวัง ทำให้ผู้แข่งรถไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่เกิดการเข็ดหลาบในการกระทำผิด การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดอาจไม่เสมอภาคหรือมีความลำเอียงได้ อาจมีการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่บางคนทุจริตประพฤติดีชอบ และเห็นว่าวิธีการเป็นการเพิ่มภาระแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานอัยการ และศาลโดยไม่สมควร

วัชรพงษ์ ฉายวัฒน์ (2542) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “อุปสรรคในการปราบปรามการลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตนครบาล” ผลการวิจัยพบว่า

1. อุปสรรคในการปราบปรามการลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงเรียงจากมากไปหาน้อย คือ ด้านพาหนะ ด้านวิธีการจับกุม ด้านเกิดอุบัติเหตุกับบุคคลภายนอก ด้านอัตราโทษ ด้านอัตราโทษและการยึดรถ ด้านการเข้าชมลักลอบการแข่งรถ ด้านปัญหาข้อกฎหมาย ด้านการลงโทษของสาร ด้านกำลังคนในการจับกุม และด้านอิทธิพลของผู้แข่ง

2. กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุราชการและสังกัดต่างกันมีอุปสรรคต่างกัน การลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงต่างกัน

บุญน้อย ถิ่นชนอน (2543) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในกองบังคับการตำรวจนครบาล 8” ผลการวิจัยพบว่า

1. ลักษณะทั่วไปของพนักงานสอบสวนพบว่า มีอายุไม่เกิน 30 ปี มีอายุราชการอยู่ในช่วงระหว่าง 6-10 ปี ชั้นยศตั้งแต่ ร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจเอก ตำแหน่งรองสารวัตรอัตราเงินเดือนไม่เกิน 10,000 บาท ไม่มีรายได้พิเศษ สมรสแล้ว และเคยเข้ารับการฝึกอบรมด้านการสอบสวน

2. พนักงานสอบสวนที่มีปัจจัยภูมิหลังต่างกันในด้าน อายุ อายุราชการ ระยะที่ปฏิบัติงาน ด้านการสอบสวน ระดับการศึกษา อัตราเงินเดือน รายได้พิเศษ สวัสดิการที่พึงอาศัย การฝึกอบรม ด้านการสอบสวน มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้านการสอบสวน ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

3. ปัจจัยภายในหน่วยงานของพนักงานสอบสวนด้านกำลังพล งบประมาณ ปริมาณงาน กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน การแทรกแซงจากผู้บังคับบัญชา วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ด้านการสอบสวนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

พาดิกรณ์ ศรีชัย (2546) การศึกษาเรื่อง "ความคิดเห็นของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ประจำสถานีตำรวจนครบาลต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีตำรวจนครบาล" ผลการศึกษาพบว่าข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรประจำสถานีตำรวจนครบาลส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีตำรวจนครบาลในระดับปานกลาง สำหรับการศึกษา ปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษาสูงสุด ระยะเวลา ปฏิบัติหน้าที่ในสถานีตำรวจนครบาล ยศ ตำแหน่ง หน้าที่ที่รับผิดชอบ และรายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์ต่อความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีตำรวจนครบาล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

ศิลป์ ไกยราช (2547) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจ กองกำกับการสายตรวจ” ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ในระดับปานกลาง ความรู้ความเข้าใจในงานอยู่ในระดับมาก ความพึงพอใจในงานอยู่ในระดับปานกลาง ความรู้ความเข้าใจในงานอยู่ในระดับมาก การทดสอบสมมุติฐานพบว่าตัวแปรดังต่อไปนี้ อายุ ชั้นยศ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา เงินเดือนและอายุราชการ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจ ความรู้ ความเข้าใจในงาน ความพึงพอใจในงานและความสำนึกในหน้าที่ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจ

ปาริชาติ ทองเรือง (2548) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตรัง” ผลการศึกษาพบว่า ระดับความคิดเห็นที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งหมดอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างสูง ส่วนการ

วิเคราะห์ด้านความสัมพันธ์พบว่า อายุ การศึกษา ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านการดูแลยานพาหนะที่ใช้ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่ด้านเพศ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้านปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายจราจร และด้านปฏิบัติตามข้อห้ามว่าด้วยการใช้สารกระตุ้น ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ธีรสิทธิ์ นิมน้อย (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น.5” ผลการวิจัยพบว่าทัศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อแนวทางการบังคับใช้กฎหมายจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด โดยเห็นด้วยว่าการเพิ่มค่าตอบแทนของค่าปรับแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นแรงจูงใจให้มีการกวดขันจับมากขึ้น ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านเรียนขับรถหรือหัดขับรถยนต์ ด้านท่านใช้เวลาในการหัดขับนานเท่าใด ด้านประสบการณ์ขับรถยนต์มาแล้วเป็นระยะเวลาเท่าใด ด้านท่านมีใบอนุญาตขับขี่ประมาณใด ด้านระยะเวลาได้รับใบขับขี่ ด้านตรวจจับปริมาณแอลกอฮอล์ขณะขับรถยนต์ และด้านท่านเคยถูกจับกุมเพราะผิดกฎหมายจราจร พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ การใช้รถและการกระทำผิดอื่น ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการกระทำผิดของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรทั้งด้านการขับรถ การจอดรถ การใช้รถ และการกระทำผิดอื่น ข้อเสนอแนะในการป้องกันการกระทำผิดกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์พบว่าควรมีการรณรงค์ด้านวินัยจราจรโดยการส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ความเข้าใจในกฎจราจร พฤติกรรมการกระทำของผู้ขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกระทำผิดกฎหมายจราจรด้านท่านเคยประสบอุบัติเหตุ

ปนัดดา ชำนาญสุข (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ซึ่ง ซ่า เซ็กซ์: ภาวะชายขอบ อัตลักษณ์ และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรในกลุ่มผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์วัยรุ่น” ผลการวิจัยพบว่า รถมอเตอร์ไซด์ซึ่งถูกผลิตขึ้นเป็นสินค้านี้มีคุณค่าความหมายและประโยชน์ใช้สอยที่เป็นมากกว่าพาหนะกับการขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ในชีวิตของเด็กวัยรุ่น มีความหมายเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงชีวิต (วัย) ของพวกเขา เริ่มต้นจากการเป็นพาหนะที่พ่อแม่มีไว้ให้ใช้เพื่อแบ่งเบภาระในการใช้จ่ายใช้สอยในชุมชน และเพื่อการเดินทางไปเรียนหนังสือในตัวอำเภอ จนต่อเมื่อเด็กเหล่านี้ได้เป็นเจ้าของรถมอเตอร์ไซด์ที่สมบูรณ์ ความหมายของรถมอเตอร์ไซด์ได้เปลี่ยนแปลงไปจากความสัมพันธ์ระหว่างคนและวัตถุเป็นความสัมพันธ์ระหว่างชีวิตสองชีวิตที่ต้องดูแลเอาใจใส่ มีความผูกพันทางอารมณ์ ความรู้สึก

อย่างลึกซึ้งแนบแน่น และอยู่เคียงข้างผูกพันกันเหมือนชีวิตสองชีวิต มอเตอร์ไซด์ ในโลกวัยรุ่นจึงเป็นมากกว่าสินค้า แต่เป็นวัตถุแห่งความหลงใหลคลั่งไคล้ซึ่งเป็นรูปแบบสูงสุดของการบริโภคที่ได้ทำให้วัตถุกลายเป็นสิ่งที่ต้องเอาใจใส่ไม่ต่างไปจากสิ่งมีชีวิต การบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุไม่ใช่เป็นเพียงปัญหาด้านทักษะหากแต่สะท้อนภาพสังคมไทยเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับวิถีการดำเนินชีวิตประจำวันของวัยรุ่น ความต้องการแสดงอัตลักษณ์อันผลจากลัทธิบริโภคนิยม มอเตอร์ไซด์เป็นเครื่องมือในการเปิดโลกและเป็นสิ่งที่แสดงสถานะทางสังคม เป็นสิ่งที่มีคุณค่าและช่วยให้พวกเขามีพื้นที่กว้างขวางทางสังคมมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามมอเตอร์ไซด์กลายเป็นสิ่งที่นำพวกเขาไปสู่ปัญหาอื่น ๆ อีกมากมายที่คนส่วนใหญ่คาดไม่ถึง อาทิเช่น การไม่ประสบความสำเร็จในการเรียน การใช้ยาเสพติด การกระทำรุนแรง และการก่ออาชญากรรมต่างๆ รวมถึงการมีเพศสัมพันธ์ที่ไม่ปลอดภัย ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ล้วนมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกัน ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายจึงควรทำความเข้าใจความเกี่ยวข้องระหว่างกันของปัญหาดังกล่าวอย่างละเอียดลึกซึ้งรอบด้านก่อนที่จะกำหนดหรือนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการแก้ปัญหาการศึกษา นี่แสดงให้เห็นความจริงที่ว่าอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บในกลุ่มผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์ วัยรุ่นเป็นปัญหาสังคมที่มีความซับซ้อนและมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนกระบวนการทัศนเพื่อทำความเข้าใจและแก้ไขปัญหา

พิพัฒน์ บุญพิทักษ์ (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “มาตรการจัดระเบียบจราจรในทัศนะของผู้ขับรถในเขตท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1 ” ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุเฉลี่ยระหว่าง 36-45 ปี ประกอบอาชีพรับจ้าง รายได้ต่อเดือนระหว่าง 5001-10,000 บาท อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและทำงานอยู่ในเขตป้อมปราบ กลุ่มตัวอย่างมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทรถยนต์ตลอดชีพ 5 ปี และใช้ถนนเจริญกรุงและถนนวรจักรเป็นประจำ โดยใช้รถตั้งแต่ 06.00-18.00 น. และเคยถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยึดใบขับขี่ จำนวน 1 ครั้ง ในข้อหาความผิดจอดรถในเขตห้ามจอด ผลการศึกษากภาพรวมของระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิดพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับปานกลางในด้านความผิดบันทึก 10 และ 40 คะแนน และผลการศึกษาภาพรวมของระดับความรู้เรื่องมาตรการการจัดระเบียบจราจร 16 ข้อหาฐานความผิด พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความรู้ในระดับปานกลาง แต่มีความคิดเห็นระดับมากด้านมาตรการจัดระเบียบจราจร ด้านความปลอดภัยและด้านการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดในประเด็นการบังคับใช้กฎหมายจราจร ทำให้ผู้ขับรถมีวินัยการขับรถมากขึ้น และตำรวจจราจรมีการกวาดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด

เอก ทองสมัคร (2551) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเผชิญเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจ: ศึกษากรณี เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจนครบาลสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 7” ผลการวิจัยพบว่า

1. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุ 41-45 ปี มีระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ 16-20 ปี มีชั้นยศสิบตำรวจตรี-สิบตำรวจเอก จบการศึกษาระดับปริญญาตรี มีรายได้ต่อเดือนประมาณ 10,000-15,000 บาท ปฏิบัติงานอยู่ในฝ่ายป้องกันปราบปรามมาเป็นระยะเวลา 5-6 ปี ปฏิบัติหน้าที่เป็นชุดสายตรวจมาแล้วเป็นระยะเวลา 5-6 ปี มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานในด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมมาแล้วเป็นระยะ 11-15 ปี เคยเข้ารับการฝึกอบรมหรือเข้าร่วมสัมมนาเพิ่มเติมในเรื่องเกี่ยวกับการตัดสินใจในการเผชิญเหตุร้ายในขณะปฏิบัติหน้าที่ในชุดสายตรวจจำนวน 1-2 ครั้ง มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมตามบทบัญญัติของกฎหมายและสามารถที่จะประยุกต์ใช้ทักษะ ความรู้ประสบการณ์ที่มีในด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมมาใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ อยู่ในระดับปานกลาง

2. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า บ้านพักอาศัยของทางราชการยังมีไม่เพียงพอกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจให้ได้พักอาศัย มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจยังขาดการฝึกอบรม การพัฒนาให้มีความรู้ความสามารถ และความชำนาญในการปฏิบัติหน้าที่สายตรวจ

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเผชิญเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจได้แก่ อายุ อายุราชการ ชั้นยศ ระดับการศึกษา ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานเป็นชุดสายตรวจ การมีประสบการณ์ไม่เพียงพอในการแก้ไขปัญหาเมื่อต้องเผชิญเหตุการณ์จริง อัตราค่าจ้างของเจ้าหน้าที่ที่ไม่สอดคล้องกับพื้นที่ที่รับผิดชอบ การบรรจุแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจไม่มีความเหมาะสมและการขาดการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่สายตรวจตามลำดับ

ภัทรพล อาจเมือง (2552) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด” ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด อยู่ในระดับมาก 2) เพศหญิง การไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องกฎหมาย จราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ความเชื่อด้านสุขภาพ และแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนเพศชาย การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมี

ความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 3) ตัวแปรพยากรณ์ที่ดีของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด มี 5 ตัวแปร โดยเรียงอันดับตามความสำคัญ ดังนี้คือ แรงสนับสนุนทางสังคม เพศหญิง ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติ จราจรทางบก ความเชื่อด้านสุขภาพ และการไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่ง ตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 5 ตัว ร่วมกันสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด ได้ ร้อยละ 19.9

อดุลย์ สุขจิต (2552) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมผู้นำที่มีผลต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี” ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมผู้นำของหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดจังหวัดจันทบุรีส่วนใหญ่เป็นผู้นำแบบประชานิยม รองลงมาคือผู้นำแบบเสรีนิยม และผู้นำแบบอัตตานิยม 2) แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี พบว่า แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรีในภาพรวมด้านต่างๆอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า แรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปราม อันดับแรก คือ ความต้องการด้านการดำรงชีวิต รองลงมาคือ ด้านความต้องการความเจริญก้าวหน้า และด้านความต้องการความสัมพันธ์ 3) ผลการเปรียบเทียบแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรีจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการทำงาน และพฤติกรรมผู้นำของหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี พบว่า 3.1) อายุ พบว่า ข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามที่มีอายุต่างกันมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความต้องการการดำรงชีวิตแตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน 3.2) ระดับการศึกษา พบว่า ข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านความต้องการความสัมพันธ์มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนด้านอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน 3.3) ประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน พบว่า ข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามที่มีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานที่ต่างกันมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานในภาพรวมที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าแรงจูงใจในการปฏิบัติงานด้านความต้องการการดำรงชีวิตมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนแรงจูงใจด้านอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน 3.4) พฤติกรรมผู้นำของหัวหน้าสถานีตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี พบว่า ข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามที่มีลักษณะ

พฤติกรรมผู้นำของหัวหน้าสถานีตำรวจที่ต่างกันมีแรงจูงใจในการปฏิบัติงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าแรงจูงใจในการปฏิบัติงานทุกด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เรื่องยศ ศิรวรรณรัตน์ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “การสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก” ผลการวิจัยพบว่า

1. ประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2. ผลการเปรียบเทียบการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกของเจ้าหน้าที่ตำรวจระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยภาพรวมประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจมีระดับความคิดเห็นต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกของเจ้าหน้าที่ตำรวจแตกต่างกันอย่างไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจคิดว่าเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกของเจ้าหน้าที่ตำรวจมากที่สุด ได้แก่ ขาดแคลนงบประมาณ ขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ และการแทรกแซงจากผู้มีอำนาจ

4. พฤติกรรมที่ประชาชนที่กระทำทุกครั้งในขณะขับขี่ ได้แก่ 1) ขณะขับรถปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือสัญญาณไฟ 2) รู้หลักในการขับขีรถอย่างถูกต้อง และ 3) สนใจสิ่งรอบข้างและการจราจรบนท้องถนนขณะขับรถ ส่วนพฤติกรรมที่ไม่เคยทำเลยในขณะขับขี่ ได้แก่ 1) เคยหลับในหรือหมดสติขณะขับรถ และ 2) ชอบดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ

กนกพร กันทา (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความตาย ความเสี่ยง และผลกระทบต่อการตัดสินใจแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงของเด็กและเยาวชน : การถอดบทเรียนจากโครงการถนนปลอดภัยจากรถซึ่ง ปี พ.ศ.2547” ผลการศึกษาพบว่า การตัดสินใจแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นผลมาจากการขาดพื้นที่ทางสังคม ทั้งจากในครอบครัวของคนที่ประสบปัญหาความรุนแรงในครอบครัว และสังคมในสถานศึกษา ผลจากการไม่ตั้งใจเรียน ทำให้ไม่ได้รับการยอมรับ เมื่อได้รับการชักชวนให้เข้าร่วมการแข่งขันแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง ผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้มีกระบวนการตัดสินใจโดยพิจารณาจากตัวอย่างการแข่งขันของผู้แข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงรายอื่นๆและพบว่าผลการตอบแทนที่ได้จากการแข่ง ได้แก่ การได้รับการยอมรับจาก

บุคคลอื่นๆ การได้รับความสนใจจากเพศตรงข้าม และเงินรางวัลที่ได้รับจำนวนมาก ซึ่งผลตอบแทนคุ้มค่าเพียงพอที่จะเสี่ยงต่อการกระทำผิด ดังนั้น การจัดการเพื่อลดจำนวนของเด็กและเยาวชนที่ทำการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงที่กำลังเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญในปัจจุบันนั้น ควรได้รับการร่วมมือจากครอบครัว โรงเรียน รวมไปถึงภาครัฐ เพื่อให้เกิดแนวทางการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ ซึ่งจะนำไปสู่ผลลัพธ์ของการแก้ปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

พันธุรัฐ ดันไล้ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “อุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง” ผลการศึกษาพบว่า อายุ ระดับการศึกษาและจำนวนบุตร เป็นปัจจัยที่มีผลต่ออุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง ส่วน ชัยยศ อายุราชการ รายได้ สถานภาพสมรสและระยะเวลาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม ไม่เป็นปัจจัยที่มีผลต่ออุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

จากแนวคิดและทฤษฎีดังกล่าว และผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นถึงแนวทางในการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตของตำรวจจราจรโดยใช้กรอบแนวความคิดด้านสังคมเป็นหลัก ในการศึกษาครั้งนี้ ซึ่งจะประกอบไปด้วยตัวแปรอิสระ และตัวแปรตามดังนี้

ตัวแปรอิสระ

ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่

1. อายุ
2. อายุราชการ
3. ระดับชั้นยศ
4. ตำแหน่ง
5. ระดับการศึกษา

ตัวแปรตาม

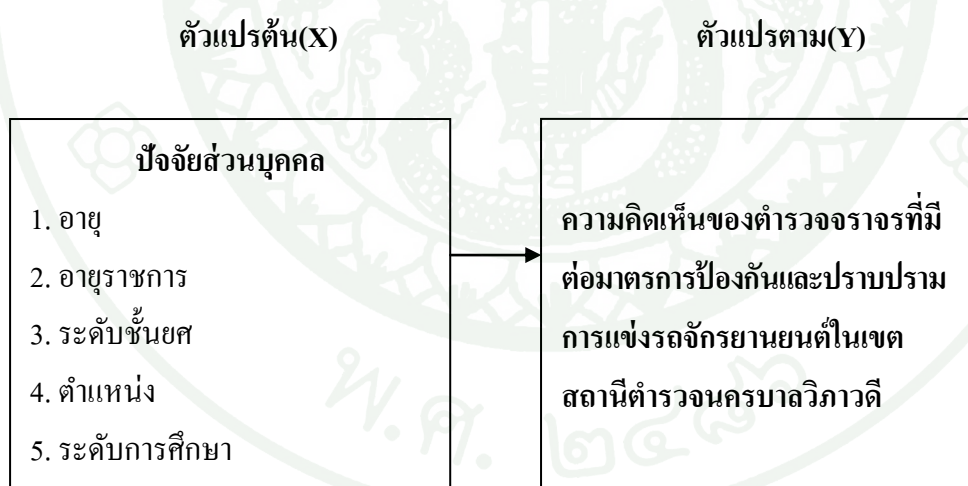
ตัวแปรตาม คือ ความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่มีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ

1. มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน

2. มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การกำหนดแนวคิดจากทฤษฎี แนวความคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อต้องการจะศึกษาความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิด ดังนี้



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิดในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย

1. อายุของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกันความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน
2. อายุราชการของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกันความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน
3. ระดับชั้นยศของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกันความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน
4. ตำแหน่งของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกัน ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน
5. ระดับการศึกษาของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกันความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่มีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ เป็นการวิจัยเกี่ยวกับความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่มีต่อมาตรการดังกล่าว โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล พร้อมทั้งได้ศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กรอบแนวคิดและทฤษฎี มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ วิธีดำเนินการ วิธีปฏิบัติงาน และปัจจัยต่างๆ ประกอบในการสร้างแบบสอบถาม ดังนั้นผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการและอุปกรณ์ในการวิจัย ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรเป้าหมายในการทำวิจัย คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวน และชั้นสัญญาบัตรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ในสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี กองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 266 คน

กลุ่มตัวอย่าง

การคำนวณขนาดตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีสุ่มตัวอย่างจากประชากรเป้าหมาย โดยมีขั้นตอน ดังนี้

การสุ่มตัวอย่าง

ขั้นที่ 1 คำนวณหาขนาดตัวอย่างทั้งหมด โดยใช้สูตรในการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Yamane ซึ่งมีสูตร ดังนี้ (วัลลภ รัฐฉัตรานนท์, 2555: 139)

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2}$$

โดยให้ n = จำนวนตัวอย่างที่ต้องการ

N = จำนวนประชากร

e = ค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง

โดยในการคำนวณ ใช้ค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ .05

$$\begin{aligned} n &= \frac{266}{1+266(0.05)^2} \\ &= 160 \end{aligned}$$

ขั้นที่ 2 สุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ด้วยการจับสลาก โดยแบ่งออกตามชั้นยศ ผู้วิจัยทำสลากตามบัญชีรายชื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนและสัญญาบัตร ของสถานีตำรวจจราจรนครบาลทั้งหมด แล้วทำการจับสลากรายชื่อ จนครบตามขนาดกลุ่มตัวอย่าง

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมในงานวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ แบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากเรื่องที่ศึกษาโดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย กฎ ระเบียบ ผลงานวิจัยและเอกสารที่เกี่ยวข้อง สร้างแบบสอบถามเพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งแบ่งโครงสร้างออก เป็น 3 ส่วน ดังนี้คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคลของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับชั้นยศ ตำแหน่ง และ ระดับการศึกษา เป็นแบบตรวจรายการและเติมข้อความ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามที่วัดระดับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่อมาตรการป้องกันปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะ จำแนกเป็น 2 ช่วง ดังนี้ (1) มาตรการช่วงก่อนแข่งขัน (2) มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน

โดยผู้วิจัยใช้แบบสอบถามชนิดเสกกลประมาณค่าแบบรวม ซึ่งเป็นการวัดแบบจัดอันดับ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต โดยให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นถึงระดับของปัญหาในแต่ละข้อปัญหา ซึ่งจะเป็นคำถามให้ตอบ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนเป็น 5 ระดับดังนี้

ระดับคำตอบ	ข้อความเชิงบวก
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน
เห็นด้วย	4 คะแนน
ไม่แน่ใจ	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน

เมื่อรวบรวมข้อมูลและแจกแจงความถี่แล้ว จะใช้ค่าคะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมาจัดช่วงชั้นออกเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์การพิจารณา ดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 5.00 - 3.67	คือ ผู้ที่มีความคิดเห็นมาก
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.66 - 2.34	คือ ผู้ที่มีความคิดเห็นระดับปานกลาง
ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.33 - 1.00	คือ ผู้ที่มีความคิดเห็นระดับน้อย

ส่วนที่ 3 คำถามแบบปลายเปิด เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นหรือเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การหาความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปเสนอคณะกรรมการที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญในงานด้านการแก้ไขปัญหาด้านการจราจร เพื่อตรวจสอบความถูกต้องเที่ยงตรงของเนื้อหา และคำถามแต่ละข้อให้ตรงตามจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ของการวิจัย หลังจากนั้นนำไปแก้ไขปรับปรุง เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป

2. การหาความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยได้นำแบบไปทดลองใช้ กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่จะศึกษา ซึ่งไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างที่จะเก็บรวบรวมข้อมูล เมื่อ เดือน กุมภาพันธ์ 2557 ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจทุ่งสองห้อง จำนวน 30 คน เพื่อวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม(Reliability) โดยใช้การทดสอบค่าความเชื่อมั่น สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

Cronbach และให้เกณฑ์ของ ค่า α ที่คำนวณได้มากกว่า 0.70 ถือว่าแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมีความเชื่อมั่นได้ (ชูศรี วงศ์รัตน์, 2541: 37) ผลการทดสอบหาค่าความเชื่อมั่นความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต(มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน) $\alpha = .720$ และค่าความเชื่อมั่นความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต(มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน) $\alpha = .823$

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. แจกแบบสอบถามเดือน เมษายน 2557
2. ได้รับแบบสอบถามกลับคืนมา ภายในระยะเวลา 1 เดือน นับจากวันส่งแบบสอบถาม ผู้วิจัยทำการตรวจสอบความเรียบร้อยของแบบสอบถามทุกฉบับ จำนวน 160 ชุด
3. รวบรวมแบบสอบถามเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัย วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และทดสอบสมมุติฐานครั้งนี้ประกอบด้วย

1. การอธิบายข้อมูลปัจจัยด้านบุคคลของกลุ่มตัวอย่างวิเคราะห์ด้วยสถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
2. การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยตัวแปรอิสระข้อมูลระดับกลุ่มซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มย่อย 2 กลุ่มขึ้นไป และตัวแปรตามข้อมูลระดับอันดับภาคชั้นโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) และกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

บทที่ 4

ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์การวิจัยและระเบียบวิธีวิจัยผลการวิจัยมีดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจร
วิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่อการมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนน
สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูล
ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นข้าราชการตำรวจสังกัดสถานีตำรวจนคร
บาลวิภาวดี จำนวน 160 คน ดังรายละเอียดในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวน ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

(n = 160)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
อายุ ($\bar{X}$ = 2.80 , S.D. = 0.69)		
ไม่เกิน 30 ปี	3	1.9
31- 40 ปี	48	30.0
41-50 ปี	87	54.4
มากกว่า 50 ปี	22	13.8

ตารางที่ 2 (ต่อ)

(n = 160)		
ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
อายุราชการ ($\bar{X} = 2.63$, S.D. = 0.73)		
ไม่เกิน 10 ปี	7	4.4
10-20 ปี	63	39.4
20-30 ปี	73	45.6
30-40 ปี	17	10.6
ระดับชั้นยศ ($\bar{X} = 2.06$, S.D. = 0.46)		
ส.ต.ต. – ส.ต.อ.	13	8.1
จ.ส.ต. – ค.ต.	126	78.8
ร.ต.ต. – ร.ต.อ.	19	11.9
พ.ต.ต. – พ.ต.ท.	2	1.2
ตำแหน่ง ($\bar{X} = 1.18$, S.D. = 0.44)		
ผู้บังคับหมู่	135	84.4
รองสารวัตร	23	14.4
สารวัตร	1	0.6
รองผู้กำกับการ	1	0.6
ระดับการศึกษา ($\bar{X} = 1.87$, S.D. = 0.97)		
มัธยมศึกษา, อาชีวศึกษา	81	50.6
อนุปริญญา	23	14.4
ปริญญาตรี	51	31.9
ปริญญาโท	5	3.1

จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็น ร้อยละ 54.4 และอายุราชการ ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.6 ระดับชั้นยศส่วนใหญ่เป็น ข้าราชการตำรวจระดับชั้นยศจำสิบตำรวจและดาบตำรวจ โดยร้อยละ 78.8 ตำแหน่ง เป็นข้าราชการตำรวจตำแหน่งผู้บังคับหมู่ถึงร้อยละ 84.4 ในขณะที่มีรองสารวัตรจำนวน 23 นาย หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 และระดับการศึกษา ตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา คิดเป็น ร้อยละ 50.6

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ตารางที่ 3 จำนวน คำร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความความคิดเห็นของ
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์
ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คิดเห็น
1. การบันทึกภาพนิ่งและ ภาพ เคลื่อนไหว ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ เป็นหลักฐานที่ดี ประกอบการดำเนินคดี กับผู้กระทำผิด	78 (48.75)	77 (48.13)	4 (2.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.46	0.548	มาก
2. การจัดสายตรวจออก ตรวจตรา หรือ ตรวจสอบการรวมกลุ่ม ตามที่ได้รับตามจุดที่ รับแจ้งจากประชาชน ทำให้มีการรวมกลุ่ม น้อยลง	37 (23.13)	114 (71.25)	7 (4.38)	1 (0.63)	0 (0.00)	4.77	0.519	มาก
3. ด้านการวางแผนการ จับกุมผู้แข่งรถตำรวจ ได้มีการปรับตาม สถานการณ์ เพราะผู้ แข่งรถก็มีการปรับ วิธีการแข่งขันอยู่เสมอ	50 (31.25)	102 (63.38)	7 (4.38)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.27	0.533	มาก

ตารางที่ 3 (ต่อ)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความเห็น
3. ด้านการวางแผนการ จับกุมผู้แข่งรถตำรวจ ได้มีการปรับตาม สถานการณ์ เพราะผู้ แข่งรถก็มีการปรับ วิธีการแข่งขันอยู่เสมอ	50 (31.25)	102 (63.38)	7 (4.38)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.27	0.533	มาก
4. การแสวงหาแนวร่วม ระหว่างภาครัฐและ เอกชนในพื้นที่ทำให้ การดำเนินงานประสบ ผลสำเร็จ	42 (26.25)	94 (58.80)	20 (12.50)	3 (1.90)	0 (0.00)	4.10	0.673	มาก
5. ปัจจุบันได้จัดโครงการ ให้ความรู้เรื่องกฎหมาย และอัตราโทษ จากการ นำรถไปแข่ง แก่ เยาวชน ตามโรงงาน และสถานศึกษา ใน พื้นที่รับผิดชอบ	55 (34.38)	94 (58.80)	9 (5.63)	1 (0.63)	0 (0.00)	4.28	0.594	มาก
6. จากการประชาสัมพันธ์ ให้บิดา มารดาหรือ ผู้ปกครองได้รู้อัตรา โทษของการแข่งรถทำ ให้ผู้ปกครองเอาใจใส่ บุตรมากขึ้น	59 (36.88)	88 (55.00)	11 (6.88)	1 (0.63)	0 (0.00)	4.29	0.617	มาก

ตารางที่ 3 (ต่อ)

(n = 160)								
ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความเห็น
7. หลังการปฏิบัติหน้าที่ หน่วยงานของท่านได้ รวบรวมสภาพปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้น วิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อวางแผนทางหรือ มาตรการแก้ไขในครั้ง ต่อไป	40 (25.00)	102 (63.80)	15 (9.38)	1 (0.63)	1 (0.63)	4.12	0.640	มาก
8. ปัจจุบันมีอุปกรณ์ เครื่องมือที่ใช้ในการ ปฏิบัติหน้าที่ มีความ ทันสมัยและเพียงพอ แล้ว	7 (4.38)	77 (48.12)	43 (26.88)	22 (13.80)	12 (7.50)	3.28	1.008	ปาน กลาง
รวม						4.12	0.350	มาก

จากตารางที่ 3 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับมาตรการต่าง ๆ ในช่วงก่อนการแข่งขันในระดับที่มาก โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดสายตรวจเพื่อออกตรวจตามจุดที่ประชาชนรับแจ้งเหตุมากที่สุดคือ ($\bar{X} = 4.77$) รองลงมาคือเห็นด้วยกับการบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวเพื่อใช้ประกอบการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด ($\bar{X} = 4.46$) เห็นด้วยน้อยที่สุดคือการแสวงหาแนวร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ทำให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ ($\bar{X} = 4.10$) และในด้านการรวบรวมสภาพปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น วิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อวางแผนทางหรือมาตรการแก้ไขในครั้งต่อไป ($\bar{X} = 4.12$)

ตารางที่ 4 จำนวน คำร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความความคิดเห็น
เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์
ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ เห็น	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความ คิดเห็น
1. ปัจจุบันมีการใช้กำลัง ร่วมกันทุกฝ่าย ทั้ง สส. ปป. จร. พงส. และสนธิ กับหน่วยในพื้นที่ ใกล้เคียงทำให้การ ปฏิบัติงานประสบ ผลสำเร็จ	19 (11.88)	124 (77.50)	16 (10.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.20	0.467	มาก
2. หัวหน้าชุดจับกุม มี ประสบการณ์ในการ จับกุมการแข่งรถ มีไหว พริบดี ส่งผลให้การเข้า จับกุมประสบผลสำเร็จ	57 (35.62)	100 (62.50)	2 (1.25)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.34	0.501	มาก
3. ถ้าชุดจับกุมถ้ามีทัศนคติ ที่ดีต่อผู้กระทำความผิดจะใช้ วิธีที่ปลอดภัยที่สุดใน การเข้าจับกุม	60 (37.50)	88 (55.50)	11 (6.88)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.30	0.592	มาก
4. ขณะเข้าจับกุมได้ใช้ อุปกรณ์เพื่อลดความเร็ว ของรถโดยคำนึงถึง ความปลอดภัยของ เจ้าหน้าที่และผู้กระทำความผิด	51 (31.88)	96 (60.00)	10 (6.25)	2 (1.25)	0 (0.00)	4.24	0.618	มาก

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความเห็น
5. ได้ใช้กล้องบันทึกภาพ นิ่งและภาพเคลื่อนไหว ในขณะปฏิบัติหน้าที่ไว้ เป็นหลักฐานประกอบ การสอบสวนคดี	89 (55.63)	64 (40.00)	6 (3.80)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.52	0.571	มาก
6. ในการจับกุมผู้จับกุม ผู้กระทำผิดได้ดำเนินคดี กับผู้กระทำผิด ในทุก ข้อหาฐานเป็นผู้จัด ผู้สนับสนุนส่งเสริม	39 (24.38)	101 (63.13)	18 (11.25)	1 (0.63)	0 (0.00)	4.12	0.610	มาก
7. ภายหลังการจับกุมได้มี การตรวจสอบประวัติ อาชญากรรมและขอ หมายจับผู้กระทำผิด ทุกราย	55 (34.38)	91 (56.88)	13 (8.13)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.27	0.600	มาก
8. การส่งฟ้องศาลทุกคดี ได้มีการประสานงาน กับพนักงานอัยการอย่าง ใกล้ชิดในการส่งฟ้อง	29 (18.13)	100 (63.13)	30 (18.75)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.00	0.612	มาก
9. การนำเสนอผลการ ปฏิบัติต่อสาธารณะชน เป็นการสร้างแนวร่วม เพื่อให้ประชาชนยอมรับ การทำงานของตำรวจ มากขึ้น	57 (35.63)	88 (55.00)	11 (6.88)	3 (1.88)	0 (0.00)	4.25	0.662	มาก

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความเห็น
10. ได้มีการแสวงหา ข่าวสารเกี่ยวกับข้อมูล การแข่งขันจักรยานยนต์ อยู่เสมอโดยจัดทำราย นอกเครื่องบินและ สายข่าวคอย สังเกตการณ์บริเวณที่ เคยมีการแข่งขัน	25 (15.63)	111 (69.40)	22 (13.80)	1 (0.63)	0 (0.00)	4.10	0.565	มาก
11. ยุทธวิธีการปิดล้อมผู้ แข่งรถ โดยใช้รถสับ ล้อหรือรถขนาดใหญ่ ปิดช่องทางการเดินทาง ยังใช้ได้ผลดี	29 (18.13)	110 (68.80)	20 (12.50)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.06	0.566	มาก
12. ส่วนใหญ่การวางแผน จับกุมผู้กระทำผิดมีการ รั่วไหลเพราะเกิดจาก การฝึกกำลังหลาย หน่วย	25 (15.63)	94 (58.80)	38 (23.75)	2 (1.25)	0 (0.00)	3.90	0.663	มาก
13. ชุดจับกุมใช้อาวุธ หรือความรู้สึกเข้ามา เกี่ยวข้องในขณะที่จับกุม ผู้กระทำผิดจนอาจทำ ร้ายกระทำผิดได้	52 (32.50)	83 (51.88)	14 (8.75)	9 (5.63)	1 (0.63)	4.11	0.826	มาก

ตารางที่ 4 (ต่อ)

(n = 160)

ข้อความ	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความเห็น
14. การเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติ คดีการแข่งรถ ยัง เก็บไม่เป็นระบบ จึง เป็นปัญหาในการนำ ข้อมูลมาวิเคราะห์	36 (22.50)	87 (54.38)	27 (16.88)	9 (5.63)	0 (0.00)	3.95	0.789	มาก
15. ผู้บังคับบัญชาไม่สร้าง ขวัญ และกำลังใจ เช่น การให้สวัสดิการที่ เหมาะสม เงินรางวัลใน การจับกุมแต่ละครั้ง	49 (30.63)	76 (47.50)	21 (13.13)	10 (6.25)	3 (1.88)	3.99	0.925	มาก
16. การสนธิของกำลัง เจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้า ร่วมการจับกุมผู้กระทำ ผิดมักจะประสบ ผลสำเร็จเสมอ	13 (8.13)	80 (50.00)	50 (31.25)	7 (4.38)	9 (5.63)	3.52	0.916	ปาน กลาง
รวม						4.10	0.268	มาก

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับมาตรการด้านการป้องกันการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ช่วงขณะการแข่งขันในระดับมาก โดยเห็นด้วยกับมาตรการ การใช้กล้องบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวในขณะปฏิบัติหน้าที่ไว้เป็นหลักฐานประกอบการสอบสวนคดีมากที่สุด ($\bar{X} = 4.52$) รองลงมาคือมาตรการที่หัวหน้าชุดจับกุม มีประสบการณ์ในการจับกุมการแข่งรถ มีไหวพริบดี ส่งผลให้การเข้าจับกุมประสบผลสำเร็จ ($\bar{X} = 4.34$) และกรณีหากชุดจับกุมมีทัศนคติที่ดีต่อผู้กระทำผิดจะใช้วิธีที่ปลอดภัยที่สุดในการเข้าจับกุม ($\bar{X} = 4.30$) ตามลำดับ ส่วนมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นด้วยปานกลาง คือ การสนธิของกำลังเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้าร่วมการจับกุม

ผู้กระทำความผิดมักจะประสบผลสำเร็จเสมอ ($\bar{X} = 3.52$) การวางแผนจับกุมผู้กระทำความผิดมีการรู้ไหล เพราะเกิดจากการฝึกกำลังหลายหน่วย ($\bar{X} = 3.90$)

ตารางที่ 5 สรุประดับความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตทั้ง 2 ช่วงเวลา ในภาพรวม

ประเด็นความคิดเห็น	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
มาตรการช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์	4.12	0.350	มาก
มาตรการช่วงการแข่งรถจักรยานยนต์	4.10	0.268	มาก

ตารางที่ 5 แสดงให้เห็นว่า ในภาพรวมความคิดเห็นในมาตรการช่วงก่อนการแข่งขันรถจักรยานยนต์ เห็นอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.12 ความคิดเห็นในมาตรการช่วงขณะการแข่งขันรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10

การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับการศึกษา ตำแหน่ง ชันยศ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบว่าตัวแปรใดบ้างที่มีผลต่อความคิดเห็นของตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาต โดยสถิติที่นำมาใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ดังกล่าว ได้แก่ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ครั้งนี้ กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05 ซึ่งผลการทดสอบสมมติฐานปรากฏดังนี้

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 1 อายุของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดีต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต จำแนกตามอายุ

(n = 160)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	0.892	0.297	4.636	0.004*
ภายในกลุ่ม	156	10.001	0.064		
รวม	159	10.892			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 6 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 7 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามมาตรการช่วงการแข่งขัน จำแนกตามอายุ

(n = 160)

ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตราย		แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
มาตรการช่วงก่อนแข่ง	ระหว่างกลุ่ม		3	1.341	0.447	3.844	0.011*
รถจักรยานยนต์	ภายในกลุ่ม		156	18.141	0.116		
รวม			159	19.482			
มาตรการช่วงการแข่งขัน	ระหว่างกลุ่ม		3	0.747	0.249	3.650	0.014*
รถจักรยานยนต์	ภายในกลุ่ม		156	10.634	0.068		
รวม			159	11.381			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 7 การเปรียบเทียบความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ตามมาตรการช่วงเวลาของการแข่งขัน พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะแตกต่างกัน ตามมาตรการช่วงก่อนแข่งรถและขณะการแข่งขัน จึงเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ และได้ทำการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะดังตารางที่ 10

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามอายุ

(n = 160)

อายุ	จำนวน	$\bar{X}$	อายุ			
			ไม่เกิน 30 ปี	31- 40 ปี	41-50 ปี	มากกว่า 50 ปี
มาตรการช่วงก่อนแข่งขัน						
ไม่เกิน 30 ปี				0.560*	0.414*	0.504*
31- 40 ปี			0.560*		-0.146*	
41-50 ปี			0.414*	-0.146*		
มากกว่า 50 ปี			0.504*			
มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน						
ไม่เกิน 30 ปี						
31- 40 ปี					0.133*	
41-50 ปี				0.133*		
มากกว่า 50 ปี						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 8 การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามอายุ พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต มาตรการช่วงก่อนการแข่งขันแตกต่างกัน ในทุกกลุ่มอายุคือกลุ่มที่มีอายุไม่เกิน 30 ปีกับกลุ่มที่มีอายุ 31-40 ปี, กลุ่มที่มีอายุ ไม่เกิน 30 ปีกับกลุ่มที่มีอายุ 41-50 ปี, กลุ่มที่มีอายุ ไม่เกิน 30 ปีกับกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 50 ปี, และกลุ่มที่มีอายุ 31-40 ปีกับกลุ่มที่มีอายุ 41-50 ปี

ในส่วนของการคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน พบว่ากลุ่มที่มีความคิดเห็นต่างกันคือ กลุ่มที่มีอายุ 31–40 ปีกับกลุ่มที่มีอายุ 41–50 ปี

สมมติฐานที่ 2 อายุราชการของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต จำแนกตามอายุราชการ

(n = 160)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	0.028	0.009	0.132	0.941
ภายในกลุ่ม	156	10.865	0.070		
รวม	159	10.892			

จากตารางที่ 9 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุราชการต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 10 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามอายุราชการ

(n = 160)

ความคิดเห็นต่อมาตรการ ป้องกันและปราบปราม การแข่งรถจักรยานยนต์ ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับ อนุญาตราย		แหล่งความ แปรปรวน	df	SS	MS	F	P
มาตรการช่วงก่อนแข่ง	ระหว่างกลุ่ม		3	0.080	0.027	0.214	0.887
รถจักรยานยนต์	ภายในกลุ่ม		156	19.402	0.124		
รวม			159	19.482			
มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน	ระหว่างกลุ่ม		3	0.064	0.021	0.296	0.828
รถจักรยานยนต์	ภายในกลุ่ม		156	11.316	0.073		
รวม			159	11.381			

จากตารางที่ 10 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุราชการแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะไม่แตกต่างกันทั้งในมาตรการช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์ และมาตรการช่วงขณะการแข่งขันแข่งรถจักรยานยนต์ จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 3 ระดับชั้นยศของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดีต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

ตารางที่ 11 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามระดับชั้นยศ

(n = 160)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ระหว่างกลุ่ม	2	0.107	0.053	0.777	0.462
ภายในกลุ่ม	157	10.785	0.069		
รวม	159	10.892			

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีชั้นยศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 12 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามระดับชั้นยศ

(n = 160)

ความคิดเห็นต่อมาตรการ ป้องกันและปราบปรามการ แข่งรถจักรยานยนต์ในทาง สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต	แหล่งความ แปรปรวน	df	SS	MS	F	P
มาตรการช่วงก่อนแข่งรถ	ระหว่างกลุ่ม	2	0.096	0.048	0.390	0.678
	ภายในกลุ่ม	157	19.386	0.123		
รวม		159	19.482			
มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน	ระหว่างกลุ่ม	2	0.130	0.065	0.909	0.405
	ภายในกลุ่ม	157	11.251	0.072		
รวม		159	11.381			

จากตารางที่ 12 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับชั้นยศแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะไม่แตกต่างกันทั้งในมาตรการช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์ และมาตรการช่วงขณะการแข่งขัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐานที่ 4 ตำแหน่งของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

ตารางที่ 13 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามตำแหน่ง

(n = 160)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	0.083	0.028	0.401	0.752
ภายในกลุ่ม	156	10.809	0.069		
รวม	159	10.892			

จากตารางที่ 13 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งต่างกัน ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกตามตำแหน่ง

(n = 160)

ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	3	0.098	0.033	0.264	0.852
	ภายในกลุ่ม	156	19.384	0.124		
	รวม	159	19.482			
ช่วงการแข่งขัน	ระหว่างกลุ่ม	3	0.080	0.027	0.368	0.776
	ภายในกลุ่ม	156	11.301	0.072		
	รวม	159	11.381			

จากตารางที่ 14 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีตำแหน่งแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะไม่แตกต่างกันทั้งในมาตรการช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์ และมาตรการช่วงขณะการแข่งขัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมุติฐานที่ 5 ระดับการศึกษาของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน

ตารางที่ 15 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตจำแนกตามระดับการศึกษา

(n = 160)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ระหว่างกลุ่ม	3	0.138	0.046	0.668	0.573
ภายในกลุ่ม	156	10.754	0.069		
รวม	159	10.892			

จากตารางที่ 15 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตตามช่วงการแข่งขัน จำแนกระดับการศึกษา

(n=160)

ความคิดเห็นต่อมาตรการ ป้องกันและปราบปรามการ แข่งรถจักรยานยนต์ในทาง สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต	แหล่งความ แปรปรวน	df	SS	MS	F	P
ช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	3	0.060	0.020	0.160	0.923
	ภายในกลุ่ม	156	19.422	0.125		
	รวม	159	19.482			
ช่วงการแข่งขัน	ระหว่างกลุ่ม	3	0.319	0.106	1.501	0.217
	ภายในกลุ่ม	156	11.062	0.071		
	รวม	159	11.381			

จากตารางที่ 16 พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะไม่แตกต่างกันทั้งในมาตรการช่วงก่อนแข่งรถจักรยานยนต์ และมาตรการช่วงขณะการแข่งขันแข่งรถจักรยานยนต์ จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ข้อวิจารณ์

จากการศึกษาเรื่อง “ มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ” โดยศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ สรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

1. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตในเขตงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ภาพรวมปรากฏว่ามีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยรวม 4.11

1.1 ความคิดเห็นด้านมาตรการที่ใช้ได้ผลในช่วงมาตรการก่อนการแข่งขันกลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.12 ประกอบด้วยหลายมาตรการ โดยมาตรการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน มีความเหมาะสมแล้ว และได้ผลดีเรียงจากมากไปหาน้อย ประกอบด้วย (1) การจัดสายตรวจออกตรวจตราหรือตรวจสอบการรวมกลุ่มตามที่ได้รับตามจุดที่รับแจ้งจากประชาชน ทำให้มีการรวมกลุ่มน้อยลง (2) การบันทึกภาพนิ่งและภาพ เคลื่อนไหว ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นหลักฐานที่ดีประกอบการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด (3) จากการประชาสัมพันธ์ให้บิดา มารดาหรือผู้ปกครองได้รู้อัตราโทษของการแข่งรถทำให้ผู้ปกครองเอาใจใส่บุตรมากขึ้น (4) ปัจจุบันได้จัดโครงการ ให้ความรู้เรื่องกฎหมายและอัตราโทษ จากการนำรถไปแข่ง แก่เยาวชน ตามโรงงาน และสถานศึกษา (5) ด้านการวางแผนการจับกุมผู้แข่งรถตำรวจได้มีการปรับตามสถานการณ์ เพราะผู้แข่งรถก็มีการปรับวิธีการแข่งขันอยู่เสมอ และเห็นด้วยน้อยที่สุด คือ ปัจจุบันมีอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ มีความทันสมัยและเพียงพอแล้ว แสดงว่า ปัจจุบันตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต้องการอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ มีความทันสมัยและเพียงพอ พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ ส่วนการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรค เพื่อหามาตรการที่เหมาะสม สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของ สมชาย ชีรนนท์ (2540) ที่กล่าวว่าควรเน้นการตั้งจุด

ตรวจค้นยานพาหนะ การสืบหาข่าว การใช้ยุทธวิธีในการปิดล้อมเพื่อจับกุมการแข่งรถ แต่ควรใช้วิทยุสื่อสารเท่าที่มีความจำเป็น และยังสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ กนกพร กันทา (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความตาย ความเสี่ยง และผลกระทบต่อการตัดสินใจแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงของเด็กและเยาวชน : การถอดบทเรียนจากโครงการถนนปลอดภัยจากรถชิง ปี พ.ศ.2547” ผลการศึกษาพบว่า การตัดสินใจแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงของผู้ให้ข้อมูลสำคัญเป็นผลมาจากการขาดพื้นที่ทางสังคม ทั้งจากในครอบครัวของตนที่ประสบปัญหาความรุนแรงในครอบครัว และสังคมในสถานศึกษา ดังนั้น การจัดการเพื่อลดจำนวนของเด็กและเยาวชนที่ทำการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงที่กำลังเป็นปัญหาทางสังคมที่สำคัญในปัจจุบันนั้น ควรได้รับการร่วมมือจากครอบครัว โรงเรียน รวมไปถึงภาครัฐ เพื่อให้เกิดแนวทางการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ ซึ่งจะนำไปสู่ผลลัพธ์ของการแก้ปัญหายั่งยืนต่อไปในอนาคต

1.2 ความคิดเห็นด้านมาตรการที่ใช้ได้ผลดีในมาตรการขณะช่วงการแข่งขัน พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 เรียงตามลำดับความสำคัญ 5 อันดับประกอบด้วย (1) ได้ใช้กล้องบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหว ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ไว้เป็นหลักฐานประกอบการสอบสวนคดี (2) หัวหน้าชุดจับกุมมีประสบการณ์ในการจับการแข่งรถมีไหวพริบดีส่งผลให้การจับกุมประสบผลสำเร็จ (3) ทักษะที่ดีต่อผู้กระทำผิด (4) การตรวจสอบประวัติอาชญากรรมของผู้กระทำผิดทุกราย (5) ขณะเข้าจับกุมได้ใช้อุปกรณ์เพื่อลดความเร็วของรถโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และผู้กระทำผิด (6) ปัจจุบันมีการใช้กำลังร่วมกันทุกฝ่าย ทั้ง สส. ปป. จร. พงส. และสนธิกับหน่วยในพื้นที่ใกล้เคียงทำให้การปฏิบัติงานประสบผลสำเร็จ (7) การนำเสนอผลการปฏิบัติต่อสาธารณะชนเป็นการสร้างแนวร่วมเพื่อให้ประชาชนยอมรับการทำงานของตำรวจมากขึ้น จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติหน้าที่ให้ความสำคัญกับการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวและในการปฏิบัติหน้าที่ และกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าหัวหน้าชุดจับกุมมีประสบการณ์ในการจับการแข่งรถมีไหวพริบดีส่งผลให้การจับกุมประสบผลสำเร็จ ซึ่งสอดคล้องกับ อภิรัฐ พุ่มกุมาร (2542) ได้กล่าวว่า ความคิดเห็นต่อขั้นตอนและกระบวนการกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการใช้วิธีการเพื่อความปลอดภัยมีผลดีกว่าการใช้กฎหมายอาญา และกฎหมายจราจรทางบกควรบังคับใช้โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมทั้งให้เจ้าพนักงานอัยการและศาลร่วมใช้ และควรให้ผู้ปกครองของผู้แข่งรถบนถนนสาธารณะร่วมรับผิดชอบ ความคิดเห็นต่อการนำวิธีการมาใช้กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าจะช่วยให้คดีอาญาด้านการจราจรลดลงทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีเวลาในการป้องกันและปราบปรามด้านอื่นๆ ได้ ทำให้ผู้แข่งขันบนถนนสาธารณะเกิดความสำนึกและรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น ควรบังคับใช้ทั้งผู้แข่งรถและผู้ดู ซึ่งวิธีการจะเป็นการเปิดโอกาสให้ผู้กระทำผิดแก้ไขความประพฤติดตนเองได้ โดยการเรียกประกันทันทีบน และการยึดเงินเมื่อกระทำ

ผิดซ้ำ จะได้ผลดีกว่าการจับกุมในภาวะเศรษฐกิจฝืดเคืองนี้ ความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคในการนำมาใช้ กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการไม่มีมาตรการเฝ้าระวัง ทำให้ผู้แข่งรถไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายและไม่เกิดการเข็ดหลาบในการกระทำผิด การปฏิบัติต่อผู้กระทำผิดอาจไม่เสมอภาคหรือมีความลำเอียงได้ อาจมีการเปิดโอกาสให้เจ้าหน้าที่บางคนทุจริตประพฤติดมิชอบ และเห็นว่าวิธีการเป็นการเพิ่มภาระแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ พนักงานอัยการ และศาลโดยไม่สมควร

แสดงให้เห็นว่า ในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความต้องการเทคโนโลยีและเครื่องมือที่ทันสมัยสำหรับนำมาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากในปัจจุบันอาจมีไม่เพียงพอหรือไม่ทันสมัยในภาพรวมที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับที่มาก แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างพอใจกับมาตรการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนั้น ยังมีปัญหาอื่น ๆ เช่น มีการใช้อารมณ์ หรือความรู้สึกเข้ามาเกี่ยวข้องในขณะที่จับกุมผู้กระทำผิดจนอาจทำร้ายผู้กระทำผิดได้ การเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติคดี การแข่งรถ ยังเก็บไม่เป็นระบบ จึงเป็นปัญหาในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์ นอกจากนั้น ผู้บังคับบัญชาไม่สร้างขวัญ และกำลังใจ เช่น การให้สวัสดิการที่เหมาะสม เงินรางวัลในการจับกุมแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตาม การสนับสนุนของกำลังเจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้าร่วมการจับกุมผู้กระทำผิดมีส่วนช่วยให้การดำเนินการจับกุมประสบผลสำเร็จมากขึ้นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับที่สูง แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างพอใจกับมาตรการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

2. ผลการทดสอบสมมติฐานในการวิจัย พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ได้แก่ อายุ อายุราชการ ระดับชั้นยศ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีผลกับความคิดเห็นต่อการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

สมมติฐานที่ 1 อายุของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษต่างกัน ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มี อายุ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าอายุเป็นปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานสอดคล้องกับงานวิจัยของ พาติกรณ์ ศรีชัย (2546) เรื่อง "ความคิดเห็นของข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรประจำสถานีตำรวจนครบาลต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีตำรวจนครบาล" ผลการวิจัยพบว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรประจำสถานีตำรวจนครบาลส่วนใหญ่ มีความ

คิดเห็นต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีดำรงจรรยาบรรณในระดับปานกลาง สำหรับการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลพบว่า อายุ มีความสัมพันธ์ต่อความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานตามโครงสร้างของสถานีดำรงจรรยาบรรณ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานและสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อนันต์ ชัยชาญ (2541) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองปราบปรามระดับสัญญาบัตรที่มีต่อปัญหาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม: ศึกษาเฉพาะกรณีกองกำกับการ 1-5 กองปราบปราม 9” ผลการวิจัยพบว่า อายุ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีปัญหาต่อการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สมมติฐานที่ 2 อายุราชการของตำรวจจรรยาบรรณศูนย์ควบคุมจรรยาบรรณวิชาชีพตำรวจต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน แสดงว่า อายุราชการไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลกับความคิดเห็นต่อมาตรการดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สิลป์ ไกลราช (2547) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจ กองกำกับการสายตรวจ” ผลการวิจัยพบว่า ประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจอยู่ในระดับปานกลาง ความรู้ความเข้าใจในงานอยู่ในระดับมาก ความพึงพอใจในงานอยู่ในระดับปานกลาง ความรู้ความเข้าใจในงานอยู่ในระดับมาก การทดสอบสมมติฐานพบว่าปัจจัยส่วนบุคคลคือ อายุราชการ ไม่มีความสัมพันธ์ประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจ กองกำกับการสายตรวจจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 3 ระดับชั้นยศของตำรวจของตำรวจจรรยาบรรณศูนย์ควบคุมจรรยาบรรณวิชาชีพตำรวจต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน แสดงว่าระดับชั้นยศไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลกับความคิดเห็นต่อมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้เพราะว่ามาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ตำรวจแห่งชาติให้ทุกหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติปฏิบัติในแนวทางกันตามที่ได้ออกมาตราการ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยพันธุ์ธู ดันไต้ (2553) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “อุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง” ผลการวิจัย พบว่า ชั้นยศ ไม่เป็นปัจจัยที่มีผลต่ออุปสรรคในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 4 ตำแหน่งของตำรวจของตำรวจจรรยาบรรณศูนย์ควบคุมจรรยาบรรณวิชาชีพตำรวจต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ

โดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน แสดงว่าตำแหน่งไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลกับความคิดเห็นต่อมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้เพราะว่ามาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจรรยาบรรณในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต สำนักตำรวจแห่งชาติให้ทุกหน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติถือปฏิบัติในแนวทางกันตามที่ได้ออกมาตรการดังกล่าวไว้ ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นข้าราชการตำรวจตำแหน่งใดก็ตาม ถือเป็นหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายและมาตรการดังกล่าว

สมมติฐานที่ 5 ระดับการศึกษาของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิตต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจรรยาบรรณบนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกัน แสดงว่าระดับการศึกษาไม่ใช่ปัจจัยที่มีผลกับความคิดเห็นต่อมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้อาจเป็นเพราะลักษณะงานของตำรวจที่มีลักษณะเป็นระดับชั้นการบังคับบัญชา มีการสั่งการ และยึดถือระเบียบวินัย คำสั่งเป็นหลัก นอกจากนี้สำนักตำรวจแห่งชาติได้สั่งการให้ทุกหน่วยงานในสังกัด ถือปฏิบัติในแนวทางเดียวกันตามที่ได้ออกมาตรการดังกล่าวไว้ ได้มีการจัดทำโครงการและบูรณาการร่วมกันหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นฝ่ายปฏิบัติและบังคับใช้กฎหมายต้องรู้มาตรการดังกล่าว เพื่อนำไปปฏิบัติให้บรรลุวัตถุประสงค์ เช่น โครงการเว้นแล้วไปไหน เป็นโครงการรณรงค์ให้เยาวชนกลุ่มเสี่ยงรับรู้ถึงพิษภัยของการนำรถจักรยานยนต์มาประลองความเร็วซึ่งแข่งกันบนท้องถนน โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ เป็นเจ้าของโครงการได้จัดชุดปฏิบัติการเข้าไปรณรงค์ให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนกลุ่มเสี่ยงตามโรงเรียนและสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่มีประวัติมีเด็กนักเรียนในปกครองเคยถูกจับเพราะแข่งรถ

ข้อเสนอแนะจากผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ควรมีการปรับปรุงด้านเทคโนโลยี อุปกรณ์ที่ทันสมัย เพื่อใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น กล้องดิจิตอล และอุปกรณ์อื่นๆที่เกี่ยวข้อง
2. สนับสนุนด้านยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง ให้เพียงพอ เพื่อใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
3. เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจควรเพิ่มรางวัลในการจับกุม และเพิ่มเบี้ยเลี้ยงให้ตำรวจจราจร

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูล โดยสามารถสรุปผลการวิจัย ดังนี้

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นของตำรวจจราจรที่มีต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี” มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ด้านมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นข้าราชการตำรวจงานศูนย์ควบคุมการจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ จำนวน 160 คน โดยใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา ประกอบด้วย ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐานการวิจัยด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One Way ANOVA

ข้อมูลทั่วไปของประชากร

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี และอายุราชการ ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 20-30 ปี เป็นข้าราชการตำรวจระดับชั้นยศกำลังตำรวจและ ดาบตำรวจ และเป็นข้าราชการตำรวจตำแหน่งผู้บังคับหมู่ จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา

ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต มีดังนี้

1. มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน

ในภาพรวม กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับมาตรการ ในมาตรการช่วงก่อนการแข่งขันในระดับมาก โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดสายตรวจเพื่อออกตรวจตามจุดที่ประชาชนรับแจ้งเหตุมากที่สุด รองลงมาคือเห็นด้วยกับการบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวเพื่อใช้ประกอบการดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด การประชาสัมพันธ์ให้บิดา มารดาหรือผู้ปกครองได้รู้อัตราโทษของการแข่งรถทำให้ผู้ปกครองเอาใจใส่บุตรมากขึ้น การจัดโครงการต่างๆ เพื่อให้ความรู้เรื่องกฎหมายและอัตราโทษ จากการนำรถไปแข่ง แก่เยาวชน ตามโรงงาน และสถานศึกษาและเห็นด้วยปานกลาง คือการมีอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ มีความทันสมัยและเพียงพอแล้ว

2. มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน

ในภาพรวม กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับมาตรการด้านการป้องกันการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ ช่วงขณะการแข่งขันในระดับมาก โดยเห็นด้วยกับมาตรการ การใช้กล้องบันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวในขณะปฏิบัติหน้าที่ไว้เป็นหลักฐานประกอบการสอบสวนคดีมากที่สุด รองลงมาคือมาตรการที่หัวหน้าชุดจับกุมมีประสบการณ์ในการจับการแข่งรถมีไหวพริบดีส่งผลให้การจับกุมประสบผลสำเร็จ และกรณีหากชุดจับกุมมีทัศนคติที่ดีต่อผู้กระทำผิดจะใช้วิธีที่ปลอดภัยที่สุดในการเข้าจับกุม ตามลำดับ ส่วนมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นด้วยน้อยที่สุดคือ การวางแผนจับกุมผู้กระทำผิดมีการรั่วไหลเพราะเกิดจากการฉกฉวยกำลังหลายหน่วย

ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ ที่แตกต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน สำหรับ อายุราชการ ระดับชั้นยศ ตำแหน่งและระดับการศึกษา มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตไม่แตกต่างกันจึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ตารางที่ 17 ผลสรุปของการทดสอบสมมติฐาน

ตัวแปรอิสระ	ผลการทดสอบ	
	เป็นไปตามสมมติฐาน	ไม่เป็นไปตามสมมติฐาน
1. อายุ	✓	
2. อายุราชการ		✓
3. ระดับชั้นยศ		✓
4. ตำแหน่ง		✓
5. ระดับการศึกษา		✓

จากตารางที่ 17 สรุปผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังนี้

1. อายุของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จึงเป็นไปตามสมมติฐาน

2. อายุราชการของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

3. ระดับชั้นยศของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกันอย่าง จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

4. ตำแหน่งของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่างกันมีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

5. ระดับการศึกษาของตำรวจจราจรงานศูนย์ควบคุมจราจรวิภาวดีรังสิต/ทางพิเศษ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ โดยไม่ได้รับอนุญาต ไม่แตกต่างกัน จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐาน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

1. กำหนดเป็นนโยบายหลักของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ผู้บังคับบัญชาจะได้ให้ความสนใจ และเห็นความสำคัญของปัญหาการแข่งรถในทางสาธารณะ ตลอดจนส่งเสริมขวัญและกำลังใจให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งต้องประสบกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและอันตรายในรูปแบบต่าง ๆ ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ได้บังคับบัญชา
2. จัดฝึกอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างสม่ำเสมอ เพื่อทบทวนความรู้ ทักษะและประสบการณ์ในการบังคับใช้กฎหมาย รวมถึงการพัฒนาทักษะความเป็นผู้นำ ให้กับหัวหน้าชุดด้วย
3. พัฒนารูปแบบการปฏิบัติงานโดยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงาน
4. จัดสายตรวจเป็นการเฉพาะเพื่อตรวจสอบและเฝ้าระวังการรวมตัวกันของกลุ่มวัยรุ่นที่จะแข่งขันรถในทางสาธารณะ และมีการวางแผนวิเคราะห์แนวทางในการดำเนินการจับกุมด้วยวิธีการที่เหมาะสม
5. ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องแก่เยาวชนและผู้ปกครอง เพื่อจะได้รับทราบถึงผลกระทบทั้งต่อตนเอง ครอบครัว และสังคม รวมถึงอัตราโทษต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความตระหนักและมีความรับผิดชอบต่อสังคมมากขึ้น
6. ประชาสัมพันธ์ผลการปฏิบัติงานในแต่ละครั้งเพื่อสร้างกระแสให้สังคมเห็นความสำคัญ รวมถึงการแสวงหาความร่วมมือจากทุกภาคส่วน ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา

7. พัฒนาและฝึกอบรมทางด้านจิตวิทยาให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมอารมณ์ความรู้สึก เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุผลสำเร็จสูงสุด รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและทัศนคติต่อผู้กระทำความผิด ด้วยการเรียนรู้และทำความเข้าใจจิตวิทยาของวัยรุ่นที่เข้าร่วมการแข่งขันในทางสาธารณะ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ผู้ที่สนใจศึกษาในประเด็นนี้ควรใช้เทคนิควิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อได้ข้อมูลเชิงลึก เช่นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก
2. การศึกษาครั้งต่อไป ควรศึกษาในระดับกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1-9 และกองบัญชาการตำรวจนครบาล กองบังคับการ 1-9 และตัวแปรอื่นๆที่มีผลต่อความคิดเห็นของตำรวจจราจรด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- กนกพร กันทา. 2553. ความตาย ความเสี่ยง และผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของคนไทย : การถอดบทเรียนจากโครงการถนนปลอดภัยจากรถชิง
ปี พ.ศ.2547. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา สาขาสังคมวิทยา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล. 2557. จราจรนครบาล ปี2557 ฉบับที่ 1, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- จิตปกรณ โทติเทพย์, ร.ต.ท. 2542. การป้องกันและปราบปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จิตินพ ภูประเสริฐ, ร.ต.อ. 2542. การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์มานุษยวิทยาและมานุษยวิทยา สาขาวิชามานุษยวิทยา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธีรสิทธิ์ ฉิมน้อย. 2551. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดตามกฎหมายจราจร กรณีศึกษาในเขตพื้นที่ บก.น.5. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นวลจันทร์ ทศนชัยกุล. 2548. อาชญากรรม: การป้องกันการควบคุม. พิมพ์ครั้งที่ 2. นนทบุรี: พรทิพย์การพิมพ์.
- นพมาศ ธีรเวคิน. 2539. จิตวิทยากับชีวิต. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นิรุติ พัฒนรัฐ, ร.ต.อ. 2540. ความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนระดับรองสารวัตรในกองปราบปรามที่มีต่อปัจจัยที่เป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงานหน้าที่. วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- บุญเรียง ขจรศิลป์. 2539. วิจัยทางการศึกษา. พิมพ์ครั้งที่5. กรุงเทพมหานคร: พี.เอ็น.การพิมพ์.

บุญน้อย ถิ่นขนอน, พ.ศ.ศ. 2543. ปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวนในกอง
บังคับการตำรวจนครบาล 8. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญวิทยาและ
งานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล.

ปนัดดา ชำนาญสุข. 2550. ชิง ช่า เช็กส์: ภาวะชายขอบ อัตลักษณ์และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ
จราจรในกลุ่มผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซด์วัยรุ่น. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขา
การแพทย์และสาธารณสุข, มหาวิทยาลัยมหิดล.

ปาริชาติ ทองเรือง. 2548. ความคิดเห็นของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุ
จราจรในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตรัง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
รัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ. 2531. การวัดทัศนคติ. กรุงเทพมหานคร: คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์,
มหาวิทยาลัยมหิดล.

พิพัฒน์ บุญพิทักษ์. 2551. มาตรการจัดระเบียบจราจรในทัศนะของผู้ขับรถในเขตท้องที่สถานี
ตำรวจนครบาลพลับพลาไชย 1. วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต สาขา
วิชาการบริหารและนโยบายสวัสดิการสังคม, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พันธรัฐ ดันไต้. 2553. อุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม
ของเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรพานทอง. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขา
การบริหารงานยุติธรรมและสังคม, มหาวิทยาลัยบูรพา.

ภัทรพล อาจเมือง. 2552. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด. วิทยานิพนธ์
สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ, มหาวิทยาลัยราชภัฏ
อุบลราชธานี.

เรืองยศ ติรวรรณรัตน์, ค.ศ. 2553. การสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน
อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก.
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏ
อุบลราชธานี.

- วัชรพงษ์ ฉายวัฒน์, ร.ต.อ. 2542. อุปสรรคในการปราบปรามการลักลอบแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตนครบาล. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วัลลภ รัฐนัตรานนท์. 2555. วิธีและเทคนิคในการวิจัยทางรัฐศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ทองกมลจำกัด.
- ศิลป์ ไกรราช, ร.ต.อ. 2547. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับประสัมพันธ์กับประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ป้องกันอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่สายตรวจกองกำกับการสายตรวจ. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สมชาย ชีรนนท์, พ.ต.อ. 2540. การศึกษามาตรการในการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถบนถนนหลวงของเจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สมพงษ์ เกษมสิน. 2521. การบริหารงานบุคคลแผนใหม่. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช.
- สุโท เจริญสุข. 2525. หลักจิตวิทยาและการพัฒนาการของมนุษย์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แพรววิทยา.
- โสภา ชูพิกุลชัย. 2528. ความรู้เบื้องต้นทางจิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สุตรไพศาล.
- อดุลย์ แสงสิงแก้ว, พล.ต.อ. 2555. มาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- อดุลย์ สุขจิต, ด.ต. 2552. พฤติกรรมผู้นำที่มีผลต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจสายงานป้องกันและปราบปรามในสังกัดตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.
- อนันต์ ชัยชาญ, ร.ต.อ. 2541. ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองปราบปรามระดับสัญญาบัตรที่มีต่อปัญหาการปฏิบัติงานด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมการศึกษาเฉพาะกรณีกองกำกับการตำรวจนครบาล 1-5 กองปราบปราม. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

อภิรัฐ พุ่มกุมาร. 2541. **ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับรองสารวัตรในสถานีตำรวจนครบาลต่อการนำวิธีการเพื่อความปลอดภัยมาบังคับใช้กับผู้แข่งรถบนถนนหลวง.** วิทยานิพนธ์สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล.

เอก ทองสมัคร. 2551. **ปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเผชิญเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจ: ศึกษากรณี เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจนครบาลสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล 7.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญวิทยาและงานยุติธรรม, มหาวิทยาลัยมหิดล.

Bess, J.W. 1977. **Research in Education.** (3rd ed.). Englewood Cliff, New Jersey: Prentice Hall Inc.

Engle, T.L. and L. Snellgrove. 1969. **Psychology : Its Principle and Application.** (5th ed.). New York: McGraw – Hill Book Company.

Good, C.V. 1973. **Dictionary of Education.** New York: The McGraw – Hill Book Company.

Hilgard, E.R. 1962. **Introduction to Psychology.** New York: Harcourt Brace & World, Inc.

Kolesnik, B.J. 1969. **Introduction to Behavior Science for Business.** New York: John Wiley and Sons, Inc.

Kolasa, W.L. 1970. **Education Psychology.** (2d ed.). New York: The McGraw – Hill Book Company.

Maier, N.R.F. 1955. **Psychology in Industry.** (3 ed.) Boston: Houghton Mifflin Company.

Shaw, M. and E.Wright. 1976. **Scale for the Measurement of Attitude.** New York: The McGraw – Hill Book Company.

Wahlmen, B.B. 1973. **Dictionary of Behavior Science.** New York: Lition Education publishing.

Webster. 1967. **Webster' New World Dictionary.** New York: Compact School the World Publish Company.





แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ความคิดเห็นของคณาจารย์ที่มีต่อมาตรการป้องกันและปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บน
ถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตเขตในเขต สถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้ต้องการทราบข้อเท็จจริง ตามความคิดเห็นของท่านที่มีต่อมาตรการป้องกัน
และปรามการแข่งรถจักรยานยนต์บนถนนสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตเขตในเขต สถานีตำรวจ
นครบาลวิภาวดี เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของงานวิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ โดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันและปรามการแข่งรถในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะ ต่อมาตรการป้องกันและปรามการแข่งรถจักรยานยนต์ในทาง
สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต

ในการตอบแบบสอบถาม ท่านไม่ต้องระบุชื่อ เพียงแต่ตอบข้อความตามที่เป็นจริงเกี่ยวกับ
ตัวท่านและแสดงความคิดเห็นตามจริง ข้อมูลเหล่านี้จะนำเสนอในลักษณะของการวิเคราะห์
โดยรวม จะไม่แยกเสนอเป็นรายบุคคล ดังนั้น การตอบแบบสอบถามจะไม่ทำให้ท่านได้รับผลกระทบ
แต่อย่างใด

ขอขอบคุณในความร่วมมือนำตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้ด้วย

นางมนัสนันท์ โกษา

ผู้วิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง ความคิดเห็นของตำรวจจราจรต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทาง
สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาตในเขตสถานีตำรวจนครบาลวิภาวดี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความและกรอกข้อมูลตามความเป็นจริงของท่าน

1. อายุ

- | | |
|---|---|
| ☐ 1. ไม่เกิน 30 ปี | ☐ 2. 31 – 40 ปี |
| ☐ 3. 41 – 50 ปี | ☐ 4. มากกว่า 50 ปี |

2. อายุราชการ

- | | |
|---|--|
| ☐ 1. ไม่เกิน 10 ปี | ☐ 2. 10 – 20 ปี |
| ☐ 3. 20 – 30 ปี | ☐ 4. 30 – 40 ปี |

3. ระดับชั้นยศ

- | | |
|---|---|
| ☐ 1. ส.ต.ต. – ส.ต.อ. | ☐ 2. จ.ส.ต. – ค.ต. |
| ☐ 3. ร.ต.ต. – ร.ต.อ. | ☐ 4. พ.ต.ต. – พ.ต.ท. |

4. ตำแหน่ง

- | | |
|---|---|
| ☐ 1. ผู้บังคับหมู่ | ☐ 2. รองสารวัตร |
| ☐ 3. สารวัตร | ☐ 4. รองผู้กำกับ |

5. ระดับการศึกษา

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ☐ 1. มัธยมศึกษา, อาชีวศึกษา | ☐ 2. อนุปริญญา |
| ☐ 3. ปริญญาตรี | ☐ 4. ปริญญาโท |

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะ
โดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่สอดคล้องกับความคิดเห็นของท่าน

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1	ท่านได้บันทึกภาพนิ่งและภาพเคลื่อนไหวในขณะปฏิบัติหน้าที่เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิด					
2	การจัดสายตรวจออกตรวจตรา หรือตรวจสอบการรวมกลุ่มตามที่ได้รับตามจุดที่รับแจ้งจากประชาชน ทำให้มีการรวมกลุ่มน้อยลง					
3	การจับกุมผู้แข่งรถ ดำรวจได้มีการปรับตามสถานการณ์ เพราะผู้แข่งรถก็มีการปรับวิธีการแข่งขันอยู่เสมอ					
4	การแสวงหาแนวร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน ในพื้นที่ทำให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ					
5	ปัจจุบัน สน.ได้จัดโครงการ ให้ความรู้เรื่องกฎหมายและอัตราโทษจากการนำรถไปแข่ง แก่เยาวชน ตามโรงงาน และสถานศึกษา ในพื้นที่รับผิดชอบ					
6	จากการที่ได้ประชาสัมพันธ์ให้บิดามารดาหรือผู้ปกครองได้รู้อัตราโทษของการแข่งรถทำให้ผู้ปกครองเอาใจใส่บุตรมากขึ้น					
7	หลังการปฏิบัติหน้าที่ หน่วยงานของท่านได้รวบรวมสภาพปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น วิเคราะห์หาสาเหตุเพื่อวางแผนทางหรือมาตรการแก้ไข					

ความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทางสาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต (มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน)

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1	ปัจจุบันมีการใช้กำลังร่วมกันทุกฝ่าย ทั้ง สส. ปป. จร. พงส. และสนธิกับ หน่วยในพื้นที่ใกล้เคียงทำให้การ ปฏิบัติงานประสบผลสำเร็จ					
2	หัวหน้าชุดจับกุม มีประสบการณ์ใน การจับกุมการแข่งขันรถ มีไหวพริบดี ส่งผลให้การเข้าจับกุมประสบ ผลสำเร็จ					
3	ถ้าชุดจับกุมถ้ามีทัศนคติที่ดีต่อ ผู้กระทำผิดจะใช้วิธีที่ปลอดภัยที่สุด ในการเข้าจับกุม					
4	ขณะเข้าจับกุมได้ใช้อุปกรณ์เพื่อลด ความเร็วของรถโดยคำนึงถึงความ ปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และผู้กระทำผิด					
5	ได้ใช้กล้องบันทึกภาพนิ่งและภาพ เคลื่อนไหวในขณะปฏิบัติหน้าที่ไว้ เป็นหลักฐานประกอบการสอบสวนคดี					
6	ในการจับกุมผู้จับกุมผู้กระทำผิดได้ ดำเนินคดีกับผู้กระทำผิด ในทุกข้อหา ฐานเป็นผู้จัด ผู้สนับสนุนส่งเสริม					
7	ภายหลังการจับกุมได้มีการตรวจสอบ ประวัติอาชญากรรมและขอหมายจับ ผู้กระทำผิดทุกราย					
8	การส่งฟ้องศาลทุกคดีท่านได้ ประสานงานกับพนักงานอัยการอย่าง ใกล้ชิดในการส่งฟ้อง					

ความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะ (มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน) (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
9	ท่านนำเสนอผลการปฏิบัติต่อ สาธารณะชนเป็นการสร้างแนวร่วม เพื่อให้ประชาชนยอมรับการทำงาน ของตำรวจมากขึ้น					
10	ได้มีการแสวงหาข่าวสารเกี่ยวกับ ข้อมูลการแข่งขันจักรยานด้อยู่อเสมอ โดยจัดตำรวจนอกเครื่องแบบและสาย ข่าวคอยสังเกตการณ์บริเวณที่เคยมี การแข่งขัน					
11	ยุทธวิธีการปิดล้อมผู้แข่งรถ โดยใช้รถ สับล้อหรือรถขนาดใหญ่ปิดช่อง ทางการเดินรถยังใช้ได้ผลดี					
12	ส่วนใหญ่การวางแผนจับกุมผู้กระทำ ผิดมีการรั่วไหลเพราะเกิดจากการ พนักงานกำลังหลายหน่วย					
13	ปัจจุบันมีอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ใน การปฏิบัติหน้าที่ มีความทันสมัยและ เพียงพอแล้ว					
14	ชุดจับกุมใช้อาวุธ หรือความรู้สึกลึก เข้ามาเกี่ยวข้องในขณะจับกุมผู้กระทำ ผิดจนอาจทำร้ายผู้กระทำผิดได้					
15	การเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติคดีการ แข่งรถ ยังเก็บไม่เป็นระบบ จึงเป็น ปัญหาในการนำข้อมูลมาวิเคราะห์					

ความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันในทางสาธารณะ (มาตรการช่วงขณะการแข่งขัน) (ต่อ)

ข้อที่	ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง
16	ผู้บังคับบัญชาไม่สร้างขวัญ และ กำลังใจ เช่น การให้สวัสดิการที่ เหมาะสม เงินรางวัลในการจับกุมแต่ ละครั้ง					
17	การสนับสนุนของกำลังเจ้าหน้าที่หลายฝ่าย เข้าร่วมการจับกุมผู้กระทำความผิดมักจะ ประสบผลสำเร็จเสมอ					

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะ ต่อมาตรการป้องกันและปราบปรามการแข่งขันรถจักรยานยนต์ในทาง
สาธารณะโดยไม่ได้รับอนุญาต



การทดสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถาม

ในการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ผู้ศึกษาได้ทดสอบโดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปทดสอบก่อนที่จะทำการเก็บข้อมูลจริงกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 รายและนำข้อมูลที่ได้นำมาหาค่าความเชื่อมั่น

จากผลการทดสอบแบบสอบถามปรากฏผลดังต่อไปนี้

1. การหาค่าความเชื่อมั่นความรู้เกี่ยวกับกฎหมายและ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
2. การหาค่าความเชื่อมั่นความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)

จากการทดสอบแบบสอบถามมีค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่าของแบบสอบถามดังกล่าว ปรากฏผลดังตารางต่อไปนี้

ตารางผนวกที่ 1 ค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ (มาตรการช่วงก่อนการแข่งขัน)

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	27.87	7.568	.183	.524
2	28.20	6.648	.540	.439
3	28.40	6.524	.644	.421
4	28.37	6.861	.457	.461
5	28.30	5.941	.544	.399
6	28.37	5.826	.503	.405
7	28.77	5.495	.439	.417
8	29.70	9.045	-.313	.803

ALPHA = .720

2. การหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ(ช่วงขณะการแข่งขัน)

จากการทดสอบแบบสอบถามมีค่าสัมประสิทธิ์อัลฟ่าของแบบสอบถามดังกล่าว ปรากฏผลดังตารางต่อไปนี้

ตารางผนวกที่ 2 ค่าความเชื่อมั่นรวม (Reliability) ของแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการป้องกันและปราบปรามการแข่งรถในทางสาธารณะ(ช่วงขณะการแข่งขัน)

No	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	59.87	31.016	.268	.802
2	59.77	29.909	.615	.786
3	60.03	30.792	.241	.804
4	59.90	28.921	.565	.784
5	59.63	29.344	.417	.793
6	60.03	27.620	.553	.782
7	59.93	28.409	.608	.780
8	60.00	28.552	.640	.779
9	59.77	30.116	.372	.796
10	59.77	30.737	.318	.799
11	60.10	29.886	.406	.793
12	60.03	28.930	.457	.790
13	60.60	32.248	.016	.825
14	60.13	30.809	.485	.793
15	60.50	25.431	.520	.788
16	60.43	29.357	.354	.798

ALPHA = .823

ประวัติการศึกษา และการทำงาน

ชื่อ-นามสกุล	นางมนัสนันท์ โกษา
วัน เดือน ปี ที่เกิด	20 กุมภาพันธ์ 2518
สถานที่เกิด	จังหวัดมุกดาหาร
ประวัติการศึกษา	ศิลปศาสตรบัณฑิต(รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้บังคับหน่วยงานวิศวกรรมจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	กองบังคับการตำรวจจราจร