

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในการศึกษาการปฏิบัติงานด้านการจราจร ในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสภาพและปัญหาในการปฏิบัติงานด้านการจราจร ภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และเพื่อหาแนวทางการปฏิบัติงานด้านการจราจรภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผลการศึกษายกนำเสนอเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายด้านจราจรและความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ของผู้ใช้บริการ โดยนำเสนอผลการศึกษาออกเป็นลำดับดังนี้

- 1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการ
- 1.2 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายด้านจราจรในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- 1.3 ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยด้านการจราจร

ตอนที่ 2 สภาพและปัญหาในการปฏิบัติงานด้านจราจร โดยนำเสนอผลการศึกษาออกเป็นลำดับดังนี้

- 2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร
- 2.2 สภาพและความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร
- 2.3 ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร

ตอนที่ 1 ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายด้านจราจร และความพึงพอใจ
ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการ

ตาราง 1 จำนวน ร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการ

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	129	32.2
หญิง	271	67.8
รวม	400	100.0
2. อายุ		
ต่ำกว่า 25 ปี	223	55.7
26-35 ปี	59	14.7
36-40 ปี	37	9.3
41-45 ปี	40	10.0
46 ปีขึ้นไป	41	10.3
รวม	400	100.0
4. สถานภาพ		
นักศึกษา	224	56.0
บุคลากรในมหาวิทยาลัย	157	39.2
บุคคลภายนอกมหาวิทยาลัย	13	3.3
อื่นๆ	6	1.5
รวม	400	100.0
5. ที่อยู่		
พักอยู่ในมหาวิทยาลัย	227	56.8
พักอยู่นอกมหาวิทยาลัย	173	43.2
รวม	400	100.0

ตาราง 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
6. ยานพาหนะที่ใช้		
รถจักรยานยนต์	197	49.2
รถยนต์	109	27.3
รถรับจ้าง	58	17.5
อื่นๆ จักรยาน เดิน	36	9.0
รวม	400	100.0
7. ประตุนักศึกษาใช้บริการผ่านเข้า-ออก* (ความถี่)		
ประตูด้านหน้ามหาวิทยาลัย	104	26.0
ประตูด้านคณะวิศวกรรมศาสตร์	168	42.0
ประตูด้านข้าง (ปั้มน้ำมัน ปตท.)	185	46.3
ประตูด้านคณะเกษตรศาสตร์	64	16.0
ประตูด้านหมู่บ้านไผ่ล้อม	31	7.8
8. การผ่านประตูเข้า-ออก มหาวิทยาลัย		
ต้องแลกบัตร	44	11.0
มีบัตรอนุญาตเข้า-ออก	287	71.8
ไม่ได้ใช้บัตร	69	17.2
รวม	400	100.0
9. ความถี่ในการเข้า-ออก มหาวิทยาลัย		
วันละครั้ง	57	14.2
วันละ 2 ครั้ง	125	31.2
วันละมากกว่า 2 ครั้ง	165	41.2
ประมาณอาทิตย์ละครั้ง	29	7.3
ประมาณอาทิตย์ละ 2-3 ครั้ง	24	6.1
รวม	400	100.0

* ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตาราง 1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างผู้ให้บริการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยเป็นเพศหญิงจำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 67.8 เป็นเพศชาย 129 คน คิดเป็นร้อยละ 32.2

ส่วนใหญ่อายุต่ำกว่า 25 ปี จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 55.8 รองลงมาอายุน้อยระหว่าง 26-35 ปี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 14.7 และมีอายุน้อยระหว่าง 36-40 ปี น้อยที่สุด จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.3

ส่วนใหญ่อายุมีสถานภาพเป็นนักศึกษา จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 รองลงมา เป็นบุคลากรของมหาวิทยาลัย จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 39.2 และน้อยที่สุดเป็นบุคคลภายนอกที่มาประกอบกิจการหรือทำงานภายในมหาวิทยาลัย จำนวน 6 คน หรือร้อยละ 1.5

ในการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่พักอยู่ในมหาวิทยาลัย จำนวน 227 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 พักอยู่นอกมหาวิทยาลัย จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ จำนวน 197 คน คิดเป็นร้อยละ 49.2 รองลงมาใช้รถยนต์เป็นพาหนะ จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 27.3 และเดินน้อยที่สุดจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0

ส่วนใหญ่อายุ 46.3 หรือ จากจำนวน 185 คน ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะเข้า-ออก มหาวิทยาลัย โดยผ่านประตูด้านข้าง (ปั้มน้ำมัน ปตท.) รองลงมา ร้อยละ 42.0 หรือจากจำนวน 168 ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะเข้า-ออก มหาวิทยาลัย โดยผ่านประตูคณะวิศวกรรมศาสตร์ และ น้อยที่สุด ร้อยละ 7.8 หรือจาก 31 คน ของผู้ตอบแบบสอบถาม จะเข้า-ออก มหาวิทยาลัย โดยผ่านประตู ใหล่้อม

ในการเข้า-ออกมหาวิทยาลัยพบว่า ส่วนใหญ่มีบัตรอนุญาตเข้า-ออก มหาวิทยาลัย จำนวน 287 คน คิดเป็นร้อยละ 71.8 รองลงมาเข้าออกมหาวิทยาลัยโดยไม่ต้องใช้บัตรเข้า-ออกมหาวิทยาลัย เพราะไม่มียานพาหนะ จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.2 และน้อยที่สุดเข้า-ออก มหาวิทยาลัยโดยไม่มีบัตรอนุญาตเข้า-ออก เวลาเข้าออกมหาวิทยาลัย ต้องแลกบัตร จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จะเข้า-ออก มหาวิทยาลัยวันละมากกว่า 2 ครั้ง จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมาเข้า-ออก มหาวิทยาลัย วันละ 2 ครั้ง จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 31.2 และน้อยที่สุด เข้า-ออกมหาวิทยาลัยประมาณอาทิตย์ละ 2-3 ครั้ง จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.1

1.2 ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายด้านจราจร

ตาราง 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายด้านจราจร ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการ

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 400		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
1. การทราบบริเวณหรือขอบเขตบริเวณปลอดภัย (silent zone) ภายในมหาวิทยาลัย	2.51	1.08	ปานกลาง
2. การทราบถึงการให้บริการรถไฟฟ้า			
2.1 เส้นทางให้บริการ	2.24	1.02	น้อย
2.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.36	1.16	น้อย
2.3 จุดจอดรถส่งผู้โดยสาร	2.24	1.04	น้อย
3. การทราบถึงการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขส.มข.)			
3.1 เส้นทางให้บริการ	2.45	1.07	น้อย
3.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.44	1.12	น้อย
3.3 จุดจอดรถส่งผู้โดยสาร	2.39	1.03	น้อย
4. การทราบเวลาเปิดปิดประตูทางเข้า-ออก	3.16	1.12	ปานกลาง
5. การทราบข้อกำหนดการแลกบัตรเข้า-ออก	3.39	1.09	ปานกลาง
6. การทราบข้อกำหนดการขอทำบัตรเข้า-ออก	3.13	1.12	ปานกลาง
7. การทราบจุดห้ามจอดภายในมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	2.87	1.03	ปานกลาง
8. การทราบข้อกำหนดการจำกัดความเร็วในการขับขี่ ยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย	2.83	1.07	ปานกลาง
9. การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อน ที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ	3.76	1.00	มาก
10. การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (ถ.ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (ถ.สุเทพ) ดี	3.97	0.91	มาก
11. การทราบตารางเวลาการเรียนการสอนในวันต่างๆ ดี	3.09	1.53	ปานกลาง
12. การทราบถึงจุดจอดรถแต่ละชนิดเป็นอย่างดี	2.75	1.08	ปานกลาง

ตาราง 2 (ต่อ)

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 400		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
13. การทราบมหาวิทยาลัยได้ให้พนักงานรักษาความปลอดภัยมาปฏิบัติหน้าที่จราจรเพื่อแก้ปัญหาด้วย	3.06	1.08	ปานกลาง
14. การได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	3.52	0.90	มาก
รวม	2.92	0.62	ปานกลาง

จากตาราง 2 แสดงให้เห็นว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้บริการ โดยรวมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.92$ S.D. = 0.62) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า

ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของ การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อนที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (อ.ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (อ.สุเทพ) ดี และการได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.52 - 3.97$)

สำหรับการรับทราบเกี่ยวกับบริเวณหรือขอบเขตบริเวณปลอดภัยภายในมหาวิทยาลัย เวลาเปิด-ปิดประตูทางเข้า-ออก ข้อกำหนดการแลกบัส-เข้าออก ข้อกำหนดการขอทำบัตรเข้า-ออก การทราบถึงจุดห้ามจอดภายในมหาวิทยาลัย ข้อกำหนดการจำกัดความเร็วในการขับจักรยานพาหนะ ภายในมหาวิทยาลัย ตารางเวลาการเรียนการสอนแต่ละวัน จุดจอดรถแต่ละชนิด และการรับทราบเกี่ยวกับมหาวิทยาลัยได้ให้พนักงานรักษาความปลอดภัยมาปฏิบัติหน้าที่จราจรเพื่อแก้ปัญหาด้วย ผู้ตอบแบบสอบถามทราบ หรือมีความรู้ในเรื่องนี้ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.51 - 3.39$)

ในส่วนของการรับทราบเกี่ยวกับการให้บริการรถไฟฟ้า และการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขส.มข.) ทั้งเรื่องของเส้นทาง การให้บริการ มาตรฐานราคาค่าบริการ จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร ผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ในเรื่องต่างๆ นี้ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.24 - 2.45$)

ตาราง 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ
ข้อกฎหมายด้านจราจร ของกลุ่มนักศึกษา

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 224		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
1. การทราบบริเวณหรือขอบเขตบริเวณปลอดภัย (silent zone) ภายในมหาวิทยาลัย	2.29	0.99	น้อย
2. การทราบถึงการให้บริการรถไฟฟ้า			
2.1 เส้นทางในการให้บริการ	2.25	1.03	น้อย
2.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.52	1.23	ปานกลาง
2.3 จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร	2.31	1.08	น้อย
3. การทราบถึงการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขสมข.)			
3.1 เส้นทางในการให้บริการ	2.63	1.10	ปานกลาง
3.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.63	1.17	ปานกลาง
3.3 จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร	2.51	1.08	ปานกลาง
4. การทราบเวลาเปิดปิดประตูทางเข้า-ออก	3.17	1.16	ปานกลาง
5. การทราบข้อกำหนดการแลกปีตรเข้า-ออก	3.34	1.10	ปานกลาง
6. การทราบข้อกำหนดการขอทำบัตรเข้า-ออก	2.89	1.19	ปานกลาง
7. การทราบจุดห้ามจอดภายในมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	2.71	0.98	ปานกลาง
8. การทราบข้อกำหนดการจำกัดความเร็วในการขับขี่ ยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย	2.71	1.01	ปานกลาง
9. การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อน ที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ	3.72	1.04	มาก
10. การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (ถ.ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (ถ.สุเทพ) ดี	3.95	0.91	มาก
11. การทราบตารางเวลาการเรียนการสอนในวันต่างๆ ดี	3.92	1.16	มาก
12. การทราบถึงจุดจอดรถแต่ละชนิดเป็นอย่างดี	2.88	1.03	ปานกลาง

ตาราง 3 (ต่อ)

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 224		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
13. การทราบว่ามีมหาวิทยาลัยได้ให้พนักงานรักษา ความปลอดภัยมาปฏิบัติหน้าที่จราจรเพื่อแก้ปัญหาด้วย	3.04	1.09	ปานกลาง
14. การได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของ มหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	3.34	0.93	ปานกลาง
รวม	2.99	0.61	ปานกลาง

จากตาราง 3 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษา โดยรวมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายจราจรของมหาวิทยาลัยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.99$ S.D. = 0.61) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ในจำนวน 14 ข้อ ส่วนใหญ่นักศึกษาจะทราบ หรือมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง

โดยข้อที่นักศึกษามีความรู้ในระดับมาก คือ การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อนที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (ถ. ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (ถ.สุเทพ) คือ การทราบตารางเวลาการเรียนการสอนในวันต่างๆ คือ ($\bar{X} = 3.72-3.95$)

สำหรับข้อที่นักศึกษามีความรู้ในระดับน้อย คือ การให้บริการรถไฟฟ้าทั้งเรื่องของเส้นทาง การให้บริการ จุดจอดรถรับส่งผู้โดยสาร และการทราบบริเวณหรือขอบเขตบริเวณปลอดภัย ภายในมหาวิทยาลัย ($\bar{X} = 2.25-2.31$)

ตาราง 4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ
ข้อกฎหมายด้านจราจร ของกลุ่มบุคลากร/บุคคลทั่วไป

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 176		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
1. การทราบบริเวณหรือขอบเขตบริเวณปลอดภัย (silent zone) ภายในมหาวิทยาลัย	2.82	1.13	ปานกลาง
2. การทราบถึงการให้บริการรถไฟฟ้า			
2.1 เส้นทางในการให้บริการ	2.28	1.01	น้อย
2.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.18	1.03	น้อย
2.3 จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร	2.18	0.98	น้อย
3. การทราบถึงการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขส.มข.)			
3.1 เส้นทางในการให้บริการ	2.27	0.96	น้อย
3.2 มาตรฐานราคาค่าบริการ	2.21	0.98	น้อย
3.3 จุดจอดรับส่งผู้โดยสาร	2.29	0.93	น้อย
4. การทราบเวลาเปิดปิดประตูทางเข้า-ออก	3.22	1.02	ปานกลาง
5. การทราบข้อกำหนดการแลกบัตรเข้า-ออก	3.47	1.07	ปานกลาง
6. การทราบข้อกำหนดการขอทำบัตรเข้า-ออก	3.48	0.93	ปานกลาง
7. การทราบจุดห้ามจอดภายในมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	3.11	1.04	ปานกลาง
8. การทราบข้อกำหนดการจำกัดความเร็วในการขับขี่ ยานพาหนะภายในมหาวิทยาลัย	2.98	1.12	ปานกลาง
9. การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อน ที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ	3.85	0.93	มาก
10. การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (ถ.ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (ถ.สุเทพ) ดี	4.05	0.88	มาก
11. การทราบตารางเวลาการเรียนการสอนในวันต่างๆ ดี	2.05	1.26	น้อย
12. การทราบถึงจุดจอดรถแต่ละชนิดเป็นอย่างดี	2.58	1.25	ปานกลาง

ตาราง 4 (ต่อ)

กฎ ระเบียบ การจราจร	กลุ่มตัวอย่าง = 176		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความรู้
13. การทราบว่ามีมหาวิทยาลัยได้ให้พนักงานรักษาความปลอดภัยมาปฏิบัติหน้าที่จราจรเพื่อแก้ปัญหาด้วย	3.09	1.10	ปานกลาง
14. การได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี	3.79	0.80	มาก
รวม	2.87	0.63	ปานกลาง

จากตาราง 4 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มบุคลากร/บุคคลทั่วไป โดยรวมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายจราจรของมหาวิทยาลัยในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.87$ S.D. = 0.63) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ในจำนวน 14 ข้อ ส่วนใหญ่กลุ่มบุคลากร/บุคคลทั่วไป จะทราบหรือ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ข้อกฎหมายจราจรในระดับปานกลาง

โดยข้อที่กลุ่มบุคลากร/บุคคลทั่วไป มีความรู้ในระดับมาก คือ การทราบกฎการจอดรถเพื่อให้รถทางขวาไปก่อนที่บริเวณวงเวียน หรือจุดแยกต่างๆ การรู้จักเส้นทางภายในมหาวิทยาลัย ตั้งแต่ด้านหน้า (ถ.ห้วยแก้ว) จนถึงด้านหลังมหาวิทยาลัย (ถ.สุเทพ) คือ การได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดต่างๆ ของมหาวิทยาลัยเป็นอย่างดี ($\bar{X} = 3.79 - 4.05$)

สำหรับข้อที่กลุ่มบุคลากร/บุคคลทั่วไปมีความรู้ในระดับน้อย คือ การทราบถึงการให้บริการรถไฟฟ้า และบริการรถเมล์ (ขสมก.) ทั้งในเรื่องของ เส้นทาง การให้บริการ อัตราค่าบริการ และ จุดจอดรถรับส่งผู้โดยสาร และทราบถึงตารางเวลาการเรียนการสอนในวันต่างๆ ($\bar{X} = 2.18 - 2.29$)

2.3 ความพึงพอใจในการปฏิบัติงานด้านจรรยา

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความพึงพอใจในการปฏิบัติงานด้านจรรยา

การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่	กลุ่มตัวอย่าง = 400		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
1. เจ้าหน้าที่ฯ สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัยได้อย่างชัดเจน	2.99	0.79	ปานกลาง
2. เมื่อไปขอความช่วยเหลือ เจ้าหน้าที่ฯ ให้ความช่วยเหลือและแก้ปัญหาให้	2.96	0.83	ปานกลาง
3. เมื่อไปติดต่อขอทำบัตรเข้า-ออก เจ้าหน้าที่ฯ ให้บริการเป็นอย่างดี	3.07	0.83	ปานกลาง
4. เจ้าหน้าที่ฯ มีความสุภาพ และมีความเต็มใจให้บริการ	3.06	0.78	ปานกลาง
5. การทำบัตรเข้า-ออกสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว	2.71	0.86	ปานกลาง
6. ในช่วงเวลาเปลี่ยนชั่วโมงเรียน หรือช่วงเร่งรีบ เจ้าหน้าที่ฯ ได้อำนวยความสะดวกเป็นอย่างดี	2.62	0.88	ปานกลาง
7. ท่านเห็นว่าเจ้าหน้าที่ฯ ที่ปฏิบัติได้กระจายอยู่ทั่วไปไม่กระจุกตัวอยู่ที่ใดที่หนึ่ง	2.69	0.87	ปานกลาง
8. ท่านพบว่าจุดห้ามจอดต่างๆ ผู้ใช้บริการปฏิบัติตามกฎเป็นอย่างดี	2.57	0.84	ปานกลาง
9. ภายในมหาวิทยาลัยมีป้ายบอกสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน	3.04	0.87	ปานกลาง
10. ภายในมหาวิทยาลัยมีป้ายสัญลักษณ์จรรยาอย่างชัดเจน	2.89	0.89	ปานกลาง
11. ระยะของตำแหน่งป้ายต่างๆ อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม	2.90	0.84	ปานกลาง
รวม	2.85	0.56	ปานกลาง

จากตาราง 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจในการปฏิบัติงานด้านจราจร โดยรวมในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.85$ S.D. = 0.56) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ จากจำนวน 11 ข้อ พบว่าทุกข้อมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง เมื่อเรียงลำดับความพอใจใน 5 อันดับแรกแล้ว พบว่า

อันดับหนึ่ง คือ มีความพึงพอใจในการไปติดต่อขอทำบัตรเข้า-ออก ที่เจ้าหน้าที่ให้บริการเป็นอย่างดี ($\bar{X} = 3.07$) โดยพบว่ามีถึงร้อยละ 27.3 มีความพึงพอใจในระดับมากถึงมากที่สุด

อันดับสอง คือ มีความพึงพอใจในตัวเจ้าหน้าที่ ที่มีความสุภาพ และมีความเต็มใจในการให้บริการ ($\bar{X} = 3.06$) โดยพบว่ามีถึงร้อยละ 24.0 มีความพึงพอใจในระดับมากถึงมากที่สุด

อันดับสาม คือ มีความพึงพอใจ ภายในมหาวิทยาลัยที่มีป้ายบอกสถานที่ต่างๆ อย่างชัดเจน ($\bar{X} = 3.04$) โดยพบว่ามีถึงร้อยละ 30.8 มีความพึงพอใจในระดับมากถึงมากที่สุด

อันดับสี่ คือ มีความพึงพอใจ ในตัวของเจ้าหน้าที่ ที่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัยได้อย่างชัดเจน ($\bar{X} = 2.99$) โดยพบว่ามีถึงร้อยละ 22.2 มีความพึงพอใจในระดับมากถึงมากที่สุด

อันดับห้า คือ มีความพึงพอใจ เมื่อไปขอความช่วยเหลือ เจ้าหน้าที่ฯ ให้ความช่วยเหลือและช่วยแก้ปัญหาให้ ($\bar{X} = 2.96$) โดยพบว่ามีถึงร้อยละ 22.8 มีความพึงพอใจในระดับมากถึงมากที่สุด

ตอนที่ 2 สภาพและปัญหาในการปฏิบัติงานทางด้านจราจร

2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร

ตาราง 6 จำนวน ร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร

ข้อมูลทั่วไปของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร	จำนวน	ร้อยละ
อายุ		
ต่ำกว่า 26 ปี	12	22.2
26-35 ปี	17	31.5
36-40 ปี	10	18.5
41-45 ปี	10	18.5
46 ปีขึ้นไป	5	9.3
รวม	54	100.0
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	18	33.3
มัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช	19	35.2
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวส	16	29.6
อื่นๆ	1	1.9
รวม	54	100.0
รายได้ต่อเดือน		
น้อยกว่า 5,000 บาท	8	14.8
5,000-5,999 บาท	25	46.3
ตั้งแต่ 6,000 บาทขึ้นไป	21	38.9
รวม	54	100.0

ตาราง 6 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ระยะเวลาที่เคยปฏิบัติงานด้านจราจร		
1-2 ปี	28	51.8
3-5 ปี	8	14.8
5-7 ปี	9	16.7
8-10 ปี	8	14.8
มากกว่า 10 ปี	1	1.9
รวม	54	100.0
การได้รับการอบรมความรู้เกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย		
เคย	32	59.3
ไม่เคย	22	40.7
รวม	54	100.0
การได้รับการอบรมทางด้านจราจร		
1 ครั้ง	25	46.3
2-3 ครั้ง	23	42.6
4-5 ครั้ง	4	7.4
มากกว่า 5 ครั้ง	2	3.7
รวม	54	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 26-35 ปี จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 รองลงมาอายุน้อยกว่า 26 ปี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 และน้อยที่สุดมีอายุตั้งแต่ 46 ปีขึ้นไป จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 9.3

ในการศึกษาถึงระดับการศึกษาของผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร พบว่า ส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ปวช. จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2 รองลงมาจบการศึกษาระดับประถมศึกษา จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 และน้อยที่สุดจบการศึกษาในระดับอื่นๆ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.9

รายได้ต่อเดือนจากการประกอบอาชีพ พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 5,000-5,999 บาท จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 รองลงมามีรายได้มากกว่า 6,000 บาทขึ้นไป จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 38.9 และน้อยที่สุดมีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท จำนวน 8 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 14.8

ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงานด้านจราจร จะเคยปฏิบัติงานด้านจราจรมาแล้ว 1-2 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 51.8 รองลงมาเคยปฏิบัติงานด้านจราจรมาแล้ว 5-7 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 และน้อยที่สุดเคยปฏิบัติงานด้านจราจรมาแล้ว 3-5 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 14.8

ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่จำนวน 22 คน หรือร้อยละ 40.7 ไม่เคยได้รับการอบรมความรู้เกี่ยวกับสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย

ในการได้รับการฝึกอบรมด้านจราจร พบว่า ส่วนใหญ่เคยได้รับการอบรมทางด้านจราจรมาแล้ว 1 ครั้ง จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 46.3 รองลงมาเคยได้รับการอบรมทางด้านจราจรมาแล้ว 2-3 ครั้ง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 42.6 และน้อยที่สุดเคยได้รับการอบรมทางด้านจราจรมาแล้วมากกว่า 3 ครั้ง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1

2.2 สภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร และความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน

ตาราง 7 จำนวน ร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนตามสภาพการปฏิบัติงาน และความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร

สภาพการปฏิบัติงาน	จำนวน	ร้อยละ
ประเภทของผู้ปฏิบัติงาน		
ลูกจ้างของมหาวิทยาลัย	33	61.1
พนักงานบริษัท	21	38.9
รวม	54	100.0
สถานที่ปฏิบัติงาน		
เปลี่ยนจุดทำงาน ไปเรื่อย ๆ	31	57.4
ประจำอยู่ที่ใดที่หนึ่ง ๆ	21	38.9
ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย	2	3.7
รวม	54	100.0
ความคิดเห็นเกี่ยวกับจำนวนผู้ปฏิบัติงาน		
เหมาะสม	44	81.5
น้อยเกินไป	10	18.5
รวม	54	100.0
เวลาที่ปฏิบัติงาน		
เปลี่ยนเวลาไปเรื่อย ๆ	24	44.4
ไม่เปลี่ยนเวลาในการปฏิบัติงาน	28	51.9
ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย	2	3.7
รวม	54	100.0

ตาราง 7 (ต่อ)

สภาพการปฏิบัติงาน	จำนวน	ร้อยละ
การปฏิบัติเมื่อมีปัญหาทางด้านการจราจร หรือเกิดอุบัติเหตุ		
แจ้งหัวหน้าผู้รับผิดชอบเพื่อมาดำเนินการ	17	31.5
ดำเนินการเท่าที่สามารถทำได้ไปก่อน	37	68.5
รวม	54	100.0
ความรู้สึกในการให้บริการแก่บุคลากรและนักศึกษาในมหาวิทยาลัย		
ทุกคนให้เกียรติและเชื่อฟัง	8	14.8
บางคนไม่ให้เกียรติกัน ไม่เชื่อฟัง	43	79.6
อื่นๆ	3	5.6
รวม	54	100.0
การรับรู้เกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ ข้อกฎหมาย การจัดการและ		
การควบคุมจราจร		
รู้ในระดับมากที่สุด	4	7.5
รู้ในระดับมาก	6	11.1
รู้ในระดับปานกลาง	38	70.3
รู้ในระดับน้อย	6	11.1
รวม	54	100.0
การนำรู้เกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ ข้อกฎหมาย การจัดการและ		
การควบคุมจราจรมาใช้		
ใช้ในระดับมากที่สุด	11	20.4
ใช้ในระดับมาก	8	14.8
ใช้ในระดับปานกลาง	33	61.1
ใช้ในระดับน้อย	2	3.7
รวม	54	100.0

ตาราง 7 (ต่อ)

สภาพการปฏิบัติงาน	จำนวน	ร้อยละ
ความเหมาะสมของค่าตอบแทนที่ได้รับ		
เหมาะสม	34	63.0
น้อยเกินไป	18	33.3
อื่นๆ	2	3.7
รวม	54	100.0
สิ่งจำเป็นที่ใช้ในการปฏิบัติงาน นอกเหนือจากความรู้ทาง		
ด้านจรรยา* (ความถี่)		
ความอดทน	46	85.2
การตัดสินใจที่รวดเร็ว	45	83.3
ขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน	43	79.6
สุขภาพ	42	77.8
ความซื่อสัตย์	42	77.8
ความสามารถในการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า	40	74.1
ความยุติธรรม	39	72.2
ความกระตือรือร้น	38	70.4
ความละเอียดรอบคอบ	34	63.0
อายุ	27	50.0
เพศ	23	42.6

* ตอบได้หลายข้อ

ตาราง 7 (ต่อ)

สภาพการปฏิบัติงาน	จำนวน	ร้อยละ
สิ่งที่ เป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานด้านจราจร* (ความถี่)		
ความยุติธรรมของหัวหน้า	47	87.0
ความเอื้อเฟื้อของเพื่อนร่วมงาน	44	81.5
การเอาใจใส่ของผู้บริหารมหาวิทยาลัย/บริษัท	43	79.6
การเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนามหาวิทยาลัย	43	79.6
สวัสดิการที่ได้รับ	42	77.8
เงินค่าตอบแทนที่เหมาะสม	41	75.9
มีเครื่องแบบให้	39	72.2
เป็นความสุขที่ได้ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน	37	68.5
ความต้องการของผู้ใช้บริการ	34	63.0
ความคิดเห็นในการที่มหาวิทยาลัยนำรถรางมาให้บริการ ที่สามารถช่วยในด้านจราจร* (ความถี่)		
ภาระงานของฝ่ายจราจรลดลง	19	35.2
อุบัติเหตุบนถนนและแยกต่างๆ ลดลง	19	35.2
ปริมาณรถบนท้องถนนลดลง	16	29.6
สร้างความสะดวก และรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการ	9	16.7
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขส.มข.)*(ความถี่)		
อยากให้มีการกำหนดจุดจอดรับ-ส่งที่แน่นอน	39	72.2
ขับรถเร็วเกินไป	37	68.5
ขับรถไม่มีระเบียบ	24	44.4
ควรให้มีการอบรมเกี่ยวกับกฎจราจรภายในมหาวิทยาลัย	22	40.7
กระตุ้นให้มีจิตใจในการบริการให้มากขึ้น	22	40.7
ควรมีการคัดเลือกบุคคลที่จะเข้าร่วมโครงการ	20	37.0

* ตอบได้หลายข้อ

จากตาราง 7 พบว่า ผู้ปฏิบัติงานด้านจราจรในมหาวิทยาลัยจำนวน 54 คน แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มลูกจ้างของมหาวิทยาลัย ซึ่งมีอยู่ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 61.1 กลุ่มพนักงานของบริษัทเอกชน จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 38.9

ในการปฏิบัติงานพบว่าส่วนใหญ่ จะเปลี่ยนสถานที่ปฏิบัติงานไปเรื่อย ๆ จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 รองลงมาผู้ปฏิบัติงานจำนวน 21 คน หรือร้อยละ 38.9 จะปฏิบัติงานประจำอยู่ที่ใดที่หนึ่ง และน้อยที่สุดจำนวน 2 คน หรือร้อยละ 3.7 จะปฏิบัติงานตามที่ตั้งบังคับบัญชา
มออบหมาย

ส่วนใหญ่ผู้ปฏิบัติงานจำนวน 44 คน หรือร้อยละ 81.5 มีความเห็นว่าจำนวนผู้ปฏิบัติงานในจุดที่ปฏิบัติงานอยู่มีความเหมาะสม อีก 10 คน หรือร้อยละ 18.5 มีความเห็นว่าจำนวนผู้ปฏิบัติงานในจุดที่ปฏิบัติงานอยู่มีจำนวนน้อยเกินไป

ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ จำนวน 28 คน หรือร้อยละ 51.9 ปฏิบัติงานในเวลาเดิม (หมายถึง ไม่มีการสับเปลี่ยนเวลาในการปฏิบัติงาน) รองลงมาจำนวน 24 คน หรือร้อยละ 44.4 ปฏิบัติงานโดยหมุนเปลี่ยนเวลาในการปฏิบัติงาน และน้อยที่สุดอีก 2 คน หรือร้อยละ 3.7 ปฏิบัติงานตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

ในการปฏิบัติงานเมื่อมีปัญหาด้านการจราจร หรือเกิดอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ ส่วนใหญ่จำนวน 37 คน หรือร้อยละ 68.5 จะดำเนินการเท่าที่สามารถทำได้ไปก่อน

ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่จำนวน 43 คน หรือร้อยละ 79.6 มีความเห็นว่า ในการให้บริการแก่บุคลากรและนักศึกษาในมหาวิทยาลัยนั้น บางคนไม่ให้เกียรติกันและไม่เชื่อฟังคำตักเตือน รองลงมาจำนวน 8 คน หรือร้อยละ 14.8 มีความเห็นว่า ในการให้บริการแก่บุคลากรและนักศึกษาในมหาวิทยาลัยนั้น ทุกคนให้เกียรติกันและเชื่อฟังคำตักเตือน

ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่จำนวน 38 คน หรือร้อยละ 70.3 มีความรู้เกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ ข้อกฎหมาย การจัดการและการควบคุมจราจรในระดับปานกลางเท่านั้น รองลงมา 10 คน หรือร้อยละ 18.6 ที่มีความรู้ ในระดับมากถึงมากที่สุด และน้อยที่สุด 6 คน หรือร้อยละ 11.1 มีความรู้ในระดับน้อย

โดยผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่จำนวน 33 คน หรือร้อยละ 61.1 นำเอาความรู้เกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ ข้อกฎหมาย การจัดการและการควบคุมการจราจรมาใช้ในระดับปานกลางเท่านั้น มีเพียงจำนวน 19 คน หรือร้อยละ 35.2 เท่านั้นที่นำความรู้ด้านการจราจรมาใช้ในระดับมากถึงมากที่สุด และจำนวน 2 คน หรือร้อยละ 3.7 นำเอาความรู้มาใช้ในระดับน้อย

ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ร้อยละ 63.0 หรือจำนวน 37 คน มีความเห็นว่าค่าตอบแทนที่ได้รับมีความเหมาะสม รองลงมาร้อยละ 33.3 หรือ จำนวน 18 คน มีความเห็นว่าค่าตอบแทนที่ได้รับน้อยเกินไป

ในการศึกษาถึงสิ่งจำเป็นที่ใช้ในการปฏิบัติงาน นอกเหนือจากความรู้ทางด้านจราจร พบว่าผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ จำนวนร้อยละ 46 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 85.2 ผู้ปฏิบัติงานมีความเห็นว่าสิ่งจำเป็นในการปฏิบัติงานมากที่สุดคือต้องมีความรอบคอบ รองลงมา จำนวน 45 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 83.3 มีความเห็นว่าการตัดสินใจที่รวดเร็ว และจำนวน 23 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 42.6 มีความเห็นว่าเพศเป็นสิ่งที่สำคัญน้อยที่สุด

ในการศึกษาสิ่งที่เป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติด้านจราจร จากผู้ปฏิบัติงาน พบว่าผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ จำนวน 47 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 87.0 มีความเห็นว่าสิ่งที่เป็นขวัญและกำลังใจในการทำงานคือ ความยุติธรรมของหัวหน้า รองลงมาคือความเอื้อเฟื้อของเพื่อนร่วมงาน มีผู้ตอบจำนวน 44 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 81.5 และน้อยที่สุดคือความต้องการของผู้ใช้บริการ คือมีผู้ตอบจำนวน 34 คน จาก 54 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 63.0

ความคิดเห็นของผู้ปฏิบัติงานในการที่มหาวิทยาลัยนารายณ์มาให้บริการ พบว่า ผู้ปฏิบัติงานจำนวน 19 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 35.2 มีความเห็นว่าทำให้ภาระงานของฝ่ายจราจรลดลง และจำนวน 19 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 35.2 มีความเห็นว่าทำให้อุบัติเหตุตามแยกต่างๆ ลดลง และน้อยที่สุด จำนวน 9 คน จาก 54 คน หรือ ร้อยละ 16.7 มีความเห็นว่า สร้างความสะดวกและรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการ

ในส่วน of ความคิดเห็นเกี่ยวกับการให้บริการรถสี่ล้อแดง (ขส.มข.) เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านจราจรดีขึ้น พบว่าผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ จำนวน 39 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 72.2 มีความเห็นว่าอยากให้มีการกำหนดจุดรับ-ส่งที่แน่นอน รองลงมาจำนวน 37 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 68.5 มีความเห็นว่า ผู้ให้บริการรถสี่ล้อแดงขับรถเร็วเกินไป อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ และน้อยที่สุดจำนวน 20 คน จาก 54 คน หรือร้อยละ 37.0 มีความเห็นว่า ควรมีการคัดเลือบบุคคลที่จะเข้าร่วมโครงการ

2.3 ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา

ปัญหาในการปฏิบัติงาน	กลุ่มตัวอย่าง = 54		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา
1. ค่าตอบแทน/สวัสดิการที่ได้รับ	2.49	1.49	น้อยที่สุด
2. จำนวนผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	2.64	1.36	น้อย
3. บางเวลาผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	3.06	1.21	น้อย
4. ผู้ร่วมงานไม่ค่อยให้ความร่วมมือ	2.65	1.30	น้อย
5. ผู้บังคับบัญชา ไม่ค่อยให้ความสำคัญ/สนใจ	2.71	1.51	น้อย
6. ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ	3.00	1.55	น้อย
7. สภาพแวดล้อม/สถานที่ในการปฏิบัติงานไม่เหมาะสม	2.71	1.58	น้อย
8. ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน มากเกินไป	2.13	1.55	น้อยที่สุด
9. ปัญหาด้านสุขภาพ	2.50	1.54	น้อย
10. ขาดความรู้ ในด้านจรรยา	2.29	1.18	น้อยที่สุด
11. ขาดความรู้ ในเรื่องสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย	2.35	1.39	น้อย
12. ผู้ให้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือ	3.60	1.47	มาก
13. ผู้ให้บริการมักแสดงอาการ ไม่พอใจเมื่อถูก ดักเตือน	3.90	1.16	มาก
14. การจัดเวลา (หรือกะ) ในการปฏิบัติงานให้ไม่เหมาะสม	2.12	1.36	น้อยที่สุด
รวม	2.64	0.85	น้อย

จากตาราง 8 พบว่า ปัญหาของเจ้าหน้าที่จรรยาโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.64$ S.D. = 0.85) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ในจำนวน 14 มี 2 ข้อ ที่เป็นปัญหาอยู่ในระดับมาก นอกนั้น ปัญหาจะอยู่ในระดับน้อยและน้อยที่สุด

ปัญหาที่อยู่ในระดับมากคือ ผู้ให้บริการมักแสดงอาการ ไม่พอใจเมื่อถูกดักเตือน ($\bar{X} = 3.90$) ผู้ให้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือ ($\bar{X} = 3.60$)

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจร
กรณีลูกจ้างของมหาวิทยาลัย

ปัญหาในการปฏิบัติงาน	กลุ่มตัวอย่าง = 33		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา
1. ค่าตอบแทน/สวัสดิการที่ได้รับ	1.81	1.23	น้อยที่สุด
2. จำนวนผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	2.47	1.29	น้อยที่สุด
3. บางเวลาผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	3.10	1.11	น้อย
4. ผู้ร่วมงาน ไม่ค่อยให้ความร่วมมือ	2.84	1.27	น้อย
5. ผู้บังคับบัญชา ไม่ค่อยให้ความสำคัญ/สนใจ	2.66	1.56	น้อย
6. ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ	2.94	1.58	น้อย
7. สภาพแวดล้อม/สถานที่ในการปฏิบัติงานไม่เหมาะสม	2.32	1.42	น้อยที่สุด
8. ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน มากเกินไป	1.53	1.07	น้อยที่สุด
9. ปัญหาด้านสุขภาพ	2.09	1.53	น้อยที่สุด
10. ขาดความรู้ ในด้านจราจร	1.94	1.18	น้อยที่สุด
11. ขาดความรู้ ในเรื่องสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย	1.68	1.17	น้อยที่สุด
12. ผู้ให้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือ	3.72	1.42	มาก
13. ผู้ให้บริการมักแสดงอาการ ไม่พอใจเมื่อถูก ดักเตือน	3.88	1.16	มาก
14. การจัดเวลา (หรือกะ) ในการปฏิบัติงานให้ไม่เหมาะสม	1.81	1.33	น้อยที่สุด
รวม	2.34	0.71	น้อยที่สุด

จากตาราง 9 พบว่า ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจรกรณีที่เป็นลูกจ้างของมหาวิทยาลัยพบว่า ระดับปัญหาโดยรวมอยู่ในระดับน้อยที่สุด ($\bar{X} = 2.34$ S.D. = 0.71) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ใน 14 ข้อ มี 2 ข้อที่เป็นปัญหาในระดับมาก นอกนั้นปัญหาจะอยู่ในระดับน้อยและน้อยที่สุด

ปัญหาที่อยู่ในระดับมากคือ ผู้ให้บริการมักแสดงอาการ ไม่พอใจเมื่อถูกดักเตือน ($\bar{X} = 3.88$) ผู้ให้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือ ($\bar{X} = 3.72$)

ตาราง 10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา
กรณีนักงานบริษัทเอกชน

ปัญหาในการปฏิบัติงาน	กลุ่มตัวอย่าง = 21		
	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา
1. ค่าตอบแทน/สวัสดิการที่ได้รับ	3.63	1.12	มาก
2. จำนวนผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	2.64	1.16	น้อย
3. บางเวลาผู้ปฏิบัติงานไม่เพียงพอ	3.00	1.41	น้อย
4. ผู้ร่วมงาน ไม่ค่อยให้ความร่วมมือ	2.33	1.33	น้อยที่สุด
5. ผู้บังคับบัญชา ไม่ค่อยให้ความสำคัญ/สนใจ	2.82	1.47	น้อย
6. ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ	3.12	1.54	น้อย
7. สภาพแวดล้อม/สถานที่ในการปฏิบัติงานไม่เหมาะสม	3.39	1.65	น้อย
8. ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน มากเกินไป	3.11	1.75	น้อย
9. ปัญหาด้านสุขภาพ	3.22	1.31	น้อย
10. ขาดความรู้ ในด้านจรรยา	2.94	0.90	น้อย
11. ขาดความรู้ ในเรื่องสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย	3.50	0.92	มาก
12. ผู้ให้บริการไม่ให้ความร่วมมือ	3.39	1.58	น้อย
13. ผู้ให้บริการมักแสดงอาการไม่พอใจเมื่อถูก ดักเตือน	3.94	1.21	มาก
14. การจัดเวลา(หรือกะ) ในการปฏิบัติงานให้ไม่เหมาะสม	2.67	1.28	น้อย
รวม	3.11	0.86	น้อย

จากตาราง 10 พบว่า ปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยากรณีนักงานบริษัทเอกชนพบว่ามีระดับปัญหาโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 3.11$ S.D. = 0.86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ในจำนวน 14 ข้อ พบว่ามี 3 ข้อ ที่เป็นปัญหาในระดับมาก นอกนั้นปัญหาอยู่ในระดับน้อยและน้อยที่สุด

ปัญหาที่อยู่ในระดับมากคือ ผู้ให้บริการมักแสดงอาการไม่พอใจเมื่อถูกดักเตือน ($\bar{X} = 3.94$) ค่าตอบแทน/ สวัสดิการที่ได้รับ ($\bar{X} = 3.63$) ขาดความรู้ ในเรื่องสถานที่ต่างๆ ภายใน มหาวิทยาลัย เชียงใหม่ ($\bar{X} = 3.50$)

ผลของการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ สิ่งที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการปฏิบัติงานด้านจราจร พบว่าสาเหตุเกิดจากทั้งผู้ปฏิบัติงาน และผู้ให้บริการ จากการศึกษา พบว่าปัญหาสิ่งที่เป็นปัญหาในระดับมากที่เห็นสมควร ได้รับการแก้ไขมีดังนี้

1. ผู้ให้บริการมักแสดงอาการไม่พอใจเมื่อถูกเจ้าหน้าที่ดักเตือน
2. ผู้ให้บริการ ไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
3. ผู้ปฏิบัติงานโดยเฉพาะพนักงานบริษัทเอกชน ขาดความรู้ในเรื่องสถานที่ต่างๆ ภายในมหาวิทยาลัย
4. ผู้ปฏิบัติงานโดยเฉพาะพนักงานบริษัทเอกชน มีปัญหาเรื่องของค่าตอบแทน/สวัสดิการที่ได้รับ
5. ผู้ปฏิบัติงานขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ กฎระเบียบ ข้อกฎหมาย การจัดการและการควบคุมด้านจราจร
6. ผู้ให้บริการส่วนใหญ่จะไม่ทราบว่ามีมหาวิทยาลัยมีบริการรถไฟฟ้า และบริการรถสี่ล้อแดง ไว้ให้บริการ
7. ผู้ให้บริการส่วนใหญ่โดยเฉพาะกลุ่มที่ไม่ใช่นักศึกษา จะไม่ทราบตารางเวลาเรียนการสอน

จากการนำข้อมูลเข้าร่วมปรึกษาผู้บริหารที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ได้ข้อสรุปเพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงการปฏิบัติงานด้านจราจร ภายในมหาวิทยาลัย และในการว่าจ้างบริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการด้านจราจร ดังนี้

1. ควรมีการประชุมสัมพันธ หรือขอความร่วมมือจากผู้ให้บริการ ในการให้ความร่วมมือปฏิบัติตามที่เจ้าหน้าที่จราจรบอก
2. ควรมีการกำหนดกฎ ระเบียบ บทลงโทษ ด้านจราจร เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้ปฏิบัติงาน และผู้ให้บริการ และเป็นแนวทาง
3. ควรมีการจัดอบรมสำหรับผู้ที่จะมาปฏิบัติงานด้านจราจร ในหลักสูตรต่างๆ เพื่อให้สามารถที่จะปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. ควรมีการประชุมสัมพันธให้ผู้ให้บริการได้ทราบถึง บริการ ขสมก. ต่างๆ ที่มหาวิทยาลัยจัดไว้ให้ทั้งนี้เพื่อลดปริมาณรถในท้องถนน
5. ควรมีการประชุมสัมพันธให้บริการผู้ให้บริการ ได้ทราบถึงตารางการเรียนการสอน ทั้งนี้เพื่อให้หลีกเลี่ยงเวลา หรือเส้นทางในเวลาดังกล่าว ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง และเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น

6. ควรมีการรายงานผลการศึกษารั้งนี้ให้กับผู้บริหารของบริษัทเอกชนทราบ ในส่วนของปัญหาที่พนักงานได้รับ เพื่อนำไปปรับปรุงระบบการบริหารให้เหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน