

สำนักวิทยบริการและเทคโนโลยีสารสนเทศ
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

วิทยานิพนธ์ งานวิจัย

วท 124014

ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร

ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย

จังหวัดหนองคาย



ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

พ.ศ. 2560

สงวนลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม



ใบอนุญาตวิทยานิพนธ์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

เรื่อง : ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

ผู้วิจัย : ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน

ได้รับอนุมัติเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร.ยุภาพร ยุภาพร)

คณบดีคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สนธิ เต็มองค์ชัย)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

(รองศาสตราจารย์ ดร.ภักดี โพธิ์สิงห์)

ประธานกรรมการ

กรรมการ

(อาจารย์ ดร.เนติพัฒน์ รุ้ยยืนยง)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร)

กรรมการ

(อาจารย์ ดร.ศักดิ์พงษ์ หอมหวด)

ชื่อเรื่อง	: ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย
ผู้วิจัย	: ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน
ปริญญา	: รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
อาจารย์ที่ปรึกษา	: รองศาสตราจารย์ ดร.เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร อาจารย์ ดร.ศักดิ์พงศ์ หอมหวล
ปีการศึกษา	: 2560

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อาศัย และข้อเสนอแนะปัญหา และอุปสรรคเกี่ยวกับการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 380 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม แบบประมาณค่า ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่น 0.82 สถิติที่ใช้ ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบสมมติฐานใช้สถิติ t - test และ F - test (One - Way ANOVA) กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัยพบว่า 1) ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 2 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร และด้านเศรษฐกิจ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 2 ด้าน คือ ด้านการศึกษา และด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง 2) ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี เพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อาศัย ต่างกัน โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ทางสถิติที่ระดับ .05 3) ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย มีข้อเสนอแนะต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย คือ เจ้าหน้าที่ ไม่ควรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ควรมีการประชาสัมพันธ์สัญลักษณ์จราจรตามไหล่ทางให้ชัดเจน เจ้าหน้าที่ควรมีหน้าที่เป็นมิตร และให้ความเป็นกันเองกับประชาชน เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท เสียสละ เจ้าหน้าที่ ควรเข้มงวดควบคุมวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ ไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล ควรใช้เอกสารสิ่งพิมพ์เป็นสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลของการลดจำนวนอุบัติเหตุ สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ ควรมีเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย

คำสำคัญ : ความคิดเห็น, ประชาชน, ปัญหา, จราจร



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

Title : Public Opinion on the Issue of traffic Muang Nong Khai municipality in Nong Khai
Author : Police Lieutenant Kasem Somsin
Degree : Master of Public Administration (Public Administration)
Rajabhat Maha SaraKham University
Advisor : Associate Professor Dr. Saowalak Kosonkittiumporn
Dr. Sakpong Homhuan
Year : 2017

ABSTRACT

This research aims to study public opinion on traffic problems. Comparing public opinion on traffic problems by sex, age, occupation and living community. And suggestions about traffic problems in Nong Khai. Nong Khai The sample consisted of 380 individuals who were used in the research is a survey estimate. This is a conviction. 82 statistics used were percentage, average, standard deviation. The hypotheses were tested by t - test and F - test (One - Way ANOVA) to determine the statistical significance .05.

The research result was found as follows 1) Public opinion on the issue of traffic in Nong Khai. Nong Khai Overall opinion is moderate. When it was found that classification. There are two opinions in many aspects, enforcement of traffic laws. And the economy Opinions are moderate number two aspects : education and planning the road system and urban planning. 2) The comparison of public opinion to the traffic problems in Nong Khai. Nong Khai, sex, age, occupation and residential communities as well as opinion is no different. The statistical significance .05. 3) People in the country municipality in Nong Khai. With recommendations to the traffic problems in Nong Khai. Nong Khai is not venal officials from the traffic offense. Should the promotion of the traffic along the flanks to clear. The staff should have a friendly attitude and friendly people. Officers should perform their duties with dedication; sacrifice authorities should be strict traffic discipline consistently, not only do holidays. Use printed materials as a medium to promote public informed of the cuts.

Keywords : Opinion, People, Issue, Traffic

Major Advisor

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ประสบผลสำเร็จได้ด้วยความอนุเคราะห์จาก รองศาสตราจารย์ ดร.เสาวลักษณ์ โกลกลิตติอัมพร อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และ อาจารย์ ดร.ศักดิ์พงศ์ หอมหวล อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ของขอคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.ภักดี โพธิ์สิงห์ ผู้แทนบัณฑิตวิทยาลัย และ อาจารย์ ดร.เนติพัฒน์ ฐิ์ยืนยง ผู้ทรงคุณวุฒิ ที่ได้ให้คำแนะนำ ตั้งแต่ต้นจนเสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัย จึงขอกราบขอบพระคุณ เป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ขอขอบคุณ พันตำรวจโท สมพาน ชันเงิน สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจภูธรเมือง หนองคาย อาจารย์ประภาพร บุญพาเกิด ครูสาขาวิชาภาษาไทย โรงเรียนบ้านป่าสัก อาจารย์ผู้จรรยาวัช ศึกษานิเทศก์ชำนาญการพิเศษ อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย ที่ได้กรุณาเป็นผู้เชี่ยวชาญ และตรวจ แก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

ขอขอบคุณ ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่อนุญาตให้ผู้วิจัย เก็บรวบรวมข้อมูล และขอบคุณประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลเมืองหนองคายทุกท่าน ที่กรุณา ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม ทำให้ผู้วิจัยสามารถเก็บข้อมูลได้ครบจำนวน

ความสำเร็จเกิดขึ้นด้วยการสนับสนุน และการให้กำลังใจอย่างสูงยิ่ง ของคุณพ่อหนูเจน คุณแม่ นารี สมสิน ครอบครัวที่อบอุ่น ตลอดทั้งเพื่อนนักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตร มหาบัณฑิต รุ่นที่ 17 มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ทุกคนที่คอยช่วยเหลือและเป็นกำลังใจใน การจัดทำวิทยานิพนธ์ จนประสบผลสำเร็จ

ประโยชน์ที่พึงมีจากวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัย ขอมอบเป็นเครื่องบูชาพระคุณของบูรพาจารย์ ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาทุกท่าน

ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน

สารบัญ

หัวเรื่อง	หน้า
บทคัดย่อ	ก
ABSTRACT	จ
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ฅ
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย	3
1.3 สมมติฐานการวิจัย	3
1.4 ขอบเขตการวิจัย	3
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	4
1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม	7
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร	7
2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	17
2.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	22
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น	32
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	36
2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย	41
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	42
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	42
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	44
3.3 การสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือวิจัย	44
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล	45

หัวเรื่อง	หน้า
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล	46
3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย	46
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	48
4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	48
4.2 ลำดับขั้นในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล	48
4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	49
บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	66
5.1 สรุปผล	66
5.2 อภิปรายผล	67
5.3 ข้อเสนอแนะ	69
บรรณานุกรม	70
ภาคผนวก	74
ภาคผนวก ก แบบสอบถามเพื่อการวิจัย	75
ภาคผนวก ข ค่าความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม	80
ภาคผนวก ค ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	82
ภาคผนวก ง หนังสือขอความอนุเคราะห์	84
การเผยแพร่ผลงานวิจัย	88
ประวัติผู้วิจัย	89

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3.1	สัดส่วนกลุ่มตัวอย่าง แต่ละชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	43
4.1	จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	49
4.2	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายด้าน	51
4.3	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านการศึกษา	52
4.4	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	53
4.5	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านเศรษฐกิจ	54
4.6	ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	55
4.7	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี เพศ ต่างกัน	56
4.8	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ ต่างกัน	57
4.9	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ ของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหา การจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ แตกต่างกัน	57
4.10	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ ต่างกัน	58
4.11	ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหา การจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ แตกต่างกัน	58

ตารางที่	หน้า
4.12 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีชุมชนแตกต่างกัน	60
4.13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายกลุ่มของความคิดเห็นของประชาชน ต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีชุมชนแตกต่างกัน	62
4.14 ความถี่ของข้อเสนอแนะต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคายของกลุ่มตัวอย่าง	65
ข.1 ค่าความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม	81
ค.1 ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ และความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	83



สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	41



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การจราจรเป็นปัญหาสำคัญ และเป็นปัญหาใหญ่ระดับชาติ เนื่องจากความก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี คำนึงทางด้านวัตถุ และความความสะดวกสบาย ทำให้จำนวนรถยนต์บนท้องถนนเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ทำให้ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่ยากต่อการแก้ไข รัฐบาลมีความพยายามแก้ปัญหา โดยมีโครงการทางด่วนยกระดับ การก่อสร้างและอุโมงค์ข้ามแยก การก่อสร้างรถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน รวมถึงการตัดถนนเพิ่มแต่ยังไม่สามารถแก้ปัญหาการจราจรให้ลดลง ได้เนื่องจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีบทบาทสำคัญในการควบคุม ดูแล และจัดการเกี่ยวกับการจราจรให้ เป็นไปตามระเบียบกฎหมาย เพื่อลดอุบัติเหตุและปัญหาที่เกิดบนท้องถนน ผู้ขับขี่กระทำผิดกฎจราจรมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จากสถิติการออกใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า มีการออกใบสั่งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นจำนวนมาก แต่ไปรายงานตัวและชำระค่าปรับของผู้กระทำผิดมีจำนวนน้อยแสดงให้เห็นว่า ผู้ขับขี่ยังขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนนอยู่มาก ขาดจิตสำนึกในการขับขี่ความเห็นแก่ตัว จึงต้องเพิ่มมาตรการกวดขันวินัยการจราจรต่อผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากขึ้นตามโครงการ “กวดขันวินัยจราจรและลดอุบัติเหตุ 3 ม. 2 ข. 1 ร.” ของแผนพัฒนาสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยแผนพัฒนาระบบงานในด้านการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม และการลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนให้ลดลงร้อยละ 5 โดยเทียบกับปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นการสร้างวินัยจราจรให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมายให้เป็นรูปธรรม ตามมาตรา 3 ม. ได้แก่ เมาสุราในขณะที่ขับขี่ไม่สวมหมวกนิรภัย ไซมอเตอร์ไซค์ที่ไม่มีความปลอดภัย 2 ข. ได้แก่ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ 1 ร. คือ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหารถจราจรตามยุทธศาสตร์ ด้านความปลอดภัยทางถนน มาคุมเข้มปัจจัยที่เป็นต้นเหตุสำคัญทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ถนน คน รถ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานสากลมาประยุกต์ใช้ในโครงการนี้ได้แก่ ทางด้านวิศวกรรม โดยการนำสถิติทางด้านอุบัติเหตุจากสภาพถนน จากอุปกรณ์ควบคุมการจราจรมาวิเคราะห์แล้วปรับปรุงจุดที่เป็นปัญหา ตลอดจนกวดขันปรับปรุงยานพาหนะให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานการเผยแพร่ปลูกฝังให้ความรู้จิตสำนึกทางการจราจรในเชิงรุก

แก่ผู้ใช้รถยนต์บนถนน การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพิ่มมาตรการการลงโทษ ผู้ฝ่าฝืนกระทำผิดให้หนักขึ้น การปรับปรุงระบบการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุได้ทันต่อเหตุการณ์ ปรับปรุงระบบรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถพยาบาล การเพิ่มการอบรมทักษะแก่เจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือกรณีประสบภัย การปฐมพยาบาลเบื้องต้น

จังหวัดหนองคาย มีอาณาเขตติดกับแม่น้ำโขง ติดกับเมืองหลวงของประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการข้ามแม่น้ำเข้ามาค้าขายกันระหว่างประเทศ ประชาชนส่วนใหญ่ทำการค้าขาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน สาธารณะรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เส้นทางการค้าขายหลัก ๆ คือ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว ซึ่งเป็นสะพานที่เชื่อมระหว่าง อำเภอเมืองหนองคาย ไปถึงอำเภอนาน้อยของประเทศไทย การสัญจรไปมาระหว่างประเทศสะดวกมากขึ้น ทำให้ประชาชนลาวเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก เนื่องจากสินค้าในประเทศไทยมีราคาถูกกว่าประเทศลาว ซึ่งเป็นการสร้างรายได้ให้แก่ให้ประชาชนในจังหวัดหนองคายเป็นอย่างมาก มีการลงทุนทำธุรกิจอุตสาหกรรม เพื่อการส่งออกมากขึ้น เช่น อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร อุตสาหกรรมสิ่งทอ เพื่อการส่งออกไปค้าขายในฝั่งประเทศลาว แต่การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่รวดเร็ว ทำให้ประชาชนลาวหลังไหลเข้ามาในจังหวัดหนองคายในแต่ละวันมีจำนวนมาก และส่วนมาก จะใช้รถยนต์ส่วนตัวทำให้การจราจรแออัด (สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย, 2559)

จากที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้ต้องมีการเพิ่มมาตรการกวดขันวินัยการจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเข้มงวด ดังนี้ 1) มีการตั้งจุดตรวจบ่อยครั้ง เพิ่มเวลาในการตั้งจุดตรวจมากกว่าเดิม ตักเตือนผู้กระทำความผิดวินัยการจราจร หรือดำเนินคดี 2) การเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำ ตามแยก หรือป้อมตำรวจจราจร เพื่อตรวจจับ และดำเนินคดี ซึ่งอาจยืมกำลังจากหน่วยงานอื่น หรือรับอาสาจราจรจากประชาชน 3) การเพิ่มป้ายรณรงค์ประชาสัมพันธ์ตามถนนให้ปฏิบัติตามวินัยการจราจร การเพิ่มป้ายบอกทางเครื่องหมายจราจรให้ครบบนถนน 4) การให้ความรู้และจัดอบรมแก่ประชาชนเกี่ยวกับวินัยการจราจรและกฎหมายจราจรทั้งสถานศึกษา และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนจากการเพิ่มมาตรการกวดขันวินัยการจราจร

จากการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จะเห็นได้ว่า มีสถิติการจับกุมผู้ใช้รถใช้ถนนฝ่าฝืนกฎจราจรในรอบ 3 เดือน (ช่วงเดือนมกราคม - มีนาคม 2559) จำนวนประมาณ 500 คน ส่วนใหญ่เป็นการขับขี้อักรยานยนต์ไม่สวมหมวกกันน็อก ขับรถย้อนศร ฝ่าสัญญาณไฟแดง ขับรถยนต์ โดยไม่คาดเข็มขัด ไม่มีใบขับขี่ และอีกส่วนหนึ่งเกิดจากการที่ประชาชนไม่มีความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน เมื่อมีการตรวจจับทำให้ประชาชน

เกิดความไม่พึงพอใจต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งอาจส่งผลให้ประชาชนไม่ปฏิบัติตามวินัยการจราจร ก็เป็นไปได้ อันอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุการจราจร และทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น

ผู้วิจัยมีความสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย เกิดจากอะไรเป็นส่วนใหญ่ และเป็น การสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ผลที่ได้จากการศึกษาเพื่อใช้แก้ไขปรับปรุงการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และประโยชน์สูงสุดการให้บริการประชาชน และการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อาศัย

1.2.3 เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะปัญหา และอุปสรรคเกี่ยวกับการกวดจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง

1.3.2 ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีเพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อาศัยแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรต่างกัน

1.4 ขอบเขตการวิจัย

ในการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อการปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตในการศึกษา ดังนี้

1.4.1 พื้นที่ ได้แก่ อำเภอเมืองหนองคาย

1.4.2 ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง การศึกษาครั้งนี้ ได้แก่

1.4.2.1 ประชากร ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำนวน 48,597 คน (เทศบาลเมืองหนองคาย, 2558)

1.4.2.2 กลุ่มตัวอย่างที่วิจัย ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยหากกลุ่มตัวอย่างจากการใช้สูตรคำนวณกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากตารางของ Krejcie and Morgan (ผ่องศรี วาณิชย์สุภวงษ์, 2546) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 380 คน

1.4.2.3 ผู้วิจัย ใช้วิธีสุ่มเลือกตัวอย่างแบบการสุ่มอย่างง่าย (Sample Random Sampling)

1.4.3 ตัวแปร ในการศึกษาครั้งนี้มีตัวแปร ดังนี้

1.4.3.1 ตัวแปรอิสระ คือ ข้อมูลทั่วไป ได้แก่

- 1) เพศ
- 2) อายุ
- 3) อาชีพ
- 4) ชุมชนที่อาศัย

1.4.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

1.4.4 ด้านระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษา เดือน มกราคม - พฤศจิกายน 2559

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

ในการวิจัยครั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเข้าใจความหมายของศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการศึกษา ผู้วิจัย จึงได้ให้นิยามศัพท์เฉพาะ ดังนี้

“ปัญหาการจราจร” หมายถึง ปัญหาที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านการศึกษา หมายถึง การที่ไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทาง การใช้รถในทาง ประชาชนขาดคุณลักษณะ ไม่มีวินัยจราจร มีทัศนคติที่ไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่ การควบคุมการจราจร ขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล ปล่อยให้ปล่อยละเลย หรือยินยอมให้เด็ก / เยาวชน ใช้รถใช้ถนนเพียงลำพัง โดยปราศจากการควบคุมดูแล
2. ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง หมายถึง ขาดการวางแผนระบบถนน และผังเมืองที่ดี ทำให้พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้ ไม่ลงพื้นที่

ศึกษาความเป็นจริง และไม่ศึกษาความต้องการของประชาชน มีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่น เช่น เกิดน้ำท่วม เนื่องจากถมดินทำถนนปิดทางน้ำไหลตามธรรมชาติ เครื่องหมายจราจรพื้นทางและป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มิใช่เพียงพอหรือไม่ชัดเจน หรือชำรุดไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

3. ด้านเศรษฐกิจ หมายถึง การเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากไม่มีการควบคุม เปิดเสรีด้านการค้า ปลดข้อกีดขวางการครอบครองจึงทำให้อัตราการเพิ่มของจำนวนรถในประเทศสูงขึ้นทุกปี ไม่สัมพันธ์กับถนน ด้านการบริการขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะ ขาดการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวมากขึ้น แทนการใช้บริการขนส่งมวลชน หรือขนส่งสาธารณะ

4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร หมายถึง บทกำหนดโทษในบางข้อกล่าวหาที่มีโทษปรับสถานเดียว และยังกำหนดในอัตราเดิม เป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลาย และเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก บทกำหนดโทษ ในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษ ในกระบวนการยุติธรรมของสังคมไทย มักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณาให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ สำหรับโทษจำคุก มักจะได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา เช่น ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาททำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิตในคดีอุบัติเหตุยังได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา ถึงแม้ผู้กระทำผิดจะได้กระทำผิดในขณะที่เมาสุรา หรือจงใจฝ่าฝืนสัญญาณจราจรฐานความผิดในบางมาตรา

“การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร” หมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลเมืองหนองคาย ในงานด้านจราจร ได้แก่ การเพิ่มการตั้งจุดตรวจบ่อยขึ้น การให้ความรู้ และจัดอบรมให้แก่ประชาชน การให้บริการประชาชนในขณะปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น

“การบังคับใช้กฎหมาย” หมายถึง การให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎข้อบังคับ เพื่อความปลอดภัย ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รวมถึงการจับกุมผู้ทำผิดกฎจราจร เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ประพฤติปฏิบัติตามไปในแนวทางเดียวกัน

“กฎหมายจราจร” หมายถึง พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติที่แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ ดังกล่าว รวมทั้งกฎกระทรวงข้อกำหนดข้อบังคับ และประกาศของเจ้าพนักงานซึ่งออกโดยพระราชบัญญัติดังกล่าว

“ตำรวจจรจร” หมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และมีอำนาจว่ากล่าวตักเตือน ได้ตามมาตรา 140 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก

“การออกใบสั่ง” หมายถึง การออกใบสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกใบแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้ได้ภายใน 7 วัน ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

“เครื่องหมายจราจร” หมายถึง เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงจูง หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ๆ

“ความคิดเห็น” หมายถึง ความเห็นของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย

“ประชาชน” หมายถึง ผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีที่พักอาศัยอยู่ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ

ผลที่ได้จากการศึกษาสามารถใช้เป็นแนวทางพัฒนา และปรับปรุงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับการกวดขันวินัยการจราจร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความพึงพอใจ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นำปัจจัยความแตกต่างมาปรับปรุงแนวทางปฏิบัติงานการจราจร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และเป็นแนวทางแก่ผู้สนใจในการศึกษาต่อไป

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

ในการวิจัยความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัย ได้ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
3. กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

2.1.1 ความหมาย

การจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (1) หมายความว่า “การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไถ่ด้อนสัตว์” ซึ่งปัญหาการจราจร หมายถึง อุปสรรคข้อขัดข้อง ที่ทำให้การจราจรติดขัดไม่บรรลุเป้าหมายของผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือประชาชนทั่วไปในสังคม ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรทั้งทางตรง และทางอ้อม

2.1.2 สภาพปัญหาจราจร

ปิยะ ต๊ะวิชัย (2558) ได้กล่าวถึงสภาพปัญหาจราจร ไว้ดังนี้

1. อุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี และสร้างความเสียหายให้กับสังคมส่วนรวมอย่างมหาศาล
2. โดยเฉลี่ยคนไทยจะเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ชั่วโมงละ 1 คน สูญเสียทางเศรษฐกิจคิดเป็นร้อยละ 3.8 ของค่า GDP หรือผลผลิตมวลรวมทั้งประเทศการจราจรติดขัด ขาดความสะดวกสบายไม่ราบรื่น และเสียเวลากับการเดินทางอาจทำให้สุขภาพจิต คุณภาพชีวิตของคนในสังคมมีแนวโน้มที่แยลงเกิดปัญหาของสุขภาพ เกิดมลพิษจากไอเสียเครื่องยนต์ พลังงานถูกใช้ไปอย่างไม่คุ้มค่ากระทบถึงปัญหาสาธารณสุขโดยรวม

3. การบริหารจัดการด้านการจราจร ไม่เป็นเอกภาพ กฎจราจร หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังกระจัดกระจายตามหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ตำรวจ, องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น, กระทรวงคมนาคม, และกระทรวงมหาดไทยเกิดการปฏิบัติงานซ้ำซ้อน หรือการแก้ปัญหาล่าช้าไม่ทันต่อเหตุการณ์ขาดการประสานงาน ต่างฝ่ายต่างปฏิบัติ สิ้นเปลืองงบประมาณที่ได้รับการสนับสนุน และมีผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง

2.1.3 สาเหตุของการเกิดปัญหาจราจร

สังคมไทย เป็นสังคมที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะเช่นเดียวกับสังคมของนานาอารยประเทศในแถบภูมิภาคเดียวกัน มีวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีเฉพาะแห่งที่แตกต่างกันออกไป แต่โดยทั่วไป อุปนิสัยของคนในสังคมไทย จะเป็นระบบอุปถัมภ์ ระบบเครือญาติ พวกพ้อง ให้อภัยกันง่าย สนใจเรื่องส่วนตัวมากกว่าสังคมส่วนรวม ขาดวิสัยทัศน์ในการจัดการระบบที่ดี โดยเฉพาะคุณภาพการศึกษาวินัยในการปฏิบัติ ตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการอยู่ร่วมกัน จึงทำให้เกิดปัญหาการจราจร และพอสรุปสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรเป็นข้อ ๆ (ปิยะ ต๊ะวิชัย, 2558) ได้ดังนี้

2.1.3.1 ด้านการศึกษา

- 1) ประชาชน ไม่มีความรู้เรื่องของกฎจราจร เช่น การเดินเท้า การใช้ทางการใช้รถในทาง
- 2) ประชาชนขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร มีอคติต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่มีหน้าที่ในการควบคุมการจราจร
- 3) ขาดความเอาใจใส่ต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล ปลดปล่อยละเลย หรือยินยอมให้เด็ก / เยาวชน ใช้รถใช้ถนนเพียงลำพัง โดยปราศจากการควบคุมดูแล
- 4) เจ้าหน้าที่ของรัฐ ขาดจิตสำนึก หย่อนยานในการปฏิบัติขาดความรับผิดชอบในหน้าที่ และขาดอุดมการณ์ในการเป็นผู้บริการอำนวยความสะดวกการจราจร หรือควบคุมการจราจร

2.1.3.2 ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง

- 1) ขาดการวางแผนระบบถนน และผังเมืองที่ดี ทำให้พื้นผิวถนนแคบไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้นได้
- 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกแบบระบบถนน โดยไม่ลงพื้นที่ศึกษาความเป็นจริง และไม่ศึกษาความต้องการของประชาชนมีผลกระทบกับสิ่งแวดล้อม และความเป็นอยู่ของชุมชนท้องถิ่น เช่น เกิดน้ำท่วม เนื่องจากถมดินทำถนนปิดทางน้ำไหลตามธรรมชาติ ไม่จัดทำทางเดินรถเพื่อการเกษตรไว้เฉพาะในท้องถิ่นชนบท
- 3) การก่อสร้างถนนผิดไปจากแบบแปลนที่กำหนด
- 4) ถนนที่เกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก ไม่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างทันที่

5) เครื่องหมายจราจรพื้นทาง และป้ายสัญญาณจราจรบนทาง มีไม่เพียงพอ หรือไม่ชัดเจน หรือชำรุดไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว

2.1.3.3 ด้านเศรษฐกิจ

1) ความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของประเทศถือว่าเป็นสิ่งจำเป็น แต่สินค้าบางชนิดก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากไม่มีการควบคุม เปิดเสรีด้านการค้า ปลดข้อกีดกันการครอบครอง จึงทำให้อัตราการเพิ่มของจำนวนรถในประเทศสูงขึ้นทุกปี ไม่สัมพันธ์กับถนน

2) ด้านการบริการขนส่งมวลชน หรือขนส่งสาธารณะ ขาดการวางแผนและการบริหารจัดการที่ดี จึงทำให้ประชาชนนิยมที่จะใช้รถส่วนตัวมากขึ้นแทนการใช้บริการขนส่งมวลชน หรือขนส่งสาธารณะ

3) ด้านงบประมาณ รัฐบาล มีข้อจำกัดด้านงบประมาณ ขาดความเอาใจใส่ต่อปัญหาอย่างจริงจัง ไม่กล้าที่จะลงทุนทางสังคม เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรอย่างครบวงจร ทั้ง ๆ ที่เป็นที่ทราบเป็นการทั่วไปว่า ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาสำคัญของประชาคมโลก

2.1.3.4 การบังคับใช้กฎหมายกฎหมายจราจร เป็นกฎหมายที่ลอกเลียนมาจากต่างประเทศ และได้ประกาศใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ซึ่งถ้านับถึงปัจจุบันก็รวม 3 ทศวรรษ มีเพียงบางมาตราที่ได้รับการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน แต่ยังมีอีกหลายบทหลายมาตรา ที่ยังเป็นปัญหาการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งแยกปัญหาได้ ดังนี้

1) บทกำหนดโทษในบางข้อกล่าวหา ที่มีโทษปรับสถานเดียว ซึ่งในความเป็นจริงปัจจุบัน ค่าเงินตราของประเทศได้ปรับเปลี่ยนไปตามตลาดโลกแล้ว จึงทำให้ค่าครองชีพ ราคาสินค้าปรับเปลี่ยนไปมาก แต่บทกำหนดโทษของ พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังกำหนดในอัตราเดิมเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎจราจร ไม่เจ็ดหลาบ และเป็นสาเหตุของการทำผิดซ้ำซาก

2) บทกำหนดโทษ ในกรณีที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษ ในกระบวนการยุติธรรมของสังคมไทย มักจะได้รับการผ่อนผันจากกระบวนการพิจารณาให้ปรับในอัตราขั้นต่ำ สำหรับโทษจำคุก มักจะได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา เช่น ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท ทำให้ผู้อื่นถึงแก่ชีวิตในคดีอุบัติเหตุยังได้รับการพิจารณาให้รอการลงโทษ หรือรอลงอาญา ถึงแม้ผู้กระทำความผิด จะได้กระทำความผิดในขณะเมาสุรา หรือจงใจฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

3) ฐานความผิดในบางมาตรา ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไม่เคยได้นำไปบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ซึ่งอาจจะทำให้ข้อกฎหมายดังกล่าว เป็นการยกเลิกกฎหมายโดยปริยาย เช่น การเดินเท้า รถจักรยาน และยังทำให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่าในข้อกฎหมาย ดังกล่าวนี้นี้ไม่เคยมีบัญญัติไว้ในกฎหมายจราจร

4) ผู้ขับขี่รถฝ่าฝืนกฎหมายจราจร มักจะหลีกเลี่ยงการจับกุม โดยพยายามขับจี้รถหลบหนี และมีหลายครั้งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายจราจร ยังไม่มีความชัดเจนในการปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด หรือฝ่าฝืนกฎจราจรในกรณีดังกล่าว

5) ในความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (2) ข้อหา “เป็นผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุรา” ข้อกำหนดในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดด้วยวิธีต่าง ๆ ในทางปฏิบัติ ยังมีข้อโต้แย้งถึงอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ ว่ากระทำได้ หรือไม่ หาก ผู้ต้องสงสัยที่มีอาการคล้ายเมาสุรา และไม่ยินยอมให้ตรวจ ซึ่งเกิดขึ้นบ่อยครั้ง

6) ในชั้นเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวน ยังไม่มีความชัดเจน กรณีที่ผู้รับใบสั่งเป็นเด็ก หรือเยาวชนอายุ ไม่เกิน 18 ปี บริบูรณ์ จะถือว่าการเปรียบเทียบเป็นการสอบสวน หรือไม่ และจะต้องดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการสอบสวนคดีเด็ก ๆ หรือไม่

2.1.3.5 ปัญหาด้านการจัดการ (Management) ปัญหานี้เกิดขึ้นจากความไม่เหมาะสมของการจัดการจราจรกับสภาพปัจจุบัน ได้แก่

1) ปัญหาการจัดจังหวะสัญญาณไฟจราจรที่ไม่เหมาะสมกับปริมาณจราจร ทั้งในแง่ของระยะเวลา ไฟสัญญาณ และจังหวะสัญญาณ (Phasing) ซึ่งโดยทั่วไป มักจะปล่อยจราจรในแต่ละทิศทางเป็นจังหวะทำให้ลดประสิทธิภาพในการระบายจราจรที่ทางแยก

2) ปัญหาการกำหนดช่องทางพิเศษขนส่งมวลชน (High - Occupancy - Vehicles Lanes) ในบาง กรณีพบว่า อัตราการใช้ต่ำเนื่องจากรถยนต์ส่วนใหญ่มีคนนั่งน้อยกว่า 2 คน

3) ปัญหาการกำหนดตำแหน่งป้ายหยุดรถโดยสารประจำทางที่ไม่เหมาะสม อาทิตำแหน่งที่อยู่ใกล้ทางแยก หรือกีดขวางจราจร เป็นต้น

4) ปัญหาการจอดรถยนต์ข้างทางกีดขวางการจราจร

5) ปัญหาการใช้พื้นที่ข้างทางและทางเท้า ซึ่งพบในบางพื้นที่ที่มีการใช้ทางเท้าเพื่อค้าขายทำให้คนเดินเท้าต้องเลี้ยวลงมาเดินบนถนน ซึ่งนอกจากจะอันตรายแล้วยังทำให้จราจรติดขัดอีกด้วย

6) ปัญหาการข้ามถนนของคนเดินเท้าในตำแหน่งที่ไม่เหมาะสม หรือขาดอุปกรณ์อำนวยความสะดวก อาทิ สะพานลอยคนเดินข้าม หรือทางม้าลาย และปุ่มกด เป็นต้น

7) ปัญหาการจัดช่องจราจรที่ไม่เหมาะสม

สรุปได้ดังนี้ ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาส่วนหนึ่งของสังคมที่เกิดจากการกระทำของคน หากคนไทยทั่วไปมีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย หรือมารยาทต่อสังคม ละเอียด ต่อพฤติกรรมของตน หากกระทำละเมิดต่อสังคมไม่ว่าเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็ตาม ปัญหาดังกล่าว ย่อมจะลดน้อยลงไปจนสามารถควบคุมได้ การให้การศึกษา หรือการให้ความรู้ปลูกจิตสำนึกมีคุณธรรม จริยธรรม สร้างวินัย

ให้แก่ประชาชน รัฐต้องจัดให้มีการศึกษาอย่างครบวงจร และต่อเนื่องเป็นระยะเข้าถึงทุกเพศ ทุกวัย ทุกชนชั้น อาชีพ ตั้งแต่ในสถานศึกษา นอกสถานศึกษาชุมชน หมู่บ้าน โดยอาจจะกำหนดเป็นหน้าที่ของพลเมืองที่ จะต้องทำหน้าที่ในการแสวงหาความรู้ที่รัฐจัดให้อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ดำเนินควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาในด้านอื่น ๆ อย่างเป็นระบบ จึงน่าจะสามารรถแก้ไขปัญหาของสังคมทุกอย่างได้อย่างน่าพอใจ

2.1.4 แนวทางแก้ไขปัญหการจราจร

ปัญหาการจราจร ถือได้ว่าเป็นปัญหาสำคัญเร่งด่วนของสังคม เนื่องด้วยทรัพยากรมนุษย์เป็นสิ่งล้ำค่าที่ไม่อาจตีค่าเป็นราคาได้ และไม่สามารถหาวัตถุสิ่งอื่นใดมาทดแทน หากต้องสูญเสียหรือชำรุดไป เพราะได้รับบาดเจ็บพิการ และประการสำคัญสิ่งที่จะต้องสูญเสียไปนั้น เป็นความหวังของผู้อื่นที่ต้องพึ่งพาอาศัย และดำรงอยู่ได้ด้วย แต่หากขาด หรือสูญเสียบุคคลนั้นไป อาจทำให้หลาย ๆ ชีวิตก็ต้องพลอยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรง และในที่สุดก็ต้องสูญเสียไปด้วย ฉะนั้นการแก้ไขปัญหาการจราจร จึงสมควรที่จะหยิบยกขึ้นมาพิจารณาเป็นลำดับต้น ๆ ของปัญหาทั้งปวง และได้สำรวจความคิดเห็นแล้ว พอที่จะสรุปแนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจร (ปิยะ ต๊ะวิชัย, 2558) ดังนี้

2.1.4.1 ด้านการศึกษา

- 1) รัฐบาล ควรจัดระบบการให้ความรู้ด้านการจราจร ครอบคลุมทุกชนชั้น ทั้งภาคประชาชนทั่วไป และภาคนักเรียนนักศึกษา โดยเฉพาะผู้ที่ประสงค์จะมีรถไว้ในครอบครอง และขับซึรด หรือใช้รถ ควรจัดอบรมให้ได้รับความรู้เรื่องกฎจราจรก่อนได้รับใบอนุญาต หรือใบคู่มือจดทะเบียนรถ ทุกประเภท ทุกกรณี
- 2) ปลูกจิตสำนึกให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีวินัยจราจร สร้างทัศนคติที่ดีต่อเจ้าหน้าที่ของรัฐที่ทำหน้าที่ควบคุมการจราจร โดยอาจจะสอดแทรกความรู้ในการอบรมหรือการประชุมทุกเรื่อง
- 3) กำหนดหน้าที่ให้บิดา - มารดา หรือผู้ปกครอง ไว้ในตัวบทกฎหมายให้มีหน้าที่เอาใจใส่รับผิดชอบต่อบุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล หากปล่อยให้พลละเลยให้บุตรหลาน หรือผู้อยู่ในปกครองดูแล กระทำผิดกฎหมาย บิดา - มารดา หรือผู้ปกครอง ต้องมีส่วนรับผิดชอบด้วย และต้องมีผลอย่างเป็นรูปธรรม
- 4) ฝึกอบรม คุณธรรม จริยธรรมให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และเพิ่มวิทยฐานะให้เป็นบุคลากรที่น่าเชื่อถือของสังคม เช่น เพิ่มอัตราตำแหน่ง รองสารวัตรจราจร โดยคัดเลือกจากเจ้าหน้าที่ในสายงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ด้านการจราจร ตลอดจนเพิ่มสวัสดิการ ค่าตอบแทนให้เหมาะสม เพื่อจูงใจในการปฏิบัติ ป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ

2.1.4.2 ด้านเศรษฐกิจ

- 1) รัฐ ต้องควบคุมสินค้าเกี่ยวกับรถ โดยกำหนดหลักเกณฑ์การซื้อ - ขายการครอบครองเป็นเจ้าของไว้ให้ชัดเจน เช่น การเข้ารับการอบรมก่อนเป็นเจ้าของรถ, หนึ่งครอบครัวไม่ควรครอบครองรถเกิน 2 คัน ยกเว้นมีไว้เพื่อประกอบธุรกิจ ฯลฯ
- 2) รัฐ ควรจัดการวางแผน และลงทุนในการบริการสังคมในระบบขนส่งมวลชนหรือขนส่งสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน และสร้างกระแสปลูกจิตสำนึกให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่ง มากกว่ารถส่วนตัว
- 3) รัฐ ควรสนับสนุนงบประมาณให้เพียงพอต่อการป้องกันและแก้ไขปัญหาจราจร

2.1.4.3 ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง

- 1) วางแผนปรับปรุงแก้ไขวิศวกรรมทางขยายผิวการจราจร ตามความจำเป็นเร่งด่วน และที่สำคัญต้องเป็นระบบ โครงข่ายที่สามารถรองรับเชื่อมต่อกันได้กับทุกเส้นทาง
- 2) หน่วยงานที่มีหน้าที่ในการวางแผนออกแบบกำหนดเส้นทาง หรือก่อสร้างถนนควรลงพื้นที่ ศึกษาข้อเท็จจริงปัญหาสิ่งแวดล้อม และผลกระทบอื่น ๆ ของชุมชนท้องถิ่น หรือการจัดทำประชาพิจารณ์ให้ความรู้แก่ประชาชนถึงผลดี ผลเสีย ของการก่อสร้างถนน
- 3) การก่อสร้างต้องเป็นไปตามแบบ โดยใช้กระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชนในการตรวจสอบ และการทดลองใช้ถนนให้เป็นที่แน่ชัดว่าปลอดภัย และที่สำคัญต้องคำนึงถึงสภาพแวดล้อมของชุมชน เช่น การจัดทำถนนสำหรับรถที่ใช้ในการเกษตร จัดทำสะพาน หรือท่อระบายน้ำ ที่ระบายน้ำได้ดีในจุดที่เป็นทางน้ำตามธรรมชาติ
- 4) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องคอยสำรวจเส้นทางถนน จุดที่เกิดอุบัติเหตุ และเกิดอุบัติเหตุซ้ำซาก หลังจากนั้นให้รีบแก้ไขให้เกิดความปลอดภัยโดยเร่งด่วน โดยไม่ควรคำนึงถึงงบประมาณว่ามากหรือน้อย
- 5) การจัดทำเครื่องหมายจราจรพื้นทาง หรือเครื่องหมายจราจรบนทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ต้องสำรวจ และจัดทำให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัย หากมีการชำรุด เสียหาย ต้องรีบเข้าไปดำเนินการแก้ไขในทันที และตลอดเวลา โดยมีพักต้องรอเวลา หรือผู้เกี่ยวข้อง

2.1.4.4 การบังคับใช้กฎหมาย

- 1) กฎหมายจราจร ปัจจุบันเป็นสิ่งจำเป็นของประชาชนที่ต้องรู้ ฉะนั้น ควรบรรจุลงในหลักสูตรการเรียนการสอนของสถาบันการศึกษาทุกระดับตามความเหมาะสมของวัย
- 2) แก้ไขบทกำหนดโทษในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถในกรณีที่มีโทษปรับสถานเดียวให้สูงขึ้น ตามการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและค่าเงินบาท

3) กระบวนการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรม ควรปรับเปลี่ยนแนวทางการพิจารณาจากคดีอุบัติเหตุจราจร ที่ซับซ้อนด้วยความประมาทบางกรณี เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ฝ่าฝืนป้ายสัญญาณจราจร และซับซ้อนขณะเมาสุรา เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บ ให้เป็น “คดีอาชญากรรม” เปลี่ยนจาก “ประมาท” เป็น “เจตนาข่มขู่เห็นผล”

4) แก้ไขข้อกำหนดบางมาตราให้ชัดเจน และให้อำนาจหน้าที่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ไม่คลุมเครือ เช่น กรณีการปฏิบัติ และความผิดของผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรแล้วมีเจตนาหลีกเลี่ยง หรือหลบหนีการจับกุมให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์กับผู้ต้องสงสัย ว่าซับซ้อนขณะเมาสุรา โดยไม่มีเงื่อนไข หากชัดเจน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ให้มีบทกำหนดโทษไว้เสมือนข้อกล่าวหา “ซับซ้อนขณะเมาสุรา”

สรุปได้ดังนี้ ปัญหาการจราจร เป็นปัญหาส่วนหนึ่งของสังคมที่เกิดจากการกระทำของคนหากคนไทยทั่วไป มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย หรือมารยาทต่อสังคมละอายต่อพฤติกรรมของตนหากกระทำละเมิดต่อสังคมไม่ว่าเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็ตาม ปัญหาดังกล่าว ข่มขู่จะลดน้อยลงไปจนสามารถควบคุมได้ การให้การศึกษา หรือการให้ความรู้ ปลุกจิตสำนึกให้มีคุณธรรม จริยธรรม สร้างวินัยให้แก่ประชาชน รัฐต้องจัดให้มีการศึกษาอย่างครบวงจร และต่อเนื่องเป็นระยะเข้าถึงทุกเพศทุกวัยทุกชนชั้นอาชีพตั้งแต่ในสถานศึกษานอกสถานศึกษา ชุมชน หมู่บ้าน โดยอาจจะกำหนดเป็นหน้าที่ของพลเมือง ที่จะต้องมีหน้าที่ ในการแสวงหาความรู้ที่รัฐจัดให้อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ดำเนินควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหาอื่น ๆ อย่างเป็นระบบ จึงน่าจะสามารถแก้ไขปัญหาของสังคมทุกอย่างได้อย่างน่าพอใจ

1. วิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) คือ การวางแผน การออกแบบ การควบคุมบริหารจัดการระบบการจราจรของถนน ทางหลวง ตลอดจนการใช้บริเวณที่ดินใกล้เคียง และศึกษาความสัมพันธ์กับระบบการขนส่งชนิดอื่น หมายถึง เอาหลักการเครื่องมือ วิธีการ เทคนิค เทคโนโลยีการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

1.1 องค์ประกอบของการจราจร มีอยู่ 4 ประการ คือ

1.1.1 คนขับ คนโดยสาร และคนเดินถนน (Driver, Passenger and Pedestrian) ประกอบด้วย

1.1.1.1 คนขับ (Driver) เกี่ยวข้องกับการจราจรได้ใน 3 ลักษณะ คือ - สมรรถนะในการขับรถ - การตัดสินใจ - มารยาทในการขับรถ

1.1.1.2 สมรรถนะในการขับรถ (Ability) มีปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) ปัจจัยทางกายภาพ (Physical Factors) ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น (Vision) การได้ยิน (Hearing) และการมีปฏิริยาโต้ตอบ (Reflection) นอกจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับรถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกายความเม้า ความง่วง

2) ปัจจัยทางด้านจิตใจ (Psychological Factors) ได้แก่ อารมณ์ (Emotion) ความสนใจ (Interest) ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า ฯลฯ

3) ปัจจัยด้านสภาวะแวดล้อม (Environmental Conditions) ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทางเทคโนโลยีการค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสาร และสิ่งของ การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

1.2 รถ (Vehicle) รถมีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ

1.2.1 ลักษณะ ขนาดและน้ำหนักของรถ หมายถึง ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูง และน้ำหนักของรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนน และไหล่ทาง, ที่จอดรถ, รัศมี ความโค้งของถนน, เกาะกลางถนน และพื้นที่ปลอดภัย ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบความหนาและความคงทนของถนน การประหยัดน้ำมัน และความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์

1.2.2 ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ (Kinematics) รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้เชื้อเพลิง เพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ (Power) คือ ความสามารถในการขับเคลื่อนของรถที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่าง ๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้าอัตราการเร่ง (Acceleration) คือ อัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

1.2.3 ลักษณะของแรงต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อเคลื่อนที่ของรถ (Dynamic) รถในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่าง ๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่ แรงดังกล่าว ได้แก่ - แรงเสียดทาน (Friction Resistance) เป็นแรงต้านการเร่งของยานพาหนะเนื่องมาจากความขรุขระของผิวถนน - แรงต้านทาน เนื่องจากการเคลื่อนที่ (Rolling Resistance) เกิดขณะที่รถแล่นไปบนทางราบในแนวตรงด้วยอัตราเร่งคงที่ขณะที่ล้อหมุนไปบนผิวทางในสภาพพื้นผิวจราจรปกติ แรงต้านเนื่องจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็ว 100 กม./ชม. - แรงต้านทาน เนื่องมาจากความชัน

(Grade Resistance) เกิดเมื่อรถแล่นขึ้นเนินที่มีความลาดชัน จะเกิดแรงต้านระหว่างน้ำหนักของตัวรถ และความลาดชันของพื้น ประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสาร และสิ่งของ การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์มาประยุกต์ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

1.3 ถนน (Road) ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เป็นอย่างมากนับตั้งแต่การออกแบบการกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน (Road Network) และโครงข่ายการจราจร (Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment), การออกแบบทางโค้ง, ระยะสายตา (Sight Distance) และการออกแบบทางแยก การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่าง ๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

1.3.1 การออกแบบถนน (Geometric Design) ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้ ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรของประเภทรถยนต์ชนิดต่าง ๆ และความเร็วของรถ - ให้ความปลอดภัย และความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ - ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนนทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาทันทีกัน - มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่าง ๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้ายสัญญาณไฟ คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้าง และการบำรุงรักษา นอกจากนี้ การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงามความพอใจของผู้ใช้ถนน หรือผู้อาศัยใกล้เคียง, มีประโยชน์ต่อสังคม และคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

1.3.2 ประเภทของถนน ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี 4 ประเภท คือ - ทางพิเศษหรือทางด่วน (Expressway or Freeway System) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนน ประเภทอื่น ๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมากมีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่าง

1.3.2.1 โครงข่ายถนนอาจแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ

1) โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วย กลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟ จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

2) โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วย กลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟจากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางมาบรรจบกัน

2.1) โครงข่ายของถนน ประกอบด้วย

2.1.1) โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern)

แบ่งออกเป็นแบบสำคัญได้ 2 แบบ คือ

2.1.1.1) แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชนการเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรงมีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่น ๆ

2.1.1.2) แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกัน ความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์การค้า หรือบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง และสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้ คือ มีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้น และจุดปลายทางในลักษณะเส้นทางแฉกมุมจะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น ประหยัดในการเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสาร และสิ่งของเคลื่อนย้ายขนถ่ายผู้โดยสารและสิ่งของ

1.4 สภาพแวดล้อม (Environmental) แบ่งออกเป็นสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ สภาพภูมิประเทศ แสงสว่าง ความมืดตามธรรมชาติ หมอก ฝน หรือสิ่งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และสภาพแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง การประดับตกแต่งบริเวณเส้นทาง ป้ายโฆษณา ต้นไม้ แสงไฟที่มนุษย์สร้างขึ้น คิวไฟ สภาพแวดล้อมจะมีผลต่อผู้ขับขี่ โดยเฉพาะทางด้านกรมมองเห็น การบดบังทัศนียภาพ หรือการจำกัดความสามารถในการมองเห็นของผู้ขับขี่ในบางถนนที่ไม่มีแสงไฟ หรือมีแสงไฟน้อยกว่าปกติถ้าขับขี่ผ่านจากที่มีคู่ที่สว่างจะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าสู่ที่มีมืดจะใช้เวลาปรับตัวในการมองเห็นประมาณ 6 วินาที ดังนั้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อมด้วยการเพิ่มแสงไฟในถนน จะเป็นการช่วยให้เกิดความปลอดภัยในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

การลดอุบัติเหตุด้วยการแก้ไขข้อจำกัดทางด้านสภาพแวดล้อมด้วยวิศวกรรมยานยนต์ เช่น กรณีที่ฝนตก หรือหมอกกลางจัดสามารถแก้ไขข้อจำกัดได้โดยการติดตั้งไฟตัดหมอก เป็นต้น การปรับปรุงสภาพแวดล้อม เพื่อให้ลักษณะทางกายภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกการขับขี่ และเกิดความ

ปลอดภัย เช่น การตัดแต่งต้นไม้ หรือการรื้อถอนป้ายโฆษณาที่อยู่บริเวณทางแยกคดบังทัศนียภาพ ในการมองเห็นออกเสีย ก็จะทำให้การขับขี่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สรุปรวมได้ดังนี้ วิศวกรรมจราจร คือ การออกแบบวางแผนการควบคุมกระแสจราจรของถนนย่อย ถนนหลัก ทางหลวง โครงข่ายถนน สถานีพื้นที่โดยรอบถนน และการศึกษาพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้เดินทางความสัมพันธ์ระหว่างถนน และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน และปฏิสัมพันธ์ต่อกันระหว่างขบวนพาหนะ และคนใช้รถใช้ถนน

2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สาระสำคัญของกฎหมายจราจรสรุป (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557, น. 19) ได้ดังนี้

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ หรือสิ่งกีดขวางในทางได้ โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ที่ปรากฏข้างหน้า ในกรณีต่อไปนี้

1. สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

2. สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

3. สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มี คำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4. สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถ หรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม หรือรถที่มาทางขวาก่อน

5. สัญญาจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใด เปิดทางใดให้ผู้ขับขี่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้วจึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความปลอดภัย

6. สัญญาจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความปลอดภัยผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา 23 ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาจราจรไฟสีเขียว หรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. สัญญาจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใดห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

2. สัญญาจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้น ขับรถผ่านไปได้

มาตรา 24 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้น และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลง และโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

2. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้น และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้น ของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นผ่านไปได้

3. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้น และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

4. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ขึ้น และยกแขนขวาที่เอวตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้นผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น โบกไปด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

5. เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่น และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้า และด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ การหยุดรถตามมาตรา 43 นี้ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุดในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุดให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ

1. ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
2. ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
3. ในลักษณะกีดขวางการจราจร
4. โดยประมาท หรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน
5. ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่ง หรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
6. คร่อม หรือทับเส้น หรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ
7. บนทางเท้า โดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วย หรือคนพิการ
8. โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย หรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ ซึ่งประสงค์จะขับรถแซง เพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ต้องให้สัญญาณ โดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับคันหน้าให้สัญญาณตอบตาม มาตรา 37 (3) หรือ

มาตรา 38 (3) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้ การแซงต้องแซงด้านขวา โดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้ว จึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซง เพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

1. เมื่อรถกำลังขึ้นทางชันขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้
2. ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
3. เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
4. เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย

มาตรา 52 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 53 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

1. เลี้ยวรถ หรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้ายหรือห้ามกลับรถ
2. กลับรถที่เขตปลอดภัยที่คับขันบนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน
3. กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

มาตรา 61 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ ซึ่งจอดรถในทางเดินรถ หรือไหล่ทางต้องเปิดไฟ หรือใช้แสงสว่างตามประเภทลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 63 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวังรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้น ไม่มีสัญญาณระวังรถไฟ หรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถ และหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไป

มาตรา 64 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถ เพื่อรับส่งนักเรียนขึ้น หรือลงให้ผู้ขับขี่ ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกัน หรือสวนกันกับรถโรงเรียน ใช้ความระมัดระวัง และลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไป

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็ว ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจร ที่ได้ติดตั้งไว้ในทางเครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูง หรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาความในวรคหนึ่ง ให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดห้าปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับลักษณะ และวิธีการใช้หมวก เพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

บทบัญญัติตามมาตรานี้ มิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 123 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ขอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งคอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งคนขับรถยนต์เกินสองคนผู้ขับขี่รถยนต์ ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขี่รถยนต์

และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์ร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยในขณะที่โดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย (พระราชบัญญัติจราจรทางบกฉบับชาวบ้าน พ.ศ. 2522 ปรับปรุงใหม่ พ.ศ. 2549 - 2551

1. ข้อห้ามตามกฎหมาย

1.1 สิ่งแวดล้อม ห้ามไม่ให้นำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น คิว้น ละอองเคมี รถที่เกิดเสียงอื้ออึง หรือสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถ รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง รถที่ไม่ได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียน หรือป้ายประจำ ไม่ให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวิบวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงคังเกินสมควรมาใช้ในทางเดินรถ และในขณะที่ขับขี่รถที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถ สิ่งกีดขวาง ผู้ขับขี่ต้องเปิดไฟใช้แสงสว่างในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ถ้าจะจอดรถในทางเดินรถที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอให้เปิดไฟหน้ารถในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร รถบรรทุกของยื่นเกินตัวรถต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง และ ในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุด รถบรรทุกของเหลวไวไฟ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตราย ต้องมีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง

1.2 สัญลักษณ์ สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด แต่ถ้าผู้ขับขี่เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้ ไฟสีแดงให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด ไฟสีเขียวผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ ไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยว หรือชี้ให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถ หรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ ขับรถด้วยความระมัดระวัง และให้คนเดินเท้าในทางข้าม หรือรถที่มาทางขวาก่อน ไฟกระพริบสีแดงติดอยู่ที่ทางร่วมทางแยกให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เพื่อความปลอดภัย และไม่มีการกีดขวางแล้วจึงให้ขับรถต่อไป สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถผู้ขับขี่ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถมากกว่า 2 ช่อง ผู้ขับขี่ จะต้องไม่ขับรถในช่องเดินรถที่มีไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถ ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถขับรถผ่านไปได้ เมื่อเห็นไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถ

1.3 ข้อห้ามและข้อปฏิบัติของผู้ขับขี่ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในขณะที่หย่อนความสามารถขณะเมาสุรา มีสิ่งกีดขวางการจราจร ขับโดยประมาท หรือนำพาดเสียอันตรายแก่บุคคล หรือทรัพย์สิน ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดาหรือไม่ อาจแลเห็นทางด้านหน้า หรือด้านหลัง ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต และประสาท ผู้ขับขี่จะขับ

รถแข่ง ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง เมื่อเห็นว่าไม่สิ่งกีดขวางแล้วสามารถแซงขึ้นหน้าได้ การแซงต้องแซงด้านขวา กรณีจะขับรถแซงด้านซ้าย รถที่จะถูกแซงจะต้องเลี้ยวขวา หรือให้สัญญาณจะเลี้ยวขวาและทางเดินรถจัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป การขับรถแซงด้านซ้าย จะทำได้ต่อเมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด ไม่ให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อกั้นหน้ารถกำลังขึ้นทางชันชันสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง ยกเว้นว่ามีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้ในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้ามทางร่วมทางแยกวงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน ทำให้ไม่เห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 60 เมตร

1.4 สัญญาณมือของเจ้าหน้าที่ ผู้ขับขี่ขับรถต้องหยุดรถหลังพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ยืนและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ และถนัดแขนข้างที่เหยียดออกไปลง และโบกมือไปข้างหน้าให้ขับรถผ่านไป ผู้ขับขี่ขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนต้องหยุดรถแต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลังให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไป พนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลังให้ผู้ขับขี่ ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไป เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืนและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้นส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ขับรถมาทางด้านหน้า และด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

2.3 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) และกฎกระทรวงฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

2.3.1 กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) สรุปได้ดังนี้

ในการขับขี่จักรยานยนต์ผู้ขับขี่จะต้องสวมหมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีการกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยให้ใช้ได้ 3 แบบ คือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัย แบบเต็มใบ และหมวกนิรภัยแบบครึ่งใบในขณะขับขี่ หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดยจะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้ หมวกนิรภัยหลุดจากศีรษะได้หากเกิดอุบัติเหตุ

2.3.2 กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) สรุปดังต่อไปนี้

การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยการตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือ และอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจ หรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดโดยวิธีเป่าลมหายใจ และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ตรวจวัดจากปัสสาวะ กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุด และทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ กรณีตรวจวัดจากลมหายใจ หรือปัสสาวะให้เทียบปริมาณแอลกอฮอล์ โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน วัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่า เท่ากับ 2,000 วัดจากปัสสาวะให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับเศษ 1 ส่วน 1.3

2.3.3 กลยุทธ์ และมาตรการที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการปฏิบัติในการบังคับใช้กฎหมาย

2.3.3.1 ผู้บริหารต้องให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง สรุปได้ดังนี้

ผู้บริหารให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องในเรื่องการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นวาระแห่งชาติ ไม่ใช่เรื่องเฉพาะเทศกาล และบรรจุเป็นภาระหน้าที่ที่มอบหมายให้ผู้ว่าราชการแบบบูรณาการ (ผู้ว่าฯ CEO) ต้องมีความรับผิดชอบในจังหวัดของตนภายใต้นโยบายที่รัฐบาลมอบหมายปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่มีความซับซ้อน ต้องอาศัยความร่วมมือของหน่วยงานหลายฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาคม ปัญหาดังกล่าว จึงเป็นโจทย์ที่สำคัญของการบริหารงานแบบบูรณาการของผู้ว่าราชการจังหวัดเมื่อผู้ว่าราชการจังหวัดรับทราบนโยบายในเรื่องดังกล่าวอย่างชัดเจนแล้วปัจจัยความสำเร็จอยู่ที่การติดตามผลของรัฐบาล โดยจะใช้การประเมินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัดเป็นตัวชี้วัดหนึ่งของการประเมินผลงานของผู้ว่าฯ CEO การดึงผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายเข้ามาเป็นทีมงาน มีการแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้เป็นเอกภาพ หลายจังหวัดมีคณะกรรมการทำงานในเรื่องดังกล่าวหลายชุด และทำงานแยกส่วนกัน เช่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุระดับจังหวัด คณะกรรมการจัดระเบียบจราจรทางบกระดับจังหวัด หรือศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด การทำงานเป็นคณะกรรมการชุดเดียวกันน่าจะมีประสิทธิภาพมากที่สุดผู้ว่าราชการจังหวัด หรือรองผู้ว่าฯ ที่ได้รับมอบหมาย ควรเป็นประธานของที่ประชุมคณะทำงานดังกล่าว และดูแลให้มีการประชุม การวางแผนงานที่สนับสนุนกัน สอดคล้องกันและไม่ซ้ำซ้อนกัน โดยเฉพาะการจัดสรรงบประมาณโดยตรง เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้เงินสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมาย ก็ควรให้หน่วยงานตำรวจได้รับการจัดสรรเงินโดยตรง ไม่ควรสนับสนุนเงินผ่านหน่วยงานอื่นต้องมีตัวชี้วัดที่ชัดเจนในการวัดผลการปฏิบัติงาน และต้องมีการบูรณาการเงิน งบประมาณจากแหล่งต่าง ๆ ในระดับจังหวัด หรือระดับอำเภอ ไม่ให้ใช้งานซ้ำซ้อนกัน โดยให้มีผู้รับผิดชอบร่วมกันหลายฝ่าย

การกำหนดนโยบาย ควรมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนให้กับผู้กำกับ การ หรือรองผู้กำกับ การ หัวหน้าสถานี ฯ เพื่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนแก่ผู้ใต้บังคับบัญชาการทำงานในระดับสถานี ตำรวจ ควรจะคำนึงถึงเอกภาพในการทำงานมากกว่าการยึดติดกับสายงานของตำรวจ ซึ่งจะทำให้เอกภาพในการทำงานไม่ดีเท่าที่ควร ควรให้ตำรวจสายงานอื่น ๆ นอกจากจราจรมีส่วนร่วมในการทำงาน

เรื่องนี้ตามความเหมาะสม รองผู้กำกับการจราจร และสารวัตรจราจร จะต้องมีนโยบาย แผนปฏิบัติ ที่ชัดเจนให้เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติ และหากกำลังผู้ปฏิบัติไม่เพียงพอ ควรเสนอให้ผู้ว่าราชการจังหวัด มอบอำนาจนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร สายงานปราบปราม หรือสายงานอื่นที่มีคุณวุฒินิติศาสตร์แต่งตั้ง เป็นพนักงานสอบสวน เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบปรับในสายงานจราจรได้ เพื่อเป็นการให้บริการ ประชาชนได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น มีการระดมความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการทำงาน เป็นทีมเนื่องจากอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับงานด้านบุคคลหลายฝ่าย ทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้าน การสื่อสารประชาสัมพันธ์ การให้การศึกษ และการมีส่วนร่วมของประชาคมด้านวิศวกรรมจราจร และขนส่ง ที่งานด้านการบังคับใช้กฎหมาย คือ ตำรวจ และบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายปกครอง องค์กร บริหารส่วนท้องถิ่น โรงเรียน และเขตการศึกษาในบางพื้นที่บางจังหวัด อาจมีหน่วยงานอื่น เช่น ทหาร เพราะมีกำลังพลจำนวนมาก โดยเฉพาะสารวัตรทหาร หรือแม้แต่พาณิชย์จังหวัด ซึ่งสามารถดูแลเรื่อง มาตรฐานสินค้าที่มีความปลอดภัยบนถนน เช่น หมวกนิรภัย อะไหล่รถยนต์ มีการประชาสัมพันธ์ ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง การสื่อสารประชาสัมพันธ์มีความสำคัญ เกี่ยวกับการ เตรียมชุมชนก่อนการบังคับใช้กฎหมายการวางแผนการประชาสัมพันธ์ ต้องกระทำให้สอดคล้อง กับการบังคับใช้กฎหมายทั้งในมิติของเวลา พื้นที่เป้าหมาย กลุ่มเสี่ยงเป้าหมาย มาตรการตรวจจับ และการลงโทษ กล่าวคือ การประชาสัมพันธ์ ต้องกระทำล่วงหน้าก่อนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น เป็นการเตรียม ความพร้อมของประชาชน และประชาสัมพันธ์เรื่องมาตรการบังคับใช้กฎหมายด้วย การณรงค์ เพื่อสร้างจิตสำนึกต้องควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมายเสมอจึงจะได้ผลในการเปลี่ยน พฤติกรรมประชาชนการทำงานด้านนี้ ควรมีผู้รับผิดชอบด้านการประชาสัมพันธ์อย่างชัดเจน (ไม่ใช่ ให้ตำรวจประชาสัมพันธ์เองจับกุมเอง) เช่น ประชาสัมพันธ์จังหวัด ผู้อำนวยการเขตการศึกษาสาธารณสุข เป็นต้น ทำประชาสัมพันธ์อย่างกว้างขวาง และต่อเนื่อง โดยใช้สื่อที่เหมาะสมและกระทำในเวลา และสถานที่ที่เหมาะสม เช่น แหล่งชุมชน

การกำหนดกลุ่มเป้าหมายในการทำประชาสัมพันธ์อย่างชัดเจน เพื่อให้การประชาสัมพันธ์ ถึงกลุ่มเป้าหมายจริง ๆ เช่น กลุ่มนักเรียน นักศึกษา และต้องให้ผู้บริหารเขตการศึกษาและผู้บริหาร โรงเรียนเข้ามามีส่วนร่วมรับผิดชอบ มีกระบวนการสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยจราจรในประชาชน ตั้งแต่ระดับรากหญ้า เพื่อให้ประชาชนมีจิตสำนึกในการลดอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองนอกจากการ ประชาสัมพันธ์แล้ว ควรใช้เครือข่ายต่าง ๆ ในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างวินัยจราจร และร่วม กำหนดมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในชุมชน ควรมีกระบวนการกระตุ้นจิตสำนึกในการสร้างความ ปลอดภัยทางจราจรให้เกิดขึ้นกับประชาชน โดยเฉพาะชาวบ้านระดับรากหญ้าและเฉพาะกลุ่มเฉพาะ เช่น กลุ่มนักเรียนที่การบังคับใช้กฎหมายอย่างเดียวอาจไม่สัมฤทธิ์ผล

2.3.3.2 การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิผลของระดับผู้ปฏิบัติงานจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

การกระทำตลอดทั้งปี ไม่ใช่เฉพาะช่วงเทศกาล กระทำทุกพื้นที่ ไม่ใช่กำหนดพื้นที่เข้มงวดพิเศษ มีความเสมอบังคับใช้กฎหมายต่อบุคคลทุกระดับ ถ้าเป็นข้าราชการที่กระทำความผิดต้องยึดมติ (กรม.) ที่ให้รายงานผู้บังคับบัญชาทราบด้วย เพื่อลงโทษทางวินัย เมื่อตำรวจจับกุมข้าราชการที่กระทำความผิด ควรนำรายชื่อข้าราชการที่กระทำความผิดเข้าคณะกรรมการ เพื่อรายงานผู้บังคับบัญชา และพิจารณาลงโทษทางวินัย โดยคณะกรรมการควรจะมีที่มาจากหน่วยงาน ทั้งนี้เพื่อไม่ให้เกิดการพิจารณาขึ้นอยู่กับหัวหน้าส่วนราชการแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจใช้อำนาจในการผ่อนผันด้วยมาตรฐานที่แตกต่างกัน การมีส่วนร่วมจากภาคประชาคมถึงกลุ่มพลังมวลชน ประชาคม เป็นแนวร่วมทำ (Social Control) ร่วมไปกับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์นำมาก่อนการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลดปัญหาความเข้าใจระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่

2.3.3.3 การสร้างแรงจูงใจ และให้รางวัลผู้ปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ดังต่อไปนี้

เน้นมาตรการด้านความปลอดภัยคือ “3 ม 3 ข” ได้แก่ (เมาไม่ขับสวมหมวกนิรภัยขับซิมอเตอร์ไซค์อย่างปลอดภัย มีใบขับขี่ คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่ขับรถเร็วด้วยความเกินกำหนด) ส่วนมาตรการอื่น ๆ พิจารณาตามความเหมาะสมของพื้นที่การเน้นการบังคับใช้กฎหมายเนื่องจากกฎหมายจราจรมีข้อหาความผิดอยู่มากมายหลายมาตรา แต่จำเป็นต้องเน้นให้ประชาชนตระหนักถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น ลำดับความสำคัญสูงก่อน การตั้งจุดตรวจครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยไม่มีกำหนดเวลาและสถานที่การตั้งจุดตรวจครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยไม่กำหนดเวลาและสถานที่ ได้ผลดีมากกว่าการจัดถนนตัวอย่าง หรือเขตบังคับใช้กฎหมายไม่แนะนำให้ใช้วิธีการจัดถนนตัวอย่าง หรือเขตบังคับใช้กฎหมาย เนื่องจากพฤติกรรมเสี่ยงมีอยู่ทั่วไป และการกำหนดพื้นที่ตายตัว ทำให้มีการหลีกเลี่ยง และสื่อความหมายไปในทางที่ผิดว่าพื้นที่อื่นกฎหมายไม่เข้มงวดมาตรการใหม่ ๆ หรือกฎหมายใหม่ต้องให้ประชาชนรู้จัก เช่น เปิดไฟใส่หมวกในระยะยาวจากประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในหลายจังหวัด เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนมีความพร้อมมากขึ้น พบว่าการตั้งจุดตรวจครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยไม่กำหนดเวลาและสถานที่สามารถลดพฤติกรรมเสี่ยงที่จะเกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตของประชาชนได้ผลดีมากกว่าการจัดถนนตัวอย่าง หรือเขตบังคับใช้กฎหมาย ตัวอย่างรูปธรรมของการตั้งจุดตรวจดังกล่าว ได้แก่ การจัดตั้งด่านเคลื่อนที่โดยแต่ละด่าน ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่จำนวนไม่มาก ประมาณ 2 - 3 คน ออกปฏิบัติงานในช่วงเวลาที่แตกต่างกันในแต่ละวัน โดยเน้นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงถึงขั้นบาดเจ็บ และเสียชีวิตมาก ได้แก่ 22.00 น.ถึง 2.00 น. ใช้การระดมกำลังจากพื้นที่อื่น ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาขาดแคลนกำลังพล และอุปกรณ์ เพื่อเสริมกำลัง

เจ้าหน้าที่ตำรวจในแต่ละพื้นที่สามารถใช้การระดมกำลังจากพื้นที่อื่น ๆ เข้าแก้ไขปัญหาในพื้นที่ที่มีปัญหาหนักที่สุดก่อนหรืออาจเป็นพื้นที่ที่มีโอกาสประสบความสำเร็จสูงเสียก่อน เช่น ในเขตเทศบาล เนื่องจากมีกำลังตำรวจและประชาชนหนาแน่นกว่าพื้นที่นอกเขตเทศบาล นอกจากนั้นประชาชนนอกเขตยังเข้ามาทำธุระในเขตอีกด้วย การที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ ต้องมีการวางแผนร่วมกันในระดับจังหวัด การสั่งการด้านการบังคับใช้กฎหมาย หรือการจัดการทำแผนปฏิบัติ ผู้บังคับบัญชาในระดับสูงของจังหวัดควรดำเนินการด้วยตนเอง หรือมอบหมายผู้ที่มีความรู้ และความเหมาะสมดำเนินการ โดยการมีการตรวจสอบประเมินผลการปฏิบัติอย่างจริงจัง การหมุนเวียนกำลังพลจะเป็นไปได้ดี ถ้าการวางแผนปฏิบัติการระดับจังหวัด มีตัวแทนตำรวจจากสถานีตำรวจภูธรต่าง ๆ ในระดับรองผู้บังคับการ หรือต่ำกว่าเข้าร่วมด้วย เพื่อให้ได้แผนการปฏิบัติการที่ผู้ปฏิบัติสามารถปฏิบัติได้จริง และมีความโปร่งใสในการจ่ายค่าตอบแทนให้เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติลดแรงกดดันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจากระบบอุปถัมภ์ในสังคมไทย

การดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง เสมอภาค และเป็นธรรม การประกอบกำลังจากหลาย ๆ หน่วยนอกจากตำรวจ (เช่น เจ้าหน้าที่ปกครองสาธารณสุขขนส่ง) เข้าร่วมในการตั้งจุดตรวจเป็นบางครั้ง โดยเฉพาะช่วงเทศกาลจะช่วยลดแรงกดดันของเจ้าหน้าที่ตำรวจจากระบบอุปถัมภ์ในสังคมไทยได้ เนื่องจากปัจจุบันมีช่องทางให้เจ้าพนักงานตำรวจใช้ดุลยพินิจของตนในการดำเนินคดีได้ ควรผลักดันศาลจราจรให้มีบทบาทมากขึ้นในระยะต่อไป ควรผลักดันให้มีศาลจราจร โดยเฉพาะขึ้นมาบทบาทมากขึ้นในกระบวนการพิจารณาโทษ เพื่อลดแรงกดดันจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ต้องเผชิญหน้ากับประชาชนโดยตรงเมื่อมีการใช้บทบาทของศาลเป็นหลักในกระบวนการพิจารณาโทษ ควรพิจารณาโทษเพิ่มในบางฐานความผิด เนื่องจากปัจจุบันประชาชนเห็นเป็นโทษน้อย จึงคิดว่าเป็นเรื่องเล็กน้อยไม่สนใจที่จะปฏิบัติตาม การลงโทษบำเพ็ญประโยชน์ให้สังคม หรือจำคุกผู้ต้องหาในความผิดมีแอลกอฮอล์ขณะขับรถ ซึ่งเป็นความผิดที่เสี่ยงต่อการทำร้ายบุคคลอื่นมากที่สุด นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการบังคับใช้กฎหมาย การรวบรวมข้อมูลผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรไว้ในฐานข้อมูล และบันทึกผู้กระทำความผิดกฎหมายโดยใช้เครื่องอ่านบาร์โค้ดติดบนใบอนุญาตขับขี่ น่าจะเป็นวิธีที่กระทำได้ไม่ยาก และสามารถเชื่อมโยงข้อมูลความผิดจราจรเพื่อเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายได้ และยังคงลดภาระการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานลงสามารถให้รางวัลการจับกุมผู้กระทำความผิดได้โดยตรงกับผู้จับกุมรวมทั้งตรวจสอบผู้กระทำความผิดกฎหมายบ่อยครั้งได้ และนำไปสู่การพิจารณามาตรการพักใช้เพิกถอน หรือไม่ต่อใบอนุญาตขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนดได้ นอกจากนั้นให้ผู้กระทำความผิดเสียค่าปรับทางไปรษณีย์ได้

ทั้งนี้ในปัจจุบันการออกไปสั่งให้ผู้กระทำความผิด และผู้กระทำความผิดไม่ไปชำระค่าปรับ หรือไม่สามารถติดตามตัวได้ ทำให้รัฐต้องสูญเสียเงินค่าปรับไม่ต่ำกว่าปีละ 300 ล้านบาท การจัดสรร

เครื่องตรวจสอบแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ควรพิจารณาขนาดของกำลังพลของพื้นที่รับผิดชอบสถิติอุบัติเหตุ จำนวนประชากร จำนวนรถจดทะเบียน รวมทั้งจำนวนนักท่องเที่ยว หรือผู้ผ่านทางนอกจากนั้น ควรมีการสนับสนุนงบประมาณ บำรุงรักษาเครื่องมือตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจด้วยในกรณีมีเครื่องมือตรวจสอบแอลกอฮอล์ในลมหายใจ ควรมีงบประมาณให้เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้ส่งเจาะเลือดหาแอลกอฮอล์ที่โรงพยาบาลด้วย ไม่ควรตรวจระดับแอลกอฮอล์ด้วยวิธีการสังเกตอาการเดินเซ การดมกลิ่นแอลกอฮอล์ รวมทั้งการตรวจ “Finger to Nose Test” จากประสบการณ์ของตำรวจภูธรหลายจังหวัด การตรวจด้วยวิธีการอื่น ๆ ยุ่งยาก และเสียเวลา มักจะมีปากเสียงกับผู้ต้องหาได้ง่าย และหากเป็นคดีที่ต้องขึ้นศาล ก็ต้องไปตรวจยืนยันด้วยเครื่องตรวจแอลกอฮอล์อยู่ดี ยกเว้นจะกระทำเป็นมาตรการเสริม เพื่อการปราบพฤติกรรมเสี่ยงของประชาชน จะเห็นได้ว่า การจะดำเนินการดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะต้องมีการจัดสรรเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ในลมหายใจ และจัดการฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างทั่วถึง การตั้งด่าน การใส่เสื้อสะท้อนแสงของอาสาสมัครกับการจำกัดความเร็วจากประสบการณ์ของตำรวจจราจรหลายจังหวัด การตั้งด่าน และการใส่เสื้อสะท้อนแสงของอาสาสมัครที่ด่านตรวจ ช่วยชะลอความเร็วรถยนต์ได้นับเป็นมาตรการป้องปรามการขับรถเร็วที่ได้ผลดีและประหยัด แต่ในระยะยาว การบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว ยังต้องการสนับสนุนเครื่องมือตรวจวัดความเร็ว เป็นการเพิ่มความสะดวกในการเบิกจ่ายส่วนแบ่งค่าปรับจราจรเงินค่าปรับจราจรที่กฎหมายกำหนดให้ส่งองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับเทศบาลและ อบต. ร้อยละ 50 ควรแก้ไขให้มีความยืดหยุ่น โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจนำมาใช้จ่ายในการจัดการจราจรแทนที่จะให้หน่วยงานท้องถิ่นเก็บไว้ทั้งหมด ควรมีการแก้ไขบทลงโทษการคลังและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเบิกจ่ายส่วนแบ่งค่าปรับจราจรให้เหมือนกันทั้งในเทศบาลและ อบต. มีการปรับปรุงระเบียบการแต่งตั้ง “อาสาจราจร” ให้จังหวัดสามารถอบรม และแต่งตั้งได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น เพื่อบรรเทาความขาดแคลนกำลังเจ้าหน้าที่จราจร จัดหา หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน ม.อ.ก. มาจัดจำหน่ายในราคาประหยัดกับประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยสำหรับรถจักรยานยนต์นั้น หากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น ในบางจังหวัดประชาชนไม่สามารถหาซื้อหมวกนิรภัยที่ปลอดภัยได้มาตรฐานได้ หรือไม่มีหมวกสำหรับประชาชนกลุ่มเฉพาะ เช่น หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวก็จะไม่ได้ผล การบังคับใช้กฎหมายในช่วงเทศกาลพิเศษ ต้องมีมาตรการเพิ่มเติมเป็นพิเศษแม้ว่าปัจจัยความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ การบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องทั่วถึง และเสมอภาค ไม่เน้นการบังคับใช้เป็นเฉพาะบางเวลา หรือเทศกาล แต่ในเทศกาลพิเศษ เช่น เทศกาลสงกรานต์ ควรมีมาตรการเฉพาะเพิ่มเติมจากมาตรการตามปกติ เช่น การขับซัด ดังนั้น มาตรการเฉพาะ เช่น การจำกัดพื้นที่เฉพาะในการเล่นน้ำสงกรานต์ ไม่สาคน้ำบนถนนทั่วไป ไม่สาคน้ำใส่ผู้ขับรถ การขอความร่วมมือร้านค้า ไม่ให้ขายสุราให้กับคนขับรถ จึงควรต้องนำมาบังคับเป็นพิเศษ

ในช่วงเทศกาลดังกล่าว ส่วนนอกพื้นที่ดังกล่าว ต้องลดปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมีการตรวจจับอื่น ๆ โดยเฉพาะการตั้งด่านตรวจระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจอย่างเข้มข้น

จากการศึกษาพบว่า กลยุทธ์และมาตรการที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการบังคับใช้กฎหมายพอจะสรุปได้ดังนี้ ในด้านของผู้บริหารในทุกระดับต้องให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง มีการระดมความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการประชาสัมพันธ์ด้านกฎหมายอย่างจริงจัง มีการปลูกจิตสำนึกในการสร้างความปลอดภัยด้านจราจรให้แก่ประชาชน มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มและต่อเนื่อง ส่วนในด้านของเนื้อหาของกฎหมายบางมาตรา ควรจะปรับให้สอดคล้องกับสภาพการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นงานภาระหน้าที่ตำรวจ (เทอดศักดิ์ วรรณพุด, 2555, น. 35 - 39) มีดังนี้

1. งานป้องกันปราบปรามข้าราชการตำรวจ มีหน้าที่ดังนี้

1.1 ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่สายตรวจ หรือป้องกันปราบปราม โดยจะต้องเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกัน ระงับปราบปราม ตามที่หัวหน้าสายตรวจ หรือสารวัตร หรือหัวหน้างานป้องกันปราบปรามมอบหมาย และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในการป้องกันปราบปราม การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่สายตรวจ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ แบ่งตามลักษณะพื้นที่ คือ สายตรวจตำบล สายตรวจชุมชน สายตรวจพิเศษ ได้แก่ ตู้ยาม หรือยามจุด และแบ่งตามเครื่องมือเครื่องใช้ คือ สายตรวจรถยนต์ สายตรวจรถจักรยานยนต์ สายตรวจทางเรือ สายตรวจเดินเท้า หรือรถจักรยาน การปฏิบัติงานของสายตรวจทั้ง 2 ประเภท มีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อการป้องกัน และให้บริการประชาชน เป็นการตรวจโดยทั่วไปในเขตพื้นที่ที่ได้รับมอบหมายสังเกตบุคคล สถานที่ เหตุการณ์ หรือตรวจค้นเมื่อจำเป็น และเห็นสมควรสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประชาชน หรือชุมชนในเขตตรวจให้คำปรึกษา โดยไม่แสดงอาการรังเกียจ หรือรำคาญ หรือปฏิเสธว่าไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารที่ได้จากการตรวจผลัดอื่น หรือเขตตรวจอื่นที่เกี่ยวข้อง เมื่อพบเหตุที่ต้องเข้าระงับปราบปราม ให้เข้าจัดการทันทีในกรณีจำเป็นต้องรักษาสถานที่เกิดเหตุ เพื่อรักษาร่องรอยพยานหลักฐานจนกว่าพนักงานสอบสวน หรือผู้เกี่ยวข้องจะมาดำเนินการ ต้องทราบแผนการระงับ ปราบปรามที่กำหนดไว้ และปฏิบัติตามแผนเมื่อเกิดเหตุ หรือได้รับคำสั่ง เช่นแผนสกัดจับคนร้าย แผนระงับอัคคีภัย เมื่อได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่สืบเวร กรณีสถานีตำรวจใดไม่มีผู้ทำหน้าที่ประชาสัมพันธ์ ควรมุ่งหาผู้ต้องหาพิมพ์ลายนิ้วมือให้สืบเวรปฏิบัติหน้าที่นั้น ๆ แทน เมื่อได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ยามสถานี ให้มีหน้าที่รักษาการณ์เฉพาะบริเวณสถานีตำรวจ รักษาความสงบเรียบร้อยช่วยเหลือควบคุมดูแลผู้ต้องหา ผู้ต้องขัง รักษาพัสดุของหลวง สิ่งของที่ยึดมาประกอบคดีต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในเขตที่ยามรักษาดีระงับอาณัติสัญญาณบอกเวลา และรักษาความสะอาด มิให้ผู้ใดทิ้งขยะมูลฝอยเศษกระดาษเศษบุหรี่ บ้วนน้ำหมาก น้ำลาย หรือทำสกปรกโสโครก

1.1 ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่สายตรวจ หรือป้องกันปราบปราม โดยจะต้องเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการป้องกัน ระวังปราบปราม ตามที่หัวหน้าสายตรวจ หรือสารวัตร

1.2 ทำหน้าที่ควบคุมผู้ต้องหาบนสถานี ก่อนนำตัวผู้ถูกควบคุมเข้าห้องควบคุมต้องตรวจค้น เพื่อมิให้มีสิ่งของต้องห้ามตามระเบียบ เช่น อาวุธ ยาเสพติด ถ้าจะค้นผู้ต้องหาต้องให้ผู้ต้องหาเป็นผู้ค้น แยกการควบคุมชาย และหญิง ไว้คนละที่ลงรายละเอียดในสมุดควบคุมผู้ต้องหา คู่มือห้องควบคุม และผู้ถูกควบคุมให้เรียบร้อย มิให้มีการหลบหนี ก่อความวุ่นวาย ตลอดจนการพยายามฆ่าตนเอง ดูแลความสะอาดของห้องควบคุมในการส่งมอบหน้าที่ให้กับผู้ควบคุมผลัดต่อไปให้ร่วมกันตรวจนับจำนวนผู้ถูกควบคุมตลอดจนถึงของต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนถูกต้อง และลงชื่อรับ - มอบไว้เป็นหลักฐานจัดให้ผู้มาเยี่ยม เยี่ยมผู้ถูกควบคุมได้ตามกำหนดเวลา ตรวจดูสิ่งของ และอาหารที่มีผู้นำมาเยี่ยมผู้ถูกควบคุมป้องกันไม่ให้สิ่งของต้องห้ามปะปนเข้าไป

1.3 ทำหน้าที่เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์สอบถาม และให้คำแนะนำประชาชนผู้มาติดต่อรับโทรศัพท์ ดำเนินการเกี่ยวกับคำร้องต่าง ๆ เช่น การร้องขอประกันตัวผู้ต้องหา แนะนำให้เขียนคำร้องหลักฐานสัญญาประกันให้ถูกต้องนำเสนอหัวหน้างานสอบสวนพิจารณาต่อไป การร้องขอคัดสำเนาประจำวันคดี แนะนำให้เขียนคำร้องให้ถูกต้องนำเสนอหัวหน้างานสอบสวนพิจารณาต่อไป การร้องขอกรณีอื่น ๆ เช่น แจ้งเอกสารหายให้พนักงานร้อยตำรวจเวร เพื่อสอบถามข้อเท็จจริง และพิจารณาข้อยุติ

1.4 ทำหน้าที่พิมพ์ลายนิ้วมือ พิมพ์ลายนิ้วมือบุคคลที่ขอตรวจสอบประวัติในแบบพิมพ์ลายนิ้วมือผู้ขอตรวจสอบประวัติพร้อมทั้งกรอกรายละเอียดลงในแบบให้ครบถ้วนให้ผู้ขอตรวจสอบประวัติลงชื่อไว้ และลงรายละเอียดในสมุดคุม พิมพ์ลายนิ้วมือผู้ต้องหา หรือศพ อันเกิดจากการตายโดยผิดธรรมชาติในแบบพิมพ์ลายนิ้วมือผู้ต้องหาพร้อมทั้งกรอกรายละเอียดลงในแบบให้ครบถ้วนให้ผู้ต้องหาลงชื่อไว้ และลงรายละเอียดในสมุดคุม พิมพ์ลายนิ้วมือผู้ต้องสงสัยในแบบพิมพ์ลายนิ้วมือขอตรวจสอบประวัติพร้อมทั้งกรอกรายละเอียดลงในแบบให้ครบถ้วนให้ผู้ต้องสงสัยลงชื่อไว้รวบรวมแผ่นพิมพ์ลายนิ้วมือต่าง ๆ ที่พิมพ์ในแต่ละวันให้เจ้าหน้าที่ธุรการทางคดีภายใน 16.00 น. ทุกวัน

1.5 ทำหน้าที่เสมียนประจำวันธุรการ มีหน้าที่ลงบันทึกประจำวัน การปฏิบัติงานของสถานีตำรวจในส่วนที่มีได้กำหนดให้ลงบันทึกในสมุดประจำวันคดี โดยให้ทำหน้าที่ธุรการทั่วไปของงานป้องกันปราบปราม การรับส่ง การเสนอหนังสือ การร่างโต้ตอบที่เกี่ยวกับงานป้องกันปราบปรามพิมพ์ดีด การเก็บรักษา ทำลายเอกสาร จัดเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานป้องกันปราบปราม และจัดทำแผนการป้องกันปราบปราม

1.6 ทำหน้าที่พนักงานวิทยุ รับส่งวิทยุระหว่างสถานีตำรวจกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องบันทึกการรายงานตำแหน่งที่อยู่ และภารกิจที่กำลังปฏิบัติของผู้ทำหน้าที่สายตรวจปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ เมื่อได้รับแจ้งเหตุทางวิทยุให้รีบแจ้งนายร้อยตำรวจเวร เพื่อพิจารณาสั่งการดูแลรักษาเครื่องรับส่งวิทยุ และอุปกรณ์ ตรวจสอบให้ใช้งานได้เสมอ เมื่อเกิดการชำรุดเสียหายให้รีบรายงานผู้บังคับบัญชากล่าวโดยสรุป บทบาทภารกิจของงานป้องกันปราบปราม เน้นหนักในการออกตรวจเพื่อป้องกัน ปราบปรามอาชญากรรม การสืบสวนจับกุมผู้กระทำความผิด การระงับเหตุ การสกัดจับคนร้ายที่กำลังหลบหนี การดูแลควบคุมผู้ต้องหาในสถานีตำรวจ การสื่อสารกับหน่วยงานต่าง ๆ และการตรวจสอบประวัติ

2. งานสอบสวน ข้าราชการตำรวจ งานสอบสวน มีหน้าที่ดังนี้

2.1 ทำหน้าที่ธุรการทางคดี การเก็บรักษาของกลางที่พนักงานสอบสวนยึดไว้ประกอบการดำเนินคดี ดำเนินการเกี่ยวกับการจำหน่ายของกลางที่ยึดไว้ โดยต้องคอยติดตามผลคดี เพื่อดำเนินการเกี่ยวกับของกลางได้รวดเร็ว การส่งหมาย ติดต่อกับหน่วยงานต่าง ๆ เกี่ยวกับการพิสูจน์ เช่น การติดต่อขอรับรายงานชั้นสูตรบาดแผล รายงานชั้นสูตรพลิกศพ การนำของกลางส่งตรวจพิสูจน์ และรับผลการตรวจ การนำส่งแบบพิมพ์ลายนิ้วมือ การติดต่อกับอัยการ และศาล ช่วยพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการคัดฟ้องฝากขัง การติดตามผลคดีจากอัยการ หรือศาล การรายงานที่เกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ในความรับผิดชอบของงานสอบสวน งานสารบรรณที่เกี่ยวข้อง เช่น รับส่งเอกสาร ร่างโต้ตอบ พิมพ์คดีเก็บรักษาทำลายเอกสาร

2.2 ทำหน้าที่เสมียนประจำวันคดี ลงบันทึกประจำวันเกี่ยวกับคดี แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ ลงประจำวันเป็นหลักฐาน อ่านให้ผู้แจ้งความฟัง และให้ลงชื่อไว้ และลงประจำวันในกรณีรับคำร้องทุกข์ หรือกล่าวโทษ ให้ผู้ร้องทุกข์ลงชื่อไว้กรณีมีตัวผู้ต้องหาให้ลงประจำวันควบคุมแจ้งสิทธิผู้ต้องหา การปล่อยชั่วคราว การนำผู้ต้องหาออกจากห้องควบคุม เพื่อการสอบสวน เช่น ทำแผนประทุษกรรม นำชี้ที่เกิดเหตุ พิมพ์ลายนิ้วมือ การลงประจำวันต้องให้ปรากฏสาเหตุที่จะนำผู้ต้องหาออกจากห้องควบคุม ชื่อพนักงานสอบสวนผู้สั่งการ ชื่อผู้ทำหน้าที่ควบคุมผู้ต้องหา และชื่อผู้ต้องหาให้บุคคลดังกล่าวที่เกี่ยวข้องลงชื่อไว้ เมื่อมีผู้มาขอคัดสำเนาประจำวันให้พบเจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการเกี่ยวกับคำร้อง และดำเนินการจนได้รับอนุมัติจากหัวหน้าสถานีตำรวจให้คัดสำเนาได้

2.3 ทำหน้าที่เสมียนเปรียบเทียบ เปรียบเทียบปรับคดีอาญาทุกประเภท ในขั้นตอนภายหลังจากที่พนักงานสอบสวนได้ตั้งเปรียบเทียบปรับแล้ว รับเงินค่าปรับตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนตั้งเปรียบเทียบ และเขียนใบเสร็จรับเงิน บันทึกรายละเอียดในสมุดบันทึกการเปรียบเทียบให้ผู้ต้องหาลงชื่อไว้ นำเงินส่งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบ โดยมีหลักฐานการรับมอบ

2.4 ทำหน้าที่คุ้มครองผู้ต้องหาไปศาล เป็นผู้ช่วยเหลือพนักงานสอบสวน ในการควบคุมผู้ต้องหาออกนอกห้องควบคุมเพื่อส่งฟ้อง ผัดฟ้อง ฝากขัง หรืออื่น ๆ

2.5 ทำหน้าที่เวรบริการ หรือผู้ช่วยพนักงานสอบสวน ร่วมกับพนักงานสอบสวนไปตรวจสถานที่เกิดเหตุปฏิบัติงานตามที่พนักงานสอบสวนสั่งการงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานสอบสวน หรือที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

กล่าวโดยสรุป บทบาทภารกิจของงานสอบสวน เกี่ยวข้องกับเอกสาร และการรายงานต่าง ๆ การเก็บรักษาของกลางที่พนักงานสอบสวนยึดไว้ ตลอดจนการช่วยพนักงานสอบสวนในการติดต่อเกี่ยวกับเอกสารทางคดี

3. งานสืบสวน ข้าราชการตำรวจ งานสืบสวน มีหน้าที่ดังนี้

3.1 ทำหน้าที่สืบสวน ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวนหาข่าว รวบรวมข้อเท็จจริง และหลักฐาน เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของประชาชนปกปิด และให้ความคุ้มครองแหล่งข่าว โดยเคร่งครัดให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสืบสวน

3.2 ทำหน้าที่ธุรการทั่วไป ได้แก่ การรับส่ง การเสนอหนังสือของงานสืบสวน การร่างโต้ตอบ การรายงานของงานสืบสวน พิมพ์ดีด การจัดทำแผนการสืบสวน งานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานสืบสวน หรือที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

กล่าวโดยสรุป บทบาทภารกิจของงานสืบสวน เน้นหนักที่การสืบสวนหาข่าวความเคลื่อนไหวของคนร้าย การจับกุมผู้กระทำความผิด ติดตามจับกุมคนร้ายที่มีหมายจับส่วนใหญ่ ปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ต้องแต่งเครื่องแบบ

4. งานจราจร ข้าราชการตำรวจ งานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

4.1 ทำหน้าที่จราจร ศึกษารวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร การจัด และควบคุมการจราจร สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร ว่ากล่าว ตักเตือน หรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร เมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร ต้องรักษาสถานที่เกิดเหตุ ร่องรอยพยานหลักฐานต่าง ๆ ให้คู่กรณี และพยานบุคคลอยู่รอพบพนักงานสอบสวน จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ

4.2 ทำหน้าที่ธุรการ ได้แก่ การรับส่ง และการเสนอหนังสือ การร่างโต้ตอบที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร พิมพ์ดีด เก็บรักษาทำลายเอกสาร จัดทำแผนการจราจร งานอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร หรือที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

กล่าวโดยสรุป บทบาทภารกิจของงานจรรยา ได้แก่ การอำนวยความสะดวกด้านจรรยาควบคุมการจรรยา จับกุมผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการจรรยา นอกจากนี้ยังทำหน้าที่คล้ายสายตรวจทั่วไป

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

2.4.1 ความหมายของความคิดเห็น

มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของความคิดเห็น ไว้หลากหลายดังนี้

ธรรมิสาร จิตขวัญ (2552, น. 43) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นหมายถึง ความเชื่อ หรือ การลงความเห็น ซึ่งขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง หรือข้อมูลที่ได้รับทราบ

Good (n.d., อ้างถึงใน สุขญา คุปติยานุวัฒน์, 2553, น. 41) กล่าวว่า ความคิดเห็นคือ ความคิด หรือการลงความเห็นเกี่ยวกับสิ่งหนึ่งสิ่งใด ซึ่งไม่อาจบอกได้ว่าถูกต้องหรือไม่

Maier (n.d., อ้างถึงใน สุขญา คุปติยานุวัฒน์, 2553, น. 41) กล่าวว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของทัศนคติส่วนหนึ่ง และเป็นการแปลความหมายของข้อเท็จจริงอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งเป็นการแปลความหมายย่อมขึ้นอยู่กับอิทธิพลของทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น

Foster and Richard (1952, p. 119) ได้สรุปเกี่ยวกับความคิดเห็นว่า เกิดจากมูลเหตุ 2 ประการ คือ

1. ประสบการณ์ที่บุคคลมีต่อสิ่งของบุคคล หมู่คณะ เรื่องราว หรือสถานการณ์ต่าง ๆ โดยความคิดเห็นจะเกิดขึ้นในตัวบุคคลจากการได้พบเห็นความคุ้นเคย ซึ่งถือว่าเป็นประสบการณ์ตรง และจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปถ่าย หรืออ่านจากหนังสือ โดยไม่ได้พบเห็นของจริงถือว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม

2. ระบบค่านิยม และการตัดสินค่านิยมที่หากแต่ละกลุ่มมีนิยาม และการตัดสินค่านิยม ไม่เหมือนกัน ความคิดเห็นในสิ่งต่าง ๆ ก็จะแตกต่างกันไปด้วย

Webster (1968, p. 12) ได้ให้ความหมายว่า ความคิดเห็น คือ ความเชื่อที่ไม่ได้ตั้งอยู่บนความแน่นอน หรือความรู้อันแท้จริง แต่จะตั้งอยู่ในจิตใจความเห็น และการลงความเห็นของแต่ละบุคคลที่น่าจะเป็นจริง หรือน่าจะตรงตามที่คิดไว้

Man (1971, p. 3) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นไว้ว่า การสำรวจความคิดเห็นเป็นการศึกษา ความรู้สึกของบุคคล กลุ่มคนที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง แต่ละคนจะแสดงความเชื่อ และความรู้สึกใด ๆ ออกมาโดยการพูด การเขียน เป็นต้น การสำรวจความคิดเห็นจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงนโยบาย หรือการเปลี่ยนแปลงระบบงาน รวมทั้งในการฝึกหัด

ทำงานด้วย เพราะว่าจะทำให้การดำเนินงานต่าง ๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย และเป็นไปตามความพอใจของผู้ร่วมงาน

Isaak (1981, p. 203) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นว่า คือ การแสดงออกทางคำพูด หรือคำตอบ ที่บุคคลได้แสดงออกต่อสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง โดยเฉพาะจากคำถามที่ได้รับทั่ว ๆ ไป ซึ่งปกติแล้วความคิดเห็นต่างจากเจตคติ คือ ความคิดเห็นจะเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง โดยเฉพาะแต่เจตคติจะเป็นเรื่องทั่วไปมีความหมายกว้างกว่า

Hurlock (1995, pp. 145 - 148) ได้ให้แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกด้านความรู้สึกถึงสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เป็นความรู้สึกเชื่อถือที่ไม่ได้อยู่บนความแน่นอน หรือความจริง แต่ขึ้นอยู่กับจิตใจบุคคลจะแสดงออกโดยมีข้ออ้าง หรือการแสดงเหตุผลสนับสนุน หรือปกป้องความคิดเห็นนั้น ความคิดเห็นบางอย่างเป็นผลของการแปลความหมายของข้อเท็จจริงขึ้นอยู่กับคุณสมบัติเฉพาะตัวของแต่ละคน เช่น พื้นความรู้ ประสบการณ์การทำงาน สภาพแวดล้อม และมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบที่สำคัญการแสดงความคิดเห็น อาจจะได้รับการยอมรับ หรือปฏิเสธจากคนอื่น ๆ ก็ได้

สรุปได้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกถึงความรู้สึก ทศนคติ ความเชื่อ และค่านิยมของแต่ละบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ เรื่องราว หรือสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ประสบในสังคม โดยมีพื้นฐานมาจากภูมิหลังทางสังคม ความรู้ ประสบการณ์ และสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ของบุคคลนั้น ๆ โดยไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว

2.4.2 ประเภทของความคิดเห็น

Rammer (n.d., อ้างถึงใน ดวงอุมา โสภา, 2551, น. 20) กล่าวไว้ว่า ความคิดเห็นมี 2 ประเภท คือ

1. ความคิดเห็นเชิงบวกสุด - เชิงลบสุด (Extreme Opinion) เป็นความคิดเห็นที่เกิดจากการเรียนรู้และประสบการณ์ ซึ่งสามารถทราบทิศทางบวกสุด ได้แก่ ความรักจนหลง ทิศทางลบสุด ได้แก่ ความรังเกียจ ความคิดเห็นนี้รุนแรงเปลี่ยนแปลงยาก

2. ความคิดเห็นจากความรู้ความเข้าใจ (Cognitive Contents) การมีความเห็นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ขึ้นอยู่กับความรู้ความเข้าใจที่มีต่อสิ่งนั้น เช่น ความรู้ความเข้าใจในทางที่ดี ชอบ ยอมรับ เห็นด้วย ความรู้ความเข้าใจในทางไม่ดี ได้แก่ ไม่ชอบ ไม่ยอมรับ ไม่เห็นด้วย

2.4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น

มีนักวิชาการหลายท่าน ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นไว้ ดังนี้

ดวงอุมา โสภา (2551, น. 21) ได้สรุปปัจจัยพื้นฐานที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของบุคคล ซึ่งทำให้บุคคลแต่ละคนแสดงความคิดเห็นที่เหมือนกันหรือแตกต่างกัน ไว้ดังนี้

1. ภูมิหลังทางสังคม หมายถึงกลุ่มคนที่มีภูมิหลังที่แตกต่างกัน โดยทั่วไปจะมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันไปด้วย เช่น ความคิดเห็นระหว่างผู้เยาว์กับผู้สูงอายุ ชาวเมืองกับชาวชนบท เป็นต้น

2. กลุ่มอ้างอิง หมายถึง การที่คนเราจะคบหาสมาคมกับใคร หรือกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ใด หรือการกระทำค่านึงถึงอะไรบางอย่างร่วมกัน หรืออ้างอิงได้ เช่น ประกอบอาชีพเดียวกัน การเป็นสมาชิกกลุ่ม หรือสมาคมเดียวกัน สิ่งเหล่านี้ย่อมมีอิทธิพลต่อความเห็นของบุคคลเหล่านั้น

3. กลุ่มกระตือรือร้น หรือกลุ่มเฉื่อยชา หมายถึง การกระทำใดที่ก่อให้เกิดความกระตือรือร้นเป็นพิเศษอันก่อให้เกิดกลุ่มผลประโยชน์ขึ้นมาได้ ย่อมส่งผลต่อการจูงใจให้บุคคลที่เป็นสมาชิกเหล่านั้น มีความคิดเห็นที่คล้อยตามได้ ไม่ว่าจะให้คล้อยตามในทางที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยก็ตามในทางตรงกันข้ามกลุ่มเฉื่อยชา ก็จะไม่มียอิทธิพลต่อสมาชิกมาก

Oskamp (1977, pp. 119 - 133) ได้เสนอปัจจัยที่ทำให้เกิดความคิดเห็น ดังนี้

1. ปัจจัยทางพันธุกรรม และร่างกาย (Genetic and Physiological) เป็นปัจจัยตัวแรกที่ไม่ค่อยจะได้พูดถึงมากนัก โดยมีการศึกษาพบว่าปัจจัยด้านพันธุกรรมจะมีผลต่อระดับความก้าวร้าวของบุคคล ซึ่งจะมีผลต่อการศึกษา เจตคติ หรือความคิดเห็นของบุคคลนั้น ๆ ได้ปัจจัยด้านร่างกาย เช่น อายุ ความเจ็บป่วย และผลกระทบจากการใช้ยาเสพติดจะมีผลต่อความคิดเห็น และเจตคติของบุคคล เช่น คนที่มีความคิดอนุรักษ์นิยมมักจะเป็นคนที่มีอายุมาก เป็นต้น

2. ประสบการณ์โดยตรงของบุคคล (Direct Personal Experience) คือ บุคคลได้รับความรู้สึก และความคิดต่าง ๆ จากประสบการณ์โดยตรงเป็นการกระทำ หรือพบเห็นต่อสิ่งต่าง ๆ โดยตนเองทำให้เกิดเจตคติ หรือความคิดเห็นจากประสบการณ์ที่ตนเองได้รับ เช่น เด็กทารกที่แม่ได้ป้อนน้ำส้มคั้นให้ทานเขาจะมีความรู้สึกชอบ เนื่องจากน้ำส้มคั้นหวาน เย็น หอมชื่นใจ ทำให้เขามีความรู้สึกต่อน้ำส้มที่ได้ทานเป็นครั้งแรกเป็นประสบการณ์โดยตรงที่เขาได้รับ

3. อิทธิพลจากครอบครัว (Parental Influence) เป็นปัจจัยที่บุคคลเมื่อเป็นเด็กจะได้รับอิทธิพลจากการอบรมเลี้ยงดูของพ่อแม่ และครอบครัว ได้รับการอบรมสั่งสอนทั้งในด้านความคิด การตอบสนองความต้องการทางด้านร่างกายการให้รางวัล และการลงโทษ ซึ่งเด็กจะได้รับจากครอบครัว และจากประสบการณ์ที่ตนเองได้รับมา

4. เจตคติ และความคิดเห็นของกลุ่ม (Group Determinants of Attitude) เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อความคิดเห็น หรือเจตคติของแต่ละบุคคล เนื่องจากบุคคลจะต้อง มีสังคมและอยู่ร่วมกันเป็นกลุ่ม ดังนั้น ความคิดเห็นและเจตคติต่าง ๆ จะได้รับการถ่ายทอด และมีแรงกดดันจากกลุ่ม ไม่ว่าจะเพื่อนในโรงเรียนกลุ่มอ้างอิงต่าง ๆ ซึ่งทำให้เกิดความคล้อยตามเป็นไปตามกลุ่มได้

5. สื่อมวลชน (Mass Media) เป็นสื่อต่าง ๆ ที่บุคคลได้รับ สื่อเหล่านี้ไม่ว่าจะเป็น หนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ วิทยุ และโทรทัศน์ จะมีผลทำให้บุคคลมีความคิดเห็นมีความรู้สึกต่าง ๆ เป็นไปตามข้อมูลข่าวสารที่ได้รับจากสื่อ

สรุปได้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็น ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลโดยตรง เช่น เพศ อายุ รายได้ และปัจจัยสภาพแวดล้อม คือ ปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลโดยอ้อม เช่น สื่อมวลชน กลุ่มที่เกี่ยวข้อง และครอบครัว

2.4.4 การวัดความคิดเห็น

Best (1977, p. 171) กล่าวว่า การวัดความคิดเห็นโดยทั่วไป จะต้องมียอดประกอบ 3 อย่าง คือ บุคคลที่จะถูกวัดสิ่งเร้า และมีผลตอบสนอง ซึ่งจะออกมาในระดับสูงต่ำ มากน้อย วิธีวัดความคิดเห็นโดยมากจะใช้ตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ โดยให้ผู้ที่ตอบคำถามเลือกตอบแบบสอบถามและผู้ถูกวัดจะเลือกตอบความคิดเห็นของคนในเวลานั้น การใช้แบบสอบถามสำหรับวัดความคิดเห็นนั้น ใช้การวัดแบบลิเคิร์ต โดยเริ่มด้วยการรวบรวม หรือการเรียบเรียงข้อความที่เกี่ยวกับความคิดเห็น จะต้องระบุให้ผู้ตอบ ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้ ซึ่งข้อความแต่ละข้อความ จะมีความคิดเห็นเลือกตอบออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ส่วนการให้คะแนนขึ้นอยู่กับข้อความว่าเป็นไปในทางเดียวกัน (เชิงนิยม หรือ ไม่นิยม) เป็นข้อความเชิงบวก (Positive) หรือข้อความเชิงลบ (Negative)

Morgan and King (1971, p. 516, อ้างถึงใน พจนานุกรม พวงบุญปลูก, 2542, น. 18) ได้เสนอแนะว่าการที่จะให้ใครแสดงความคิดเห็น ควรถามกันต่อหน้า (Face to Face) ดีกว่าที่จะให้เขาต้องมาอ่านข้อความ หรือเขียนข้อความ ซึ่งแสดงว่าทั้งสองคนเห็นการสัมภาษณ์ หรือการสอบถามจะดีกว่าการตอบแบบสอบถาม และถ้าใช้แบบสอบถามสำหรับวัดความคิดเห็น จะต้องระบุให้ผู้ตอบ ตอบว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนด

สรุปได้ว่า การวัดความคิดเห็นมียอดประกอบสำคัญ 3 ประการ คือ บุคคลที่ถูกวัดสิ่งเร้า และผลตอบสนอง หรืออาจวัดโดยการใช้คำถามซึ่งหน้า หรือการสัมภาษณ์ หรือการใช้แบบสอบถามที่มีมียอดประกอบที่ต้องการจะวัด

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า ความคิดเห็นเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล ซึ่งความคิดเห็นของแต่ละคนต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่ง แม้เป็นเรื่องเดียวกันไม่จำเป็นต้องเหมือนกันเสมอไป และอาจแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานของแต่ละบุคคลที่ได้รับมาจนมีอิทธิพลต่อการแสดงความคิดเห็น

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนวรรณกรรมที่ผ่านมา ซึ่งจะมีเนื้อหาและแนวทางในการวิจัยที่มีความคล้ายกับงานวิจัย เรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ทัฬหี ธนาคุณบุลิน (2554) ได้ศึกษาการประเมินความตระหนักถึงอุบัติเหตุของผู้ปกครองบุตรหลาน และผู้ใช้รถใช้ถนน คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนน และความคิดเห็นทั่วไปต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อศึกษาระดับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ปกครองบุตรหลาน และผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อศึกษาระดับความตระหนักถึงอุบัติเหตุของผู้ปกครองบุตรหลาน และผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ ได้แก่ ผู้ปกครองบุตรหลาน ผู้ขับขี่ยานพาหนะในช่วงเลิกเรียนเวลา 16.00 น. - 18.00 น. จำนวน 240 คน

ผลการวิจัยพบว่า ควรมีการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนนหรือไม่ ผลที่ได้ทั้ง 2 กลุ่ม อย่างมีความเห็นว่า สมควรให้มีการอบรมความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการใช้รถใช้ถนน และผลการสอบถามว่าควรให้บุตรหลานขับจักรยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ก่อนวัยอันควรหรือไม่ ผลการศึกษาที่ได้ ทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่าง มีความเห็นว่าไม่ให้บุตรหลานขับจักรยานยนต์และรถจักรยานยนต์ก่อนวัยอันควร ผลการศึกษาความตระหนักถึงอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ปกครองบุตรหลานและผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ ผลจากการสอบถามว่า บุคคลใดก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากที่สุด ผลที่ได้ คือ ทั้ง 2 กลุ่ม ตัวอย่างมองว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมา คือ ตัวท่านเอง และจากการจัดอันดับความตระหนักถึงอุบัติเหตุผลที่ได้ คือ ทั้ง 2 กลุ่มตัวอย่างให้ความตระหนักเรื่องการขับขี่ขณะมีเมมาเป็นอันดับแรก และความเห็นแก่ตัวในการใช้รถใช้ถนนกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รองลงมา

นิยม อานุสรณ์ (2554, น. 10) ศึกษาแนวทางการแก้ไขการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อศึกษาสภาพการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัด กำแพงเพชร และเพื่อหาแนวทางแก้ไขการกระทำผิดของ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีต่อกฎหมายจราจรในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ทำความผิดกฎจราจรถูกจับกุมโดยการออกไปส่งในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร จึงประมาณการขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากประชากรทั้งหมด

ที่กระทำผิดกฎหมายในระยะเวลา 4 เดือน ในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน พ.ศ. 2553 โดยใช้ตาราง Krejcie และ Morgan มาทำการสุ่มจำแนกตามประเภทของการกระทำผิดกฎหมายตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 265 คน

สุรางค์ศรี ศีตมโนชญ์ (2555, น. 12) ศึกษาเรื่อง การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากร และศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ 3 วงรอบในระหว่างเดือนมกราคม 2551 - ธันวาคม 2554 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ตัวแทนคณะกรรมการและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาคู่กรณีจราจร จำนวน 28 คน สุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ตัวแทนสมาชิกครอบครัว จากชุมชนจุดเสี่ยง (7 จุด) จำนวน 100 คน และกลุ่มเยาวชน จำนวน 298 คน เครื่องมือที่ใช้ ได้แก่ แบบ บันทึกรายงาน แบบสัมภาษณ์ วิเคราะห์ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา

ผลการศึกษา วงรอบที่ 1 ในปี 2551 การพัฒนารูปแบบ ฯ เริ่มจากคณะผู้วิจัยใช้ข้อมูลจาก (Dead Case Conference) มาเป็นจุดเชื่อม และเริ่มต้นการแก้ไขปัญหาคู่กรณีจราจร สร้างทีมพี่เลี้ยงเครือข่ายทั้ง แนวราบ และแนวตั้ง วางเป้าหมายร่วมกันลงพื้นที่สำรวจจุดเสี่ยง และหรือประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หาแนวทางการแก้ไขปัญหาคู่กรณีจราจร มอบหมาย หรือประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินกิจกรรม จากนั้นมีการติดตามและประเมินผลในวงรอบนี้มีการดำเนินการแก้ไขในด้านวิศวกรรมจราจร การบังคับใช้กฎหมาย และการแพทย์ฉุกเฉิน แต่ส่วนใหญ่เน้นแก้ไขสาเหตุของสภาพถนน และสิ่งแวดล้อมเป็นหลักภายในปีแรกหลังดำเนินงานจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจาก 200 ราย เป็น 154 ราย หรือลดลง ร้อยละ 23.0 วงรอบที่ 2 ในปี 2552 - 2553 คณะผู้วิจัยยังคงวางแนวทางการทำ (Dead Case Conference) แต่เพิ่มการใช้ข้อมูลจากรายงานของโรงพยาบาล และตำรวจ เพื่อทราบถึงขนาด และความรุนแรงของปัญหาในภาพรวม ทำให้เกิดมาตรการเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมาย สำรวจพื้นที่ออกแบบ และปรับปรุงวิศวกรรมจราจร สร้างแหล่งเรียนรู้ด้านป้องกันอุบัติเหตุจราจร สร้างกระแส และความตระหนัก วงรอบที่ 3 ในปี 2554 คณะผู้วิจัยเพิ่มการใช้ข้อมูลจุดเสี่ยงจากสถานีตำรวจภูธรทุกแห่งมาเป็นจุดเชื่อม ประสานการบูรณาการงบประมาณ เพื่อการแก้ไขด้านวิศวกรรมจราจรทั้งจังหวัด ใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเฉพาะเรื่อง (หมวก เมา ย้อนศร) ความคิดเห็นชุมชน และเยาวชน มาสร้างความมีส่วนร่วม และกระตุ้นชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมวางเป้าหมาย และแนวทางการแก้ไขปัญหา

นัทวุฒิ ชื่นบาล (2556, น. 8) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายชื่อขึ้นทะเบียนในพื้นที่สำนักงานเขตบางเขน

จำนวน 352 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม การตรวจคัดกรองสุขภาพทั่วไป และการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยง ดำเนินการระหว่างเดือน มกราคม - เมษายน 2556 ใช้สถิติเชิงพรรณนา การทดสอบ (Independent Sample t - test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 94.0 อายุระหว่าง 36 - 45 ปี ร้อยละ 33.8 จบชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 53.1 ไม่ดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ร้อยละ 54.3 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 46.0 และไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 77.3 ผลการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยงจากการทำงานที่พบมีปัญหามากที่สุด คือ สมรรถภาพการได้ยินผิดปกติร้อยละ 63.4 และระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 69.0 ระดับพฤติกรรมการป้องกันโรค ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 69.3 ระดับการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเอง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 76.4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่าง ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อระดับพฤติกรรม พบว่า อายุ ประสบการณ์การขับขี่ ระยะเวลาการทำงาน ภาวะสุขภาพเกี่ยวกับโรคประจำตัว และการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเองที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ข้อเสนอจากการวิจัย พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังมีพฤติกรรมการป้องกันโรค และการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเอง ยังไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงควรมีการรณรงค์และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ให้เกิดความตระหนัก และมีวิธีการปฏิบัติตน เพื่อการป้องกันโรคที่ถูกต้อง รวมทั้งหน่วยบริการทางสาธารณสุขควรมีการเฝ้าระวังสุขภาพตามความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อการมีสุขภาพอนามัยที่ดีของผู้ประกอบอาชีพเหล่านี้ต่อไป

นักวุฒิ ชื่นบาล (2556, น. 7) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร มีวัตถุประสงค์ เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในเขตบางเขน กรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีรายชื่อขึ้นทะเบียนในพื้นที่สำนักงานเขตบางเขน จำนวน 352 คน เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถาม การตรวจคัดกรองสุขภาพทั่วไป และการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยง ดำเนินการระหว่างเดือน มกราคม - เมษายน 2556 ใช้สถิติเชิงพรรณนา การทดสอบ (Independent Sample t - test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย ร้อยละ 94.0 อายุระหว่าง 36 - 45 ปี ร้อยละ 33.8 จบชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 53.1 ไม่ดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ร้อยละ 54.3 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 46.0 และไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 77.3 ผลการตรวจสุขภาพตาม ความเสี่ยง

จากการทำงานที่พบมีปัญหามากที่สุด คือ สมรรถภาพการได้ยินผิดปกติร้อยละ 63.4 และระดับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 69.0 ระดับ พฤติกรรมการป้องกันโรค ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 69.3 ระดับการรับรู้ประโยชน์ ของการดูแลสุขภาพตนเอง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 76.4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่าง ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อระดับพฤติกรรม พบว่า อายุ ประสบการณ์การขับขี่ ระยะเวลาการทำงาน ภาวะสุขภาพเกี่ยวกับโรคประจำตัว และการรับรู้ประโยชน์ ของการดูแลสุขภาพตนเอง ที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ที่แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ข้อเสนอจากการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังมีพฤติกรรม การป้องกันโรค และการรับรู้ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเอง ยังไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงควรมี การรณรงค์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดความตระหนัก และมีวิธีการปฏิบัติ ตนเพื่อการป้องกันโรคที่ถูกต้อง รวมทั้งหน่วยบริการทางสาธารณสุข ควรมีการเฝ้าระวังสุขภาพ ตามความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อการมีสุขภาพอนามัยที่ดีของผู้ประกอบอาชีพเหล่านี้ต่อไป

พรณี สุรินทชัย (2557, น. 9) ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจราจร และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษา ลักษณะของอุบัติเหตุจราจร การบาดเจ็บ และความรุนแรง และศึกษาการเกิดอุบัติเหตุจราจร และ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร ในเขตอำเภอเมือง จังหวัด พะเยา ที่มารับบริการงานอุบัติเหตุและฉุกเฉิน โรงพยาบาลพะเยา เป็นการศึกษาแบบเก็บข้อมูล ไปข้างหน้า เป็นระยะเวลา 4 เดือน กลุ่มตัวอย่างมีจำนวน 480 คน เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาเป็นแบบสอบถาม การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสำเร็จรูป โดยใช้สถิติพรรณนา ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บกับระดับ ความรุนแรงของการบาดเจ็บ ด้วยสถิติ (Chi - Square และ Fisher - Exact test)

ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 75.6 มีอายุระหว่าง 15 - 19 ปี ร้อยละ 30.4 อาชีพของกลุ่มที่ได้รับบาดเจ็บ เป็นนักเรียน / นักศึกษา ร้อยละ 40.4 กลุ่มผู้ได้รับบาดเจ็บ มากกว่าครึ่งหนึ่ง ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 59.4 มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 35.8 ด้านการเกิดอุบัติเหตุ จราจร พบว่า วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด คือ วันศุกร์ มีการเกิด ร้อยละ 15.6 จะเกิดในช่วงเวลา 18.01 - 21.00 น. ร้อยละ 25.2 เดือนธันวาคม พบว่าเกิดอุบัติเหตุจราจรมากกว่าเดือนอื่น ๆ ร้อยละ 29.6 และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้บาดเจ็บด้านบุคคลเกิดจากการใช้แอลกอฮอล์ ร้อยละ 51.5 ด้านยานพาหนะ พาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 90.8 ส่วนใหญ่จะได้รับการบาดเจ็บในลักษณะที่เกิดจากการกระแทก หรือกระแทก ร้อยละ 97.7 ผลความสัมพันธ์

ระหว่างปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรกับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ ทัศนวิสัยขณะขับขี่ มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ สภาพทั่วไปของรถมีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สุวรรณภา ภัทรเบญจพล (2557, น. 12) ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนในการทำนายความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวางแผนแก้ไขปัญหาความปลอดภัยจากการจราจร และใช้การวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง เก็บข้อมูลตามความสะดวกจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่อาศัยในชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2556 ที่เข้าร่วมสมัครใจ จำนวน 300 คน โดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการอธิบาย ข้อมูลทั่วไป และใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุ วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร กับ การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา ร้อยละ 39.3 ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่รถ ร้อยละ 53.9 ขับขี่รถย้อนศร ร้อยละ 66.4 ไม่ปฏิบัติตามไฟจราจรอย่างเคร่งครัด ร้อยละ 47.6 และไม่ขับขี่รถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 50.2 การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในระดับดี และมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร

สุวรรณภา ภัทรเบญจพล (2557, น. 6) ศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี และประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผนในการทำนายความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการวางแผนแก้ไขปัญหาความปลอดภัยจากการจราจร และใช้การวิจัยเชิงพรรณนาแบบภาคตัดขวาง เก็บข้อมูลตามความสะดวกจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ที่อาศัยในชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2556 ที่เข้าร่วมสมัครใจ จำนวน 300 คน โดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน ใช้สถิติเชิงพรรณนาในการอธิบาย ข้อมูลทั่วไป และใช้การวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุ วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรกับ การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม กำหนดระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ผลการศึกษาวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา ร้อยละ 39.3 ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขีรถ ร้อยละ 53.9 ขับขีรถย้อนศร ร้อยละ 66.4 ไม่ปฏิบัติตามไฟจราจรอย่างเคร่งครัด ร้อยละ 47.6 และไม่ขับขีรถตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 50.2 การประยุกต์ใช้ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติเชิงบวกต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร มีการคล้อยตามกลุ่มอ้างอิงในระดับดี และมีการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง การรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สรุป ปัญหาการจราจรเป็นปัญหาส่วนหนึ่งของสังคมที่เกิดจากการกระทำของคน หากคนไทยทั่วไปมีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย หรือมารยาทต่อสังคม ละอายต่อพฤติกรรมของตนหากกระทำละเมิดต่อสังคมไม่ว่าเรื่องเล็ก ๆ น้อย ๆ ก็ตาม ปัญหาดังกล่าวย่อมจะลดน้อยลงไป จนสามารถควบคุมได้ การให้การศึกษ หรือการให้ความรู้ปลูกจิตสำนึกให้มีคุณธรรม จริยธรรม สร้างวินัยให้แก่ประชาชน รัฐต้องจัดให้มีการศึกษาอย่างครบวงจร และต่อเนื่องเป็นระยะ เข้าถึงทุกเพศ ทุกวัย ทุกชนชั้น ตั้งแต่ในสถานศึกษา นอกสถานศึกษา ชุมชน หมู่บ้าน โดยอาจจะกำหนดเป็นหน้าที่ของพลเมือง ที่จะต้องมีหน้าที่ในการแสวงหาความรู้ที่รัฐจัดให้อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ดำเนินควบคู่ไปกับการแก้ไขปัญหา ด้านอื่น ๆ เป็นระบบ จึงน่าจะสามารถแก้ไขปัญหาของสังคมทุกอย่างได้อย่างน่าพอใจ

2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัย ได้ปรับปรุงตามแนวคิดของ ปิยะ ต๊ะวิชัย (2558) ดังนี้



ภาพที่ 2.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัย เรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัย ได้กำหนดวิธีดำเนินการในการเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำนวน 48,597 คน (เทศบาลเมืองหนองคาย, 2558)

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยหากกลุ่มตัวอย่างจากการใช้สูตรคำนวณกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากตารางของ Krejcie and Morgan (ผ่องศรี วาณิชยศุภวงศ์, 2546) ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 380 คน

3.1.3 ผู้วิจัยใช้วิธีสุ่มเลือกตัวอย่างใช้แบบการสุ่มอย่างง่าย (Sample Random Sampling)

ตารางที่ 3.1

สัดส่วนกลุ่มตัวอย่าง แต่ละชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย

ลำดับที่	ชุมชน	จำนวนประชากร	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
1	มีชัย	3,102	24
2	ชัยพร	2,411	19
3	หายโศก	2,642	21
4	ศรีชมชื่น	2,056	16
5	ศรีสะเกษ	2,467	19
6	ศรีคุณเมือง	2,633	21
7	โพธิ์ชัย	2,315	18
8	สระแก้ว	2,448	19
9	จอมมณี	2,384	19
10	คอนมน	2,255	18
11	คอนกลาง	2,983	23
12	วัดธาตุ	2,033	16
13	สามัคคี	2,324	18
14	บ่อหิน	2,085	16
15	เนินพระเนา	2,621	20
16	คอนโพธิ์	2,609	20
17	จอมเสด็จ	2,347	18
18	นาไก่	2,684	21
19	คอนสวรรค์	2,724	21
20	โคกแมงเงา - สามัคคี	1,674	13
รวม		48,597	380

หมายเหตุ. ปรับปรุงจาก สัดส่วนกลุ่มตัวอย่าง แต่ละชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย, โดย สำนักเทศบาลเมืองหนองคาย, 2558, หนองคาย.

ผู้วิจัย ใช้วิธีสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified Sampling) โดยให้คนที่อาศัยอยู่ในทุกชุมชนเป็นกลุ่มตัวอย่าง และสุ่มแบบอย่างง่าย (Sample Random Sampling) โดยเขียนชื่อที่อยู่แยกเป็นชุมชนใส่กล่อง จำนวน 20 กล่อง แล้วหยิบขึ้นมาทีละใบได้ใบใดแล้วให้ทำการบันทึกชื่อที่อยู่นั้นไว้

แล้วนำสติกกลับลงไปในกล่อง เพื่อให้ทุกรายชื่อมีโอกาสถูกเลือกเท่า ๆ กันหากได้ใบเดิมขึ้นมาอีกก็ใส่กลับเข้าไปใหม่ทำเช่นนี้ จนได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างครบจำนวน 380 คน

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.2.1 ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ คือ แบบสอบถามแบบปลายปิดแบ่งเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และ ชุมชนที่อาศัย

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร โดยแบ่งระดับความคิดเห็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ตามวิธีการของลิเคิร์ต (Likert) มี 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด จำนวน 16 ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นข้อเสนอแนะปัญหา และอุปสรรคเกี่ยวกับการจราจร

3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาในคั้งนี้ ผู้วิจัยได้สร้างเครื่องมือในการวิจัย คือ แบบสอบถามตามขั้นตอน ดังนี้

3.2.2.1 ศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

3.2.2.2 กำหนดขอบเขตคำถามให้ครอบคลุมกรอบแนวคิด วัตถุประสงค์ และองค์ประกอบที่จะทำให้ทราบถึงระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจร แล้วนำมาเป็นข้อมูลในการสร้างแบบสอบถามทั้งแบบปลายปิด และปลายเปิด

3.2.2.3 นำร่างแบบสอบถามเสนออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความเหมาะสมและนำกลับมาปรับปรุงแก้ไข

3.3 การสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือวิจัย

3.3.1 ผู้วิจัย ได้นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อพิจารณาหาดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา และความเที่ยงตรงเรื่องเนื้อหา(Content Validity) ความถูกต้อง รูปแบบ แบบสอบถาม (Format) และการใช้ภาษา เพื่อความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

3.3.2 นำแบบสอบถามมาตรวจสอบ ปรับปรุงแก้ไข ตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ โดยปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย และพิจารณาหาดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์

ของการวิจัย โดยวิธีการหาค่า IOC (Index of Item - Objective Congruence) แล้วเลือกข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ .67 ขึ้นไป ได้ข้อคำถามทั้งสิ้น 16 ข้อ การตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงด้านเนื้อหาสามารถกระทำโดยนำแบบทดสอบให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาว่า แต่ละข้อมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์หรือไม่อย่างไร

มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และนิยามศัพท์เฉพาะจะให้ค่าเป็น +1

ไม่มีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และนิยามศัพท์เฉพาะจะให้ค่าเป็น -1

ไม่แน่ใจว่ามีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และนิยามศัพท์เฉพาะหรือไม่จะให้ค่าเป็น 0

3.3.2.1 ผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

1) พ.ต.ท. สมพาน ชันเงิน วุฒิการศึกษา รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (ร.ม.) สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ตำแหน่ง สารวัตรป้องกันปราบปราม สถานีตำรวจนคร เมืองหนองคาย เป็นผู้เชี่ยวชาญ ด้านเนื้อหา

2) นางสาวประภาพร บุญพาเกิด วุฒิการศึกษา การศึกษามหาบัณฑิต (กศ.ม.) สาขาวิชาภาษาไทย ตำแหน่ง ครู คศ.3 โรงเรียนบ้านป่าสัก อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย เป็นผู้เชี่ยวชาญ ด้านภาษา

3) นายตุ้ จงรักษ์ วุฒิการศึกษา ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต (ศศ.ม.) สาขาวิชา การวัดและประเมินผลการศึกษา ตำแหน่ง ศึกษานิเทศน์ชำนาญการพิเศษ อำเภอโพธิ์พิสัย จังหวัด หนองคาย เป็นผู้เชี่ยวชาญ ด้านการวัดและประเมินผล

3.3.3 นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงไปทดลองใช้ (Try Out) กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่ม ตัวอย่าง จำนวน 40 คน แล้วนำมาหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) โดยการหาค่า สัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient Alpha) ตามวิธีของ ครอนบาค (Cronbach) (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, น. 253) ได้ค่าความเชื่อมั่น 0.82

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการดำเนินการศึกษาในครั้งนี้ ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

3.4.1 ขอนหนังสือรับรอง และแนะนำตัว ผู้วิจัย จากคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม ถึงผู้กำกับการสถานีตำรวจนครเมืองหนองคาย เพื่อขอความอนุเคราะห์ ให้เก็บข้อมูลของประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนตามแบบสอบถาม โดยผู้ศึกษาดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยตัวเอง เก็บข้อมูลจนครบตามแบบสอบถาม

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัย ทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล โดยดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

3.5.1 นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์

3.5.2 นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้วลงรหัสตามแบบการลงรหัส (Coding Form)

3.5.3 นำแบบสอบถามที่ลงรหัสแล้วให้คะแนนแต่ละข้อ โดยกำหนดไว้ 5 ระดับ ตามวิธีการของ ลิเคิร์ท (Likert) ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, น. 253)

ระดับความคิดเห็นมากที่สุด กำหนดให้ 5 คะแนน

ระดับความคิดเห็นมาก กำหนดให้ 4 คะแนน

ระดับความคิดเห็นปานกลาง กำหนดให้ 3 คะแนน

ระดับความคิดเห็นน้อย กำหนดให้ 2 คะแนน

ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด กำหนดให้ 1 คะแนน

3.5.4 นำแบบสอบถามที่ลงคะแนนเรียบร้อยแล้วไปประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ แล้วนำมาเทียบเกณฑ์ค่าเฉลี่ย ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, น. 253)

ค่าเฉลี่ย 4.51 - 5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.51 - 4.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นมาก

ค่าเฉลี่ย 2.51 - 3.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.51 - 2.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.50 หมายถึง ระดับความคิดเห็นน้อยที่สุด

3.6 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัย ได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ ดังนี้

3.6.1 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของเครื่องมือใช้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ของครอนบราก

3.6.2 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปสถิตินี้ใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

3.6.3 สถิติที่ใช้ในการวัดระดับความคิดเห็นต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร ใช้ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.6.4 สถิติทดสอบสมมติฐานใช้ t - test ทดสอบเพศ และ F - test ทดสอบอายุ และ อาชีพ โดยกำหนดนัยสำคัญในการทดสอบที่ระดับ .05 กรณีพบความแตกต่าง ผู้วิจัย ได้เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD. (Least Significant Difference)

3.6.5 สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อเสนอแนะใช้การแจกแจงความถี่ (Frequency) และนำเสนอโดยการพรรณนาความ



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ เรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาล เมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัย นำเสนอตามลำดับชั้น ดังต่อไปนี้

1. สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ลำดับชั้นในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

n	แทน	กลุ่มตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย (Arithmetic mean)
S.D.	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
t	แทน	ค่าสถิติทดสอบที่ใช้ในการพิจารณาใน (t - test)
F	แทน	ค่าสถิติทดสอบที่ใช้ในการพิจารณาใน (F - Distribution)
df	แทน	ระดับความเป็นอิสระ (Degrees of Freedom)
SS	แทน	ผลรวมของค่าความเบี่ยงเบน (Sum of Squares)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยผลรวมของคะแนนเบี่ยงเบน (Mean Squares)
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
Sig	แทน	ค่าความแตกต่าง

4.2 ลำดับชั้นในการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัย ได้วิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละของเพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อยู่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

ตอนที่ 3 เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกตาม เพศ อายุ อาชีพ และชุมชน

ตอนที่ 4 วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย ค่าความถี่ ร้อยละของ เพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อยู่ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1

จำนวนและร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

	ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ			
1.1 ชาย		228	59.60
1.2 หญิง		152	40.40
	รวม	380	100.00
2. อายุ			
2.1 ต่ำกว่า 20 ปี		85	24.01
2.2 20 - 30 ปี		102	28.81
2.3 31 - 40 ปี		122	27.12
2.4 41 ปีขึ้นไป		71	20.06
	รวม	380	100.00
3. อาชีพ			
3.1 รับจ้าง		82	23.16
3.2 ค้าขาย		94	26.55
3.3 ลูกจ้างเอกชน		103	21.76

(ต่อ)

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.4 รับราชการ	101	28.53
รวม	380	100.00
4. ชุมชนที่อาศัย		
4.1 มีชัย	24	6.32
4.2 ชัยพร	19	5.00
4.3 หายโศก	21	5.53
4.4 ศรีชมชื่น	16	4.21
4.5 ศรีสะเกษ	19	5.00
4.6 ศรีคุณเมือง	21	5.53
4.7 โพธิ์ชัย	18	4.74
4.8 สระแก้ว	19	5.00
4.9 จอมมณี	19	5.00
4.10 ดอนม่น	18	4.74
4.11 ดอนกลาง	23	6.05
4.12 วิชาตุ	16	4.21
4.13 สามัคคี	18	4.74
4.14 บ่อหิน	16	4.21
4.15 เนินพระเนาว์	20	5.26
4.16 ดอนโพธิ์	20	5.26
4.17 จอมเสด็จ	18	4.74
4.18 นาไก่อ	21	5.53
4.19 ดอนสวรรค์	21	5.53
4.20 โลกแมงเงา	13	3.00
รวม	380	100.00

จากตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 380 คน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 60 และ เพศหญิง จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 40 อายุของผู้ตอบส่วนใหญ่ อายุ 20 - 30 ปี จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 26.84 รองลงมา อายุ 31 - 40 ปี จำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 32.11 ต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 22.37 อาชีพส่วนใหญ่ ประกอบอาชีพรับราชการ จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 26.58 รองลงมา อาชีพค้าขาย จำนวน 94 คน คิดเป็นร้อยละ 24.74 อาชีพรับจ้าง จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 21.58 คน ชุมชนที่อาศัยส่วนใหญ่ ชุมชนมีชัย จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 6.32 ชุมชนดอนกลาง จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 6.05 ชุมชนนาไก่ จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.26

ตารางที่ 4.2

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายด้าน

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านการศึกษา	3.47	0.37	ปานกลาง
2. ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง	3.10	0.28	ปานกลาง
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.53	0.39	มาก
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.65	0.35	มาก
รวม	3.44	0.25	ปานกลาง

หมายเหตุ. n = 380

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.44$) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 2 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ($\bar{X} = 3.65$) และ ด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 3.53$) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 2 ด้าน คือ ด้านการศึกษา ($\bar{X} = 3.47$) และด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง ($\bar{X} = 3.10$)

ตารางที่ 4.3

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านการศึกษา

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรู้เรื่องกฎจราจร	3.50	0.76	ปานกลาง
2. ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร	3.43	0.67	ปานกลาง
3. ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจร	3.56	0.54	มาก
4. ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจความหมายสัญลักษณ์จราจร	3.40	0.49	ปานกลาง
รวม	3.47	0.37	ปานกลาง

หมายเหตุ. n = 380

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ด้านการศึกษา โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.47$) เมื่อจำแนกเป็นรายข้อพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 1 ด้าน คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจร ($\bar{X} = 3.56$) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 3 จำนวน ด้าน คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรู้เรื่องกฎจราจร ($\bar{X} = 3.50$) ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวุฒิภาวะ ไม่มีวินัยจราจร ($\bar{X} = 3.43$) รองลงมา ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจความหมายสัญลักษณ์จราจร ($\bar{X} = 3.40$)

ตารางที่ 4.4

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การวางแผนระบบถนนและผังเมืองไม่เหมาะสม	2.85	0.63	ปานกลาง
2. เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ และไม่ชัดเจน	3.16	0.63	ปานกลาง
3. ป้ายสัญญาณจราจรบนทางข้ามคุมมองเห็นไม่ชัดเจน	3.29	0.54	ปานกลาง
4. การสร้างถนนไม่ได้มาตรฐาน	3.08	0.39	ปานกลาง
รวม	3.10	0.28	ปานกลาง

หมายเหตุ. n = 380

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.10$) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง 4 ด้าน คือ ป้ายสัญญาณจราจรบนทางข้ามคุมมองเห็นไม่ชัดเจน ($\bar{X} = 3.29$) รองลงมา เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ และไม่ชัดเจน ($\bar{X} = 3.16$) การสร้างถนนไม่ได้มาตรฐาน ($\bar{X} = 3.08$) การวางแผนระบบถนนและผังเมืองไม่เหมาะสม ($\bar{X} = 2.85$)

ตารางที่ 4.5

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง
หนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายข้อ ด้านเศรษฐกิจ

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ปริมาณรถเพิ่มมากกว่าถนน	3.54	0.50	มาก
2. ประชาชนนิยมใช้รถส่วนตัวมากขึ้น	3.62	0.49	มาก
3. ขาดงบประมาณในการก่อสร้างถนนเพิ่ม	3.47	0.50	ปานกลาง
4. มีการควบคุมปริมาณการครอบครองรถ 1 ครอบครั ไม่เกิน 2 คัน	3.50	0.51	ปานกลาง
รวม	3.53	0.39	มาก

หมายเหตุ. n = 380

จากตารางที่ 4.5 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง
หนองคาย จังหวัดหนองคาย ด้านเศรษฐกิจ โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.53$) เมื่อ
จำแนกเป็นรายข้อพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 2 ข้อ คือ ($\bar{X} = 3.62$) รองลงมา ปริมาณรถ
เพิ่มมากกว่าถนน ($\bar{X} = 3.54$) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 2 ข้อ คือ มีการควบคุม
ปริมาณการครอบครองรถ 1 ครอบครัไม่เกิน 2 คัน ($\bar{X} = 3.50$) และขาดงบประมาณในการก่อสร้าง
ถนนเพิ่ม ($\bar{X} = 3.47$)

ตารางที่ 4.6

ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง
หนองคาย จังหวัดหนองคาย จำแนกเป็นรายชื่อ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. โทษจับปรับไม่เข้มงวดและไม่หนัก	3.69	0.46	มาก
2. เจ้าหน้าที่จราจรรับสินบน	3.74	0.44	มาก
3. เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวัดขั้นวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ ไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล	3.63	0.56	มาก
4. เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายต่อประชาชน ทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน	3.54	0.63	มาก
รวม	3.65	0.35	มาก

หมายเหตุ. n = 380

จากตารางที่ 4.6 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง
หนองคาย จังหวัดหนองคาย ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับ
ปานกลาง ($\bar{X} = 3.65$) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่า มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 4 ด้าน คือ เจ้าหน้าที่
จราจรรับสินบน ($\bar{X} = 3.74$) รองลงมา โทษจับปรับไม่เข้มงวด และไม่หนัก ($\bar{X} = 3.69$) รองลงมา
เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวัดขั้นวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ ไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล ($\bar{X} = 3.63$) และ
เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายต่อประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ($\bar{X} = 3.54$)

ตารางที่ 4.7

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี เพศ ต่างกัน

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย	เพศ				t	Sig.
	หญิง		ชาย			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการศึกษา	3.44	0.36	3.51	0.37	2.46	0.12
2. ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง	3.08	0.26	3.12	0.31	1.11	0.29
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.53	0.38	3.54	0.39	0.04	0.84
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.63	0.33	3.67	0.36	1.10	0.30
รวม	3.42	0.26	3.46	0.24	1.74	0.19

หมายเหตุ. * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี เพศ ต่างกัน พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.8

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ ต่างกัน

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง หนองคาย	อายุ								F	Sig.
	ต่ำกว่า 20 ปี		20 - 30 ปี		31 - 40 ปี		41 ปีขึ้นไป			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการศึกษา	3.45	0.38	3.45	0.36	3.44	0.33	3.60	0.38	3.04	0.03 *
2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	3.08	0.28	3.07	0.26	3.11	0.29	3.11	0.33	0.29	0.83
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.52	0.37	3.53	0.39	3.55	0.39	3.51	0.39	0.17	0.92
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.65	0.34	3.61	0.33	3.73	0.33	3.58	0.38	3.34	0.02 *
รวม	3.43	0.26	3.42	0.26	3.46	0.24	3.45	0.23	0.61	0.61

หมายเหตุ. * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ ต่างกัน พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05 กรณีพบความแตกต่างในรายด้าน จึงนำไปทดสอบรายคู่ ด้วยวิธี LSD. ดังนี้

ตารางที่ 4.9

ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ ของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ ต่างกัน

อายุ	ต่ำกว่า 20 ปี	20 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 ปีขึ้นไป
ต่ำกว่า 20 ปี	-	-	-	-
20 - 30 ปี	0.98	-	-	-
31 - 40 ปี	0.84	0.85	-	-
41 ปีขึ้นไป	0.01 *	0.01 *	-	-

หมายเหตุ. * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อายุ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย แยกเป็นรายคู่ พบว่า ประชาชนที่อายุต่ำกว่า 20 ปี มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร ด้านการศึกษาแตกต่างกับประชาชนที่มี อายุ 41 ปีขึ้นไป และประชาชนที่อายุ 20 - 30 ปี มีความคิดเห็น

ต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไป นอกนั้น มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรไม่แตกต่าง

ตารางที่ 4.10

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ ต่างกัน

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง หนองคาย	อายุ								F	Sig.
	รับจ้าง		ค้าขาย		ลูกจ้างเอกชน		รับราชการ			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการศึกษา	3.44	0.38	3.43	0.36	3.50	0.36	3.55	0.36	1.42	0.24
2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	3.08	0.28	3.08	0.26	3.11	0.31	3.13	0.33	0.29	0.84
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.53	0.37	3.52	0.39	3.55	0.39	3.48	0.39	0.23	0.88
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.65	0.34	3.63	0.33	3.73	0.33	3.49	0.38	4.61	0.00 *
รวม	3.43	0.26	3.42	0.25	3.47	0.24	3.42	0.22	1.03	0.38

หมายเหตุ. * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.10 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ ต่างกัน พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05 พบความแตกต่างในรายด้าน จึงนำไปทดสอบรายคู่ ด้วยวิธี LSD. ดังนี้

ตารางที่ 4.11

ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ ต่างกัน

อายุ	ต่ำกว่า 20 ปี	20 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 ปีขึ้นไป
รับจ้าง	-	-	-	-
ค้าขาย	0.60	-	-	-
ลูกจ้างเอกชน	0.09	0.02 *	-	-
รับราชการ	0.02 *	0.05	0.07	-

หมายเหตุ. * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.11 พบว่า ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี อาชีพ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาล

เมืองหนองคาย แยกเป็นรายคู่ พบว่า ประชาชนที่อาชีพรับจ้าง มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร ด้านการบังคับใช้กฎหมาย แตกต่างกับกับประชาชนที่มีอาชีพรับราชการ และประชาชนที่อาชีพค้าขาย มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่มีอาชีพลูกจ้างเอกชน นอกนั้นมีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรไม่แตกต่าง



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ตารางที่ 4.12

ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีชุมชนแตกต่างกัน

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง หนองคาย	ชุมชน																					
	มีชัย		ชัยพร		หาซโซก		ศรีชมชื่น		ศรีสะเกษ		ศรีคุณเมือง		โพธิ์ชัย		สระแก้ว		จอมมณี		ดอนมน		ดอนกลาง	
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.
1. ด้านการศึกษา	3.49	0.34	3.40	0.33	3.59	0.40	3.33	0.36	3.38	0.45	3.29	0.30	3.50	0.36	3.43	0.44	3.63	0.38	3.46	0.32	3.42	0.29
2. ด้านการวางแผนระบบถนนและผังเมือง	3.11	0.26	3.06	0.33	3.08	0.26	3.08	0.32	3.11	0.20	3.07	0.29	3.09	0.25	3.07	0.27	3.06	0.24	3.10	0.25	3.08	0.27
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.54	0.37	3.47	0.39	3.54	0.38	3.48	0.38	3.63	0.35	3.51	0.41	3.51	0.40	3.57	0.40	3.49	0.40	3.49	0.40	3.57	0.38
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.82	0.34	3.61	0.31	3.53	0.35	3.62	0.28	3.64	0.34	3.67	0.34	3.56	0.38	3.68	0.32	3.50	0.31	3.53	0.34	3.73	0.29
รวม	3.49	0.27	3.39	0.28	3.43	0.26	3.38	0.25	3.44	0.26	3.38	0.25	3.42	0.29	3.44	0.30	3.42	0.23	3.39	0.24	3.45	0.24

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมือง หนองคาย	ตำบล																		F	sig
	วัดธาตุ		สามัคคี		บ่อหิน		เนินพระเนา		ดอนโพธิ์		จอมเสด็จ		นาไก่อ		ดอนสวรรค์		โคกเมงเงา			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการศึกษา	3.35	0.39	3.44	0.31	3.55	0.29	3.46	0.36	3.39	0.38	3.44	0.31	3.75	0.38	3.68	0.34	3.33	0.34	2.01	0.01 *
2. ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง	3.12	0.28	3.08	0.25	3.22	0.40	3.09	0.29	3.12	0.28	3.01	0.24	3.15	0.37	3.13	0.36	3.10	0.25	0.33	0.99
3. ด้านเศรษฐกิจ	3.57	0.42	3.53	0.37	3.47	0.43	3.61	0.38	3.62	0.39	3.50	0.42	3.54	0.39	3.49	0.42	3.48	0.41	0.27	0.99
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	3.67	0.31	3.72	0.38	3.80	0.34	3.87	0.32	3.64	0.28	3.65	0.33	3.71	0.33	3.50	0.41	3.44	0.39	1.99	0.01 *
รวม	3.43	0.26	3.44	0.24	3.51	0.22	3.51	0.22	3.44	0.27	3.40	0.23	3.54	0.24	3.45	0.20	3.34	0.23	0.65	0.87

ตารางที่ 4.13

ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีชุมชนแตกต่างกัน

ตำบล	ตำบล																			
	มีชัย	ชัยพร	หายโศก	ศรีชมชื่น	ศรีสะเกษ	ศรีคุณเมือง	โพธิ์ชัย	สระแก้ว	จอมมณี	ดอนมน	ดอนกลาง	วัดธาตุ	สามัคคี	บ่อหิน	เนินพระนาวี	ดอนโพธิ์	จอมเสด็จ	นาไก่	ดอนสวรรค์	โคกแมงเงา
มีชัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ชัยพร	.44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
หายโศก	.35	.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ศรีชมชื่น	.19	.58	.04*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ศรีสะเกษ	.32	.82	.07	.75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ศรีคุณเมือง	.07	.33	.01*	.72	.48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โพธิ์ชัย	.92	.42	.44	.19	.31	.08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สระแก้ว	.60	.82	.17	.44	.65	.23	.56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
จอมมณี	.21	.06	.74	.02 *	.04 *	.00 *	.28	.09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ดอนมน	.77	.66	.25	.33	.51	.16	.72	.83	.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ดอนกลาง	.52	.88	.12	.47	.69	.24	.49	.93	.07	.76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
วัดธาตุ	.24	.67	.06	.89	.85	.62	.24	.52	.06	.40	.56	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สามัคคี	.66	.78	.20	.42	.62	.22	.61	.96	.12	.88	.88	.49	-	-	-	-	-	-	-	-
บ่อหิน	.61	.24	.73	.09	.17	.04 *	.69	.34	.51	.46	.28	.13	.38	-	-	-	-	-	-	-
เนินพระนาวี	.79	.62	.26	.30	.48	.14	.74	.79	.15	.96	.72	.37	.85	.47	-	-	-	-	-	-
ดอนโพธิ์	.39	.94	.09	.62	.87	.36	.38	.76	.06	.61	.82	.72	.72	.21	.57	-	-	-	-	-
จอมเสด็จ	.67	.75	.20	.39	.59	.20	.63	.93	.12	.90	.86	.47	.98	.38	.87	.69	-	-	-	-

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ตำบล	ตำบล																			
	มีชัย	ชัยพร	หายโศก	ศรีชมชื่น	ศรีสะเกษ	ศรีคุณเมือง	โพธิ์ชัย	สระแก้ว	จอมมณี	ดอนมน	ดอนกลาง	วัดธาตุ	สามัคคี	บ่อหิน	เนินพระนาวี	ดอนโพธิ์	จอมเสด็จ	นาไก่อ	ดอนสวรรค์	โลกแมงเงา
นาไก่อ	.02 *	.00 *	.17	.00 *	.00 *	.00 *	.03 *	.01 *	.32	.06	.00 *	.00 *	.01 *	.10	.01 *	.00 *	.01 *	-	-	-
ดอนสวรรค์	.09	.02 *	.47	.01 *	.01 *	.00 *	.14	.04 *	.72	.07	.02 *	.01 *	.05 *	.30	.06	.01 *	.05 *	.51	-	-
โลกแมงเงา	.22	.60	.05*	1.00	.76	.74	.22	.46	.03*	.36	.49	.90	.44	.12	.33	.64	.42	.00 *	.00 *	-

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

จากตารางที่ 4.13 การทดสอบความแตกต่างของรายคู่ของค่าเฉลี่ยคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่จำแนกตามชุมชนแยกเป็นรายคู่ พบว่า ประชาชนที่อาศัยในชุมชนมีชัย มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนชัยพร มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ และชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนหายโศก มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนศรีชมชื่น ชุมชนศรีคุณเมือง ชุมชนโลกแมงเงา ประชาชนที่อาศัยในชุมชนศรีชมชื่น มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนจอมมณี ชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนศรีสะเกษ มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนจอมมณี ชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนศรีคุณเมือง มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนจอมมณี ชุมชนบ่อหิน ชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนโพธิ์ชัย มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนสระแก้ว มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนจอมมณี มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนโลกแมงเงา ประชาชนที่อาศัยในชุมชนดอนกลาง มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนวัดธาตุ มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนสามัคคี ประชาชนที่อาศัยในชุมชนเนินพระเนา มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนดอนโพธิ์ มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนจอมเสด็จ มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนนาไก่อ ชุมชนดอนสวรรค์ ประชาชนที่อาศัยในชุมชนดอนสวรรค์ มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรแตกต่างกันกับประชาชนที่อาศัยในชุมชนโลกแมงเงา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นอกนั้นมีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรไม่แตกต่าง

ตารางที่ 4.14

ความถี่ของข้อเสนอแนะต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคายของ
กลุ่มตัวอย่าง

ข้อที่	ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย	ความถี่
1	เจ้าหน้าที่ไม่ควรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร	52
2	ควรมีการประชาสัมพันธ์สัญลักษณ์จราจรตามไหล่ทางให้ชัดเจน	33
3	เจ้าหน้าที่ควรมีท่าทีเป็นมิตรและให้ความเป็นกันเองกับประชาชน	27
4	เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท เสียสละ	22
5	เจ้าหน้าที่ควรเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล	25
6	ควรใช้ออกสารสิ่งพิมพ์เป็นสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบ ข้อมูลของการลดจำนวนอุบัติเหตุ	18
7	สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ให้ทราบควรมีเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย	15
รวม		192

จากตารางที่ 4.14 พบว่า มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย
จังหวัดหนองคาย ดังนี้ เจ้าหน้าที่ไม่ควรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ควรมีการ
ประชาสัมพันธ์สัญลักษณ์จราจรตามไหล่ทางให้ชัดเจน เจ้าหน้าที่ควรมีท่าทีเป็นมิตร และให้ความ
เป็นกันเองกับประชาชน เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท เสียสละ เจ้าหน้าที่ควรเข้มงวด
กวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอ ไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล ควรใช้ออกสารสิ่งพิมพ์เป็นสื่อ
ในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลของการลดจำนวนอุบัติเหตุ สื่อที่ใช้ในการ
ประชาสัมพันธ์ควรมีเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัย เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ผู้วิจัย สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. สรุปผล
2. อภิปรายผล
3. ข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผล

จากผลการวิจัย เรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ได้ดังนี้

5.1.1 ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.44$) เมื่อจำแนกเป็นรายด้านพบว่ามีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก 2 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ($\bar{X} = 3.65$) และด้านเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 3.53$) มีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง จำนวน 2 ด้าน คือ ด้านการศึกษา ($\bar{X} = 3.47$) และด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง ($\bar{X} = 3.10$)

5.1.2 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีเพศ ต่างกัน โดยรวมมีความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.3 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีอายุ ต่างกัน โดยรวมมีความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.4 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีอาชีพ ต่างกัน โดยรวมมีความคิดเห็น ไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.5 ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มี ชุมชนที่อาศัย ต่างกัน โดยรวมมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกันทางสถิติที่ระดับ .05

5.1.6 ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย มีปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการกับปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ดังนี้ เจ้าหน้าที่ไม่ควรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร ควรมีการประชาสัมพันธ์สัญลักษณ์จราจรตามไหล่ทางให้ชัดเจน เจ้าหน้าที่ ควรมีทำที่เป็นมิตรและให้ความเป็นกันเองกับประชาชน เจ้าหน้าที่ควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความทุ่มเท เสียสละ เจ้าหน้าที่ควรเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล ควรใช้เอกสารสิ่งพิมพ์เป็นสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลของการลดจำนวนอุบัติเหตุ สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์ให้ทราบควรมีเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย

5.2 อภิปรายผล

จากการวิจัย เรื่องความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย อภิปรายผล ดังนี้

5.2.1 ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง จากผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย อยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่าประชาชนมีความรู้สึกดีต่อการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ซึ่งเจ้าหน้าที่มีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงมาตรการและบทลงโทษของการจับขีรถที่กระทำผิดกฎหมายจราจร การบังคับใช้กฎหมายให้ปฏิบัติตามให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเส้นทางจราจรได้รวดเร็ว มีการประชาสัมพันธ์สัญลักษณ์จราจรตามไหล่ทางไว้อย่างชัดเจน ใช้โทรทัศน์ วิทยุ เป็นสื่อในการประชาสัมพันธ์ให้ทราบข้อมูลของการลดจำนวนอุบัติเหตุ สื่อที่ใช้ในการประชาสัมพันธ์มีเนื้อหาสาระเข้าใจง่าย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีการกวดขันวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด มีความขยันหมั่นเพียรในการปฏิบัติหน้าที่เป็นมิตรและให้ความเป็นกันเอง ยิ้มแย้มแจ่มใส พุดจาสุภาพ รับฟังความคิดเห็นของประชาชน ไม่เรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิด ใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายต่อทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน เมื่อมีการจับกุมผู้ที่กระทำผิดกฎหมายจราจรในข้อหาเดียวกันมีการเปรียบเทียบปรับเท่ากัน งานวิจัยสอดคล้องกับ นพวุฒิ ชื่นบาล (2556) งานวิจัย สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1 กรุงเทพฯ ฯ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน

กรุงเทพ ฯ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 94.0 อายุระหว่าง 36 - 45 ปี ร้อยละ 33.8 จบชั้นประถมศึกษา ร้อยละ 53.1 ไม่ดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มี แอลกอฮอล์ร้อยละ 54.3 ไม่สูบบุหรี่ ร้อยละ 46.0 และไม่มีโรคประจำตัว ร้อยละ 77.3 ผลการตรวจสุขภาพตามความเสี่ยงจากการทำงานที่พบมีปัญหามากที่สุด คือ สมรรถภาพการได้ยินผิดปกติ ร้อยละ 63.4 และระดับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างส่วนใหญ่อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 69.0 ระดับ พฤติกรรมการป้องกันโรคส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 69.3 ระดับการรับรู้ประโยชน์ ของการดูแลสุขภาพตนเองส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 76.4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่าง ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีผลต่อระดับ พฤติกรรม พบว่า อายุ ประสบการณ์การขับขี่ ระยะเวลาการทำงาน ภาวะสุขภาพเกี่ยวกับ โรคประจำตัว และการ รับรู้ประโยชน์ ของการดูแลสุขภาพตนเอง ที่แตกต่างกัน มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ที่แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ข้อเสนอจากการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ยังมีพฤติกรรม การป้องกัน โรค และการรับรู้ ประโยชน์ของการดูแลสุขภาพตนเอง ยังไม่เหมาะสม ดังนั้น จึงควรมีการรณรงค์ และให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างให้เกิดความตระหนัก และมีวิธีการปฏิบัติตน เพื่อการป้องกัน โรคที่ถูกต้อง รวมทั้งหน่วยบริการทางสาธารณสุข ควรมีการเฝ้าระวังสุขภาพตาม ความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง เพื่อการมีสุขภาพอนามัยที่ดีของผู้ประกอบอาชีพเหล่านี้ต่อไป สอดคล้อง กับงานวิจัยของ

5.2.2 ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ที่มีเพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อยู่ แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัญหาการจราจร ต่างกัน

ผลการวิจัยปัจจัยส่วนบุคคลที่มีเพศ อายุ อาชีพ และชุมชนที่อยู่ แตกต่างกัน พบว่า โดยรวม มีความคิดเห็นต่อปัญหาจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐาน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนได้รับการปฏิบัติโดยไม่เลือกปฏิบัติ ดำรวจจราจรใช้คำพูดที่สุภาพ ปฏิบัติ หน้าที่ด้วยความยิ้มแย้มแจ่มใส เปิดรับฟังความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน ถึงแม้ว่าตำรวจจราจรจะปฏิบัติ หน้าที่ได้ดีแต่ก็ไม่ได้ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดลดลงได้ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะว่า เขตเทศบาลเมือง หนองคาย เป็นเส้นทางผ่านของประเทศเพื่อนบ้าน คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเข้ามาจับจ่ายใช้สอยในประเทศไทย และเขตเทศบาลเมืองหนองคาย มีห้างสรรพสินค้า ห้างวัสดุ ก่อสร้าง หลายแห่ง ซึ่งเป็นที่ต้องการของประเทศเพื่อนบ้านทำให้แต่ละวันมีจำนวนเข้ามาในประเทศไทย จำนวนมาก และที่สำคัญประชาชนส่วนใหญ่ใช้รถส่วนตัวไม่ใช้รถร่วมบริการทำให้มีรถบนถนน ปริมาณมากส่งผลให้เกิดการจราจรแน่นหนา สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิยม อนุสรณ์ (2554) ศึกษา แนวทางการแก้ไขการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร

มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพการกระทำ ความผิดกฏจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อศึกษาสภาพการกระทำ ความผิดกฏจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เพื่อศึกษาสาเหตุการกระทำ ความผิดกฏจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร และเพื่อหาแนวทางแก้ไขการกระทำ ความผิดของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีต่อกฎหมาย จราจรในเขต อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร เก็บข้อมูลจากผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ทำความผิดกฏจราจรถูกจับกุม โดยการออกไปสั่งในเขต อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร จึงประมาณการขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จากประชากรทั้งหมดที่กระทำผิด กฏจราจรในระยะเวลา 4 เดือน ในช่วงเดือนมกราคม - เมษายน พ.ศ. 2553 โดยใช้ตาราง Krejcie and Morgan มาทำการสุ่มจำแนกตามประเภทของการกระทำ ความผิด กลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จำนวน 265 คน

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

ข้อเสนอแนะที่สามารถนำไปใช้แก้ปัญหาและพัฒนางานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นได้

5.3.1.1 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่ควรเรียกรับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร

5.3.1.2 ควรมีการกวดขันวินัยจราจรอยู่ตลอดเวลา เพราะถ้ามีการผิดกฏจราจร ทำให้จราจรติดขัด และอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

5.3.1.3 ควรมีสัญญาณไฟจราจรที่ชัดเจน และจัดไว้ให้มองเห็นชัดเจนตามจุดต่าง ๆ ติดป้ายประชาสัมพันธ์ตามไหล่ทางแจ้งรายละเอียดสัญลักษณ์ เนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนบางรายไม่เข้าใจความหมาย สัญลักษณ์จราจร

5.3.1.4 ควรสร้างถนนให้ได้มาตรฐาน และวางแผนระบบถนน และผังเมืองไม่เหมาะสม

5.3.1.5 ควรมีตู้ หรือกล่องแสดงความคิดเห็นให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้แสดงความคิดเห็น ในการปฏิบัติหน้าที่ และปัญหาเกี่ยวกับการจราจร เมื่อผู้ใช้รถใช้ถนนแสดงความคิดเห็น ตำรวจจราจร ควรมีสรุปความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อนำความคิดเห็นของผู้ใช้รถใช้ถนนมาปรับปรุง การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร และการจราจร

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในครั้งต่อไป

5.3.2.1 ควรใช้วิธีการศึกษาในเชิงคุณภาพในการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจระดับบริหาร เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก ให้ละเอียดและปัญหาหายย่อยต่าง ๆ ในการนำไปสรุป แก้ไขปัญหาจราจรต่อไป

5.3.2.2 ควรขยายขอบเขตการวิจัยให้กว้างขวางยิ่งขึ้น

5.3.2.3 ควรวิจัย ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง



บรรณานุกรม

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2522). *การทดสอบการขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์*. สืบค้นจาก,
https://www.dlt.go.th/th/driving-license/view.php?_did=82
- เกษม วัฒนชัย. (2544). *นโยบายการพัฒนาคุณภาพการศึกษาของกระทรวงศึกษาธิการ*. Thailand Education, 2 (11), 39 - 50.
- จักรกริช ใจดี. (2542). *ความเข้าใจเกี่ยวกับประชาธิปไตยของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จำรอง เงินดี. (2534). *เอกสารการสอนวิชาจิตวิทยาสังคม*. กรุงเทพฯ ฯ : ภาควิชาจิตวิทยา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จำเรียง ภาวิจิตร. (2535). *สาขารณมิติ*, ในเอกสารการสอนชุดวิชาสังคมศึกษา 4 เล่ม 2. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. (2553). *การจัดการความขัดแย้งเชิงสมานฉันท์ในสถาบันการศึกษา : ข้อเสนอเพื่อการพัฒนากระบวนการยุติธรรมยุคใหม่*. วารสารร่วมพฤษภ, 6 (1), 9 - 44.
- ทัพพ์ ธนาคุณบุลิน. (2554). *การประเมินความตระหนักถึงอุบัติเหตุของผู้ปกครองบุตรหลานและผู้ใช้รถใช้ถนน*. วารสาร การพยาบาล การสาธารณสุขและการศึกษา, 15 (1), มกราคม - เมษายน.
- เทอดศักดิ์ ร่องวิริยะพานิช. (2555). *ผลกระทบจากรถจักรยานยนต์ต่อการจราจรบนถนนในเขตเมือง*. กรุงเทพฯ ฯ : วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย.
- ธรณิศวรร จิตขวัญ. (2552). *ความคิดเห็นของผู้ปกครองต่อการบริหารโรงเรียนประถมศึกษา สังกัดสำนักงานประถมศึกษาจังหวัดนนทบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาครุศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- นัฟวุฒิ ชื่นบาล. (2556). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 1. กรุงเทพฯ ฯ : กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.*
- บุญชม ศรีสะอาด. (2545). *การวิจัยเบื้องต้น*. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ ฯ : สุวีริยาสาส์น.
- บุษบา ชัยมาตร. (2550). *ความรู้ของข้าราชการตำรวจต่อการปฏิบัติหน้าที่*. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ปิยะ ต๊ะวิชัย. (2558). *แนวความคิดและทฤษฎีทางด้านการจราจร*. สืบค้นจาก, <http://www.trafficpolice.go.th>.

- ผ่องศรี วาณิชย์สุทวรงค์. (2546). *เอกสารคำสอนระเบียบวิธีวิจัยทางการศึกษา*. (พิมพ์ครั้งที่ 4).
- ปัตตานี : ฝ่ายเทคโนโลยีการศึกษา สำนักวิทยบริการมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- พนารัตน์ พ่วงบุญปลูก. (2542). *ความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการขยะมูลฝอยในเขตเทศบาลตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต).
กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิยม อนุสรณ์. (2554). *แนวทางการแก้ไขการกระทำผิดกฎหมายของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร*. *วารสารการวิจัยกาสะลองคำ*, 5 (1).
- พรณี ชูทัย. (2522). *จิตวิทยาการเรียนการสอน*. กรุงเทพฯ ฯ : วรุฒิกการพิมพ์.
- พรณี สุรินทชัย. (2557). *การเกิดอุบัติเหตุจราจรและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บ ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดพะเยา*. *วารสาร การพยาบาล การสาธารณสุข สุขและการศึกษา*, 15 (1), มกราคม - เมษายน.
- ราชกิจจานุเบกษา. (12 พฤษภาคม 2522). *พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522*. เล่ม 96 ตอนที่ 77
- ราชกิจจานุเบกษา. (18 เมษายน 2535). *พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535*. เล่ม 109 ตอนที่ 52 ก : 6.
- ราชกิจจานุเบกษา. (19 มกราคม 2522). *พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522*. เล่ม 96 ตอนที่ 211 ก : 1.
- สำนักงานจังหวัดหนองคาย. (2558). *แผนพัฒนาจังหวัด ปี พ.ศ. 2561 - 2564 ประจำปีงบประมาณ*.
จังหวัดหนองคาย : สำนักงานจังหวัดหนองคาย.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). *กฎหมายจราจรทางบกฉบับชาวบ้าน*. กรุงเทพฯ ฯ :
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย. (2559). *การอยู่ดีกินดีของประชาชนในพื้นที่จังหวัดหนองคาย*.
หนองคาย : สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย.
- สำนักเทศบาลเมืองหนองคาย. (2558). *สัดส่วนกลุ่มตัวอย่าง แต่ละชุมชนในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย*.
หนองคาย : สำนักเทศบาลเมืองหนองคาย.
- สุชนา คุปติยานุวัฒน์. (2553). *ดัชนีวัดผลการทำงาน กรณีศึกษา การปีโตรเลียมแห่งประเทศไทย*.
(วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ ฯ : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สุรงค์ศรี ศีตมโนชญ์. (2555). *การพัฒนารูปแบบการแก้ไขปัญหาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรอย่างมีส่วนร่วม โดยอาศัยทรัพยากรและศักยภาพในพื้นที่ วงรอบที่ 3 จังหวัดภูเก็ต*.
(วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). สงขลา : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สุวรรณ ภัทรเบญจพล. (2557). *พฤติกรรมการปฏิบัติตามจราจรของชุมชนมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี*.
วารสาร เกษศาสตร์อีสาน, 9 (3), มกราคม.

- Best, J.W. (1977). *Research in Education*. (3^{ed}). New Jersey : Prentice Hall.
- Fled M.P. Man. (1971). *Psychology in the Industrial Environment*. London : Butterworth and Co., Ltd.
- Foster, Charles R.F., & Richard, C. (1952). *Psychology of life adjustment*. Chicago : America Technical.
- Good, Carter V. (1973). *Dictionary of Education*. New York : McGraw - Hill Book Company.
- Hurlock, E. (1995). *Adolescent Development*. New York : McGraw - Hill Book Company, Inc.
- Isaak, A.C. (1981). *Scope and Methods of political Science : An Introduction it the Methodology of Political Inquiry*. (3rd ed.). Illioni : Dorsey.
- Morgan, C. T. & King, R. A. (1971). *Introduction to Psychology*. Tokyo : International Student McGraw - Hill Kogakussha.
- Oskamp, S. (1977). *Attitudes and Opinions*. New Jersey : Prentice - Hall.
- Rammer, V.P. (1996). *Introduction to Psychology*. New York : McGraw - Hill Society.
- Remmer, H.H. (1954). *Introduction to Opinion and Attitude*. New York : Harper.
- Robson, William A. (1953). *Local Government in Encyclopedia of Social Science*. New York : Macmillan.
- Vroom, V.H. (1964). *Work and Motivation*. New York : John Wiley.
- Webster's New Twentieth. (1968). *Country Dictionary*. New York : World Publishing Company.



ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY



ภาคผนวก ก

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง : ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย
คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้ เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้น เพื่อประโยชน์ในการศึกษาวิจัยตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
2. คำตอบทุกคำตอบ ข้อมูลทุกอย่างในแบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยถือเป็นความลับ
3. ขอความกรุณาให้ตอบคำถามทุกข้อ
4. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้
 - ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการปัญหาการจราจร ได้แก่
 - 2.1 ด้านการศึกษา
 - 2.2 ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง
 - 2.3 ด้านเศรษฐกิจ
 - 2.4 ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร
 - ตอนที่ 3 เป็นข้อเสนอแนะปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการจราจร
5. ผลที่ได้จากแบบสอบถามนี้ จะเป็นข้อมูลเสนอประกอบการพิจารณาการปรับปรุงการจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ให้มีประสิทธิภาพต่อไป
ผู้วิจัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี ขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน

นักศึกษาระดับปริญญาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านเพียงข้อเดียว และเติมคำในช่องว่างตามความเป็นจริง

1. เพศ

หญิง

ชาย

2. อายุปี

3. อาชีพ.....

4. ชุมชนที่อาศัย



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย
จังหวัดหนองคาย

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องคำตอบให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อ	ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ด้านการศึกษา						
1.	ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรู้เรื่องกฎจราจร					
2.	ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดคุณลักษณะไม่มีวินัยจราจร					
3.	ผู้ใช้รถใช้ถนนมีทัศนคติไม่ดีต่อเจ้าหน้าที่ ควบคุมการจราจร					
4.	ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่เข้าใจความหมายสัญลักษณ์จราจร					
ด้านการวางแผนระบบถนน และผังเมือง						
1.	การวางแผนระบบถนน และผังเมืองไม่เหมาะสม					
2.	เครื่องหมายจราจรมีไม่เพียงพอและไม่ชัดเจน					
3.	ป้ายสัญญาณจราจรบนทางชำรุดมองเห็นไม่ชัดเจน					
4.	การสร้างถนนไม่ได้มาตรฐาน					
ด้านเศรษฐกิจ						
1.	ปริมาณรถเพิ่มมากกว่าถนน					
2.	ประชาชนนิยมใช้รถส่วนตัวมากขึ้น					
3.	ขาดงบประมาณในการก่อสร้างถนนเพิ่ม					

ข้อ	ปัญหาเกี่ยวกับการจราจร	ระดับความคิดเห็น				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4.	มีการควบคุมปริมาณการครอบครองรถ 1 ครอบครั้วไม่เกิน 2 คัน					
ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร						
1.	โทษจับปรับ ไม่เข้มงวดและไม่หนัก					
2.	เจ้าหน้าที่จราจรรับสินบน					
3.	เจ้าหน้าที่เข้มงวดกวดขันวินัยจราจรอย่างสม่ำเสมอไม่ใช่ทำเฉพาะวันหยุดเทศกาล					
4.	เจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมายต่อประชาชนทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน					

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย

.....

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้



ภาคผนวก ข

ค่าความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ตารางที่ ข.1

ค่าความสอดคล้อง (IOC) ของแบบสอบถาม

คำถามข้อ	คะแนนของผู้เชี่ยวชาญ			รวมค่า IOC	ค่า IOC เฉลี่ย
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3		
1	+1	+1	+1	3	1
2	+1	+1	+1	3	1
3	+1	+1	+1	3	1
4	+1	+1	+1	3	1
5	+1	+1	+1	3	1
6	+1	+1	+1	3	1
7	+1	+1	+1	3	1
8	+1	+1	+1	3	1
9	+1	+1	+1	3	1
10	+1	+1	+1	3	1
11	+1	+1	+1	3	1
12	+1	+1	+1	3	1
13	+1	+1	+1	3	1
14	+1	+1	+1	3	1
15	+1	+1	+1	3	1
16	+1	+1	+1	3	1



ภาคผนวก ค

คำอำนวยการรายข้อ และความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ตารางที่ ค.1

ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ และความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

Items	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item - Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
1	51.7250	20.4096	.1017	.8416
2	51.6500	18.1821	.3021	.8144
3	51.5000	16.7179	.7954	.7820
4	51.6500	16.9513	.7333	.7860
5	52.3250	21.8660	.3611	.8549
6	51.8000	17.3949	.4950	.7999
7	51.8500	16.6949	.6213	.7902
8	52.0000	18.0513	.4248	.8049
9	51.4750	17.8968	.4960	.8008
10	51.4250	16.5583	.8734	.7781
11	51.7500	18.5000	.3676	.8084
12	51.5750	16.9173	.7325	.7858
13	51.4250	17.1224	.7177	.7878
14	51.1500	19.2077	.4047	.8095
15	51.5250	16.4609	.5614	.7944
16	51.3000	18.9846	.1806	.8212

หมายเหตุ. Reliability Coefficients, N of Cases = 40.0, N of Items = 16, Alpha = .8153



ภาคผนวก ง

หนังสือขอความอนุเคราะห์

มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY



ที่ รศรป. ว ๐๓๔๘/๒๕๕๙

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
อ.เมือง จ.มหาสารคาม ๔๔๐๐๐

๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน พ.ต.ท. สมพาน ชื่นเงิน

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ร้อยตำรวจตรีเกษม สมสิน รหัสประจำตัว ๕๘๘๒๖๒๐๙๐๓๐๔ นักศึกษาปริญญาโท
สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ รูปแบบการศึกษานอกเวลาราชการ ศูนย์หนองคาย กำลังทำวิทยานิพนธ์

เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย”
เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย บรรลุตามวัตถุประสงค์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่าน
เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาการวิจัย

เพื่อ	<input checked="" type="checkbox"/>	ตรวจสอบความถูกต้องด้านเนื้อหา
	<input type="checkbox"/>	ตรวจสอบด้านการวัดและประเมินผล
	<input type="checkbox"/>	ตรวจสอบด้านภาษา
	<input type="checkbox"/>	อื่นๆ ระบุ.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านด้วยดี ขอขอบคุณ
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ยุภาพร ยูภาค)

คณบดีคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

โทร. ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕

โทรสาร ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕



ที่ รศรป. ว ๐๓๔๘/๒๕๕๙

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
อ.เมือง จ.มหาสารคาม ๔๔๐๐๐

๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นายดี จงรักษ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ร้อยตำรวจตรีเกษม สมสิน รหัสประจำตัว ๕๘๘๒๖๒๐๙๐๓๐๔ นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ รูปแบบการศึกษานอกเวลาราชการ ศูนย์หนองคาย กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย” เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย บรรลุตามวัตถุประสงค์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่าน เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาการวิจัย

- เพื่อ ตรวจสอบความถูกต้องด้านเนื้อหา
 ตรวจสอบด้านการวัดและประเมินผล
 ตรวจสอบด้านภาษา
 อื่นๆ ระบุ.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านด้วยดี ขอขอบคุณ
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ยุภาพร ยุภาศ)

คณบดีคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

โทร. ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕

โทรสาร ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕



ที่ รศรป. ว ๐๓๔๘/๒๕๕๙

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์
มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
อ.เมือง จ.มหาสารคาม ๔๕๐๐๐

๔ กรกฎาคม ๒๕๕๙

เรื่อง เรียนเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นางสาวประภาพร บุญพาเกิด

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย ร้อยตำรวจตรีเกษม สมลิน รหัสประจำตัว ๕๘๘๒๖๒๐๙๐๓๐๔ นักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ รูปแบบการศึกษานอกเวลาราชการ ศูนย์หนองคาย กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย” เพื่อให้การวิจัยดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย บรรลุตามวัตถุประสงค์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม จึงใคร่ขอเรียนเชิญท่าน เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องของเนื้อหาการวิจัย

- เพื่อ ตรวจสอบความถูกต้องด้านเนื้อหา
 ตรวจสอบด้านการวัดและประเมินผล
 ตรวจสอบด้านภาษา
 อื่นๆ ระบุ.....

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านด้วยดี ขอขอบคุณ
มา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ยุภาพร ยุภาพศ)

คณบดีคณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์

โทร. ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕

โทรสาร ๐๔๓-๗๒๓๕๕๕

การเผยแพร่ผลงานวิจัย

เกษม สมสิน, เสาวลักษณ์ โกศลกิตติอัมพร, ศักดิ์พงศ์ หอมหวล. (2560). ความคิดเห็นของประชาชน
ต่อปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย. ใน *การประชุมวิชาการ
ระดับชาติ ครั้งที่ 4* (น. 2496). ขอนแก่น : มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขต
ขอนแก่น.



มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม
RAJABHAT MAHASARAKHAM UNIVERSITY

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	ร้อยตำรวจโทเกษม สมสิน
วันเกิด	วันที่ 12 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2524
สถานที่เกิด	เลขที่ 7 หมู่ที่ 3 บ้านทรายมูล ตำบลบ้านจันทร์ อำเภอบ้านดุง จังหวัดอุดรธานี
ที่อยู่ปัจจุบัน	เลขที่ 87 หมู่ที่ 3 ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย
สถานที่ทำงาน	สถานีตำรวจภูธรเมืองหนองคาย
ตำแหน่ง	รองสารวัตรจราจร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2546	รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (รป.ศ.) สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุดรธานี
พ.ศ. 2560	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (รป.ม.) สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม