



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)

ปริญญา

พัฒนาสังคม

โครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์
และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

The Application of Geographic Information System for Surveillance of Car
and Motorcycle Theft in Latphrao Police Station

นามผู้วิจัย นางสาวธีรดา บุญเลิศ

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(รองศาสตราจารย์สิริกร กาญจนสุนทร, วท.ม.)

ประธานสาขาวิชา

(รองศาสตราจารย์สิริกร กาญจนสุนทร, วท.ม.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์กัญญา วีระกุล, D.Agr.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ เดือน พ.ศ.

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และ
รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

The Application of Geographic Information System for Surveillance of Car and Motorcycle Theft
in Latphrao Police Station

โดย

นางสาวธีรดา บุญเลิศ

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)

พ.ศ. 2554

ลิขสิทธิ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ธีรดา บุญเลิศ 2554: การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรม
รถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว
ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) สาขาวิชาพัฒนาสังคม โครงการสหวิทยาการระดับ
บัณฑิตศึกษา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก: รองศาสตราจารย์สิริกร กาญจนสุนทร, วท.ม.
176 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และเชิงอธิบาย
(attribute data) พื้นที่เฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานี
ตำรวจนครบาลลาดพร้าว ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ข้อมูลที่ใช้ คือ แผนที่ดิจิทัล ในพื้นที่ความ
รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2549 มาตราส่วน 1: 4,000 ของสำนักผังเมือง
กรุงเทพมหานคร และ สถิติคดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว
ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2552

ผลการวิจัย พบว่า ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 มีจำนวนการโจรกรรมทั้งสิ้น 863 ครั้ง แยกเป็นรถยนต์
52 ครั้ง รถจักรยานยนต์ 711 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดคือ เดือนกรกฎาคม มีจำนวน
22 ครั้ง และเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนสิงหาคม จำนวน 72 ครั้ง ยี่ห้อ
รถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 52 คัน (ร้อยละ 36) และยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่มีการ
โจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 511 คัน (ร้อยละ 72) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการ
โจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 57 คัน (ร้อยละ 37) และช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการ
โจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 228 คัน (ร้อยละ 33)

การวิเคราะห์สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมบ่อยครั้ง พบว่า การโจรกรรมรถยนต์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก
ที่สุด คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00
น. จำนวน 5 ครั้ง พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก คือ บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์ ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุด คือ
00.01 – 04.00 น.จำนวน 5 ครั้ง และบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมาก
ที่สุด คือ 20.01 – 24.00 น. จำนวน 3 ครั้ง และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 20 – 23
ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุด คือ 16.01 – 20.00 น. จำนวน 2 ครั้ง การโจรกรรมรถจักรยานยนต์พื้นที่ที่มี
ความเสี่ยงมากที่สุด คือ บริเวณนิรันดร์ชีวิตค่อนโดมเนียม ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01
– 04.00 น. จำนวน 16 ครั้ง พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 8 – 15 ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรม
มากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 19 ครั้ง และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง คือ แสปี้แลนด์ไอที
พลาซ่า ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 6 ครั้ง

Teerada Boonled 2011: The Application of Geographic Information System for Surveillance of Car and Motorcycle Theft in Latphrao Police Station. Master of Arts (Social Development), Major Field: Social Development, Interdisciplinary Graduate Program. Thesis Advisor: Associate Professor Sirikorn Kanjanasuntorn, M.Sc. 176 pages.

This research aims to establish spatial and attribute data for surveillance of Car and Motorcycle Theft in Ladprao Police Station by Geographic Information System: GIS. Two types of data had been used on this research firstly, Digital map in the responsibility area of Ladprao Police Station (year 2006: ratio 1:4000) of Department of City Planning, Bangkok Metropolitan Administration and Case Statistics on Car and Motorcycle Theft of Ladprao Police Station during years 2005 – 2009.

It was found that during years 2005 – 2009, there were 863 cases on car and motorcycle theft. This number can be categorized as 52 car theft cases and 711 motorcycle theft cases. July was the month that cars had been stolen the most at 22 cases while motorcycle had been stolen the most at 72 cases in August. Toyota is car's brand that had been mostly stolen at 52 cars (36 percent), while motorcycle's brand that had been mostly stolen was Honda at 511 motorcycles (72 percent). 00.01 – 04.00 AM was the duration of time that both cars and motorcycles had been stolen the most at 57 cars (37 percent) and 228 motorcycles (33 percent).

The analysis of mostly car and motorcycle theft area found that Klong-Chan Flat no. 7–15 was the riskiest area of car theft at 5 cases during 20.01 PM–24.00 AM, while the riskier areas of car theft were Wang Thong House Village at 5 cases during 0.01–04.00 AM and The Mall Bangkok Department store at 5 cases during 20.01 PM–24.00 AM. The average risky area of car theft was Klong-Chan Flat no. 20–23 at 2 cases during 16.01–20.00 PM. Niran City Condominium was the riskiest area of motorcycle theft at 16 cases during 0.01–04.00 AM, while the riskier area of motorcycle theft is Klong-Chan Flat no. 8–15 is at 19 cases during 0.01– 04.00 AM. The average risky area of motorcycle theft was Happy land IT Plaza at 6 cases during 20.01 PM – 24.00 AM.

Student's signature

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงจาก รศ.สิริกร กาญจนสุนทร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก ที่ได้ให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางในการวิจัยครั้งนี้ และให้การดูแลช่วยเหลือเป็นอย่างดีตลอดมา กราบขอบพระคุณ อาจารย์พรเทพ พัฒนานุรักษ์ รศ.จตุพร บานชื่น และ ศ.ดร.ดิเรก ฤกษ์ห่วย สำหรับข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขให้วิทยานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้วิจัยได้นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร ที่อนุเคราะห์สนับสนุนแผนที่ดิจิทัล และขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ที่ได้ให้ความช่วยเหลือทางด้านข้อมูลเป็นอย่างดี

ขอกราบขอบพระคุณ คุณแม่ สำหรับเงินสนับสนุนด้านการเรียนและกำลังใจที่มีให้ลูกเสมอมา เพื่อนนิสิตพัฒนาสังคมรุ่นที่ 50 รุ่นพี่ และรุ่นน้อง สาขาพัฒนาสังคมทุกท่านที่คอยช่วยเหลือในทุกปัญหา คุณ ม่อน โบ หนิง และน้องหยก ให้ความช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์ จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ธีรดา บุญเลิศ

กันยายน 2554

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(4)
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับ	4
ขอบเขตการศึกษา	4
นิยามศัพท์ปฏิบัติการ	4
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	6
แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม	6
แนวคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์	15
การเฝ้าระวัง	20
ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์	24
พื้นที่ศึกษา	38
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	41
กรอบแนวคิดงานวิจัย	46
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	48
อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษา	48
วิธีการดำเนินการศึกษา	49
บทที่ 4 ผลการศึกษาและข้อวิจารณ์	54
ผลการศึกษา	54
ข้อวิจารณ์	124
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	127

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
สรุปผลการศึกษา	127
ข้อเสนอแนะ	131
เอกสารและสิ่งอ้างอิง	134
ภาคผนวก	138
ประวัติการศึกษาและการทำงาน	176

สารบัญตาราง

ตารางผนวกที่		หน้า
1	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2548	139
2	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2549	140
3	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2550	141
4	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2551	143
5	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2552	144
6	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2548	145
7	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2549	146
8	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2550	157
9	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2551	162
10	บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2552	170

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	องค์ประกอบของการเฝ้าระวัง	22
2	ความสัมพันธ์เชิงพื้นที่และตารางฐานข้อมูล	33
3	แผนที่แสดงเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว	40
4	การสร้างจุดตัวอย่างสำหรับการวิเคราะห์การประมาณค่าในช่วง	51
5	การสร้างฐานข้อมูลใหม่เพื่อเป็นจุดตัวอย่างในการวิเคราะห์ประมาณค่าช่วง	51
6	พื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว	55
7	แผนที่ฐานพื้นที่ความรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว	56
8	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548	57
9	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ.2548	58
10	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548	58
11	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548	59
12	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548	60
13	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548	60

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
14	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2549	61
15	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2549	62
16	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2549	62
17	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2549	63
18	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2549	64
19	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2549	64
20	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2550	65
21	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2550	66
22	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2550	66
23	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2550	67
24	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2550	68
25	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2550	68

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
26	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2551	69
27	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2551	70
28	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2551	70
29	เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2551	71
30	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2551	72
31	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2551	72
32	เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2552	73
33	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2552	74
34	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2552	74
35	เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2552	75
36	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2552	76
37	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2552	76

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
38	เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548-2552	77
39	ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548-2552	78
40	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548-2552	78
41	เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548-2552	79
42	ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548-2552	80
43	ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548-2552	80
44	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2548	82
45	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2548	83
46	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2549	84
47	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2548	85
48	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2550	86
49	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2550	87

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
50	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2551	88
51	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2551	89
52	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2552	90
53	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2552	91
54	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2548	94
55	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2548	95
56	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2549	96
57	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2549	97
58	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2550	98
59	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2550	99
60	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2551	100
61	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2551	101

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
62	การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2552	102
63	บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2552	103
64	สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้ง พ.ศ. 2548-2552	105
65	บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15	106
66	บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์	107
67	บริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ	108
68	บริเวณแฟลตคลองจั่น 20-23	109
69	สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง พ.ศ. 2548-2552	111
70	บริเวณนิรันดร์ซิติคอนโดมิเนียม	112
71	บริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15	113
72	บริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า	114
73	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15	116

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
74	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์	117
75	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ	118
76	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 20-23	119
77	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลาบริเวณนิรันดร์ซิตีคอนโดมิเนียม	121
78	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15	122
79	สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า	123

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจการค้า การศึกษา อุตสาหกรรมและบริการต่างๆ ทำให้เกิดความต้องการแรงงานในกรุงเทพมหานคร จึงเกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากชนบทหลั่งไหลเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ความหนาแน่นของประชากรจึงเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ความเป็นอยู่ของประชากรแออัด การวางผังเมืองเพื่อรองรับการเติบโตเป็นไปอย่างช้า ขาดความเป็นระเบียบ จึงเป็นช่องทางของเหล่านักฉวยโอกาสในการโจรกรรมทรัพย์สิน

รถมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิต ดำเนินธุรกิจและประกอบอาชีพต่างๆ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในสังคมเมืองมีความจำเป็นต้องใช้รถเป็นยานพาหนะในการเดินทาง สำหรับประชาชนในสังคมชนบทจำเป็นต้องใช้รถในการบรรทุกสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดและใช้ขับขีบบรรทุกเพื่อการเอนกประสงค์ตามสภาพพื้นที่ท้องถิ่น รถเป็นทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ได้ และมีราคาสูง มีโอกาสอยู่ห่างไกลตัวกับเจ้าของอยู่เสมอ ดังนั้นรถจึงเป็นทรัพย์สินที่มีโอกาสถูกโจรกรรมได้ตลอดเวลาและทุกโอกาส (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2544) ประกอบกับประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยมีความต้องการรถยนต์สูง โดยเฉพาะรถยนต์ที่ถูกโจรกรรมเนื่องจากมีราคาถูกกว่ารถในท้องตลาด จึงเป็นที่ต้องการของเหล่านักฉวยโอกาสทั้งหลาย

ปัจจุบันคนร้ายได้มีวิธีการโจรกรรมรถยนต์ที่มีความหลากหลายมากขึ้นไม่ว่าจะเป็น การจี้ดหูช้าง การลอกแบบกุญแจ ใช้ไขควง ใช้น้ำกรด จัดฝาดังน้ำมัน เป็นต้น ซึ่งรถที่ถูกโจรกรรมส่วนใหญ่จะเป็นรถที่ตลาดหรือผู้ซื้อต้องการ โดยปรกติก่อนที่จะโจรกรรมนั้นแก๊งโจรกรรมจะต้องทราบความต้องการของฝ่ายสั่งซื้อก่อนว่าต้องการรถยี่ห้อ รุ่น ขนาด สี ใด จากนั้นจะออกตระเวนไปตามสถานที่ต่างๆ ซึ่งคนร้ายทำการศึกษาวิธีการและกลไกการป้องกันการโจรกรรมรถของเจ้าของรถ ดังนั้นถึงแม้ว่าจะมีอุปกรณ์ป้องกันขโมยรถแต่คนร้ายก็สามารถโจรกรรมรถไปได้ ซึ่งพบว่าสถานที่ส่วนใหญ่จะเป็นสถานที่จอดรถประจำ ได้แก่ ที่จอดรถริมถนนและหน้าบ้านพักอาศัย ลานจอดรถอาคารที่พัก ลานจอดรถของการเคหะ เป็นต้น แม้ว่าสถานที่จอดรถชั่วคราวจะมีอัตราการ

โครงการรถยนต์น้อยกว่า โดยพบว่าที่จอดรถชั่วคราวที่จัดว่าเป็นพื้นที่เสี่ยง ได้แก่ ลานจอดรถของ ตลาดสด ลานจอดรถห้างสรรพสินค้า ลานจอดรถสถานบันเทิง เป็นต้น ยี่ห้อรถที่มีสถิติสูญหายมากที่สุด ในหมวดรถนั่งส่วนบุคคล ได้แก่ ฮอนด้า แจ๊ส รองลงมาคือ ฮอนด้า ซิตี้ สำหรับรถกระบะ ได้แก่ โตโยต้า วิโก้ (ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์รถจักรยานยนต์, 2551)

จากสถิติการโจรกรรมรถยนต์ที่แจ้งผ่านรายการ สวพ. FM 91 Traffic Pro ระหว่างวันที่ 1 พฤษภาคม – 30 พฤศจิกายน 2551 พบว่า กลุ่มคนร้ายโจรกรรมรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร หรือกองบัญชาการตำรวจนครบาลเป็นอันดับ 1 จำนวนทั้งสิ้น 402 คัน คิดเป็นร้อยละ 64.11 แยกเป็นรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) จำนวน 250 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 144 คัน และรถยนต์ตู้ 8 คัน ขณะที่อันดับ 2 อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1 จำนวนทั้งสิ้น 181 คัน พื้นที่จังหวัดนนทบุรี จำนวน 69 คัน แยกเป็นรถกระบะ (ปิกอัพ) 43 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 23 คัน และรถยนต์ตู้ 3 คัน ส่วนจังหวัดปทุมธานี มีจำนวน 60 คัน แยกเป็นรถกระบะ (ปิกอัพ) 44 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 13 คัน และรถยนต์ตู้ 3 คัน ในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ มีจำนวน 42 คัน แยกเป็นรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) 32 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 10 คัน ส่วนที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีรถยนต์ถูกโจรกรรมไปจำนวน 6 คัน แยกเป็นรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) จำนวน 4 คัน รถยนต์นั่งส่วนบุคคล 2 คัน ที่จังหวัดสระบุรี มีรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวม 2 คัน ขณะที่จังหวัดอ่างทอง และจังหวัดลพบุรี คนร้ายโจรกรรมรถยนต์กระบะ (ปิกอัพ) รวม 2 คัน (ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์, 2551)

สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว มีพื้นที่ครอบคลุม 3 เขต ประกอบด้วย เขตบางกะปิมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 10.91 ตารางกิโลเมตร เขตบึงกุ่มมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 4.52 ตารางกิโลเมตร และเขตวังทองหลางมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 0.47 ตารางกิโลเมตร รวมพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 15.90 ตารางกิโลเมตร พื้นที่รับผิดชอบส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่เขตบางกะปิ ลักษณะของพื้นที่เป็นย่านชุมชนที่อยู่อาศัย ประกอบไปด้วย แฟลต อพาร์ทเมนต์ มีประชากรอาศัยรวมกันอย่างหนาแน่น ล่อแหลมต่อการโจรกรรมสูง จากสถิติการโจรกรรมรถในเขตนครบาล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 – ปัจจุบัน พื้นที่เขตบางกะปิมีสถิติการโจรกรรมรถยนต์อันดับ 1 จำนวนทั้งสิ้น 1,674 คัน อันดับ 2 เขตดินแดง 1,446 คัน อันดับ 3 เขตจตุจักร 1,224 คัน (ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์, 2551) จะเห็นว่าเขตบางกะปิมีสถิติการโจรกรรมรถสูงสุด ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว นอกจากนั้นสถิติการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2552 มีการ

โครงการมรณศ 33 40 35 41 และ 33 ค้นตามลำดับ รวมท้งสิ้น 182 ค้น และรจกรยานยนศ 146 186 177 257 และ 187 ค้นรวมท้งสิ้น 923 ค้น (สถานศดำรวจนครบาลลาดพร้าว, 2552) จะเห็นได้ว่า สถศศการโครงการมรณศและรจกรยานยนศย้งคมีสถศศการเกศศ้นสูง ถศศว่าเป้นปญหาสำคญที่ ต้องร้งปอ้งกันเพระนำความเสยหายกัประชาชนที่อญในพ้ที่เป้นจำนวนมาก

ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร เป้นระบบสารสนเทศของข้อมูลเชิงพ้ที่ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช เข้าถึงข้อมูลอันซบซ้อนของพ้ที่ที่ต้งทำการศศศนใจวางแผนหรือแก้ปญหา เพ้มความรับรู้ข้อมูล ในพ้ที่ที่ทำการศศศนและมการจศกรข้อมูลอย่างเป้นระบบ โดยสามารถประกุศใช้ระบบภูมิ สารสนเทศศาสตรในการตอบคถาม หรือสนับสนุนการศศศนใจ ต้งแต่คถามง่ายๆ เกยวกับ คำนัหที่ต้ง ไปจนถึการสร้างแบบจำลองเพ้อทดลองต้งสมมติฐาน ในปัจจุบันมการนำระบบ สารสนเทศภูมิศาสตรประกุศใช้ในงานค่านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นค่านคมนาคนขณส่ง ค่าน สาธารณูปโภค ค่านสาธารณสุข สำหรัการปอ้งกันอาชญกรรม มการนำระบบสารสนเทศ ภูมิศาสตรมาใช้กันอย่างแพร่หลาย ได้แก่ การกำหนดจุดเสี่ยงต่อการเกศศอาชญกรรมเพ้อต้งป้อม คารวจ การวศระห้พ้ที่เสี่ยงต่อการเกศศอาชญกรรม โดยการบ้นทศกจุดที่เกศศอาชญกรรมไว้แล้ว นำมาวศระห้หาพ้ที่เสี่ยง เป้นค่น (สุเพชร จศจรกุล, 2552)

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วศจยจมีความสนใจในการประกุศใช้ระบบสารสนเทศ ภูมิศาสตรในการกำหนดพ้ที่เฟ้ระวงการ โครงการมรณศและรจกรยานยนศ ซึ่งระบบสารสนเทศ ภูมิศาสตรช่วยในการจศเก็บฐานข้อมูล สามารถเชื่อมโยงข้อมูลเชิงพ้ที่และข้อมูลเชิงอธบาย ทำให เกศศความสะควกในการประมวลผล สืบค่นและเรยภใช้ข้อมูล ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ในการ ปฏิบัติงาน ทำให้เห็นสภาพที่เป้นจรงในรูปแบบที่เข้าใจง่าย ซึ่งเหมาะที่จะนำมาประกุศใช้เพ้อ ประกอการวางแผน สนับสนุนการศศศนใจ ตามวัตถุประสงค์ที่ต้งการ เพ้อเป้นแนวทางในการ ปอ้งกันเหตุได้อย่างรวดเร็ว

วัตถุประสงค์ของการวศย

เพ้อจศทำฐานข้อมูลเชิงพ้ที่ (spatial data) และเชิงอธบาย (attribute data) พ้ที่เฟ้ระวง การโครงการมรณศและรจกรยานยนศในเขตพ้ที่ความรับรู้คชอบของสถานศดำรวจนครบาล ลาดพร้าว ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร

ประโยชน์ที่ได้รับ

สามารถใช้ฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อกำหนดพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว เพื่อป้องกัน แก๊ว และ จัดลำดับพื้นที่เสี่ยงที่มีโอกาสเกิดการโจรกรรม ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ซึ่งจะสามารถเรียกใช้ข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ช่วยในการวางแผนและป้องกันการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการจัดทำข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว โดยใช้สถิติคดีโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2552 โดยนำข้อมูลมาจัดทำฐานข้อมูลด้วยโปรแกรมสารสนเทศภูมิศาสตร์

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

การวิจัยการกำหนดพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ในประเทศไทยครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ผู้วิจัยจึงได้ให้ความหมายของศัพท์ที่เกี่ยวข้องในการวิจัย ดังนี้

สารสนเทศภูมิศาสตร์ หมายถึง ระบบที่ประกอบด้วยฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์และขั้นตอนวิธีการนำเข้า การจัดการ การวิเคราะห์ การปรับให้ทันกาล และการแสดงผลข้อมูลพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์ในประเทศไทย

รถ หมายถึง รถยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์มี 4 ล้อ โดยอาศัยพลังงานจากน้ำมัน แก๊ส ไฟฟ้า หรือแสงอาทิตย์ เป็นเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อน มีชื่อต่าง ๆ กันตามความมุ่งหมายที่ใช้ ได้แก่ รถเก๋ง รถกระบะ รถตู้ เป็นต้น และ รถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ

การโจรกรรมรถ หมายถึง การกระทำความผิดเกี่ยวกับการลัก การชิง การปล้น รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ที่เกิดขึ้นในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

การเฝ้าระวัง หมายถึง การติดตามสถานการณ์พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ที่เกิดขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2548-2552 โดยได้ศึกษาพื้นที่ที่เกิดการโจรกรรม ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรม และความถี่ในการโจรกรรม โดยได้แบ่งระดับความถี่ออกเป็นระดับมาก ปานกลาง และน้อย โดยได้แยกศึกษารายปีและภาพรวม



บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องของตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการวิจัย ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม
2. แนวคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์
3. การเฝ้าระวัง
4. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
5. พื้นที่ศึกษา
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับอาชญากรรม

ความหมายของอาชญากรรม

อรัญญา สุวรรณบุปผา (2518: 19) ได้กล่าวว่าอาชญากรรมเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมที่เกิดขึ้น โดยการกระทำของบุคคล ซึ่งการกระทำนั้นๆ กฎหมายได้บัญญัติเป็นข้อห้าม และถือว่าเป็นความผิด ซึ่งผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับการลงโทษ

เซอร์ เบิร์ต แพคเคอร์ (นวลจันทร์ ทศนชัยกุล, 2541 อ้างถึง Herbert P, 1972) ได้อธิบายความหมายของคำว่า “อาชญากรรม” ว่า การที่ถือว่าอะไรเป็นอาชญากรรมนั้นสังคมเป็นผู้กำหนด ซึ่งเป็นเหตุผลเดียวกันกับที่สังคมกำหนดว่าอะไรถูก อะไรผิด ด้วยเหตุนี้เดียวกัน สิ่งที่ถูกพิจารณาว่าเป็นอาชญากรรมในอีกสังคมหนึ่ง อาจจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นอาชญากรรมในอีกสังคมหนึ่งก็ได้ ดังนั้น จึงสรุปว่าอาชญากรรม คือ พฤติกรรมที่สังคมตัดสินว่าเป็นอันตรายต่อองค์การส่วนรวมและวัฒนธรรมชุมชน

เซลลิน (สุดสงวน สุธีธรรม, 2546 อ้างถึง Sellin T, 1938) ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมว่า เป็นพฤติกรรมที่ละเมิดบรรทัดฐานความประพฤติ มิใช่ละเมิดกฎหมาย บรรทัดฐานความประพฤตินี้จะพบได้ในทุกสังคมอย่างเป็นสากล ซึ่งไม่เป็นบรรทัดฐานที่สร้างขึ้นมาก็เพื่อกลุ่มหรือสังคมใดสังคมหนึ่ง และไม่อยู่ภายในขอบเขตทางการเมืองและไม่จำเป็นต้องปรากฏอยู่ในกฎหมาย

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล (2541: 35) ได้กล่าวว่าในแนวคิดปัจจุบัน อาชญากรรมควรมีองค์ประกอบที่แยกได้เป็นข้อๆ ดังนี้

1. มีการกระทำความผิดโดยเจตนา
2. ความผิดนั้นมีลักษณะร้ายแรง มีอันตรายต่อสังคมโดยทั่วไปเป็นที่ยอมรับของสังคม และกฎหมายต้องเข้ามาดำเนินการกับการกระทำนั้นด้วย
3. การกระทำที่เป็นอาชญากรรมย่อมได้รับโทษจากสมาชิกของสังคมและกฎหมายบ้านเมืองอย่างเป็นทางการมีวิธีการขั้นตอนการปฏิบัติดำเนินคดี

ประเภทของอาชญากรรม

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล (2541: 143-144) ได้แบ่งประเภทของอาชญากรรมโดยใช้กลุ่มบุคคลผู้กระทำความผิดแบ่งเป็น 5 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มเด็กและเยาวชน ได้แก่ พวกที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี แม้กลุ่มนี้จะไม่เรียกว่าอาชญากร แต่ก็ถือว่าเป็นผู้กระทำความผิด เช่นกัน
2. กลุ่มที่กระทำความผิดอันเนื่องมาจากความผิดปกติทางจิตใจ คือ โรคจิต จิตบกพร่อง และจิตฟั่นเฟือน
3. กลุ่มผู้กระทำความผิดที่เป็นสตรี

4. กลุ่มที่มีอายุนอกเหนือจากวัยรุ่น กลุ่มนี้จะครอบคลุมบุคคลวงกว้างมีจำนวนมาก การจะวางแผนการปราบปราม และการควบคุมอาชญากรรมก็ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายด้านซึ่งมีความสลับซับซ้อนยากแก่การป้องกันและปราบปราม

5. ข้าราชการ ผู้กระทำความผิดกลุ่มนี้เป็นผู้มีการศึกษา ทำงานเป็นข้าราชการหรือรัฐวิสาหกิจ มีหน้าที่การงาน และมีตำแหน่งในการแสวงประโยชน์ในทางไม่ชอบให้แก่ตัวเองและพรรคพวก

นอกจากนี้ จูฑาร์ตัน เอื้ออำนวย (2551: 123-132) ได้แบ่งประเภทของอาชญากรรมที่มีความรุนแรงทั้งหมด 7 ประเภท ได้แก่

1. ฆาตกรรม (criminal homicide) คือการกระทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายโดยตั้งใจ หรือโดยมิได้ไตร่ตรองไว้ก่อนแต่อาจเป็นเพราะอารมณ์โกรธจัดขณะทะเลาะกัน หรือเพราะประมาทหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์

2. การทำร้ายร่างกายจนบาดเจ็บสาหัส (assault) คือ อาชญากรรมที่กระทำต่อชีวิตร่างกายที่ทำให้เหยื่อบาดเจ็บสาหัสหรือพิการทั้งร่างกายและจิตใจ ซึ่งการทำร้ายร่างกายมีทั้งแบบที่เกิดจากความไร้ระเบียบของสังคม เนื่องจากที่อยู่อาศัยและสภาพแวดล้อมแออัด สรกปรก และแบบที่เกิดจากปัจจัยทางจิตใจ

3. การข่มขืนกระทำชำเรา (forcible rape) เป็นอาชญากรรมทางเพศที่อาจเกิดขึ้นจากคนในครอบครัว คนรัก คนรู้จักกัน

4. การปล้น (robbery) การปล้นหรือการโจรกรรมเป็นอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สินโดยใช้วิธีการที่คุกคาม รุนแรง ใช้กำลังหรือข่มขู่ว่าจะใช้กำลัง

5. การย่องเบา (burglar) เป็นอาชญากรรมที่ประสงค์ต่อทรัพย์สินในลักษณะที่ไม่รุนแรง แต่โดยการบุกรุกเข้าไปในสิ่งของในสถานที่ต่างๆ โดยผิดกฎหมาย ซึ่งมีอัตราความถี่ในการกระทำผิดสูง สูญเสียทรัพย์สินมากที่สุด และยากแก่การควบคุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ

6. การฉกฉวยทรัพย์สินในห้างสรรพสินค้า (shoplifting) เป็นการประกอบอาชญากรรมตามโอกาสที่เอื้ออำนวยให้กระทำ โดยไม่ต้องใช้กำลังทำให้เหยื่อเกิดความกลัวแต่ประการใด

7. การลักขโมยยานยนต์ การลักขโมยยานยนต์ ซึ่งหมายถึง การขโมยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เป็นอาชญากรรมรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นในศตวรรษที่ 20 นี้ การลักขโมยดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายสำคัญ 2 ประการ คือ ประเภทที่กระทำไปเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลินชั่วครู่ชั่วยาม และประเภทที่ลักขโมยเป็นอาชีพ เพื่อนำไปขาย โดยมีนายทุนและอู่ซ่อมรถยนต์ที่รับซื้อจากรถที่นำมามีความสะดวกด้านเครื่องมือเครื่องมือและด้านการเงิน

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องการป้องกันอาชญากรรม

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอาชญากรรมมีด้วยกัน 3 แนวทาง (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2545 : 10-33) คือ

1. ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (law enforcement approach)

การป้องกันอาชญากรรมได้กลายเป็นเป้าประสงค์ของงานตำรวจ เมื่อ Sir Robert Peel ก่อตั้งกรมตำรวจนครบาลแห่งกรุงลอนดอนในปี ค.ศ. 1829 ได้เน้นให้บุคลากรตำรวจภายใต้บังคับบัญชาได้ตระหนักว่า การป้องกันอาชญากรรมคืองานหลักของตำรวจและมีความสำคัญยิ่งกว่าการสืบสวน การจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิด ทศนะของ Peel ได้กลายเป็นพื้นฐานของการก่อกำเนิดแนวทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย

ยุทธวิธีหลักของตำรวจในการป้องกันอาชญากรรมตามทฤษฎีก็คือ การตรวจท้องที่ ซึ่งได้รับการขนานนามว่าเป็นกระดูกสันหลังของงานตำรวจ สำหรับหลักใหญ่ของทฤษฎีพอสรุปได้ว่าการปรากฏตัวของตำรวจย่อมมีผลในการยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะประกอบอาชญากรรม เพราะความเกรงกลัวการจับกุม ฉะนั้นตำรวจสายตรวจจึงต้องแต่งเครื่องแบบ และระดมวิทยุสายตรวจควรมีลักษณะเด่นเห็นง่าย เพื่อเป็นการข่มขวัญยับยั้งอาชญากรรม นอกจากนี้การตรวจท้องที่อย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องจะททำให้สมาชิกในชุมชนเกิดความรู้สึกว่ามีตำรวจอยู่ทั่วไปทุกแห่งหน ด้วยเหตุนี้ จะช่วยป้องกันอาชญากรรมโดยลดช่องโอกาสสำหรับผู้ที่ตั้งใจจะละเมิดกฎหมาย

2. ทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ (community relations approach)

ทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์มีรากฐานมาจากแนวคิดและผลการวิจัยของนักอาชญาวิทยากลุ่มซิกคาโก หรือรู้จักกันในนามของ สำนักนิเวศวิทยาอาชญากรรม ซึ่งได้มองว่าอาชญากรรมเป็นปรากฏการณ์ถาวรตามลักษณะพื้นที่ บริเวณใดที่เกิดอาชญากรรมขึ้นบ่อยครั้งก็จะคงเกิดขึ้นซ้ำแล้วซ้ำอีกอยู่เช่นนั้น อนึ่ง ในบริเวณแหล่งเสื่อมโทรมบางแห่ง แม้ผู้อยู่อาศัยจะสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันไปตามกาลเวลาโดยบุคคลต่างเชื้อชาติต่างศาสนานั้นก็ตาม สถิติอาชญากรรมในพื้นที่ดังกล่าวก็ยังคงสูงเช่นเดิม

กล่าวโดยสรุปได้ว่า หลักใหญ่ของแนวทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์เพื่อป้องกันอาชญากรรมก็คือ การจัดสภาพทั่วไปไม่ว่าระดับเมือง ชุมชน หรือละแวกบ้านในลักษณะเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล ง่ายต่อการควบคุม สังเกต ตรวจตราโดยไม่ล่วงล้ำความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล รวมทั้งมุ่งสนับสนุนให้สมาชิกในชุมชนมีส่วนร่วมในการป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของตนเองและบุคคลอื่นให้ปลอดภัยจากภัยอาชญากรรม ตามแนวทฤษฎีนี้ไม่ได้มองข้ามบทบาทของตำรวจแต่ได้มีการปรับบทบาทใหม่ให้ตำรวจมีบทบาทเป็นฝ่ายวางแผน สนับสนุนและให้คำปรึกษาแก่ชุมชนในการป้องกันอาชญากรรม

3. ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (theory of crime control through)

ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม เป็นแนวคิดรวมระหว่างทฤษฎีบังคับใช้กฎหมายและทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ ตามหลักของทฤษฎีได้กล่าวว่า การกล่อมเกลาลูกฝังแนวโน้มน่าจะไม่ละเมิดกฎหมายสำหรับบุคคลจัดเป็นแผนระยะยาวเกี่ยวข้องกับหลายสถาบันทางสังคม สถานศึกษา ศาสนา การเมือง เป็นต้น และจำเป็นต้องใช้ระยะเวลายาวนาน เพื่อให้เป็นไปตามจุดมุ่งหมายที่มุ่งพิจารณาสภาพแวดล้อมสำหรับการจัดสภาพแวดล้อมเพื่อขัดขวางการละเมิดกฎหมาย

สภาพแวดล้อมดังกล่าวสามารถแบ่งตามลักษณะการเข้าครอบครองของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลได้เป็น 3 ประเภท คือ

พื้นที่ปฐมภูมิ (primary space) หมายถึง อาณาบริเวณซึ่งครอบครองและใช้ประโยชน์โดยบุคคลหรือกลุ่มบุคคลจำนวนจำกัด รวมทั้งสามารถควบคุมพื้นที่ดังกล่าวได้ในลักษณะถาวร บ้านพักอาศัยคือตัวอย่างของพื้นที่ปฐมภูมิ เรียกว่า “อาณาเขตส่วนบุคคล” ในพื้นที่ดังกล่าวเอกลักษณ์ความเป็นเจ้าของปรากฏเด่นชัดและการผ่านเข้าออกโดยสาธารณะชนไม่อาจกระทำได้ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้เป็นเจ้าของเสียก่อน

พื้นที่สาธารณะ (public space) หมายถึง อาณาบริเวณซึ่งบุคคลทั่วไปสามารถที่จะเข้าไปได้โดยชอบธรรม หรือสามารถใช้ในการสัญจรไปมาได้โดยอิสระภายใต้ขอบเขตของกฎระเบียบที่กำหนดไว้ เรียกพื้นที่นี้ว่า “พื้นที่ครอบครองโดยสังคม” ได้แก่ สวนสาธารณะ สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน โรงพยาบาล

พื้นที่ทุติยภูมิ (secondary space) หมายถึง อาณาบริเวณซึ่งบุคคลหรือกลุ่มบุคคลสามารถแสดงสิทธิการครอบครองพื้นที่ รวมทั้งควบคุมการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของบุคคลแปลกหน้าได้ในระดับใดระดับหนึ่ง แม้จะไม่เท่าพื้นที่ปฐมภูมิก็ตาม พื้นที่ทุติยภูมิจัดเป็นเขตพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ปฐมภูมิและพื้นที่สาธารณะ ตัวอย่างพื้นที่ทุติยภูมิ เช่น ถนนในหมู่บ้านจัดสรร ตรอกซอยย่านที่อยู่อาศัย ทางเดินหน้าห้องพักตามแฟลต เป็นต้น พื้นที่ดังกล่าวมีความสำคัญยิ่งในการป้องกันอาชญากรรมจากการจัดสภาพแวดล้อมรูปธรรม

ในการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมได้แบ่งออกเป็น 2 มิติ คือ สภาพแวดล้อมรูปธรรม และสภาพแวดล้อมนามธรรม ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1. สภาพแวดล้อมรูปธรรม สภาพแวดล้อมรูปธรรมได้แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ

1.1 สภาพแวดล้อมรูปธรรมระดับชุมชน แม้การจัดสภาพแวดล้อมในชุมชนเพื่อป้องกันอาชญากรรมจะเป็นหัวข้อที่ถูกถกเถียงมานาน แต่การจัดสภาพชุมชนเพื่อเอื้ออำนวยให้ผู้อยู่อาศัยมีความอบอุ่นปลอดภัยได้กลายเป็นข้อปัญหาที่สำคัญ โดยเฉพาะในยุคปัจจุบันเมื่อสภาพที่อยู่อาศัยของประชาชนมีลักษณะหนาแน่นแออัดขึ้น โดยเฉพาะพฤติกรรมของอาชญากรซึ่งต้องพึ่งพาช่องโอกาสในสภาพแวดล้อมอย่างยิ่งแต่ปัญหาอาชญากรรมยังไม่ได้รับการพิจารณาในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของการวางผังเมืองและชุมชน ด้วยเหตุนี้จึงพบเห็นสภาพแวดล้อมรูปธรรมที่เอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมายทั่วไป เช่น สถานีตำรวจตั้งอยู่ในซอยซอยยากแก่การเข้าออก อาคารร้านค้าซึ่งตั้งอยู่

ในซอยย่านที่อยู่อาศัยจนไม่สามารถควบคุมการใช้พื้นที่ เป็นต้น ซึ่งการพิจารณามาตรการป้องกันอาชญากรรมมีประเด็นต่างๆ ดังนี้

การวางผังเมือง การวางผังเมืองโดยปราศจากการวางแผนอย่างรอบคอบย่อมมีผลกระทบต่อการเพิ่มของอาชญากรรม ตัวอย่างของการใช้พื้นที่โดยขาดระบบ เช่น สถานบริการอาบอบนวดอยู่ใกล้วัด ศูนย์การค้าขนาดใหญ่อยู่ติดกับโรงเรียน เป็นต้น พื้นที่อยู่อาศัยถูกรบกวนมีคนแปลกหน้าจำนวนมากผ่านเข้าออกพื้นที่ที่ยุติภูมิได้โดยปราศจากข้อจำกัด แม้บ้านเรือนที่พักอาศัยในถนนซอยจะยังคงพื้นที่ปฐภูมิก็ตาม แต่เมื่อถนนซอยถูกใช้ในลักษณะที่ทำลายพื้นที่ที่ยุติภูมิ พื้นที่ที่บุคคลออกจากบ้านเรือนก็จะพบพื้นที่สาธารณะโดยไม่มีพื้นที่กั้นชน ดังนั้นการวางผังเมืองจำเป็นต้องพิจารณาถึงการจัดเขตพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนตามลักษณะการใช้ประโยชน์ การจัดย่านธุรกิจเช่นนี้ต้องมีการวางแผนโดยคำนึงถึงสถานที่จอดรถ การรักษาความปลอดภัย ขนาดถนน การจัดการจราจรให้สามารถรองรับความต้องการของประชาชนทั่วไป

การให้แสงสว่างตามท้องถนนและบริเวณสาธารณะ แสงสว่างในเวลากลางคืนไม่ว่าภายในหรือภายนอกอาคารสถานที่จัดเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งได้ผลดีที่สุดในการยับยั้งการลักขโมย การบุกรุก หรือแม้แต่การปล้นทรัพย์

การออกแบบอาคาร อาคารที่มีขนาดใหญ่และความสูงหลายชั้นเช่นนี้สืบเนื่องมาจากความจำเป็นเกี่ยวความแออัดของชุมชน หรือราคาที่ดิน อาคารเหล่านี้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์หลายประการร่วมกัน ทั้งสถานที่ทำการของภาครัฐบาลและเอกชน ห้างอาหาร ร้านค้า และอื่นๆ ได้กลายเป็นแหล่งทำมาหากินของมิชชันนารีไปด้วย กล่าวคือ ขนาดและความสูงของอาคารเกี่ยวข้องกับอัตราการเกิดของจำนวนอาชญากรรม

การสลักหมายเลขลงบนทรัพย์สิน เป็นการสลักหมายเลขซึ่งอาจจะเป็นหมายเลขบัตรประจำตัวประชาชน หมายเลขใบขับขี่ เป็นต้น ลงบนอุปกรณ์เครื่องใช้ที่มีราคาแพงเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการจับกุมและช่วยสืบหาเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกตรวจยึดได้จากผู้กระทำความผิด

1.2 สภาพแวดล้อมรูปธรรมระดับบ้านเรือน การจัดสภาพแวดล้อมในบ้านเรือนเพื่อลดช่องโอกาสสำหรับการกระทำผิดของคนร้าย ได้แก่ การใช้สัญญาณเตือนภัย การปิดประตูหน้าต่างให้มิดชิดเมื่อไม่อยู่บ้าน เป็นต้น

2. สภาพแวดล้อมนามธรรม ความสัมพันธ์ในชุมชนหรือสภาพแวดล้อมนามธรรมจัดเป็นมิติหนึ่งของการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม และจำเป็นต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาควบคู่ไปกับสภาพแวดล้อมรูปธรรมในลักษณะที่ว่า มิติทั้งสองมีเป้าประสงค์ของการสร้างชุมชนที่เป็นระเบียบ อ่อนน้อม น่าอยู่อาศัย สำหรับมาตรการในการป้องกันอาชญากรรมภายใต้มิติของสภาพแวดล้อมนามธรรมมีด้วยกัน 3 มาตรการ ได้แก่

- 1) มาตรการเพื่อนบ้านเตือนภัย
- 2) มาตรการสายตรวจประชาชน
- 3) มาตรการตรวจตราบ้านเรือน

การมีส่วนร่วมจากประชาชนในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมได้แบ่งการมีส่วนร่วมได้ 3 ระดับ (ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2545) ได้แบ่งระดับการมีส่วนร่วมได้ 3 ระดับ

1. การป้องกันในระดับส่วนบุคคลหรือครอบครัว

1.1 ไม่ควรทิ้งบ้านเรือนไว้โดยไม่มีคนคอยดูแล ควรจะมีคนที่เชื่อถือได้ดูแลบ้านและที่พักอาศัยตลอดเวลา

1.2 ก่อนออกจากบ้านพักอาศัย ต้องตรวจสอบความเรียบร้อยของกลอนประตูหน้าต่างทั้งหมด

1.3 ความมีมนุษยสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน เมื่อออกจากบ้านไปโดยฝากเพื่อนบ้านให้ดูแลแทน

1.4 บริเวณบ้านควรทำรั้วให้สูงและทึบ ควรเปิดไฟฟ้าให้มีแสงสว่างที่บริเวณบ้าน

1.5 การจ้างคนงานรับใช้หรือพนักงานควรมีสำนานบัตรประชาชน หรือบัตรประจำตัวต่างๆ ถ่ายรูป และจดยรายละเอียดเกี่ยวกับประวัติส่วนตัว ญาติพี่น้อง อาชีพเดิม เพื่อติดต่อได้ภายหลัง

1.6 คัดตั้งผู้รับจดหมายแบบที่บิช่วยลดจุดสนใจของผู้ผ่านไปมาลงได้ เนื่องจากบ้านเรือนไม่มีคนอยู่อาศัยในเวลากลางวัน จดหมายจึงมักถูกสอดไว้ตลอดทั้งวัน ซึ่งอาจเป็นเครื่องบ่งบอกคนร้ายได้ว่าบ้านปลอดคน การคัดตั้งผู้จดหมายแบบที่บิจึงเป็นประโยชน์

2. การป้องกันในระดับชุมชน

2.1 มาตรการเพื่อนบ้านเตือนภัย คือ มาตรการป้องกันอาชญากรรมที่ต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของสมาชิกในชุมชน ช่วยกันสังเกต สอดส่อง และแจ้งพฤติกรรมของบุคคล

2.2 สายตรวจประชาชน คือ การที่เพื่อนบ้านใกล้เคียงสมัครใจที่จะจัดเวรหมุนเวียนเพื่อช่วยกันรับผิดชอบตรวจตราในเขตพื้นที่ใกล้บ้านของตน ในการตรวจตราชุมชน นอกจากผู้ทำหน้าที่สายตรวจจะสังเกตบุคคล ยานพาหนะและอาคารสถานที่ที่ผิดปกติจากสภาวะปกติแล้ว ยังอาศัยช่วงเวลาดังกล่าวทำความรู้จักคุ้นเคยกับเพื่อนบ้านของตนในย่านนั้นๆ รวมทั้งช่วยตรวจตราประตูหน้าต่างอีกด้วย

2.3 การตรวจตราบ้านเรือนเป็นมาตรการเพื่อช่วยเป็นหูเป็นตาแทนกัน ในระยะที่เพื่อนบ้านใกล้เคียงเดินทางไปทำธุรกิจ หรือพักผ่อนต่างจังหวัด โดยเฉพาะเมื่อไม่มีคนคอยดูแลบ้านเรือน ซึ่งนอกจากเพื่อนบ้านแล้วยังสามารถร้องขอให้ตำรวจช่วงตรวจตราเพื่อส่งเสริมการดูแลเพื่อนบ้านได้ด้วย

3. การปราบปรามจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ

3.1 การแจ้งความแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ใกล้ที่สุด และโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งอาจจะแจ้งกับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ใกล้ที่สุด ผู้ยาม เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจหรือโทรศัพท์แจ้งไปที่สถานีตำรวจ

3.2 การรักษาร่องรอยสภาพที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิม

3.3 การพยายามจดจำเหตุการณ์ที่พบเห็นเกี่ยวกับการกระทำผิดโดยละเอียดถี่ถ้วนเพื่อประโยชน์ในการตอบข้อซักถามของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ในการป้องกันอาชญากรรมมีอยู่ด้วยกันหลายระดับ แต่ละระดับก็มีหลักที่แตกต่างกันไปจึงควรเลือกให้เหมาะสมตามแต่ละกรณี เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนมีลักษณะที่น่าอยู่อาศัยมากขึ้นและยังเป็นการเสริมสร้างชุมชนให้ปลอดภัยจากอาชญากรรมได้อย่างสัมฤทธิ์ผล

แนวคิดเกี่ยวกับการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

การโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่คนร้ายพัฒนาวิธีการอยู่ตลอดเวลา โดยได้มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการโจรกรรม ทำให้การโจรกรรมรถยนต์ยังคงมีอยู่มากมายถึงแม้จะมีการปราบปรามจากเจ้าหน้าที่ตำรวจก็ตาม

ลักษณะการกระทำของคนร้ายในการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ลักษณะการกระทำของคนร้ายในการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์จำแนกได้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2544: 4-5) ดังนี้

1. คนร้ายออกตระเวนหารถเป้าหมายที่จอดไว้ในที่ต่อแหลมปลอดภัยผู้คนหรือไม่มีเครื่องป้องกันการโจรกรรมรถ โดยเลือกสรรรถยนต์สภาพดีเป็นที่นิยมและต้องการตลาด เมื่อโจรกรรมรถได้แล้วจะมีพวกคนร้ายมาขับรถนำไปหลบซ่อนเพื่อนำไปจำหน่าย หรือปรับปรุงสภาพหรือแยกชิ้นส่วนเพื่อจำหน่าย

กลุ่มคนร้ายส่วนใหญ่จะทำเป็นขบวนการ มีการแบ่งหน้าที่ มีการตัดตอนไม่ให้รู้จักกันเพื่อไม่ให้ชะงักงันเมื่อถูกเจ้าหน้าที่จับกุม การแบ่งหน้าที่มีพวกตระเวนหารถที่ต้องการ หรือตามใบสั่งซื้อ พวกกระทำการโจรกรรมพวกขับรถหนีเพื่อนำไปหลบซ่อน พวกปรับปรุงสภาพรถหรือแยกชิ้นส่วนรถ พวกติดต่อทำเอกสารหลักฐานเกี่ยวกับรถหรือทำการปลอมแปลงเอกสาร พวกรับซื้อรถหรือพวกรับซื้อรถเพื่อไปสวมซากับรถที่เกิดอุบัติเหตุ หรือรถที่หมดสภาพ และพวกติดต่อนำรถไปจำหน่าย หรือพวกนายหน้า

2. รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ได้มาจากการโจรกรรม อาจทำการแยกชิ้นส่วนนำไปจำหน่ายตามแหล่งรับซื้อต่างๆ อาทิ อุโมงค์มรด ร้านจำหน่ายอะไหล่เครื่องยนต์ อุปกรณ์รถเก่า ร้านจำหน่ายรถมือสอง หรือตามแหล่งจำหน่ายต่างๆ

3. จะมีนายหน้ารับใบสั่งจากผู้ซื้อทั้งในประเทศและนอกประเทศ ให้โจรกรรมรถตามประเภทที่ต้องการ

4. พวกคดียาเสพติด คอยหาโอกาสลักทรัพย์ (โจรกรรมรถ) ตามสถานที่จอดรถต่างๆ

สถานที่และช่วงเวลาที่คนร้ายกระทำการโจรกรรมรถยนต์

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถมากได้บริเวณสถานที่จอดรถที่มีลักษณะเป็นชุมชนต่างๆ อาทิ ศูนย์การค้า ตลาด สถานบันเทิง สถานบริการ ที่สาธารณะ หรือริมถนน รองลงมาคือบริเวณที่พักอาศัย บริเวณตลาดผู้คน สถานที่จอดรถในหน่วยงานราชการ หรือเอกชน ในหมู่บ้านจัดสรรที่ไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ช่วงเวลาที่คนร้ายกระทำการโจรกรรมรถมากที่สุด คือช่วงเวลากลางคืน รองลงมาคือทุกช่วงเวลาที่โอกาสอำนวยและช่วงเวลากลางวัน

รูปแบบการโจรกรรมรถยนต์

พินยา อมราพิทักษ์ (2550) ได้ศึกษาวิธีการโจรกรรมรถยนต์ วิธีการหลบหนี วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังโจรกรรม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วิธีการโจรกรรมรถยนต์

ในกรณีที่รถยนต์ไม่มีอุปกรณ์ป้องกัน

1. ใช้กุญแจผี รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้กุญแจเหล็กที่มีลักษณะคล้ายปิ๊กเครื่องบิน ซึ่งทำมาจากก้านไขควงนำมาแต่งปลายกุญแจให้สามารถแทงเข้าไปในรูกุญแจ และบิดทำลายเฟืองกุญแจ ส่วนด้านท้ายกุญแจเป็นเหล็กแหลม หรือแปดเหลี่ยม เพื่อที่จำสามารถนำคีมล็อกมาบิดได้ เนื่องจากกุญแจมีลักษณะแข็ง จึงต้องใช้แรงบิดมาก เมื่อทำลายเฟืองกุญแจ และเข้าไปในตัวรถได้แล้ว คนร้ายจะใช้อุปกรณ์ที่ทำจากเหล็กกล้าเสียบเข้าช่องสตาร์ทเครื่อง บิดแรงๆ ก็สามารถติดเครื่องและขับรถออกไปได้

2. ใช้คีมบีบขวงกุญแจ รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้คีมลื้อคลักขณะแบบไขควง 2 ด้าน ดังขวงกุญแจประตู หรือกุญแจฝาท้ายกระโปรงรถ จากนั้นจะนำขวงกุญแจไปแยกออกเพื่อให้เห็นซี่ขวงกุญแจ แล้วนำกุญแจโครงสร้างซึ่งยังไม่ได้แต่งซี่ขวงกุญแจมาวางทับกับซี่ขวงกุญแจ แล้วใช้ตะไบหางหนูแต่งซี่ขวงกุญแจให้ตรงหรือเหมือนกับซี่ขวงกุญแจที่ถอดออกมาจากขวง หรือนำขวงกุญแจไปจ้างช่างทำกุญแจ เมื่อได้กุญแจแล้ว กลับมายังจุดที่จอดรถ แล้วเอากุญแจดังกล่าวมาไขรถติดเครื่องและขับรถออกจากจุดจอดรถ

3. ลอกแบบกุญแจ คนร้ายที่ใช้รูปแบบนี้ ส่วนใหญ่มักเป็นเซลล์ขายรถอยู่ที่โชว์รูมรถยนต์ โดยจะทำการลักลอบปั๊มกุญแจรถที่ถูกค้าซื้อไป แล้วติดตามสะกดรอยรถที่ขายไป เมื่อเหยื่อเพลอคนร้ายจะเข้าไปไขกุญแจ แล้วขับรถคันดังกล่าวหลบหนีไปอย่างง่ายดาย ในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งคนร้ายบางรายยังใช้วิธีติดสินกับเด็กบริการล้างอัดฉีดตามปั้มน้ำมัน แล้วว่าจ้างให้เอาคินน้ำมันพิมพ์ลอกแบบกุญแจรถไว้ หลังจากนั้นจึงตามสะกดรอยเพื่อรอโอกาสเหมาะในการโจรกรรมต่อไป

4. ขโมยกุญแจในบ้านมาโจรกรรม คนร้ายจะแอบจัดแงะเข้าไปในบ้านพักเหยื่อ แล้วตรวจหากุญแจที่วางอยู่บริเวณหลังตู้เย็น โทรทัศน์ เตียงนอน เสาที่แขวนกุญแจ หรือลิ้นชักต่างๆ พร้อมทั้งลักทรัพย์ส่อนอย่างอื่นก่อน แล้วจึงขับรถยนต์หลบหนี

5. เจ้าของรถแจ้งหายเอง คนร้ายที่ใช้รูปแบบนี้ จะเป็นเจ้าของเอง หรือผู้ครอบครอง โดยการเข้าซื้อ แต่ยังไม่ได้กรรมสิทธิ์ ซึ่งคนร้ายจะวางเงินคาวนไว้ ผ่อนประมาณ 1-2 เดือน จึงนำรถไปขายต่อ หลังจากนั้น ดำเนินการแจ้งหายกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เมื่อตำรวจรับแจ้งความรถยนต์สูญหายแล้ว คนร้ายก็นำหลักฐานไปยื่นต่อบริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ บริษัทไฟแนนซ์ที่เป็นผู้รับประกันภัยในทางประกันภัย ก็จะเรียกค่าเสียหายต่อจากบริษัทประกันภัยชั้น 1 ที่ทำไว้ตอนเช่าซื้อรถที่ต้องการรับผิดชอบกรณีรถหาย คนร้ายจึงได้รับประโยชน์จากการเข้าซื้อแล้วแจ้งหาย หลังจากนั้นนำไปขายต่อบริษัทไฟแนนซ์ซึ่งไม่เป็นการเสียประโยชน์แต่อย่างใด

ในกรณีที่รถยนต์มีอุปกรณ์ป้องกัน

1. ใช้เลื่อยตัดอุปกรณ์ป้องกันขโมย รูปแบบนี้คนร้ายจะใช้ในกรณีรถมีอุปกรณ์ล๊อคเบรกคลัช หรือล๊อคคอปวงมาลัยโดยใช้ใบเลื่อยเหล็กขนาดเล็กยาวประมาณ 1 ฟุต กว้างประมาณ 1

เซนติเมตร ตัดทำลาย โดยเฉพาะที่ล้อคอปวงมาลย์รถสามารถทำได้ง่ายมาก เนื่องจากเป็นเหล็ก กลวงจึงใช้เวลาไม่นาน

2. หยอดน้ำมันกรดลงรูกุญแจ โดยจะใช้น้ำกรดหยอดลงรูกุญแจเพื่อทำลายกุญแจ โดยเหล็กที่ถูกล็อกเป็นเช็วอยู่จะเลื่อนออกมาเอง

3. มอมยาเหยื่อ รูปแบบนี้คนร้ายจะหาเหยื่อโดยการเข้าไปนั่งกิน และดื่มตามสถานบันเทิงต่างๆ เมื่อพบเห็นชายหนุ่มที่ดูดี มีฐานะ มีทรัพย์สินติดตัวเป็นจำนวนพอสมควร หรือขับรถมาเพียงคนเดียว คนร้ายจะเข้าไปตีสสนิท พูดคุยร่วมดื่มกินด้วยจนอีกฝ่ายเมา หลังจากนั้นจะชวนฝ่ายชายไปร่วมหลับนอนตามอพาร์ทเมนต์หรือโรงแรม่านรูด หรืออาสาไปส่งที่พักแล้วแต่สถานการณ์ และหาโอกาสตอนเหยื่อเผลอใส่ยานอนหลับลงในเครื่องดื่มจนเหยื่อหมดสติ หลังจากนั้น คนร้ายจะปลดทรัพย์สินเหยื่อและใช้กุญแจรถยนต์ของเหยื่อขับหลบหนีไป

วิธีการหลบหนี คนร้ายส่วนใหญ่ใช้วิธีการหลบหนีการจับกุมจากเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยการศึกษเส้นทางที่ใช้โจรกรรมล่วงหน้า รองลงมาคือการใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจและใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งรายละเอียดของแต่ละวิธีการ มีความแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

1. ใช้เส้นทางหลบหนีที่ศึกษาและกำหนดเป็นแบบแผนไว้ล่วงหน้า จะมีการศึกษาเส้นทางที่ปลอดภัยหรือจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจล่วงหน้า เพื่อเตรียมการหลบหนี โดยจะเลือกเส้นทางหลบหนีในช่วงเช้า ที่ไม่ค่อยมีด่านหรือจุดตรวจของตำรวจ และรถไม่ติด ในเบื้องต้นจะศึกษาโดยสังเกตเส้นทางที่จะขับผ่านก่อนว่า ตำรวจมักจะตั้งด่านหรือไม่ ตั้งด่านเวลาใด ซึ่งจะขับรุดผ่านในช่วงที่ตำรวจไม่ตั้งด่านเพื่อศึกษาเก็บข้อมูล

2. ใช้วิทยุสื่อสารจับความเคลื่อนไหวเจ้าหน้าที่ตำรวจ คนร้ายจะมีวิทยุสื่อสารประเภทเดียวกันกับที่เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้ สามารถรับฟังความเคลื่อนไหวของตำรวจได้ทุกความถี่ ทำให้ทราบการเคลื่อนไหวของเจ้าหน้าที่ตำรวจท้องที่ที่เข้ามาสกัดจับ ทำให้คล่องตัวในการหลบหนี

3. ใช้กลอุบายพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจ คนร้ายจะติดสัญญาณไฟไซเรนที่หลังการยนต์ที่โจรกรรมมา เพื่อพรางตาเจ้าหน้าที่ตำรวจให้คิดว่าเป็นรถยนต์ของอาสาสมัครฝ่ายพลเรือนที่ช่วยงาน

เจ้าหน้าที่ จึงไม่เป็นที่สังเกต และสนใจของเจ้าหน้าที่ ทำให้สะดวกในการหลบหนีหลังการกระทำ ความผิด

4. ไม่มีการหลบหนี เนื่องจากคนร้ายเป็นผู้ครอบครองเจ้าของรถยนต์อย่างถูกต้อง มี เอกสารหลักฐานรองรับทุกอย่าง และขับรถยนต์ของตนนำไปขายอย่างสะดวกและง่ายดาย

วิธีการดำเนินการกับรถยนต์หลังการโจรกรรม มีวิธีการดังนี้

1. นำไปขายต่อทั้งคัน จะดำเนินการนำรถที่โจรกรรมได้ไปขายต่อทั้งคัน โดยบางกลุ่มจะ ขายให้คนกลางที่มารับซื้ออีกทอดหนึ่ง บางกลุ่มก็ซุกซ่อนไว้เพื่อรอติดต่อผู้ซื้อ เมื่อมีผู้สนใจจึงจะ นำรถออกมาจากจุดซ่อน นอกจากนี้ยังขายตามเต็นท์รับซื้อรถยนต์มือสองที่มีรถประเภทเดียวกันอยู่ แล้ว แล้วเอารถที่โจรกรรมไปแจ้งแผ่นป้ายทะเบียนหาย และเอาแผ่นป้ายทะเบียนจริงที่ได้จาก การแจ้งหายมาติดรถคันที่โจรกรรมมา สรุปว่าได้รถทั้ง 2 คัน ทั้งคันที่มีอยู่เดิม และคันที่ได้จากการ โจรกรรม จะมีแผ่นป้ายทะเบียนเป็นของจริง หลังจากนั้นจะนำเอกสารประกอบตัวรถของคันที่มีอยู่ เดิมมาใช้กับคันที่โจรกรรม เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนมากไม่ค่อยมีความชำนาญจึงตรวจไม่พบ บางกลุ่ม ขายให้อู่ซ่อมรถเพื่อสวมซึก จะมีวิธีการคือ นำรถที่ได้จากการ โจรกรรมไปใช้เอกสารราชการของ รถที่เป็นซึกไปแล้ว โดยปลอมแปลงหมายเลขเครื่อง และหมายเลขตัวถังให้ตรงกับสมุดคู่มือคันที่ เป็นซึกแล้ว แล้วนำไปใช้งาน ตำรวจทั่วไปที่ไม่มีความรู้ในการตรวจสอบรถจะไม่สามารถทราบได้ ว่าเป็นรถที่ถูกโจรกรรมหรือไม่ เพราะหมายเลขตัวถังและหมายเลขเครื่องตรงกับสมุดคู่มือ นอกจากนี้ยังมีการนำไปขายยังชายแดนไทย-กัมพูชา ซึ่งจะเปลี่ยนแผ่นป้ายทะเบียนรถก่อนขนย้าย

2. นำไปแปรสภาพ จะดำเนินการนำรถที่โจรกรรมได้ไปแปรสภาพภายนอก เพื่อให้ยากต่อ การตรวจสอบ โดยบ้างจะติดตั้งเบาะนั่งใหม่ เปลี่ยนล้อแม็กใหม่ เพื่อให้สภาพรถดูไม่เหมือนรถคัน ที่สูญหาย ยากต่อการสังเกต ตำรวจที่ไม่ชำนาญ หรือไม่มีความรู้เฉพาะด้านการ โจรกรรมรถ ก็จะไม่ สามารถดูออกได้ แล้วนำออกขายตามเต็นท์รถมือสอง หรือผู้ที่สนใจซื้อ นอกจากนี้คนร้ายบางกลุ่ม ยังนำรถที่ที่โจรกรรมไปถอดชิ้นส่วนอะไหล่ที่อู่ซ่อมรถ ของมีค่าในรถบางอย่างที่สามารถจำหน่าย ได้ก็จะเอาออกจำหน่ายตามร้าน บางอย่างจำหน่ายไม่ได้จะเก็บไว้ที่บ้านพักของคนร้าย รถที่แยก ชิ้นส่วนอะไหล่เรียบร้อยแล้ว จะนำไปลบเลขตัวถังเพื่อให้ยากต่อการติดตาม จับกุม แล้วเอาชิ้นส่วน ต่างๆ ไปจำหน่ายตามร้านค้าอะไหล่หรืออู่ซ่อมรถ

3. นำไปใช้เอง โดยเปลี่ยนแปลงแผ่นป้ายทะเบียนก่อน ทะเบียนที่เปลี่ยนเป็นทะเบียนที่กรมการขนส่งออกให้จริง แต่ไม่ใช่ทะเบียนของรถเหยื่อ ซึ่งจะไม่ใช้ทะเบียนปลอม เนื่องจากตำรวจสามารถดูออกจากภาพนอกได้ ในกรณีนี้ต้องตรวจสอบทางทะเบียนเท่านั้นจึงจะทราบ ทำให้เสียเวลาในกาตรวจสอบเพิ่มมากขึ้น

การเฝ้าระวัง

ความหมายของการเฝ้าระวัง

พิบูล อิสสระพันธุ์ (ม.ป.ป.) ได้กล่าวถึงการเฝ้าระวังทางสังคมว่าไม่ใช่เป็นผลของการสำรวจ แต่เป็นการติดตามข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข (2535) กล่าวว่า การเฝ้าระวัง หมายถึง การสำรวจ วิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ เพื่อให้ทราบสถานการณ์ และเป็นประโยชน์ในการสามารถป้องกัน และแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยการแก้ไข และควบคุม สามารถทำได้หลายวิธีด้วยกัน คือ

1. การเฝ้าระวังโดยประชาชน หากพบว่าการเปลี่ยนแปลงใดๆให้ประชาชนแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ
2. การติดตั้งสถานีตรวจ เพื่อการเฝ้าระวังปัญหา หากพบว่าการเปลี่ยนแปลงไปที่ก่อให้เกิดผลเสีย จะได้หาวิธีป้องกันหรือแนวทางแก้ไขไม่ให้เกิดผลเสียหายอีกต่อไป
3. การใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการแก้ไขและควบคุม โดยทั่วไปแล้วจะอยู่ในรูปการพัฒนา และใช้อุปกรณ์ประเภทต่างๆเพื่อจะทำหน้าที่กำจัดหรือลดปริมาณปัญหา

กองสุขาภิบาลอาหาร กรมอนามัย (2539) กล่าวว่า การเฝ้าระวัง หมายถึง การป้องกันปัญหาโดยการควบคุมปัจจัยที่จะนำไปสู่ปัญหา

สังคม คุณคนกรสกุล (2548: 2) ได้ให้ความหมายของการเฝ้าระวัง คือ ระบบและกลไกที่สร้างขึ้นเพื่อติดตามสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง เพื่อใช้ในการวางแผน ควบคุม ป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้น หรือนำไปใช้เพื่อการดำเนินการลดปัจจัยเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ

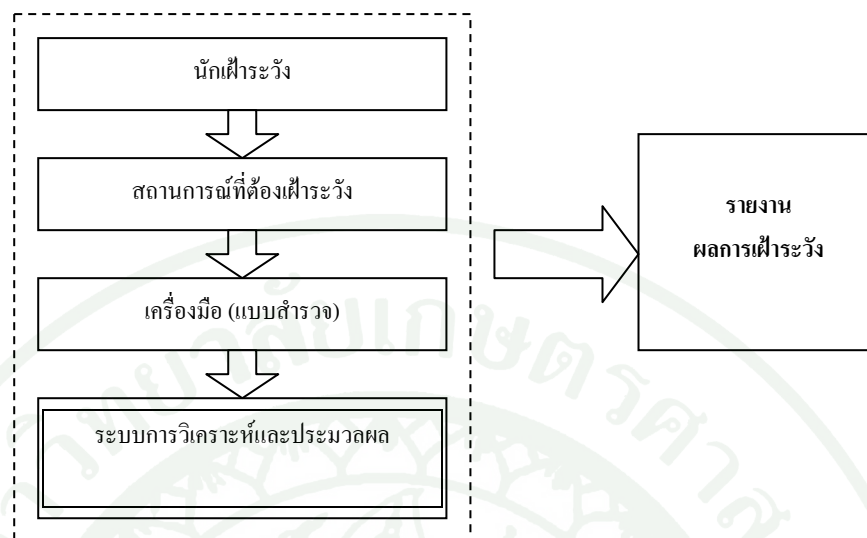
สรุปได้ว่า การเฝ้าระวัง หมายถึง การติดตามสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง เพื่อใช้ในการป้องกัน ควบคุมปัญหาที่จะเกิดขึ้น โดยอาศัยข้อมูล และสถิติเพื่อระบุสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อเป็นประโยชน์ในการสามารถป้องกัน และแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้นต่อไป

องค์ประกอบของการเฝ้าระวัง

การเฝ้าระวังมีองค์ประกอบที่สำคัญ (สังคม คุณคนกรสกุล, 2548) ดังนี้

1. บุคลากรที่เป็นกลไกการเฝ้าระวัง ในที่นี้บุคลากรนั้นต้องมีความรู้ความสามารถ หรือได้รับการฝึกฝนเป็นพิเศษ ซึ่งบุคลากรนั้นต้องมีหน้าที่เป็นการเฉพาะ และทำงานเป็นทีมได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยบุคลากรนั้นต้องทำหน้าที่เก็บรวบรวมข้อมูลอย่างต่อเนื่อง เป็นระบบ และมีระบบการส่งข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ
2. สถานการณ์ที่ต้องเฝ้าระวัง หมายถึง ประเด็นหรือเหตุการณ์ที่สำคัญ และสามารถบ่งชี้ถึงปัญหา หรือคาดว่าจะเกิดปัญหาหากไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม
3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บ รวบรวมข้อมูล ต้องมีลักษณะเป็นมาตรฐานเดียวกัน ง่ายต่อการใช้งาน เช่น แบบสำรวจความคิดเห็น
4. ระบบการประมวลผลที่ได้รับการพัฒนาอย่างสอดคล้องกับแต่ละสังคม โดยการแปลผลนั้นต้องเชื่อถือได้
5. การรายงานผลที่เป็นระบบ โดยใช้ฐานข้อมูลที่จัดเก็บมาเป็นแหล่งอ้างอิงสำคัญ

รายละเอียดดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 องค์ประกอบของการเฝ้าระวัง
ที่มา: สังคม คุณคนากรสกุล (2548)

บุคลากรด้านการเฝ้าระวังทางสังคม

กลไกการเฝ้าระวังและเตือนภัยทางสังคม เป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับสังคมไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสังคมไทยมีขอบเขตกว้างขวางและซับซ้อน บุคลากรด้านการเฝ้าระวังทางสังคม จึงมีอยู่ 4 กลุ่มด้วยกัน (สังคม คุณคนากรสกุล, 2548) ดังนี้

1. นักเฝ้าระวังและเตือนภัยทางสังคมระดับพื้นที่ เป็นบุคลากรที่ได้รับการอบรมโดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ สถิติเบื้องต้น การวิจัยปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม มีบทบาท มีหน้าที่ซึ่งประจำตามพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ คอยสอดส่องปัญหาต่าง ๆ พร้อมกันนั้น ต้องมีการติดต่อสื่อสารกันอย่างสม่ำเสมอ เรียนรู้เครื่องมือทางสังคมที่ถูกออกแบบเพื่อการเฝ้าระวัง สามารถทำงานเป็นทีมได้และเข้าใจถึงพันธกิจในภาพรวม

2. อาสาสมัครเฝ้าระวังทางสังคม คือบุคคลที่มีจิตสาธารณะ ห่วงใยทางสังคม และอาสาทำหน้าที่รวบรวมข้อมูล โดยได้รับการอบรมด้านการเก็บข้อมูล การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมาย และการทำความเข้าใจในแบบสำรวจที่ได้รับมอบหมาย

3. คณะทำงานเฝ้าระวังและเตือนภัยทางสังคม หมายถึง กลุ่มคนที่มีการจัดตั้งในรูปแบบขององค์กร อาจมีขอบเขตการดูแลในระดับจังหวัด ทำหน้าที่ใช้ความรู้และประสบการณ์ของตัวเองในการกำหนดประเด็นในการเฝ้าระวังทางสังคม

4. ศูนย์เฝ้าระวังและเตือนภัยทางสังคม คือ หน่วยงานในกำกับของรัฐทำหน้าที่ประมวลข้อมูลที่ได้รับจากนักเฝ้าระวังทั่วประเทศ เพื่อจัดลำดับความสำคัญและเตือนภัยทางสังคมให้ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการ

นอกจากนี้ยังได้กล่าวถึงการเฝ้าระวังทางสังคมว่าในปัจจุบันยังมีความสำคัญน้อยกว่าการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าทางสังคม อย่างไรก็ตาม ภายใต้กระแสความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีระบบการวิเคราะห์ การแปรผลค่อนข้างง่ายเมื่อเทียบกับอดีต ดังนั้นการมีข้อมูลข่าวสาร สาระความรู้ที่เพียงพอป้อนสู่ระบบสามารถพยากรณ์สถานการณ์ข้างหน้าได้ การให้ความสำคัญต่อการเฝ้าระวังจึงมีมากขึ้น สามารถสรุปประโยชน์ได้ดังนี้

1. สามารถเข้าใจถึงจิตวิทยาสังคม พฤติกรรมทางสังคมของประชาชนภายใต้สภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่ ณ ปัจจุบัน
2. สามารถเข้าใจถึงผลกระทบอันเนื่องมาจากสถานการณ์ทางสังคมที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบัน ทั้งนี้ผลกระทบดังกล่าวอาจมีผลได้ทั้งในระยะสั้นหรือในระยะยาว ทั้งผลโดยตรงและผลโดยอ้อม
3. สามารถจำแนกปัจจัยเสี่ยง กลุ่มเสี่ยงจากประเด็นปัญหาทางสังคมตามลักษณะของพื้นที่
4. สามารถคาดการณ์ เหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคตโดยพิจารณาจากข้อมูลที่มีอยู่
5. สามารถตัดสินใจ กำหนดยุทธศาสตร์ วางแผน กำหนดมาตรการ ตลอดจนการริเริ่มโครงการที่จำเป็นในการแก้ปัญหาทางสังคม โดยอาศัยฐานข้อมูลที่เป็นระบบ และการวิเคราะห์แปรผลที่มีความถูกต้อง เชื่อถือได้

6. กลุ่มเป้าหมาย กลุ่มเสี่ยง สามารถรับรู้ถึงสภาพปัญหา สาเหตุของปัญหาที่ตนเองประสบอยู่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจ ทั้งในมิติของการเผชิญหน้ากับปัญหา หรือการหลีกเลี่ยงปัญหา และถือเป็นการลดต้นทุนทางโอกาส (Opportunity Cost) ของประชาชนที่รับผลกระทบ

ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

ความหมายของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

สมบัติ อยู่เมือง (2540: 9) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ (geographic information systems: GIS) คือ ระบบคอมพิวเตอร์เฉพาะแบบหลายชนิดที่ใช้สำหรับการทำแผนที่และการจัดการข้อมูลเชิงพื้นที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับสาขาต่างๆ มากมาย ได้แก่ วิทยาศาสตร์ คอมพิวเตอร์ การจัดการข้อมูล การสื่อสาร วิชาเขียนแผนที่ วิชาคำนวณว่าด้วยรูปร่างและเนื้อที่บนโลก วิชาภาพถ่ายทางเรขาคณิต และระบบโทรสัมผัส (remote sensing) รวมทั้งยังนิยมนำมาประยุกต์ใช้กับงานทางด้านวิศวกรรม การวิเคราะห์ทาง ด้านสิ่งแวดล้อม การวางแผนการใช้ที่ดิน การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติ การจัดการด้านการบริหาร การจัดการระบบสาธารณูปโภค และด้านอื่นๆ อีกมากมาย

สรรค์ใจ กลิ่นดาว (2542: 2) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นระบบสารสนเทศที่ออกแบบขึ้นมาเพื่อใช้รวบรวม จัดเก็บ วิเคราะห์ข้อมูลภูมิศาสตร์ รวมทั้งการค้นคืนข้อมูล และการแสดงผลข้อสนเทศหรืออีกนัยหนึ่ง ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นทั้งระบบฐานข้อมูลที่มีความสามารถในการจัดการข้อมูลเชิงพื้นที่โดยอยู่ในรูปของแผนที่เชิงเลข ข้อมูลเชิงคุณลักษณะ และระบบปฏิบัติการ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลเหล่านั้นได้ผลออกมาเป็นข้อสนเทศแล้วนำไปใช้ประโยชน์ในการตัดสินใจต่อไป

ศิริ คูอาริยะกุล (2545: 1) ได้ให้ความหมายไว้ว่า คือ ระบบที่ประกอบด้วยอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ โปรแกรมคำสั่ง ฐานข้อมูล และบุคลากร ซึ่งทำงานร่วมกันในการนำเข้า เก็บบันทึกข้อมูล การจัดการ การวิเคราะห์ และการแสดงผลข้อมูลเชิงพื้นที่ เพื่อให้ได้ข้อสนเทศหรือข้อมูลสำหรับนำไปใช้เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจ การแก้ปัญหา และการจัดการเชิงพื้นที่

อุทัย สุขสิงห์ (2547: 24) ได้ให้ความหมายของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ หมายถึง ระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่ทำหน้าที่จัดการข้อมูลของสรรพสิ่งต่างๆ บนโลกให้อยู่ในระบบข้อมูลเชิงพื้นที่ โดยข้อมูลแต่ละชนิดมีการอ้างอิงพิกัดตำแหน่งและอยู่ในรูปแบบข้อมูลดิจิทัล ซึ่งเป็นการผสมผสานกระบวนการวิเคราะห์ร่วมกันระหว่างเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์กับระบบข้อมูลแผนที่ (geographic information) และระบบฐานข้อมูล (database system) ดังนั้นระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์จึงเป็นฐานข้อมูลที่อ้างอิงพิกัดตำแหน่งบนแผนที่แบบดิจิทัล (digital map)

สิริกร กาญจนสุนทร (2551) ได้ให้ความหมายว่า ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ คือ ระบบที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และข้อมูลเชิงอธิบาย (non-spatial data) ประสิทธิภาพของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ อยู่ที่ความเร็วในการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล และความสามารถในการสร้างแบบจำลองเชิงพื้นที่ จากข้อมูลแผนที่และข้อมูลคุณภาพอื่นๆ เพื่อใช้ทำนายสิ่งที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ประสิทธิภาพของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ยังขึ้นอยู่กับความถูกต้องของข้อมูลทั้งในด้านตำแหน่งที่ตั้ง (พิกัด x, y, z) ทิศทาง และระยะทาง (มาตราส่วน) ตลอดจนความทันสมัยของข้อมูล

สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (2552: 4) ได้ให้ความหมายว่า ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เป็นระบบสารสนเทศที่นำเอาข้อมูลมารวบรวม จัดเก็บ และวิเคราะห์อย่างเป็นระบบ สามารถทำการสืบค้นข้อมูลและปรับปรุงข้อมูล รวมไปถึงการนำเอาข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์เพื่อช่วยประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ได้ ข้อมูลที่นำมารวบรวมและจัดเก็บในระบบที่สามารถนำไปจัดการและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) โดยข้อมูลเชิงพื้นที่ยังมีการเชื่อมโยงเข้ากับข้อมูลลักษณะประจำ (attribute data) ที่ใช้อธิบายรายละเอียดของปรากฏการณ์และคุณลักษณะของข้อมูลเชิงพื้นที่นั้นๆ ซึ่งจะทำให้การนำข้อมูลไปใช้มีความถูกต้องและแม่นยำมากขึ้น

สรุปได้ว่าระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ หมายถึง ระบบสารสนเทศที่ทำหน้าที่ในการรวบรวม จัดเก็บ วิเคราะห์และแสดงผลข้อมูลในรูปของเชิงพื้นที่ (spatial data) ที่มีการเชื่อมโยงกับข้อมูลอธิบาย (attribute data) ทั้งนี้ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ขึ้นอยู่กับความทันสมัยและความถูกต้องของข้อมูล ซึ่งสามารถนำข้อมูลที่ได้มาใช้นับสนุนการวางแผนหรือประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นได้

เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

การจัดทำแผนที่ภูมิศาสตร์ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นั้น โดยปกติจะต้องใช้เทคโนโลยีหรือศาสตร์อื่นๆ มาใช้ผสมผสาน (intergrated) เข้าด้วยกัน เพื่อให้ได้คำตอบที่ถูกต้อง และมีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น (สุเพชร จิรขจรกุล, 2544: 5-6) ได้แก่

1. วิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ (computer science) ปัจจุบันเทคโนโลยีและองค์ความรู้ทางด้านคอมพิวเตอร์ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพสูง สามารถทำงานได้รวดเร็วมากขึ้น ซึ่งเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ได้แก่ อุปกรณ์และวิธีการหรือโปรแกรมในการนำเข้าข้อมูล ระบบการบันทึกหรือจัดเก็บสำรองข้อมูล ตลอดจนการแสดงผลหรือการส่งออกข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ซึ่งผลกระทบของความก้าวหน้าทางด้านฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ จะทำให้เกิดผลโดยตรงต่อการใช้และการพัฒนาระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

2. การสำรวจและการทำแผนที่ (survey and mapping) เป็นศาสตร์ในการทำแผนที่โดยการสำรวจภาคสนาม โดยอาศัยความรู้เชิงวิศวกรรมในการใช้เครื่องมือในการสำรวจ เช่น กล้องวัดมุม ในการจัดทำวงรอบของพื้นที่ศึกษา กล้องวัดระดับในการจัดทำระดับความสูงในพื้นที่ศึกษา และการคำนวณโครงร่างอิงพิกัดภูมิศาสตร์ การถ่ายค่าพิกัดหมุดหลักฐานอ้างอิงไปยังจุดสำรวจต่างๆ และวาดสัญลักษณ์ เส้น และคำอธิบายชื่อเฉพาะนั้น ดังนั้นวิชาการสำรวจและการทำแผนที่จึงมีผลสำคัญต่อการพัฒนาการผลิตแผนที่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์อย่างมาก

3. ระบบการจัดการฐานข้อมูล (database management system) เป็นส่วนหนึ่งขององค์ความรู้ทางด้านคอมพิวเตอร์แต่เป็นการศึกษาถึงโครงสร้างและการจัดเก็บจัดการฐานข้อมูลในรูปแบบต่างๆ ซึ่งทำให้การนำเข้าข้อมูลและควบคุมการกระทำกับข้อมูลเป็นไปได้อย่างเป็นระบบ รวมถึงการจัดเก็บข้อมูลในฐานข้อมูลในสื่อ (media) ต่างๆ ซึ่งจะทำให้การจัดเก็บข้อมูลขนาดใหญ่เสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ซึ่งจะทำให้การบันทึกและจัดการกับข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นไปได้อย่างสมบูรณ์

4. การสำรวจระยะไกล (remote sensing) เป็นศาสตร์ในการสำรวจข้อมูลพื้นที่ผิวโลก ปรากฏการณ์ต่างๆ ในโลก โดยใช้อุปกรณ์ในการบันทึกภาพ (sensor) ในการตรวจวัดการสะท้อนคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าของวัตถุเหล่านั้นขึ้นไปกระทบอุปกรณ์ในการบันทึกภาพ โดยไม่ต้องสัมผัสกับ

วัตถุโดยตรง ซึ่งทำให้เราสามารถวิเคราะห์และแปลภาพที่ได้ออกเป็นสภาพการใช้ที่ดินบนพื้นผิวโลกหรือทรัพยากรต่างๆ ในโลก ข้อมูลที่ได้เหล่านี้จะเป็นข้อมูลนำเข้าที่สำคัญในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

5. การสำรวจพิกัดเชิงภูมิศาสตร์ (global positioning system) เป็นระบบค้นหาตำแหน่งและนำทางด้วยดาวเทียมโดยใช้คลื่นความถี่สูง ความยาวคลื่นสั้นจึงมีความเที่ยงตรงสูง และมีดาวเทียม GPS ที่โคจรรอบโลก ทำให้สามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับตำแหน่งพิกัดภูมิศาสตร์บนพื้นโลกได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งสามารถใช้บอกตำแหน่งโดยอัตโนมัติ ในระดับความถูกต้อง 10-20 เมตร เป็นระบบที่ต้องอาศัยสัญญาณดาวเทียม GPS ในการทราบถึงค่าพิกัดบนพื้นผิวโลกอย่างถูกต้อง ซึ่งสามารถนำมาเข้าสู่ระบบ GPS ได้โดยตรง หรืออาจจะนำระบบ GPS เข้ามาประยุกต์ใช้กับการสำรวจและการทำแผนที่ หรือการสำรวจระยะไกล ในการตรึงหมุดหรือตรึงพิกัดแผนที่ ภาพถ่ายทางอากาศ หรือ ภาพถ่ายดาวเทียม เพื่อนำไปเป็นข้อมูลนำเข้าในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

องค์ประกอบของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

สามารถแบ่งออกได้เป็น 5 องค์ประกอบ (วรเดช จันทรศร และ สมบัติ อยู่เมือง, 2545: 20) ดังนี้

1. ซอฟต์แวร์ (software) คือ โปรแกรมที่ใช้ในการจัดการข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เช่น ArcView, IRDISI, GRASS, Microstation, MapInfo และ Arc/Info เป็นต้น โปรแกรมทางด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการจัดเก็บ การวิเคราะห์ การเรียกใช้ข้อมูล ซึ่งส่วนประกอบของโปรแกรมประกอบด้วย ตัวจัดการฐานข้อมูล (DBMS) เครื่องมือที่ใช้ในการรับข้อมูล (input) เครื่องมือแสดงผล การเรียกค้นและระบบการเชื่อมต่อกับผู้ใช้ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์

2. ฮาร์ดแวร์ (hardware) คือ อุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ร่วมกับโปรแกรมซอฟต์แวร์ รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้ในการนำเข้าข้อมูล (เช่น digitizer) อุปกรณ์ประมวลผล อุปกรณ์แสดงผล และการผลิตผลลัพธ์จากการทำงาน (เช่น plotter) คอมพิวเตอร์ที่ใช้งานกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ จำเป็นต้องมีขีดความสามารถสูง แสดงผลกราฟิกได้ดี ทำงานได้รวดเร็ว ปกติอาจเป็นเครื่องบริการกลาง (server) เพื่อให้บริการบนเครือข่าย (network) ก็ได้

3. ขั้นตอนการทำงาน (procedure/method) ความสำเร็จของงานระบบสารสนเทศ ภูมิศาสตร์ขึ้นกับวิธีการ การกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงาน การกำหนดแบบจำลอง (model) และ รูปแบบเพื่อให้งานเป็นไปตามขั้นตอนและมีความเชื่อถือได้ (reliability)

4. ข้อมูล (data) คือข้อมูลต่างๆ ที่ใช้ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นองค์ประกอบที่จัดว่าสำคัญรองลงมาจากบุคลากร ข้อมูลบางส่วนต้องได้รับการนำเข้าเป็นดิจิทัลและเก็บในรูปแบบของแผนที่ทางภูมิศาสตร์ บางส่วนเก็บเป็นตารางข้อมูลที่มีความสัมพันธ์ และดูแลด้วยโปรแกรมดูแล และจัดการฐานข้อมูล (database management system: DBMS) ของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ เนื้อหาของข้อมูลจึงเป็นส่วนที่จะทำให้ผู้ใช้ได้ประโยชน์ ดังนั้นเนื้อหาจึงหาสมบูรณ์ มีความถูกต้อง เป็นมาตรฐานและทันสมัย

5. บุคลากร (user) เป็นส่วนที่สำคัญที่สุดของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์การใช้งานระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นงานเทคนิค จึงจำเป็นที่จะต้องให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องมีความรู้ ความเข้าใจ ในเรื่องทางเทคนิค สามารถออกแบบ โครงสร้างข้อมูลพื้นฐานบางอย่างของตนเองได้

ลักษณะของข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

ในทางภูมิศาสตร์จะแบ่งข้อมูลออกเป็น 2 ประเภท (สุเพชร จิระจรกุล, 2549: 47-55) ได้แก่

1. ลักษณะข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial characteristics) โดยลักษณะของการจัดเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1.1 รูปแบบแรสเตอร์ (raster or grid representation) คือ จุดของเซลล์ ที่อยู่ในแต่ละช่วงสี่เหลี่ยม (grid) โครงสร้างของแรสเตอร์ประกอบด้วยชุดของ grid cell หรือ pixel หรือ picture element ข้อมูลแบบแรสเตอร์เป็นข้อมูลที่อยู่บนพิกัดรูปตารางแถวอนและแถวตั้ง แต่ละ cell อ้างอิงโดยแถวและสดมภ์ ภายใน grid cell จะมีข้อมูลตัวเลขซึ่งเป็นตัวแทนสำหรับค่าใน cell นั้น ตัวอย่างของข้อมูลแรสเตอร์ เช่น ข้อมูลภาพถ่ายจากดาวเทียม เป็นต้น

1.2 รูปแบบเวกเตอร์ (vector representation) ตัวแทนของเวกเตอร์นี้อาจแสดงด้วย จุด เส้น หรือพื้นที่ซึ่งถูกกำหนดโดยจุดพิกัด ซึ่งข้อมูลประกอบด้วยจุดพิกัดทางแนวราบ (x,y) และ/หรือ

แนวดิ่ง (z) หรือ cartesian coordinate system ถ้าข้อมูลมีการเก็บค่าเป็นพิกัดตำแหน่งเดียวก็จะเป็นค่าของจุด ถ้าจุดพิกัดสองจุดหรือมากกว่าก็เป็นเส้น ส่วนพื้นที่นั้นจะต้องมีจุดมากกว่า 4 จุดขึ้นไป และจุดพิกัดเริ่มต้นและจุดพิกัดสุดท้าย จะต้องอยู่ตำแหน่งเดียวกัน ข้อมูลเวกเตอร์ ได้แก่ ถนน แม่น้ำ ลำคลอง ขอบเขตการปกครอง เป็นต้น

รูปแบบของข้อมูลเชิงพื้นที่ ในรูปแบบเวกเตอร์จะมีลักษณะและรูปแบบ (spatial features) ต่างๆ พอสรุปได้ดังนี้คือ

1.2.1 รูปแบบของจุด (point feature) เป็นลักษณะของจุดในตำแหน่งใดๆ จะไม่มีขนาดของพื้นที่และระยะทาง ข้อมูลประกอบด้วยจุดพิกัดทางแนวราบ (x,y) และ/หรือ แนวดิ่ง (z) จะสังเกตได้จากขนาดของจุดนั้นๆ โดยจะอธิบายถึงตำแหน่งที่ตั้งของข้อมูล

1.2.2 รูปแบบของเส้น (line feature) ประกอบไปด้วยลักษณะของเส้นตรง เส้นหักมุม และเส้นโค้ง เส้นประกอบด้วยจุดเริ่มต้น (from node) และจุดสิ้นสุด (to node) และจุดเปลี่ยนทิศทาง (vertices) ที่ให้เส้นเกิดการเปลี่ยนทิศทางในการวางตัว ซึ่งทำให้เกิดเป็นรูปร่างของเส้น ซึ่งจะอธิบายถึงลักษณะต่างๆ โดยอาศัยขนาดทั้งความกว้างและความยาว เช่น ถนน หรือ แม่น้ำ เป็นต้น และในทางการทำแผนที่รวมทั้งระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นั้น รูปแบบเส้น หมายถึง เส้นหักมุมที่มีความกว้างเฉพาะในแผนที่กำหนด

1.2.3 รูปแบบของพื้นที่ (area features) เป็นลักษณะขอบเขตพื้นที่ที่เรียกว่า รูปปิดหลายเหลี่ยม (polygon) ซึ่งจะต้องประกอบด้วยจุดมากกว่า 4 จุดขึ้นไป โดยที่จุดพิกัดเริ่มต้นและจุดพิกัดสุดท้าย จะต้องอยู่ตำแหน่งเดียวกัน ทำให้สามารถคำนวณขอบเขตเนื้อที่และเส้นรอบวง และข้อมูลรูปปิดหลายเหลี่ยมลักษณะเหล่านี้จะใช้อธิบายขอบเขตของข้อมูลต่างๆ เช่น ขอบเขตของพื้นที่ป่าไม้ เป็นต้น

2. ลักษณะข้อมูลเชิงคุณลักษณะ (attribute characteristics) หมายถึง ลักษณะประจำตัวหรือลักษณะที่มีความแปรผันในการชี้วัดปรากฏการณ์ต่างๆ ตามธรรมชาติ โดยจะระบุถึงสถานที่ที่ทำการศึกษา ในช่วงระยะเวลาหนึ่งๆ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) ข้อมูลที่นำมาประกอบกับข้อมูลพื้นที่นั้นอาจจะได้จากการสำรวจ หรือเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยการรังวัดพื้นที่

จริง หรือใช้แบบสอบถามประกอบ ดังนั้นลักษณะข้อมูลเชิงคุณลักษณะ (attribute) อาจมีลักษณะต่อเนื่องกันหรือเป็นลักษณะที่ไม่ต่อเนื่องกันแล้วแต่รูปแบบในการเก็บรวบรวมได้ ค่าความแปรผันของลักษณะข้อมูลเชิงคุณลักษณะนี้ จะทำการชี้วัดออกมาในรูปของตัวเลข (numeric) โดยกำหนดเกณฑ์การวัดในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ออกเป็น 3 ระดับคือ

2.1 ระดับนามบัญญัติ (nominal level) เป็นระดับที่มีการวัดข้อมูลอย่างง่ายที่สุด โดยจะกำหนดตัวเลขหรือสัญลักษณ์ เพื่อจำแนกลักษณะของสิ่งต่างๆ ออกเป็นกลุ่ม เป็นพวก เท่านั้น โดยแต่ละกลุ่มหรือแต่ละพวกมีความเท่าเทียมกัน เช่น แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่หนึ่ง โดยจำแนกได้เป็น 1 = ป่าไม้ 2 = ทุ่งหญ้า 3 = แหล่งน้ำ เป็นต้น ซึ่งค่าเหล่านี้ไม่สามารถทำการเปรียบเทียบกันได้ว่า 1 มากกว่า 2 หรือมากกว่า 3 ในแง่ของค่าตัวเลข โดยสัญลักษณ์ 1, 2 และ 3 นั้นเป็นเพียงชื่อที่แทนกลุ่มเท่านั้น ไม่สามารถนำมาใช้คำนวณในทางคณิตศาสตร์ได้

2.2 ระดับเรียงอันดับ (ordinal level) หรือ ranking level) เป็นระดับข้อมูลที่กำหนดรายละเอียดของการวัดเพิ่มขึ้นจากระดับนามบัญญัติ กล่าวคือ นอกจากเป็นข้อมูลที่สามารถแบ่งแยกออกเป็นกลุ่ม หรือพวกแล้ว ยังสามารถหาระดับความแตกต่างระหว่างกลุ่มได้ด้วย โดยการเปรียบเทียบลักษณะในแต่ละปัจจัยว่ามีขนาดเล็กกว่า เท่ากัน หรือ ใหญ่กว่า หรือให้ความสำคัญของข้อมูลน้อยกว่า หรือมากกว่ากับข้อมูลอีกกลุ่มหนึ่ง แต่จะไม่สามารถกำหนดความแตกต่างในเชิงปริมาณของความน้อยกว่า หรือมากกว่า ออกมาเป็นตัวเลขที่แน่นอนได้

2.3 ระดับช่วง/อัตราส่วน (interval-ratio level) เป็นระดับข้อมูลที่มีคุณสมบัติที่เพิ่มเติมจากการวัดระดับเรียงอันดับ ที่สามารถเปรียบเทียบข้อมูลในทางตรรกศาสตร์ได้ และยังสามารถคำนวณทางคณิตศาสตร์ได้ด้วย ในแนวคิดทางด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ได้จำแนกในลำดับที่สามเป็นระดับช่วง/อัตราส่วน แต่ในทางสถิติจำแนกข้อมูลในระดับนี้แยกออกจากกันเป็นสองระดับคือ

ระดับช่วง (interval level) เป็นข้อมูลที่สามารถกำหนดปริมาณของความแตกต่างระหว่างอันดับได้ด้วยโดยการวัดระดับช่วง หน่วยของการวัดจะมีลักษณะคงที่ ซึ่งเป็นมาตรฐานในการกำหนดค่าเป็นตัวเลข แต่การวัดระดับนี้จุดเริ่มต้นถือว่าไม่เป็นธรรมชาติ กล่าวคือ ไม่มีศูนย์สัมบูรณ์ (absolute zero)

ระดับอัตราส่วน (ratio level) เป็นระดับในการวัดข้อมูลระดับสูงสุด มีจุดเริ่มต้นเป็นธรรมชาติ คือ มีศูนย์ที่แท้ที่หมายความว่าไม่มีค่า เช่น ความสูง รายได้ประชากร เป็นต้น

การทำงานของระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์

การทำงานของระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน (สิริกร กาญจนสุนทร , 2552: 27-34) ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดวัตถุประสงค์ (determine objection) เป็นขั้นตอนแรกและสำคัญที่สุดในการดำเนินงานที่เกี่ยวกับระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ทั้งนี้ก็วิเคราะห์ต้องทราบวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนก่อนการดำเนินงานในขั้นตอนต่างๆ ว่าต้องการแก้ไขปัญหาอะไร ปัญหาดังกล่าวสามารถตอบได้โดยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์หรือไม่ และผลที่คาดว่าจะได้รับการวิเคราะห์คืออะไร และใครจะเป็นผู้นำผลการวิเคราะห์ไปใช้ในขั้นต่อไป

2. การจัดเตรียมฐานข้อมูล (database preparation) ข้อมูลต่างๆ มีลักษณะแบ่งออกเป็น ส่วนๆ ของโครงการระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ซึ่งต้องการการแปลงข้อมูลหรือประมวลผลข้อมูลด้วยวิธีการใดวิธีการหนึ่งให้เข้ากันได้ด้วยระบบที่มีอยู่ และเทคโนโลยีระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เป็นเครื่องมือสำหรับการประมวลผลข้อมูลเชิงพื้นที่และคัดแยกข้อมูลที่ไม่จำเป็นออกไป

- 2.1 การรวบรวมข้อมูล (collection input data) เป็นขั้นตอนการสำรวจข้อมูลต่างๆ โดยจะต้องคำนึงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการที่จะดำเนินการ เพื่อการวิเคราะห์ทรัพยากรและประเมินผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยข้อมูลสามารถรวบรวมมาจากแหล่งต่างๆ ดังนี้

- 2.1.1 ข้อมูลจากระบบสัมผัสระยะไกล (remote sensing) เช่น ภาพถ่ายทางอากาศ ข้อมูลจากดาวเทียม เป็นต้น

- 2.1.2 ข้อมูลจากแผนที่ต่างๆ

- 2.1.3 ข้อมูลจากเอกสารหรือรายงานต่างๆ

2.1.4 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์หรือการสังเกตหรือการรังวัดโดยตรงจากพื้นที่

2.2 การนำเข้าข้อมูล (data input) สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ การนำเข้าข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และข้อมูลทั่วไป การนำเข้าข้อมูลเชิงพื้นที่ เป็นการแปลงข้อมูลเชิงพื้นที่ให้เป็นข้อมูลเชิงตัวเลข (digital data) ซึ่งสามารถนำเข้าได้หลายวิธี เช่น digitizing table คีย์บอร์ด (computer keyboard) สแกนเนอร์ (scanner) นำเข้าข้อมูลแผ่นฟิล์ม (file importation) และแปลงค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ที่จัดเก็บจากเครื่อง Global Positioning System (GPS) ทั้งนี้โปรแกรม (software) ที่ใช้ในการนำเข้ามีหลายโปรแกรม เช่น Arc/Info, Arc/View, MapInfo, SPAN, ERDAS เป็นต้น ส่วนการนำเข้าฐานข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กับข้อมูลเชิงพื้นที่ สามารถนำเข้าโดยโปรแกรม Spreadsheet หรือโปรแกรมทั่วไป เช่น Excel, Lotus, FoxPro, Word, หรือโปรแกรม GIS

2.3 การจัดเก็บข้อมูลเชิงพื้นที่ในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (cartographic representation) ข้อมูลพื้นที่แสดงทิศทาง (vector data) ประกอบด้วยข้อมูล 3 ประเภท คือ จุด ปลายเส้น และพื้นที่ ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะถูกจัดเก็บโดยอ้างอิงจากค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ ทั้งนี้รหัสของข้อมูลอาจเรียงตามลำดับของการนำเข้าหรือเรียงตามรหัสที่ถูกกำหนดโดยผู้ใช้งาน (user ID) ยกเว้นข้อมูลกริดที่จัดเก็บตามตำแหน่งของแนวดิ่ง (column) และแนวนอน (row)

2.4 ความสัมพันธ์ทางพื้นที่ (spatial topology) ข้อมูลพื้นที่แสดงทิศทาง (vector data) โดยทั่วไปจะมีระบบการจัดเก็บข้อมูลเฉพาะของข้อมูลแต่ละลักษณะ (each graphic object) ซึ่งลักษณะความสัมพันธ์ของข้อมูลพื้นที่และระบบการจัดเก็บนี้เรียกว่า ความสัมพันธ์ทางพื้นที่ (spatial topology) โดยการจัดเก็บข้อมูลดังกล่าวใช้เนื้อที่น้อย (minimize size) วิเคราะห์ข้อมูลได้รวดเร็ว (fast analysis) และหลังจากได้สร้าง Topology เรียบร้อยแล้ว ข้อมูลต่างๆ สามารถนำมาวิเคราะห์เชิงพื้นที่ได้ ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ในการจัดเก็บข้อมูลมีดังนี้

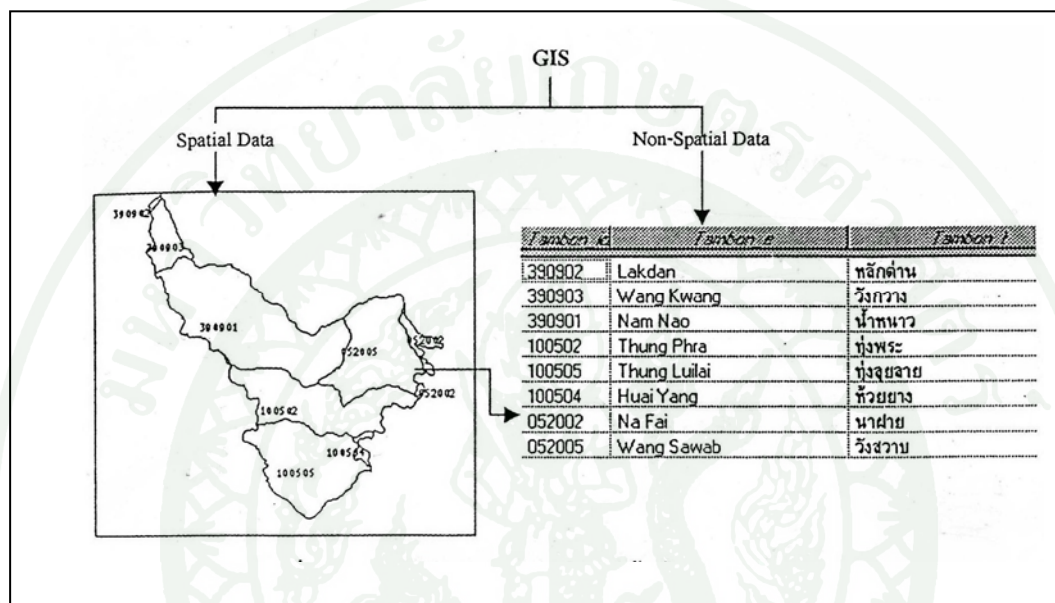
จุด (point) แสดงด้วยค่าพิกัด x,y

เส้น (arcs) แต่ละเส้นจะเชื่อมต่อกันโดย nodes

พื้นที่ (polygon) ประกอบด้วยเส้นที่เชื่อมต่อกันมายังจุดเดิม

2.5 การจัดเก็บและเรียกค้นตารางฐานข้อมูล (database) ฐานข้อมูลที่ใช้อธิบายข้อมูลพื้นที่ (attributes) จะถูกจัดเก็บในรูปแบบที่สัมพันธ์กับข้อมูลพื้นที่ เป็นข้อมูลที่ถูกต้อง และง่ายต่อ

การปรับแก้และเรียกใช้ ข้อมูลแต่ละเรื่องควรแยกเก็บเป็นคนละแฟ้มข้อมูล (file) และแยกจากข้อมูลแผนที่ แต่ต้องมีรายละเอียดในรายการใด รายการหนึ่ง (field) ที่มีค่าและคุณลักษณะ (ตัวเลขหรือตัวอักษร) ที่เหมือนกัน เพื่อใช้ในการเชื่อมต่อนข้อมูลเข้ากับข้อมูลพื้นที่ หรือเชื่อมตารางฐานข้อมูลหนึ่งกับตารางฐานข้อมูลหนึ่ง (ดังภาพที่ 2)



ภาพที่ 2 ความสัมพันธ์เชิงพื้นที่และตารางฐานข้อมูล

ที่มา: สิริกร กาญจนสุนทร (2551)

3. การวิเคราะห์ข้อมูล (data analysis) สำหรับกระบวนการในการวิเคราะห์ข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ แบ่งออกเป็น 2 รูปแบบคือ

3.1 Manual Approach เป็นการนำข้อมูลในรูปของแผนที่หรือลายเส้นต่างๆ ถ่ายลงบนแผ่นใส แล้วนำมาซ้อนทับกันหรือที่เรียกว่า Overlay Technique ในแต่ละปัจจัยเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามที่ต้องการ แต่วิธีนี้มีข้อจำกัดในเรื่องของจำนวนแผ่นใสที่จะนำมาซ้อนทับกัน ทั้งนี้เนื่องจากความสามารถในการวิเคราะห์ด้วยสายตา (eyes interpretation) จะกระทำได้ในจำนวนแผ่นใสที่ค่อนข้างจำกัด และจำเป็นต้องใช้เนื้อที่และวัสดุในการเก็บข้อมูลมาก

3.2 Computer Assisted Approach เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปของตัวเลขหรือดิจิทัล (digital) โดยการเปลี่ยนรูปแบบของข้อมูลแผนที่ หรือลายเส้นให้อยู่ในรูปของตัวเลขแล้วทำการซ้อนทับกันโดยการนำหลักคณิตศาสตร์และตรรกศาสตร์เข้ามาช่วย วิธีนี้จะช่วยให้ลดเนื้อที่ในการเก็บข้อมูลลงได้ และสามารถเรียกมาแสดงหรือทำการวิเคราะห์ได้ง่าย

หลักจากที่ได้รวบรวมข้อมูลที่เป็นเสร็จสิ้นแล้ว ข้อมูลทั้งหมดจะถูกถ่ายทอดเข้าสู่ระบบพิคดแผนที่ระบบเดียวกัน การวิเคราะห์ข้อมูลจึงสามารถเริ่มต้นได้ เทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลในระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่สำคัญ ได้แก่

1) การเรียงซ้อนข้อมูล (overlay analysis) จะเป็นการรวบรวมชั้นข้อมูล (layer) ต่างๆ มาเรียงซ้อนกัน (overlay) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีรายละเอียดตามที่เรากำลังต้องการออกมา เช่น ถ้าต้องการจะกำหนดเขตเหมาะสมที่จะเป็นสวนสาธารณะ โดยกำหนดว่าบริเวณที่เหมาะสมควรจะเป็นบริเวณที่ไม่เป็นเขตที่อยู่อาศัยและห่างจากแหล่งน้ำไม่เกิน 10 กิโลเมตร ทำให้ทราบชั้นข้อมูล (layer) ที่จะต้องใช้ในการวิเคราะห์ คือ เขตการใช้ที่ดินและข้อมูลของ Buffer Zone ที่อยู่ห่างจากแหล่งน้ำเป็นระยะทาง 10 กิโลเมตร แล้วนำเอาข้อมูลทั้งสองมาทำการเรียงซ้อนกัน (overlay) จะได้ข้อมูลใหม่ออกมา ซึ่งเป็นข้อมูลที่รวมเอาข้อมูลเชิงพื้นที่และ Attribute ของข้อมูลทั้งสองประเภทเข้าไว้ด้วยกัน ทำให้เราทราบว่าบริเวณใดบ้างที่เหมาะสมต่อการสร้างสวนสาธารณะ

2) การสร้างแบบจำลอง (modeling) ได้แก่ แบบจำลองแผนที่ (cartographic modeling) เป็นแบบจำลองที่จะช่วยแนะนำรายละเอียดของผังการทำงานและแผนที่ที่ครอบคลุมในการตัดสินใจประเภทของข้อมูลที่มีความสำคัญและการนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ประโยชน์ แบบจำลองอีกประเภทหนึ่งคือ การค้นหารูปแบบ (simulation approach) ในกรณีนี้ผู้ใช้พยายามที่จะค้นหาเพื่ออธิบายปรากฏการณ์ที่ซับซ้อนบางอย่าง โดยการผสมผสานข้อมูลเชิงพื้นที่และไม่ใช้พื้นที่เข้าด้วยกัน แบบจำลองที่สาม คือ แบบจำลองเพื่อการคาดการณ์ (predictive modeling) จะใช้เทคนิคทางสถิติ เช่น การวิเคราะห์รีเกรสชัน (regression analysis)

3) การทำบัฟเฟอร์ (buffering analysis) เป็นเทคนิคการสร้างขอบเขตพื้นที่ตามระยะที่กำหนดเพื่อปิดล้อมข้อมูลจุดหรือเส้นตรง ตัวอย่างเช่น การกำหนดพื้นที่รอบตำแหน่งที่มีการทิ้งสารอันตราย มิให้คนเข้าไปใกล้ หรือ การกำหนดพื้นที่ขอบลำน้ำเพื่อห้ามมิให้มีการทำไม้ หรือ

กำหนดให้พื้นที่ห่างจากแนวท่อส่งน้ำไม่เกิน 15 กิโลเมตร ให้เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาอุตสาหกรรม เป็นต้น

4) การวิเคราะห์โครงข่าย (network analysis) หรือทางเดิน (corridor analysis) เป็นการวิเคราะห์หาแนวทางการเคลื่อนที่ของวัตถุบางชนิดผ่านพื้นที่ การวิเคราะห์โครงข่ายสามารถใช้ประโยชน์ได้มากในสาขาอุทกวิทยา การคมนาคม เป็นต้น จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบของเส้นทางต่างๆ เช่น ถนน ท่อประปา ทางน้ำ เป็นต้น ซึ่งในการทำ การวิเคราะห์แบบโครงข่ายจะเป็นการค้นหาเส้นทางที่สั้นที่สุด หรือใช้ระยะเวลาในการเดินทาง น้อยที่สุด หรือรวดเร็วที่สุดในการเดินทาง ซึ่งจากการวิเคราะห์จะให้ผลที่น่าเชื่อถือได้ก็ต่อเมื่อเรามี การเก็บข้อมูลเกี่ยวกับถนนเส้นต่างๆ อย่างละเอียด ทั้งในด้านของความกว้าง จำนวนรถสัญจร จราจร ฯลฯ เพื่อที่จะทำให้รูปแบบการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นจริงมากที่สุด

4. การแสดงผล (data display) การจัดการหลายสิ่งหลายอย่างทางภูมิศาสตร์ผลสุดท้าย คือ การแสดงผลที่เป็นแผนที่หรือภาพ ซึ่งแผนที่เป็นการบันทึกและการสื่อสารสนเทศภูมิศาสตร์ที่ดี ที่สุด ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ถือเป็นเรื่องใหม่และน่าตื่นเต้นที่ทำให้ทั้งศาสตร์และศิลป์ของการ ทำแผนที่กระจายออกไป ซึ่งการแสดงผลก็สามารถทำได้อย่างเต็มที่ ด้วยเป็นรายงาน ภาพสามมิติ รูปถ่าย และการแสดงผลแบบอื่นๆ หรืออาจจะเป็นการใช้สื่อหลายๆ อย่างรวมกันก็ได้

หลักการประมาณค่าในช่วง (interpolation)

การประมาณค่าในช่วง หรือ interpolation เป็นการทำนายค่าให้กับเซลล์ใน raster จาก ข้อมูลจุดตัวอย่างที่มีอยู่อย่างจำกัดเพื่อใช้วิเคราะห์การกระจายตามพื้นที่ที่เลือกไว้แทนการเข้าไป ทุกๆพื้นที่ศึกษาซึ่งสิ่งนี้เป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยากและมีราคาแพง ด้วยวิธีการนี้สามารถใช้ในการทำนาย ค่าที่ไม่ทราบได้จากจุดใดๆ ทางภูมิศาสตร์ได้ ไม่ว่าจะเป็นจุดความสูง ประมาณน้ำฝน การกระจาย ตัวของสารเคมี เป็นต้น วิธีการประมาณค่าในช่วงมีหลายวิธี (สุเพชร จิรจรรกุล, 2552: 756-769) ดังต่อไปนี้

IDW (inverse distance weigh) เป็นวิธีการประมาณค่า โดยทำการสุ่มจุดตัวอย่างแต่ละจุด จากตำแหน่งที่สามารถส่งผลกระทบไปยังเซลล์ที่ต้องประมาณค่าได้ ซึ่งจะมีผลกระทบน้อยลงเรื่อยๆ ตามระยะทางที่ไกลออกไปจากเซลล์ที่ต้องการประมาณค่า ดังนั้นจุดที่อยู่ใกล้เซลล์ที่ต้องการ

คำนวณค่าจะมีน้ำหนักมากกว่าจุดที่อยู่ไกลออกไปโดยเราสามารถเจาะจงจำนวนจุด หรืออาจใช้ทุกจุดที่อยู่ในรัศมีที่กำหนดมาคำนวณค่าให้เซลล์ผลลัพธ์ได้ วิธีการนี้เหมาะกับกรณีที่ตัวแปรที่ใช้ในการสร้างแผนที่มีการปรับค่าระยะทางจากจุดตัวอย่าง เช่น เมื่อต้องการสร้างพื้นผิวด้วยการประมาณค่าที่แสดงการวิเคราะห์ความเข้มของเสียงลำโพง ความดังของเสียงจะค่อยๆ มีอิทธิพลน้อยลงไปตามระยะทาง

natural neighbors คล้ายกันกับแบบ IDW การแทรกค่าด้วยวิธีการนี้ เป็นอีกวิธีหนึ่งที่อาศัยการให้น้ำหนักของข้อมูลที่ได้อย่างไรก็ตามแทนที่จะหาค่ามาใส่ในเซลล์ที่ต้องการแทรกค่าโดยใช้จุดทุกจุดแล้วให้น้ำหนักไล่ระดับกันไป วิธีการ natural neighbors จะสร้างรูปสามเหลี่ยม delauney ของจุดตัวอย่าง และเลือกมาเฉพาะจุดที่อยู่ใกล้กับจุดเชื่อมของสามเหลี่ยมของขอบรอบบริเวณเซลล์ที่ต้องการแทรกค่า โดยน้ำหนักของค่าที่ใช้จะได้สัดส่วนกับพื้นที่นั้นๆ วิธีการนี้เหมาะสมอย่างยิ่งหากต้องการสร้างพื้นผิวขึ้นมาจากจุดตัวอย่าง ที่มีการกระจายตัวด้วยความหนาแน่นแบบไม่แน่นอน

spline เป็นวิธีการที่ใช้กับวัตถุประสงค์ทั่วไป ในการแทรกค่าให้พอดีเป็นพื้นผิวที่มีความโค้งเว้าอย่างน้อยตามจุดข้อมูลตัวอย่างที่นำเข้า เหมือนกับการบิดงอของแผ่นยางผ่านจุดตัวอย่าง โดยพยายามให้อย่างน้อยความโค้งทั้งหมดเข้าหาจุดตัวอย่างเหล่านั้นออกมาเป็นพื้นผิว เป็นสมการทางคณิตศาสตร์ที่สร้างส่วนโค้งเล็กๆบนระนาบสองมิติ หรือแผ่นแบนๆ วิธีการแทรกค่าแบบ spline นี้สามารถกำหนดจำนวนของจุดตัวอย่างที่นำมาเป็นข้อมูลเข้าได้จากจุดตัวอย่างทั้งหมดที่มีวิธีนี้เป็นวิธีที่ดีที่สุดสำหรับพื้นผิวที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างค่อยเป็นค่อยไป เช่น พื้นผิวแสดงความสูง ตารางความลึกของพื้นน้ำ หรือระดับความเข้มข้นของมลภาวะ แต่จะไม่เหมาะกับบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงค่ามากภายในระยะทางสั้นๆ เพราะจะทำให้เกิดค่าเกินขึ้น

kriging เป็นวิธีการแทรกที่ทำกรสันนิษฐานจากระยะทางหรือทิศทางระหว่างจุดตัวอย่างแต่ละจุด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์เชิงพื้นที่ที่มีสามารถนำมาใช้ในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นบนพื้นผิวได้ ด้วยวิธีการ kriging นี้จะทำการเลือกสมการทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสมกับจุดตัวอย่างที่เลือกไว้ หรือจุดตัวอย่างทั้งหมดภายในรัศมีที่กำหนดเพื่อให้ค่าผลลัพธ์ในแต่ละพื้นที่ออกมา kriging ทำงานหลายขั้นตอนโดยผสมผสานการสำรวจวิเคราะห์ค่าทางสถิติของข้อมูล การทำแบบจำลองแบบ variogram การสร้างพื้นผิว และยังมีส่วนเสริมให้สามารถตรวจดู

ความแปรปรวนของพื้นผิวได้อีกด้วย วิธีการนี้นักนิยมใช้ในกรณีทราบความสัมพันธ์ของระยะทางหรือทิศทางที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูล โดยมากมักใช้ทางปฐพีวิทยาและธรณีวิทยา

trend วิธีการแทรกค่าแบบนี้จะทำการเลือกสมการทางคณิตศาสตร์ที่เหมาะสม ได้ด้วยการระบุลำดับของพีชคณิตให้กับจุดตัวอย่างทั้งหมดที่ต้องนำมาวิเคราะห์ วิธีการนี้ใช้ค่าจากเซลล์สี่เหลี่ยมเล็กๆ ที่ผ่านมาในการปรับค่าให้พอเหมาะ ผลลัพธ์ที่ได้จะเป็นพื้นผิวที่มีความแปรปรวนต่ำ สัมพันธ์กับค่าที่ได้จากจุดตัวอย่างออกมาเป็นพื้นผิวต่อเนื่องกันตามแนวโน้มของข้อมูล โดยที่ความแตกต่างทั้งหมดระหว่างค่าจริงกับค่าที่ได้จากประมาณการจะมีค่าน้อยมาก พื้นผิวที่ได้จึงไม่ต่างจากข้อมูลจริงจากจุดตัวอย่างมากนัก วิธีการหาด้วยแนวโน้มหรือ trend นี้ หากต้องมีการเขียนโปรแกรมเพื่อเรียกใช้เพราะไม่สามารถเรียกผ่านส่วนติดต่อของผู้ใช้ของ 3D Analyst

การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์สามารถนำไปประยุกต์ให้เกิดประโยชน์ในหลายด้าน ซึ่งงานด้านหลักๆ (สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ, 2552: 8) ได้แก่

ด้านเกษตร สามารถใช้ข้อมูลจากดาวเทียมนำมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนการเกษตร และประเมินผลผลิตทางการเกษตร ซึ่งสามารถเน้นศึกษาเกี่ยวกับพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น ข้าว ปาล์มน้ำมัน ยางพารา มันสำปะหลัง ข้าวโพด และอ้อย ซึ่งข้อมูลจากดาวเทียมสามารถนำมาใช้เพื่อจำแนกประเภทของพืช และติดตามประเมินผลผลิตทางการเกษตรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้เมื่อนำข้อมูลเชิงพื้นที่ที่หลายด้านมาวิเคราะห์เชิงบูรณาการก็สามารถประเมินความเหมาะสมของพื้นที่ทางการเกษตร

ด้านป่าไม้ เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศประยุกต์ใช้ในการสำรวจและติดตามการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าไม้ พื้นที่ป่าต้นน้ำลำธาร พื้นที่ป่าเสื่อมโทรม และพื้นที่ป่าชายเลน เพื่อใช้วางแผนยุทธศาสตร์ การอนุรักษ์ และป้องกันการตัดไม้ทำลายป่า ในการใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

ด้านสิ่งแวดล้อม การประยุกต์เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศในการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พื้นที่อ่อนไหวต่อสิ่งแวดล้อม พื้นที่ที่เหมาะสมในการจัดทำโครงการเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีการประยุกต์ใช้ในเรื่องการติดตามผลกระทบที่เกิดจากภัยพิบัติ

ด้านระบาดวิทยา ใช้เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศศึกษาการกระจายตัว ความหนาแน่น และแนวโน้มการแพร่กระจายของโรค เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาพื้นที่เสี่ยงที่จะเกิดโรคเพื่อเตรียมมาตรการป้องกันการเกิดโรคระบาดต่อไป เช่น พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดไข้หวัดนก ไข้เลือดออกและมาลาเรีย เป็นต้น

ด้านการจัดการทางด้านผังเมืองและชุมชน ได้มีการนำเอาข้อมูลจากดาวเทียมความละเอียดสูงมาใช้เพื่อศึกษาพื้นที่ในระดับเทศบาล และองค์การบริหารส่วนตำบล เพื่อศึกษาแนวโน้มการขยายตัวของชุมชนเมือง แผนที่กายภาพ การจัดการสาธารณูปโภค ซึ่งสามารถให้ข้อมูลที่ปรับทันต่อเหตุการณ์

พื้นที่ศึกษา

ประวัติสถานีตำรวจ นครบาลลาดพร้าว

สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว จัดตั้ง ขึ้นตามประกาศของกระทรวงมหาดไทยและประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 19 ตอนที่ 105 ลงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2520 เปิดทำการเมื่อ วันที่ 31 ธันวาคม 2520 โดยได้เช่าที่ดิน 3 ชั้น 3 คูหา ตั้งอยู่เลขที่ 19/74 ซอยลาดพร้าว 87 เป็นอาคารที่ทำการชั่วคราว ต่อมาอาคารดังกล่าวเกิดชำรุด เมื่อต้นปี 2526 จึงได้ย้ายมาเช่าที่ดินอยู่เลขที่ 1 ถนนพหลโยธิน ซ.ลาดพร้าว 130 ถนนลาดพร้าว แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ ต่อมาได้รับอนุมัติงบประมาณให้ทำการก่อสร้างที่ทำการถาวรขึ้นซึ่งเป็นที่ทำการปัจจุบันตั้งอยู่เลขที่ 1 ถนนพหลโยธิน แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร และได้ย้ายเข้าปฏิบัติราชการ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2527

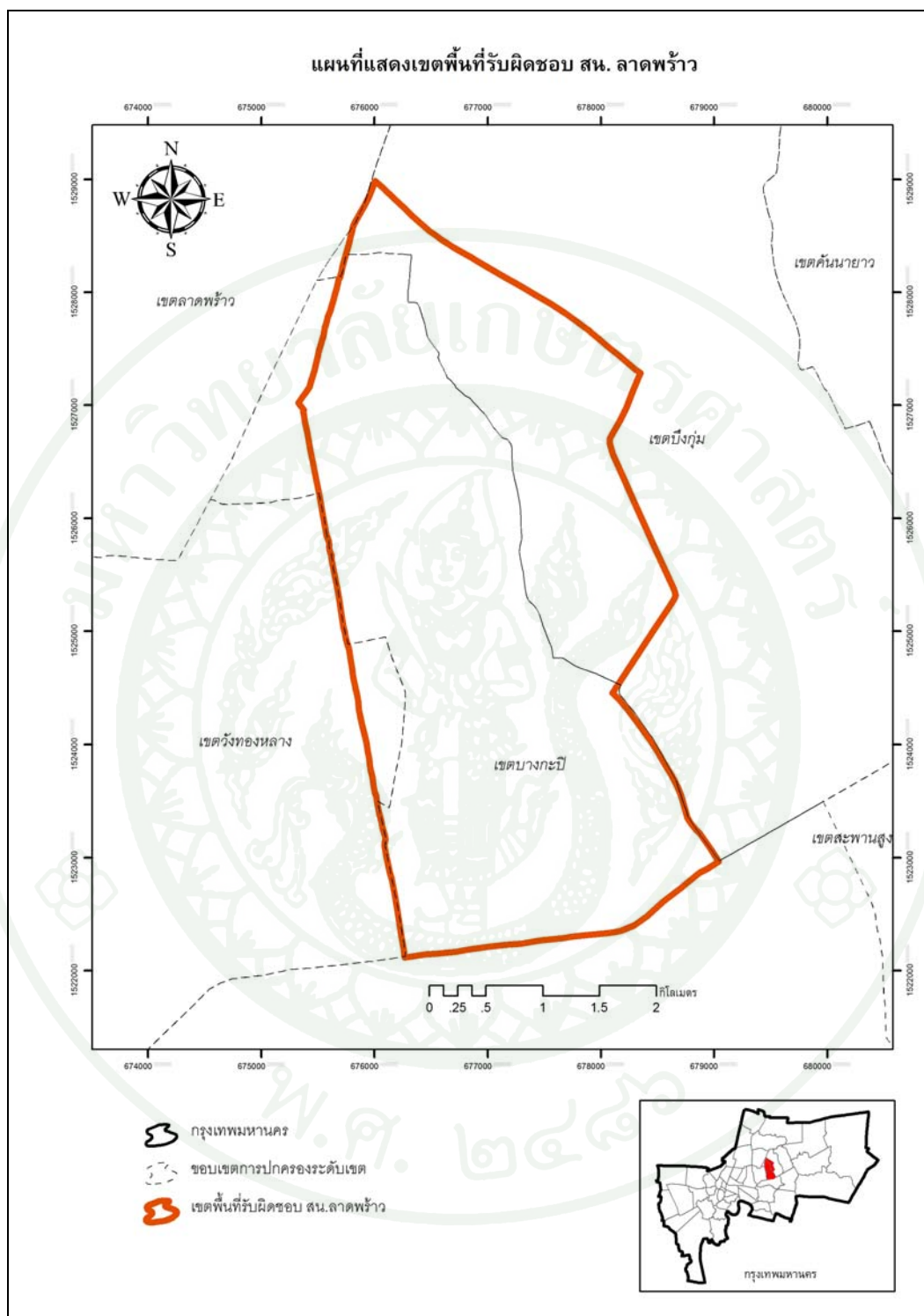
สภาพทั่วไปของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว มีพื้นที่รับผิดชอบ 15.90 ตารางกิโลเมตร สถานที่ตั้งที่ทำการอยู่ทางด้านทิศใต้ของพื้นที่สภาพพื้นที่โดยทั่วไป เป็นที่พักอาศัย จำนวนประชากรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ตามทะเบียนราษฎร 133,350 คน ประชากรแฝงประมาณ 49,450 คน รวมประชากรในพื้นที่ 177,800 คน ตำรวจ 1 นาย ต้องรับผิดชอบประชากร 922 คน (ข้าราชการตำรวจทุกระดับมีรวมทั้งสิ้น 245 นาย) นอกจากนี้แล้วยังมีประชากรผ่านเข้ามาในเขตพื้นที่ ประมาณ 100,000 คนต่อวัน

ที่ตั้งขอบเขตการปกครอง

สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว มีพื้นที่ครอบคลุม 3 เขต ประกอบด้วย เขตบางกะปิมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 10.91 ตารางกิโลเมตร เขตบึงกุ่มมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 4.52 ตารางกิโลเมตร และเขตวังทองหลางมีพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 0.47 ตารางกิโลเมตร รวมพื้นที่ในความรับผิดชอบทั้งสิ้น 15.90 ตารางกิโลเมตร

รายละเอียดดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 แผนที่แสดงเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วรยา ไทพานิชย์ (2543) ได้ศึกษาเรื่อง ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อศึกษาการกระจายทางพื้นที่ของอาชญากรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการกระจายทางพื้นที่ของอาชญากรรม โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และคำนวณดัชนีบ้านใกล้เคียง และหาความสัมพันธ์ของปัจจัยทางกายภาพ และปัจจัยทางเศรษฐกิจ สังคม ที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอาชญากรรม โดยใช้ chi square test ทดสอบนัยสำคัญทางสถิติ และ logistic regression หาโอกาสหรือความน่าจะเป็นของปัจจัยที่ศึกษา ผลการศึกษาพบว่า อาชญากรรมทั้ง 2 ประเภทมีรูปแบบการกระจายแบบเกาะกลุ่มในบริเวณพื้นที่เสี่ยง คือ ริมถนนหลัก การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม ได้แก่ ถนนพลโยธิน ถนนประดิพัทธ์ ถนนสุขุมวิทวินิจฉน์ ห้างสรรพสินค้าเมอร์รี่คิงส์ ตลาดนัดสวนจตุจักร และสถานีขนส่งสายเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ (หมอชิต 2) นอกจากนี้ยังพบว่าโอกาสเกิดอาชญากรรมในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นของประชากรสูงมีน้อยกว่า และโอกาสในการเกิดอาชญากรรมในการใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมมีเท่ากับการใช้ที่ดินประเภทอื่นๆ

ประการ ประจง (2543) ได้ศึกษาเรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองระยอง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการใช้มาตรการการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา คือ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จากผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นตัวแทนประชาชน หัวหน้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการโจรกรรมรถ เจ้าของรถที่ถูกโจรกรรมและเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับการโจรกรรมรถ ในเขตพื้นที่อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง จำนวน 11 คน ผลการศึกษาพบว่า การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ 3 มาตรการ มีปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ ดังนี้ มาตรการด้านการป้องกันการโจรกรรมรถ มีปัญหาเรื่อง การประชาสัมพันธ์ และเผยแพร่ข่าวสารเกี่ยวกับการโจรกรรมรถให้ประชาชนในท้องถิ่นได้ทราบอย่างทั่วถึง มาตรการด้านการปราบปรามการโจรกรรมรถ มีปัญหาเรื่อง การปฏิบัติงานของชุดปฏิบัติการเฉพาะกิจไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ ขาดเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ใช้ในการปราบปรามการโจรกรรมรถ และมาตรการสนับสนุนการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถ มีปัญหาเรื่อง การจัดระบบฐานข้อมูลร่วมกับสถานีตำรวจภูธรใกล้เคียง อุปสรรค

พิสิฐพงศ์ ทิฆามวงศ์ (2546) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบ วิธีการและขบวนการโจรกรรมรถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรตำบลแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัด

ชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาวิจัยถึงวิธีการ และรูปแบบการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ของ คนร้าย ขบวนการและเครือข่ายของคนร้าย ผลการศึกษาพบว่า รูปแบบและวิธีการโจรกรรมมีอยู่ 8 วิธีคือ 1. ใช้กุญแจเหล็กกล้ารูปตัวที (T) 2. ใช้กุญแจผี 3. ใช้ยกขึ้นรถยนต์ (รถตู้) 4. ใช้หักคอต่อ สายตรง 5. ว่าจ้างให้ไปส่ง 6. ใช้วิธีขอยืม 7. ขับรถประกบ 8. ใช้อาวุธมีดจี้ สำหรับกลุ่มขบวนการ ของคนร้าย มีอยู่ 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ 1. กลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถจักรยานยนต์แล้วนำไป จำหน่ายต่อยังต่างประเทศ และ 2. กลุ่มคนร้ายที่ทำการโจรกรรมรถจักรยานยนต์แล้วนำไปจำหน่าย ต่อภายในประเทศ สำหรับรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรมมากที่สุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ยี่ห้อ ฮอนด้า สำหรับเส้นทางการขนส่งรถที่ถูกโจรกรรมไปจำหน่ายยังประเทศกัมพูชา คนร้ายจะใช้ เส้นทางสายหลักตามปกติแต่จะมีผู้คอยตรวจดูเส้นทางล่วงหน้าก่อนว่า มีด้านตรวจของเจ้าหน้าที่ ตำรวจหรือไม่ หากมีจะหลบหลีกไปใช้เส้นทางอื่น

รุจิราพร หงษ์ทอง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการ เฝ้าระวังและเตือนเหตุ การทะเลาะวิวาทของนักเรียนระดับอาชีวศึกษา เขตมินบุรี กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และเชิงอธิบาย (non spatial data) พื้นที่เสี่ยง การเฝ้าระวัง และการเตือนเหตุ การทะเลาะวิวาทของนักเรียนอาชีวศึกษา เขตมินบุรี กรุงเทพมหานคร ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ และโปรแกรมการจัดการข้อมูล Microsoft Access version 2003 โดยการรวบรวมจากการแปลภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2548 มาตราส่วน 1:1,000 ของฝ่ายภูมิสารสนเทศทางผังเมือง กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร ข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุนักเรียนก่อเหตุทะเลาะวิวาท ปี พ.ศ. 2546-2548 ของหน่วย C3I ส่วนรับ แจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย (191) รายงานการศึกษาปัญหาการทะเลาะวิวาทและการใช้ความรุนแรงของ นักเรียนนักศึกษา องค์คณะกรรมการการศึกษา ศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม วุฒิสภา ตลอดจนการ สัมภาษณ์ถึงสถานศึกษาที่มีการก่อเหตุทะเลาะวิวาท พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากจุดเกิดเหตุในรัศมี 200 เมตร และตำแหน่งที่ตั้งป้อมตำรวจ ซึ่งได้ผลการศึกษาดังนี้ 1) พื้นที่เสี่ยงในการเกิดเหตุทะเลาะ วิวาท ในช่วง 3 ปี มีสถานที่เกิดเหตุทั้งหมด 41 แห่ง อยู่ทางทิศตะวันตกของเขตมินบุรีเป็นส่วนใหญ่ โดยสถานที่เกิดเหตุทะเลาะวิวาทบ่อยครั้งที่สุด คือ ตลาดสดมินบุรี โดยมีสถิติการรับแจ้งเหตุรวม 3 ปี จำนวน 133 ครั้ง และช่วงเวลาที่มีการก่อเหตุทะเลาะวิวาทมากที่สุด คือ เวลา 15.00-17.59 น. สถานที่สำคัญที่ได้รับผลกระทบจำนวนทั้งสิ้น 45 แห่ง 2) การเฝ้าระวังเหตุทะเลาะวิวาท ประกอบด้วย สถานศึกษากลุ่มเสี่ยงในเขตมินบุรี พบว่า มีจำนวน 2 แห่ง คือ วิทยาลัยเทคนิคมินบุรี และวิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกมหานคร ช่วงเวลาการเฝ้าระวังมากที่สุด คือ ช่วงเวลา 15.00-17.59 น. บริเวณ ตลาดสดมินบุรี ถนนสีหบุรานุกิจ ถนนรามอินทรา ถนนรามคำแหง ถนนสุขุมวิท

วงศ์และถนนร่วมเกล้า ชุมชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเฝ้าระวังที่อยู่ภายในรัศมี 200 เมตร มีจำนวน 15 ชุมชน 3) การเตือนเหตุทะเลาะวิวาท 3.1) การเตือนเหตุภายในเขตมินบุรี ประกอบด้วยสถานศึกษากลุ่มเสี่ยงจำนวน 2 แห่ง ฐานข้อมูลที่ใช้ในการเตือนเหตุ ได้แก่ ชื่อสถานศึกษา ชื่อผู้บริหาร ที่อยู่ โทรศัพท์ อีเมลล์และเว็บไซต์ ชุมชนในพื้นที่ที่ต้องช่วยในการเตือนเหตุมีจำนวน 52 ชุมชน สถานีตำรวจ 1 แห่ง ป้อม 4 ป้อม 3.2) การเตือนภายนอกเขตมินบุรี ประกอบด้วยสถานศึกษา กลุ่มเสี่ยงนอกเขตมินบุรี รายการวิทยุ หน่วยราชการและเอกชน

อรพรรณ พงศ์พันธุ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการป้องกันและเฝ้าระวังเหตุการณ์แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลดิ่งชัน มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และเชิงอธิบาย (non spatial data) ของพื้นที่เสี่ยงต่อการแข่งขันรถจักรยานยนต์ รวมถึงจัดทำฐานข้อมูลเพื่อการเฝ้าระวังและเตือนเหตุการณ์แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวง ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ประยุกต์ร่วมกับข้อมูลทางด้านสังคมศาสตร์ โดยการรวบรวมจากการแปลภาพถ่ายดาวเทียม พ.ศ. 2548 มาตราส่วน 1:1,000 ของฝ่ายภูมิสารสนเทศทางผังเมือง กองสำรวจและแผนที่ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร และข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุการณ์แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลดิ่งชัน ปี พ.ศ. 2546-2548 ของหน่วย C3I ส่วนรับแจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย (191) รายงานการศึกษาการแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงของศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตลอดจนการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ถึงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการแข่งขัน โดยการจัดทำแผนที่ฐานเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลดิ่งชัน แผนที่พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุ แผนที่เพื่อการเฝ้าระวังเหตุ และแผนที่เพื่อการเตือนเหตุการณ์แข่งขันรถจักรยานยนต์ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า พื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุมากที่สุด ได้แก่ ถนนราชพฤกษ์ ถนนกาญจนาภิเษก และถนนพุทธมณฑลสาย 1 ช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุมากที่สุด คือ 23.01-01.00 น. ถนนที่ต้องมีการเฝ้าระวังเป็นพิเศษ คือ ถนนราชพฤกษ์ และถนนพุทธมณฑลสาย 1 เพราะมีการแข่งขันถึง 4 ช่วงเวลา มีชุมชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการเฝ้าระวัง 3 ชุมชน รวมทั้งชุมชนริมถนนที่มีการแข่งขันรถจักรยานยนต์ระดับมาก การเตือนเหตุการณ์แข่งขันใช้ชุมชนที่อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลดิ่งชัน สถานีตำรวจและป้อมตำรวจ

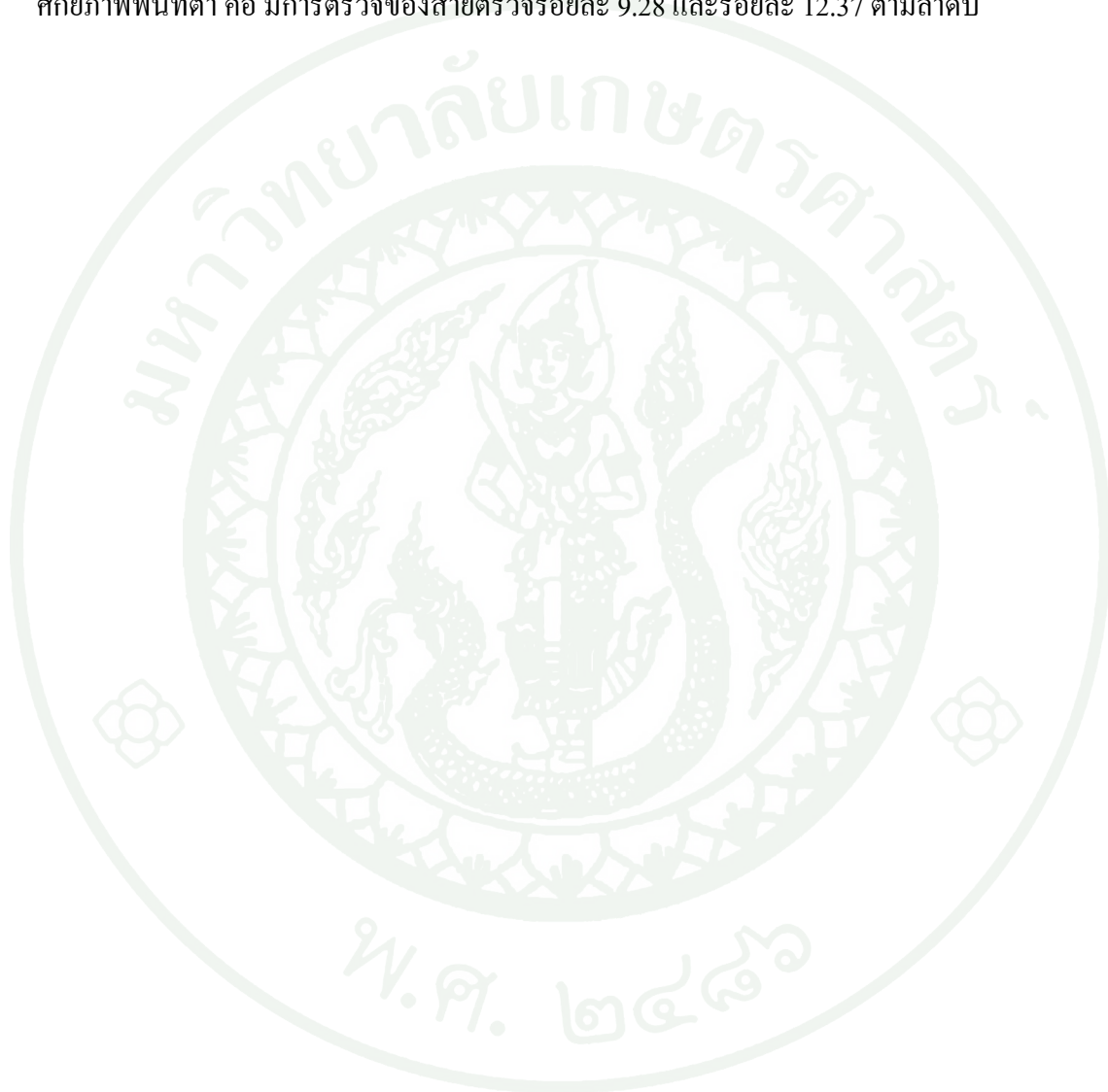
วรศรั เชนยัง (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การกำหนดพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลพญาไท การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแบบรูปการกระจายตัว

ของจุดโจรกรรมยานยนต์ และวิเคราะห์หาพื้นที่และช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมยานยนต์โดยใช้โปรแกรม CrimeStat ในการวิเคราะห์ โดยมีการเตรียมข้อมูลด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนที่ตัวเมือง ข้อมูลด้านอาชญากรรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเข้าสู่ขั้นตอนการเก็บข้อมูลภาคสนาม หลังจากนั้นจึงใช้ฟังก์ชันของโปรแกรม CrimeStat ได้แก่ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานวงรี (SDE) การวิเคราะห์ย่านใกล้เคียงสุด (NNA) และการประมาณค่าความหนาแน่นแก่นกลางกำลังสี่ (QKDE) ในการกำหนดพื้นที่เสี่ยงโดยคำนวณจากจุดที่เกิดคดี และแสดงผลที่ได้ในซอฟต์แวร์ ArcView ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้มีลักษณะเป็นความแตกต่างของแถบสีที่แสดงความเสี่ยงของแต่ละพื้นที่ ในช่วงระหว่าง พ.ศ. 2546-2548 ผลการศึกษาพบว่า พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในบริเวณตอนใต้และทางตอนกลางขึ้นไปทางเหนือของพื้นที่ศึกษา ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นย่านที่อยู่อาศัยและย่านการค้า ได้แก่ ชุมชนกิ่งเพชร ย่านการค้าประตูน้ำ แพลตดาร์จ เป็นต้น จึงสรุปได้ว่าการโจรกรรมยานยนต์ที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะเกิดตามแหล่งชุมชนที่มีคนอยู่อาศัยหนาแน่นมาก นอกจากนี้ยังพบว่าช่วงเวลาตั้งแต่ 18:00-23:59 น. เป็นช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมยานยนต์มากที่สุด

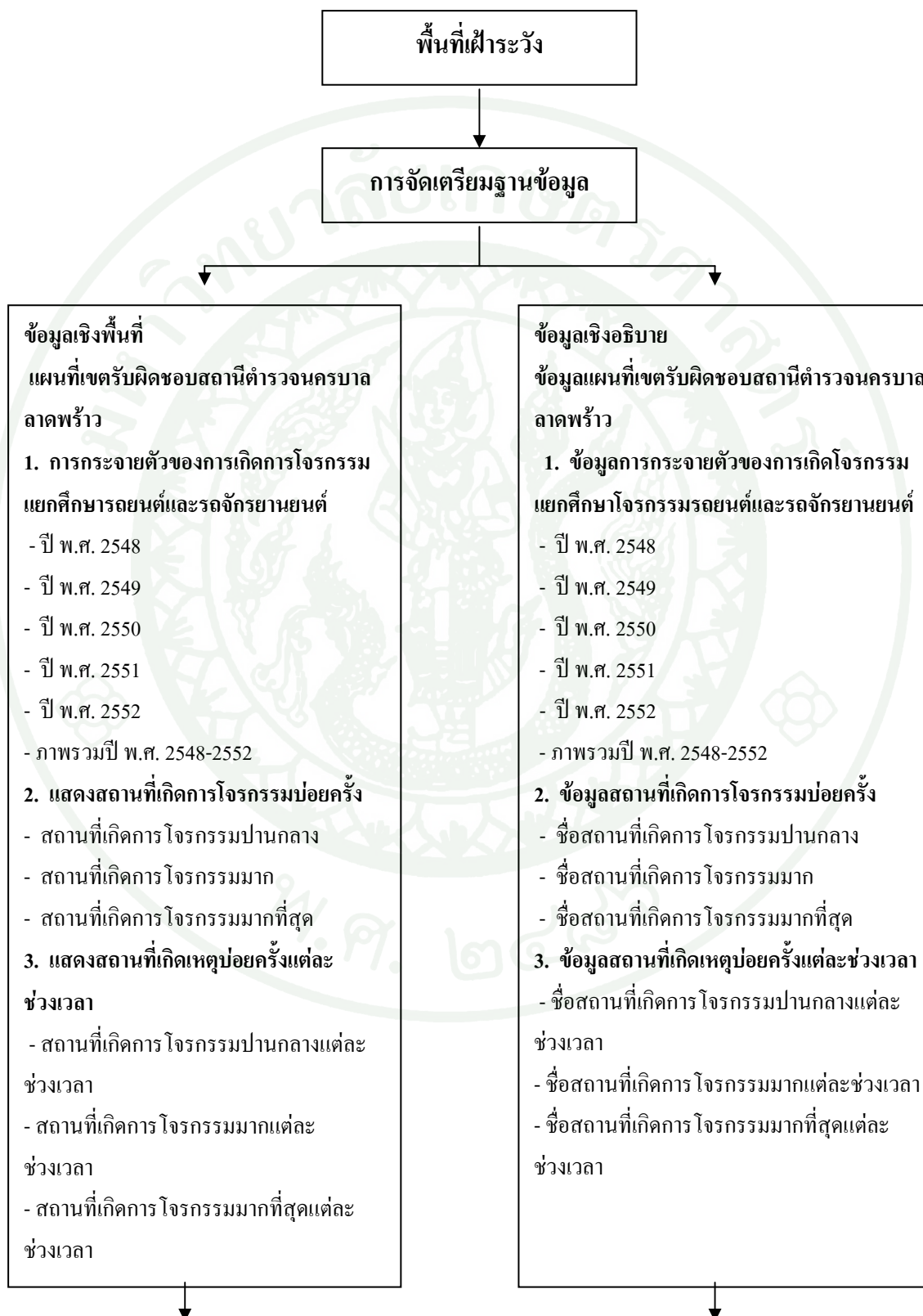
พินษา อัมราพิทักษ์ (2550) ได้ศึกษาเรื่อง รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร ได้ศึกษาในรูปแบบของการวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการโจรกรรมรถยนต์ วิธีการโจรกรรมรถยนต์ วิธีการหลบหนีการจับกุม วิธีการขนย้าย และเส้นทางที่ใช้ วิธีการดำเนินการกับรถยนต์ที่ได้มา การหาตลาดและการจำหน่าย และศึกษาลักษณะหรือปัจจัยต่างๆ ของพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ วิธีการศึกษาใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกประกอบการวิเคราะห์ในรูปแผนที่ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์

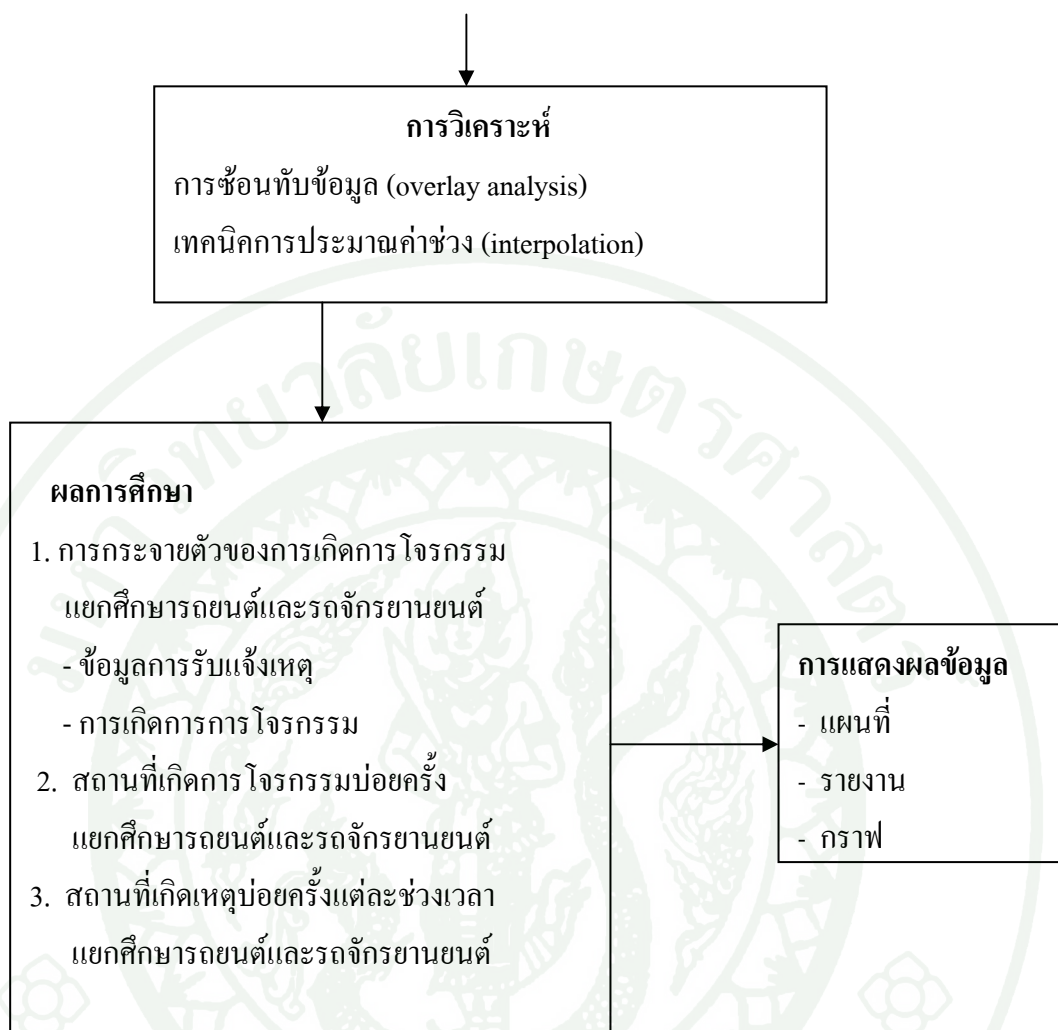
ปริดา เปี่ยมวารี (2551) ได้ศึกษาเรื่อง การนำระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ไปใช้ในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรคลองหลวง มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจการเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรคลองหลวงโดยอาศัยข้อมูลเชิงพื้นที่และระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ วิธีการศึกษาใช้การศึกษาตามหลักการประเมินพื้นที่ตามหลักการของ Potential Surface Analysis โดยอาศัยข้อมูลเชิงพื้นที่และระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ และนำข้อมูลการตรวจของสายตรวจและจุดเกิดเหตุการณ์โจรกรรมรถจักรยานยนต์ มาใช้เทคนิคการซ้อนทับข้อมูล โดยทำการศึกษาในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรคลองหลวง มีพื้นที่ 192.27 ตารางกิโลเมตร พบว่า พื้นที่ที่มีศักยภาพความเสี่ยงสูงในการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ มีพื้นที่ 1.60 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ที่มีศักยภาพความเสี่ยงปานกลาง มี

พื้นที่ 63.56 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ที่มีศักยภาพความเสี่ยงต่ำมีพื้นที่ 127.13 สำหรับความสามารถในการตรวจของสายตรวจพบว่ามีความสัมพันธ์กับจุดเกิดเหตุ คือ ร้อยละ 69.20 และระดับการตรวจกับศักยภาพพื้นที่ที่มีความสัมพันธ์กัน คือ การตรวจในพื้นที่ที่มีศักยภาพพื้นที่ปานกลาง ร้อยละ 33.03 มีการตรวจร้อยละ 78.35 แต่ในพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงยังมีการตรวจของสายตรวจน้อยกว่าพื้นที่ที่มีศักยภาพพื้นที่ต่ำ คือ มีการตรวจของสายตรวจร้อยละ 9.28 และร้อยละ 12.37 ตามลำดับ



กรอบแนวคิดงานวิจัย





บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การจัดทำฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548-2552 มีอุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษา และวิธีดำเนินการศึกษา ดังนี้

อุปกรณ์ที่ใช้การศึกษา

อุปกรณ์ที่ใช้ในการศึกษานี้ ได้แก่

1. แผนที่ดิจิทัล ในพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2549 มาตราส่วน 1: 4,000 ของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร
2. เครื่องคอมพิวเตอร์
3. โปรแกรมสำเร็จรูประบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
4. เครื่องพิมพ์เลเซอร์
5. กล้องถ่ายรูปดิจิทัล

วิธีการดำเนินการศึกษา

การศึกษาการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวครั้งนี้ แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน คือ แผนที่ฐาน การกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละช่วงเวลา ในท้องที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. การจัดเตรียมแผนที่ฐานในพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว จัดเตรียมแผนที่เกี่ยวกับชั้นข้อมูลเชิงพื้นที่ (spatial data) และข้อมูลเชิงอธิบาย (attribute data) โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1.1 เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่ และข้อมูลเชิงอธิบาย ที่แสดงการแบ่งเขตการปกครองทางน้ำ ถนนและซอย อาคาร ในพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว โดยได้รับความอนุเคราะห์จากสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

1.2 นำเข้าข้อมูล โดยการกำหนดรายละเอียดข้อมูลเชิงพื้นที่ และข้อมูลเชิงอธิบาย

1.3 ใช้โปรแกรมระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นำเข้าข้อมูลเชิงพื้นที่ และข้อมูลเชิงอธิบาย และแสดงแผนที่พร้อมสัญลักษณ์อธิบายความหมายในแผนที่

2. การศึกษาการกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ความรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว จากข้อมูลการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ช่วงระหว่างปี พ.ศ.2548-2552 มีรายละเอียด ดังนี้

2.1 เก็บรวบรวมข้อมูล จากฐานข้อมูลการรับแจ้งเหตุการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2548-2552 ที่ได้รับจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

2.2 นำข้อมูลที่ได้มากำหนดรายละเอียดข้อมูลออกเป็น ประเภทรอยยี่ห้อยรถ ทะเบียนรถ สถานที่เกิดเหตุโจรกรรม เดือน ปี และเวลาที่เกิดเหตุ มากำหนดลักษณะข้อมูลเวกเตอร์ ของสถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กำหนดรายละเอียดข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อมูลอธิบาย

2.3 ใช้โปรแกรมระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นำเข้าข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อมูลเชิงอธิบาย

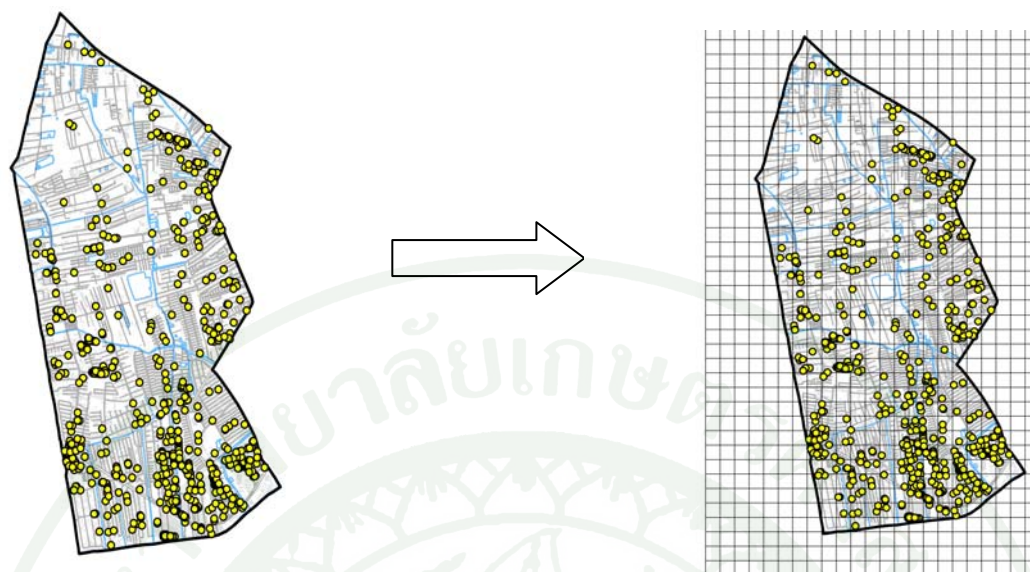
2.4 นำผลการศึกษาจากข้อ 2.2 และแผนที่ฐาน ใช้เทคนิคการซ้อนทับข้อมูล แสดงสถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แยกรายปีและภาพรวม

2.5 จัดทำสถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ แสดงผลข้อมูลด้วยการบรรยาย โดยมีรูปภาพ แผนที่ และแผนที่พร้อมสัญลักษณ์อธิบายความหมายในแผนที่

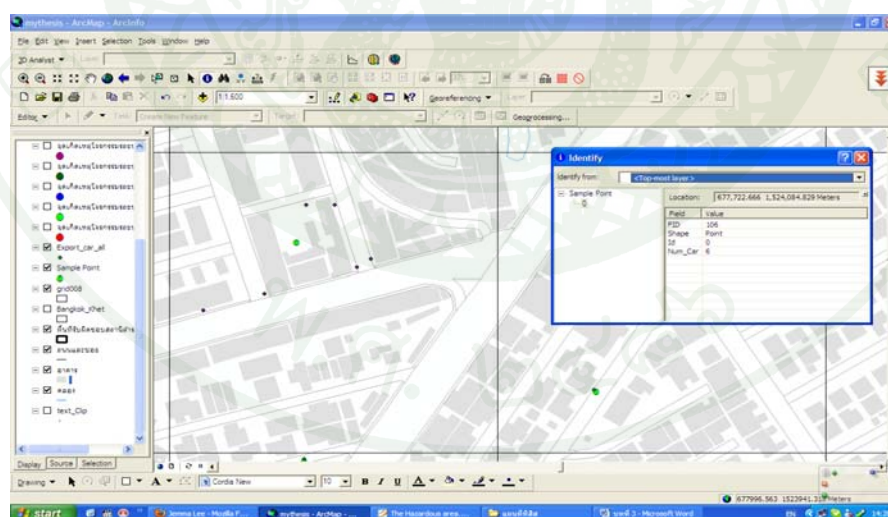
3. การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง ใช้วิธีประมาณค่าในช่วง (interpolation) ด้วยเทคนิค IDW (inverse distance weight) เพื่อศึกษาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์

3.1 ข้อมูลสถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ระหว่างปี พ.ศ.2548-2552 โดยใช้ผลการศึกษาจากข้อ 2.1

3.2 สร้างฐานข้อมูลกริดขนาด 200 เมตร $\times$ 200 เมตร คลอบคลุมพื้นที่ศึกษา จากนั้นนำข้อมูลจากข้อ 3.1 มาซ้อนทับ ซึ่งภายในแต่ละช่องกริดมีจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ สร้างฐานข้อมูลใหม่เพื่อเป็นจุดตัวอย่าง ซึ่งแต่ละจุดจะมีจำนวนรถที่ถูกโจรกรรมภายในช่องกริดนั้น เพื่อใช้ในการวิเคราะห์การประมาณค่าในช่วงในลำดับต่อไป มีรายละเอียดดังภาพที่ 4 - 5



ภาพที่ 4 การสร้างจุดตัวอย่างสำหรับการวิเคราะห์การประมาณค่าในช่วง



ภาพที่ 5 การสร้างฐานข้อมูลใหม่เพื่อเป็นจุดตัวอย่างในการวิเคราะห์ประมาณค่าช่วง

3.3 นำข้อมูล 3.2 มาวิเคราะห์หาพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถโดยใช้เทคนิคการประมาณค่าในช่วง (interpolation) ด้วยเทคนิค IDW (inverse distance weight) ของสถานที่เกิดการโจรกรรมซึ่งวิเคราะห์แยกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยผู้วิจัยแบ่งระดับความเสี่ยงไว้ 6 ระดับ ดังนี้

- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด แสดงด้วยสีแดง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก แสดงด้วยสีเหลือง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง แสดงด้วยสีน้ำเงิน
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงน้อย แสดงด้วยสีม่วง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงน้อยมากที่สุด แสดงด้วยสีเขียว
- พื้นที่ที่ไม่มีความเสี่ยง แสดงด้วยสีชมพู

ผู้วิจัยจะนำเสนอเฉพาะพื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม คือ สีแดงเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด สีเหลืองพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากและสีน้ำเงินพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง และได้วิเคราะห์หาสถานที่ที่มีโอกาสถูกโจรกรรมรถในระยะ 500 เมตรจากพื้นที่เสี่ยง

3.4 แสดงผลข้อมูลด้วยการบรรยาย โดยมีรูปภาพ แผนภูมิ และแผนที่พร้อมสัญลักษณ์อธิบายความหมายในแผนที่

4. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา ได้ศึกษาสถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถปานกลางแต่ละช่วงเวลา สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถมากแต่ละช่วงเวลา สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา มีขั้นตอนดังนี้

4.1 ศึกษารายงานช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรม โดยศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้แบ่งระยะเวลาที่เกิดเหตุออกเป็น 6 ช่วงเวลา ได้แก่ 00.01 – 04.00 น., 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น., 16.01 – 20.00 น., 20.01 – 24.00 น.

4.2 นำผลการศึกษาจากข้อ 2.4 และ 3.3 ในการวิเคราะห์สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถ ปานกลางแต่ละช่วงเวลา สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถมากแต่ละช่วงเวลา สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา

4.3 ใช้โปรแกรมระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์นำเข้าข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อมูลเชิงอธิบาย

4.4 ใช้เทคนิคการซ้อนทับข้อมูล แสดงสถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

บทที่ 4

ผลการศึกษาและข้อวิจารณ์

ผลการศึกษา

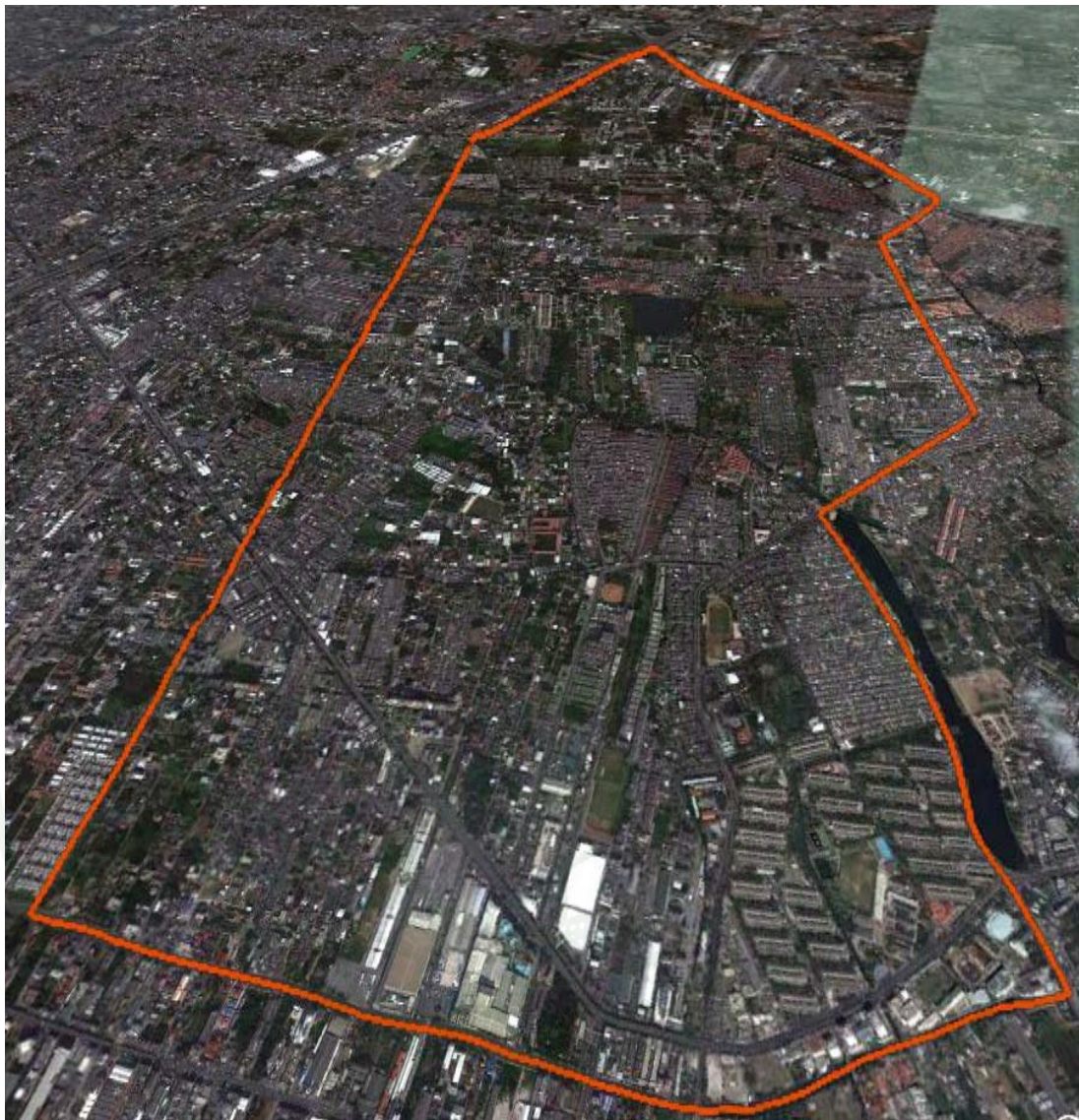
การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ได้แบ่งผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ แผนที่ฐาน การกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละช่วงเวลา ผลการศึกษาดังนี้

แผนที่ฐาน

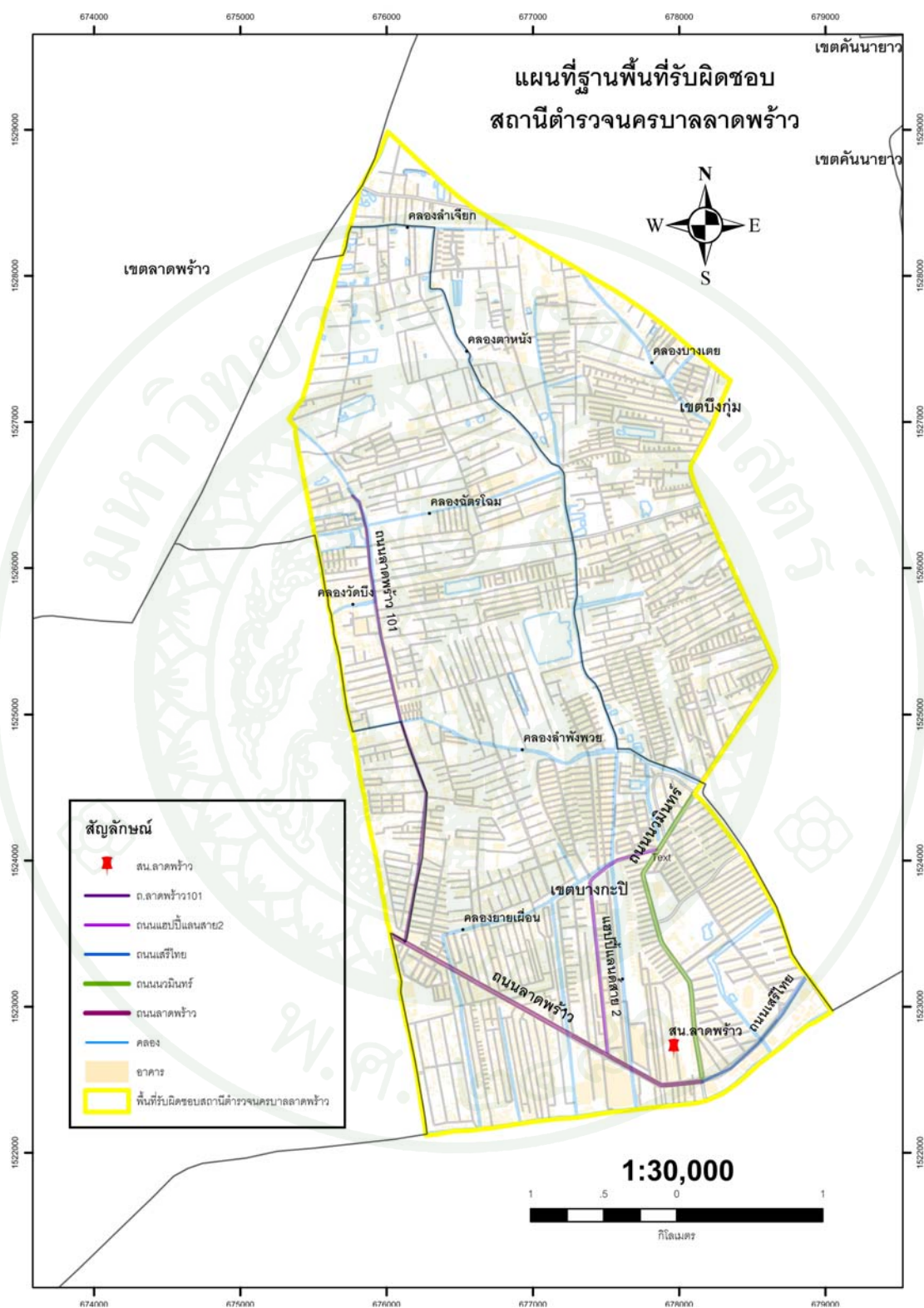
ข้อมูลที่ได้คัดเลือกเป็นแผนที่ฐานในการวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย 4 ชั้นข้อมูล ได้แก่ เขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ถนนและซอย ทางน้ำ อาคาร ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. เขตพื้นที่ที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว
2. ถนนและซอยในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ประกอบด้วย ถนนสายหลัก 2 สาย ได้แก่ ถนนลาดพร้าวและถนนนวมินทร์ ถนนสายรอง 3 สาย ได้แก่ ถนนเสรีไทย ถนนซอยลาดพร้าว 101 และถนนแฮปปี้แลนด์ สาย 2
3. ทางน้ำ ในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ประกอบด้วย 7 สาย ได้แก่ คลองตาหนั่ง คลองลำเจียก คลองวัดบึง คลองนัทร โนม คลองลำพังพาย คลองยายเฟื่อน คลองบางเตย
4. ที่ตั้งอาคารและสถานที่สำคัญ

รายละเอียด ดังภาพที่ 6 - 7



ภาพที่ 6 พื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว



ภาพที่ 7 แผนที่ฐานพื้นที่ความรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว

การกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

1. ข้อมูลการรับแจ้งเหตุของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

สถิติโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ได้จำแนกตามอัตราการแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ แยกรายปี ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 ภาพรวม 5 ปี โดยมีรายละเอียดดังนี้

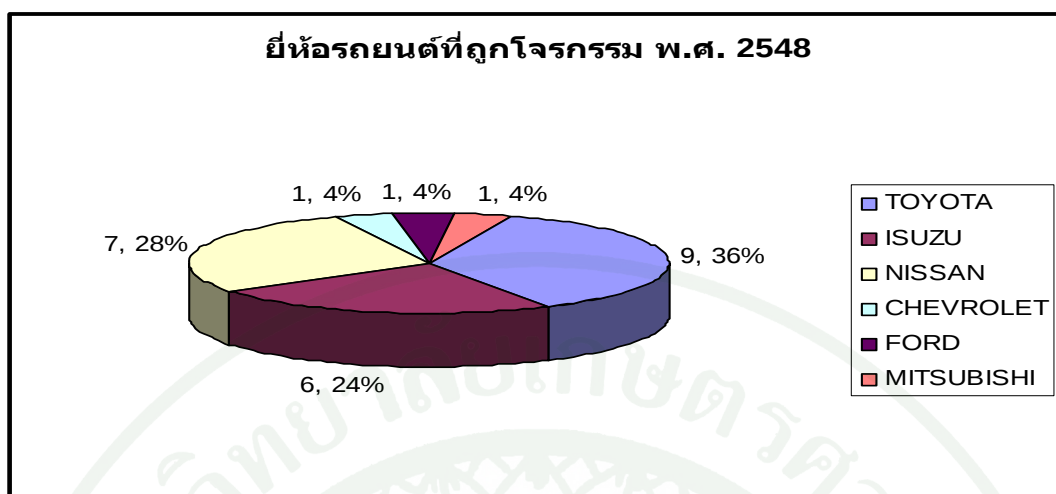
1.1 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2548

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 141 ครั้ง

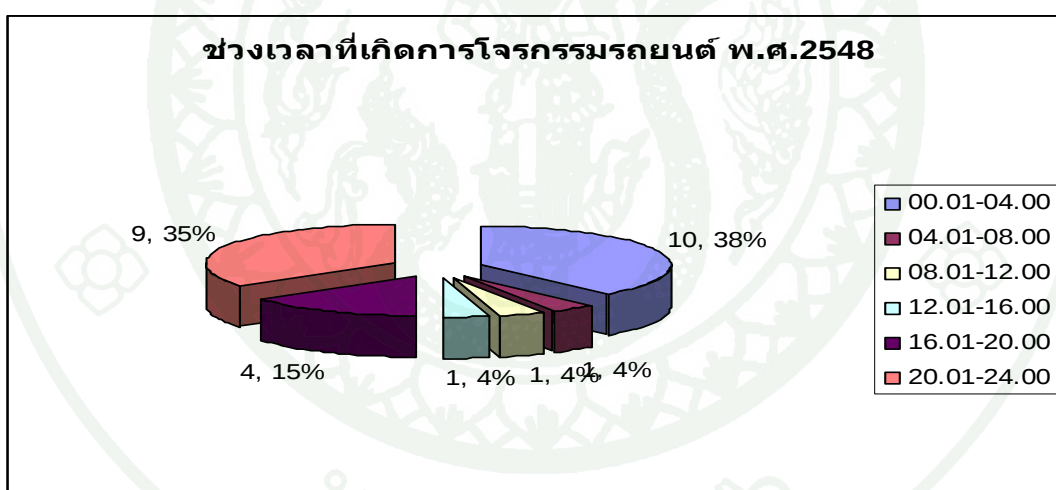
โจรกรรมรถยนต์มีจำนวน 29 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนกุมภาพันธ์ พฤษภาคมและพฤศจิกายน มีจำนวน 4 ครั้ง ยี่ห้อนยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 36) รองลงมาคือ นิสสัน จำนวน 7 คัน (ร้อยละ 28) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 10 คัน (ร้อยละ 38) รองลงมาช่วงเวลา 20.01-24.00 จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 35) รายละเอียดดังภาพที่ 8 – 10



ภาพที่ 8 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548



ภาพที่ 9 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ.2548

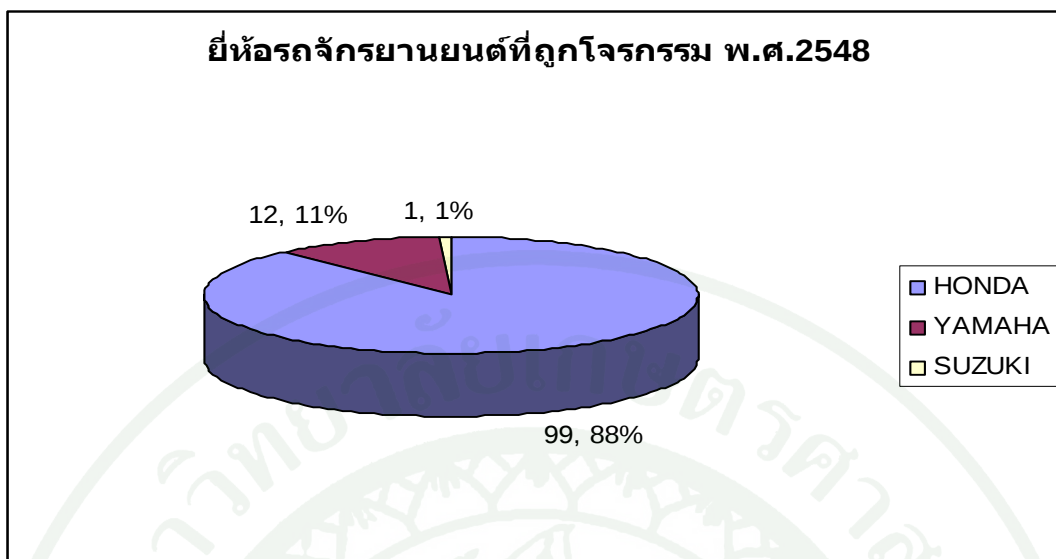


ภาพที่ 10 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548

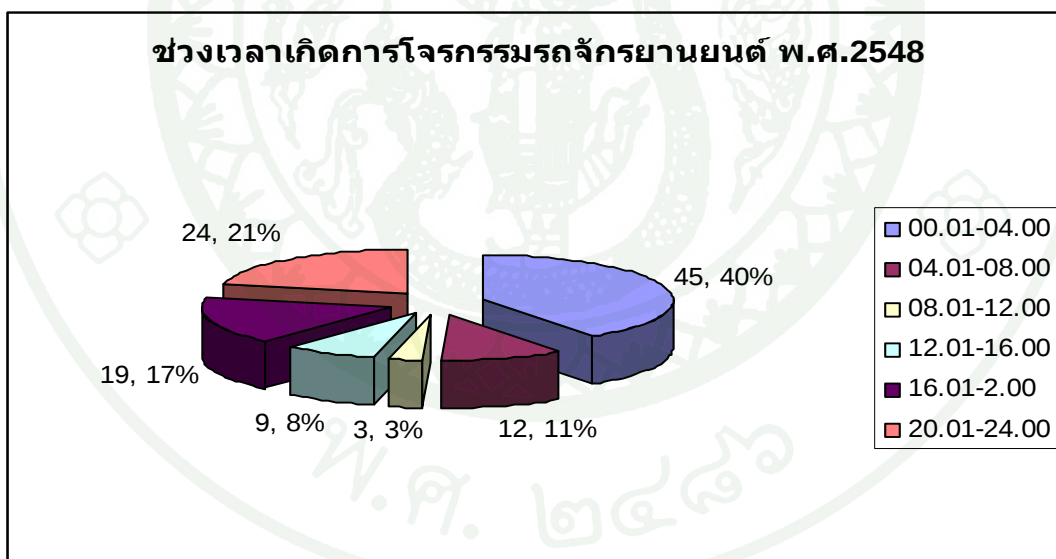
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 112 ครั้ง ซึ่งเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนกรกฎาคม มีจำนวน 13 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนกันยายน มีจำนวน 11 ครั้ง ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 99 คัน (ร้อยละ 88) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 12 คัน (ร้อยละ 11) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 45 คัน (ร้อยละ 40) รองลงมาช่วงเวลา 20.01-24.00 จำนวน 24 คัน (ร้อยละ 21) รายละเอียดดังภาพที่ 11 - 13



ภาพที่ 11 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548



ภาพที่ 12 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548

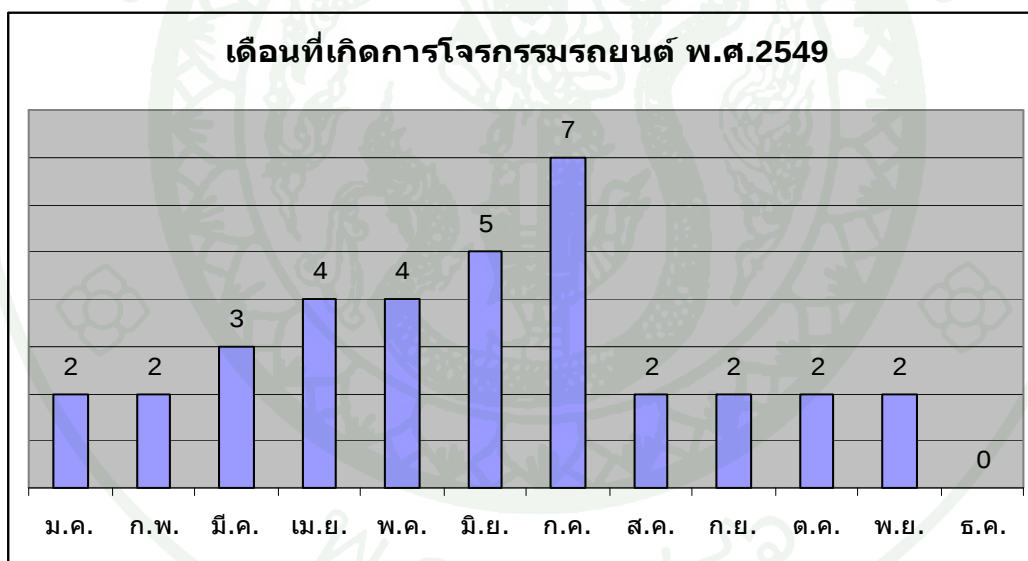


ภาพที่ 13 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548

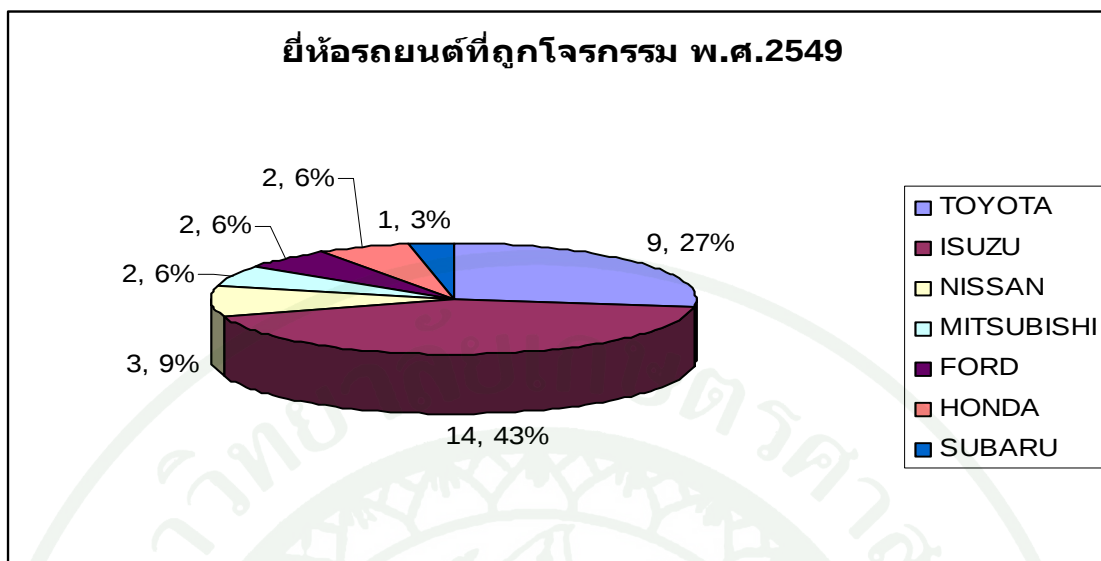
1.2 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2549

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2549 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 187 ครั้ง

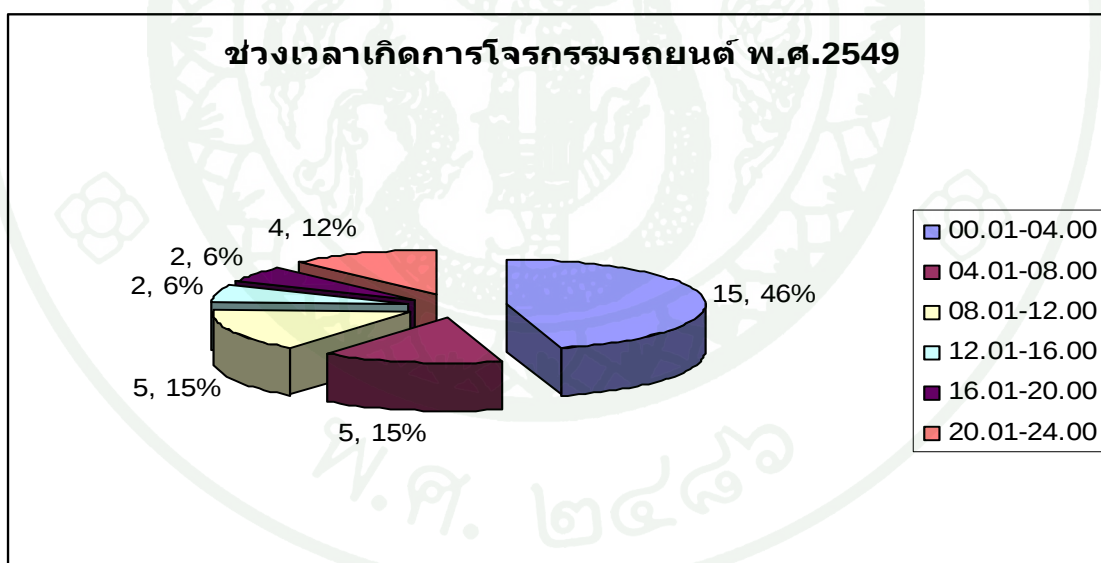
รถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 33 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนกรกฎาคม จำนวน 7 ครั้ง รองลงมาคือเดือน มิถุนายน จำนวน 5 ครั้ง ยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ อีซูซุ จำนวน 14 คัน (ร้อยละ 43) รองลงมาคือ โตโยต้า จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 27) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 15 คัน (ร้อยละ 46) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 และ 08.01-12.00 จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 15) รายละเอียดดังภาพที่ 14 – 16



ภาพที่ 14 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2549

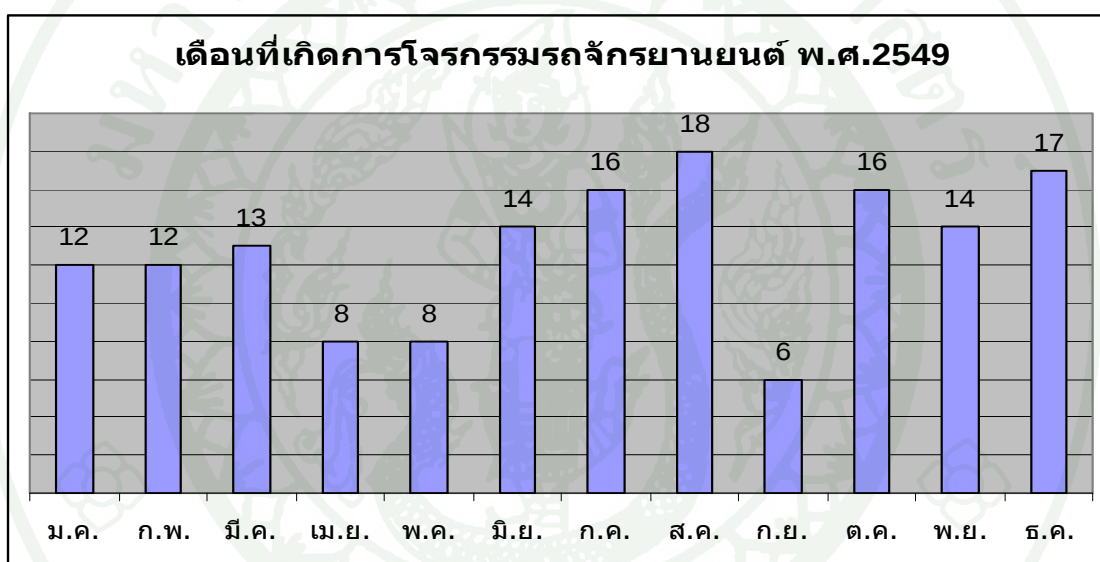


ภาพที่ 15 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2549

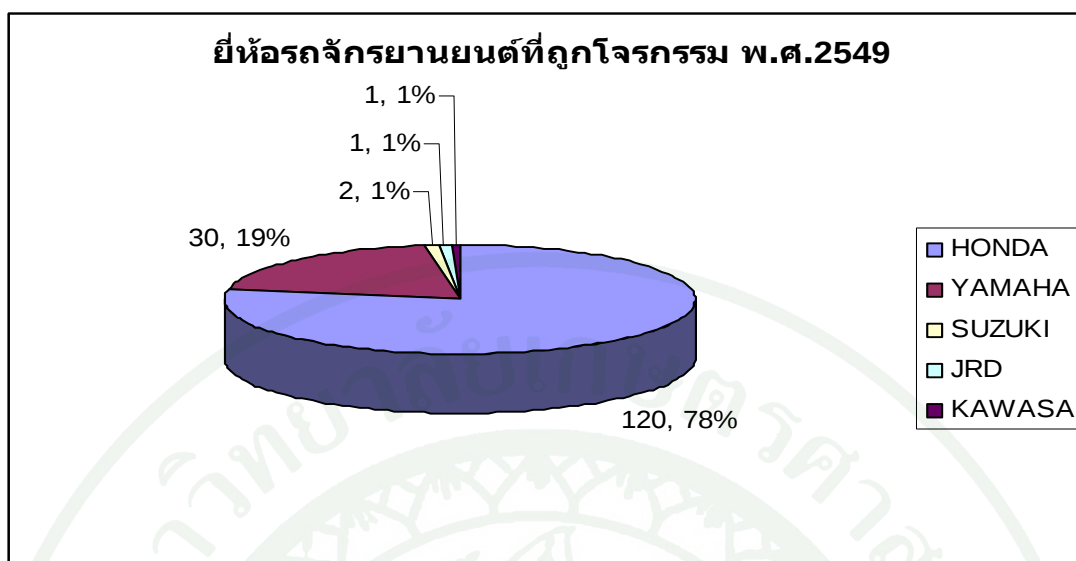


ภาพที่ 16 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2549

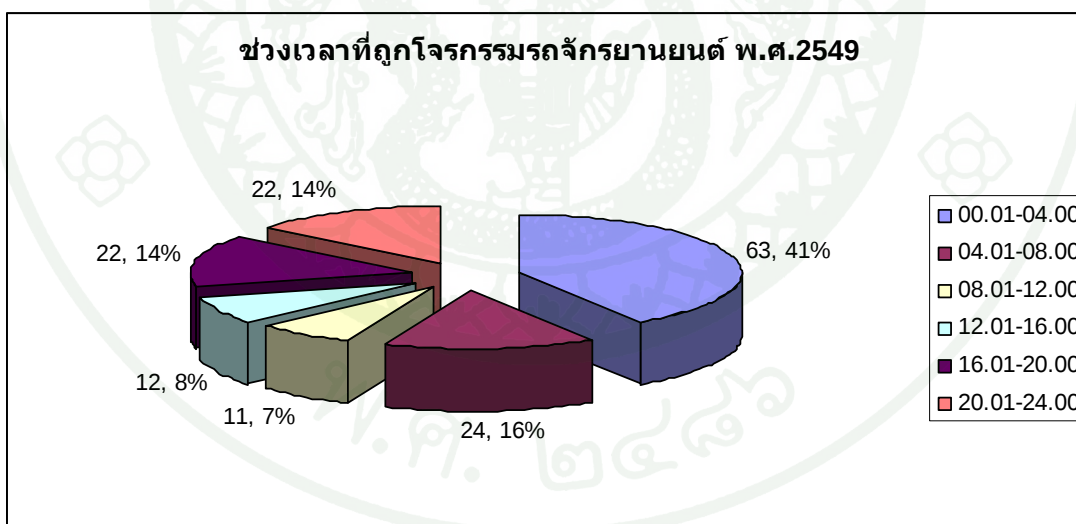
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2549 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 154 ครั้ง ซึ่งเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนสิงหาคม มีจำนวน 18 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนธันวาคม มีจำนวน 17 ครั้ง ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 120 คัน (ร้อยละ 78) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 30 คัน (ร้อยละ 19) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 63 คัน (ร้อยละ 41) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 24 คัน (ร้อยละ 16) รายละเอียดดังภาพที่ 17 - 19



ภาพที่ 17 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2549



ภาพที่ 18 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2549

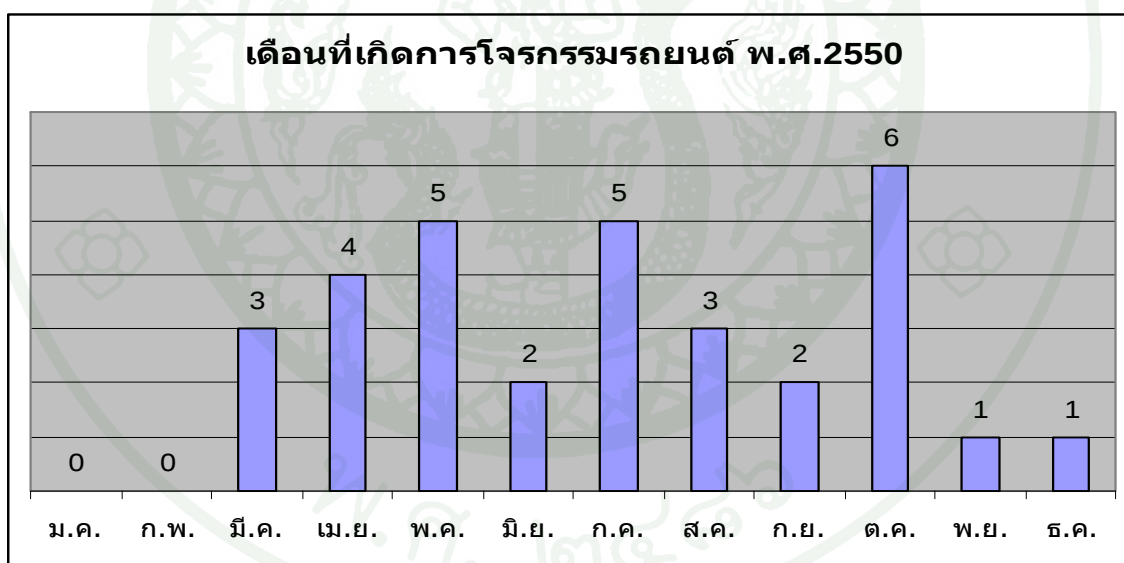


ภาพที่ 19 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2549

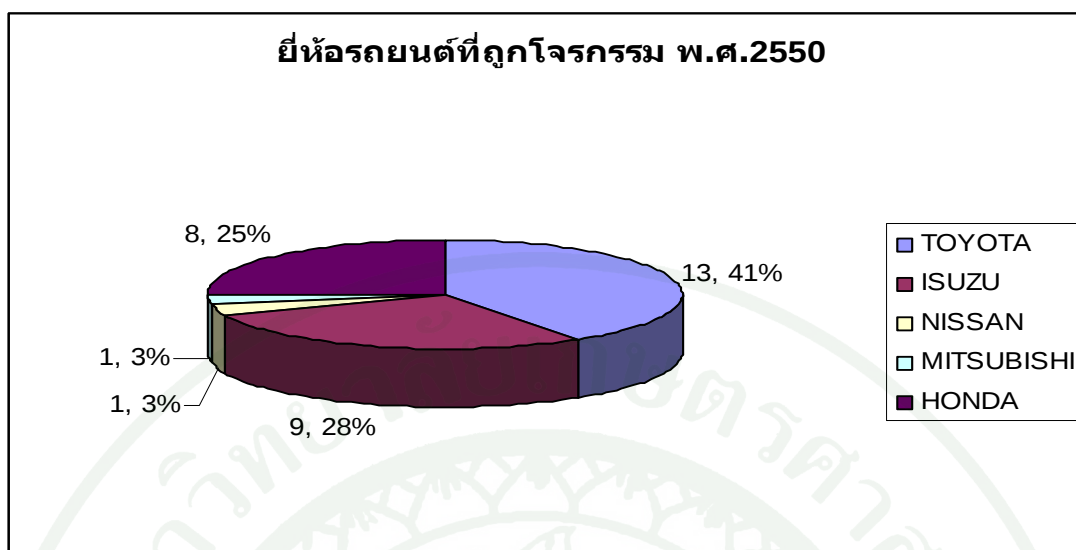
1.3 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2550

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2550 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 147 ครั้ง

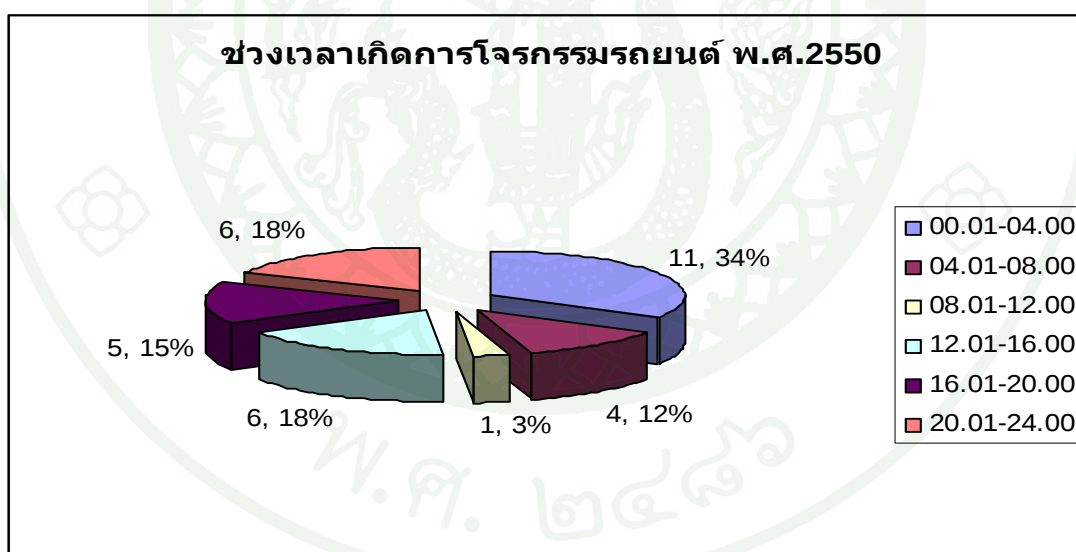
รถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 32 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนตุลาคม มีจำนวน 6 ครั้ง รองลงมาคือเดือนกรกฎาคมและเดือนพฤษภาคม จำนวน 5 ครั้งเท่ากัน ยี่ห้อนยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 13 คัน (ร้อยละ 41) รองลงมาคือ อีซูซุ จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 28) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 11 คัน (ร้อยละ 34) รองลงมาช่วงเวลา 12.01-16.00 จำนวน 6 คัน (ร้อยละ 18) รายละเอียดดังภาพที่ 20 - 22



ภาพที่ 20 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2550



ภาพที่ 21 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2550

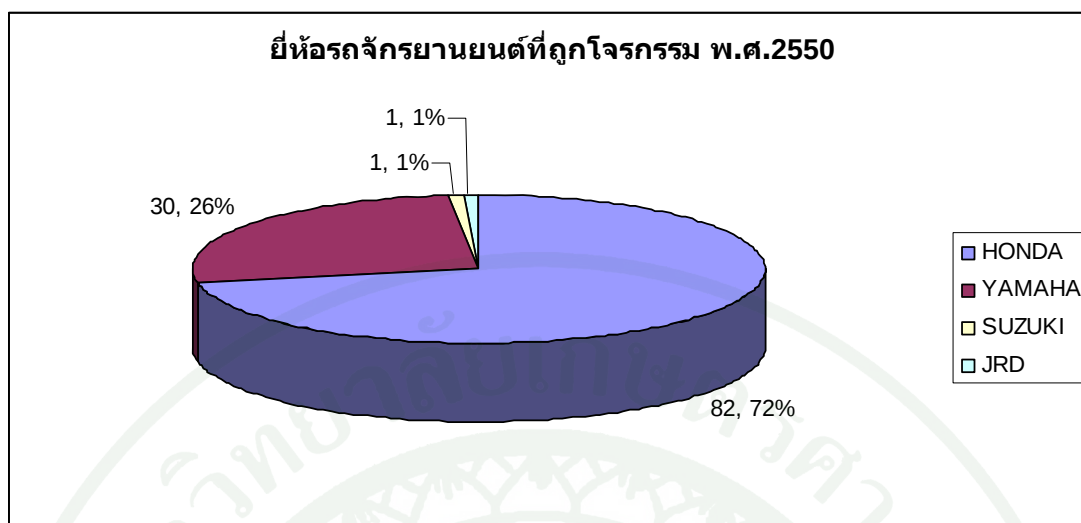


ภาพที่ 22 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2550

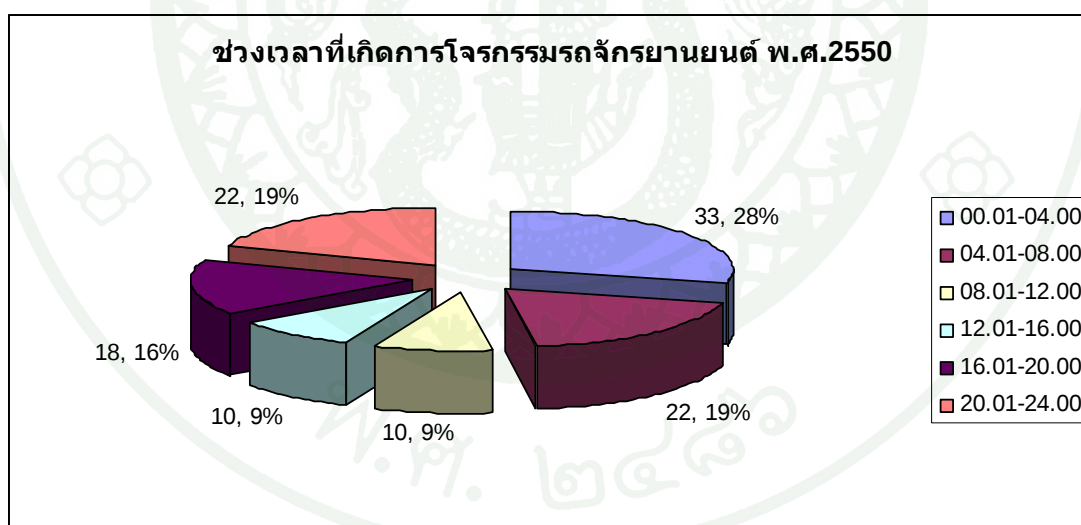
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2550 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 115 ครั้ง ซึ่งเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนพฤษภาคม จำนวน 17 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนกรกฎาคมและเดือนสิงหาคม จำนวน 14 ครั้งเท่ากัน ยี่ห้อรถที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 82 คัน (ร้อยละ 72) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 30 คัน (ร้อยละ 26) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 33 คัน (ร้อยละ 28) รองลงมา ช่วงเวลา 20.01-24.00 และช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 22 คันเท่ากัน (ร้อยละ 19) รายละเอียดดังภาพที่ 23 - 25



ภาพที่ 23 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2550



ภาพที่ 24 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2550

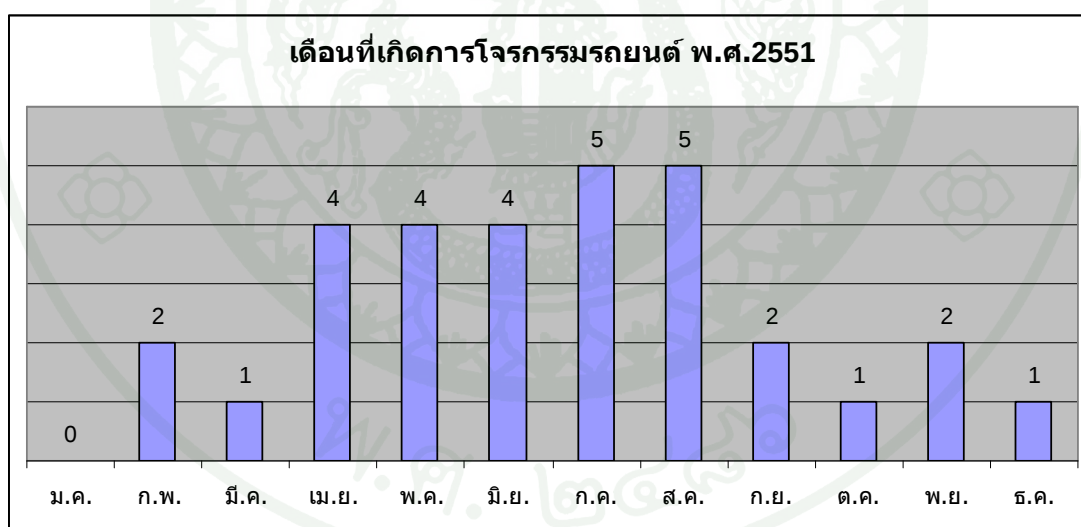


ภาพที่ 25 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2550

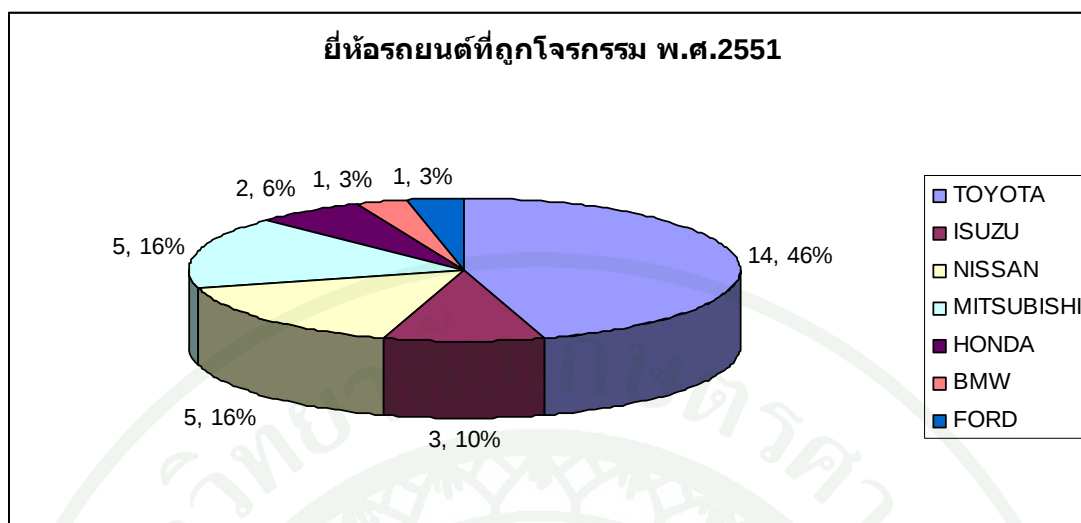
1.4 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2551

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2551 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 222 ครั้ง

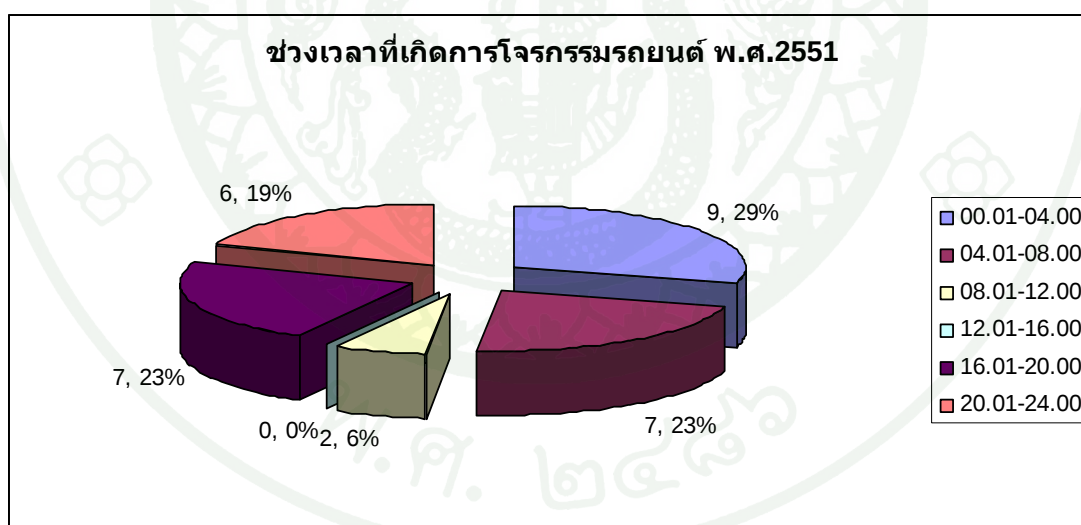
รถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 31 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนกรกฎาคมและสิงหาคม มีจำนวน 5 ครั้งเท่ากัน รองลงมาคือเดือนเมษายน เดือนพฤษภาคม และเดือนมิถุนายน จำนวน 4 ครั้งเท่ากัน ยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 14 คัน (ร้อยละ 46) รองลงมาคือ นิสสันและมิตซูบิชิ จำนวน 5 คันเท่ากัน (ร้อยละ 16) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 9 คัน (ร้อยละ 29) รองลงมา ช่วงเวลา 04.01-08.00 และช่วงเวลา 16.01-20.00 จำนวน 7 คันเท่ากัน (ร้อยละ 23) รายละเอียดดัง ภาพที่ 26 - 28



ภาพที่ 26 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2551

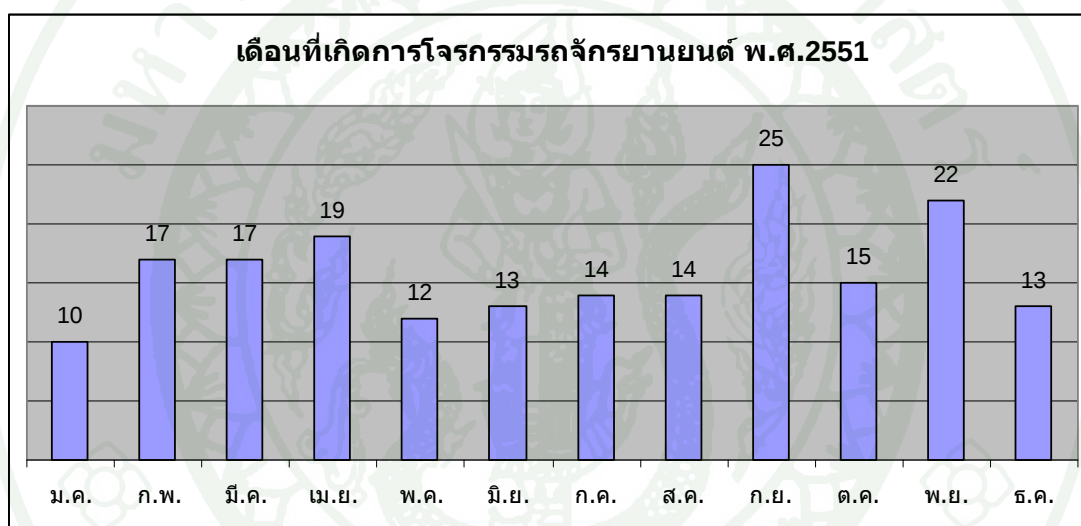


ภาพที่ 27 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2551

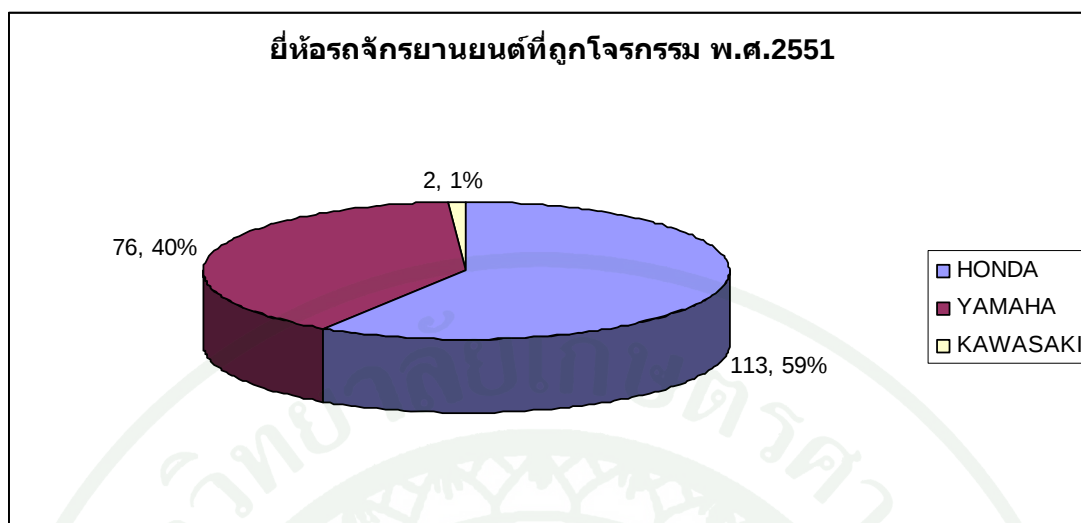


ภาพที่ 28 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2551

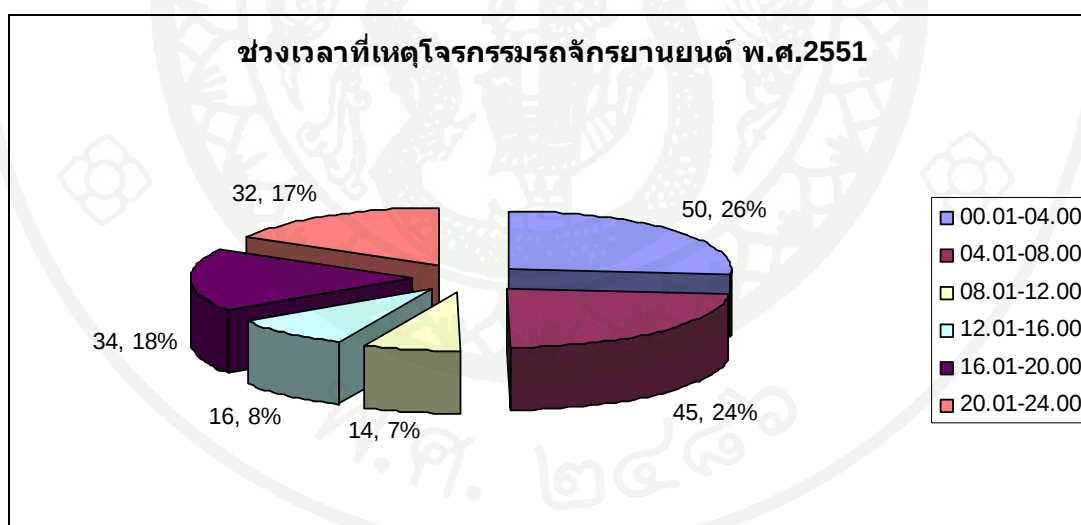
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2551 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 191 ครั้ง ซึ่งเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนกันยายน จำนวน 25 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนพฤศจิกายน จำนวน 22 ครั้ง ยี่ห้อรถที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 113 คัน (ร้อยละ 59) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 76 คัน (ร้อยละ 40) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 50 คัน (ร้อยละ 26) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 45 คัน (ร้อยละ 24) รายละเอียดดังภาพที่ 29 - 31



ภาพที่ 29 เดือนที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2551



ภาพที่ 30 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2551

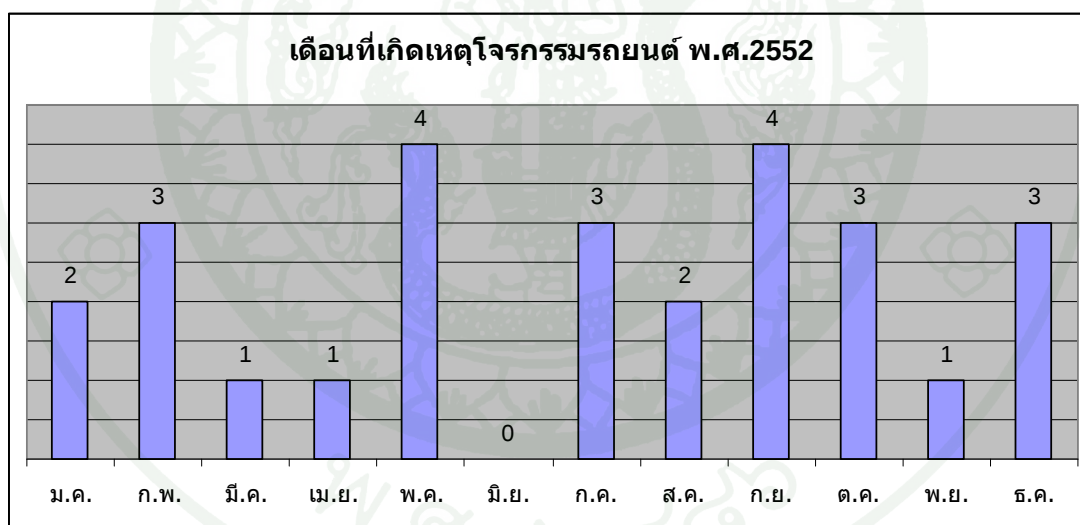


ภาพที่ 31 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2551

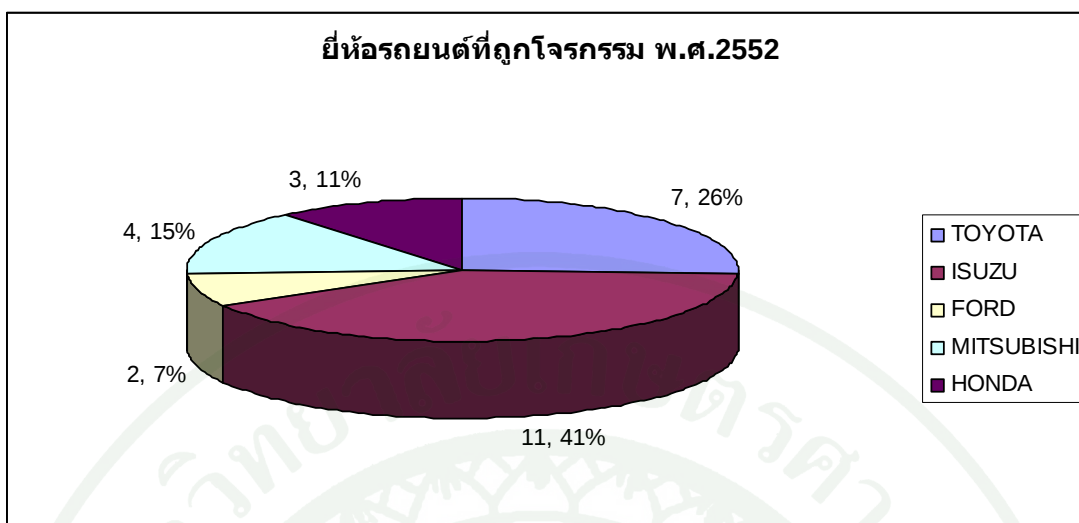
1.5 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2552

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2552 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 166 ครั้ง

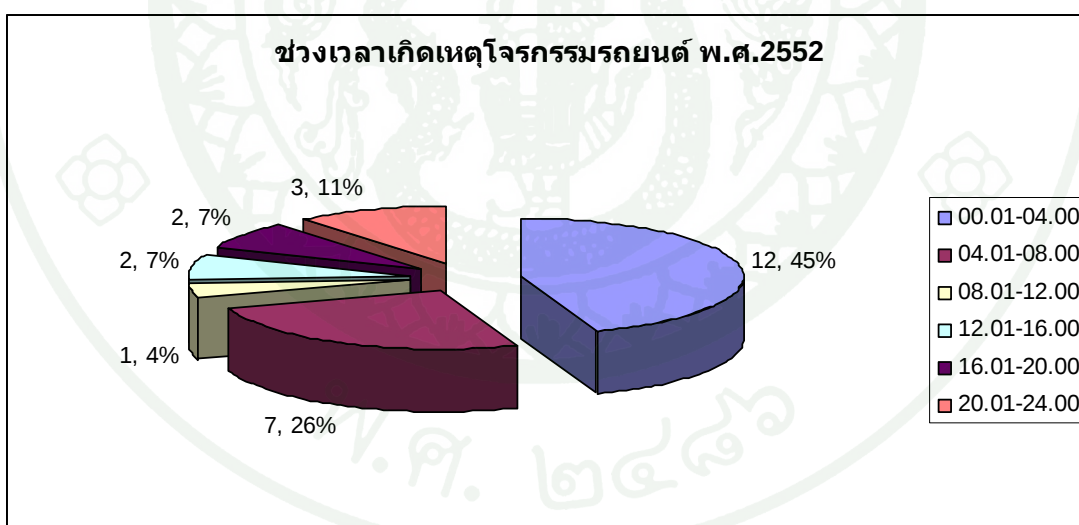
รถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 27 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนพฤษภาคมและเดือนกันยายน มีจำนวน 4 ครั้งเท่ากัน รองลงมาคือเดือนกุมภาพันธ์ เดือนกรกฎาคม เดือนตุลาคมและเดือนธันวาคม จำนวน 4 ครั้งเท่ากัน ยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ อีซูซุ จำนวน 11 คัน (ร้อยละ 41) รองลงมาคือ โตโยต้า จำนวน 7 คันเท่ากัน (ร้อยละ 26) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 12 คัน (ร้อยละ 45) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 7 คัน (ร้อยละ 26) รายละเอียดดังภาพที่ 32 - 34



ภาพที่ 32 เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2552



ภาพที่ 33 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2552

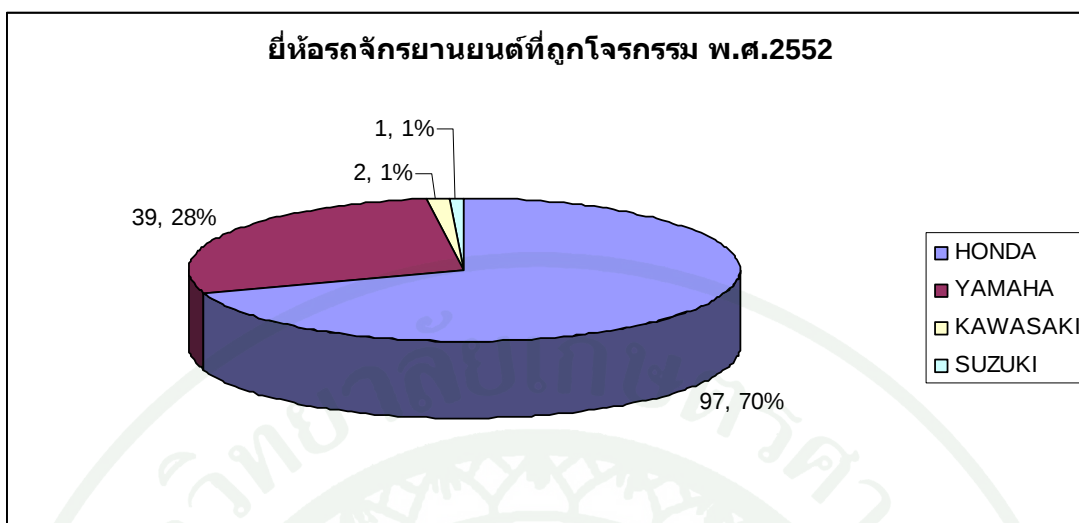


ภาพที่ 34 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2552

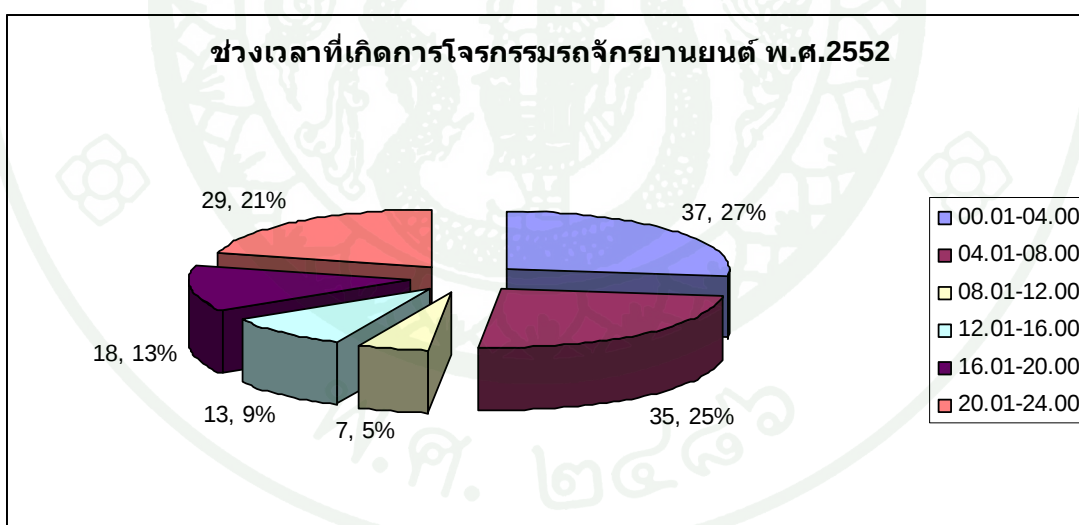
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2552 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 139 ครั้ง ซึ่งเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนเมษายน จำนวน 17 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนสิงหาคม จำนวน 16 ครั้ง ยี่ห้อรถที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 97 คัน (ร้อยละ 70) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 39 คัน (ร้อยละ 28) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 37 คัน (ร้อยละ 27) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 35 คัน (ร้อยละ 25) รายละเอียดดังภาพที่ 35 - 37



ภาพที่ 35 เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2552



ภาพที่ 36 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2552

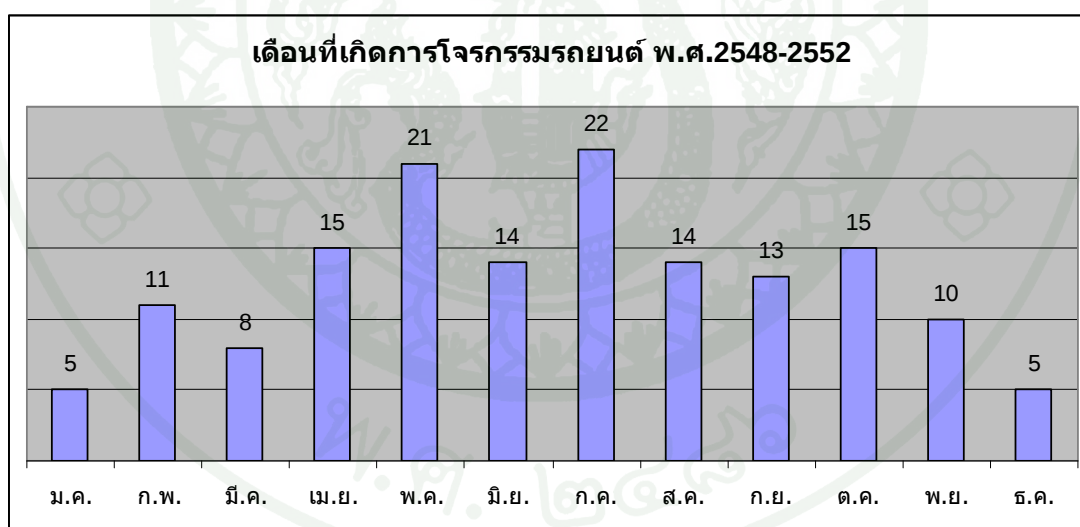


ภาพที่ 37 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2552

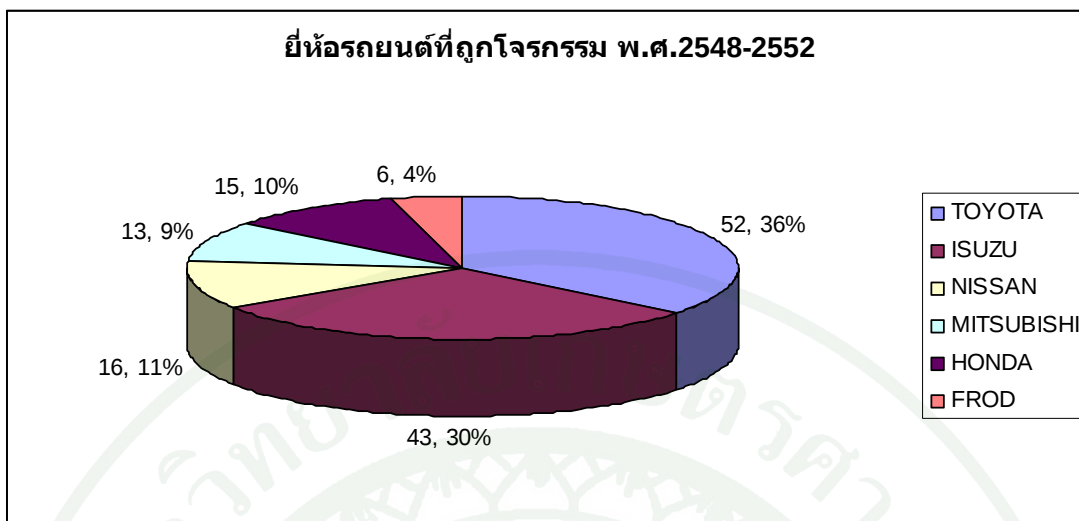
1.6 ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2548-2552

สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548-2552 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งทั้งสิ้น 863 ครั้ง

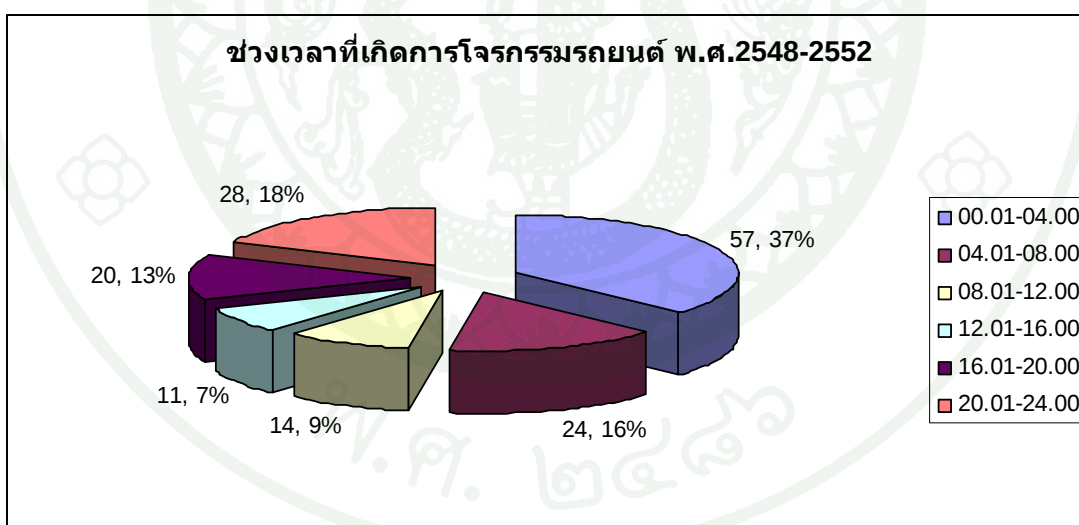
รถยนต์มีจำนวนทั้งสิ้น 152 ครั้ง จำนวนรถยนต์ที่ถูกโจรกรรมปี พ.ศ. 2548 จำนวน 29 ครั้ง พ.ศ. 2549 จำนวน 33 ครั้ง พ.ศ. 2550 จำนวน 32 ครั้ง พ.ศ. 2551 จำนวน 31 ครั้งและพ.ศ. 2552 จำนวน 27 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนกรกฎาคม มีจำนวน 22 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนพฤษภาคม จำนวน 21 ครั้ง ยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 52 คัน (ร้อยละ 36) รองลงมาคือ อิซูซุ จำนวน 43 คัน (ร้อยละ 30) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 57 คัน (ร้อยละ 37) รองลงมา ช่วงเวลา 20.01-24.00 น. จำนวน 28 คัน (ร้อยละ 18) รายละเอียดดังภาพที่ 38 - 40



ภาพที่ 38 เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548-2552

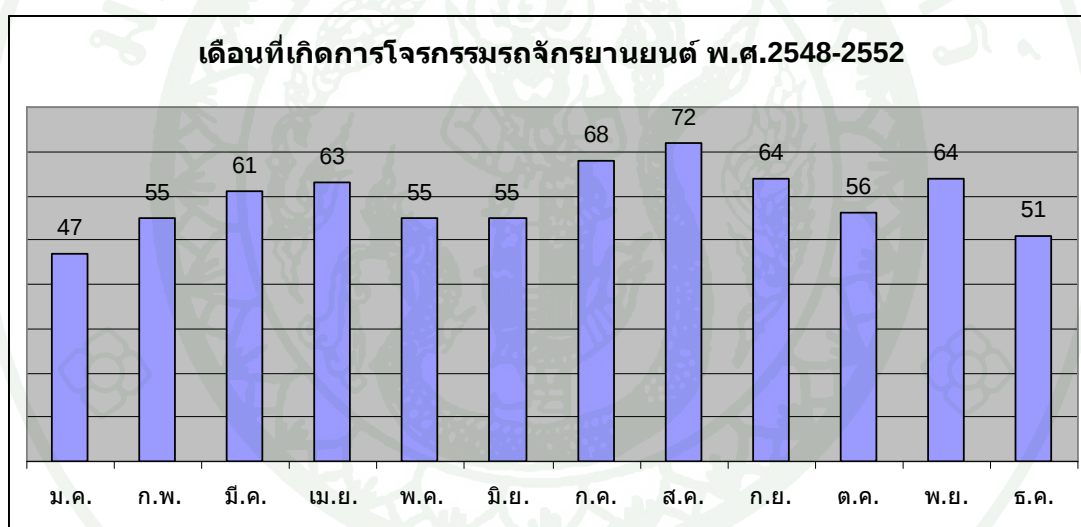


ภาพที่ 39 ยี่ห้อรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548-2552

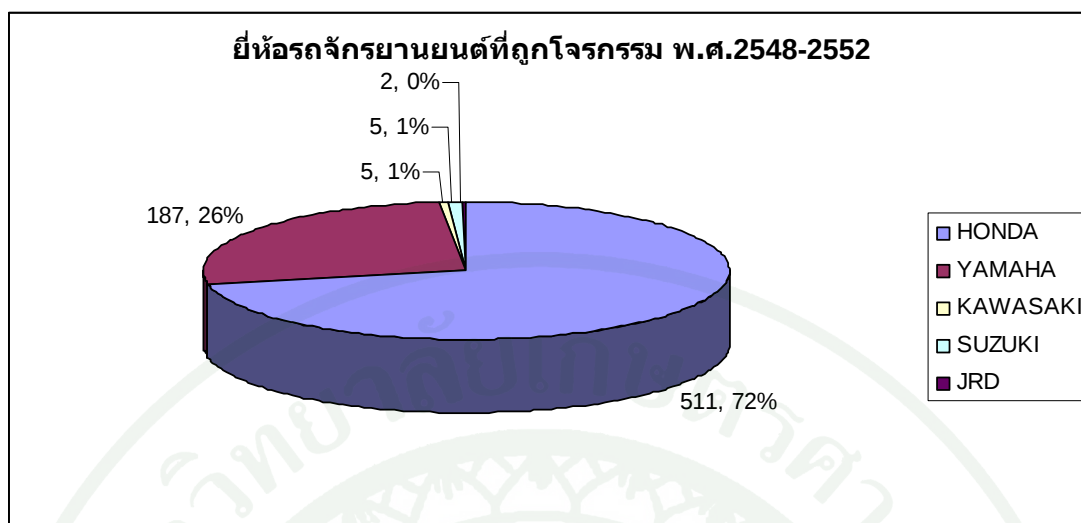


ภาพที่ 40 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548-2552

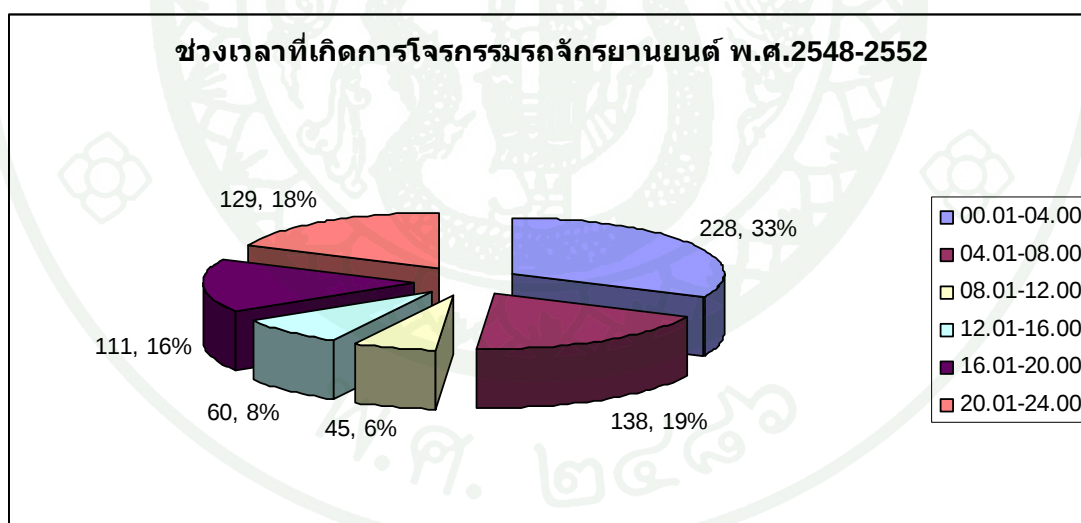
สถิติการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548-2552 พบว่าเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 711 ครั้ง จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรมปี พ.ศ. 2548 จำนวน 112 ครั้ง พ.ศ. 2549 จำนวน 154 ครั้ง พ.ศ. 2550 จำนวน 115 ครั้ง พ.ศ. 2551 จำนวน 191 ครั้งและพ.ศ. 2552 จำนวน 139 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือนสิงหาคมจำนวน 72 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนกรกฎาคม จำนวน 68 ครั้ง ยี่ห้อรถที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 51 คัน (ร้อยละ 72) รองลงมาคือ ยามาฮ่า จำนวน 187 คัน (ร้อยละ 26) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 228 คัน (ร้อยละ 33) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 138 คัน (ร้อยละ 19) รายละเอียดดังภาพที่ 41 - 43



ภาพที่ 41 เดือนที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548-2552



ภาพที่ 42 ยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่ถูกโจรกรรม พ.ศ. 2548-2552



ภาพที่ 43 ช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548-2552

1.2 สถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

1.2.1 สถานที่เกิดการโจรกรรมรถยนต์แยกเป็นรายปี

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวแยกรายปี ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 โดยมีรายละเอียดดังนี้

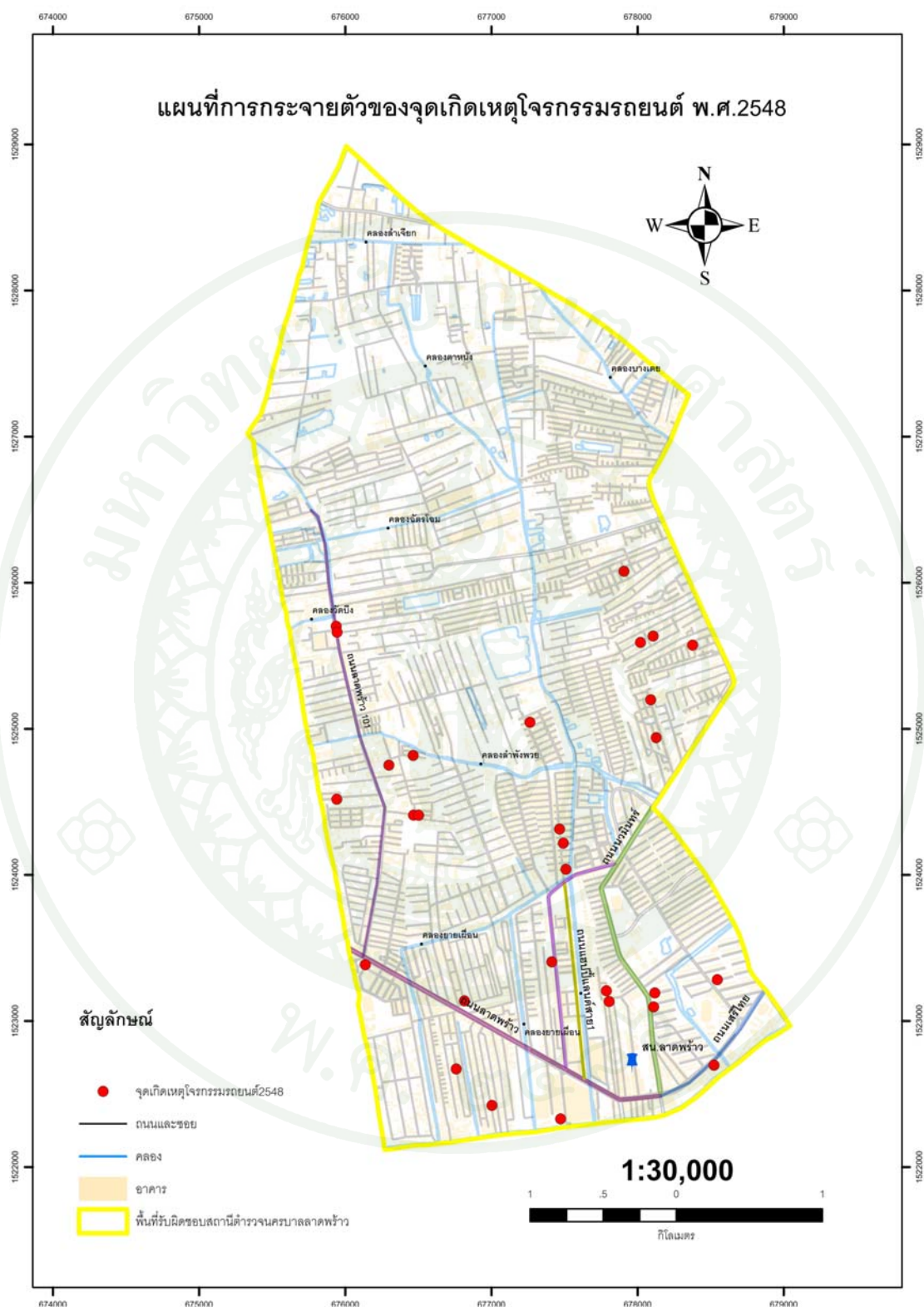
พ.ศ. 2548 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งโจรกรรมรถยนต์จำนวน 29 ครั้ง ลักษณะการโจรกรรมกระจายตัวอยู่ในทางตอนกลางลงไปทางทิศใต้ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านที่พักอาศัยบริเวณที่มีการโจรกรรมหนาแน่นได้แก่ แพลตคลองจั่น บางกะปิคอนโดมิเนียม นิรันดร์ ซิตี้ คอนโดมิเนียม หมู่บ้านฉัตรแก้ว หมู่บ้านโอพารพัฒนา 2 (ดังภาพที่ 44-45)

พ.ศ. 2549 พบมีการโจรกรรมรถยนต์จำนวน 33 ครั้ง ลักษณะการโจรกรรมเกิดขึ้นทั่วบริเวณแต่จะมีความหนาแน่นทางใต้ โดยเฉพาะในบริเวณบางกะปิคอนโดมิเนียม และศรีบุญครอง คอนโดมิเนียมซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัย (ดังภาพที่ 46-47)

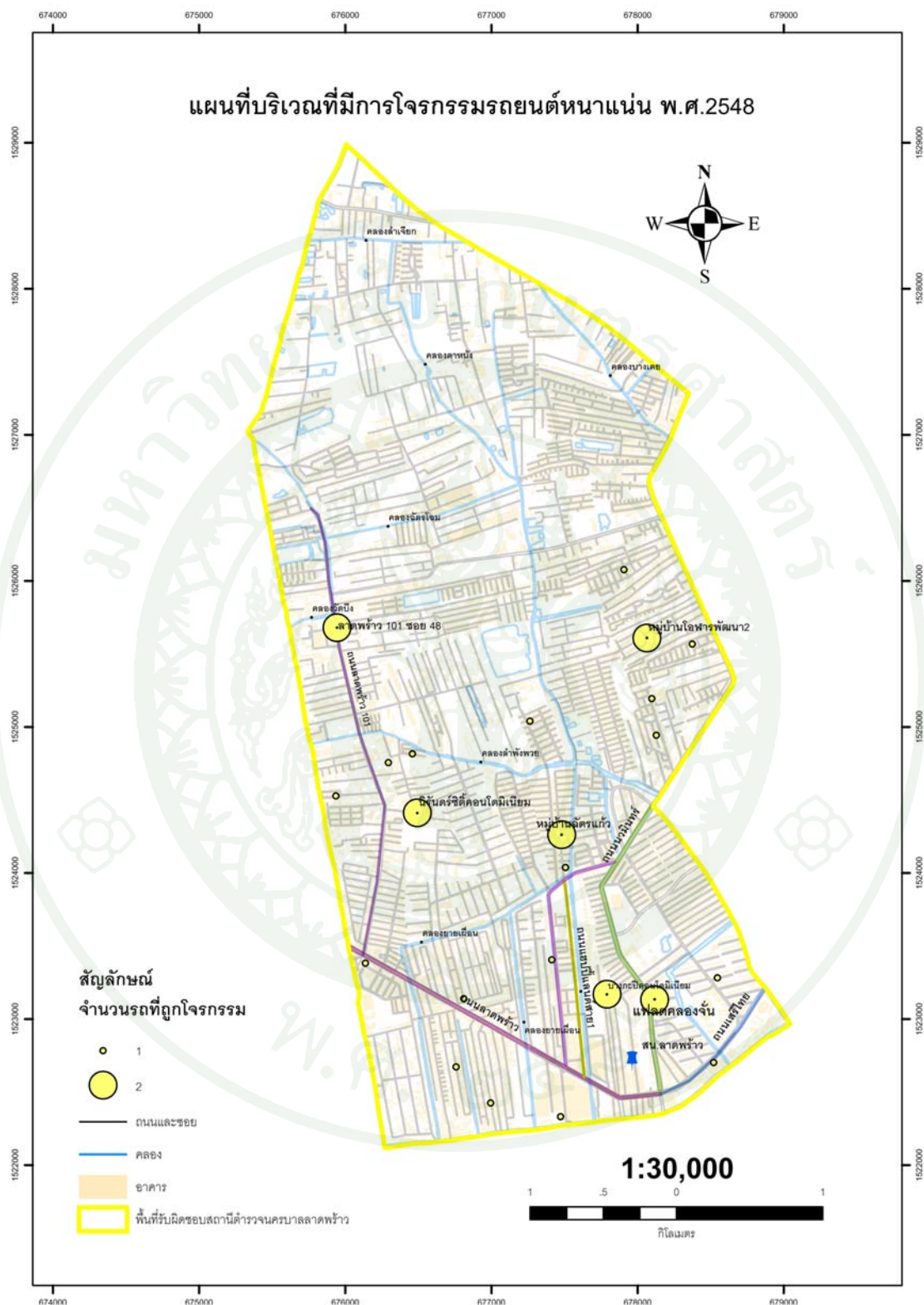
พ.ศ. 2550 พบมีการโจรกรรมรถยนต์จำนวน 32 ครั้ง ลักษณะการโจรกรรมกระจายตัวทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทางทิศใต้ โดยเฉพาะย่านที่พักอาศัย ได้แก่ แพลตคลองจั่น หมู่บ้านวังทองเห้าส์ หมู่บ้านกรุงทอง 5 เป็นต้น ย่านการค้า ได้แก่ เดอะมอลล์บางกะปิ เป็นต้น (ดังภาพที่ 48-49)

พ.ศ. 2551 พบมีการโจรกรรมรถยนต์จำนวน 31 ครั้ง ลักษณะการโจรกรรมหนาแน่นทางทิศใต้ ส่วนใหญ่เกิดการโจรกรรมในย่านที่พักอาศัย ได้แก่ แพลตคลองจั่น มหาทรัพย์ คอนโดมิเนียม เป็นต้น (ดังภาพที่ 50-51)

พ.ศ. 2552 พบมีการโจรกรรมรถยนต์จำนวน 27 ครั้ง ลักษณะการโจรกรรมเกิดทั่วบริเวณแต่จะมีความหนาแน่นทางทิศใต้ ส่วนใหญ่เกิดการโจรกรรมในย่านที่พักอาศัยบริเวณแพลตคลองจั่น (ดังภาพที่ 52-53)

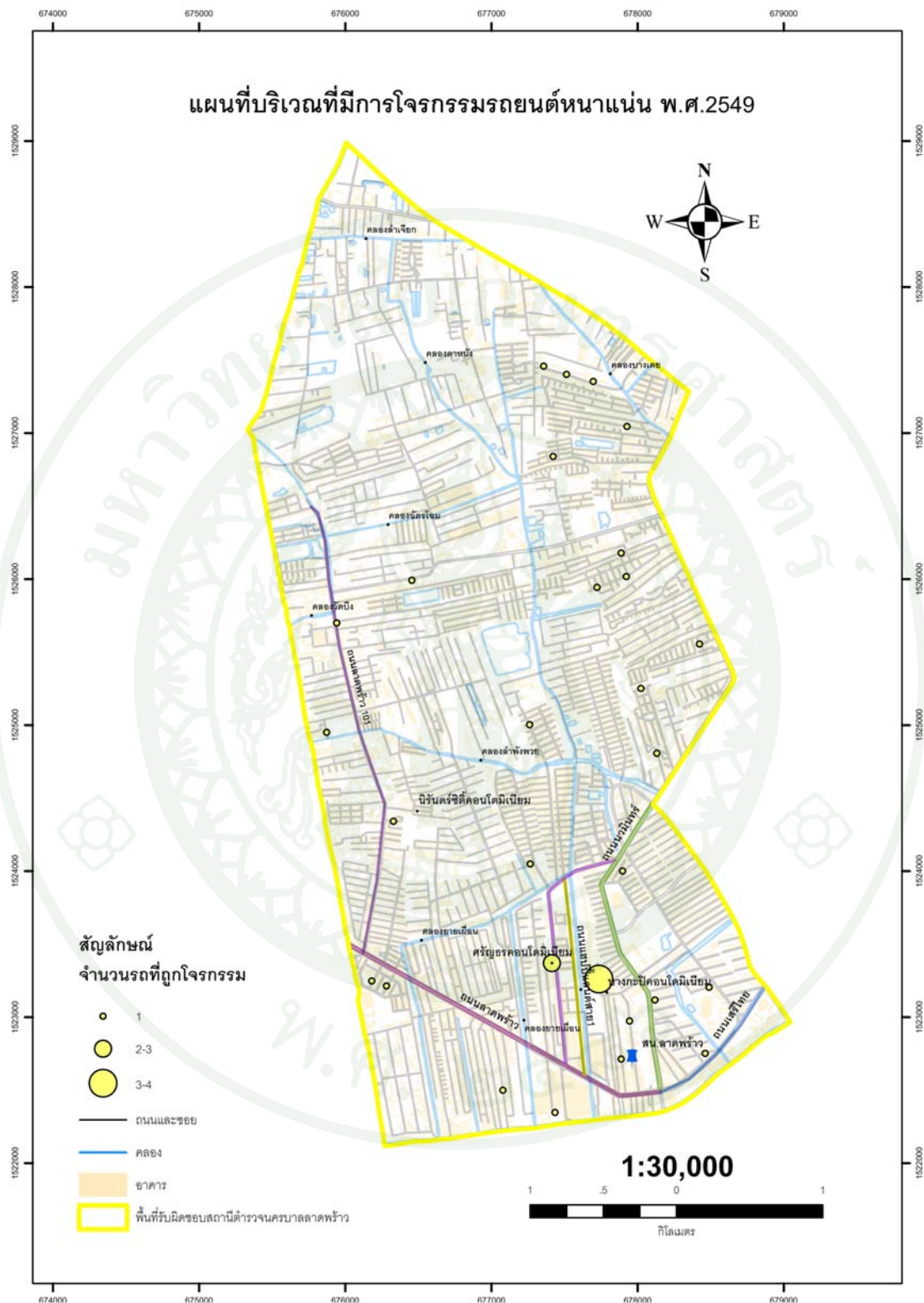


ภาพที่ 44 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2548

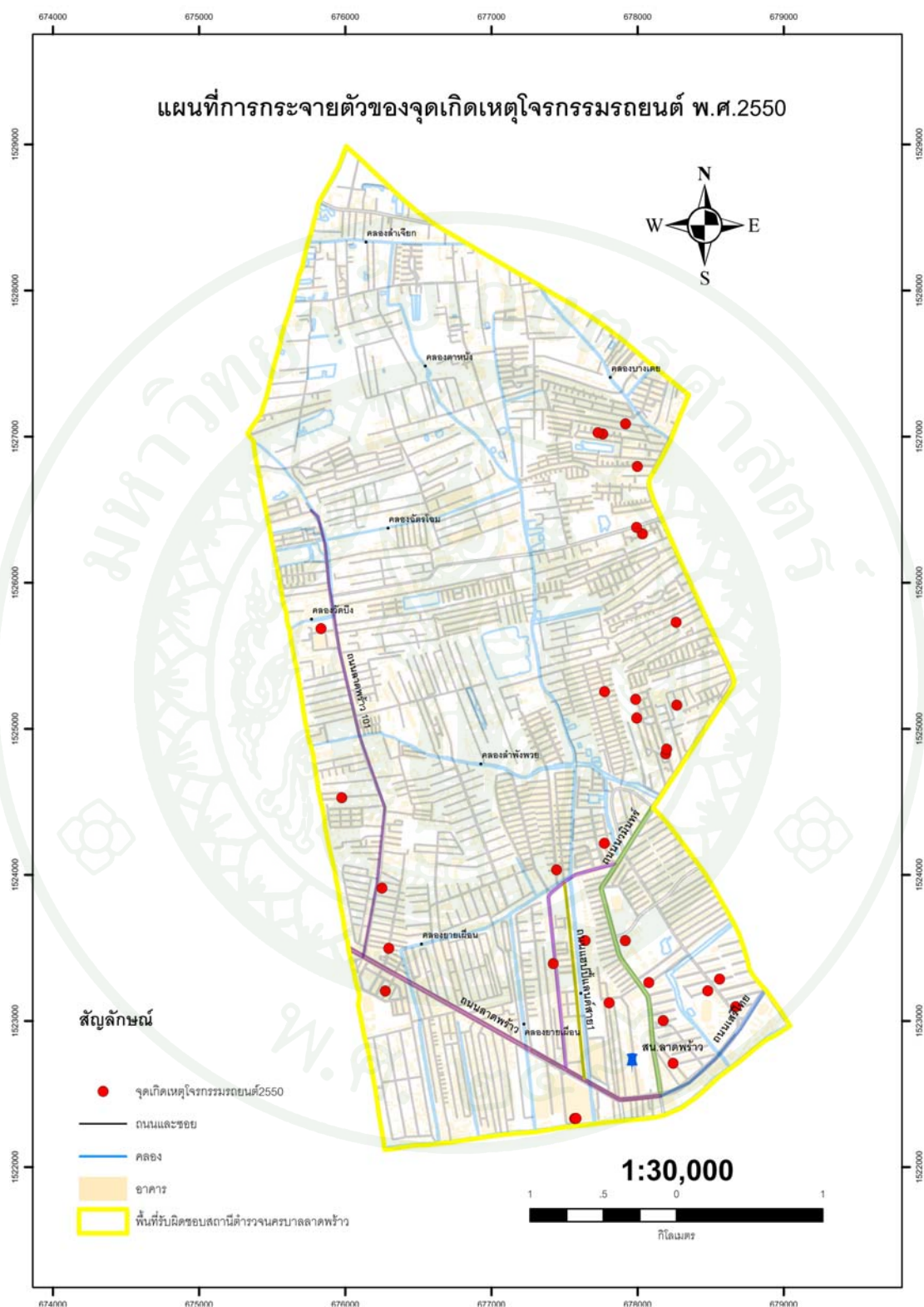


ภาพที่ 45 บริเวณที่มีการโครงการรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2548

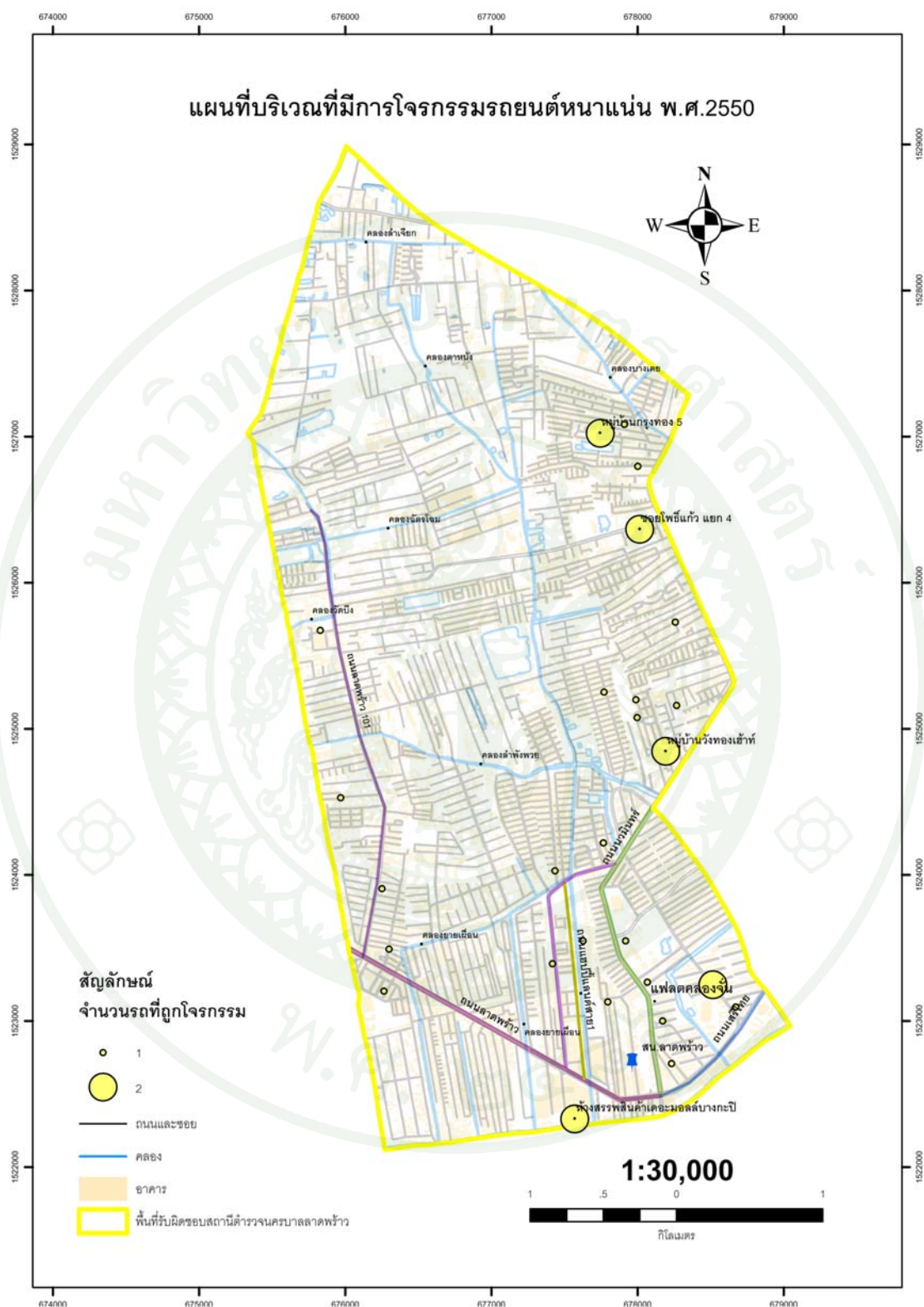




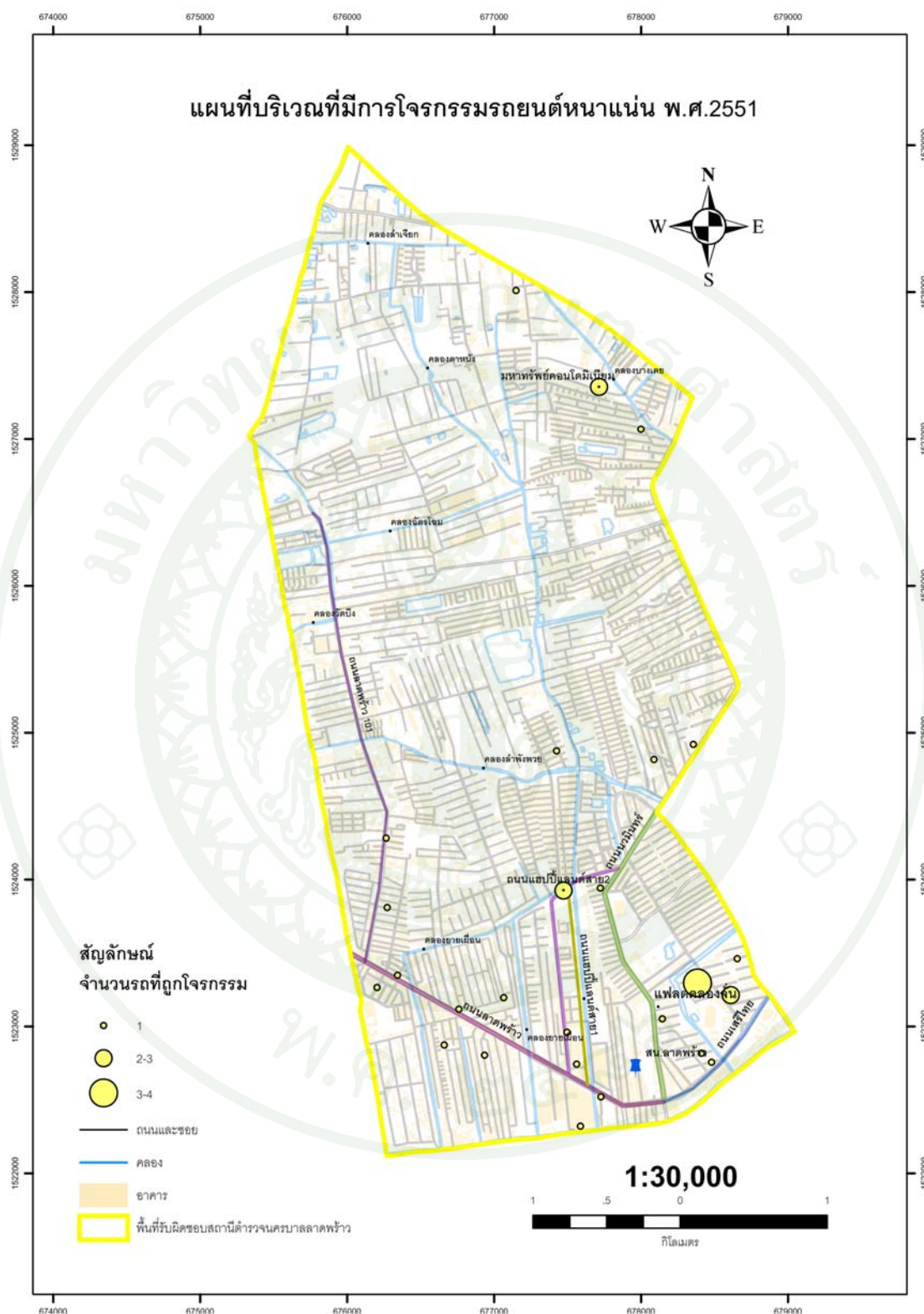
ภาพที่ 47 บริเวณที่มีการจราจรรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2549



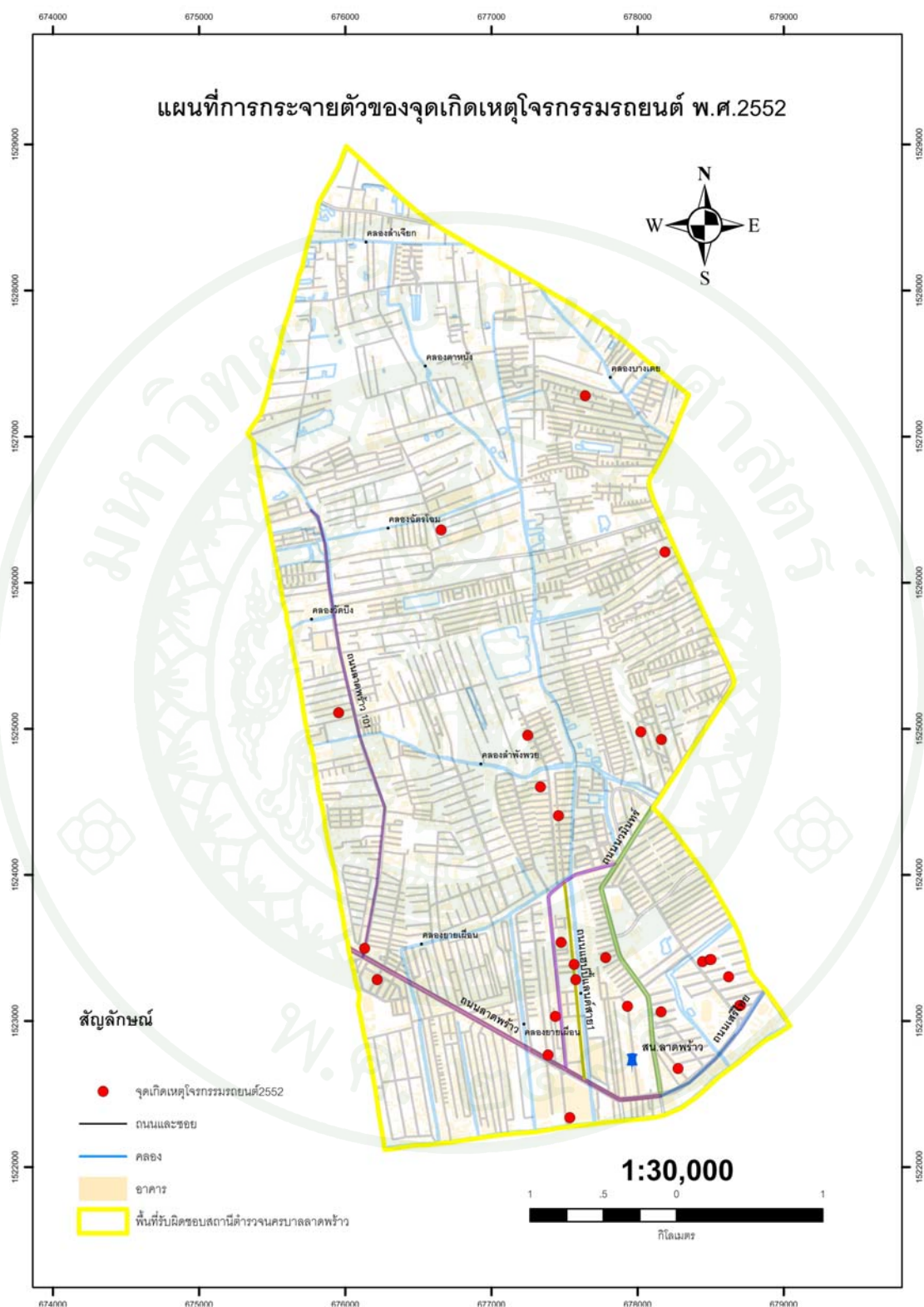
ภาพที่ 48 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2550



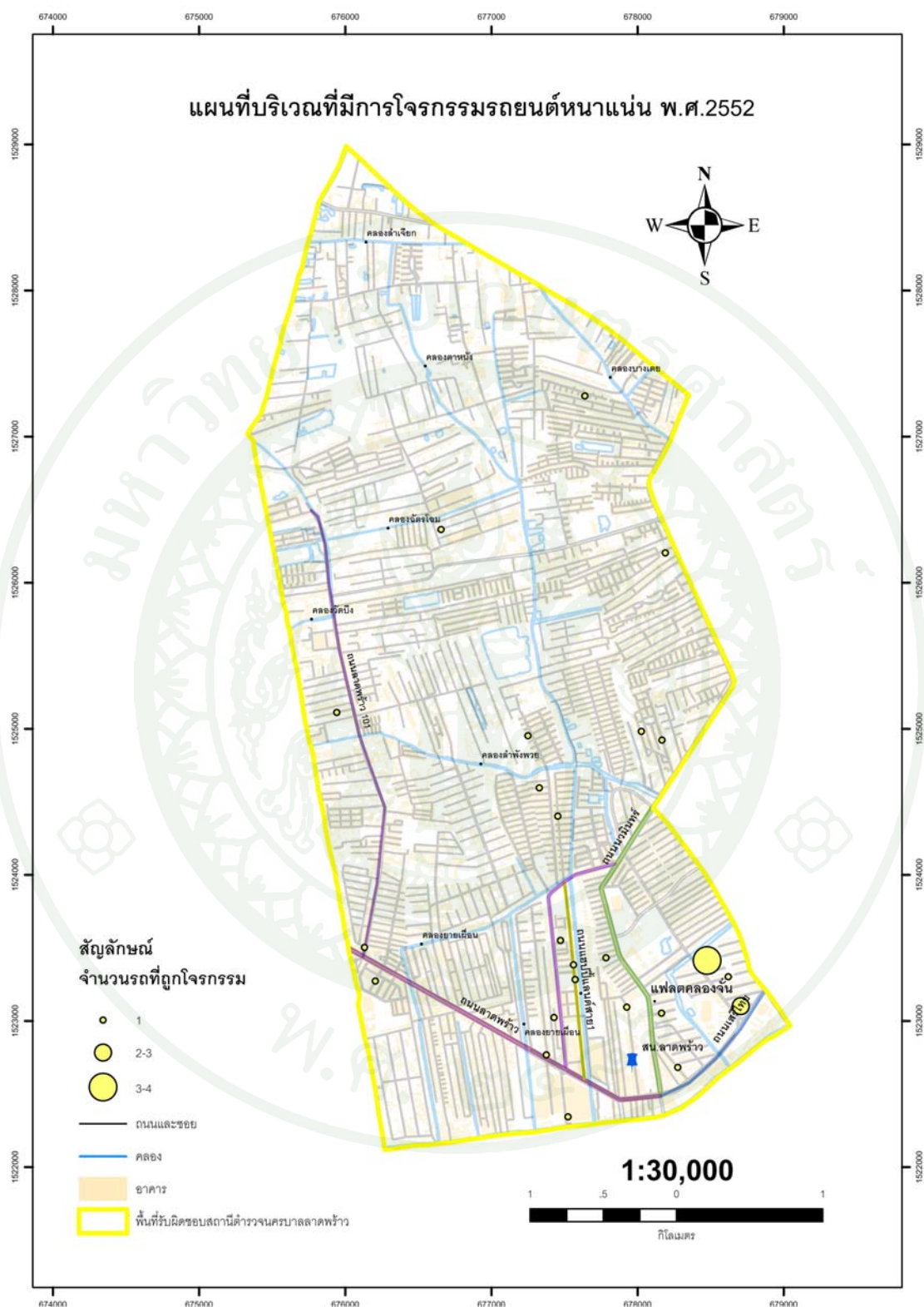
ภาพที่ 49 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2550



ภาพที่ 51 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2551



ภาพที่ 52 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ.2552



ภาพที่ 53 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2552

1.2.2 สถานที่เกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์รายปี

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวแยกสายปี ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 โดยมีรายละเอียดดังนี้

พ.ศ. 2548 พบว่ามีจำนวนการรับแจ้งโจรกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 112 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ส่วนใหญ่อยู่บริเวณย่านการค้า ได้แก่ บริเวณลุมพินีเซ็นเตอร์ รองลงมาคือทางตอนกลางหนาแน่นบริเวณนิรันดร์ชีวิต คอนโดมิเนียม และทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณมหาทรัพย์ คอนโดมิเนียม (ดังภาพที่ 54-55)

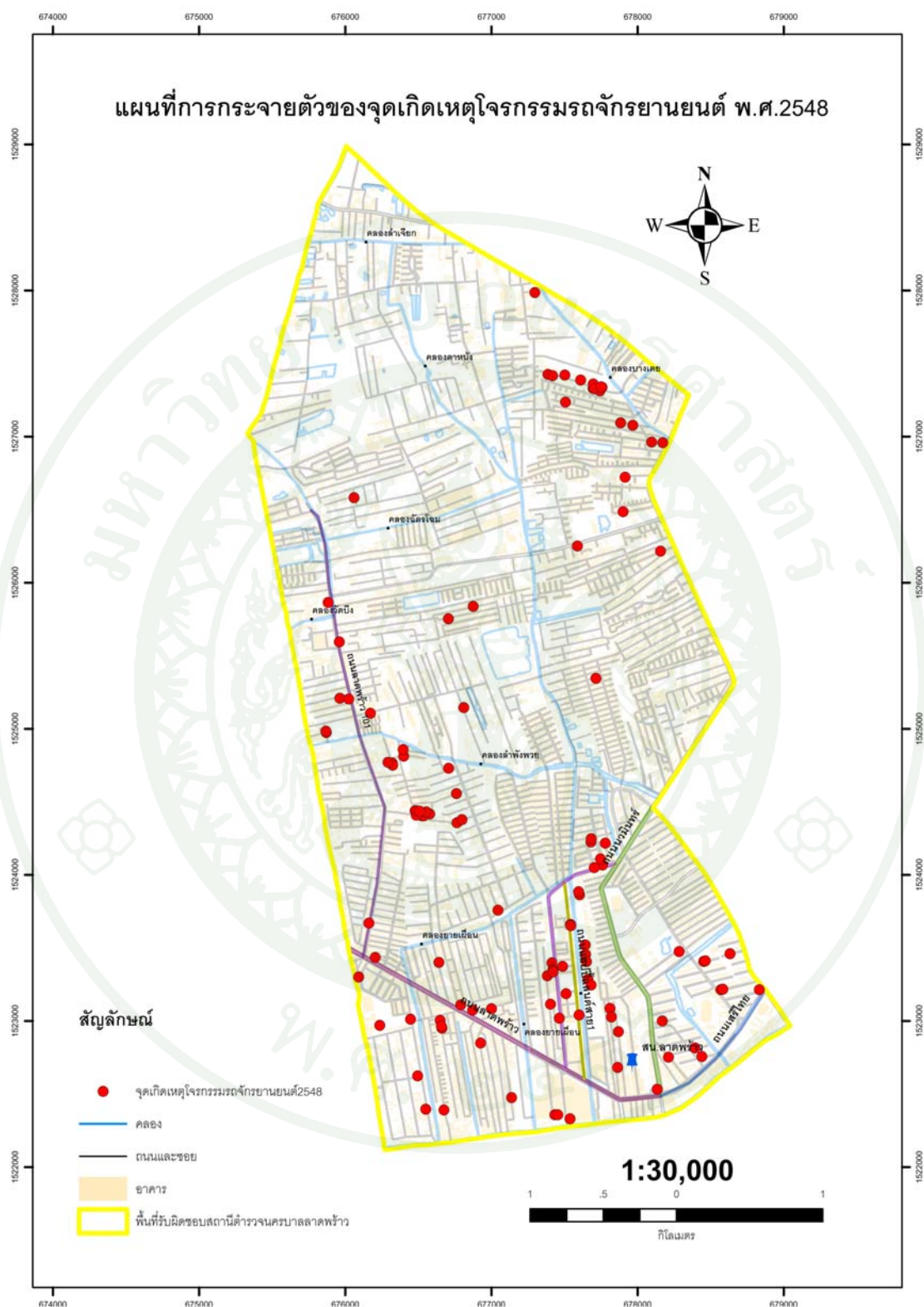
พ.ศ. 2549 พบว่ามีกรณีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 154 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลกสโตนจัน บริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า บริเวณห้างสรรพสินค้าโลตัสบางกะปิ รองลงมาคือทางตอนกลางหนาแน่นบริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดมิเนียม และทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณมหาทรัพย์คอนโดมิเนียม (ดังภาพที่ 56-57)

พ.ศ. 2550 พบว่ามีกรณีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 115 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลกสโตนจัน บริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า ทางทิศเหนือและตอนกลางการโจรกรรมกระจายตัวไม่หนาแน่นเมื่อเทียบกับทางทิศใต้ (ดังภาพที่ 58-59)

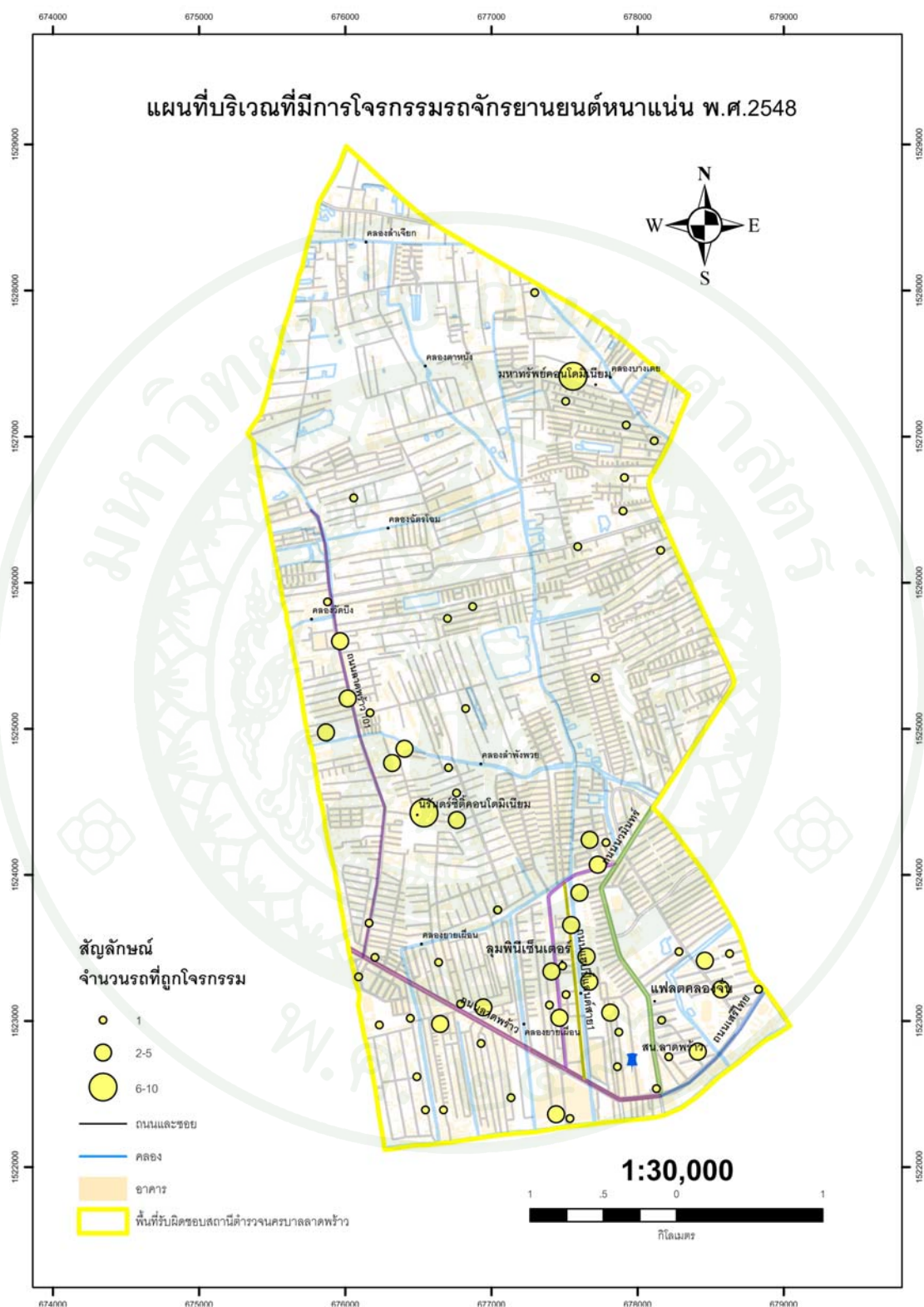
พ.ศ. 2551 พบว่ามีกรณีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 191 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า บริเวณห้างสรรพสินค้าโลตัสบางกะปิ บริเวณแฟลกสโตนจัน รองลงมาคือทางตอนกลางหนาแน่นบริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดมิเนียม (ดังภาพที่ 60-61)

พ.ศ. 2552 พบว่ามีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์จำนวน 166 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น บริเวณลุมพินีเซ็นเตอร์ ห้างสรรพสินค้าโลตัส บริเวณตลาดสดตลาดพร้าว รองลงมาคือทางตอนกลางหนาแน่นบริเวณนิรันดร์ซิตีค่อนโดมิเนียม (ดังภาพที่ 62-63)



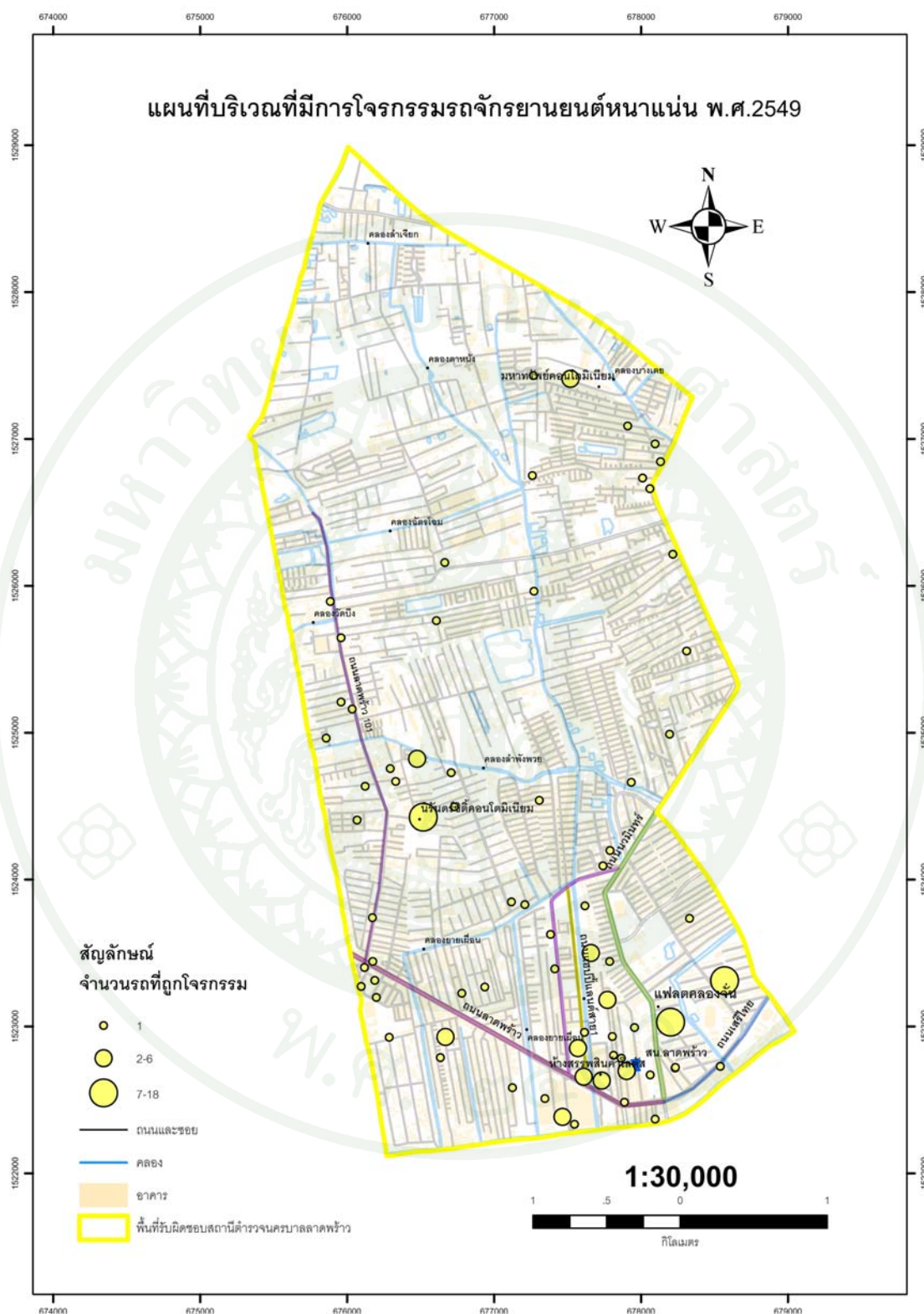


ภาพที่ 54 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2548

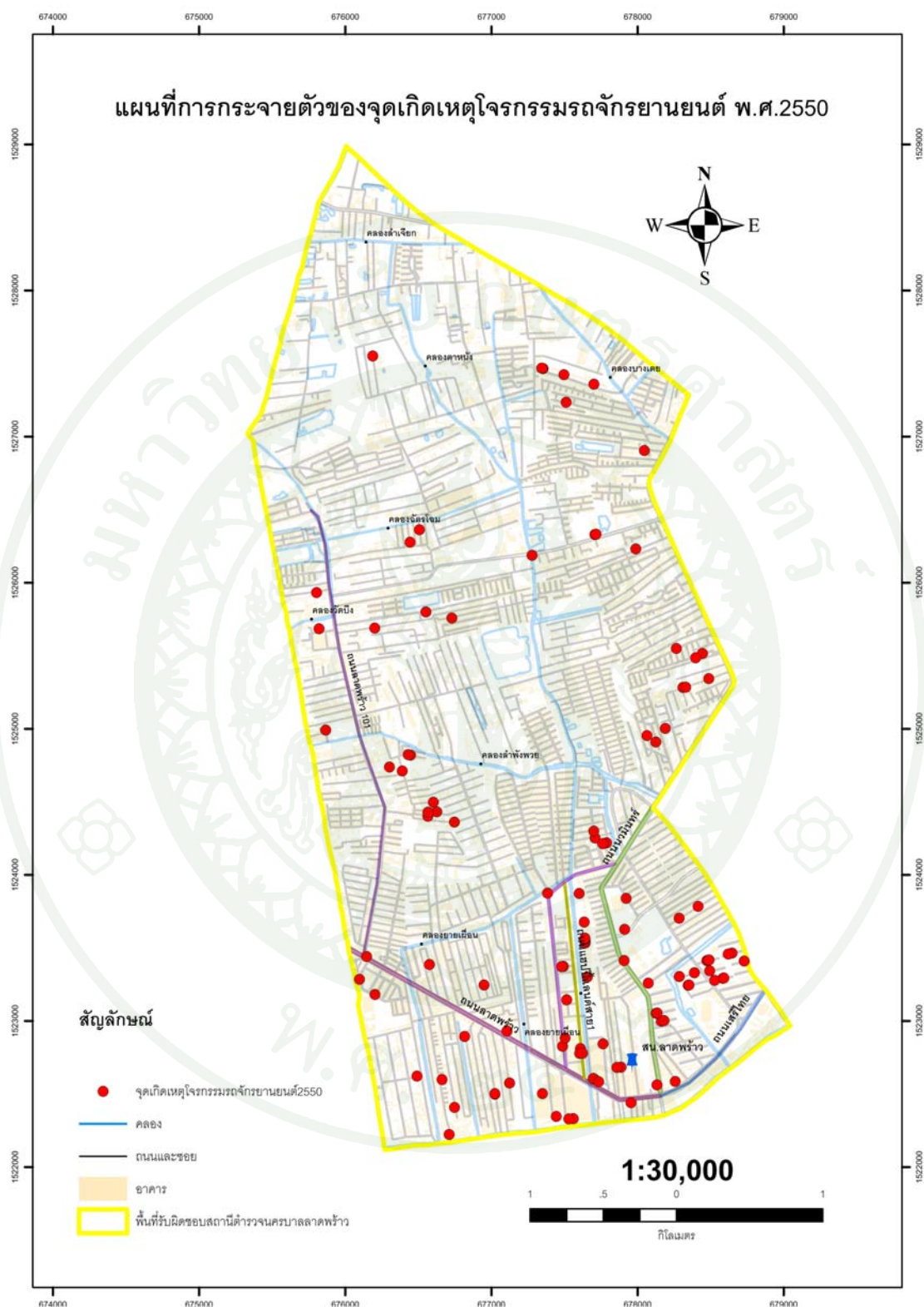


ภาพที่ 55 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2548

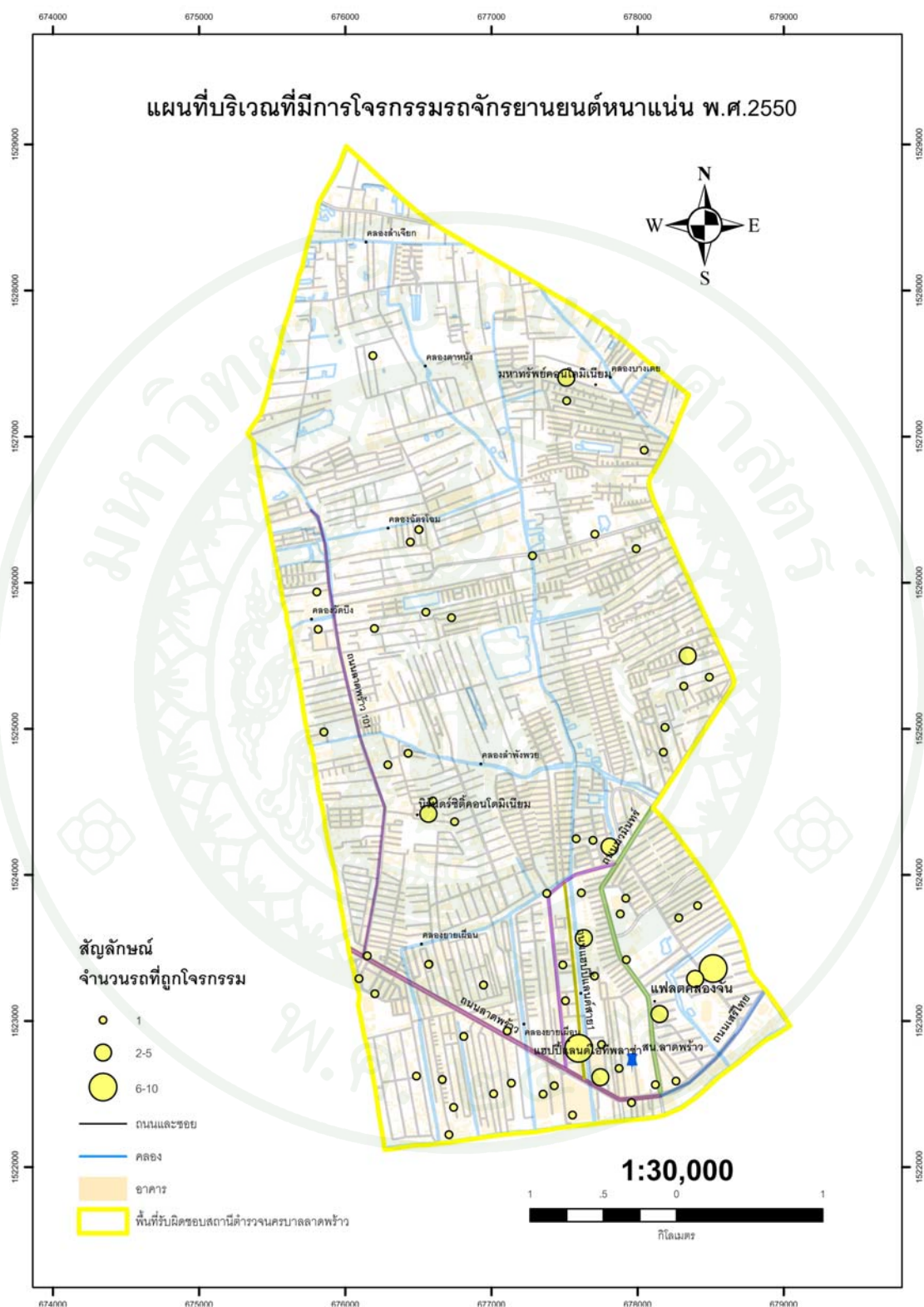
ภาพที่ 56 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2549



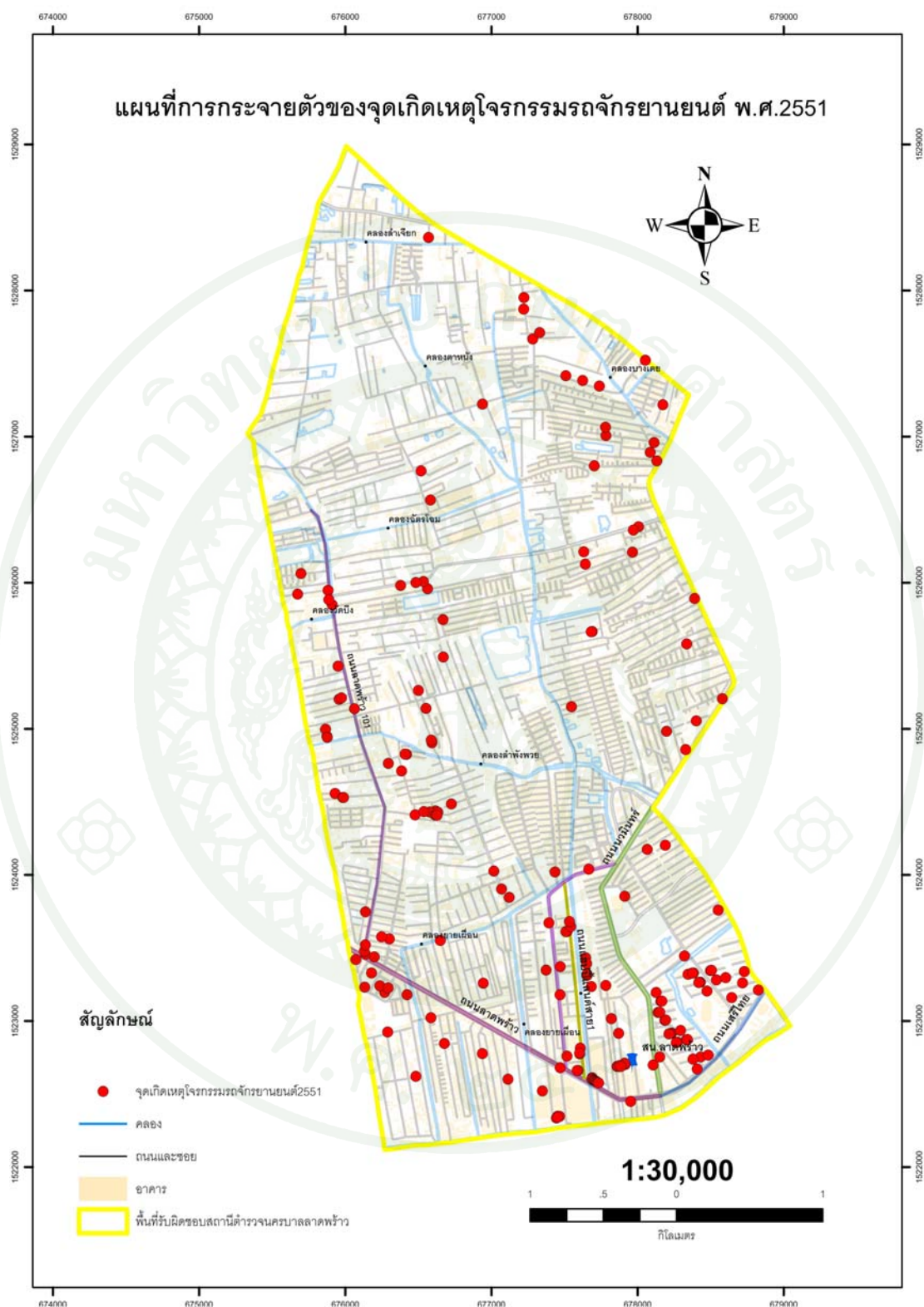
ภาพที่ 57 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2549



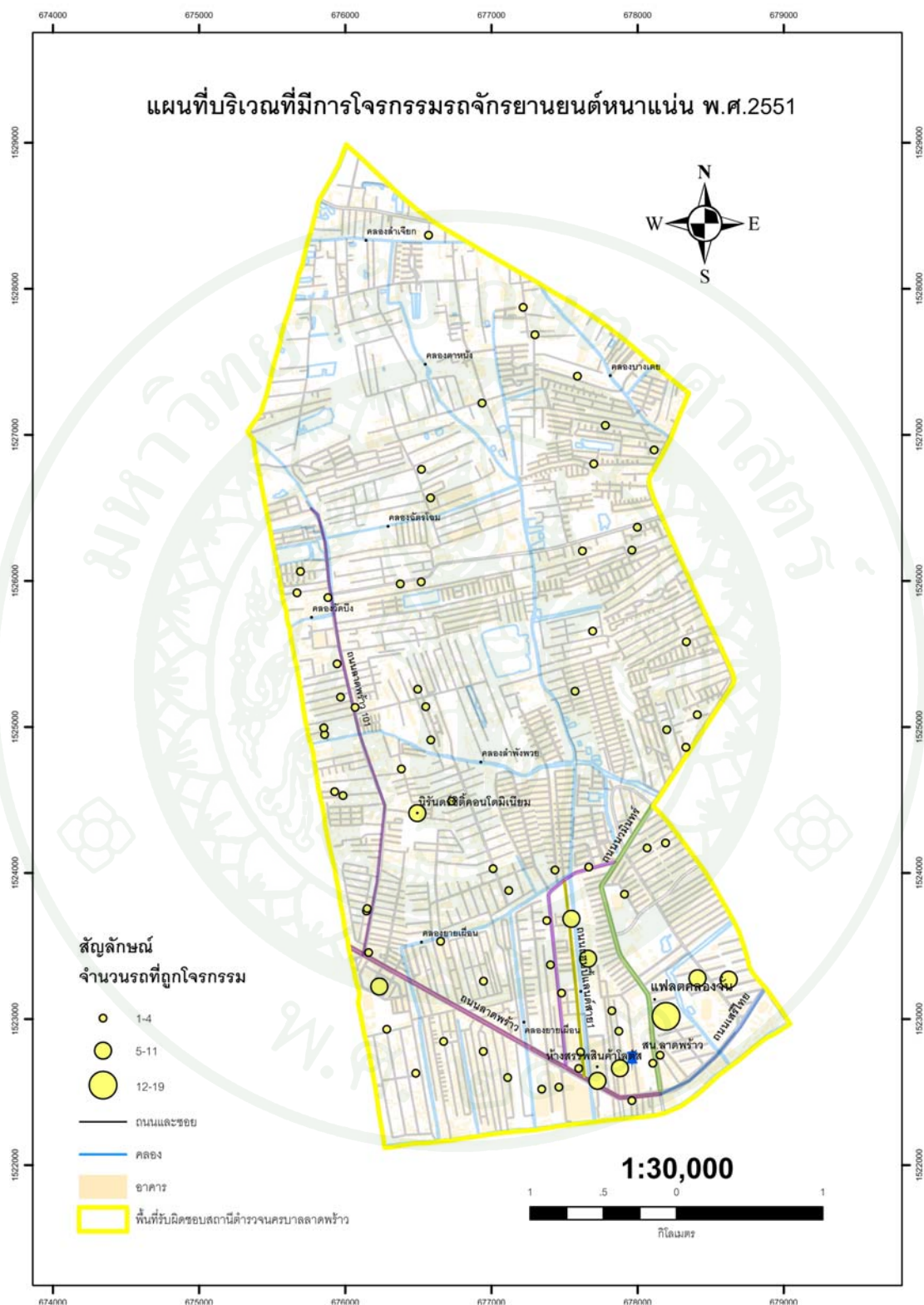
ภาพที่ 58 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2550



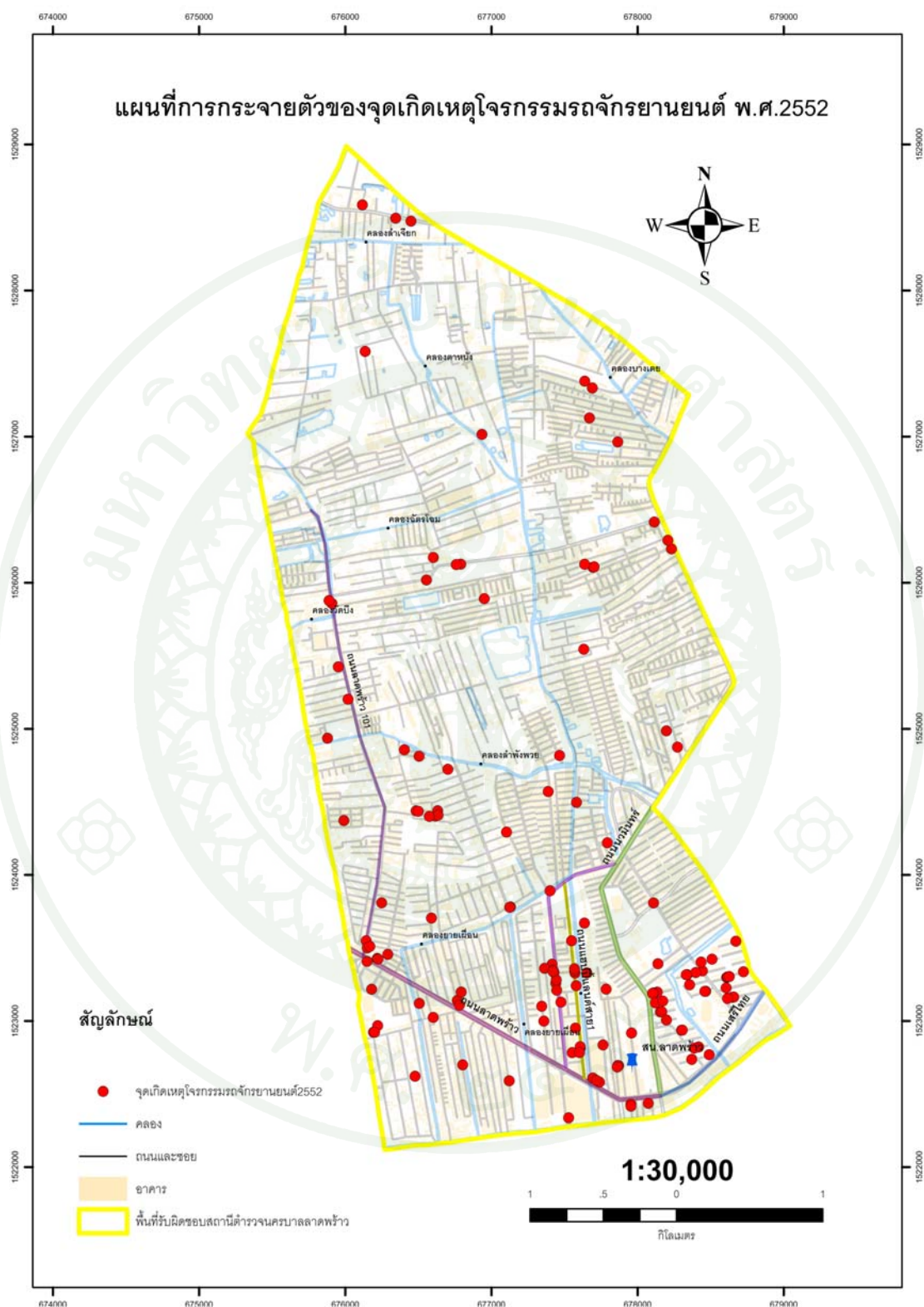
ภาพที่ 59 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2550



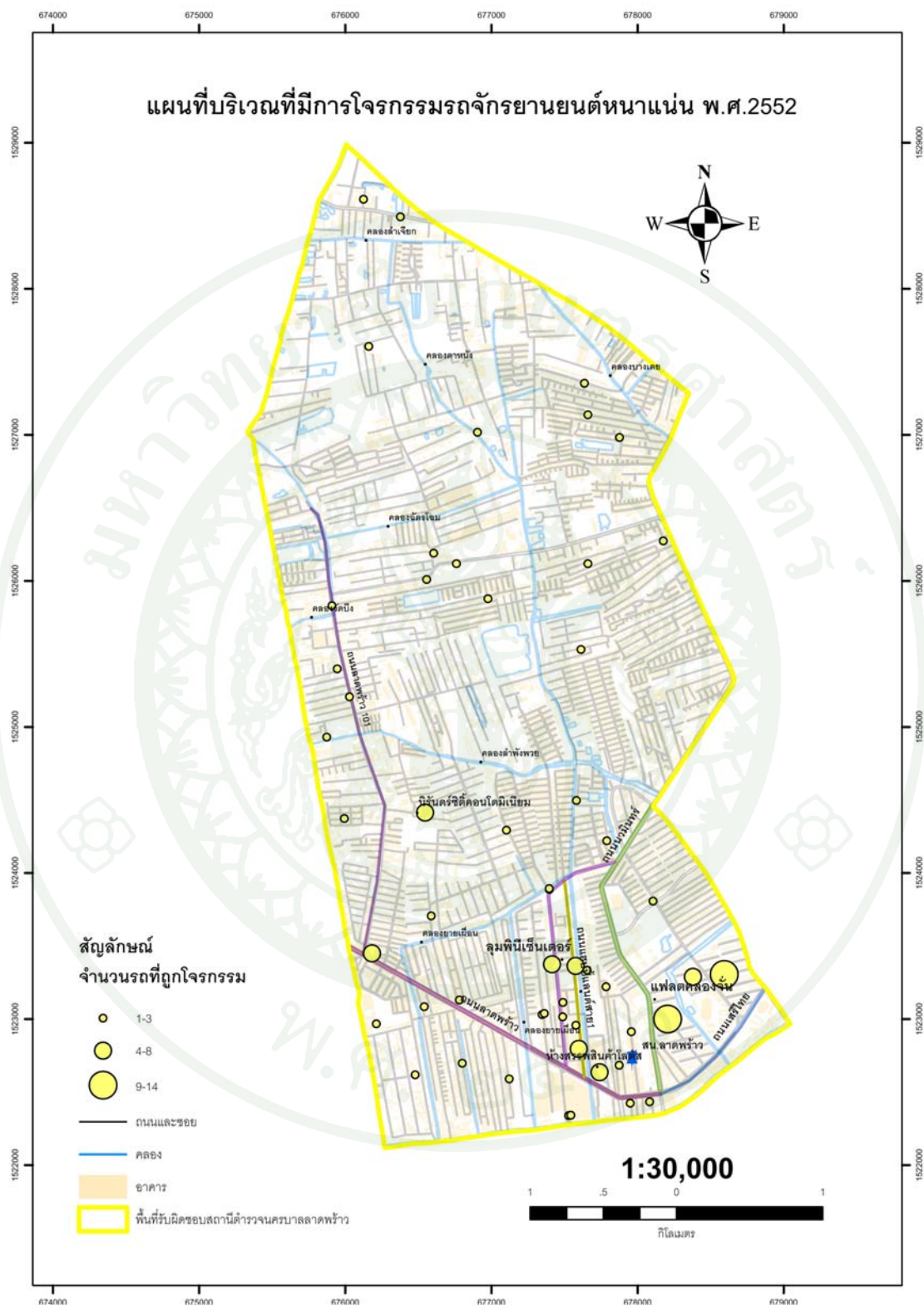
ภาพที่ 60 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2551



ภาพที่ 61 บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2551



ภาพที่ 62 การกระจายตัวของจุดเกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ.2552



ภาพที่ 63 บริเวณที่มีการจราจรรถยนต์หนาแน่น พ.ศ. 2552

การวิเคราะห์สถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง

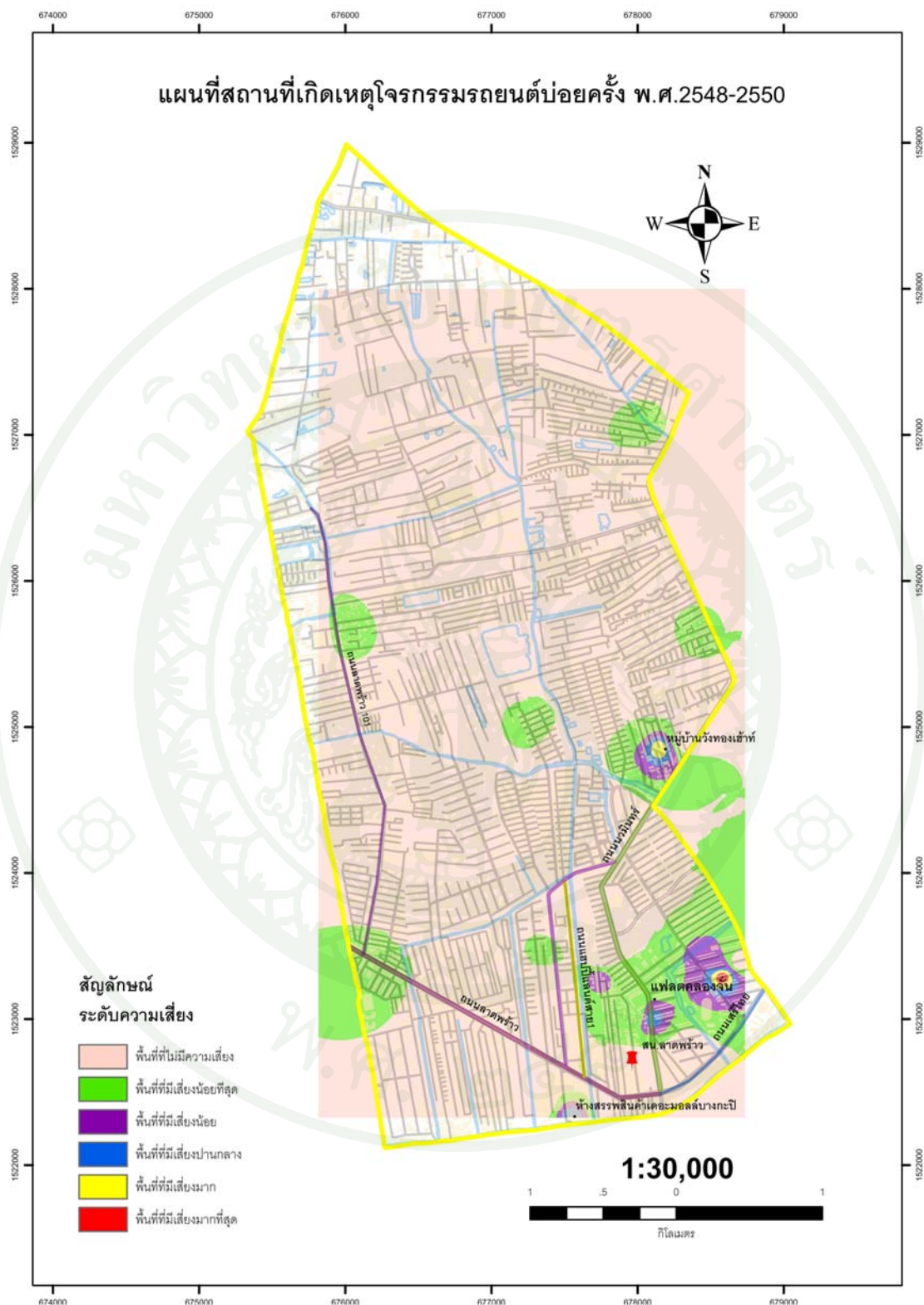
ผลการวิเคราะห์สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้งในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548-2552 นำมาวิเคราะห์หาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์โดยใช้เทคนิคการประมาณค่าในช่วง (interpolation) ซึ่งวิเคราะห์แยกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยผู้วิจัยแบ่งระดับความเสี่ยงไว้ 6 ระดับ ดังนี้

- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด แสดงด้วยสีแดง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก แสดงด้วยสีเหลือง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง แสดงด้วยสีน้ำเงิน
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงน้อย แสดงด้วยสีม่วง
- พื้นที่ที่มีความเสี่ยงน้อยมากที่สุด แสดงด้วยสีเขียว
- พื้นที่ที่ไม่มีความเสี่ยง แสดงด้วยสีชมพู

1. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้ง พ.ศ. 2548-2552

ผลจากการวิเคราะห์การโจรกรรมรถยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ 3 ระดับ ได้แก่ สีแดงเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด สีเหลืองพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก และสีน้ำเงินพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง ได้ผลการศึกษาดังนี้

รายละเอียดดังภาพที่ 64



ภาพที่ 64 สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้ง พ.ศ. 2548-2552

1.1 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด

บริเวณที่มีความเสี่ยงมากที่สุด พบว่าพื้นที่สีแดงได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 ผลที่ได้มีดังนี้

บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 พบว่าพื้นที่เป็นที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นแฟลต อยู่ห่างจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 1.45 กิโลเมตร สภาพทั่วไปตั้งอยู่ในซอยถนนเสรีไทย 7 ซึ่งเป็นซอยเชื่อมระหว่างถนนเสรีไทย 7 กับ ถนนศรีบูรพา พบว่าแฟลตคลองจั่นที่จอดรถมีลักษณะเป็นที่จอดรถรวมรถยนต์จะจอดไว้ด้านหน้าอาคาร การเข้าออกภายในแฟลตคลองจั่นเข้าออกได้อย่างสะดวกเนื่องจากไม่มีผู้ดูแลภายในตึก ทำให้เสี่ยงต่อการถูกโจรกรรม พื้นที่ใกล้เคียงแฟลตคลองจั่นในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ โรงเรียนบางกะปิ สำนักงานการเคหะแห่งชาติ สหกรณ์เครดิตยูเนียนชุมชนคลองจั่น รายละเอียดดังภาพที่ 65



ภาพที่ 65 บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15

1.2 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงโจรกรรมรถยนต์มาก

พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก พบว่าพื้นที่สี่เหลี่ยม ได้แก่ บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์ และ บริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ผลที่ได้มีดังนี้

บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์ พื้นที่เป็นที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นทาวน์เห้าส์ อยู่ห่างจาก สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 2.3 กิโลเมตร ตั้งอยู่บริเวณถนนนวมินทร์ 57 จาก การศึกษาพบว่าลักษณะพื้นที่เป็นทาวน์เห้าส์ทำให้ต้องจอดรอไว้หน้าบ้านจึงง่ายต่อการสังเกตของ มิจฉาชีพรวมทั้งถนนนวมินทร์ 57 มีหลายซอยเชื่อมกันและสามารถออกถนนสายหลักได้จึงเป็น ช่องทางหลบหนีได้ง่าย พื้นที่ใกล้เคียงหมู่บ้านวังทองเห้าส์ในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ โรงเรียนโสมมาภา 2 อนุรักษ์อาร์ทเม้นและเอ็มเอฟ คอร์ค รายละเอียดดังภาพที่ 66



ภาพที่ 66 บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์

บริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ พื้นที่เป็นห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ติดกับถนนลาดพร้าว อยู่ห่างจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 0.9 กิโลเมตร จากการศึกษาพบว่า มีผู้มาใช้บริการห้างสรรพสินค้าเป็นจำนวนมาก และได้จอดรถไว้บริเวณที่จอดรถ ภายในอาคารซึ่งมีจำนวนหลายชั้นยากต่อการดูแลและมีผู้เข้าออกตลอดเวลาจึงเป็นช่องทางของ มิจฉาชีพในการโจรกรรม พื้นที่ใกล้เคียงบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าแม็คโคร ห้างน้อมจิต ตะวันนาไนท์ปลาซ่า ตลาดสดบางกะปิ แสบปี่แลนด์ไอทีปลาซ่า รายละเอียดดังภาพที่ 67



ภาพที่ 67 บริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ

1.3 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงโครงการรณนตฺปานกลาง

พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง พบว่าพื้นที่ที่สน้เงินได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจัน 20 - 23 ผลที่ได้มีดังนี้

บริเวณแฟลตคลองจัน 20 - 23 พื้นที่เป็นที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นแฟลต อยู่ห่างจาก สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 0.25 กิโลเมตร สภาพทั่วไปติดถนนนวมินทร์ อยู่ระหว่าง แฟลตคลองจัน 20 และตลาดแฟลตคลองจัน ที่จอดรถมีลักษณะเป็นที่จอดรถรวมรวมทั้งใกล้เคียงกับ ตลาดจึงมีผู้คนเข้าออกบริเวณนั้นจำนวนมาก จึงจัดได้ว่าเป็นพื้นที่เสี่ยง พื้นที่ใกล้เคียงบริเวณแฟลต คลองจัน 20-23 ในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ ตลาดสดบางกะปิ บีชีคอนโดทาวน์ ลาดพร้าวแมนชั่น รายละเอียดดังภาพที่ 68

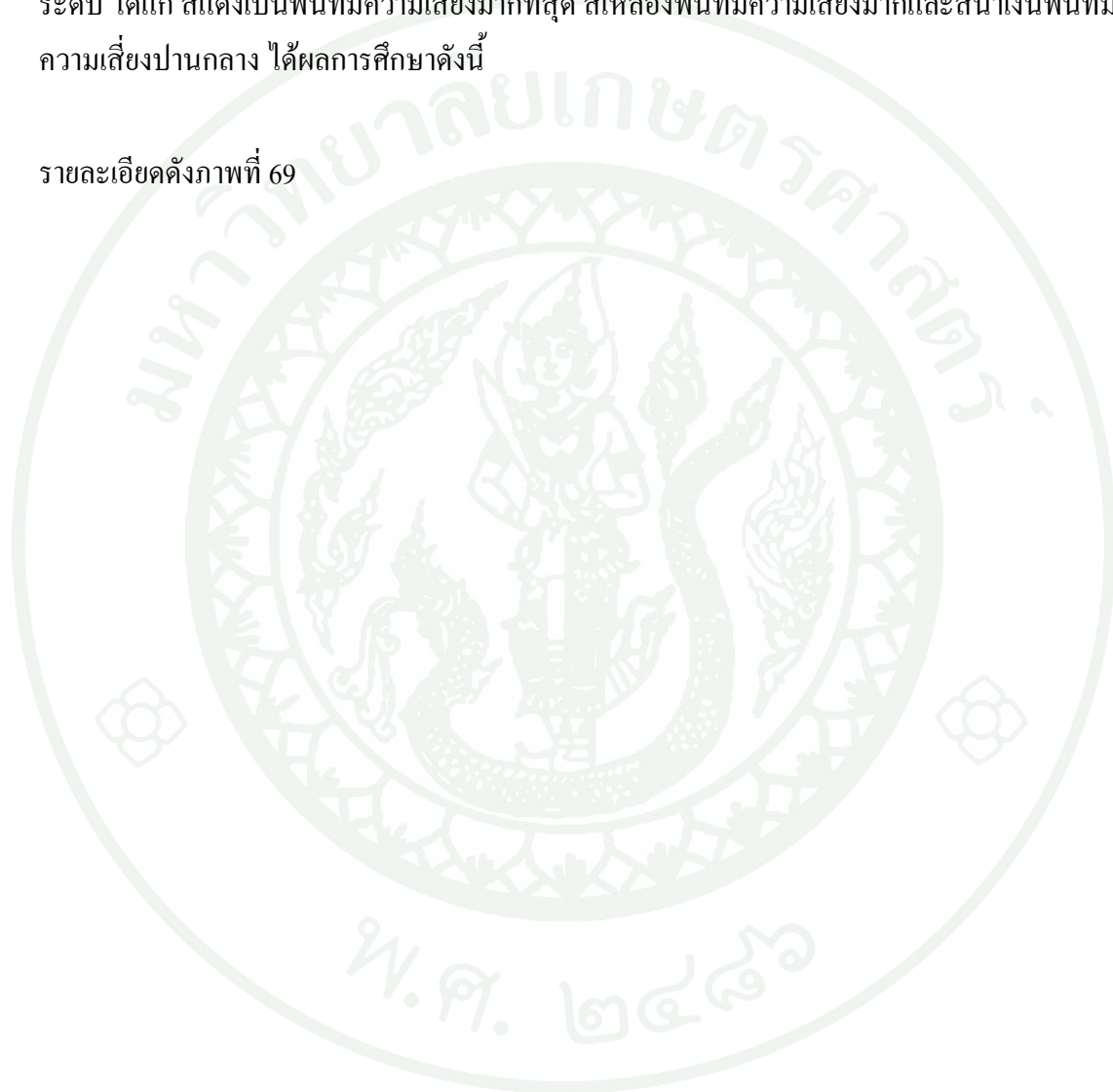


ภาพที่ 68 บริเวณแฟลตคลองจัน 20-23

2. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง พ.ศ. 2548-2552

ผลจากการวิเคราะห์การโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงต่อการโจรกรรม 3 ระดับ ได้แก่ สีแดงเป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด สีเหลืองพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากและสีน้ำเงินพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง ได้ผลการศึกษาดังนี้

รายละเอียดดังภาพที่ 69



2.1 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงโครงการรถจักรยานยนต์มากที่สุด

บริเวณที่เป็นพื้นที่สีแดงที่มีความเสี่ยงมากที่สุดได้แก่ นิรันดร์ชีวิตคอนโดเนียม ผลที่ได้มีดังนี้

บริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดเนียม ตั้งอยู่ติดถนนลาดพร้าว 101 อยู่ห่างจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 3.8 กิโลเมตร บริเวณโดยรอบเป็นย่านที่พักอาศัย ลักษณะของคอนโดเนียมเป็นอาคารชุดมี 6 อาคาร มีคนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก และมีคนเข้าออกตลอดเวลาจึงสอดคล้องดูแลได้ไม่ทั่วถึง ที่จอดรถเป็นที่จอดรถรวม บริเวณดังกล่าวจึงเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พื้นที่ใกล้เคียงบริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดเนียมในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ สถานีวิทยุการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย แสงกาญจน์วิณิชอพาร์ทเมนต์ เอโอเออพาร์ทเมนต์ บริษัทเชนนิต้า บริษัทวิจิตรโปรดักส์ค้าไม้ หมู่บ้านสมโชค รายละเอียดดังภาพที่ 70

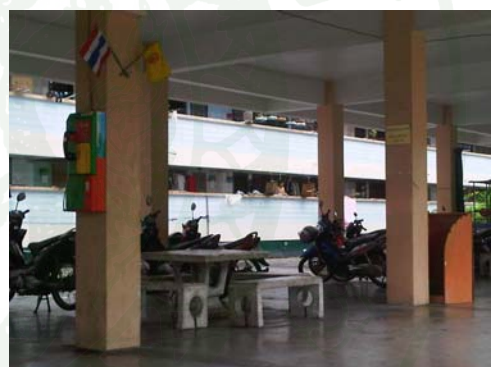


ภาพที่ 70 บริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดเนียม

2.2 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงโครงการรื้อถอนอาคาร

บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงที่มีความเสี่ยงมากได้แก่ แฟลตคลองจั่น 8 - 15

บริเวณแฟลตคลองจั่น 8 - 15 ตั้งอยู่ในซอยถนนเสรีไทย 7 แยก 8 อยู่ห่างจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 2.3 กิโลเมตร พื้นที่เป็นที่อยู่อาศัยมีลักษณะเป็นแฟลต ที่จอดรถมีลักษณะเป็นที่จอดรถรวม มีผู้คนอาศัยภายในแฟลตเป็นจำนวนมากรวมทั้งแฟลตใกล้เคียงจึงทำให้เสี่ยงต่อการถูกโครงการ พื้นที่ใกล้เคียงบริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15 ในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ ตลาดสดบางกะปิ บีซีคอนโดทาวน์ ลาดพร้าวแมนชั่น รายละเอียดดังภาพที่ 71



ภาพที่ 71 บริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15

2.3 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงกิจกรรมรถจักรยานยนต์ปานกลาง

บริเวณที่เป็นพื้นที่เสี่ยงที่มีความเสี่ยงปานกลาง ได้แก่ แอปป์แลนด์ไอทีพลาซ่า

บริเวณแอปป์แลนด์ไอทีพลาซ่า ตั้งอยู่บนถนนแอปป์แลนด์สาย 2 อยู่ห่างจากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวประมาณ 1 กิโลเมตร ทางทิศเหนือติดกับตลาดกลางแอปป์แลนด์ ทิศใต้ติดห้างน้อมจิต ทิศตะวันออกติดกับเทศบาลโก้โลดัส โดยรอบเป็นย่านการค้า มีผู้คนเข้าออกเป็นจำนวนมาก บริเวณด้านข้างเป็นตลาดขายอาหารสำเร็จรูปจึงมีคนจอดรถไว้หน้าตลาด ซึ่งจอดรถเป็นที่จอดรถรวมทำให้ดูเลไม่ทั่วถึงจึงเป็นพื้นที่เสี่ยงต่อการกิจกรรม พื้นที่ใกล้เคียงบริเวณแอปป์แลนด์ไอทีพลาซ่า ในระยะ 500 เมตรที่ควรเฝ้าระวัง ได้แก่ ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ห้างสรรพสินค้าแม็คโครบางกะปิ ห้างสรรพสินค้าโลตัสบางกะปิ ห้างน้อมจิต ตะวันนาไนท์พลาซ่า ตลาดสดบางกะปิ เอสเอสแมนชั่น บางกะปิคอนโดมิเนียม รายละเอียดดังภาพที่ 72



ภาพที่ 72 บริเวณแอปป์แลนด์ไอทีพลาซ่า

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

จากการศึกษาช่วงเวลาเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้แบ่งช่วงเวลาโดยแบ่งตามศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้แบ่งระยะเวลาที่เกิดเหตุออกเป็น 6 ช่วงเวลา ได้แก่ 00.01 – 04.00 น., 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น., 16.01 – 20.00 น., 20.01 – 24.00 น. มีรายละเอียด ดังนี้

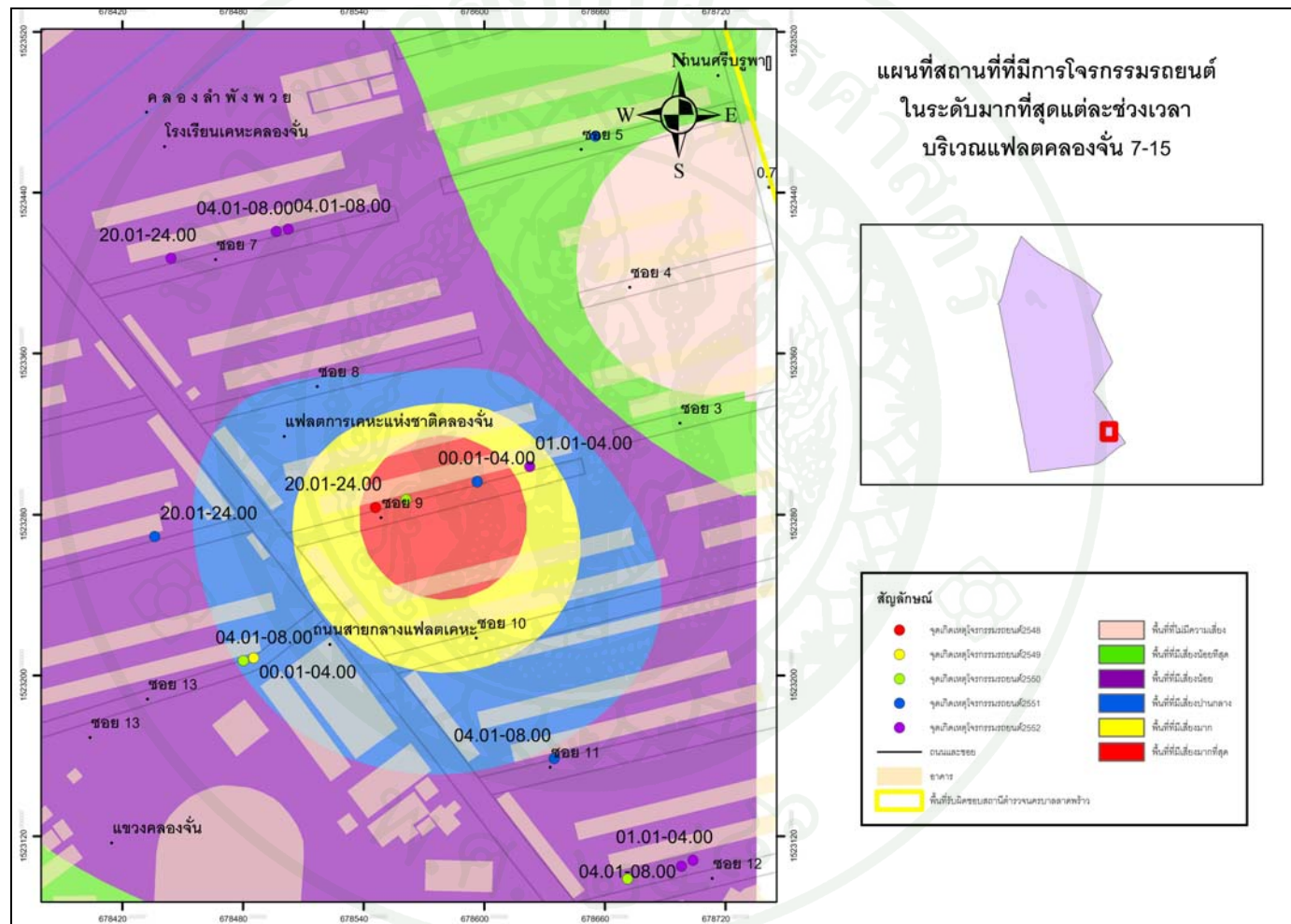
1. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 5 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 4 ครั้ง ช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 3 ครั้ง และช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. จำนวน 1 ครั้ง

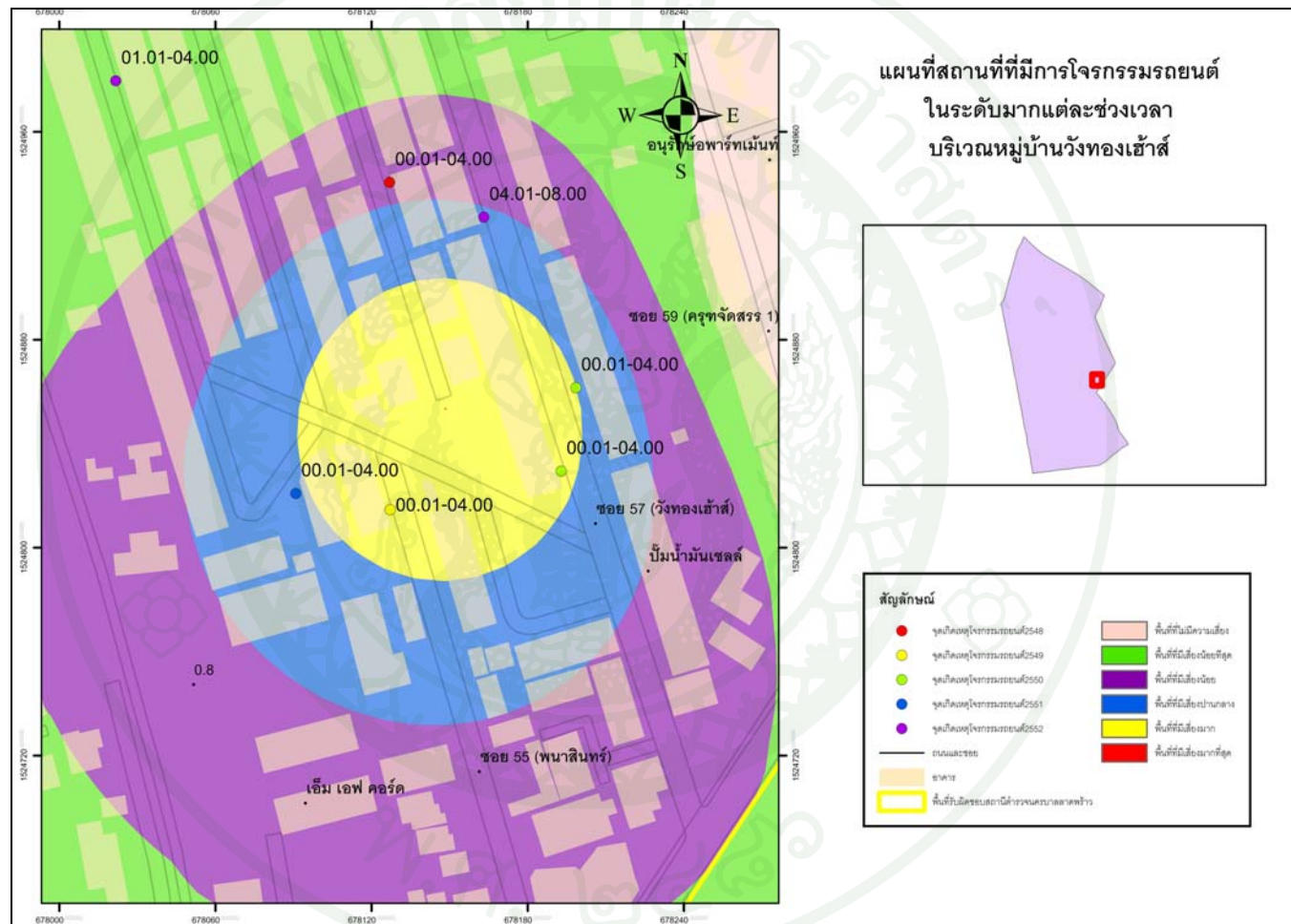
สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณหมู่บ้านวังทองเหาะ มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 5 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 1 ครั้ง บริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิมีการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 3 ครั้ง รองลงมาคือ 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น. และ 16.01 – 20.00 น. จำนวน 1 ครั้งเท่ากัน

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณแฟลตคลองจั่น 20-23 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. จำนวน 2 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. และ 04.01 – 08.00 น. จำนวน 1 ครั้งเท่ากัน

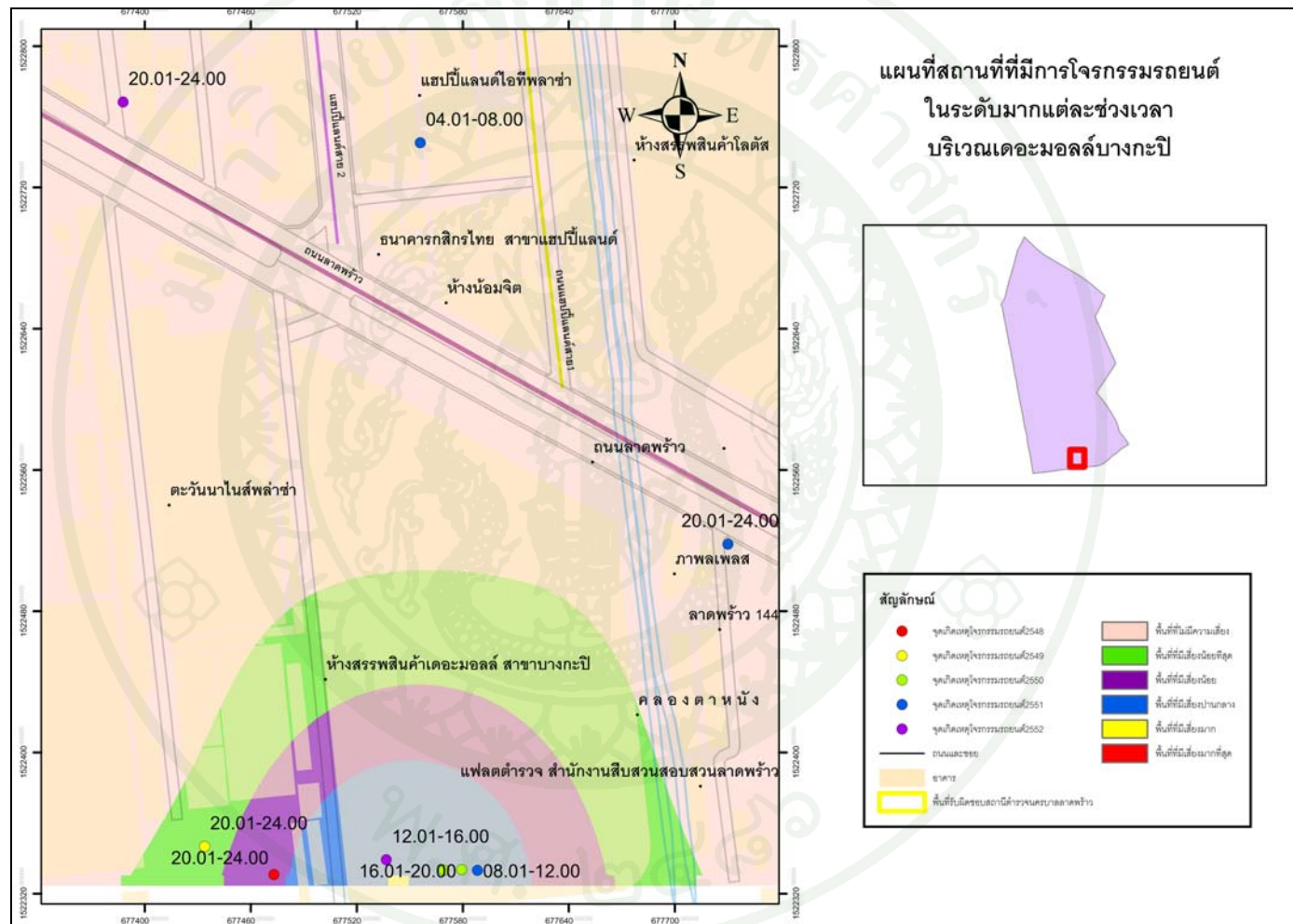
รายละเอียดดังภาพที่ 73 - 76



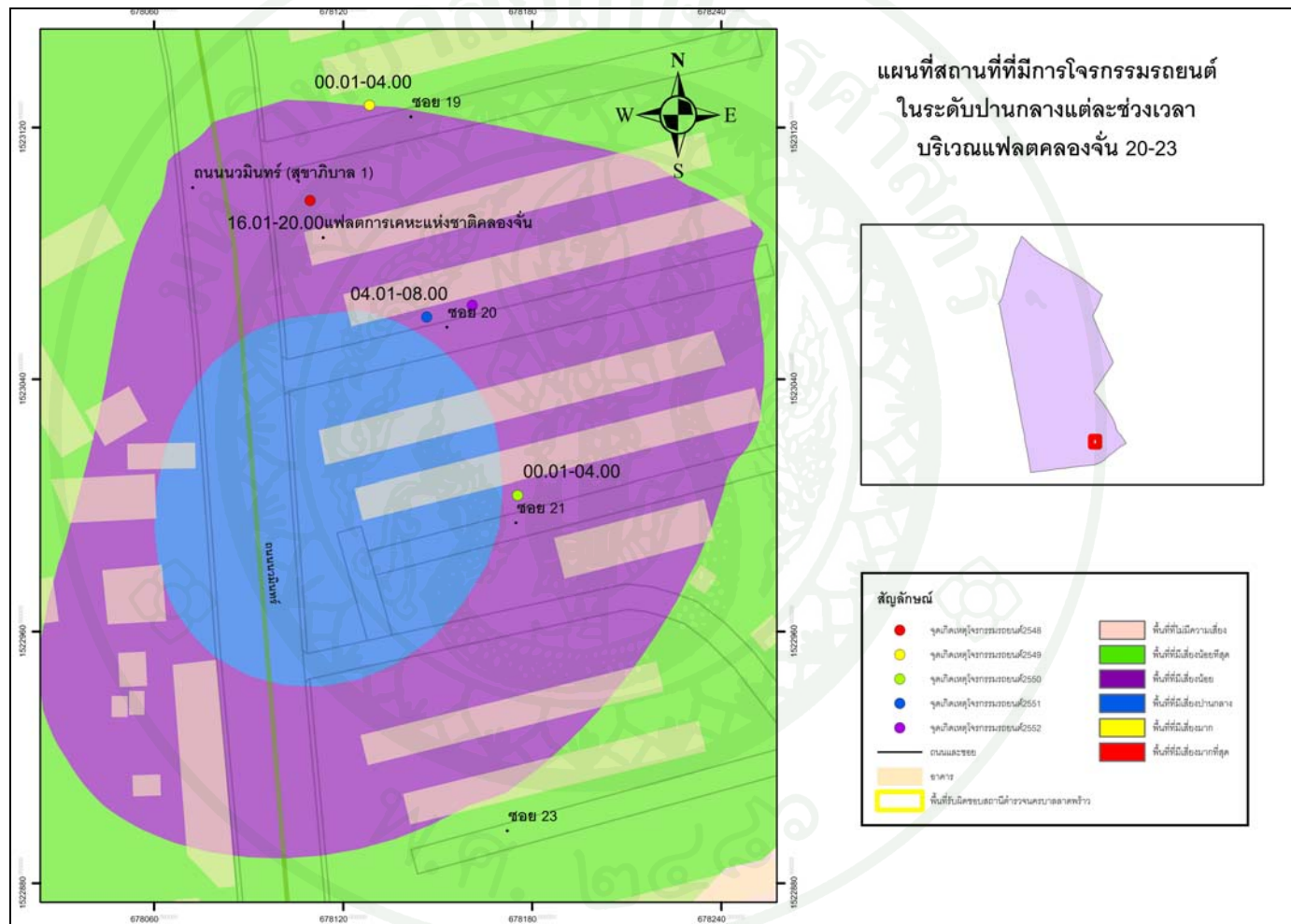
ภาพที่ 73 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15



ภาพที่ 74 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์



ภาพที่ 75 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ



ภาพที่ 76 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 20-23

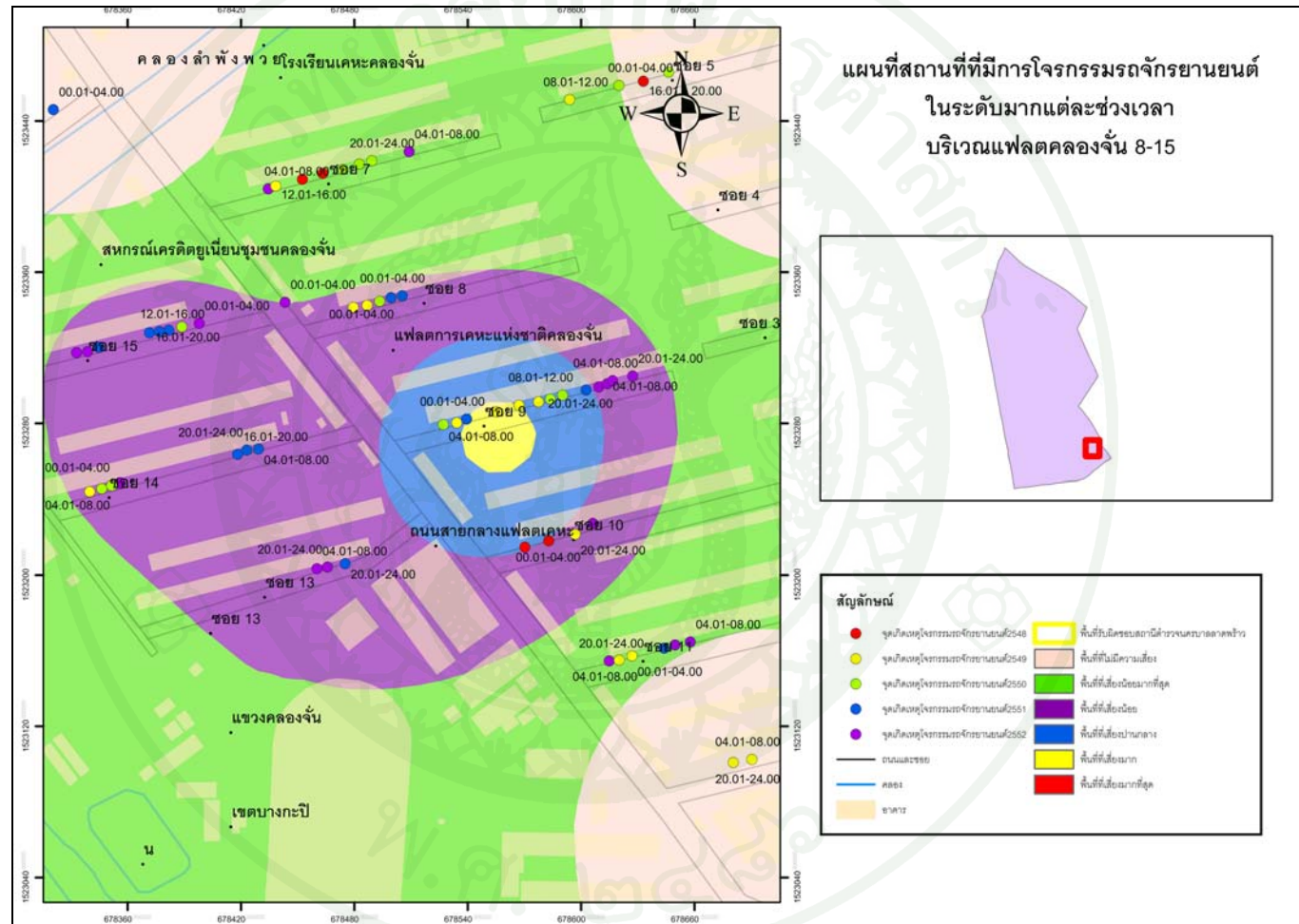
2. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณนิรันดร์ชาติคอนโดมีเนียมมีการรับแจ้งเหตุทุกช่วงเวลา ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 16 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น. และ 20.01 – 24.00 น. จำนวน 6 ครั้งเท่ากัน ช่วงเวลา 12.01 – 16.00 น. จำนวน 3 ครั้ง ช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. จำนวน 2 ครั้ง

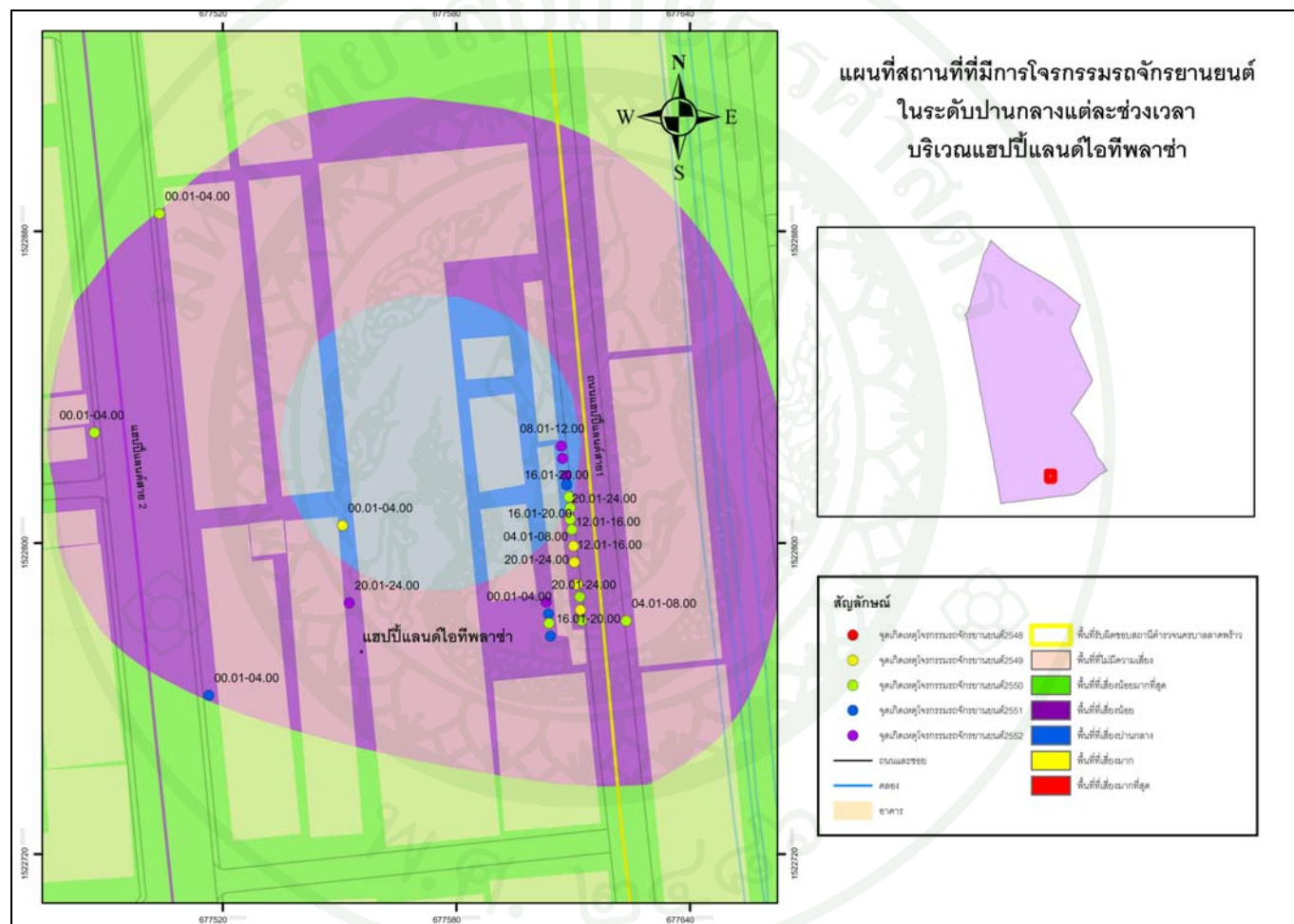
สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15 มีการรับแจ้งเหตุทุกช่วงเวลา ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 19 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 9 ครั้ง ช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 7 ครั้ง ช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. จำนวน 6 ครั้ง ช่วงเวลา 08.01 – 12.00 น. จำนวน 3 ครั้ง และช่วงเวลา 12.01 – 16.00 น. จำนวน 2 ครั้ง

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า มีการรับแจ้งเหตุทุกช่วงเวลา ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 6 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. และ 00.01 – 04.00 น. จำนวน 5 ครั้งเท่ากัน ช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 4 ครั้ง ช่วงเวลา 08.01 – 12.00 น. และ 12.01 – 16.00 น. จำนวน 2 ครั้งเท่ากัน

รายละเอียดดังภาพที่ 77 - 79



ภาพที่ 78 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลาบริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15



ภาพที่ 79 สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลาบริเวณแอปปีแลนด์ไอทีพลาซ่า

ข้อวิจารณ์

ผลการวิจัยการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ข้อวิจารณ์ได้แบ่งเป็น 3 ส่วนคือ การกระจายของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งและสถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

การกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

การเกิดการโจรกรรมรถยนต์ ในช่วง 5 ปี ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 มีจำนวน 152 ครั้ง การเกิดโจรกรรมส่วนใหญ่จะเกิดในเดือนกรกฎาคมและเดือนพฤษภาคม ยกเว้นปี พ.ศ.2548 เกิดขึ้นมากที่สุดในช่วงเดือนกุมภาพันธ์และปี พ.ศ.2550 เกิดมากที่สุดในเดือนตุลาคม เดือนที่เกิดการโจรกรรมมักจะอยู่ในช่วงฤดูฝนซึ่งเหล่านักวิชาชีพมักจะโจรกรรมในช่วงฤดูนี้อาจจะเนื่องมาจากช่วงเวลาที่ฝนตกเป็นช่วงเวลาที่สะดวกต่อการโจรกรรมไม่เป็นที่สังเกตของเจ้าของรถยนต์และคนในบริเวณนั้น โดยช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01-04.00 น. รองลงมาคือช่วงเวลา 20.01-24.00 ส่วนใหญ่โจรกรรมรถยนต์มักเป็นช่วงเวลากลางคืน โดยดักเป็นยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดอาจเพราะเป็นยี่ห้อรถยนต์ที่เป็นที่ต้องการของตลาดภายในประเทศรวมทั้งประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปีที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือปี พ.ศ.2549 จำนวน 33 ครั้ง ลักษณะการกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์ในระยะเวลา 5 ปี ส่วนใหญ่จะเกิดการโจรกรรมหนาแน่นบริเวณทางทิศใต้โดยเฉพาะย่านที่พักอาศัยที่มีคนอยู่หนาแน่น

การเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ระหว่าง พ.ศ. 2548-2552 มีจำนวนทั้งสิ้น 711 ครั้ง จะเห็นได้ว่ามีจำนวนการโจรกรรมมากกว่ารถยนต์ถึงหลายเท่าตัวอาจเพราะว่าระบบป้องกันของรถจักรยานยนต์ไม่ดีเท่ารถยนต์และการนำไปขายต่อทั้งคันหรือแยกชิ้นส่วนเพื่อขายนั้นทำได้ง่ายกว่า นอกจากนี้สถิติการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ยังมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเรื่อยๆ ในปี พ.ศ. 2548 มีจำนวน 112 ครั้ง ปี พ.ศ. 2549 มีจำนวน 154 ครั้ง ปี พ.ศ. 2550 มีจำนวน 115 ครั้ง ปี พ.ศ. 2551 มีจำนวน 191 ครั้งและปี พ.ศ. 2552 มีจำนวน 166 ครั้ง การเกิดโจรกรรมส่วนใหญ่เกิดในเดือนสิงหาคมซึ่งเป็นเดือนที่อยู่ในช่วงฤดูฝน ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01-04.00 น. รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01-08.00 น. ช่วงเดือนและช่วงเวลาที่เกิดการโจรกรรมมีลักษณะ

เหมือนกันกับการโจรกรรมรถยนต์ โดยยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ ฮอนด้า จำนวน 511 คัน คิดเป็นร้อยละ 72 ของการโจรกรรมทั้งหมดซึ่งเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับยี่ห้ออื่น อาจเพราะเป็นที่ต้องการของตลาดและสามารถขายต่อได้ในราคาที่สูงจึงเป็นที่ต้องการของมิจฉาชีพ ลักษณะการกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถจักรยานยนต์อยู่ในทางทิศใต้ของพื้นที่เกิดทั้งในบริเวณที่พักอาศัยและบริเวณย่านการค้า

การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง

การวิเคราะห์การโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้ง ระหว่างปี พ.ศ. 2548-2552 ได้ใช้เทคนิควิเคราะห์ประมาณค่าช่วง interpolation แบ่งเป็นเขตสี่ตามระดับความระดับความรุนแรงของการโจรกรรม และได้แบ่งการวิเคราะห์ผลการวิจัยออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง พบว่าพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุดคือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากคือ บริเวณหมู่บ้านวังทองเหี้ยสและห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลางคือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 20-25 จากพื้นที่เสี่ยงทั้ง 3 ระดับ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นบริเวณย่านที่พักอาศัยยกเว้นบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิที่เป็นบริเวณย่านการค้า อาจเนื่องมาจากมิจฉาชีพมักจะโจรกรรมในบริเวณที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ เพราะต้องใช้เวลาในโจรกรรมมากจึงเลือกบริเวณที่จอดรถประจำมากกว่าที่จอดรถชั่วคราว

สถานที่เกิดโจรกรรมรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งได้แบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ระดับ เช่นเดียวกับการโจรกรรมรถยนต์ พบว่าพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุดคือ บริเวณนิรันดร์ชีวิต คอนโดมิเนียม พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากคือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 8-15 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลางคือ บริเวณแอปเปิ้ลแลนด์ไอทีพลาซ่า พื้นที่เสี่ยงในระดับมากที่สุดและในระดับมากเป็นพื้นที่ที่อยู่ในบริเวณย่านที่พักอาศัยซึ่งเป็นลักษณะเป็นอาคารชุดมีหลายห้องมีผู้อยู่อาศัยอยู่มาก บางครั้งมีการแฝงตัวเข้ามาพบผู้อยู่อาศัยและเข้ามาโจรกรรมภายในบริเวณที่จอดรถ สำหรับพื้นที่เสี่ยงระดับปานกลางบริเวณ

แอปเปิ้ลแลนด์ไอทีพลาซ่าเป็นบริเวณย่านการค้าถึงแม้จะมีการจอดรถเพียงชั่วคราวแต่ยังพบว่าเกิดการโจรกรรมบ่อยครั้งอาจเพราะการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ไม่ต้องการใช้เวลาในการโจรกรรมมากเท่ากับการโจรกรรมรถยนต์ และมิจฉาชีพส่วนใหญ่มีความชำนาญในการโจรกรรมจึงเกิดการโจรกรรมในบริเวณนี้ได้เช่นกัน

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา

การศึกษาช่วงเวลาเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์ ได้แบ่งช่วงเวลาโดยแบ่งตามศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กองบัญชาการตำรวจนครบาล แบ่งระยะเวลาที่เกิดเหตุออกเป็น 6 ช่วงเวลา ได้แก่ 00.01 – 04.00 น., 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น., 16.01 – 20.00 น. และช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. การโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าแฟลตคลองจั่น 7-15 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุด ช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าหมู่บ้านวังทองเห้าส์ มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. และห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิมีการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา พบว่าแฟลตคลองจั่น 20-23 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. สถานที่เกิดโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้งส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลาคืนยกเว้นบริเวณแฟลตคลองจั่น 20-23 ที่เกิดการโจรกรรมในช่วงเย็น

สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่านิรันดร์ชีวิต คอนโดมีเนียม ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าแฟลตคลองจั่น 8-15 ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา พบว่าแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จะเห็นได้ว่าช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์เกิดในช่วงเวลากลางคืนทั้งสิ้นซึ่งเป็นช่วงเวลาพักผ่อนจึงไม่ระมัดระวังในทรัพย์สินจึงเกิดการโจรกรรมในช่วงเวลานี้มาก

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษากการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำฐานข้อมูลเชิงพื้นที่ และเชิงอธิบายการกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละช่วงเวลา ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ ซึ่งได้สรุปผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ ต่อไปนี้

สรุปผลการศึกษา

แผนที่ฐาน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่ และเชิงอธิบายของสำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร แล้วคัดเลือกข้อมูลเชิงพื้นที่และข้อมูลเชิงอธิบายจะได้แผนที่ฐานประกอบด้วย 4 ชั้นข้อมูล ได้แก่ เขตความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ถนนและซอย ทางน้ำ อาคาร

กระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

การศึกษากการประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลสถิติการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ความรับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้รับความอนุเคราะห์จากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ในช่วง 5 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2548-2552 มีจำนวนการโจรกรรมทั้งสิ้น 863 ครั้ง แยกเป็นโจรกรรมรถยนต์ 52 ครั้งและโจรกรรมรถจักรยานยนต์ 711 ครั้ง ผู้วิจัยได้แบ่งการวิจัยกระจายตัวของการเกิดการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ออกเป็น 2 วิธี ได้แก่ ข้อมูลการรับแจ้งเหตุ

การโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และสถานที่เกิดโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ข้อมูลการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ข้อมูลการรับแจ้งเหตุพบว่า ปีที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดคือ พ.ศ. 2549 มีจำนวน 33 ครั้ง และปีที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ พ.ศ. 2551 มีจำนวน 191 ครั้ง เดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด คือ เดือนกรกฎาคม มีจำนวน 22 ครั้ง รองลงมาคือเดือน พฤษภาคม จำนวน 21 ครั้ง และเดือนที่มีการรับแจ้งการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ เดือน สิงหาคม จำนวน 72 ครั้ง รองลงมาคือ เดือนกรกฎาคม จำนวน 68 ครั้ง ยี่ห้อรถยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือ โตโยต้า จำนวน 52 คัน (ร้อยละ 36) รองลงมาคือ อีซูซุจำนวน 43 คัน (ร้อยละ 30) และยี่ห้อรถจักรยานยนต์ที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือฮอนด้า จำนวน 511 คัน (ร้อยละ 72) รองลงมาคือ ยามาฮ่าจำนวน 187 คัน (ร้อยละ 26) ช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถยนต์มากที่สุด จำนวน 57 คัน (ร้อยละ 37) รองลงมาช่วงเวลา 20.01-24.00 น. จำนวน 28 คัน (ร้อยละ 18) และช่วงเวลา 00.01-04.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์มากที่สุด จำนวน 228 คัน (ร้อยละ 33) รองลงมาช่วงเวลา 04.01-08.00 จำนวน 138 คัน (ร้อยละ 19)

สถานที่เกิดโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

ลักษณะการกระจายตัวของการเกิดโจรกรรมรถยนต์ พ.ศ. 2548 ลักษณะการโจรกรรมกระจายตัวอยู่ในทางตอนกลางลงไปทางทิศใต้ ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นย่านที่พักอาศัย บริเวณที่มีการโจรกรรมหนาแน่น ได้แก่ แฟลตคลองจั่น บางกะปิคอนโดมิเนียม นิรันดร์ซิตี้คอนโดมิเนียม หมู่บ้านฉัตรแก้ว หมู่บ้านโอฬารพัฒนา 2 พ.ศ. 2549 ลักษณะการโจรกรรมเกิดขึ้นทั่วบริเวณแต่จะมีความหนาแน่นทางใต้ โดยเฉพาะในบริเวณบางกะปิคอนโดมิเนียมและศรีบุญจรรยาคอนโดมิเนียมซึ่งเป็นย่านที่พักอาศัย พ.ศ. 2550 ลักษณะการโจรกรรมกระจายตัวทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือและทางทิศใต้ โดยเฉพาะย่านที่พักอาศัย หนาแน่นบริเวณ แฟลตคลองจั่น หมู่บ้านวังทองเหาะส์ หมู่บ้านกรุงทอง 5 เป็นต้น ย่านการค้า ได้แก่ เดอะมอลล์บางกะปิ พ.ศ. 2551 พบว่า ลักษณะการโจรกรรมหนาแน่นทางทิศใต้ ส่วนใหญ่เกิดการโจรกรรมในย่านที่พักอาศัย ได้แก่ แฟลตคลองจั่น มหาทรัพย์ คอนโดมิเนียม พ.ศ. 2552 ลักษณะการโจรกรรมเกิดทั่วบริเวณแต่จะมีความหนาแน่นทางทิศใต้ ส่วนใหญ่เกิดการโจรกรรมในย่านที่พักอาศัยบริเวณแฟลตคลองจั่น

ลักษณะการกระจายตัวของการเกิดโจรกรรมรถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2548 ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ส่วนใหญ่อยู่บริเวณย่านการค้าบริเวณลุมพินี เซ็นเตอร์ พ.ศ. 2549 ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น บริเวณตลาดกลางบางกะปิ บริเวณห้างสรรพสินค้าโลตัสบางกะปิ พ.ศ. 2550 ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น บริเวณตลาดกลางบางกะปิ ทางทิศเหนือ พ.ศ. 2551 ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณตลาดบางกะปิ บริเวณห้างสรรพสินค้าโลตัสบางกะปิ บริเวณแฟลตคลองจั่น พ.ศ. 2552 ลักษณะการกระจายตัวของการโจรกรรมหนาแน่นที่สุดทางทิศใต้ทั้งย่านการค้าและย่านที่พักอาศัย ได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น บริเวณลุมพินีเซ็นเตอร์ บริเวณตลาดสดลาดพร้าว

การวิเคราะห์หาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้ง

การวิเคราะห์สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมบ่อยครั้งในเขตพื้นที่รับผิดชอบสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว พ.ศ. 2548-2552 วิเคราะห์หาพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยใช้เทคนิคการประมาณค่าในช่วง (interpolation) ผู้วิจัยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ 3 ระดับ ได้แก่ เป็นพื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากและพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง พบว่าการโจรกรรมรถยนต์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก คือ บริเวณหมู่บ้านวังทองเห้าส์ และบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 20 – 23 การโจรกรรมรถจักรยานยนต์พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมากที่สุด คือ บริเวณนิรันดร์ชีวิตค่อน โคมินิยม พื้นที่ที่มีความเสี่ยงมาก คือ บริเวณแฟลตคลองจั่น 8 – 15 และพื้นที่ที่มีความเสี่ยงปานกลาง คือ แสบปี่แลนด์ไอทีพลาซ่า

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละช่วงเวลา

จากการศึกษาช่วงเวลาเกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้แบ่งช่วงเวลาโดยแบ่งตามศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้แบ่งระยะเวลาที่เกิดเหตุออกเป็น 6 ช่วงเวลา ได้แก่ 00.01 – 04.00 น., 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น., 16.01 – 20.00 น., 20.01 – 24.00 น. สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา พบว่า สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 5 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 4 ครั้ง สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลา บริเวณหมู่บ้านวังทองเฮ้าส์ มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 5 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 1 ครั้ง และห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิมีการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 3 ครั้ง รองลงมาคือ 08.01 – 12.00 น., 12.01 – 16.00 น. และ 16.01 – 20.00 น. จำนวน 1 ครั้งเท่ากัน สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา แฟลตคลองจั่น 20-23 มีการรับแจ้งเหตุการณ์โจรกรรมรถยนต์มากที่สุดช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. จำนวน 2 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. และ 04.01 – 08.00 น. จำนวน 1 ครั้งเท่ากัน

สถานที่เกิดเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งแต่ละช่วงเวลา พบว่า สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากที่สุดแต่ละช่วงเวลา พบว่าบริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดมิเนียม ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 16 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น., 08.01 – 12.00 น. และ 20.01 – 24.00 น. จำนวน 6 ครั้งเท่ากัน สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับมากแต่ละช่วงเวลา พบว่าแฟลตคลองจั่น 8-15 ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 00.01 – 04.00 น. จำนวน 19 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 04.01 – 08.00 น. จำนวน 9 ครั้ง สถานที่ที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ในระดับปานกลางแต่ละช่วงเวลา พบว่าเฮปปีแลนด์ไอทีพลาซ่า ช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมมากที่สุดคือช่วงเวลา 20.01 – 24.00 น. จำนวน 6 ครั้ง รองลงมาคือช่วงเวลา 16.01 – 20.00 น. และ 00.01 – 04.00 น. จำนวน 5 ครั้ง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

1. จากการศึกษาพบว่า ข้อมูลการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์จากสถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าวการจัดเก็บฐานข้อมูลยังไม่เป็นระบบ มีความซ้ำซ้อนของข้อมูลการรับแจ้ง นอกจากนี้ฐานข้อมูลการรับแจ้งเหตุบางข้อมูลยังขาดรายละเอียด เช่น สถานที่ที่ถูกโจรกรรมระบุไม่ชัดเจน เวลาที่ถูกโจรกรรมยังไม่มีแบ่งเป็นช่วงเวลาเพื่อเป็นมาตรฐานในการจัดเก็บฐานข้อมูล จึงให้เกิดปัญหาในการนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ซึ่งข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์จึงมีน้อยกว่าสถิติการโจรกรรมที่มีอยู่จริง

2. การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เป็นการนำสถิติข้อมูลที่มีอยู่มาใช้วิเคราะห์ในเชิงพื้นที่ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้เพียงทางด้านลักษณะกายภาพ จึงไม่สามารถวิเคราะห์ปัจจัยอื่นร่วมด้วย เช่น ปัจจัยทางด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีผลต่อการโจรกรรม ดังนั้นการนำผลการศึกษาไปใช้จึงควรพิจารณาปัจจัยทางด้านอื่นประกอบด้วย

ข้อเสนอแนะในระดับชุมชน

1. เนื่องจากเวลาที่เกิดการโจรกรรมส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลา 00.01 – 04.00 ซึ่งเป็นช่วงเวลากลางคืน ดังนั้นในชุมชนจึงควรติดตั้งไฟในบริเวณที่เปลี่ยวและมีความมืด และควรหลีกเลี่ยงการจอดรถในบริเวณที่ไม่มีแสงไฟส่องสว่าง

2. การโจรกรรมมักเกิดขึ้นในย่านที่พักอาศัย ไม่ว่าจะเป็นบริเวณ แฟลตคลองจั่น นิรันดร์ ซิตี้คอนโดมิเนียม หมู่บ้านวังทองเห้าส์ ซึ่งมีผู้อาศัยรวมกันอย่างหนาแน่น ดังนั้นจึงต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของสมาชิกในชุมชน ช่วยกันสังเกต สอดส่อง และการจัดเวรยามเพิ่มมากขึ้น เพื่อคอยตรวจตราบุคคลภายนอกที่เข้ามาบริเวณที่พักอาศัย

3. ผลการศึกษาพบว่าบริเวณย่านการค้าในเขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว ไม่ว่าจะเป็นบริเวณห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ แสบปีแลนด์ไอทีพลาซ่า ห้างสรรพสินค้าโลตัส มี

การโจรกรรมในระดับที่สูง เนื่องจากเป็นสถานที่จอรถชั่วคราว การดูแลไม่ทั่วถึง ดังนั้นจึงควรติดตั้งระบบความปลอดภัยเพื่อป้องกันการโจรกรรม เป็นการป้องกันในระดับเบื้องต้น

ข้อเสนอแนะในการวางแผนป้องกันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

1. ในการจัดเก็บฐานข้อมูลการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละสถานีตำรวจ ควรมีระบบการจัดเก็บที่เป็นระบบ เพื่อนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้ประโยชน์การป้องกันการเกิดเหตุโจรกรรมรวมทั้งสามารถนำข้อมูลเหล่านี้มาใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างสถานีตำรวจ
2. ควรเฝ้าระวังพื้นที่ที่เกิดเหตุโจรกรรมบ่อยครั้ง เนื่องจากยังมีแนวโน้มการโจรกรรมในระดับที่สูงอย่างต่อเนื่อง และมักเกิดขึ้นในบริเวณนั้นบ่อยครั้ง โดยเฉพาะทางทิศใต้ของพื้นที่ ได้แก่ บริเวณแฟลตคลองจั่น บริเวณแฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า บริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดมิเนียม เป็นต้น
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรจัดสายตรวจไปในช่วงเวลาที่มีการโจรกรรมให้สอดคล้องกับช่วงเวลาที่เกิดโจรกรรมบ่อยครั้ง ได้แก่ บริเวณที่มีการโจรกรรมรถยนต์ บริเวณแฟลตคลองจั่น 7-15 ช่วงเวลา 20.01-24.00 บริเวณหมู่บ้านวังทองเฮาส์ ช่วงเวลา 00.01-04.00 ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ ช่วงเวลา 20.01-24.00 แฟลตคลองจั่น 20-23 ช่วงเวลา 16.01-20.00 และบริเวณที่มีการโจรกรรมรถจักรยานยนต์ บริเวณนิรันดร์ชีวิตคอนโดมิเนียม ช่วงเวลา 00.01-04.00 แฟลตคลองจั่น 8-15 ช่วงเวลา 00.01-04.00 แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า ช่วงเวลา 20.01-24.00
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการแจ้งเตือนและให้ความรู้ถึงวิธีการป้องกันการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์แก่ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่เสี่ยงต่อการโจรกรรม

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งนี้ได้ทำการศึกษาเฉพาะในพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว การศึกษาครั้งต่อไปควรทำการศึกษาพื้นที่อื่นที่มีสถิติการโจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์สูง เพื่อศึกษาว่าปัจจัยใดบ้างที่มีผลต่อการโจรกรรมมีความเหมือนหรือแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ศึกษา
2. การวิเคราะห์ในส่วนของการหาสถานที่โจรกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์บ่อยครั้งได้เลือกวิธีการประมาณค่าในช่วง interpolation ด้วยเทคนิควิธี IDW (inverse distance weight) สำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป ควรนำเทคนิควิธีการประมาณค่าในช่วงแบบอื่น ได้แก่ natural neighbors, spline, kriging เป็นต้น นำมาใช้วิเคราะห์ในงานวิจัยเพื่อเปรียบเทียบผลการศึกษาที่ได้

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

- กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข. 2535. คู่มือเจ้าหน้าที่สาธารณสุข เล่ม 4 การเฝ้าระวังคุณภาพอากาศและเสียง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.
- กองสุขภาพิบาล กรมอนามัย. 2539. การศึกษาการเฝ้าระวังสภาวะการสุขภาพิบาลอาหารศึกษากรณีโรงพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข. กรุงเทพมหานคร.
- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. 2551. สังคมวิทยาอาชญากรรม (Sociology of Crime). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นวลจันทร์ ทศนชัยกุล. 2541. อาชญากรรม (การป้องกัน: การควบคุม). กรุงเทพมหานคร: คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- _____. 2541. อาชญากรรม (การป้องกัน: การควบคุม). กรุงเทพมหานคร: คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. อ้างถึง Herbert, P. 1972. **Society Crime and Criminal Careers**, New York.
- ประการ ประจง. 2543. ปัญหาและอุปสรรคในการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองระยอง. ภาคนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารสาธารณะ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ปรีดา เปี่ยมวารี. 2551. การนำระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ไปใช้ในการป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาสถานีตำรวจภูธรคลองหลวง. ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยา การบริหารงานยุติธรรมและสังคม, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. 2545. การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม: หลักทฤษฎีและมาตรการ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991 จำกัด.

พินษา อมราพิทักษ์. 2550. รูปแบบและปัจจัยเชิงพื้นที่ที่มีผลต่อการโจรกรรมรถยนต์ใน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์การวางแผนภาคและเมืองมหาวิทยาลัย
สาขาวิชาการวางแผนภาค, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พิบูล อิสสระพันธุ์. ม.ป.ป. ระบบภูมิสารสนเทศเพื่อการเฝ้าระวัง (Online).

<http://www.socialwarning.m-society.go.th/socwarn/knowledge/knowledge/piboon1.ppt>,
8 ธันวาคม 2552.

พิสิฐพงศ์ ทิมวรงค์. 2546. รูปแบบ วิธีการและขบวนการโจรกรรมรถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีใน
เขตพื้นที่สถานีตำรวจภูธรตำบลแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี. ภาคนิพนธ์รัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, มหาวิทยาลัยบูรพา.

รุจิราพร หงส์ทอง. 2550. การจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการเฝ้าระวังและเตือน
เหตุการณ์ทะเลาะวิวาทของนักเรียนระดับอาชีวศึกษา เขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร.
วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วรเดช จันทรศร และ สมบัติ อยู่เมือง. 2545. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ในการบริหารภาครัฐ.
กรุงเทพมหานคร.

วรยา ไทพานิชย์. 2543. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อศึกษาการกระจายทางพื้นที่ของ
อาชญากรรม. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาภูมิศาสตร์, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

วริศร เข็นยิ่ง. 2550. การกำหนดพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดโจรกรรมยานยนต์ในท้องที่สถานีตำรวจ
นครบาลพญาไท. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาภูมิศาสตร์, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

ศิริ คูอาริยะกุล. 2545. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และแบบฝึกปฏิบัติการคอมพิวเตอร์.
เชียงใหม่: ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ศูนย์ป้องกันและปราบปรามการโจรกรรมรถยนต์ รถจักรยานยนต์. ม.ป.ป. (Online).

<http://www.mpblostcar.com/web/safety.nsf?Open>, 19 พฤษภาคม 2552.

สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว. ม.ป.ป. (Online). <http://latphrao.metro.police.go.th/page4.html>

19 พฤศจิกายน 2552

สมบัติ อยู่เมือง. 2540. การประยุกต์ใช้ระบบสารสนเทศทางภูมิศาสตร์เพื่อการบริหาร.

กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการปฏิรูประบบราชการ.

สรศักดิ์ กลิ่นดาว. 2542. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์: หลักการเบื้องต้น. กรุงเทพมหานคร:

โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สิริกร กาญจนสุนทร. 2551. เอกสารประกอบการสอนระบบสารสนเทศเพื่อการวางแผนการ

พัฒนา. กรุงเทพมหานคร. (อัคราเนนา).

สังคม คุณณาการสกุล. 2548. เอกสารประกอบการฝึกอบรมนักเฝ้าระวังและเตือนภัยทางสังคม.

(อัคราเนนา).

สุเพชร จิระจรกุล. 2544. เรียนรู้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ด้วย PC ARCVIEW. อุบลราชธานี:

โรงพิมพ์ศิริธรรมออฟเซต.

_____. 2549. ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และการใช้โปรแกรม ArcGIS Desktop เวอร์ชัน 9.1.

พิมพ์ครั้งที่ 4. นนทบุรี: โรงพิมพ์ เอส อาร์ พรินติ้ง แมสโปรดักส์ จำกัด.

_____. 2552. เรียนรู้ระบบภูมิสารสนเทศด้วยโปรแกรม ArcGIS Desktop 9.3.1. นนทบุรี:

โรงพิมพ์ เอส อาร์ พรินติ้ง แมสโปรดักส์ จำกัด.

สุดสงวน สุธีธรรม. 2546. อาชีววิทยาและงานสังคมสงเคราะห์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุดสงวน สุธีธรรม. 2546. **อาชญวิทยาและงานสังคมสงเคราะห์**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. อ้างถึง Sellin, T. 1938. **Culture Conflict and Crime**. Social Science Research Council, New York

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2544. **ปัญหาการโจรกรรมรถยนต์ ศึกษากรณีการลักลอบนำรถยนต์ที่ถูกลักไปจำหน่ายตามแนวชายแดนประเทศไทย**. ม.ป.ท.

สำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน). 2552. **ตำราเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศศาสตร์**. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด.

อรพรรณ พงษ์พันธุ์. 2550. **การจัดทำข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์เพื่อการป้องกันและเฝ้าระวังเหตุการณ์แข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลตลิ่งชัน**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาพัฒนาสังคม, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

อรัญญา สุวรรณบุปผา. 2518. **หลักอาชญวิทยา**. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด.

อุทัย สุขสิงห์. 2547. **การจัดการระบบฐานข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ด้วยโปรแกรม ArcView 3.2a-3.3**. กรุงเทพมหานคร: สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น).



ตารางผนวกที่ 1 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ ปี พ.ศ. 2548

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	20/01/2548	00.01-04.00	โตโยต้า	10/577 ม.สินธานี 1 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
2	17/03/2548	16.01-20.00	นิสสัน	101 แมนชั่น ซลาดพร้าว 101
3	02/05/2548	04.01-08.00	เซฟโรเลท	หน้าลุ่มพินิเซ็นเตอร์
4	25/04/2548	20.01-24.00	โตโยต้า	48 ซอยลาดพร้าว 136 คลองจั่น
5	13/05/2548	20.01-24.00	นิสสัน	ช.นวมินทร์ 81 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
6	24/05/2548	16.01-20.00	มิตซูบิชิ	แฟลตคลองจั่น 20 คลองจั่น บางกะปิ
7	24/05/2548	20.01-24.00	โตโยต้า	357 ซอยลาดพร้าว 121 คลองจั่น
8	11/02/2548	00.01-04.00	โตโยต้า	ม.เสนาวีลล่า 84 คลองจั่น บางกะปิ
9	15/06/2548	00.01-04.00	อิซูซุ	582 ซ.ลาดพร้าว 109 คลองจั่น
10	13/06/2548	00.01-04.00	นิสสัน	นิรันดร์คอนโด ซ.ลาดพร้าว
11	25/06/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
12	11/07/2548	00.01-04.00	นิสสัน	105/158 ม.วังทองเห้าส์
13	16/07/2548	12.01-16.00	อิซูซุ	เอโอเออพาร์ทเมนต์ คลองจั่น
14	27/04/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	คลองจั่นเพลสติกเอ คลองจั่น
15	12/08/2548	00.01-04.00	นิสสัน	บางกะปิคอนโด ซ.ลาดพร้าว 101
16	18/08/2548	00.01-04.00	อิซูซุ	ม.การ์เดนทิวิล ซ.ลาดพร้าว 101
17	28/08/2548	20.01-24.00	โตโยต้า	70/90 ซ.โอพาร2 คลองกุ่ม
18	12/09/2548	08.01-12.00	อิซูซุ	646/7 ลาดพร้าว 101 คลองจั่น
19	24/09/2548	20.01-24.00	นิสสัน	ลาดพร้าว 101 คลองจั่น
20	04/10/2548	20.01-24.00	นิสสัน	ม.ฉัตรแก้ว ซ.5 คลองจั่น
21	10/10/2548	20.01-24.00	อิซูซุ	นิรันดร์คอนโด ซ.ลาดพร้าว 101
22	26/10/2548	16.01-20.00	โตโยต้า	หน้าอู่สุพรรณเจริญยนต์
23	07/11/2548	00.01-04.00	โตโยต้า	196 ซ.ลาดพร้าว 132 คลองจั่น
24	05/11/2548	00.01-04.00	โตโยต้า	105/369 ม.วังทองเห้าส์ คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 1 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
25	12/11/2548	20.01-24.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 9
26	24/11/2548	00.01-04.00	โตโยต้า	161 ม.ฉัตรแก้ว คลองจั่น
27	07/02/2548	00.01-04.00	อีซูซุ	77/150 ตลาดอินทราภิรักษ์ คลองกุ่ม
28	12/02/2548	20.01-24.00	ฟอร์ด	แฟลตคลองจั่น 18
29	16/02/2548	00.01-04.00	อีซูซุ	ซอย 1 ม.ฉัตรแก้ว คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 2 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ ปี พ.ศ. 2549

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	19/01/2549	16.01-20.00	อีซูซุ	เรซิดเฑ์คอนโด ดึก 19
2	24/01/2549	08.01-12.00	อีซูซุ	บางกะปิคอนโด ดึกปี
3	02/02/2549	04.01-08.00	นิสสัน	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 1
4	06/02/2549	04.01-08.00	ฟอร์ด	3/3 ม.สินธานี 1 คลองกุ่ม
5	12/03/2549	12.01-16.00	ซูบารุ	ช.ลาดพร้าว 121 คลองจั่น
6	15/03/2549	04.01-08.00	อีซูซุ	ม.เสนาวีลล่า 84 คลองจั่น
7	19/03/2549	20.01-24.00	อีซูซุ	มหาทรัพย์คอนโด
8	08/04/2549	08.01-12.00	มิตซูบิชิ	640 ซ.23 การเคหะคลองจั่น
9	23/04/2549	00.01-04.00	อีซูซุ	อาคารลุ่มพินี่แอปเปิ้ลแลนด์สาย 1
10	25/04/2549	16.01-20.00	อีซูซุ	10/795 ม.สินธานีคลองกุ่ม
11	28/04/2549	00.01-04.00	อีซูซุ	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 6
12	03/05/2549	20.01-24.00	โตโยต้า	ช.ลาดพร้าว 138 คลองจั่น
13	19/05/2549	08.01-12.00	อีซูซุ	แฟลตคลองจั่น 28
14	23/05/2549	00.01-04.00	มิตซูบิชิ	ตลาดบางกะปิ
15	18/05/2549	20.01-24.00	โตโยต้า	ลานจอดรถห้างตะวันนา
16	02/06/2549	00.01-04.00	โตโยต้า	105/183 ม.วังทองเห้าส์

ตารางผนวกที่ 2 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
17	07/06/2549	00.01-04.00	นิสสัน	ตลาดอินทราภิรมย์
18	05/06/2549	08.01-12.00	นิสสัน	99/21 ซ.ลาดพร้าว 127 คลองจั่น
19	25/06/2549	00.01-04.00	อิซูซุ	28/10 ซ.ลาดพร้าว 128/4 คลองจั่น
20	23/06/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	ม.การ์เด็นวิลล์ ซ.ลาดพร้าว 101
21	18/07/2549	00.01-04.00	โตโยต้า	10/223 ซ.นวิยพัทธ์ 93 คลองกุ่ม
22	18/07/2549	00.01-04.00	อิซูซุ	อาคารลุมพินีเซ็นเตอร์ อาคาร เอ
23	15/07/2549	04.01-08.00	โตโยต้า	เอชอาร์เรซิเดนซ์ อาคาร 6
24	22/07/2549	00.01-04.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 13
25	26/07/2549	00.01-04.00	โตโยต้า	105/468 ม.วังทองเห้าส์ คลองจั่น
26	24/07/2549	00.01-04.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 19
27	31/07/2549	20.01-24.00	อิซูซุ	ซ.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
28	20/08/2549	00.01-04.00	ฟอร์ด	อาคารซี พรหมพิมานคอนโด
28	29/08/2549	08.01-12.00	โตโยต้า	13 ซ.ลาดพร้าว 101 คลองจั่น
30	04/09/2549	00.01-04.00	อิซูซุ	53/117 บ้านสามัคคี คลองจั่น บึงกุ่ม
31	07/09/2549	04.01-08.00	อิซูซุ	ซ.ลาดพร้าว 128/3 คลองจั่น
32	16/11/2549	00.01-04.00	อิซูซุ	41/21 ม.ทอรั้ง ซ.สมาคมแพทย์
33	29/11/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	821 ม.สินธร คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 3 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ ปี พ.ศ. 2550

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	04/03/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	ม.โชคชัยคลองจั่น คลองกุ่ม
2	19/03/2550	12.01-16.00	นิสสัน	ตลาดแฮปปี้แลนด์ คลองจั่น
3	20/03/2550	20.01-24.00	อิซูซุ	ซ.สมาคมแพทย์ คลองกุ่ม

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
4	23/04/2550	12.01-16.00	มิตซูบิชิ	698 ม.เสนาวิธิต้า 84 คลองจั่น
5	25/04/2550	20.01-24.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 9
6	27/04/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	643/2 ซ.ลาดพร้าว 101 คลองจั่น
7	26/04/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 21
8	11/05/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 12
9	09/05/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 101/1 คลองจั่น
10	22/05/2550	04.01-08.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 13
11	29/05/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	โชคชัยแมนชั่น ซ.โพธิ์แก้ว
12	13/06/2550	04.01-08.00	อิซูซุ	สันประเสริฐแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
13	26/06/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	ม.วังทองเฮาส์ ซ.นวมินทร์ 57
14	03/07/2550	12.01-16.00	โตโยต้า	ลานจอดรถใน ซ.ลาดพร้าว 101
15	08/07/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	746 ม.นครไทย ซ.ลาดพร้าว 101
16	12/07/2550	04.01-08.00	อิซูซุ	ริมถนนในซอยนวมินทร์ 81
17	06/07/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถการเคหะคลองจั่น
18	27/07/2550	20.01-24.00	โตโยต้า	เรซิดนซ์คอนโด อาคาร 11
19	05/08/2550	00.01-04.00	อิซูซุ	ม.วังทองเฮาส์ คลองกุ่ม
20	05/08/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 17
21	27/08/2550	20.01-24.00	อิซูซุ	28/16 ซ.ลาดพร้าว 128/4 คลองจั่น
22	02/09/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	105/670 ม.1 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
23	29/09/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างเดอะมอลล์บางกะปิ
24	04/10/2550	00.01-04.00	โตโยต้า	ซ.เสรีไทย 3 คลองจั่น
25	19/10/2550	04.01-08.00	อิซูซุ	ริมถนน ซ.นวมินทร์ 105
26	22/10/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	อาคารลุมพินี อาคาร ซี 2
27	04/10/2550	08.01-12.00	โตโยต้า	อาคารแกรนด์คอนโด ดิเกอ
28	25/10/2550	16.01-20.00	โตโยต้า	ซอยทองรู้้ง ซ.นวมินทร์ 111 คลองกุ่ม

ตารางผนวกที่ 3 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
29	17/10/2550	12.01-16.00	อีซูซุ	ม.กรูททอง 5 คลองกุ่ม
30	14/11/2550	00.01-04.00	อีซูซุ	105/198 ม.วังทองเห้าส์
31	02/05/2550	00.01-04.00	อีซูซุ	ริมถนนซอยโพธิ์แก้ว
32	26/11/2550	16.01-20.00	โตโยต้า	เดอะมอลล์บางกะปิ

ตารางผนวกที่ 4 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ปี พ.ศ. 2551

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	08/02/2551	08.01-12.00	โตโยต้า	หน้าชาวิคแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 136
2	01/02/2551	20.01-24.00	โตโยต้า	ปากซอย ลาดพร้าว 144
3	27/03/2551	00.01-04.00	นิสสัน	105/473 ม.วังทองเห้าส์ คลองกุ่ม
4	15/04/2551	00.01-04.00	นิสสัน	ถ.แฮปปี้แลนด์ คลองจั่น
5	23/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านทีพีแอร์ ซ.ลาดพร้าว 101
6	16/04/2551	04.01-08.00	โตโยต้า	1173 ม.เสนาวิลล่า คลองจั่น
7	18/05/2551	04.01-08.00	โตโยต้า	71-73 ถ.แฮปปี้แลนด์สาย 1
8	13/05/2551	16.01-20.00	โตโยต้า	ทางเข้า ม.เสนาวิลล่า
9	13/05/2551	16.01-20.00	มิตซูบิชิ	1223 ม.เสนาวิลล่า
10	01/06/2551	08.01-12.00	BMW	ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์บางกะปิ
11	25/05/2551	16.01-20.00	โตโยต้า	ซ.ลาดพร้าว 19
12	06/06/2551	20.01-24.00	ฟอร์ด	แฟลตคลองจั่น 15
13	09/06/2551	16.01-20.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 15
14	01/07/2551	04.01-08.00	มิตซูบิชิ	แฟลตคลองจั่น 20
15	01/07/2551	00.01-04.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 9

ตารางผนวกที่ 4 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
16	30/06/2551	20.01-24.00	นิสสัน	แฟลตคลองจั่น 28
17	06/07/2551	00.01-04.00	อีซูซุ	41/336 ม.ชื้อตรง ช.นวมินทร์ 111
18	24/07/2551	00.01-04.00	โตโยต้า	ช.ลาดพร้าว 128/3 คลองจั่น
19	04/08/2551	04.01-08.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 11
20	04/08/2551	00.01-04.00	นิสสัน	แฟลตคลองจั่น 5
21	04/08/2551	04.01-08.00	มิตซูบิชิ	แฟลตคลองจั่น 26
22	19/07/2551	20.01-24.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 14
23	21/08/2551	16.01-20.00	นิสสัน	578 ม.นครไทย ช.15 คลองจั่น
24	30/08/2551	16.01-20.00	อีซูซุ	หน้า บ.เค.เอส.ธนสาร
25	15/09/2551	00.01-04.00	โตโยต้า	ซอยลาดพร้าว 101/2 คลองจั่น
26	05/04/2551	20.01-24.00	มิตซูบิชิ	มหาวิทยาลัยคอนโค อคาคร 15
27	21/09/2551	16.01-20.00	มิตซูบิชิ	ช.นวมินทร์ 43 คลองจั่น
28	12/10/2551	00.01-04.00	โตโยต้า	เอเชียริสอร์ท คลองกุ่ม
29	19/11/2551	04.01-08.00	อีซูซุ	53 ช.ลาดพร้าว 109 คลองจั่น
30	09/19/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ปั้มนาคเท็กซ์ ถ.นวมินทร์ คลองกุ่ม
31	14/11/2551	04.01-08.00	โตโยต้า	มหาวิทยาลัยคอนโค

ตารางผนวกที่ 5 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถยนต์ ปี พ.ศ. 2552

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	07/01/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	316-318 แสปปีแลนด์สาย 2
2	14/01/2552	04.01-08.00	อีซูซุ	105/416 ถ.นวมินทร์ คลองกุ่ม
3	15/02/2552	20.01-24.00	โตโยต้า	3101/2 ช.ลาดพร้าว 115
4	13/02/2552	20.01-24.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 7
5	27/02/2552	04.01-08.00	โตโยต้า	แฟลตคลองจั่น 15

ตารางผนวกที่ 5 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
6	07/03/2552	00.01-04.00	โตโยต้า	ถนนแฮปปี้แลนด์สาย 1 คลองจั่น
7	23/04/2552	04.01-08.00	อีซูซุ	แฟลตคลองจั่น 12
8	11/05/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	105/550 ซ.นวมินทร์ 57 คลองจั่น
9	22/05/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
10	24/05/2552	12.01-16.00	มิตซูบิชิ	2740 ซ.ลาดพร้าว 130 คลองจั่น
11	29/05/2552	20.01-24.00	อีซูซุ	65/55 ม.บ้านเรา คลองจั่น
12	03/07/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	799 ม.เสนาวิลล่า 84 ถ.แฮปปี้แลนด์
13	09/07/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	เดอะมอลล์บางกะปิ
14	12/07/2552	16.01-20.00	ฟอร์ด	ซ.ทับกักดิ์ ซ.ลาดพร้าว 101
15	09/08/2552	00.01-04.00	โตโยต้า	ร้านสวีทโบว์ ซ.เสรีไทย 3
16	23/08/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	40/514 ซ.นวมินทร์ 111
17	09/09/2552	00.01-04.00	มิตซูบิชิ	แฟลตคลองจั่น 12
18	18/09/2552	04.01-08.00	อีซูซุ	แฟลตคลองจั่น 7
19	13/09/2552	08.01-12.00	โตโยต้า	ซ.ลาดพร้าว 127 คลองจั่น
20	18/09/2552	00.01-04.00	ฟอร์ด	แฟลตคลองจั่น 9
21	14/10/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	505 ม.ฉัตรแก้ว คลองจั่น
22	05/10/2552	00.01-04.00	โตโยต้า	หน้าร้านเซเว่น ซ.ลาดพร้าว 101
23	25/10/2552	00.01-04.00	มิตซูบิชิ	ข้างร้านท็อปซูเปอร์ ซ.นวมินทร์ 93
24	05/11/2552	00.01-04.00	อีซูซุ	238 ม.ฉัตรแก้ว คลองจั่น
25	01/12/2552	04.01-08.00	มิตซูบิชิ	อาคารลุมพินีเซ็นเตอร์
26	19/12/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	316 ซ.นวมินทร์ 15
27	28/12/2552	04.01-08.00	อีซูซุ	49/58 ซ.โพธิ์แก้ว 3 คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 6 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2548

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	08/02/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	อาคารแอปเปิ้ลแลนด์
2	04/01/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	กฤษฎาสมบูรณ์อพาร์ทเมนต์ ซ.พุดตาล
3	16/01/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
4	19/01/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 5
5	19/02/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
6	15/02/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	ลุมพินีขอนแก่น ตึก ซี
7	20/02/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
8	22/02/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	สยามมิตรแมนชั่น
9	23/02/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ตรงข้ามเบญจมาศแมนชั่น
10	08/03/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	หอพัก ซ.ผู้ใหญ่นิน
11	03/02/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
12	14/02/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ถ.แอปเปิ้ลแลนด์สาย 2
13	26/02/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์ แอปเปิ้ลแลนด์
14	20/03/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์ แอปเปิ้ลแลนด์
15	21/03/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ซ.บ่อปลา ซ.ลาดพร้าว 101
16	03/03/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	สมประสงค์อพาร์ทเมนต์
17	02/03/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยขอนแก่น อาคาร 5
18	23/03/2548	00.01-04.00	ยามาฮา	อพาร์ทเมนต์พฤษภา
19	29/03/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	45/40 ซ.บ่อปลา
20	05/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ขอนแก่น อาคาร เอฟ
21	04/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
22	04/04/2548	12.01-16.00	ยามาฮา	แฟลตคลองจั่น 16
23	09/04/2548	00.01-04.00	ซูซูกิ	แฟลตคลองจั่น 7
24	25/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	บางกะปิขอนแก่น

ตารางผนวกที่ 6 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
25	08/04/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	10/43 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
26	25/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	18/48 ซ.สมาคมแพทย์ คลองกุ่ม
27	07/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	19/4 ซ.ลาดพร้าว 107 คลองจั่น
28	06/05/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 26
29	08/05/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถมหาวิทยาลัยคอนโด
30	30/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยคอนโด อาคาร 12
31	21/05/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.แจ่มจันทร์ ถ.เกษตร-นวมินทร์
32	25/05/2548	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ซ.ลาดพร้าว 130 คลองจั่น
33	09/05/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถลุมพินีเซ็นเตอร์
34	29/05/2548	08.01-12.00	ฮอนด้า	นิรันดร์คอนโด
35	05/06/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาวิทยาลัยคอนโด อาคาร 2
36	07/06/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้าร้านคอมพิวเตอร์เนตนิคยา
37	09/06/2548	08.01-12.00	ฮอนด้า	สี่แยกสวนพฤษชาติ
38	29/05/2548	00.01-04.00	ยามาฮ่า	สามแยกแฮปปี้แลนด์เก่า
39	16/06/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ตรงข้าม ร.ทหารไทย
40	19/05/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	คารนิโอพาร์ทเมนต์
41	14/06/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	อาคารนิรันดร์ซิตี้
42	29/04/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ตลาดนัดวัดบึงทองหลาง
43	06/06/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านประกายเพชร
44	21/05/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เรซิเดนซ์ หน้าตึก 14
45	23/06/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตี้คอนโด
46	06/07/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
47	05/07/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ม.กรูททอง 4
48	06/07/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	เอโอเอพาร์ทเมนต์ ซ.ลาดพร้าว 101

ตารางผนวกที่ 6 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
49	11/07/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์แมนชั่น
50	25/06/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 130 คลองจั่น
51	14/05/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดพิมพ์ทอง ช.ลาดพร้าว 101
52	14/07/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
53	17/07/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.สมาคมแพทย์ คลองกุ่ม
54	22/07/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ซีดีวิลล่า ช.ลาดพร้าว 101
55	25/07/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดนัดพิมพ์ทอง ช.ลาดพร้าว 101
56	31/07/2548	20.01-24.00	ยามาฮ่า	เอ็มพ็อพาร์ทเมนต์ ช.ลาดพร้าว 132
57	31/08/2548	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ข้าง รพ.เวชธานี
58	30/07/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	มโนกิตคอนโด
59	18/07/2548	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ช.ลาดพร้าว 107 คลองจั่น
60	28/07/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	เอโอเอพาร์ทเมนต์ ช.ลาดพร้าว 101
61	13/08/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	เอโอเอพาร์ทเมนต์ ช.ลาดพร้าว 101
62	28/07/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด ตึก 15
63	17/08/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ตะวันอพาร์ทเมนต์ ช.ลาดพร้าว 117
64	17/08/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ศรีนครคอนโด ช.ลาดพร้าว 117
65	18/08/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตีคอนโด ช.ลาดพร้าว 101
66	27/08/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	กรโกมลพาร์ทเมนต์
67	09/08/2548	00.01-04.00	ยามาฮ่า	3312/47 ช.ลาดพร้าว 101 คลองจั่น
68	24/08/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	พรมพิมานคอนโด ช.ลาดพร้าว 101
69	02/09/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	เรซิเดนซ์คอนโด คลองจั่น
70	01/09/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตีคอนโด
71	31/08/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	พรมพิมานคอนโด ช.ลาดพร้าว 101
72	30/06/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	เรซิเดนซ์คอนโด คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 6 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
73	07/09/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถ รพ.เวชธานี
74	12/09/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถตึก อี 101 แมนชั่น
75	28/09/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
76	14/09/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 10
77	31/08/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	เอสอาร์ เรซิเดนซ์คอนโด
78	13/09/2548	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ธนพรแมนชั่น ซ.สมาคมแพทย์
79	15/09/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 7
80	21/09/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
81	01/10/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	เรซิเดนซ์คอนโด อาคาร 12
82	26/09/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.บ่อปลา ลาดพร้าว 101
83	19/09/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้คอนโด ตึก ซี
84	10/10/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอพักวังทอง ซ.สมาคมแพทย์
85	18/10/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดแฮปปี้แลนด์
86	12/10/2548	04.01-08.00	ยามาฮ่า	มโนกิตคอนโด
87	13/10/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	เรซิเดนซ์คอนโด
88	02/10/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 10
89	14/10/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	เดอะมอลล์บางกะปิ
90	21/10/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	เอสบีแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
91	25/10/2548	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ทวินคอนโด แฮปปี้แลนด์สาย 2
92	26/10/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 10
93	03/11/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ศิริรัตน์แมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 140
94	08/11/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	645 ซ.ลาดพร้าว 107 คลองจั่น
95	09/11/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 134 คลองจั่น
96	18/11/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้คอนโด

ตารางผนวกที่ 6 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
97	24/11/2548	08.01-12.00	ฮอนด้า	119/47 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
98	28/11/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	เรซิดนซ์คอนโด อาคาร 20
99	28/11/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	หอพักลูกสาว ซ.ลาดพร้าว 101
100	28/11/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์ ดิเก ดี 1
101	24/11/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	เอโอเอพาร์ทเมนต์ ซ.ลาดพร้าว 101
102	26/12/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ศิริพัฒนาอพาร์ทเมนต์
103	03/12/2548	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์แมนชั่น
104	03/12/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ทวิตคอนโด แฮปปี้แลนด์ สาย 2
105	29/11/2548	20.01-24.00	ฮอนด้า	ตลาดนครไทย
106	02/12/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	155 ตลาดแฮปปี้แลนด์ คลองจั่น
107	09/12/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	128/2 คลองจั่น บางกะปิ
108	12/12/2548	12.01-16.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถตลาดบางกะปิ
109	10/12/2548	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 1
110	11/12/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	บางกะปิคอนโด อาคาร ซี
111	25/12/2548	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 28
112	28/12/2548	00.01-04.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 123 คลองจั่น บางกะปิ

ตารางผนวกที่ 7 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2549

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	05/01/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตี้คอนโด อาคาร จี
2	03/01/2549	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ซ.ลาดพร้าว 128/2 คลองจั่น
3	08/02/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	อาคารเอนิรันดร์ซิตี้คอนโด
4	08/03/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตี้คอนโด ซ.ลาดพร้าว 101

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
5	13/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	สินสวัสดิ์แมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 107
6	07/01/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	บางกะปิเซ็นเตอร์ ซ.ลาดพร้าว 145/1
7	21/12/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 28
8	15/01/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้าวัดบึงทองหลาง ซ.ลาดพร้าว 123
9	22/01/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
10	22/01/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 109 คลองจั่น
11	22/01/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 125 คลองจั่น
12	24/01/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 1
13	27/01/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างแมคโครลาดพร้าว
14	01/01/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หลังตลาดบางกะปิ
15	04/02/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น คลองจั่น
16	06/02/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	5/62 ม.9 ซ.สมาคมแพทย์
17	08/02/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	10/35 ม.สินธานี
18	07/02/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
19	27/01/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถพรหมพิมานคอนโด
20	11/02/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ถ.นวมินทร์ทางเข้า ม.ศรีนคร
21	12/02/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	บางกะปิคอนโด ดึก ชี
22	08/02/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	อาคารเอนิรันดร์คอนโด
23	03/02/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 12
24	12/02/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถบางกะปิคอนโด อาคาร ชี
25	23/02/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	หน้าตึกมหาทรัพย์คอนโด อาคาร 2
26	14/01/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ตรงข้ามสำนักงานเขตบางกะปิ
27	25/02/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	มโนกิตต์คอนโด
28	08/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น
29	08/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ชีดีคอนโด

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
30	20/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เก่า
31	22/03/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ม.เสนาวิลล่า 84 คลองจั่น
32	23/03/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 121 คลองจั่น
33	30/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอพักทองอาร์ทเม้น
34	23/03/2549	00.01-04.00	ซูซูกิ	หอพักสิริมา แฮปปี้แลนด์สาย 2
35	24/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.พุดตาล คลองจั่น
36	14/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
37	04/04/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
38	02/04/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
39	02/04/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	จรรยาแมนชั่น
40	08/03/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ปากซอยนวมินทร์ 107
41	01/04/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร
42	07/04/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 6
43	17/04/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	ช.สมาคมแพทย์ คลองจั่น
44	26/04/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	สุขซอยลาดพร้าว 121
45	28/04/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 23
46	29/03/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.สมาคมแพทย์ คลองจั่น
47	13/05/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้าสะพาน
48	05/05/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ไคร์อินน์อาร์ทเม้น
49	30/05/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 132
50	28/05/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างน้อมจิตต์
51	30/05/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
52	02/06/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ใต้สะพานลอยสามแยกบางกะปิ
53	03/06/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านโจ๊ก แฮปปี้แลนด์สาย 2

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
54	31/05/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 10
55	02/06/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	พิมานแมนชั่น
56	09/06/2549	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ห้างน้อมจิตต์
57	11/06/2549	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 26
58	15/06/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เรซเดนท์
59	14/06/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 127
60	08/06/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	หน้าร้านซีพี ตลาดบางกะปิ
61	31/05/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	เรซเดนท์คอนโด
62	23/06/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ลิฟวิ่งเพลส ช.ลาดพร้าว 140
63	27/05/2549	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ม.อยู่เจริญ คลองจั่น
64	22/06/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้ คอนโด
65	17/06/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 3
66	28/06/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	มโนกิตคอนโด ช.ลาดพร้าว 132
67	24/06/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 9
68	08/07/2549	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ปากซอยนวมินทร์ 93
69	12/07/2549	20.01-24.00	เจอาดี	แฟลตคลองจั่น 14
70	21/07/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างน้อมจิตต์
71	13/07/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ตลาดนครไทย
72	14/07/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น ดึก บี
73	15/07/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	โตะสนุกเกอร์ไคร์อินน์
74	12/07/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 25
75	09/07/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	แยก ช.บ่อปลา ช.ลาดพร้าว 101
76	27/06/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ศูนย์การค้าตะวันนา
77	16/07/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ศูนย์ไอทีพลาซ่า

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
78	16/07/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ตลาดนัดพิมพ์ทอง
79	13/07/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าบ้านเลขที่ 22 ซ.นวมินทร์ 14
80	18/07/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถลุมพินีเซ็นเตอร์
81	26/07/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ริมคลองหลัง แฟลตคลองจั่น 22
82	23/07/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	อาคารลุมพินีเซ็นเตอร์
83	28/07/2549	20.01-24.00	ยามาฮ่า	43 ถนนศรีบูรพา 16 คลองจั่น
84	05/07/2549	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 8
85	04/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
86	03/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	สินสุขอพาร์ทเมนต์
87	05/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	เอโอเออพาร์ทเมนต์
88	06/08/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หน้าเซเว่นปาก ซ.ลาพริ้ว 101
89	02/08/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	53/264 ซ.นวมินทร์ 105
90	14/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	119-121 ซ.แฮปปี้แลนด์สาย 2
91	18/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ธีรวรรณอพาร์ทเมนต์
92	15/08/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถ ซ.ลาดพร้าว 123
93	16/08/2549	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ลานจอดรถอาคาร f ม.รัตนบัณฑิต
94	19/08/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 26
95	26/08/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
96	26/08/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
97	26/08/2549	00.01-04.00	คาวาซากิ	แฟลตคลองจั่น 21
98	24/08/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 19
99	17/08/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ข้างแฮปปี้แลนด์ฟลาซ่า
100	25/08/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	18/12 ม.7 คลองกุ่ม
101	31/08/2549	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 11

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
102	30/08/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
103	04/09/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 119 คลองจั่น
104	06/09/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ร้านเกมส์แมคเน็ต ลาดพร้าว 101
105	14/09/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หอพักเลขที่ 204 แสปี้แลนด์สาย 2
106	19/09/2549	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 9
107	19/09/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	4802 ช.ลาดพร้าว 101
108	19/09/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
109	12/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์
110	05/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 19
111	04/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
112	06/10/2549	04.01-08.00	ยามาฮ่า	887 ช.ลาดพร้าว 101
113	12/10/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 3
114	16/10/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	คลองสินค้ำมนตรี ซ.โพธิ์แก้ว
115	03/10/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	หจก.สุรัชย์ เจริญยนต์ ถ.เสรีไทย
116	15/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดแสปี้แลนด์
117	19/10/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	เอชอาร์เรซินนท์ ตึก 10
118	23/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	236 ม.อยู่เจริญ
119	19/10/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 5
120	30/10/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
121	20/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
122	16/10/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
123	02/11/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถแสปี้เพลส
124	10/11/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	บางกะปิคอนโด
125	13/11/2549	08.01-12.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถเดอะมอลล์บางกะปิ
126	18/11/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 12

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
127	21/11/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	เอสเคแมนชั่น ซ.นวมินทร์ 15
128	23/11/2549	12.01-16.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 7
129	26/11/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 9
130	28/11/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
131	23/11/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
132	28/11/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างไอทีแฮปปี้แลนด์
133	28/11/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
134	03/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 8
135	01/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอเรวัฒน์ ซ.นวมินทร์ 75
136	22/11/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	อาคารทอรั้งอพาร์ทเมนต์
137	10/12/2549	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ไอทีพลาซ่า
138	03/12/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	เทพประทาน อพาร์ทเมนต์
139	11/12/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้าร้านเซเว่น ตรงข้าม ร.ร. วัดบึง
140	12/12/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น
141	07/12/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างน้อมจิตต์
142	21/11/2549	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ลานจอดรถศูนย์เยาวชน นวมินทร์ 83
143	20/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 11
144	23/11/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ศิริลักษณ์คอร์ต ซ.ลาดพร้าว 101
145	22/12/2549	20.01-24.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิติคอนโด อาคาร บี
146	22/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าตึกแถว ซ.ลาดพร้าว 128
147	02/10/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
148	11/12/2549	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
149	22/12/2549	08.01-12.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 28
150	23/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิติคอนโด อาคารเอ
151	26/12/2549	04.01-08.00	ฮอนด้า	157 ซ.ลาดพร้าว 130

ตารางผนวกที่ 7 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
152	01/12/2549	00.01-04.00	ฮอนด้า	บ้านเลขที่ 2662 คลองจั่น
153	02/03/2549	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เรซิดนซ์คอนโด อาคาร 14
154	29/10/2549	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ

ตารางผนวกที่ 8 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2550

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	16/01/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	อาคารสมานมิตรแมนชั่น
2	18/01/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	จิตติมาอพาร์ทเมนต์ ซ.นวมินทร์ 73
3	12/01/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 17
4	21/01/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
5	23/01/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 14
6	30/01/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	ข้างสนามกีฬาคลองจั่น
7	26/01/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	12/1 ซ.ลาดพร้าว 134 คลองจั่น
8	01/02/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	หน้าธนาคารกสิกรไทย คลองจั่น
9	19/02/2550	08.01-12.00	ยามาฮ่า	23 ซ.ศรีบูรพา 13 คลองจั่น
10	12/02/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เชิงสะพานคลองตาหนั่ง ซ.โพธิ์แก้ว
11	14/02/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 128/2 คลองจั่น
12	17/02/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	รถประจำทางหน้าการเคหะคลองจั่น
13	24/01/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	หน้า ม.สินธร คลองจั่น
14	28/02/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	หน้าโกดัง 29/28 ซ.สมาคมแพทย์
15	28/03/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 5
16	10/03/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอพักเปี่ยมสุข แสปปี้แลนด์สาย 1

ตารางผนวกที่ 8 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
17	11/03/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ยูเอ็มเคอพาร์ทเมนต์
18	18/03/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	ลิฟวิ่งรูมคอนโด ซ.ลาดพร้าว 140
19	22/03/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์เรซิเดนซ์ ตึก 6
20	18/03/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ตลาดแฮปปี้แลนด์ คลองจั่น
21	15/03/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ลานจอดรถ จีบี เดอะมอลล์บางกะปิ
22	26/03/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 14
23	29/03/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	บ.สุกิจอุมินันท์จำกัด ซ.ลาดพร้าว 101
24	05/04/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 4
25	06/04/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 137 ซ.ลาดพร้าว 136
26	18/04/2550	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ข้างศูนย์ไอทีแฮปปี้แลนด์
27	19/04/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	อาคารเรซิเดนซ์
28	26/04/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ไคร์อินน์พาร์ทเมนต์
29	21/04/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ห้างโลตัสบางกะปิ
30	28/04/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลาดพร้าวแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 121
31	01/05/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 380 ซ.ลาดพร้าว 109
32	27/04/2550	00.01-04.00	ซูซูกิ	105/583 ซ.นวมินทร์ 67 คลองกุ่ม
33	02/05/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
34	01/04/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
35	08/05/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถศิริพาร์ทเมนต์
36	10/05/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
37	14/05/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	เอโอเอแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
38	08/05/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	15/227 ซ.นวมินทร์ 69
39	25/02/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	เรซิเดนซ์คอนโด
40	10/05/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า

ตารางผนวกที่ 8 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
41	09/05/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์แมนชั่น
42	24/05/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 46 ซ.ศรีบูรพา
43	24/05/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์คอนโด
44	22/05/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
45	29/05/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 7 ซ.ลาดพร้าว 101
46	28/05/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
47	02/05/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	สนามกีฬาคลองจั่น
48	24/05/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 15
49	29/05/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	ซ.บ่อปลา ซ.ลาดพร้าว 101
50	07/06/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น
51	07/06/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	ตลาดแฮปปี้แลนด์
52	13/06/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
53	23/06/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
54	25/06/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างแมคโครลาดพร้าว
55	27/06/2550	16.01-20.00	ฮอนด้า	จันทร์เพ็ญอพาร์ทเมนต์
56	29/06/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 59 แฮปปี้แลนด์สาย 1
57	28/06/2550	12.01-16.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 77/180 ม.5 คลองกุ่ม
58	01/06/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 237 ซ.ลาดพร้าว 132
59	30/06/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด ลานจอยครด
60	30/06/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	เลขที่ 2249 ซ.สุขสันต์ 3
61	02/07/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	ห้างเดอะมอลล์บางกะปิ
62	05/07/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้ คอนโด ตึก 19
63	12/07/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ศูนย์การค้าไอทีพลาซ่า
64	13/07/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	ศูนย์การค้าไอทีพลาซ่า

ตารางผนวกที่ 8 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
65	11/07/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.นวมินทร์ 69
66	10/07/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถพรหมพิมานคอนโด
67	01/06/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
68	23/07/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ม.แฮปปี้แลนด์เก่า
69	25/07/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	197 ม.สินสาคร ช.ลาดพร้าว 130
70	24/07/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	เที่ยงธรรมอพาร์ทเมนต์
71	25/07/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 7
72	22/07/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	จิตติมาอพาร์ทเมนต์ ช.นวมินทร์ 73
73	25/07/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
74	03/08/2550	08.01-12.00	ยามาฮ่า	ลุมพินีคอนโด
75	29/07/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
76	26/07/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 5
77	30/07/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น
78	13/08/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
79	14/08/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าฟิฟธ์อพาร์ทเมนต์ ช.เสรีไทย 3
80	11/08/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ศรีสุขอพาร์ทเมนต์ ช.นวมินทร์ 95
81	19/08/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 1
82	18/08/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
83	19/08/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 7
84	24/08/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ริมถนนปากซอยลาดพร้าว 101
85	22/08/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	รร.มัธยมวัดบึงทองหลาง
86	26/08/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 8
87	30/08/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ม.กรุงเทพ
88	29/08/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 7

ตารางผนวกที่ 8 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
89	30/08/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	เรซีเดนท์คอนโด อาคาร 11
90	11/09/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	เรซีเดนท์คอนโด
91	06/09/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ม.วังทองเห้าส์
92	10/09/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์ แสปีแลนด์สาย 2
93	11/09/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด อาคาร 12
94	12/09/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
95	08/09/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 5
96	17/08/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	3382/2 ซ.บ่อปลา 1
97	20/09/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซีทีคอนโด ตึก บี
98	19/09/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 134 ซ.ลาดพร้าว 136
99	20/09/2550	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ห้างโลตัสบางกะปิ
100	25/09/2550	08.01-12.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
101	30/09/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ฟิงบุญแมนชั่น ซ.นวมินทร์ 69
102	22/10/2550	12.01-16.00	ฮอนด้า	หน้าศูนย์พยาบาลนวมินทร์
103	25/10/2550	00.01-04.00	ฮอนด้า	ร้านสุวัฒน์ แสปีแลนด์
104	27/10/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ตลาดโพธิ์แก้ว
105	05/11/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
106	05/11/2550	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ทีเจแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
107	10/11/2550	20.01-24.00	ฮอนด้า	เรซีเดนท์คอนโด ตึก 19
108	14/10/2550	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 3782/2 ซ.ลาดพร้าว 101
109	25/11/2550	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 2327 ม.สุขสันต์ 26
110	29/11/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ฟิเอสอพาร์ทเมนต์ ซ.ลาดพร้าว 107
111	28/11/2550	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ซ.ลาดพร้าว 146 คลองจั่น
112	21/11/2550	16.01-20.00	ยามาฮ่า	หน้าตลาดโพธิ์แก้ว

ตารางผนวกที่ 8 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
113	08/11/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตรงข้ามแฮปปี้แลนด์พลาซ่า
114	08/11/2550	16.01-20.00	เจอาดี	ตลาดแฮปปี้แลนด์
115	22/11/2550	04.01-08.00	ฮอนด้า	เรซิดนซ์คอนโด อาคาร 11

ตารางผนวกที่ 9 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2551

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	04/01/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 13
2	17/01/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	หน้าแฟลตคลองจั่น อู่วิชัย
3	18/01/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	โลตัสบางกะปิ
4	15/01/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เรซิดนซ์ ตึก 15
5	25/01/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	โพธิ์แก้วอพาร์ทเมนต์
6	23/01/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 25
7	31/01/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หน้าสกายอพาร์ทเมนต์
8	02/02/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
9	03/02/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 25
10	23/01/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	5240 ชุมชนหน้าวัดบึงทองหลาง
11	30/01/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ปาก ซ.101 วัดบึงทองหลาง
12	05/02/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	649/61 ซ.ลาดพร้าว 101
13	01/02/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	หน้าโตะสนุกเกอร์ไคโรอินน์
14	11/02/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	พิมานเพลส ซ.ลาดพร้าว 140
15	11/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตี้คอนโด อาคาร เอ
16	14/02/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
17	17/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ศิริชาติ 2 อพาร์ทเมนต์
18	17/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 28

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
19	24/02/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 1-4
20	04/02/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 2
21	19/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
22	27/02/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด ดึก 6
23	03/03/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	สยามมิตรแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 103
24	24/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	33/19 ซ.นวมินทร์ คลองจั่น
25	18/02/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ห้างตะวันนา
26	07/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
27	06/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ปาก ซ. นวมินทร์ 107
28	07/03/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ซ.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
29	29/03/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	สินประเสริฐแมนชั่น
30	13/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	หอพักอยู่สุข ซ.ลาดพร้าว 128/2
31	14/03/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
32	21/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ธีรบรรณพาร์เมนต์
33	23/03/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านเกมส์ ปาก ซ. นวมินทร์ 65
34	03/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลาดพร้าวการ์เดน
35	11/03/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	พิมพ์ทองแมนชั่น ซ.ลาดพร้าว 101
36	15/02/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 128/4 คลองจั่น
37	22/03/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
38	16/03/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
39	24/03/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	เดอะมอลล์บางกะปิ
40	28/03/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	บ้านโคมเขียว ซ.นวมินทร์ 61
41	31/03/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ตึกเคนิรันดร์คอนโด
42	15/03/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 23
43	04/04/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	16 ม.สินธร คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
44	17/04/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 132
45	10/04/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	111/140 ม.6 คลองจั่น
46	09/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	อาคาร 101 แมนชั่น
47	04/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดค่อนโค ตึก อี
48	09/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	ศรีทองอพาร์ทเมนต์
49	11/04/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	เอโอเออพาร์ทเมนต์
50	10/04/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 3
51	18/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 146
52	19/04/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 23
53	27/04/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	2774 คลองจั่น บางกะปิ
54	18/04/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 763 ถ.แฮปปี้แลนด์
55	02/05/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 29
56	29/04/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ปาก ช.ลาดพร้าว 101
57	30/04/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	มงคลอพาร์ทเมนต์ ช.ลาดพร้าว 101
58	05/04/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	พีเอ็นแมนชั่น หลัง ม.รัตนบัณฑิต
59	11/05/2551	12.01-16.00	ฮอนด้า	นิลเพชรอพาร์ทเมนต์
60	28/04/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	สันติประเสริฐแมนชั่น ลาดพร้าว 101
61	20/05/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
62	20/05/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ร้านเกมส์หน้า รร.วัดบึงทองหลาง
63	05/04/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลาดพร้าวการ์เดนส์ แฮปปี้แลนด์
64	02/04/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
65	25/05/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น ตึก อี
66	01/06/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
67	31/05/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
68	31/05/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	สุข ช.ลาดพร้าว 109

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
69	21/05/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	ช.ลาดพร้าว 140 คลองจั่น
70	14/05/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
71	03/06/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ห้างตะวันนา
72	02/06/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 24
73	29/05/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	หน้าแอปป์แลนด์ไอทีพลาซ่า
74	11/06/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 2820 ช.ลาดพร้าว 101
75	01/06/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
76	25/06/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ช.มนตรีสตูดิโอ ช.ลาดพร้าว 101
77	22/06/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 22
78	23/06/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
79	29/06/2551	00.01-04.00	คาวาซากิ	ช.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
80	26/06/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 123 คลองจั่น
81	29/06/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	โลตัสบางกะปิ
82	05/07/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 23
83	08/07/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ปาก ช.ลาดพร้าว 101/1
84	26/06/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 16
85	07/06/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 24
86	17/05/2551	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
87	16/07/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 8
88	16/07/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 8
89	13/07/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	ลานจอดรถตะวันนา
90	17/07/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถมหาทรัพย์คอนโด
91	15/07/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	เอชอาร์เรซิเดนซ์
92	14/07/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ปาก ช.โพธิ์แก้ว
93	21/07/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ชั้นจิตรแมนชั่น

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
94	11/07/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ม.รัตนบัณฑิต ซ.ลาดพร้าว 107
95	30/07/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	ตลาดนครไทย
96	07/08/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	40/646 คลองกุ่ม บึงกุ่ม
97	10/08/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	60 ซ.ลาดพร้าว 101
98	22/07/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 14
99	13/08/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	นวดแผนไทยร้ายพระสังข์
100	17/08/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เรซเคนท์ อาคาร 19
101	15/08/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 18
102	15/08/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ซ.ศรีบูรพา 4 คลองจั่น
103	21/09/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	77/444 ซ.นวมินทร์ 75
104	20/08/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	สน.ลาดพร้าว
105	21/08/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 28
106	21/08/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	เอชอาร์ อาคาร 12
107	19/08/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 121 คลองจั่น
108	20/08/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	89/98 ซ.นวมินทร์ 87
109	01/09/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
110	19/08/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
111	25/08/2551	12.01-16.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
112	03/09/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ซ.คลองลำเจียก คลองกุ่ม
113	03/09/2551	12.01-16.00	ฮอนด้า	พรหมพิมานคอนโด
114	05/09/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 19
115	09/09/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 11
116	06/09/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	23/13 ซ.นวมินทร์ 111
117	08/09/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.ผู้ใหญ่นิพนธ์ ซ.ลาดพร้าว 101
118	06/09/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	18/7 ม. 3 ซ.นวมินทร์ 111

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
119	12/09/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	33/19 ซ.คลองลำเจียก
120	11/09/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	4914 ซ.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
121	14/09/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
122	02/09/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	หลังห้างน้อมจิต
123	16/09/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 23/21 คลองกุ่ม
124	17/09/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 19
125	11/09/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	บางกะปิคอนโด
126	19/09/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ธนพรแมนชั่น
127	14/09/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ตลาดบางกะปิ
128	19/09/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอพัก 109 แมนชั่น
129	24/09/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 14
130	20/09/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ร้านอินเลิฟเกมส์ ซ.ลาดพร้าว 101
131	28/09/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
132	28/09/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
133	01/10/2551	12.01-16.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้คอนโด
134	04/10/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
135	26/09/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ห้างน้อมจิตต์
136	04/10/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 1060 ภิญญแมนชั่น 2
137	04/10/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ตลาดหน้าวัดบึงทองหลาง
138	06/10/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 228 ซ.ลาดพร้าว 101
139	29/08/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ซ.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
140	02/05/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
141	09/10/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ห้างตะวันนา
142	03/10/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	หลังตลาดบางกะปิ

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
143	09/10/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ช.ลาดพร้าว 130 คลองจั่น
144	07/10/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 128/4 คลองจั่น
145	11/10/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 128/1 คลองจั่น
146	25/10/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
147	28/10/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 269/4 ช.ลาดพร้าว 101
148	30/09/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	ข้างวัดบึงทองหลาง
149	01/11/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 33 ถนนแฮปปี้แลนด์สาย 1
150	20/10/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	พรหมพิมานคอนโด
151	24/10/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	พรหมพิมานคอนโด
152	03/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ช.วินทร์ 12 คลองจั่น
153	05/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 208 ถนนแฮปปี้แลนด์
154	11/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	อพาร์ทเมนต์ 136 ช.ลาดพร้าว 136
155	20/10/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 23
156	11/11/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์สาย 1
157	05/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 11 ช.โพธิ์แก้ว แยก 16
158	14/11/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ห้างโลตัสบางกะปิ
159	14/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หออาร์แบค ช.จิตภักดี
160	17/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
161	14/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 3464/4 ช.ลาดพร้าว 101
162	21/11/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	เรนโบว์ปรีน เลขที่ 18/2 คลองกุ่ม
163	05/11/2551	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 30
164	21/11/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เอชอาร์เรซิเดนซ์ คลองจั่น
165	25/11/2551	00.01-04.00	คาวาซากิ	ทวินคอนโด แฮปปี้แลนด์สาย 2
166	25/11/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ช.ศรีบูรพา 14 คลองจั่น

ตารางผนวกที่ 9 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
167	06/11/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 14
168	30/11/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 132 คลองจั่น
169	29/11/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 15
170	01/12/2551	12.01-16.00	ยามาฮ่า	อาคารมินโยชิน ช.นวมินทร์ 2
171	03/12/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์สาย 2
172	02/12/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	บ.ทีโอทีนีออน ช.โพธิ์แก้ว
173	05/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ทางเข้ามหาทรัพย์คอนโด
174	07/12/2551	16.01-20.00	ฮอนด้า	ตลาดนัด ช.สุคสงวน
175	30/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าเดอะมอลล์บางกะปิ
176	05/12/2551	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เอกมยคลองพาร์ทเมนต์
177	01/12/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
178	14/12/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	มาเมซองแมนชั่น ช.ลาดพร้าว 101
179	18/12/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าบ้านเลขที่ 42 ถ.แฮปปี้แลนด์
180	14/07/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
181	21/12/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	เอกมยคลองพาร์ทเมนต์
182	02/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 41/42 ช.นวมินทร์ 111
183	25/12/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
184	24/12/2551	16.01-20.00	ยามาฮ่า	หน้า ม.รัตนบัณฑิต
185	02/12/2551	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
186	06/01/2551	08.01-12.00	ยามาฮ่า	ลุมพินีเซ็นเตอร์
187	23/11/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านซีเรสเค ช.ลาดพร้าว 101
188	23/11/2551	00.01-04.00	ยามาฮ่า	นิรันดร์ ซิตี้ คอนโด อาคาร ดี
189	31/12/2551	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 40/601 ช.นวมินทร์ 111
190	02/06/2551	08.01-12.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ ซิตี้ คอนโด อาคาร เอฟ
191	12/02/2551	20.01-24.00	ยามาฮ่า	ปาก ช. นวมินทร์ 85

ตารางผนวกที่ 10 บันทึกประจำวันการรับแจ้งเหตุโจรกรรมรถจักรยานยนต์ ปี พ.ศ. 2552

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
1	06/01/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	กลาง ซ.โพธิ์แก้ว
2	03/01/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	เลขที่ 239 ถ.แฮปปี้แลนด์ สาย 2
3	05/01/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	เคอะมอลล์บางกะปิ
4	05/01/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	หน้าร้านเลขที่ 41/465 คลองกุ่ม
5	05/01/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	อุรุถประจําทาง ซ.โพธิ์แก้ว
6	02/01/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์พลาซ่า
7	11/12/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถซีดีแมนชั่น
8	11/01/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลุมพินีเซ็นเตอร์ อาคาร เอ
9	12/01/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิตีคอนโด
10	15/01/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 18
11	29/01/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 22
12	06/01/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
13	20/01/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	ช.นครไทย ซ.ลาดพร้าว 101
14	01/11/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 109 คลองจั่น
15	01/02/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 18
16	02/02/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	อาคาร 338-346 แฮปปี้แลนด์สาย 2
17	23/01/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	ถ.แฮปปี้แลนด์สาย 1
18	11/02/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 29
19	27/01/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ตลาดนครไทย
20	08/02/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	พรหมพิมานคอนโด
21	12/02/2552	16.01-20.00	คาวาซากิ	ลิฟฟิงเพลสคอนโด ช.ลาดพร้าว 138
22	06/02/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 1402 ซ.17 ม.เสนาวีลล่า
23	17/02/2552	04.01-08.00	คาวาซากิ	อาคารลุมพินีเซ็นเตอร์
24	24/02/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้า ม.สินธานี
25	25/02/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์สาย 2

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
26	28/02/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	โรงงานแจ้ง ถ.แฮปปี้แลนด์
27	07/03/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	เลขที่ 97 ซ.ลาดพร้าว 132
28	10/03/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น
29	27/02/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	อาคารลุมพินี อาคาร เอ
30	13/03/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ซ.โพธิ์แก้ว คลองจั่น
31	13/03/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	สบายใจแมนชั่น ซ.นวมินทร์ 95
32	27/02/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	สนุกเกอร์สมหมาย แฮปปี้แลนด์
33	08/03/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 19
34	22/03/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 115 คลองจั่น
35	06/03/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
36	26/03/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดดี้คอนโด
37	26/03/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ตรงข้าม รร.วัดบึงทองหลาง
38	15/03/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	อาคารสยามมิตร
39	02/04/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 13
40	31/03/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หน้าเซเว่น ปาก ซ.โพธิ์แก้ว
41	07/04/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 22
42	17/04/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 20
43	16/04/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 14
44	20/04/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 115 คลองจั่น
45	18/04/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 18
46	22/04/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 146 คลองจั่น
47	24/04/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 14
48	09/04/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ร้านเกมส์ ซ.ลาดพร้าว 132
49	27/04/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
50	24/04/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ปาก ซ.ลาดพร้าว 128/2
51	28/04/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	เลขที่ 40/167 ซ.ลาดพร้าว 109
52	22/04/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ร้านป่าโมก แพลตคลองจั่น 19
53	17/03/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	อาร์เอชเรซิเดนซ์ อาคาร 19
54	15/04/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แพลตคลองจั่น 19
55	12/04/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้าวัดบึงทองหลาง
56	20/04/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	ริมถนนโพธิ์แก้ว
57	10/05/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แพลตคลองจั่น 15
58	14/05/2552	00.01-04.00	ซูซูกิ	หน้า ร.ทหารไทย สาขาคลองจั่น
59	18/05/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฮปปี้ไอทีพลาซ่า
60	23/05/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	ปากซอย ม.สินธร ถ.แฮปปี้แลนด์
61	23/05/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ซ.ลาดพร้าว 101
62	07/01/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	หน้าร้านเกมส์แฮปปี้แลนด์สาย 2
63	27/05/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 109
64	25/05/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	ลุมพินีเซ็นเตอร์
65	26/05/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
66	09/05/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ห้างสรรพสินค้าโลตัส
67	14/06/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	คอนโดสรัญธร
68	15/06/2552	16.01-20.00	ยามาฮ่า	หอพักสมโชค
69	23/06/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	ปาก ซ.ลาดพร้าว 101
70	25/06/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แพลตคลองจั่น 20
71	14/04/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ซีทีวิลล่าคอนโด ซ.ลาดพร้าว 13
72	29/06/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ลาดพร้าวแมนชั่น
73	29/06/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แพลตคลองจั่น 11

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
74	13/07/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถซีทีวิลล่า
75	04/04/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
76	19/07/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 6
77	17/07/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 26
78	22/07/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฮปปี้แลนด์เรซิเดนซ์ อาคาร 6
79	27/07/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	นำทองอพาร์ทเมนต์
80	02/07/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 28
81	01/07/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 121
82	23/07/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	ช.ลาดพร้าว 127
83	11/06/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
84	24/07/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถประกันสังคมพื้นที่ 9
85	31/07/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	ม.อยู่เจริญ ช.ลาดพร้าว 101
86	04/08/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	เอสบีแมนชั่น
87	08/08/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 452 ม.เสนาวีลล่า
88	10/08/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	ตลาดบางกะปิ
89	24/08/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ตลาดแฮปปี้แลนด์
90	17/08/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
91	22/08/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	เทสโก้โลตัส
92	23/08/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	หอพักศิริชัย ช.บ่อปลา
93	23/08/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	101 แมนชั่น ดิก อี
94	10/08/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 499/18 ม.เฟื่องฟ้า
95	06/08/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
96	28/08/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	33/24 ม.9 คลองกุ่ม
97	29/08/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ลุมพินีเซ็นเตอร์

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
98	31/08/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
99	01/09/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 21
100	02/09/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	โพธิ์แก้วอพาร์ทเมนต์
101	22/08/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 19
102	08/09/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 11
103	06/09/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	แฮปปี้แลนด์ไอทีพลาซ่า
104	12/09/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 16
105	17/09/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	พิมานแมนชั่น
106	17/09/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 10
107	24/09/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 7
108	22/09/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	มหาทรัพย์คอนโด
109	20/09/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	สบายใจแมนชั่น
110	05/10/2552	04.01-08.00	ยามาฮ่า	เลขที่ 2706 ซ.ลาดพร้าว 128/3
111	05/10/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ตลาดนครไทย
112	09/10/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	หน้าร้านเกมส์แมมโมรี่
113	10/10/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 3
114	10/10/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	ตลาดกลางแฮปปี้แลนด์
115	07/10/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	โรงพยาบาลเวชธานี
116	08/10/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ร้านเกมเอมวัน แฮปปี้แลนด์สาย 2
117	08/08/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 7274 ซ.ลาดพร้าว 107
118	19/09/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 9
119	17/10/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ซ.ลาดพร้าว 146 คลองจั่น
120	26/10/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 7
121	26/10/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	หน้าร้านสภาคิน ถ.คลองลำเจียก
122	05/11/2552	12.01-16.00	ยามาฮ่า	แฟลตคลองจั่น 26

ตารางผนวกที่ 10 (ต่อ)

ลำดับที่	วันที่รับแจ้ง	เวลาเกิดเหตุ	ยี่ห้อรถ	สถานที่เกิดเหตุ
123	07/11/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	ช.นวนินทร์ 8 คลองจั่น
124	05/11/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ร้านเสริมสวย ช.ลาดพร้าว 101/1
125	11/11/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	หน้าอาคารสมโชค ช.ลาดพร้าว 107
126	11/11/2552	08.01-12.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 15
127	05/11/2552	16.01-20.00	ฮอนด้า	เลขที่ 83 ม.ฉัตรแก้ว
128	05/07/2552	00.01-04.00	ยามาฮ่า	ตลาดนัดพิมพ์ทอง
129	18/11/2552	12.01-16.00	ฮอนด้า	เลขที่ 24 ช.ลาดพร้าว 130
130	09/11/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	เลขที่ 21/9 ช.ลุงแนน
131	26/10/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
132	29/11/2552	04.01-08.00	ฮอนด้า	ห้างโลตัสบางกะปิ
133	03/12/2552	20.01-24.00	ฮอนด้า	แฟลตคลองจั่น 11
134	08/12/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ไวยเฮ้าส์พาร์ทเมนต์
135	16/11/2552	08.01-12.00	ยามาฮ่า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
136	16/12/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ผาสุกแมนชั่น
137	23/12/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	นิรันดร์ซิดีคอนโด
138	21/12/2552	20.01-24.00	ยามาฮ่า	1/1 ช.โพธิ์แก้ว 3 แยก 19
139	07/12/2552	00.01-04.00	ฮอนด้า	ลานจอดรถพีบีเพลส

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ – นามสกุล

นางสาวธีรดา บุญเลิศ

วัน เดือน ปี เกิด

16 กุมภาพันธ์ 2526

สถานที่เกิด

จังหวัดบุรีรัมย์

ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับ 1

(รัฐประศาสนศาสตร์)

มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

